

A yellow-orange off-road vehicle, the Orange Work Lennson 3C, is driving on a gravel path through a forest of bare trees. The vehicle has a boxy, rugged design with a large front grille, multiple headlights, and a roof rack. A large fallen log is in the foreground on the left, and another is on the right. The ground is covered in dry leaves and gravel.

Redko imamo srečo v roke dobiti tako ekstremni avtodom kot je Orange Work Lennson 3C. Oznaka 3C je kratica besed Cross Country Caravan, avtodom pa je vrhunski skupek tehnologije in zmogljivosti, ki v ekstremnih razmerah prinaša udobje doma dvema popotnikoma. Tema je na voljo veliko dvojno ležišče, ki ga sestavimo iz sedežne skupine, bivalna nadgradnja pa je robustna miniaturna klasičnih avtodomov, ki je za po vrh še zverinsko zmogljiva.

ORANGE WORK LENNSON 3C

Piše: Rok Vizovišek



570 centimetrov dolgi Orange Work Lennson 3C je izdelan na osnovi Mercedes G.

Daljnega leta 1978, to je le leto za mojo malenkostjo, je luč sveta ugledal razred G. Takrat še kot Puch G. Oznaka G označuje nemško besedo Gelände, »teren«, in ne mesta Gradec, kjer razred G vsa ta leta sestavljajo v tovarni kanadskega avtomobilskega (dobaviteljskega) koncerna Magna. Predhodnik tovarne, podjetje Steyr-Daimler-Puch, pa je bil tesno povezan tudi z našimi kraji, saj je bil ustanovitelj podjetja Puch, Janez Puh, doma v Sakušaku pri Juršincih v Slovenskih Goricah, kjer danes stoji njegov muzej. Izumitelj in tovarnar slovenskih korenin je prvi na svetu izdelal bicikel z enako velikima kolesoma, s kakršnimi se danes vozi večina kolesarjev in razvil kar 21 tipov avtomobilov.

Mercedes G, na katerem je bil postavljen Orange Work Lennson 3C, je iz predzadnje izdaje, a zato nič manj imeniten. Ne nazadnje je Mercedes G statusni simbol prevoza po brezpotjih, naj pa prisegajo tudi številni naftni mogotci na Arabskem polotoku, kjer je še posebej priljubljen v izvedbi G 63 AMG in nekaterih omeje-

nih serijah. Vozilo, ki je bilo razvito za vožnjo po zahtevnem terenu predvsem za vojaške namene, je dandanes visoko zmogljivi terenec (ne SUV!), s katerim se lahko odpravite v puščavo, se odpravite v divjino nabirat gobe ali pa zvečer svojo boljšo polovico peljete na operno predstavo v katero od evropskih prestolnic. Glede na imenitnost notranjosti vozila, kjer prevladujejo izbrani materiali začeni s mehkim usnjem, boste prvi dve destinaciji gladko izpustili. A ne, če ste lastnik terenskega avtodoma kot je Orange Work Lennson 3C.

Preden se posvetim nadgradnji, ki je namenjena resnično ekstremnim obremenitvam brezpotij, pogledimo pod motorni pokrov »zverinice«. Serijski Mercedes G je prava zverina. Škatlasta zasnova karoserije, ki je več ali manj ostala enaka vse od predstavitve leta 1978, deluje samozavestno. Enako tudi tehnični podatki vozila. A pri Orange Work so Mercedes G povsem predelali, njegovo zasnovo pa prilagodili najtežjim pogojem vožnje. Prej opevana škatlasta karoserija je morala pod nož – takoj za B stebričkom so,

četudi gre za enega najbolj brezčasno oblikovanih avtomobilov, zarezali v pločevino in odstranili zadnji del vozila. Lastniki Orange Work Lennson 3C se namreč okrog vozijo le v dvojce. Poslovila se ni samo karoserija, odstranili so tudi serijsko vzmetenje obeh osi. Namesto prednje toge preme s prečnimi vodili, Panhardovim drogom, vijačnima vzmetema, blažilnikoma in stabilizatorjema so vgradili portalno premo. Enako so naredili zadaj – odstranili so togo premo s prečnima vodiloma, blažilnikoma in vijačnima vzmetema in ju zamenjali s portalno premo.

