

„TOYOTA CLASSIC“ : TRUMPAS SUGRĮŽIMAS Į PRAEITĮ

Liucijus Suslavičius

Egzistuoja toks stereotipas – japonai savo aukštą technikos išsivystymo lygį pasiekė įdėmiai sekdami „baltųjų žmonių“ žingsnius Japonijai svarbiose srityse ir kopijuodami jų padarytus išradimus. Japonai ir patys neslepia, kad nuo XX amžiaus pradžios vystė savo pramonę ir technologijas su tada daugelyje sričių pirmavusių pasaulyje Didžiosios Britanijos ir JAV firmų pagalba. Visgi verslininkų Toyoda šeimos, įkūrusios šiandien tarp pasaulio automobilių gamybos lyderių įsitvirtinusią firmą „Toyota“, istorija nėra visiškai tipiška. Sakichi Toyoda, nedidelės iš tėvo paveldėtos verpimo staklių gamybos įmonės savininkas, sukonstravo ir pagamino automatines verpimo stakles, kokių tada neturėjo net didžiuliu patyrimu tekstilės pramonėje besididžiuojantys britai. 1926 metais jis įkuria jų gamybos firmą, kurią pavadina angliškai – „Toyoda Automatic Loom Works Ltd.“, parduoda licenziją tokių staklių gamybai Didžiosios Britanijos firmai „Platt Brothers“. Britų sumokėta tiems laikams milžiniška suma – 100 tūkstančių svarų sterlingų - leidžia Sakichi Toyodai gerokai išplėsti gamybą, o politinė nuojauta, kad Japonija pasuks militarizacijos keliu, skatina ieškoti tokių verslo sričių, kur galima tikėtis stabilių ir didelių karinių užsakymų. Viena jų – automobilių gamyba, kuria labai domisi jo sūnus Kiichiro. Jis įtikina tėvą, jog verta pakeisti gamybos profilį. Sakichi Toyoda pasiunčia sūnų į JAV bei Vakarų Europą, kad šis susipažintu su šios naujos japonams pramonės šakos veikla ir naudojamomis technologijomis. 1933 metais greta verpimo staklių cechų atidaromas automobilių gamybos skyrius, kuriame tų pačių metų rugsėjo mėnesį surenkamas pirmasis 3,4 litro darbo tūrio 6 cilindrų 65 AG variklis – į amerikietišku automobilių istoriją „Stovebolt Six“ pavadinimu įėjusio „Chevrolet“ markės motoro su viršutiniais vožtuvais kopija. Eksperimentai tęsiasi, ir 1935 metų gegužės mėnesį įmonės kieme pradeda sukti pirmuosius ratus būsimųjų „tojetų“ prototipas – „Toyoda A1“. Japonams labai svarbu įvairūs simboliai, tad po kurio laiko Kiichiro įtikina tėvą, jog jų automobiliai turės didesnę pasisekimą, jei firmos pavadinime žodyje „Toyoda“ raidę „d“ pakeisti raide „t“. Tada automobilio pavadinimą hieroglifais galima bus parašyti ne septyniais, o aštuoniais į tušą pamirkyto teptuko brūkšniais, gi aštuoni pagal Rytų papročius – laimingas skaičius. Taip 1937 metais šalies firmų registre atsiranda naujas pavadinimas – „Toyota Motor Co. Ltd“ Kiichiro Toyota, važinėdamas po JAV, pasirinko ir prototipą pirmajam savo gamyklos produktui – itin modernų aerodinamišką 1934 metais debiutavusį „Chrysler Airflow“. Tiesa, jis didesnis, nei reikėtų Japonijos rinkai, tačiau patraukia akį kur kas labiau, nei kitų gamintojų siūlomos kampuotos

