Dobro skriva leta

Običajno nas proizvajalci povabijo na preizkus novih vozil, še bolj smo navdušeni, če je na dogodku za vožnjo na voljo tudi kak starodobnik. Tokrat pa je bilo vabilo malce neobičajno, saj nas je Iveco povabil, da preizkusimo rabljen tovornjak z dobrega pol milijona prevoženimi kilometri.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Marin Tomaš

Trg rabljenih gospodarskih vozil že dolgo ni zanemarljiv – lani je bilo tako v Slovenijo pripeljanih kar okoli 1.800 rabljenih tovornjakov z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, to je le okoli štiristo tovornjakov manj, kot je bilo prvič registriranih novih.

Lastna znamka rabljenih vozil

Pri Ivecu so za prodajo preverjenih rabljeni vozil že leta 2015 ustanovili lastno blagovno znamko, ki se je imenovala OK Trucks. Sedaj so to preimenovali v Iveco Certified Pre-Owned, njihov velik regionalni center pa se nahaja v Slavonskem Brodu na Hrvaškem. Vsa rabljena vozila s certifikatom Iveco Pre-Owned pred prodajo stranki opravijo kontrolni in servisni pregled po ustaljenem postopku. Čeprav gre za rabljena vozila, so stranke lahko prepričane, da bodo prejele tovornjak, ki ni le zanesljiv, ampak tudi v brezhibnem stanju. Rabljena vozila s pogonom na zemeljski plin iz programa Iveco Certified Pre-Owned omogočajo prevoznikom, da racionalno začnejo energetski prehod in izkoristijo enake prednosti, kot jih nudijo nova vozila na zemeljski plin. Ta vozila drastično



Predvsem v notranjosti kabine se vidi, da je Iveco v zadnjem obdobju naredil velik korak naprej pri kakovosti uporabljenih materialov – armatura je praktično brez sledov uporabe, stikala niso obrabljena, le na volanskem obroču se vidi obrabljenost na dekorativnem elementu ob stikalih.



Iveco S-Way NP danes ponuja na trgu najbolj dovršeno tehnologijo pogona na zemeljski plin.



Dober prvi vtis se nadaljuje tudi med vožnjo, pogonski sklop deluje brezhibno, enako pa velja tudi za vzmetenje.

zmanjšajo emisije, kot so dušikov dioksid (NO2) in trdni delci, v primerjavi z dizelskimi vozili, hkrati pa omogočajo enake zmogljivosti. Pri uporabi biometana so lahko emisije CO_2 manjše za 95 odstotkov kot pri dizelskih vozilih. Vozila na zemeljski plin so certificirana kot »Pieck Quiet Truck« z 72 dB hrupa in omogočajo tiho dostavo podnevi in predvsem ponoči.

Več kot pol milijona kilometrov

Kot pri vseh rabljenih vozilih s certifikatom Iveco Pre-Owned lahko stranke izbirajo in koristijo vse dodatne storitve, kot so garancija, veljavna po vsej Evropi, leasing in finančne rešitve. Da bi vozila dobavili v stanju, podobnem prvotnemu, in da bi zagotovili dolgo življenjsko dobo, se pri vseh popravilih certificiranih rabljenih vozil Iveco uporabljajo samo originalni nadomestni deli in komponente.
Kot že omenjeno v uvodu, je bila tokratna testna vožnja neobičajna, saj smo sedli za volan tovornjaka letnika 2020 s prevoženimi 566 tisoč kilometri. Že ob prvem stiku z vozilom ta pozitivno preseneti, saj zelo dobro skriva tako svoja leta kot tudi število prevoženih kilometrov. Predvsem v notranjosti kabine se vidi, da je Iveco v zadnjem obdobju naredil velik korak naprej pri kakovosti uporabljenih materialov – armatura je praktično brez sledov uporabe, stikala niso obrabljena, le na volanskem obroču se vidi obrabljenost na dekorativnem elementu ob stikalih.
Dober prvi vtis se nadaljuje tudi med vožnjo, pogonski sklop deluje brezhibno, enako pa velja tudi za vzmetenje, ki odlično blaži neravnine na cesti, brez vsakršnih neželenih zvokov, ki bi jih povzročala obraba komponent in zračnost, tovornjak ob tem nudi tudi popolno smerno stabilnost. Če bi nekdo zakril število prevoženih kilometrov, bi bil prepričan, da gre za malo rabljen tovornjak s petkrat manj prevoženimi kilometri.