Portalna prema, ki je značilnost vozil z vsekolesnim pogonom za najbolj zahtevne pogoje vožnje, zagotavlja visoko oddaljenost vozila od tal. Diferencial in z njim povezane pogonske gredi so prestavljeni navzgor, nosilna cev preme in diferencial sta nad središčem kolesa, kar zagotavlja nizko težišče vozila. Preme so zasnovane zelo robustno, obese so okrepljene. Za potrebe izdelave avtodoma so podaljšali medosno razdaljo vozila. Ta zdaj meri 3428 milimetrov.



2,7 metrov dolga bivalna nadgradnja je miniatura klasičnega avtodoma z vsem udobjem doma.

Izdelanih je bilo manj kot deset tovrstnih avtodomov, od katerih jih je večina opremljenih z bencinskim motorjem, le dva pa z dizelskim. Razlog tiči v dejstvu, da je 95-oktanski bencin na voljo povsod po svetu, medtem ko se kakovost dizla razlikuje. Predstavljajte si, da vam umazano in neakovostno gorivo zamažeta filter goriva nekje v brezpotjih Patagonije ali Afrike, kjer je do najbližjega servisa ali bencinske črpalke nekaj sto ali celo več kilometrov. Ko vozilo preklapi v servisni način vožnje z omejeno največjo hitrostjo, se dopust hitro sprevrže v muko ...

382 »KONJEV«

Priznam, že zelo dolgo nisem sedel v avtodomu s takšno močjo. Večina naših testnih vozil ima turbodizle z močjo do 210 »konjev«, kolikor ponuja Iveco Daily z najmočnejšim motorjem. Redki preizkušanci na osnovi lahkih gospodarskih vozil imajo vgrajene najmočnejše agregate v ponudbi. Le tisti na osnovi tovarnjakov imajo motorje z večjo prostornino od treh litrov in močjo 250, 300 ali celo več »konjev«. Mercedes G pod motornim pokrovom »skriva« bencinski motor prostornine 5461 ccm (5,5 litra!), njegova moč in navor pa sta naravnost brutalna.

Motor V8 serije M273 so v Mercedes G vgrajevali med letoma 2006 in 2015. Blok motorja je bil izdelan iz aluminija, ojnice iz kovanega jekla, enodelna lita odmična gred in sesalni razdelilnik iz magnezija. Valji so obloženi s silicijem/aluminijem in nameščen je sesalni razdelilnik dvojne dolžine s spremenljivo dolžino.

Vrtina valja znaša 98 x 90,5 milimetra, s čimer motor zmora moč 285 kilovatov.

Vstop v kabino olajša električno pomična vstopna stopnica. Ko zlezem v kabino, me pričaka klasično voznikovo okolje Mercedes G. Vse je točno tam, kjer mora biti, sredi volanskega obroča je velika Mercedesova zvezda. Na mogočnem osrednjem tunelu, ki se boči med sedežema počiva velika ročica samodejnega menjalnika z oznako V8. Klimatska naprava je samodejna, vsa stikala so tam, kjer jih išče voznikova roka. Sedenje na v mehko črno usnje obloženih sedežih je podobno zleknjenemu uživanju v domačem fotelju, le dobra knjiga in kozarec dobrega ruma utegneta manjkati do popolnega užitka. A je užitek, ko obrnem ključ, še mnogo večji!



2,7 metrov dolga bivalna nadgradnja je miniatura klasičnega avtodoma z vsem udobjem doma.

Ob vžigu motorja V8 se zasliši brbotanje. Globoko, ritmično, ušesu nadvse prijetno. Podoben zvok imajo motocikli Harley-Davidson, ušesa uživajo in neke globoko v drobovju ritmični ropot vzbudi občutke radosti. Ko bi tak zvok imel tudi avtodom našega uredništva ... Pritisk na stopalko za plin pokaže, česa je zmožen bencinski V8 motor z močjo 382 »konjev«. Navkljub legi menjalnika v nevtralni poziciji, se kabina napolni z mogočnim bobnenjem, karoserija zaniha, voznik pa komaj čaka, da ročico samodejnega menjalnika prestavi v položaj D.

