

Žepni tovornjak

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

► Ste že slišali za Ivecovega Massifa? Nič hudega, saj velja celo v Italiji za eksota. Govorce pravijo, da so hoteli v deželi pic in špagetov narediti čistokrvni terenski avtomobil, da bi ga lahko prek javnega razpisa prodali vojski in policiji, mogoče celo kakšnim gozdarjem ali elektro-podjetju. Hoteli so skratka narediti avtomobil, da bi denar postal v domačih žepih. Fiat (Iveco) je namreč Italija in Italija diha kot Fiat. Pretok denarja iz levega in desni žep je vedno pametna poteza za sodelujoče, čeprav se tepe s pravili sodobne ekonomije.

Zato so se povezali s špansko tovarno Santana Motor, ki je že prej izdelovala Land Roverjeve Defenderje. Čeprav Massif tehnično sloni na Defenderju III in je podoben Santani PS-10, ki so ga Španci izdelovali po licenci Land Roverja, je za obliko karoserije dodatno poskrbel Giorgotto Giugiaro. Zato je plehnati Massif (v nasprotju z aluminijastim Defenderjem) dovolj samosvoj, da ga na cesti prepoznaš, hkrati pa ne more skriti svojih korenin. Osnova je nastala v osemdesetih letih

prejšnjega tisočletja, ko je bil Land Rover še britanski. Zdaj je, kot verjetno veste, indijski (Tata).

Zato naj že takoj poudarimo, da je ta žepni tovornjak (kot lahko videte na fotografijah – tudi priročna podmornica) posebež. Pogojno za cesto, rojen za hribolazenje. Če imajo športni terenci samonosno karoserijo, ima Massif dobro staro nosilno šasijo. Celo več, če so v modi veliko udobnejše posamične obese, ima Massif togo premo spredaj in zadaj z listnatimi vzmetmi. Se vam že sanja, zakaj je samo za teren?

Še huje je, ko pri ceni 25.575 evrov začnemo štetiti opremo, najprej predvsem varnostno. Varnostne zaves? Nima. Celne varnostne blazine? Ne. ESP? Pozabi. Vsaj ABS? Ha, ha, misli si. Ima pa možnost priklopa štirikolesnega pogona, reduktorja in zapore zadnjega diferenciala. Smo že dovolj jasni, zakaj je blato njegov prvi dom?

Zanimiv je odziv drugih udeležencev v prometu. Če je voznik na sosednjem pasu sedel v športnem avtomobilu, ni Massifa niti pogledal.





Če je bil za volanom oče v kombijevski različici, za njim pa mulci, se je le posmehljivo muzal. Če so sosedje sedeli več kot meter nad tlemi, čeprav v 'mehkem' terencu, so že z zanimanjem pogledovali in se čudili, češ

Iz oči v oči



Matevž Hribar

► Pred kakimi dvajsetimi leti se je foter s Peugeotom 205 nekje bogu za hrbotm vkopal in se zaklel, da si bo nekoč privoščil pravega teranca, takega, ki ga bo čistil z motiko. In slabo desetletje pozneje kupil Defenderja. S tem klenim Land Roverjem sem tudi sam ogromno prevozil tako po cesti kot terenu in zato mi je bil za nekaj kilometrov zaupan tudi testni Massif. Češ, povej, ali je kaj boljši od angleškega originala.

Robustnost teranca je ostala tista prava, a človek bi pričakoval, da so pri Ivecu odpravili vsaj glavne pomanjkljivosti oziroma napake Defenderja. Na primer, stopalke so še vedno nerodno nabite povsem na levo stran avtomobila, voznikov sedež pa postavljen tako, da je ob spuščeni šipi komolec skoraj nemogoče nasloniti na rob okna. V notranjosti so se s plastiko sicer trudili popraviti vtis, da sediš v traktoru, a ne preveč uspešno. Pogonski sklop me je spomnil na študentska leta, ko sem z Dailyjem razvajal igrače po Sloveniji, a se robustni zasnoven teranca prav dobro poda, saj je moč za premagovanje strmin več kot dovolj. Massif ostaja delovni stroj in ena redkih izbir za tiste, ki avtomobil radi 'čistijo z motiko'. KK



me je ob dolivanju goriva objel kot lastnega brata, in že naslednji trenutek je ležal pod avtomobilom, štel diferencial ter razpredal, ali je Massif boljši od njegovega stroja ali ne. Da, za te automobile moraš biti poseben, vsekakor pa ne ljubitelj asfaltnih površin.



