

S chutí do života

První test vozidla **s motorem Euro VI**
patří Scanii 480. Švéd slibuje výkon
i spotřebu na úrovni Euro V. »»

V TESTU: SCANIA EURO 6

Model: SCANIA R480 Topline Euro 6

Zdvihový objem: 12 700 cm³

Výkon kW (k): 353 (480) při 1900 min⁻¹

Celková hmotnost: 40 000 kg (Provozní hm.: 7500 kg)

Cena (testovaného vozidla): 140 827 € (brutto)



TOPLINE

SCANIA

R480

CNS 852

Lēstums
Mūsu lēmumi ir jūsu labā



ROVNĚŽ s motorem Euro VI zůstává Scania suverénní a hospodárný běžec dálkových tratí.



VZORNÉ PRACOVISŤE, avšak poněkud krátká kabína a tunel motoru.



TYPICKÉ PRO SCANII: hluboká sedadla bez možnosti nastavení.

Zcela bez problémů jsme získali velkou hvězdu na test. Sotva představil Mercedes nový šestiválec OM471 Euro VI, šla Scania do útoku a ohlásila: „Máme nejen motor Euro VI, ale chceme ho předvést již na silnici!“

Skutečnost, že homologace EU přichází až s rokem 2012, nelze považovat ani za malou vadu na kráse. Důležitější je jedna věc: Švédové chtějí supertestem v magazínu Trucker dokázat, že nové emisní normy je možné splnit při současném udržení spotřeby na úrovni Euro V.

Náklady na vývoj byly enormní: Scania kombinuje systém SCR s AdBlue s uzavřeným čističem částic a nyní ještě jednodušším chlazením zpětného vedení výfukových plynů. Využívá rovněž turbodmychadlo s proměnnou geometrií, aplikované již u motorů Euro V. Aby se zabránilo vychladnutí katalyzátoru v tahu, je motor DC13 jako první „diesel“ vybaven škrtkicí klapkou. Bez soustavy Common-Rail s předvstříkem, hlavním vstříkem a dostříkem o tlaku 2400 bar nelze předepsaných limitů dosáhnout. Zmíněné doplňky představují 200 kg nadváhy a 12 000 euro příplatku!

**PAPÍROVĚ NEDOKÁŽE
EURO VI VÍCE NEŽ EURO V**

Skutečnost, že se vynaložené náklady vyplatí, musí R480 dokázat na 400 kilometrech dlouhé testovací trati supertestu. Na základě papírových údajů nechceme dělat závěry. S objemem 12,7l, s výkonem 353 kW při 1900 otáčkách za minutu a 2500 N.m mezi 1000 a 1300 1/min leží hodnoty Euro VI absolutně stejně jako u motoru Euro V.

Přece, jako často předtím, chce důkaz papírových hodnot trpělivost. Jestliže se může hnací řetězec Euro V blýsknout



DRAŽŠÍ chladnička s mrazicí přihrádkou.



OPTIMÁLNÍ ovládání systému Opticruise páčkou pod volantem.



JASNĚ rozčleněný, dobře odečitatelný přístrojový štít.

plným momentem při nízkých otáčkách, pak je motor Euro VI ještě o stupínek lepší. Může nabídnout stálý převod 2, 59 a pneumatiky 315/70 (přední 315/80). S dlouhým převodem nemá Švéd navzdory nízké úrovni otáček absolutně žádné problémy při jízdě s 40tunovou soupravou.

Opticruise má k dispozici slušný točivý moment, řadí od 70 km/h nejvyšší rychlostní stupeň a ten ponechává i při překonávání lehkých stoupání. V podstatě systém řadí přibližně při 1100 otáčkách za minutu na nižší rychlostní stupeň. Řadíme-li manuálně, budeme se divit, že při 800 otáčkách táhne motor bez vibrací a citelné ochablosti, dokonce s výkonnou rezervou.

Označení motoru jako „urozený“ energetický zdroj je příznačné a projeví se na jízdních výkonech navzdory dlouhému stálému převodu. S otáčkami o 100 1/min nižšími než u předchůdce překonává vůz hravě stoupání a je dokonce o 0,5 km/h rychlejší! Může působit při pružnosti „direktu“ poněkud pomaleji. Při zařazení desátého stupně však dokáže vyrazit jako dragster na čtvrt míle.