Tehnični podatki serijskega Mercedes G pravijo takole: 382 »konjev«, 540 Nm navora, pospešek 6.1 sekunde do 100 km/h. Najvišja hitrost po podatkih tovarne znaša 210 km/h, seveda brez optanega bivalnika in s serijskim podvozjem. A bistvo avtodoma Orange Work Lennson 3C ni dirkanje po urejenih cestah in avtocestah, temveč vožnja povsod tam, kjer s klasičnimi avtodomi ne pridemo daleč. Makadami, kolovozi, brezpotja v puščavi. Tam se ta avtodom počuti kot doma. Ker Slovenija puščave ne premore, vožnja po brezpotjih pa ni dovoljena, so za preizkus terenskih zmogljivosti dovolj tudi gozdne ceste, ki jih v hribovju severno od Goriških Brd ne manjka.

Ko se s ceste zapeljemo na teren, je za volanskim obročem povsem nespremenjen občutek. Mercedes G je povsem suveren navkljub teži bivalnika, portalne preme z veliko oddaljenostjo od tal pa omogočajo vožnjo tako rekoč povsod. Svoje dodajo tudi tri zapore diferenciala, ki jih upravljamo s pritiskom na gumb na armaturni plošči: posebej lahko zapiramo prednji in

zadnji diferencial ter oba skupaj. Profil terenskih pnevmatik velikosti 37x12,5 R18 na platiščih Hutchinson Beadlock poskrbi, da smo suvereni na vsaki podlagi. Tlak vseh štirih pnevmatik lahko nadzorujemo na prikazovalniku nad notranjim vzvratnim ogledalom, tu je tudi prikaz nivoja goriva v dodatnem rezervoarju za gorivo. Za najbolj ekstremne podvige (ali pa le za reševanje iz mivke na grški plaži) je spredaj dodan zmogljiv vitel.

Poraba goriva? Po podatkih tovarne za osnovno vozilo še povsem znosnih 14,9 litrov na sto prevoženih kilometrov. Realna poraba? Nismo merili, a kdor se bo ob odločanju za nakup spraševal o porabi goriva, temu tako ekstremen avtodom niti ni namenjen. Nenazadnje mora zmogljivi motor ob premikanju avtodoma z največjo dovoljeno maso 4800 kilogramov tudi nekaj popiti.

BIVALNIK ZA EKSTREMNE POGOJE

Ne glede na to ali se boste z avtodomom Orange Work Lennson 3C podali v vroča brezpotja Maroka ali na ledeno Islandijo, je bivalnik povsem prilagojen ekstremnim vremenskim pogojem. Bivalna nadgradnja je izdelana iz enega kosa v tehniki monocoque. Gre za način gradnje strukturne lupine, pri katerem zunanji del (lupina) objekta prenaša obremenitve, podobno kot pri jajcu. Podoben način gradnje uporabljajo tudi pri gradnji plovil in ultralahkih letal, priljubljen je tudi pri izdelavi počitniških vozil.

Še posebej je gradnja v tehniki monocoque primerna za izdelavo terenskih bivalnikov, ki so podvrženi ekstremnim obremenitvam. Bivalna nadgradnja našega avtodoma ali počitniške prikolice je ob normalni uporabi podvržena le nekaj odstotkom obremenitev, ki jih »doživlja« terenski avtodom. Med vožnjo po brezpotjih na vozilo deluje kup sil iz vseh strani, vozilo se vzdolžno in prečno zvija, svoje dodajo tudi zunanje temperature. V takšnih pogojih bi večina klasičnih avtomobov (in klasično grajenih bivalnikov na podvozju terenskih vozil) utrpela poškodbe.

Ker 570 centimetrov dolgi Orange Work Lennson 3C pripravljen za vožnjo tehta slabih 4000 kilogramov, imajo v ponudbi tudi nekaj lažje izvedbo iz ogljikovih vlaken. Nadgradnja (monocoque školjka) je izdelana pri specialistu za tovrstne nadgradnje LeTech, notranjost pa je izdelek manufakture Orange Work iz okolice Kölne. Bivalni del meri 2700 milimetrov v dolžino, 1950 v širino in 1920 v višino.

Debelina sten školjke je približno 40 milimetrov, izolacija pa je del same školjke.

