

Ivairiais automobiliais garsėja JAV – milžiniškais limuziniais, galingais sportiniais kupė, grėsmingais visureigiais. Bet pabandykite prisiminti nors vieną ekonomišką amerikietišką mašiną – tikrai bus nelengva. Na taip, nereikia norėti, kad besaikio vartojimo šalies (tiesa, jau prarandančios šį vardą) simboliu būtų mažas automobilis. Nors importuotos ekonomiškos mašinos ten pakankamai populiaros, joms priešpastatyti JAV gamintojai nelabai turi ką. Tačiau apie vieną gamintoją, kuris bandė savo filosofiją grįsti ekonomiškumu, verta pakalbėti plačiau.



Grenada

EKONOMIJA AMERIKIETIŠKAI

PAULIUS GAURILČIKAS

SUSIJUNGIMAS

„American Motors Corporation“ (AMC) žvaigždė JAV automobilių pramonės padangėje sužibo 1954 metais. Dvi ne geriausius laikus išgyvenančios įmonės „Nash“ ir „Hudson“ sujungė jėgas, kad galėtų rimčiau konkuruoti su didžiojo Detroito trejeto („General Motors“, „Ford“ ir „Chrysler“) produkcija. Laikas buvo palankus, nes sparčiai augo naujų automobilių rinka (1955 m. buvo parduota daugiau nei 7 milijonai naujų automobilių), kurioje viešpatavo Detroito banguiniai – sudėjus jų pardavimai siekė beveik 90 proc. rinkos!

Detroito galiūnams mestas kompanijos AMC išsūkis buvo drąsus, ir juos lydėjo sėkmė. Po 1955-ųjų pardavimų rekordo JAV rinka ėmė „trauktis“ – kosminius laivus imituojantys automobiliai net ir Amerikoje tapo per dideli ir per rajūs. Žmonės pradėjo ieškoti mažesnių ir

ekonomiškesnių transporto priemonių – ir išmušė importuotų automobilių bei „American Motors Corporation“ valanda.

1956 m. AMC pristatė naują, paprastą ir ekonomišką „Rambler“, kurį iš pradžių pardavinėjo po „Nash“ ir „Hudson“ prekiniais ženklais, o jau po dvejų metų, pardavimams išaugus, ramblerį pavertė atskira marke (taip užbaigdami „Nash“ ir „Hudson“ istoriją).

AMC gamino tris „Rambler“ markės modelius, konstruojamus vienos platformos pagrindu – kompaktišką „American“, vidutinį „Classic“ bei prestižinį „Ambassador“. Dėl patikimos konstrukcijos ir ekonomiškumo visi jie užsitarnavo gerą vardą. Mažėjančioje rinkoje rambleris buvo bene vienintelis vietinės gamybos automobilis, kurio pardavimai augo. Ir augo gerokai – 1960

m. jų parduota daugiau kaip 420 000, o tai sudarė 6 proc. visų pardavimų JAV.

Aišku, apie ramblerio ekonomiškumą europiniais masteliais kalbėti sunku, nes net ir kukliausias „American“ turėjo 3,2 litrų 90 AG 6 cilindrų variklį, o 100 kilometrų vidutiniškai sunaudodavo apie 12–14 litrų degalų. Labai pasistengus sąnaudas pavykdavo sumažinti iki 10 litrų. Įvertinus, kad vidutinis JAV automobilis tuo metu srėbė apie 18–20 l/100 km (turbūt ne ką mažiau ir dabar), rambleris tikrai buvo ekonomiškas. Tiesa, specialiai pasiruošę vairuotojai įsigudirndavo sunaudoti 9,3 l/100 km, o tiek užtekdavo laimėti „Mobil Economy Run“ turnyrą, kurio nugalėtoju „Rambler“ tapo ne kartą.

1963 metais gama buvo atnaujinta ir ji gavo įtakingo amerikiečių žurnalo „Motor Trend“ Metų automobilio

vardas asocijavosi su paprastumu ir nelabai tiko didžiausiam AMC kūrinui. „Rambler“ prekinis ženklas visiškai išnyko po metų, kai besikeičianti kompanija nusprendė naują dešimtmetį pradėti vien tik su AMC vardu.

