



Preizkus je potekal na ravninskem območju po avtocesti.

posteljo pa ni. Sedeža sta zračno vzmetena in komfortna – voznikov še ogrevan ter nastavljen tudi v ledvenem delu, volan pa multifunkcijski. Ker gre za še ne pet let staro vozilo, je v njem na voljo sodobna oprema, kakršne smo vajeni pri aktualnih modelih tega in drugih proizvajalcev. Testni Iveco je imel bogat nabor asistenčnih sistemov od zavornih EBS+BAS in Brake Assist (zavornega asistenta), pametnega tempomata (Adaptive Cruise control – ACC), sistem za opozarjanje na nenamerno zapuščenje voznega pasu (LDWS), do pripomočka za speljevanje v klanec, intarderja, elektronskega stabilnostnega sistema (ESP), a se tu seznam še ne konča. Naj omenim še navigacijski sistem ter sisteme za povezljivost VDI-Telematics system connection, ECOSWITCH do ECO-Fleet.



Ob predstavitvi so poudarjali, da motor Cursor 13 NP v zrak spusti za 80 odstotkov manj dušikovih oksidov in 99 odstotkov manj trdnih delcev kot dizelski motorji Euro 6.

# DRUGO ŽIVLJENJE

Predstavniki Iveca so nas povabili v Novi Sad, kjer smo preizkusili tovarniško obnovljenega Iveca Stralisa, letnik 2018, ki je doslej prevozil več kot pol milijona kilometrov. Moram priznati, da sem takoj pomislil, da so korajžni. Novinarji navadno dobimo v roke nova vozila, ne pa rabljenih. Tega preizkusa sem se resnično veselil.

Tekst: Emil Šterbenk Foto: Emil Šterbenk, Iveco

zkazalo se je, da se nisem veselil zastonj, petletni Stralis je bil videti skoraj kot nov – tako z zunanje kot notranje strani. Po 90-kilometrskem preizkusu sem se prepričal, da dobi voznik občutek novega vozila tudi med vožnjo.

## ODLIČNO OHRANJEN TOVORNJAK

Testnega Stralisa je poganjal motor Cursor 13, ki ob pogonu na plin zmore 338 kilovatov (460 konjskih moči) pri 1.900 vrtljajih v minuti. Ob tem ponuja navor 2.000 Nm v širokem območju med 1.100 in 1.600 vrtljaji v minuti. Poudariti pa je treba, da je pri 1.000 vrtljajih v minuti na voljo že 1.750 Nm, kar ga praktično

izenačuje z dizelskimi motorji. Menjalnik je z motorjem odlično uglasena 12-stopenjska avtomatizirana klasika proizvajalca ZF. Ker plinski motor nima motorne zavore, je tovarnjak opremljen z zmogljivim intarderjem, ki kompozicijo odlično upočasnjuje. Prednja prema je podprta z enolistni-



Stralis je imel veliko asistenčnih sistemov, med drugim tudi pametni tempomat (ACC).

ma vzdolžnima vzmetema, zadnja pa je na štirih zračnih blazinah.

Stralis je imel kabino Active Space, ki je bila pri tej generaciji prostorsko najbolj radodarna in s šasijo povezana s štirimi zračnimi vzmetnimi nogami. Stojna višina kljub motornemu tunelu presega dva metra, opremljena je z dvema posteljama in hladilnikom, predala pod spodnjo



V jeklenke na obeh straneh šasije gre 250 kilogramov stisnjene zemeljskega plina. Edina pomanjkljivost z zunanje strani je odstopajoča barva na pohodni aluminijasti pločevini za kabino.

## ZAUPAJO SVOJIM IZDELKOM

Obnova tovarnjaka, ki še ni izrabljen in zadošča standardom varstva okolja, je umna odločitev, saj gre za ponovno rabo, ki predstavlja eno izmed temeljnih usmeritev trajnostnega razvoja. Pri tem ohranjamo veliko večino sestavnih delov vozila in ne

potrebujemo naravnih virov za drugega, nista potrebna razgradnja in recikliranje. Torej je tako surovinsko kot energetska in ekonomska to smiselni postopek. Tega se pri Ivecu zavedajo in zato vstopajo na trg tudi kot ponudnik tovarniško obnovljenih rabljenih vozil in to njihovo dejavnost so plasirali pod imenom OK Trucks. Doslej so ponujali dizelske tovarnjake, sedaj pa si kupec lahko zaželi tudi tovarnjak na plinski pogon. Tega, s katerim smo se vozili, je poganjal stisnjen zemeljski plin (CNG).