„dežutės ant ratų“, tokios kaip masiniai to meto „fordai“ ir „ševrolė“. Ką gi, Kiichiro jį sumažins, juo labiau, kad ir jau įsisavintas gamyboje variklis mažesnis ir ne toks galingas, kaip į „Airflow“ montuojama „aštuoniukė“. Lankydamasis JAV, japonų verslininkas susitiko ir ilgokai bendravo

su H.Fordu, tačiau nesusižavėjo pastarojo principais ir siekiu viską gaminti viename gamyklų komplekse. Vietoje to jis sugalvoja kitą, racionalesnį, principą – organizuoti gamybą taip, kad į surinkimą kiekviena detalė patektų tada, kada jos reikia. Jokių sandėlių, komplektuojančios detalės ir mazgai pristatomi iš cechų bei tiekėjų tiksliai nustatytu laiku ir iš karto paduodami į darbo vietas prie surinkimo konvejerio. 1935 metais žingsnis po žingsnio, agregatas po agregato pradeda pirmojo „Toyota“ modelio „AA“ gamybą. Keturių durų sedaną su aptakiu kėbulu ir prieš eismą atsidarančiomis galinėmis durelėmis turi panašią į amerikietišką automobilių tradicinę važiuoklę su rėmu, išilginėmis lingėmis ir nedalomais tiltais – Japonijos keliai ne tokie jau geri, o tose Azijos šalyse, į kurias krypsta Japonijos generolų žvilgsnis, jie dar prastesni, tad automobilis turi būti tvirtas ir nesudėtingas. Pavarų dėžė – trijų laipsnių, būgninių stabdžių pavara – hidraulinė, ratai - su 6.50-16 dydžio padangomis, elektrinė įranga – kaip „Ford B“. Pusantros tonos sveriantis 4,8 metro ilgio sedaną sugebėdavo pasiekti maksimalų 100 km/h greitį. Jis kainavo 3350 tuometinių japoniškų jenų. Tai buvo dideli pinigai, automobilius mažai kas pirko, ir „Toyota Motor Co. Ltd“ nebankrutavo tik todėl, kad lygiagrečiai lengviesiems automobiliams gamino ir nuo amerikietiško „Chevrolet“ nukopijuotus sunkvežimius „Toyota G1“, kurių nemažą dalį įsigijo imperatoriškoji armija.

Visgi uždaras „Toyota AA“ kėbulas kariškiams pasirodė esąs ankštoka, todėl nemažą dalį armijai tiekiamų lengvųjų „tojotų“ sudaro fajetonai „AB“ su lengvu tentu vietoje stogo ir ant variklio kapoto nulenkiama priekiniu stiklu. Atviros „tojotos“ užsakovo pageidavimu gaminamos netgi galingesnės už sedanus – jų variklis forsuotas ir išvysto 75 AG. Iki gamybos pabaigos 1943 metais pagaminti 353 atviri „Toyota AB“ ir 1404 sedanai „Toyota AA“. Po to pradeda modernizuotų pailgintų sedanų „Toyota AC“ gamybą. Nuo ankstesnio modelio jie skiriasi sustiprinta važiuokle, keistai prie kairiojo variklio skyriaus šono prisuktu atsarginiu ratu ir padidintu priekiniu V-formos stiklu iš dviejų dalių. Tačiau karo veiksmai nenumaldomai artėja prie Japonijos salų, keturmotoris amerikiečių „skraidančios tvirtovės“ nuosekliai griauja šalies ekonomiką, vieną po kito atakuodamos pramonės centrus, o povandeniniai laivai veiksmingai blokuoja salas, skandindami vis daugiau laivų, gabenančių į šalį žaliavas. Lengvųjų automobilių gamybą tenka vis mažinti ir galu gale visai sustabdyti. Naujas automobilis – 1944 metais sukurtas „Toyota B“, savo dizainu panašus į prieškarinį „Chrysler Royal“ modelį, taip ir liko konvejerio nepasiekusiu prototipu... Japonijai kapituljavus, daug ką Kiichiro Toyoda turėjo pradėti iš naujo. Pirmosios kartos „tojotos“ nebuvo toliau tobulinamos – jos paprasčiausiai buvo per didelės ir pernelyg brangios karo visiškai nuskurdintiems japonams. Liko keletas karą pergyvenusių šių modelių automobilių ir koncerno muziejuje išsaugota dalis pirmojo „Toyota“ surinkimo konvejerio su ant jo stovinčiais keliais nebaigtais montuoti automobiliais...