V dno je integriran jekleni okvir, s čimer so dosegli čvrstost nadgradnje.

Vozilo je povsem brez plina. Za ogrevanje poskrbi trikilovatni bencinski toplozračni grelec, kuhamo na električni indukcijski plošči. Li-Ionska baterija ima pri napetosti 24 voltov kapaciteto 5 kilovatnih ur (cca 210 A). Vsa električna oprema je izdelek priznanega proizvajalca Mastervolt, vključno s polnilcem iz javnega električnega omrežja 40 A, polnilcem med vožnjo 24 V / 180 A ali pa preko fotovoltaičnih panelov moči 160 vatov, ki so vgrajeni na strehi bivalne nadgradnje. Izmenično napetost 230 voltov zagotavlja razsmernik moči dveh kilovatov.

Rezervoar za čisto vodo ima 100 litrov prostornine, kar bo za dva popotnika dovolj za nekaj dni.

UDOBNO BIVANJE SREDI DIVJINE

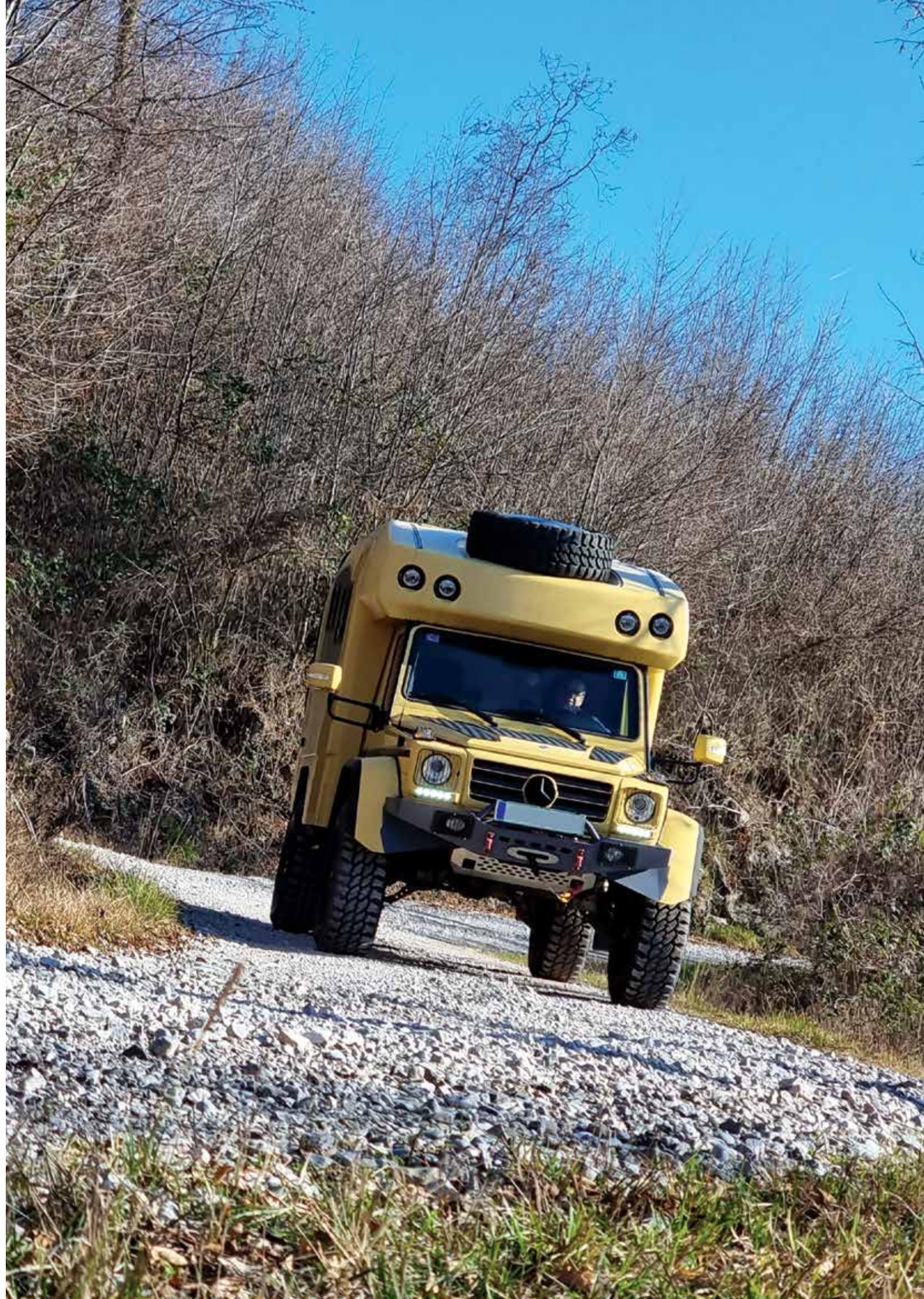
Ker lahko z avtodomom Orange Work Lennson 3C osvojimo najbolj ekstremna brezpotja, si zlahka predstavljam, da bi lahko skozi okno v spalnici zjutraj opazoval črede bivolov ali žiraf ali pa bil priča brizganju vročega gejzirja. Z malo sreče bi me robustna nadgradnja zavarovala pred peščenim viharjem ali pa mi omogočila brezskrbno bivanje na kajtanju v Zahodni Sahari. No, lahko pa bi se kot velika večina navdušencev nad overlandom odpeljal v kamp v bližnji Istri, naredil nekaj res dobrih fotografij za Instagram in v senci preživel dopust ...

