



Avtor: Radislav Marhold, Oldtimer Stara Gora

Za unimoga sem prvič slišal davnega leta 1955. Doma smo imeli prevoznikstvo z majhnim tovornjakom Ford B iz leta 1938. Spomnim se, da je imel bencinski motor z močjo 40 KM in nosilnosti 1,5 t. Takrat so bile ceste zelo slabo vozne in se je zgodilo, da smo s Fordom zelo pogosto obtičali v blatu, zlasti v jesenskem in zimskem času. Na Državnem posestvu pa so imeli še manjši in čuden tovornjaček, ki pa ni nikoli obtičal v blatu. Še več, našega Forda je večkrat potegnil iz blata, čeprav je izgledal mnogo manjši. Temu tovornjaku so rekli UNIMOG. Zanimalo me je, kaj ima boljšega od našega Forda, da tako uspešno premaguje težavnejše terene. Odgovor sem dobil, da vleče na vsa kolesa, naš Ford pa samo na zadnja. Od takrat sem si želel, da bi tudi jaz imel tak majhen „tovornjaček“, s katerim bi se lahko vozil po njivah in ne samo po cestah. Na uresničitev te želje sem čakal dolgih 53 let.

Kaj sploh je to vozilo? Uradno se mu reče „univerzalna motorna naprava“ ali po nemško „UNiversal-MOTOR- Gerät“, skrajšano UNIMOG. To je gospodar cest, železnic in brezpotij ter je avtomobil, tovornjak, traktor in delovni stroj vse v enem paketu. Prve risbe so nastale že leta 1945 in jih je narisal nekdanji vodja konstrukcije letalskih motorjev Daimler-Benz Albert Friedrich. Za razvojnega partnerja je pridobil svojega nekdanjega sodelavca Heinricha Rölerja, ki je prej deloval na razvoju osebnih vozil

ravno tako pri Daimler-Benzu. Sodelovali so tudi inženirji firme Erhard und Söhne, ki se je ukvarjala z zlatnino in srebrnino. Potem ko je Friedrich od Američanov pridobil dovoljenje za proizvodnjo, je že januarja 1946 izdelal prvo šasijo s pogonom na vsa štiri kolesa in jo oktobra začel praktično preizkušati. Uradno so unimog predstavili avgusta 1948 na kmetijskem sejmu v Frankfurtu na Mainu. Spomladi 1949 so začeli z dobavo prvih unimogov boehringer in jeseni 1950 so že prodali 600 vozil. Leta 1953 je unimog dobil mercedesovo zvezdo skupaj z „volovsko glavo“ in zaprto vozniško kabino. Leta 1955 so predstavili serijo 404 in „volovska glava“ je izginila. Leta 1984 je proizvodnja dosegla 250.000 vozil. Izdelovali so ga v različnih mestih, po zaslugi dirkača Juana Manuela Fangia tudi v Argentini.

Vedno sem si želel, da bi imel svoj tovornjak. Leta 2008 sem v kamnolomu blizu Škofje Loke našel v zelo slabem stanju unimog 416 iz leta 1970. Bil je zelo načet od rje in zavore niso delovale, edino motor je stekel. Po nekaj metrih vožnje sem se noro zaljubil v ta tovornjaček, ki je bolj spominjal na kup starega železja kot pa na vozilo. Odločil sem se za nakup. Da bi bila smola še večja, smo ga ob prevozu domov pri razkladanju prevrnili, tako da je kabina zavzela obliko kot „karo“. Začelo se je dolgo in naporno obdobje restavriranja. Kar na vozilu ni bilo izrabljenega, je bilo uničeno od rje,



saj so unimog uporabljali tudi za soljenje cest. Ko sem kolegu, ki je imel več izkušenj pri restavriranju, omenil, da načrtujem naslednje leto udeležbo na srečanjih, me je hitro potolažil. „Bodi srečen, če ti bo uspelo v dveh letih.“ Res je trajalo tako dolgo. Veliko časa sem porabil tudi za nabavo rezervnih delov. Stroški so seveda rasli, vendar jih zavestno nisem hotel zapisovati, saj bi potem še prej obupal. Na ta način sem iz meseca v mesec malo pozabil, koliko sem že prejšnji mesec potrošil. Med delom sem včasih tudi obupaval, vendar so me takrat klubski kolegi vzpodbujali, da sem občasne krize uspešno premagal. Ko sem ob neki priliki čistil očetovo delavnico, sem se zamislil kako dobro je, da nisem mehanik, saj bi se moral valjati po naoljenih tleh pod vozili. Na unimogu je bil poškodovan tudi hladilnik. Pri demontaži le- tega sem se moral vleči pod sprednji del vozila. Pri odvijanju vijakov sem pretrgal prepereli vod hidravlične napeljave. Olje se je vtilo na moj prsni koš in tudi po obrazu. Občutek je bil grozen. Ko sem se izvlekel izpod vozila, sem se vprašal, ali mi je to sedaj na stara leta potrebno! Po dolgem premišljanju sem prišel do zaključka, da je smiselno nadaljevati. Ljubezen do unimoga je premagala tudi to oviro. Največ dela smo imeli s kabino. Vendar sem imel srečo, da mi je priskočil na pomoč kolega Miran Berden,

