

STAN TECHNICZNY POJAZDU

Pojazd przez długi okres wyłączony z eksploatacji. Według informacji uzyskanych od Zleceniodawcy oraz danych pozyskanych z systemu CEPiK pojazd nieużywany ok. 12 lat. Przez ten czas pojazd przechowywany na parkingu zewnętrznym.

Z oświadczenia Zleceniodawcy do momentu wyłączenia pojazdu z użytkowania był on sprawny technicznie.

NADWOZIE I WYPOSAŻENIE:

Utrzymane i zachowane w stanie poniżej średniego.

Elementy blacharskie kabiny z licznymi ogniskami korozji, uszkodzona powierzchnia lakierowa. Brak uszkodzeń mechanicznych. Błotnik prawy oraz lewy uszkodzony- pęknięcia i ubytki materiału. Pęknięte klosze lamp tylnych oraz kierunkowskazu przedniego lewego. Brak możliwości weryfikacji sprawności układu elektrycznego oraz hydraulicznego - brak akumulatora. Przewody hydrauliczne spękane, nieszczelne. Elementy gumowe zużyte eksploatacyjnie oraz degradacyjnie. Ze względu na długi okres nieużywania pojazdu oraz sposób przechowywania liczne uszkodzenia degradacyjne zabudowy specjalnej (siłowniki, przewody, sterowniki oraz zawory). Wnętrze pojazdu posiada uszkodzenia wynikające z eksploatacji- przetarcia poszycia oraz ubytki wypełnienia fotela kierowcy, uszkodzenia poszycia fotela pasażera.

SILNIK Z OSPRZĘTEM:

Brak możliwości weryfikacji.

Pojazd posiada nieszczelny układ hydrauliczny odpowiedzialny za odchylenie kabiny. Brak możliwości wizualnej inspekcji jednostki napędowej. Z uwagi na długi okres nieużywania istnieje realne podejrzenie uszkodzenia silnika oraz osprzętu. Brak akumulatora uniemożliwia przeprowadzenie próby uruchomienia jednostki. Długi postój sprzyja korozji wewnątrz silnika, pękaniu i degradacji uszczelnień, zatarciu lub nawet zablokowaniu ruchomych części. Jednostka w celu uruchomienia wymaga kosztownej inspekcji. Prawdopodobieństwo konieczności przeprowadzenia kosztownej naprawy w takim przypadku jest wysokie.

ZESPÓŁ NAPĘDOWY:

Z uwagi na długi okres nieużywania istnieje realne podejrzenie uszkodzenia degradacyjnego zespołu napędowego. Długi postój sprzyja korozji wewnątrz zespołów napędowych, pękaniu i degradacji uszczelnień, zatarciu lub nawet zablokowaniu ruchomych części. Zespoły w celu uruchomienia wymagają kosztownej inspekcji. Prawdopodobieństwo konieczności przeprowadzenia kosztownej naprawy w takim przypadku jest wysokie.

ZAWIESZENIE PRZEDNIE Z UKŁADEM KIEROWNICZYM:

Długi okres nieużywania daje realne podejrzenie uszkodzenia degradacyjne piór resorowych, elementów gumowych zawieszenia (w tym uszczelnienia amortyzatorów), płynów eksploatacyjnych, które chłoną wodę i powodują korozję wewnątrz podzespołów i części, elementów ruchomych. Widoczna jest zewnętrzna korozja elementów układu hamulcowego (tarcz, zacisków), zawieszenia (piór resorowych, drążka reakcyjnego, wahaczy, piast kół). Zespoły w celu uruchomienia wymagają kosztownej inspekcji. Prawdopodobieństwo konieczności przeprowadzenia kosztownej naprawy w takim przypadku jest wysokie.

ZAWIESZENIE TYLNE:

Długi okres nieużywania daje realne podejrzenie uszkodzenia degradacyjne elementów gumowych zawieszenia (w tym uszczelnienia amortyzatorów, miechy powietrzne), płynów eksploatacyjnych, które chłoną wodę i powodują korozję wewnątrz podzespołów i części, elementów ruchomych. Zespoły w celu uruchomienia wymagają kosztownej inspekcji. Prawdopodobieństwo konieczności przeprowadzenia kosztownej naprawy w takim przypadku jest wysokie.

RESZTA POJAZDU:

Długi okres nieużywania daje realne podejrzenie uszkodzenia instalacji elektrycznej (korozja wewnętrzna powoduje przerwy w obwodach, uszkodzenia przewodów). Stwierdzono uszkodzenia kompletu opon pojazdu- uszkodzenia mechaniczne oraz degradacyjne, układu wydechowego- nadmierna korozja rur oraz tłumików, ramy oraz stelaży- nadmierna korozja tylnej części ramy oraz stelażu akumulatora, mocowania zbiornika, błotników tylnych.

3. WNIOSKI

Na podstawie przeprowadzonego badania pojazdu oraz informacji uzyskanych od Zleceniodawcy stwierdzono, że pojazd wymaga znacznego nakładu finansowego w celu przywrócenia go do stanu umożliwiającego jego ponowne użytkowanie. Przeprowadzono wstępną kalkulację naprawy pojazdu w systemie Info-Expert wskazując elementy wymagające inspekcji lub naprawy. W wyniku przeprowadzonych obliczeń ustalono brak ekonomicznego uzasadnienia naprawy pojazdu- koszt inspekcji oraz potencjalnej naprawy znacznie przewyższa wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym. W związku z tym, wartość pojazdu w stanie przedstawionym do oględzin wynika z kwoty jaką można za niego uzyskać w wyniku przeznaczenia go do stacji demontażu i recyklingu

DANE TECHNICZNE I IDENTYFIKACYJNE	
<i>Rodzaj pojazdu</i>	Samochód ciężarowy
<i>Podrodzaj</i>	Inny
<i>Przeznaczenie</i>	Wywóz śmieci
<i>Marka</i>	MAN
<i>Typ / Model</i>	18.224 LLRC
<i>Numer VIN</i>	WMAL88ZZZY057596
<i>Numer rejestracyjny</i>	DSW 3A32
<i>Data pierwszej rejestracji</i>	01.07.2000r.
<i>Rok produkcji</i>	2000r.

<i>Rodzaj silnika</i>	ZS
<i>Pojemność silnika</i>	6870 cm3
<i>Moc silnika</i>	162 kW
<i>Odczytany przebieg</i>	537 588 km
<i>Kolor nadwozia</i>	BIAŁY
<i>Producent zabudowy</i>	GEESINK POLSKA SP. Z O.O.