

# ЗА РУЛЕМ. MAN TGS WW «РАЛЛИ-РЕЙД» — ЭТО СЛОВО В РОССИИ ЗНАЮТ ВСЕ. ОКАЗАТЬСЯ ЗА РУЛЕМ ГОНОЧНОГО ГРУЗОВИКА — НЕДОСТИЖИМАЯ МЕЧТА МИЛЛИОНОВ. МНЕ ПОВЕЗЛО: ХОТЯ Я УПРАВЛЯЛ И НЕ ЧЕМПИОНСКИМ «КАМАЗОМ», А MAN ЧАСТНОЙ НЕМЕЦКОЙ КОМАНДЫ МММР, ПРИШЕЛ ПЯТЫМ В ЗАЧЕТЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

МАКС СЕРГЕЕВ

**МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ** Внешний вид этого грузовика поражает — огромный белый монстр, а когда узнаешь, что при массе 8,7 тонны он разгоняется до 180 км/ч, то мурашки бегут по коже... Ну и стоимость €0,5 млн — гораздо дешевле боевого «КамАЗа». И вот у меня есть шанс угробить мечту миллионов и полгода работы команды. Подходящего комбинезона для меня не нашлось — пришлось обойтись шлемом. Натягиваю его и замечаю, что руки предательски потеют. Забираюсь в кабину — это тоже тот еще аттракцион: подножек нет в принципе, а первая ступень кабины на высоте груди.

Хотя кабина стандартная (от MAN TGS), места внутри намного меньше. Часть пространства съедает развитый каркас безопасности, а часть — гоночные приборы. Звуко- и теплоизоляция отсутствуют как класс, но в шлеме и гоночном комбинезоне все это некритично, а вот отсутствие кондиционера удивило, ведь немалая часть рейдов проходит в пустынях. Внятного ответа, почему его не установили, получить не удалось. Выяснилась еще одна забавная деталь: на весь гоночный день гонщику положено около 600 г минеральной воды в металлической фляжке. Связано это с тем, что времени на остановки просто нет. И весь день они цедят воду по капле, а после гонки выпивают по четыре-пять литров воды.

Пытаясь устроиться на водительском месте, я понимаю, что просто не помещаюсь здесь. Дело в том, что гоночные ковши отливаются точно по фигуре гонщика, а все члены команды МММР, в отличие от меня, парни субтильные — с 46-м размером брюк, так что мне с моим 52-м разместиться комфортно в кресле не удалось... Мое первое впечатление от гоночного грузовика — кромки у ковшей очень жесткие.

Пытаюсь оглядеться — сколько здесь всего! Хорошо, что со мной в кабине настоящий штурман и может подсказать, как этим богатством управлять. Плохо то, что он немец: мое знание иностранных языков на «троечку», а он русского не знает вовсе. Третьим в кабину залезает русскоговорящий член команды, чтобы быть переводчиком — правда, в случае опасной ситуации у него под рукой только электронный прибор компании Syegon, поставившей систему автоматизированной подкачки шин. С его пульта можно регулировать давление в любом из колес в диапазоне 0,6–4 бар с шагом 0,2 бар. Поможет ли мне это? Не знаю... А времени на разговоры в такой ситуации у нас будет немного.

У штурмана возможностей побольше. Он сидит на моторном тоннеле, и его пульт регулируемый. Главное место на пульте отдано гоночному компьютеру Touratech. Это два прибора, выполняющих одну и ту же функцию: они с высокой точностью определяют скорость и пройденное расстояние. Кроме этих двух черных коробочек штурману выдается роудбук, в котором указано направление движения, скорость, высота над уровнем моря и расстояние до следующего поворота. Еще один прибор, который тоже находится на штурманском месте, — это «Иритрак», или «черный ящик». Он позволяет организаторам определить местоположение грузовика и записывает все, что происходит во время гонки, включая переговоры в кабине и максималь-



ГОНОЧНЫЙ ГРУЗОВИК MAN ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ОБЫЧНОГО ДОВОЛЬНО СИЛЬНО — МОЩНОСТЬЮ ДВИГАТЕЛЯ И СКОРОСТНЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ, КОНСТРУКЦИЕЙ ПОДВЕСКИ И НАБОРОМ ГОНОЧНОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ

ную скорость (по правилам она ограничена 150 км/ч), а в случае аварии с него можно вызвать вертолет или машину медицинской помощи.

После первого шока я замечаю, что доска приборов и органы управления гоночного MAN такие же, как в обычном грузовике, только добавлены большие поворотные ручки блокировок дифференциалов и трехпозиционный переключатель ограничения максимальной скорости: он запрограммирован на ограничение в 30/50/150 км/ч.

Руль гоночного MAN диаметром около 40 см (как у легковушки) и, естественно, обшит замшей. Подгоняю его под себя — диапазона хватает.

**ВЗГЛЯД В ЗЕРКАЛА — ВРОДЕ ВСЕ ВИДНО** Затыгиваемся шеститочечными ремнями безопасности... Все! Нажимаю кнопку стартера...

Самая важная деталь любого спортивного автомобиля — двигатель. Большая часть ралли-рейдовой гонки проходит на предельной мощности. Поэтому сильно форсировать 480-сильный 13-литровый D 26.76 не стали, подняв мощность до 700 л.с., а момент до 3500 Н•м. Правда, достигается этот момент в довольно узком диапазоне 1200–1600 об/мин. Выжимаю сцепление — и девятитонная машина легко трогается на пятой передаче. Двигатель моментально выкручивается до отсечки, шестая, седьмая — и мы уже повисли на ограничителе. Если его полностью отключить, то грузовик может разогнаться до 183 км/ч — больше не позволяет короткая главная пара (1:4,0).