ki je izkušen karoserijski klepar. Brez njegove pomoči mi kabine verjetno ne bi uspelo preoblikovati v uporabno stanje, saj je bilo treba približno polovico kabine izdelati na novo. Delo je opravil zelo profesionalno. Popolnoma na novo smo obnovili električno napeljavo. Slednji kabel smo zamenjali z novim. Z veliko zagnanostjo in strokovnostjo je to delo prevzel kolega Miran Zmazek. Po poklicu je voznik vlačilca. Zaradi tega sva delala ponoči in ob nedeljah. Ko sem ga ob neki priložnosti po telefonu vprašal, če bova danes delala, mi je odgovoril: „Seveda bova, samo prišel bom malo bolj pozno, ker





še sedaj v Bratislavi nakladam vlačilca.“ In prišel je. Od obnove je minilo približno 5 let in do sedaj na električnem delu vozila nisem imel še nobene okvare. Vse deluje brezhibno. Obema kolegoma se ob tej priliki za vso pomoč in vzpodbude iskreno zahvaljujem. Obema kolegoma se ob tej priliki za vso pomoč in vzpodbude iskreno zahvaljujem. Po barvanju vozila je bilo potrebno urediti in na novo tapecirati notranjost kabine. To delo je z veliko iznajdljivosti in potrpežljivostjo izvedla moja soproga Cvetka, ki tudi sedaj skrbi za čistočo unimoga. Brez njenega razumevanja, pomoči in potrpežljivosti mi restavriranje unimoga ne bi uspelo. Pohvaliti jo moram tudi kot potrpežljivo sovoznico na tekmovanjih Zveze SVS. Tudi njej se ob tej priliki iskreno zahvaljujem.

Dela na zavorah in mehanskih sklopih pa sem opravljal sam. Pri nabavi rezervnih delov mi je največ pomagala firma Üllen iz sosednje Avstrije. Zelo sem zadovoljen z njihovo ažurnostjo in zavzetostjo. Po vseh pripetljajih mi je po dveh letih uspelo vozilo pripeljati na tehnični pregled v Ljutomer. Mehanik, ki je izvajal pregled, me je vprašal: „Kako pa naj skozi ta mala vrata pridem v kabino?“. Od tal do praga kabine je namreč 1,22 m. Ko je bil v kabini, pa me je vprašal: „Katera menjalna ročica je ob tej množici ročic ta prava?“. Tudi ta problem smo rešili in po uspelem tehničnem pregledu sem dobil registrske tablice. Ob prevzemu tablic sem se počutil enako počaščenega kot pred leti na strojni fakulteti, ko sem prejel diplomu. Včasih se sprašujem, kaj je tako privlačnega na tem vozilu. V prvi vrsti vsekakor terenske sposobnosti, ki prekašajo sposobnosti kmetijskega traktorja. Velika kolesa in diferencialne zapore ter vzmetenje na terenu pustijo svoj pečat. Lahko bi rekel, da z njim skoraj ni neprevoznega terena. Naslednja lastnost je preglednost in visoka pozicija sedenja voznika. Vozilo

je dolgo 4,13 m, široko 2 m in visoko 2,3 m. Volan je hidravlične izvedbe. Zaradi tega je lahko vodljiv, pregleden in okreten. Nakladalni prostor je v izvedbi tristranskega hidravličnega prekucnika, kapacitete 2.5 m³, kar zadošča za manjše prevoze. Motor je 6 valjni, moči 81 KW. Menjalnik ima z reduktorji veliko število prestav, kar omogoča delovanje raznih komunalnih priključkov. Priključljiva kardanska gred je speljana na sprednjo in na zadnjo stran vozila. Ravno tako hidravlični priključki. Največja hitrost unimoga pa znaša okoli 75 km/h. Teža praznega vozila je 3600 kg, kar zahteva izpit kategorije C.

Od leta 2009 pa do danes sem se z mojim unimogom udeležil mnogih srečanj starodobnih vozil in požel precej pohval. Srečal sem tudi nekaj ljudi, ki jim je bil unimog službeno vozilo. Vsi so zatrjevali, da je to zelo dober stroj. Eden od bivših voznikov mi je dejal: »Če bom v življenju še kaj imel ali ne, takšen stroj še hočem imeti!«.