Plinska ponudba od leta 2016

Pri Ivecu so že leta 2016 z modelom Stralis NP, opremljenim z 12,9-litrskim motorjem moči 338 kilovatov (460 KM) in 2.000 Nm navora, prevoznikom ponudili konkurenčno rešitev za mednarodni promet. To je pomenilo, da so vozne lastnosti ob celo nižjih stroških pogonskega goriva bolj ali manj podobne kot pri dizelskih tovornjakih in da imajo tovornjaki z enim polnjenjem rezervoarja sprejemljiv doseg, več kot 1.500 kilometrov. To je še vedno precej manj od avtonomije dizelskih tovornjakov, a je vseeno sprejemljivo in veliko več v primerjavi z današnjimi električnimi vozili. Stralis NP se je skozi to obdobje v praksi že dokazal kot zanesljivo vozilo, med zadnjo posodobitvijo leta 2016 so mu namenili veliko kabino Active Space širine 2,5 metra s povišano streho. Leta 2019 pa je na trg prišel njegov naslednik – model S-Way. Tudi pri njem so takoj ponudili različico NP s pogonom na zemeljski plin, ki je voznikom prinesla novo, še višjo raven udobja in ergonomije ter sodobnejšo notranjost kabine.

Preizkušen pogonski sklop

Med vožnjo najprej opazimo miren in tih tek motorja Cursor 13 NP. Nizka raven hrupa



Dva rezervoarja utekočinjenega zemeljskega plina s kapaciteto 540 kilogramov S-Wayu NP zagotavljata avtonomijo do 1.600 kilometrov.



Pri vseh rabljenih vozilih s certifikatom Iveco Pre-Owned lahko stranke izbirajo in koristijo vse dodatne storitve, kot so garancija, veljavna po vsej Evropi, leasing in finančne rešitve.

in vibracij je v prvi vrsti posledica nižjega kompresijskega razmerja Ottovega motorja, ki v tem primeru znaša 12 : 1, medtem ko je pri dizelski različici 17 : 1. K nizki ravni hrupa (71 dB) doprinese tudi posodobljena motorna glava, izdelana iz posebne litine, ki odlično duši vibracije in dobro prenaša visoke temperature. Delovna temperatura s plinom gnanega motorja je namreč občutno višja kot pri dizlu – kar za okoli 30 odstotkov – zato so izpušni kolektor izdelali iz sive litine, legirane z nikljem. Turbopolnilnik je fiksne geometrije, z jeklenim ohišjem in vodno hlajenimi krogličnimi ležaji. Pri Ivecu so na motorju Cursor 13 NP patentirali dve rešitvi. Prva je kontrola zgorevanja, ki omogoča maksimalno izkoriščanje goriv različnih kakovosti oziroma sestave in čistosti. Hkrati pred poškodbami varuje motor in katalizator. Drugače povedano: motor se sproti prilagaja gorivu, ki ga trenutno uporablja. Drugi patent se nanaša na reaktivno kontrolo pretoka zraka skozi motor oziroma napredno metodo upravljanja stehiometričnega zgorevanja med pretikanjem avtomatiziranega menjalnika. Pomemben je zaradi voznih zmogljivosti – stalnega zagotavljanja dovolj visokega navora. S-Way NP so opremili z vsemi funkcijami za varčevanje z gorivom, ki jih poznamo iz



Pri uporabi biometana so lahko emisije CO_2 manjše za 95 odstotkov kot pri dizelskih vozilih.

dizelskih različic, kot so predvidljiv tempomat Hi-Cruise in funkcija Eco Roll. Največjo moč 338 kilovatov (460 konjskih moči) motor razvije pri 1.900 vrt/min, največji navor 2.000 Nm pa pri 1.100–1.600 vrt/min. Torej zelo podobno kot pri sodobnih dizlih s primerljivimi zmogljivostmi. Največji navor je na voljo v širokem razponu – 600 vrtljajev, zato tudi menjalnik ne pretika večkrat kot pri dizlu.



Tudi po več kot pol milijona prevoženih kilometrih vozniški sedež ne kaže znakov obrabe.



Optimalno delovno področje motorja je vseeno nekoliko višje kot pri dizelskih motorjih, a v kombinaciji z 'overdriver' menjalnikom ZF TraXon in 'krajšim' prenosnim razmerjem pogonske osi se hitrost 85 km/h vzdržuje pri 1.170 vrt./min.