V rumeno obarvani bivalnik (barva je klasična rumena po lestvici RAL, ki jo zmorejo zmešati v prav vsaki lakirnici širom zemeljske oble) lahko vstopimo skozi klasična bivalna vrata na desnem boku nadgradnje ali pa skozi odprtino za sovoznikovim sedežem, skozi katero vstopamo iz voznikove kabine. Za dostop so dodali elektrificirano stopnico. Ljubiteljem navtičnega oblikovanja ali roko-koja bi znala notranjost delovati pusto, a temu ni tako. Četudi je vse v notranjosti podvrženo funkciji, niso zanemarili estetike prostora. Meni osebno je všeč, ker so linije preproste in ni odvečnega lepševanja. Tako kot v voznikovi kabini je tudi v bivalniku vse točno tam, kjer mora biti. Točno nasproti vhoda so namestili kopalnico, ki združuje umivalnico, stranišče in kabino za prhanje. Dno je izdelano iz trpežnega kerrocka in služi tudi kot kadička. Če ste ljubitelj prehodnih ali ločenih kopalnic, potem Lennson 3C ni avtodom za vas. A navkljub kompaktnosti kopalnica ponuja vse, kar potrebujemo. Pritisk v pipi in tušu je zahvaljujoč tlačni črpalki močan. Sedenje je udobno, saj je stranišče nameščeno na pravi višini. Omarica je velika. Malce drugačno je edi-

no praznjenje straniščne kasete, saj jo odstranimo skozi steno kopalnice v bivalnem delu in jo na prosto odnesemo skozi vrata bivalnika. Zamera? Nikakor, s tem se rešimo odvečne odprtine na zunanji steni, ki bi bila lahko mamljiva za nepri-diprave, hkrati pa lahko skozi njo v vozilo vdrejo voda, veter ali pa divje živali(ce). Nad voznikovo kabino je v kapi, ki se pne preko nje, velik skladiščni prostor, v katerega se zajema rezervno kolo. To je namreč nameščeno točno nad voznikovo glavo. Kot smo lahko videli, imajo nekateri drugi modeli rezervno kolo na zadnji steni, odprtina v školjki pa se zadaj zajeda v sedežno skupino oziroma posteljo. Poleg tega je dobro, da je dodatna teža postavljena med obe osi in ne na skrajni zadnji rob vozila.