## NATANČNO DOLOČENA PROCEDURA

Pri OK Trucks tovarnjake za obnovo in ponovno prodajo odkupujejo od znanih lastnikov (Iveco



Največ sledi uporabe je kazal vozniki sedež, katerega blago je bilo malo zbledelo, a nikjer poškodovano.

buy back). Da bi gospodarsko vozilo sploh prišlo v njihov program, mora izpolniti vrsto kriterijev. Predpogoj je, da ga je lastnik kupil od pooblaščenega prodajalca in redno vzdrževal na pooblaščenem servisu. Tri mesece, preden tovornjak ali drugo vozilo odkupijo, ga dajo pregledati neodvisni organizaciji – na primer TÜV ali Dekra. Določili so 120 točk, ki jih je treba preveriti (Damage Protocol) in na podlagi rezultata pregleda potem vozilo ocenijo ter lastniku ponudijo odkupno ceno.

V skladu z ugotovitvami pregleda potem vozilo tudi obnovijo in pripravijo za bodočega kupca. Zaradi tega ni nobenih 'zabetoniranih' pravil, kaj naj bi pri posameznem tovornjaku zamenjali (na primer batne obročke, injektorje, ali kaj drugega). Seveda opravijo vse potrebne servisne posege. Vsakega tovornjaka se lotijo individualno in vse uredijo tako, da za vozilom stojijo in novemu lastniku ponudijo garancijo skupaj z različnimi ravnimi vzdrževalnih pogodb.

### TRIJE RAZREDI KAKOVOSTI

Ko kupujete vozilo pri OK Trucks, lahko izbirate med tremi kakovostnimi razredi: Premium, Comfort in Standard. Če se odločite za najvišji razred, boste dobili popolnoma obnovljeno do štiri leta staro vozilo s tovarniško garancijo in z malo prevoženimi kilometri. Pnevmatike bodo nove ali pa bodo imele najmanj 6 milimetrov globok profil. Pri razredu Comfort kupcu zagotovijo vozilo staro do največ šest let in pnevmatike z najmanj 3 mm profila. Ne glede na razred, za katerega se odločite, pa bo vozilo generalno očiščeno tako z zunanje kot notranje strani, opremljeno z vso dokumentacijo, tehnično pregledano in pripravljeno za registracijo ter takojšnjo uporabo.

### GARANCIJSKE IN VZDRŽEVALNE POGODBE

Pri OK Trucks lahko za rabljeno vozilo kupec dobi garancijo, čas njenega trajanja pa po-

daljša s podpisom garancijske oziroma vzdrževalne pogodbe. Mogoče je izbirati med različnimi paketi, torej se lahko odloči samo za garancijo za pogonski sklop ali celovito garancijo. Od tega in od števila letno prevoženih kilometrov ter od kakovosti vozila je odvisno, kakšna bo letna vrednost pogodbe, ki jo dogovorite s prodajalcem.

O Ivecovih rabljenih tovornjakih OK Trucks se lahko pozanimate tudi v slovenskih poslovalnicah Benussi, kjer jih prav tako ponujajo.

### KRATEK PREIZKUS

Za preizkus so nam namenili plinskega Stralisa, ki še ni dopolnil pet let starosti in je prevozil 542.000 kilometrov. Kleparska in ličarska dela niso bila potrebna, kaj natančno so storili pri pogonskem sklopu, tudi prodajalec ni znal odgovoriti, nesporno pa je bilo, da so vsa kolesa 'obuta' v nove pnevmatike. Na Stralisu je bila pripeta popolnoma nova prekucna polprikolica Wielton, ki pa je bila na žalost prazna, tako da o porabi goriva ni smiselno govoriti – že tako ali tako 90-kilometrski preizkus po ravninski avtocesti ne bi dal pravega približka. Vstopanje v Stralisa je dovolj udobno, saj se vrata odpirajo dovolj na široko, stopnice pa niso previsoke. V notranjosti, ki še ne deluje zastarelo, je prostora dovolj. Pozna se mi, da sem star in se razveselim pogleda na analogna osnovna instrumenta, med katerima je zaslon, ki ponuja različne nastavitve in postreže s številnimi informacijami. Ampak to je bilo značilno za vse Stralise tega letnika.