GREMLINAS

Aštuntojo dešimtmečio pradžioje „American Motors Corporation“ savo arsenale jau turėjo penkis modelius: „Ambassador“, „Matador“, „Javelin“, „Hornet“ ir „Gremlin“. Pastarąjį verta apžvelgti plačiau, nes, nepaisant keistoko pavadinimo ir dar keistesnio dizaino, jis vis tik buvo pirmasis amerikietiškas mažų gabaritų automobilis. Jo ilgis siekė 4,09 m – toks būdingas ir Europos kompaktiškiems automobiliams. Tačiau joku



„Rambler Ambassador“ dviejų durų kupė. 1966 m.

prizą. Toks populiarumas padėjo AMC sustiprėti finansiškai, tačiau sėkmė truko neilgai. Norėdama stipriau konkuruoti su Detroitu, AMC metėsi į prabangesnių automobilių gamybą ir šalia „Rambler“ pristatė brangesnį sportišką „Marlin“. Tačiau jis patyrė visišką komercinį fiasko.

Nors ir praradusi nemažai pinigų, kompanija nepasidavė. Po 1968-ųjų reorganizacijos – pertvarkyta ir vadovybė, ir produkcija – kompanija pradėjo atsitiesti. Populiariojo „American“ kainą sumažino, 1968 metais pristatė naują sėkmingą sportišką kupė „Javelin“, o į reprezentacinio „Ambassador“ standartinę įrangą įtraukė oro kondicionierių (ir tapo pirmąja gamintoja, kurios visi modeliai – su oro kondicionieriumi; tuo pasigirti negalėjo net „Cadillac“). Beje, paskutinis modelis jau vadintas ne „Rambler“, o „American Motors“, mat anas

būdu negalime gremlino vadinti mažalitražiu (kaip esam įpratę vadinti mažus automobilius), mat jis buvo su 6 cilindrų 3,3 litrų darbinio tūrio varikliu – tokius Europoje turi limuzinai.

Šio netipiško automobilio atsiradimą lydi įdomi istorija.

Pagrindinis AMC dizaineris Ričardas Tygė (Richard Teague) „Gremlin“ eskizą nupaišė dar septintojo dešimtmečio viduryje vienos kelionės lėktuvu metu. Skrisdamas jis mąstė apie galimą „VW Beetle“ konkurentą, nes „vabalo“ pardavimai gerokai siutino visus Amerikos gamintojus – per metus vokiečiai parduodavo apie pusę milijono VW!

R. Tygė suprato, kad sukurti visiškai naują nedidelį automobilį reikės milžiniškų investicijų; AMC tikrai negalės sau tokių leisti, taigi teko remtis esamais mo-

deliais. Bet padaryti kompaktą iš turimų modelių irgi ne juokų darbas, juk net ir mažiausių AMC automobilių ilgis siekė beveik 5 metrus.

Dizaineris eskizavo taip: pagrindu paėmė naują dviejų durų „Javelin“ ir bandė jį sumažinti kur tik įmanoma. Priekio „nukirpti“ negalėjo, nes ten reikės patalpinti 3,3 litrų 6 cilindrų variklį (mažesnio AMC neturėjo, o kurti atskirą agregatą buvo per brangu), taigi visa „amputacija“ teko automobilio galui – jį dizaineris nurėžė tiesiai už galinės ašies. Istorijos įdomumas tas, kad lėktuve pagautas įkvėpimo eskizą R. Tygė nupaisė ant maišelio, skirto talpinti sunkiai skrydį pakeliančių keleivių skrandžio turiniui. Taip netradiciškai gimė pirmojo kompaktinio amerikietiško automobilio forma. Tik nežinia, ar autorius išsaugojo šį unikalų piešinį.

Netrukus AMC pagal eskizą pagamino koncepcinį prototipą – AMC AMX-GT ir pristatė jį 1968 m. tarptautinėje Niujorko automobilių parodoje. O po dvejų metų publika išvydo ir serijinį modelį – „AMC Gremlin“. Beje, šio kitoniškos išvaizdos automobilio linksmu pavadinimu pristatymo data taipogi buvo nuotaikinga – balandžio 1 d.

Serijinio gremlino pagrindu pasirinktas ne „Javelin“, o „Hornet“ (taip buvo pigiau), tačiau siluetas nepasikeitė, nors įprasti prie jo tikrai nebuvo lengva. Nuo priekinio bamperio iki durelių viskas lyg ir buvo gerai, tačiau nurėžtas galas atrodė nekaip, sunkiai „lipo“ prie bendros formos. Automobilių temomis rašanti spauda gremliną pavadino „neproporcingiausiu visų laikų automobiliu“.