Massif na začetku veliko obljudbla. Zanimiva zunanjost in celo lepo oblikovana armaturna plošča dajejo tisti nezmotljiv občutek, da so imeli prste vmes Italijani. Prikupno. Potem po nekaj dneh uporabe začnes obupavati, saj je kakovost izdelave katastrofalna. Plastika na karoseriji odpada, čeprav tega ne moremo pripisati terenskim naporom, prednja brisačnika tako škipata ne glede na količino dežja, da bi ju najrale namazal z oljem, levo (že tako majhno!)



"Trilitrski turbodizel menda uspešno poganja tudi Ivecu Daily."

vzvratno ogledalo se pri avtocestni omejitvi hitrosti vedno znova zamakne, da namesto dogajanja za seboj gledaš asfalt, najbolj pa me je razkurilo stikalno električnega pomika bočnih šip, ki je padlo v konzolo med prednjima sedežema. Kaj pravite, da je tudi to del nezmotljivega občutka, da so imeli prste vmes Italijani? Tega ne bom trdil, a vseeno sem to teorijo v dveh tednih kar nekajkrat slišal od drugih. Običajno pravijo, da smo avtomobilski novinarji razvajene dekllice, ki za vsako figo odvihrajo v najbližji servis in s prstom užaljeno kažejo na napako. No, pri Massifu sem vzel izvijač, razdrž konzolo in stikalno sam znova namestil na primerno

mesto. To je bilo tako samoumevno in netežavno – saj je že v osnovi mišljeno, da si malce sam svoj mojster –, da sem pri tem celo užival. Še dobro, da ni bilo kakšnih težav s podvozjem ali motorjem. Da, res moraš biti posebež za ta avtomobil.

Na cesti Massif cvili, posakuje in poka, da imaš na začetku občutek, da bo razpadel. Po nekaj dneh ti postane vseeno, po kakšnem tednu pa bi že dal roko v ogenj, da bo tako cvil, poskakoval in pokal še vsaj pol milijona kilometrov. Trilitrski štirivaljni turbodizel s turbopuhalom spremenljive geometrije lopatic menda uspešno poganja tudi Ivecu Daily, zato bi lahko mirno dejal, da je najboljši del avtomobila. Poraba okoli 13 litrov za dve toni kvadratne plehnate pošasti, katere igla na tehtnici poskoči do 2,5 tone, pravzaprav ni pretirana. Tudi na hrup se navadiš in, odkrito rečeno, v takem avtomobilu ga kar pričakuješ. Prestave ročnega šeststopenjskega menjalnika znamke ZF so tako kratke, da se od enega do dru-



gega semaforja (oziora od 0 do 50 km/h) sprehodiš skozi prve štiri, nato pa ostaneta še dve 'daljši'. Brez reduktorja, seveda.



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGO VOZILA:

Prečna zapora diferenciala	950
Odklop prednjega pogona	825

V mestu boste kleli nad ogromnim obračalnim krogom in pomanjkanjem parkirnih tipal, v deževnih dnevih pa smo pogrešali tudi zadnji brisalnik. Volanski obroč je ogromen in precej debel, kot bi ga vzel iz tovornjaka. Aja, saj so ga verjetno res vzeli iz tovornjaka ... Stopalke so pomaknjene v levo (dobrodošel Defender), in čeprav je prostora v notranjosti veliko, je počivališče za levo nogo izredno skromno, prav tako nenavadno majhen je predalnik pred sovoznikom. Zmagovalni pa so predal v sredinski konzoli, ki je napačno nagnjen, in zadnji



“Na slabo vzdrževanih magistralkah začne Massif poskakovati kot kenguru v daljni Avstraliji.”

zaporu zadnjega diferenciala. Massif bo zmel vse, kar dobi pod terenska kolesa, o tem ni dvoma. Najhuje pa je na slabo vzdrževanih magistralkah, ko začne Massif poskakovati kot kenguru v daljni Avstraliji. Že zelo dolgo nisem imel občutka, da vsaka guma hoče v svojo smer. Mogoče pa me je bilo le strah? Tudi.

Če gledamo skozi prizmo sodobnega avtomobilizma, je Iveco Massif star terenski avtomobil brez opreme. Torej zelo pogojno uporaben. Če gledamo z očmi ljubitelja blata, snega in vode, je Massif božji dar. Težko boste dobili na trgu bolj klenega. Zato je italijanski Španec z britanskimi geni posebež, ki hoče posebnega voznika. Ne iščite racionalnosti, pri tej ceni boste nakup težko upravičili. Toda tovornjak, čeprav žepni, ni za vsakogar, da o potapljanju sploh ne govorimo! ▶▶

Posebna ocena za terence

Občutljivost karoserije in njenih delov (10)	9	Spodnji del plastike pod prednjim odvijačem rad poči.
Prenos moči (10)	10	Vrhunsko, namenjeno tistim, ki ne šminkirajo.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	10	Več, kot si lahko mislite ...
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	15	... ali upate. Stavimo?
Cestna uporabnost (10)	2	Asfalt ni njegova najljubša površina.
Terenski videz (5)	5	Videti je, kot da bi ravno prisel iz Afrike.
Skupna ocena terence	51	Tri male pripombe: še boljše 'kramparice', krajsa različica in vzdržljivejša plastika pri odvijačih. In bil bi popol za napad na terene, o katerih drugi avtomobilisti lahko samo sanjajo.