Zůstává však jedna nezodpovězená otázka. Jak je na tom se spotřebou? V absolutních číslech je Scania Euro 6 při lehce mírně zvýšeném tempu o 1,9 l/100 km úspornější než R480 EGR Euro 5 testovaná v roce 2009!

To je tedy velmi dobrý výsledek, na němž se podílí jednak pohonný řetězec, jednak

citelně změněná charakteristika motoru s vyšší pružností, větším rozsahem použitelných otáček a velice spontánní rozjezdovou charakteristikou. K tomu je třeba připočíst optimalizovanou řadičskou strategii systému Opticruise. Automat v podstatě vyhledává co nejnižší možné otáčky. Ve stoupání podřazuje poněkud dříve, a tím vůz neztrácí rychlost.

Opticruise nemá přitom nejlepší management, jak ukazuje poslední srovnávací test automatů (viz číslo 5/2011). Rychlosti jdou ještě rychleji od ruky - lépe řečeno od řídicí jednotky.

Kvalitu řazení lze ohodnotit slovem „surový“. Při řazení pod zatížením zaskakují jednotlivé rychlostní stupně tak prudce, že zkušený citlivý řidič může být lehce znepokojen. Zde by měla Scania udělat úpravy. Když řazení pracuje pomaleji, nemá motor problémy s poklesem otáček, zejména díky variabilní geometrii lopatek turbodmychadla (VGT). Při sešlápnutí pedálu plynu na podlahu dodá turbo okamžitě potřebný tlak, a tím i výkon.

Suverénně plní svoji funkci podvozek. Přední náprava odpružená parabolickými pery snese o 400 kg větší zatížení. V řízení ucítíme zejména při nastavení volantu do přímého směru jistou „houbovitost“ - vlastnost netypickou pro Scanii. Navzdory vysoké budce Topline je boční naklápění a tendence k převrácení v přípustných mezích. Křížek v nabídce výbavy na přání u položky čtyřvakové vzduchové pérování zadní nápravy je rozhodně velkým přínosem komfortu. S výjimkou opakujících se nedostatků spojených s přibrzdováním, jsou všechny ostatní funkce bez připomínek. Především retardér je velmi dobře nastaven a v kombinaci s brzdovým tempomatem funguje velmi přesně. >>>



VZORNĚ: široký odklápěcí schod vpředu.



VNĚJŠÍ SCHRÁNY by mohly být větší.

HODNOCENÍ MOTORU



- + výkonný pružný šestiválec s tichým během a spontánním, avšak harmonickým rozběhem
- se zavedením zpětného proudění výfukových plynů se zvýšila provozní hmotnost o 200 kg oproti verzi Euro 5



ŘIDIČI mají dobrý důvod smát se v Topline.

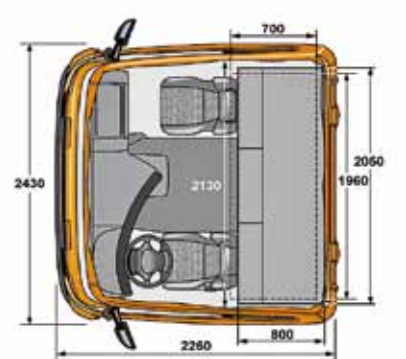
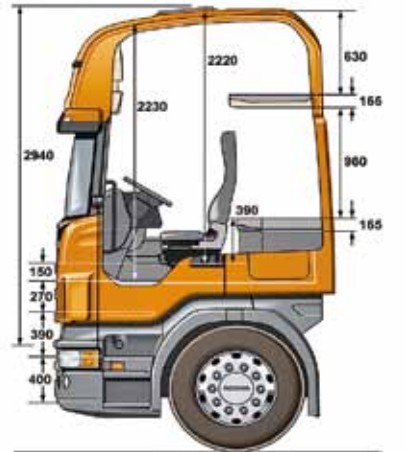


PODARĚNÉ SCHODY umožňují pohodlný vstup do prostorné kabiny.



PŘÍZNIVÁ ZPRÁVA: nejen v testu magazínu TRUCKER, ale i ve zkušebním provozu se Scania blýskla dobrou spotřebou a spolehlivostí.