Nors ir kontraversiško dizaino, automobilis visgi išėjo visai neblogas. Na taip, nebuvo labai ekonomišką, užtat didelis variklis užtikrino gerą dinamiką, o kiek vėliau atsirado galimybė užsisakyti net su 5,0 V-8 150 AG varikliu – tikra amerikietiška „ekonomija“! Na taip, nebuvo labai erdvus, ant galinių sėdynių tilpo tik vaikai, o labai taupantiems buvo paruošta pigi 2 vietų versija. Bet įvertinus, kad bazinis keturvietis „Gremlin“ kainavo vos 2000 JAV dol. (tiek pat, kiek „VW Beetle“, sukurtas dar prieš karą), tai buvo visai neprastas pirkinys. Be abejo, pardavimais „vabalui“ jis neprilygo, tačiau per penkerius pirmuosius metus AMC sugebėjo parduoti pusę milijono gremlinų, o tai džiugus rezultatas.

Tačiau ir „Gremlin“ tėvui R. Tygui, ir pačiai firmai to buvo per maža, jie tebesvajoto sukurti tikrą masinį „kompaktą“ – tokį, kuris užkariautų Ameriką.

RISTŪNAS

Būsimajame kompaktiškame automobilyje kompanija AMC buvo numachiusi montuoti rotorinį Vankelio variklį, teoriškai turintį daugiau pranašumų už įprastus stūmoklinius. Aštuntajame dešimtmetyje tiek Europoje, tiek JAV buvo manoma, kad rotoriniai varikliai ilgainiui gali netgi išvis pakeisti stūmoklinius agregatus. Tiesa, vėliau paaiškėjo, kad masiniams automobiliams šis variklis yra sunkiai pritaikomas, jo gamyba brangi, be to, jis nėra patikimas, tačiau tuo laiku praktiškai visi gamintojai daugiau ar mažiau eksperimentavo su rotoriais.

Vokiečių firma NSU 1967 metais pristatė revoliucinį rotorinį „NSU Ro 80“, kuris Europoje iškart nuskynė metų automobilio laurus, nors, kaip teigė specialistai, buvo vertas Dešimtmečio automobilio titulo. Per dešimt metų (iki 1977 m.) NSU pagamino beveik 40 000 „Ro 80“, tačiau būtent rotorinis automobilio variklis tapo

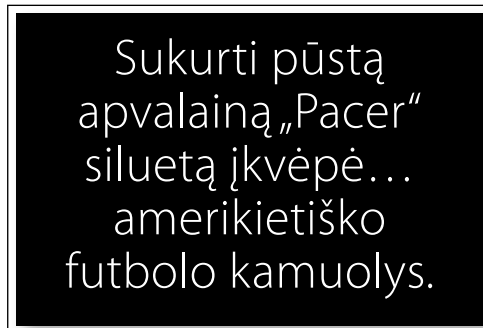
firmos bankroto priežastimi. Pravažiavus vos 20 000 km jam dažniausiai jau reikėdavo nemažo remonto, ir tai tapo pražūtimi sąžiningai garantinius išpareigojimus vykdžiusiai kompanijai.

Ant rotorinio grėblio buvo užlipęs ir „Citroen“, 1973-aisiais pristatęs „GS Birotor“, kurio per dvejus metus nesugebėjo parduoti nė tūkstančio, nors į pro-

jektą buvo investavęs milijonus. Beje, eksperimentinius automobilius su rotoriais nedidelėmis serijomis gamino ir VAZ, tik jų privalumais džiaugtis teko išskirtinai specialiosioms tarnyboms, o ne civiliams gyventojams. Dabar toliausiai yra pažengusi „Mazda“, kurios sportinis „Mazda RX-8“ yra vienintelis serijinis automobilis pasaulyje su rotoriniu varikliu.

AMC planavo variklius pirkti iš „General Motors“ (kurie taip pat dėjo nemažai vilčių į tą technologiją), bet šioms projektą nutraukus liko prie suskilusios geldos. Bebaigiamą kurti automobilį teko adaptuoti prie senosios AMC 3,8 litrų šešiukės. Tačiau nepaisant senstelėjusio variklio, „kompaktas“ buvo sumanytas kaip labai modernus automobilis. „Pacer“ (angl. eidininkas, ristūnas) vardu pakrikštyto modelio dizainą piešė tas pats R. Tygė. Jis vėliau prisipažino, kad sukurti pūstą apvalainą automobilio siluetą įkvėpė... amerikietiško futbolo kamuolys.

