

НЕУДЕРЖИМЫЙ ПЕНСИОНЕР

60 ЛЕТ — ПЕНСИОННЫЙ ВОЗРАСТ. ОДНАКО ТАКИХ ПЕНСИОНЕРОВ, КАК UNIMOG, НАДО ЕЩЕ ПОИСКАТЬ. ЗА ВСЕ ВРЕМЯ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ КОНСТРУКЦИЯ МАШИНЫ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ИЗМЕНИЛАСЬ. А САМЫМ БОЛЬШИМ НОВШЕСТВОМ СТАЛА АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ. НО В ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАКОГО ПОДХОДА НИКТО НЕ СОМНЕВАЕТСЯ. ВОЕННЫЕ, СПАСАТЕЛИ, ПОЖАРНЫЕ И КОММУНАЛЬЩИКИ ВСЕГО МИРА ВЫСОКО ЦЕНЯТ ЭТО МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО.

МАКС СЕРГЕЕВ

СТРАНА АГРАРНОЙ ТЕХНИКИ Страны-победители решили сделать из послевоенной Германии аграрный заповедник, и поэтому возникла острая необходимость в грузовиках и тракторах. Но подавляющее большинство фермеров не могли позволить себе покупку того и другого одновременно. Нужен был универсальный, а главное — дешевый вариант решения проблемы. Вот так и возник Unimog.

В 1951 году появляется «серия 2010», внутризаводской индекс — U25. Это были примитивные машинки с матерчатой крышей и плоскими панелями размером чуть меньше современных японских малолитражек. Длина U25 составляла 3,57 м! А колесная база — 1,72 м. Под капотом трудился 4-цилиндровый двигатель, 1,7-литровый дизель OM 636, выдававший 25 л. с. Но основа будущего процветания — полноприводная, многорезиновая трансмиссия с валом отбора мощности — появилась уже тогда.

U25 мог работать в поле как трактор и перевозить до одной тонны как грузовик. Фантастическая проходимость, надежность и ремонтпригодность снижали ему заслуженную популярность у фермеров. Он работал не только как транспортное средство, его использовали и как привод на лесопилках, а также как насос для поливки и привод электрогенераторов. Было выпущено 5846 таких машин.

Времена менялись, требования росли, и в 1953 году появилась «серия 401». Новинка отличалась от предшественника только цельнометаллической кабиной. Более комфортабельные машины разошлись в количестве 10 928 штук.

1955 год стал поворотным. В модельной гамме впервые появился «большой» грузовик «серии 404». Несмотря на успех машин с цельнометаллической кабиной, 404-й оснащался матерчатой крышей. Грузоподъемность увеличилась вдвое (а в более поздних вариантах — и до 2,5 т), габариты — в полтора раза (длина — 4925–5100 мм, колесная база — 2900 мм). Машина пережила множество модификаций и доработок и в таком виде дожила до 1980 года. Этот автомобиль использовали уже не только гражданские покупатели. За 35 лет было произведено 64 242 грузовика.

В 1963 году в гамме Unimog появляются «средние» машины «серии 406», занявшие место между легкими и тяжелыми. Эти грузовики выпускались 26 лет в ряде модификаций: было пять вариантов колесной базы и три варианта грузоподъемности, дизельные двигатели мощностью от 65 до 110 л. с. Кстати, именно на этих машинах впервые нашли применение форкамерные дизели. С 1963 по 1989 год было продано 37 096 утилитарников.

Unimog «серии 416» можно встретить уже в России, причем у нас их довольно много. Машина выпускалась с 1965 года вплоть до падения Берлинской стены в 1989-м. Понятно, что в 1990-х годах немало любителей покорять отечественное бездорожье скупали эти машины на базах Бундесвера. Большинство из них до сих пор на ходу и возят своих хозяев по лесам и болотам.

В 1988-м на смену предыдущей серии приходит «серия 427/437». Эти машины выпускались до 2000 года и до сих пор работают в муниципальных хозяйствах Европы. Часть их была изготовлена для войск ООН, другая



часть переоборудована в пожарные и медицинские машины для устранения ЧП в труднодоступных местах.