Tudi kuhinja je kompaktna, a ponuja vse, kar potrebujemo, ko kuhamo znotraj. Kuhali bomo na indukciji, delovna površina iz kerrocka pa je dovolj velika, da bomo sestavine udobno pripravili. Velika krilna vrata (navdušili sta me polički s stekleničkami za začimbe) na levem delu kuhinjskega bloka skrivajo tri predale, zaklepanje s kovinskimi zapirali je močno in preprečuje, da bi se pri vožnji čez drn in strn vrata odprla. Na desni strani pulta je kompresorski hladilnik znamke Vitrifrigo. Pipa je kakovostna, dodan je pokrov korita, prav tako iz kerrocka. Nad kuhinjo sta dve veliki viseči omari-ci. Dodatne zaloge, predvsem pijače in jedače v pločevinkah, lahko »poskrijemo« v dvojnem dnu pod jedilno mizo ter v sedežni klopi. Nasproti kuhinje je še ena omarica s krilnimi vrati in nad njo večja viseča omara. Ker je bivalnik namenjen dvema, prostora res ne bi smelo (prehitro) zmanjkati. Še posebej, ker je vozilce namenjeno osvajanju divjine in ne večernim sprehodom po promenadi nekje v Dalmaciji.

V zadnjem delu 2,7 metra dolge bivalne nadgradnje je sedežna skupina v obliki črke U. Precej prostorna je, saj se razteza po vsej širini vozila. Dva bosta zadaj zlahka našla dovolj prostora za udobno sedenje. Miza je stabilna in dovolj velika za udoben obed z več hodi. Tudi prostora v vencu visečih omaric je več kot dovolj. Kaj pa spanje? Nenazadnje bi v divjini le redki spali pod milim nebom ... Iz sedežne skupine zvečer sestavimo dvojno ležišče v izmeri 190 x 134 centimetrov. Komur sestavljeno ležišče iz blazin ni povšeči, si lahko omisli ležalni nadvložek, ki ga zavitega podnevi uporabi kot naslonjalo na zadnji steni. Spanje je udobno, zaradi velikih oken na stenah in na strehi, skozi katere boste lahko opazovali nočno nebo, pa mu zlahka pripišemo tisoče zvezdic.



ORANGE WORK LENNSON 3C



01



02



03



04



05



06



07



09



08



10



11

ORANGE WORK LENNSON 3C



12



13



14



15



16



17



18



19

- 01 Kuhinjski blok ima na levi strani omarico, na desni pa je 56-litrski kompresorski hladilnik.
- 02 V visečih omari-
cah je vse lepo
pospravljeno
in varno pred
razbitjem.
- 03 Ko se ne kuha
zunaj, se obed
pripravlja na in-
dukcijski plošči.
- 04 Pod pultom so
trije predali. Nav-
dušita dve poli-
čki za stekleničke
z začimbami.
- 05 Kompresorski
hladilnik znamke
Vitrifrigo ima
- 06 Vsa zapirala
so robustna in
čvrsto zaklepajo
vsa vrata.
- 07 Kopalnica je
kompaktna, a
ima vse, kar ima-
jo velike. Dno je
iz kerrocka.
- 08 Nad straniščem
je velika toaletna
omarica.
- 09 Iz sediščne sku-
pine lahko ses-
tavimo udobno
dvojne ležišče
velikosti 134 x
190 centimetrov.
- 10 Ob vhodu
je prehod iz

- bivalnega dela v
voznikovo kabino.
- 11 Zanimivost –
straniščno kaseto
odstranimo skozi
bivalni del.
- 12 V zadku se nahaja
velik prtljažni pro-
stor, ki je dostopen
od zunaj.
- 13 Tu so svoje mesto
našli baterija, zuna-
jni tuš in oprema.
- 14 Nad voznikovo
kabino je večji
skladišni prostor.
- 15 Na zadek sta
lastnika dodala
velik prtljažni boks
- iz aluminijaste
pločevine.
- 16 Večina elektro
opreme je nameš-
čena v sedežni
klopi.
- 17 Kontrolni center
nad vhodnimi vrati
- 18 Tipke za izbiro za-
pore diferenciala.
- 19 Nad glavo so
kontrolke tlaka
v pnevmatikah
in prikaz nivoja
goriva v dodatnem
rezervoarju.



Pri specialistu LeTech so izdatno ojačali in zaščitili podvozje. Serijski premi sta zamenjani s portalnimi.



Terenske pnevmatike velikosti 37x12,5 R18 na platiščih Hutchinson Beadlock



Zaradi sprememb na podvozju je vozilo dodatno oddaljeno od tal in primerno za vožnjo po brezpotjih.



Orange Work Lennson 3C se najbolje počuti v pravi divjini.

BKS Bank Leasing

BKS-leasing, d.o.o.