R. Tygė norėjo mažame automobilyje išlaikyti limuzino komfortą, taigi „Pacer“ išėjo labai platus (gal iš dalies ir dėl to, kad firmos gamybos linijos nebuvo pritaikytos siaurų mašinų gamybai). Įsivaizduokite, 4356 mm ilgio





„AMC Gremlin“, 1971 m.



„AMC Pacer“, 1975 m.



R. Tygė buvo vienas žymiausių JAV automobilių dizainerių.



„AMC Javelin“, 1970 m.

(maždaug tokio ir dabar yra kompaktinės klasės automobiliai) „Pacer“ plotis buvo net 1956 mm – 85 mm daugiau nei dabartinio „Mercedes-Benz S 600“!

Norėdama vaizdžiai parodyti automobilio plotį, kompanija AMC pagamino tuščiavidurį pusės automobilio maketą, kurio viduje ekspoziciniiais tikslais talpindavo šiaip jau nemažus automobilius „Ford Granada“ ar „Chevrolet Nova“.

„Pacer“ išsiskyrė ir matomumu. Bendras stiklų plotas sudarė net 3,6 m² – beveik 40 proc. viso automobilio kėbulo paviršiaus ploto. Šoninės durys irgi buvo milžiniškos, beje, keleivio pusėje – 10 cm ilgesnės (!), taip palengvinant patekimą į galą. Automobilis turėjo labai talpų degalų baką – daugiau nei 80 litrų, kurių turėjo pakakti greitkeliu nuvažiuoti 800 km. Taigi viską sudėję lyg ir gauname „kompaktą“ su limuzino savybėmis,

arba, kaip 1975 m. pristatydami „Pacer“ reklamose teigė AMC, – „pirmąjį platų mažą automobilį“. Žodį „platus“ kartais netgi pabraukdavo.

EUFORIJA IR NUSIVYLIMAS

Tik pasirodžius automobiliui, pardavimai šovė kaip raketa. Per pirmuosius nepilnus prekybos metus AMC pardavė daugiau nei 70 000 „Pacer“, kurio įdomi išvaizda, nors ir sulaukusi įvairių pašaipų, vis tik rado kelią į pirkėjų širdis. 1976 m. inercija dar veikė ir „ristūnas“ atsidūrė dar 120 000 žmonių garažuose, tačiau vėliau reikalai pradėjo krypti į blogąją pusę.

Naujoviškas automobilis turėjo nemažai savybių, kurios savininkams tapo tikru prakeiksmu. Kad ir 3,6 m² stiklas – reklaminiame lankstinuke atrodė puikiai, tačiau gyvenime buvo visai kitaip. Baziniame „Pacer“

kondicionieriaus nebuvo, taigi vasarą automobilis tapdavo tikru šiltnamiu, anot kai kurių buvusių savininkų, „galėdavai net matyti, kaip garuoja priekinis prietaisų skydelis“. Kondicionierius, nors ir užsakomas tiktai su tonuotais stiklais, mažai gelbėjo, jo galingumas buvo gerokai per mažas tokiam skaidriam automobiliui.

„Pacer“ greitai gavo epitetus „terariumas“ ar „akvariumas ant ratų“, kuris, be to, dar ir svėrė kaip limuzinas. Gremėzdiškos 1,45 cm storio vairuotojo ir 1,55 cm keleivio durys varstėsi sunkiai. Pagal pradinį sumanymą, išlaikyti optimalų svorį turėjo padėti lengvas rotorinis variklis, tačiau šioms planams žlugus į automobilį teko įkišti sunkią 3,8 litrų 6 cilindrų jėgainę. Dėl to net be jokios papildomos įrangos „Pacer“ svėrė apie 1,5 tonas (panašiai kaip dabar 5 klasės BMW). Didelis svoris ir paisant ekologijos normų prislopintas variklis (iš 3,8 l darbinio tūrio išspausdavęs vos 90 AG) padarė savo – paceris buvo lėtas ir neekonomiškas (vid. 12–14 l/100 km), ko tikrai nesitikėjo klientai, pirkdami mažą automobilį. Šias neigiamas savybes vainikavo ir ne per geriausia surinkimo kokybė, kurią, tiesa, kiek įmanydama gelbėjo plati AMC garantija, tačiau vien to neužteko. Pridėkime dar nemažą mažo automobilio kainą, su keletu opcijų pasiekdavusią 5000 JAV dol., ir gausime modelį, kuris tikrai nepretenduos į svajonių pirkinį.