### OHRANJENA NOTRANJOST

Tovornjak ni bil na novo barvan in tudi notranjost je bila izvirna. Večjih prask ali poškodb zaradi zimskega peska ni bilo videti, morda tudi zato, ker so ta tovornjak vozili po Španiji. Notranje obloge so bile izjemno malo obrabljene, praktično brez prask in drugih sledov uporabe.



Tudi armaturna plošča še ne deluje zastarelo, k vozniku obrnjen zaslon na sredini ponuja obilo funkcij.

Tudi volanski obroč je bil za pol milijona prevoženih kilometrov v dobrem stanju. Slabih pet let v kombinaciji s prevoženimi kilometri se je še najbolj poznalo voznikemu sedežu. Toda tudi tukaj je bila sedežna prevleka še nepoškodovana, se je pa videlo, da je penasta guma pod njo že malenkost popustila, a daleč od tega, da bi sedež izgubil na udobju. Vozniku, s katerim sem vozil, sem po krajšem opazovanju rekel: »Temu Stralisu se pa vidi, da ga je njegov voznik imel zelo rad.« »Ne, tako ohranjena notranjost priča o tem, da ga je vozil odgovoren voznik, saj materiali veliko zdržijo, če jim privoščimo osnovno nego in vsaj malo pazimo, kaj v kabini počnemo,« je z nasmehom odgovoril.

Preizkusni Iveco je spadal v razred Premium, temu primerno bi po voznih lastnostih menil, da vozim novo vozilo. Večina avtoceste, po kateri smo vozili, je imela globoke kolesnice, na katerih je vsak prazen tovornjak težje vodljiv, če ima čisto nove pnevmatike, pa še toliko bolj. Ampak ob nežnem držanju volana sva se z Ivecom hitro spoprijateljila. V kabini ni bilo nič videti razmajano, prav tako kljub slabi cesti ni bilo slišati kakšnih čričkov. Izkazalo se je, da volanski mehanizem odlično deluje in prav nobene zračnosti nisem začutil. Asistenčni sistemi so delovali brez napak, tako da sem še utrdil prepričanje, da je vozilo za nadaljnjo uporabo resnično solidno pripravljeno.

### ENAKE ZMOGLJIVOSTI – MANJŠI OKOLJSKI VPLIV

Drugačen je predvsem motor. Ker vozi na stisnjen zemeljski plin, so dizelskega predelali v Ottov motor in tudi v tovornjaku se obnaša po eni strani kot bencinski – ob kickdownu Stralis pospešuje kot osebni avtomobil, pri tem pa povzroča zelo malo hrupa, po drugi strani pa lot dizelski – vožnja pri nizkih vrtljajih, visok navor v širokem območju vrtljajev.



Z vstopanjem po štirih stopnicah ni težav in tudi prostora za volanom je dovolj.

Pri hitrosti 80 km/h se motor vrti s približno 1.100 vrtljaji, za dobrih okoli 100 vrtljajev višje pa pri 88 km/h. Pri tej hitrosti do voznikovih ušes pride zelo malo motorne hrupa, kar je zagotovo ena od boljših lastnosti tovornjaka s plinskim pogonom. Ker plinski motorji nimajo motornih zavor, je opremljen z zmogljivim intarderjem, pri čemer pri praznem vozilu obvolanske ročice ne priporočam potegniti dlje kot do drugega 'kolena' (od skupno šest stopenj).

Z rabljenim tovornjakom na plinski pogon lahko lastniki flot za manjši denar znižajo ogljični odtis. Poleg tega pa na plinski pogon predelan motor tovornjaka tudi manj onesnažuje s trdnimi delci in znižuje emisije ogljikovega dioksida ob nižji ravni hrupa – tudi v njegovem drugem življenju.

### Osnovni podatki o tovornjaku Iveco Stralis AS440546 T7P NP (CNG)

Leto izdelave	2018
Prva registracija	21. 8. 2018
Prevoženi kilometri	542.000
Moč motorja	338 kW (460 KM) pri 1.900 vrt/min
Menjalnik	avtomatiziran ZF, 12 prestav
Pogonska konfiguracija	4x2
Vzmetenje	spredaj enolistni parabolični vzmeti, zadaj zračno
Medosna razdalja	3.800 mm
Kabina	Active Space

## Rešitve za vse oblike transporta.



041 874 471  
info@lev.si  
www.lev.si