Informativni izračun finančnega leasinga*

Orange Work Lennson 3C

Predračunska vrednost z DDV: **300.000,00 EUR**

Trajanje leasinga: **84 mesecev**

Plačevanje: **mesečno**

Obrestna mera: **6-mes. Euribor + 3,50 % p. a.**

EOM: **7.12 %**

Lastna udeležba (polog): **90.000,00 EUR**

Storitev obdelave posla: **200,00 EUR**

Višina obroka: **3.161,05 EUR**

Skupaj vsa plačila: **355.728,20 EUR**

INFO: 031 748 399
ali ales.murko@bks-leasing.si

*Ponudba je informativne narave in ni obvezujoča, saj je izdelana na podlagi nepopolnih podatkov o boniteti stranke. Pridružujemo si pravico do spremembe navedenih pogojev. Izračunana višina mesečnega obroka temelji na trenutno veljavni spremenljivi obrestni meri EURIBOR – 6 mesečni. V primeru sklenitve pogodbe se za izračun obroka uporabi višino te obrestne mere, veljavne na dan sklenitve pogodbe. V primeru negativne referenčne obrestne mere se šteje, da je ta enaka 0,00%. V primeru spremembe obrestne mere, se lahko skupni znesek plačil spremeni. Za financirano vozilo je obvezno kasko zavarovanje z 1% odbitno franšizo ter kombinacijo K (kraja) za celotno dobo financiranja.

ZAKLJUČEK

Orange Work Lennson 3C ni klasični avtodom. Niti ni namenjen vsakemu. Gre za zmogljivo terensko zverinico, s katero boste lahko uživali v divjini, velika škoda pa bi jo bilo samo za postavljanje pred sosesti ali vikend izlete v kamp v Istri. Motor s 382 »konji«, preverjeni Mercedes G in prave terenske karakteristike tako vozila kot tudi nadgradnje poskrbijo, da bodo overland potovanja z njim v velik užitek.

Cena novega, ki jih sicer izdelajo le po naročilu in v zelo omejenem številu, je krepko preko 500 tisočakov. Tega deset let starega, z le 30 tisoč prevoženimi kilometri, pa si lahko omislite za 300 tisoč evrov. Več informacij v okvirčku!



ORANGE WORK LENNISON 3C

Osnovno vozilo	Mercedes G 500
Motor	bencinski V8 (M273)
Gibna prostornina	5461 ccm
Moč	285 kW / 382 KM pri 6000 v/m
Navor	530 Nm med 2700–5000 v/min
Pogon	4X4 – s tremi zapornimi diferenciali
Menjalnik	samodejni 7G-Tronic
Gume	37 x 12,5 R18
Medosna razdalja	3428 mm
Zavore spredaj / zadaj	kolutne / kolutne
Voz in obese spredaj	portalna prema
Voz in obese zadaj	portalna prema
Dolžina celotnega kompleta	5700 mm
Širina	1950 mm
Zunanja višina	2990 mm
Masa vozila pripravljenega na vožnjo	4000 kg
Skupna dovoljena masa	4800 kg
Nosilnost	800 kg
Stojna višina bivalnega dela	192 cm
Homologirani sedeži	2
Število ležišč	2
Ležišče v sedežni skupini	1900 x 1340 mm
Kapaciteta vode sveže/odpadne	100 lit. / 60 lit.
Gretje	Webasto Airtop
Hladilnik	52 litrov, kompresorski
Štedilnik	indukcijsko kuhališče
CENA	
Cena novega vozila v Nemčiji	od 500 000 EUR z 19% DDV
Cena rabljenega vozila	300 000 EUR

www.orangework.de

- MERCEDES G
- TERENSKA NAMEMBNOST
- KOMPAKTNOST
- POPOLNO UDOBJE ZA DVE OSEBI



- MANJKA PRTLJAŽNI PROSTOR ZA DVE KOLESI



Voznikovo delovno okolje je tipično za Mercedes G.



ORANGE WORK LENNISON 3C JE NAPRODAJ

Vozilo, ki ga prodaja prvi lastnik, ima slovensko homologacijo in je pripravljeno na osvajanje brezpotij. Za več o samem vozilu in kontaktnih podatkih pa poskenirajte QR kodo.