Pirkėjai situaciją įvertino greitai ir reagavo atitinkamai – pardavimai krito kelis kartus. AMC dar bandė gelbėti pristatydamą prailgintą „Pacer“ universalą bei versiją su 5,0 V-8 varikliu (apie ekonomiją tuomet išvis buvo galima pamiršti), tačiau tai mažai padėjo. 1979 m. pavyko parduoti tik 10 000 pacerių ir gamybą teko nutraukti. Iš viso per 5 metus jų pagaminta 280 000 vienetų, iš kurių 190 000 parduoti per pirmuosius dvejus metus.

AMC PABAIGA

Komerciškai nesėkmingą „Pacer“ dabar mėgsta pašiepti daugelis įtakingų automobilių leidinių, modelis nuolat patenka į įvairius blogiausių pasaulio automobilių penkiasdešimtukus ar šimtukus. Nieko nepadarysi, istorija dažnai būna negailėstinga, nors tie patys leidiniai tik pasirodžiusiam AMC „kompaktui“ gerų žodžių negailėjo, vadino „vienu komfortiškiausių tarp keturviečių automobilių“, „geriausiu automobiliu per 15 metų“ ar net „dalele ateities“. Beje, blogiausiųjų sąrašuose šalia

„Pacer“ nepelnytai pastatomas ir kitas AMC kūrinys – „Gremlin“, nors tikrai nebuvo toks blogas ir, be to, visai gerai parduodamas.

„Gremlin“ gal ir ne toks įmantrus kaip „Pacer“, tačiau kaip pramoninis gaminys buvo tikrai vykęs – AMC jį sukūrė iš esamų agregatų, taip iki minimumo sumažindama gamybos kaštus. O paceris praktiškai neturėjo bendrų komponentų su kitais AMC automobiliais, dėl ko vien jo paruošimas gamybai kainavo penkis kartus daugiau – 60 milijonų JAV dol.

Na taip, „Pacer“ buvo suprojektuotas moderniai (krumpliastiebinis vairo mechanizmas amerikietiška-me automobilyje buvo panaudotas tik antrą kartą), tais laikais jis buvo labai saugus. AMC iš anksto ruošėsi Amerikoje išgaliosiantiems griežtiems saugumo reikalavimams, kurių, tiesa, valdžia taip ir neįvedė (čia „Detroito trejetas“ padirbėjo kaip reikiant – įrodė, kad gaminti tokius saugius automobilius jiems bus per brangu). Geri pirmų dvejų metų pardavimai užtikrino kompanijai pakankamą pelningumą, tačiau prekybai mažėjant unikalaus „Pacer“ gamybos kaštai augo



„AMC Pacer“. 1976 m.

kaip ant mielių. Skambiai pavadintas „pirkėjų apsaugos planas“, per pirmuosius automobilio eksploatacijos metus garantavęs praktiškai bet kurios detalės pakeitimą (AMC garantija buvo pranašesnė nei konkurentų), kompanijai kainavo brangiai, nes patys automobiliai kokybe neblizgėjo. Visa tai privedė prie to, kad besibaigiant aštuntajam dešimtmečiui AMC atsidūrė ties bankroto riba. Keletą metų dar pavyko išgyventi dėl bendro aljanso su „Renault“, tačiau 1987 m. prancūzai pasitraukė ir visą kompaniją perėmė „Chrysler“. Pagrindinis jaukas jiems buvo AMC priklausęs visureigių „Jeep“ padalinys (AMC nupirko „Jeep“ 1970 m.), kuris vienintelis iš visos AMC grupės tuo metu dirbo pelningai. „Chrysler“ iškart nutraukė AMC prekinio ženklų automobilių gamybą, tačiau „Jeep“ sėkmingai gyvuoja iki šiol.

Dizaineris R. Tygė, nors dažnai pašiepiamas dėl „Gremlin“ ar „Pacer“, yra sukūręs daug puikaus stiliaus pavyzdžių, tarp jų ir 1968 m. „AMC Javelin“ ar žymųjį 1984 m. „Jeep Cherokee“. Beje, paties pacerio neįpras-tos formos vėliau tapo įkvėpimu ne vienam automobilių kūrėjui. Net ir sportinio „Porsche 928“ galinės dalies dizainui „Pacer“ turėjo įtakos. O juk „Porsche“ bet ko tikrai nekopijuotų.