OCENA **avto magazin** 1 2 3 4 5

Tabela konkurence

MODEL	Iveco Massif SW 3.0 HPT (5 vrat)	Land Rover Defender 110 E Td4
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.998	2.402
največja moč (kW/KM pri 1/min)	130/177 pri 3.500	90/122 pri 3.500
največji navor (Nm pri 1/min)	400 pri 1.750-3.000	360 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.720 × 1.852 × 2.050	4.640 × 1.790 × 2.020
največja hitrost (km/h)	156	130
pospešek 0-100 km/h (s)	ni podatka	15,8
poraba goriva po ECE (/100 km)	15,6 / 8,5 / 11,1	13,5 / 9,5 / 11,0
izpusti CO ₂ (g/km)	294	291
cena osnovnega modela (evri)	23.800	35.785

Technični podatki

CENA: (TT-TrgoTehna, d. o. o.)

Massif SW 3.0 HPT (5 vrat): 23.800 EUR

Testno vozilo: 25.575 EUR

Moč: 130 kW (177 KM)

Pospešek: 14,6 s

Največja hitrost: 156 km/h

Povr. poraba: 12,8 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne in mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 2 leti garancije za prejemanje.

Predvideni redni servisi:

servisni interval na 40.000 km ob pretežno cestni uporabi ali na 20.000 km ob terenski uporabi.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material: 900 kasko zavarovanje (2): 5.422

gorivo 15.194

gume (1): 2.130

izguba vrednosti po 7 letih: 15.261

obvezno zavarovanje (2): 4.592

(1) - upoštevali smo 3 kompleti terenskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 7 letih

NAŠE MERITVE

T = 29°C / p = 1.032 mbar / rel. vl. = 25 % / Gume: BF Goodrich 235/85/R16 S / Stanje kilometrskega storcev: 10.011 km

Vozne lastnosti

s	0-100 km/h:	14,6
s	402 m z mesta:	19,1
s	(111 km/h)	(111 km/h)

Prožnost

s	50-90 km/h (V/V):	7,4/10,4
s	80-120 km/h (V/V):	11,9/17,9

Največja hitrost

s	156 km/h
s	(V. in VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	najnižje povprečje	11,9
l/100 km	največje povprečje	13,6
l/100 km	skupno testno povprečje	12,8

DIAGRAM MENJALNIKA:



DIAGRAM MOTORJA:



Trušč v notranjosti

dB	III.	IV.	V.	VI.
Prestava	66	64	62	62
50 km/h	72	70	68	68
90 km/h	74	72	70	70
130 km/h	72	70	68	68
Prosti tek	41	41	41	41

Zavorna pot

m	od 130 km/h:	99,1
m	od 100 km/h:	54,7

UŽITEK V VOŽNJI:

Na asfaltirani cesti boste bolj trpeli, na makadamu pa uživali za 5.

Napake med testom:

Stikalo električnega pomika stekel je padlo v konzolo med prednja sedeža.

Zunanje mere: sirina vozila 1.852 mm - kolotek spredaj 1.486 mm - zadaj 1.486 mm - radij krog: 13,3 m.

Notranje mere: sirina spredaj 1.400 mm, zadaj 1.400 mm - dolžina sedanlega dela prednji sedež 480 mm, zadnji sedež 420 mm - premer volanskega obroča 400 mm - posoda za gorivo 95 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),

2 × kovček (68,5 l), 1 × nabrnitnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: servo volan - klimatska naprava - električni pomik spredaj in zadaj - radio s CD-predvajalnikom - deljava zadnja klop.

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Ocenjevanje (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Ocena

Zunanjost (15) 8 Massif je tak, kakršen mora biti klen terenec, le da ni izvirnik. Slaba kakovost izdelave.

Notranjost (125) 56 Razmeroma malo prostora, slaba ergonomija, malo opreme, uporaben prtljažnik. Menda lahko peljete celo europsko.

Motor, pogon, podvozje (65) 31 Odličen motor, znosen menjalnik, najslabše pa jo odneseta volanski sistem in podvozje.

</div