Visgi pirmieji sėkmingi modeliai nebuvo galutinai pamiršti. Artėjant „Toyota“ įkūrimo 60-mečiui, greta kitų ta proga organizuotų renginių, japonų koncernas ryžosi pagaminti išskirtinį retro stiliaus modelį – „Toyota Classic“, savo dizainu ir dydžiu labai panašų į pirmąjį „AA“, tik aiškiai erdvesnį. Ir žymiai brangesnį – serijinis „klasiko“ variantas kainavo 76 tūkstančius dolerių. Tiesa, koncernas nesirengė gaminti šį replikarą masiškai – apsiribota 100 vienetais surinkimu, tačiau į populiarią šveicarišką „Automobil Revue“ 1997 metų katalogą „Toyota

Classic" buvo įtraukta!

Sukurti replikarą serijinių lengvųjų „tojų“ bazėje koncerno konstruktoriai negalėjo – pernelyg toli pažengė per tuos dešimtmečius automobilio konstrukcija. Bet juk „Toyota“ gamina ne tik lengvuosius automobilius, tad nebuvo sunku sukurti prieškarinės mašinos važiuoklę, tiesiog kiek patrupinus pikapo „Toyota Hilux“ rėmą. Visa kita puikiai tiko – ir nepriklausoma priekinė pakaba su skersinėmis svirtimis ir cilindrinėmis spyruoklėmis, ir galinis varantysis tiltas su išilginėmis pusiauelipsinėmis lingėmis. Dviejų litrų 4 cilindrų darbo tūrio variklis „3Y-E“ su viršutiniu paskirstymo velenėliu ir benzino įpurškimu išvystė 97 AG/4800 aps/min, su juo 1480 kilogramų tuščias svėręs „Classic“ įsibėgėdavo iki 160 km/h. Duokle XX amžiaus pabaigai buvo 4 laipsnių automatinė pavarų dėžė, priekiniai diskiniai stabdžiai, krumpliaštiebis vairo mechanizmas su stiprintuvu, kiek mažesni, nei pas modelį „AA“ ratai su 205/75R14 dydžio baltašonėmis padangomis ir lietais lengvojo lydinio diskais, imituojančiais senovišką stipininį ratą. Salone galima buvo mėgautis odinėmis sėdynėmis, grožėtis mediniu vairo ratu bei gausiai medžiu padengtu prietaisų skydeliu. Bet tą „senovės dvelksmą“ išsklaido tyliai dirbantis kondicionierius, elektriniai išorinių veidrodėlių nustatymo ir stiklų pakėlimo mechanizmai, centrinis durų užraktas su distanciniu valdymu. O kaip kitaip – negi verslūs keleivius kaisti salone ar sukinėti stiklų nuleidimo rankenėles...Juk tik keliolika „Toyota Classic“ parduota ekstravagantiškų automobilių kolekcininkams, nes daugumą nupirko viešbučiai ir kazino savo svečiams aptarnauti. O jiems svarbu ne automobilio autentika, bet važiavimo komfortas ir saugumas.

Japonai masto racionaliai, tad tikriausiai todėl „Toyota Classic“ netapo masiniu produktu, kaip kad koncerno „Volkswagen“ automobilis „New Beetle“. Japonų koncernas paprasčiausiai įrodė sau ir kitiems, kad gali pagaminti šiuolaikinį retro stiliaus automobilį, bet nematė prasmės brautis su juo į rinką, kai galėjo pasiūlyti pirkėjams plačią modernių lengvųjų automobilių gamą.