Сверхмощный усилитель лишает всякой обратной связи — ехать приходится «на ощупь», в повороте машина

показывает легкую избыточную поворачиваемость. Очень странное ощущение посещает тебя, когда ведешь машину в управляемом заносе, а голова твоя находится на высоте трех метров от земли, как во сне — и адреналин, если не ведрами, то кружками точно.

За собранность реакций отвечает серийное шасси серии X-Tire, его используют военные и пожарные. Для улучше-

ния развесовки по осям двигатель сместили в базу на 1325 мм. В результате получили почти идеальный баланс 4,8 т / 4,3 т в пользу передней оси против 5,3 т / 4,0 т в стандартном варианте.

Несмотря на жесткие сиденья, грузовик идет мягко, на твердом покрытии дискомфорта не ощущается. Все дорожные неровности поглощают рейдовые шины размерностью 14R20. Остальное пропадает в подвеске. В отличие от других грузовиков с рессорными подвесками, участвующих в «Шелковом пути-2010», подвеска этого MAN хотя и осталась зависимой, но демпфирующие элементы у нее цилиндрические пружины! В гоночном варианте пружины укоротили на 300 мм и сделали подвеску жестче.

Ну и то, что делает эту подвеску универсальной, — сдвижные амортизаторы Rieger с выносными резервуарами. Фотографии не передают впечатления от этих стоек — в нагруженном состоянии их длина около метра!

Бордюры и трамвайные пути (максимально доступное городское бездорожье) машина проходит не замечая, на скорости 60 км/ч они сообщают о себе легкими шлепками из-под днища. Попрыгать серьезнее не удалось, но думается, что за целостность позвоночника тренированному человеку опасаться не придется. Машина уцелела. К концу короткого тест-драйва я как-то присиделся и не замечал того, что кресло не по размеру. Правда, картинно выпрыгнуть из-за руля у меня не вышло: сначала пришлось выпутываться из ремней, потом выдирать себя из кресла. А когда я достиг асфальта, то снять шлем мне помогли: от избытка адреналина пальцы не слушались. Впечатлений мне хватит надолго — здесь и гордость, что смог прилично управлять этим 700-сильным монстром, и радость от того, что это случилось со мной... Мечты сбываются. ■

**Райффайзен  
ЛИЗИНГ**

## Умножение возможностей

Лизинг грузового  
и легкового автотранспорта,  
техники и оборудования



**Москва**  
(495) 721 99 80

**Санкт-Петербург**  
(812) 718 68 28

**Новосибирск**  
(383) 210 59 14

**Екатеринбург**  
(343) 378 47 17

**Самара**  
(846) 267 38 79

**Краснодар**  
(861) 210 99 24

**Нижний Новгород**  
(831) 296 95 06

[www.rlr.ru](http://www.rlr.ru)

[info-rlr@raiffeisen.ru](mailto:info-rlr@raiffeisen.ru)

ООО «Райффайзен-Лизинг»  
На правах рекламы.

**Райффайзен. Разница в отношении**

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MAN TGS WW 18.480 4X4

МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ	MAN TGS WW 18.480 4X4
ГОД ВЫПУСКА	ИЮНЬ 2010
КАТЕГОРИЯ	T4 (В СООТВЕТСТВИИ С ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРАВИЛАМИ FIA)
КОЛЕСНАЯ БАЗА (ММ) / ВЕС (Т)	4250 / 12
ТИП ДВИГАТЕЛЯ	D2676LF
МОЩНОСТЬ (КВТ, Л.С., ISO)	>530, 700, «ЕВРО-4»
КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ МАКС. (Н•М, ОБ/МИН)	>3500, 1000-1400
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ / РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА	ZF 16S1820T0 / MAN G 1700-1 Z
ШИНЫ	14.00R 20 MICHELIN XZL
РЕССОРЫ ПЕРЕДНИЕ / ЗАДНИЙ МОСТ	ПРУЖИННАЯ ПОДВЕСКА + РЫЧАГ УПРАВЛЕНИЯ МОСТА / А-ОБРАЗНАЯ РАМА
АМОТИЗАТОРЫ ПЕРЕДНИЕ / ЗАДНИЙ МОСТ	ДВОЙНЫЕ АМОТИЗАТОРЫ REIGER
СТАБИЛИЗАТОР FA / RA	ИНТЕГРИРОВАН В КОНСТРУКЦИЮ АМОТИЗАТОРОВ
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ СИСТЕМА ПОДКАЧКИ ШИН (СТIS)	SYEGON
ПРОЧЕЕ	ТРУБЧАТЫЙ КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ, СИДЕНЬЕ КОВШОВОГО ТИПА RESARO, ШЕСТИТОЧЕЧНЫЙ РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ, ЧЕТЫРЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФАРЫ (СВЕТОДИОДЫ) GROTE, ДВА ДВУХКИЛОГРАММОВЫХ ОГНЕТУШИТЕЛЯ (ВНУТРИ КАБИНЫ), ОГРАНИЧИТЕЛЬ СКОРОСТИ 50/90/150 КМ/Ч, ДВА ТОПЛИВНЫХ БАКА ПО 400 Л КАЖДЫЙ, КЕРАМИЧЕСКАЯ МУФТА СЦЕПЛЕНИЯ