С 2000 года начинается выпуск машин, которые можно заказать сейчас. Самым популярным был и остается Unimog «серии 405», в нашей стране известный как U300/U400/500. Характерные признаки — огромное лобовое стекло и почти полное отсутствие капота.

В 2002 году обновили и «тяжелую» «серию 437.4», у нас эти машины тоже известны под заводскими индексами U3000/U4000/5000.

И последняя новинка, появившаяся в 2007 году, носит заводской индекс U20. Это самая легкая версия Unimog «серии 405» с маломощными двигателями и кабиной от бразильского Mercedes.

НА ХОДУ Так что же собой представляет этот легендарный утилитарник? Для начала нужно попасть в кабину, преодолев три довольно крутые ступеньки: для увеличения обзора кабину постарались поставить максимально высоко. Устроиться за рулем можно без проблем: Unimog — подразделение Daimler AG, и эргономика здесь та же, что и у грузовиков Mercedes, включая перегруженный левый подрулевой переключатель. Но это касается только привычных приборов и органов управления, а остальное зависит от конфигурации машины. Если машина предназначена для работы в коммунальном хозяйстве, то в кабине вас встречает лес рычагов, джойстиков и дисплеев. Особенно впечатляет электронное управление навесным оборудованием и видеокамеры, обеспечивающие круговой обзор. Разумеется, и то и другое — в бесконечном списке дополнительного оборудования.

Запускаем двигатель, переводим селектор в Drive и трогаемся. Прямо скажем, от динамики уши не закладывает, все происходит с этакой тяжеловесной грацией.

ДВИЖЕНИЕ ОСЛОЖНЯЕТСЯ ТЕМ, ЧТО В САМОЙ ВЕРХНЕЙ ТОЧКЕ ПОДЪЕМА ТЫ ВИДИШЬ ТОЛЬКО НЕБО И ВЕРХУШКИ ДЕРЕВЬЕВ. ВНИЗ ЕЩЕ ВЕСЕЛЕЕ — МАШИНА ПЕРЕВАЛИВАЕТ ЧЕРЕЗ ГРЕБЕНЬ ГОРКИ, И КАЖЕТСЯ, ЧТО ОНА УТКНЕТСЯ БАМПЕРОМ В ЗЕМЛЮ

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ПОПАСТЬ В КАБИНУ, НУЖНО ПРЕОДОЛЕТЬ ТРИ ДОВОЛЬНО КРУТЫЕ СТУПЕНЬКИ — ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ОБЗОРА ЕЕ ПОСТАРАЛИСЬ ПОСТАВИТЬ МАКСИМАЛЬНО ВЫСОКО

Самое впечатляющее — преодоление 100-процентного подъема. На бумаге 45-градусный уклон выглядит куда менее впечатляюще, чем в жизни. Чтобы было понятно, о чем я говорю, представьте себе эскалатор в метро. Так вот там уклон всего 30°, а здесь в полтора раза круче! Посередине подъема останавливаемся и снова трогаемся. Движение осложняется тем, что в самой верхней точке подъема ты видишь только небо и верхушки деревьев. Вниз еще веселее — машина переваливает через гребень горки, и кажется, что ты уткнешься бампером в землю. Теперь одной стороной наезжаем на метровую стенку, и Unimog кренится на максимально допустимые 38°. Если бы не инструктор рядом, вряд ли я решился бы на такие трюки. Вестибулярный аппарат, поддерживаемый навыками вождения грузовиков, кричит «Не делай этого!». У многих журналистов нервы сдавали раньше, чем машина выбирала запас своих возможностей.

«На сладкое» — покатушки по холмам, где убеждаешься в удивительной маневренности машины. И брод глубиной 120 см! В общем, найти препятствие, которое остановило бы это многоцелевое транспортное средство, не удалось.

Неплохо для пенсионера? За это его и ценят во всем мире. Клубы фанатов Unimog есть даже в Японии, США, Австралии и Новой Зеландии. ■



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Умножение возможностей

Лизинг грузового и легкового автотранспорта, техники и оборудования

ООО «Райффайзен-Лизинг». На правах рекламы.

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
info-rlr@raiffeisen.ru

Райффайзен. Разница в отношении