ROZMĚRY BUDKY



KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Xenonové světlo, jímž se před kabinou koncentruje světelný kužel, je nadbytečné – zvláště v případě dálkových světlometů jsou naprosto vyhovující H4. Čtyři koncová světla jsou (příliš) slabá. Přístrojový štít nepříjemně zrcadlí. Dvě stropní svítidla a samostatně ovládané bodovky dávají v noci

dostatek světla. Všechny schránky s víky jsou osvětlené. Pro denní osvětlení má Scania k dispozici LCD techniku. Výstup k hornímu lůžku je obtížný. Lůžka jsou navzdory jednoduchým matracím komfortní, horní však úzké. S přibližně 800 litry prostoru nabízí kabina Topline dostatek místa. Dobrým nápadem jsou

variabilní horní poličky. Tunel motoru působící jako rušivý faktor, stejně tak i koncepce kabiny vyžadující posunutí sedadel pro spací úpravu zůstává pro následnou modelovou úpravu tématem k přemýšlení. Světlé hnědavé potahy jsou citlivé, interiér se však vcelku dobře uklízí.



OSVĚTLENÍ přístrojového štítu není zcela bez zrcadlení.

POLIČKY

Délka x šířka (cm)

- Polička u řidiče s víkem 40 x 20
- Sklápací stůl na straně spolujezdce . 41 x 39
- Střední konzola vpředu 32 x 32
- Schránka na brýle na střední konzole . 23 x 9
- Zásuvky: 12 V/240 W, 24 V/360 W, 24 V/120 W (zapalovač); čtyři držáky na plechovky nad střední konzolou (popelník ve tvaru plechovky).
- Držák na PET lahve v příhradce dveří, malé schránky vedle sloupku řízení; čtyři háčky na šaty na vnější stěně; čtyři volné jímky DIN; ovládání rádia instalované na volantu; zasouvací střešní okno se zatemňovací roletou chránící proti hmyzu; spodní lůžko (max.) 2050 x 850 (zasunutí 120) mm; horní lůžko: 1870 x 700 mm; nastavení volantu (naklápění/výška): 8° – 52°/60 mm; seřízení sedadla (výška/posun): 150/210 mm; dálkové ovládání (přídavné topení, budík, světla, SD, rádio) z lůžka.



VÝSTUP se šplhem na horní lůžko.

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)

- Nad oknem, vlevo + vpravo, otevř. každá 86,6
- Nad oknem, uprostřed, otevř. 42,6
- Nad oknem, víko, osvětlení vpravo + vlevo každá 116,6
- Nad oknem, víko, osvětlení uprostřed 53,6
- Nad oknem, servisní odklápací schránka 11,7
- Chladnička (chlazení/mrazicí přihrádka) 20,0/9,0
- Dveřní schránka (s držákem lahvi) každá 5,3
- Na lůžku, u hlavy/u nohou každá 9,3
- Ochranná síť na zadní stěně cca 2,0
- Pod spodním lůžkem u nohou 4,3
- Zásuvka, vpředu (s malou přihrádkou) 9,6
- Vnější schránka, vlevo, přístupná zevnitř 163,8
- Vnější schránka, vpravo (víko: 55 x 35) 175,8
- Schránka uprostřed přístrojového panelu, nahoře 0,7



PŘIJATELNĚ široké lůžko s jednoduchou matrací.

S chutí do života

» Pokračování ze strany 13

Stejně jako u předchůdce musíme, bohužel, vznést slova kritiky na příplatkový Klimatronic, který nedrží nastavenou teplotu a rovněž se nelíbí chvění vnějšího zrcátka.

PŘÍPLATEK 12 000 EUR JE PŘIJATELNÁ ČÁSTKA JAKO INVESTICE DO BUDOUCNOSTI

Obecně lze hodnotit Scanii R480 Topline jako promyšlený vyzrálý nákladní automobil poskytující dostatek vnitřního prostoru, vybavený motorem, jehož výkon je srovnatelný s vidlicovým osmiválcem. Rozhodně snese označení „Par excellence“. Tak boduje i v supertestu a dostává se mu vynikajícího hodnocení.

Velice důležité je zjištění, že spotřeba se pohybuje na úrovni Euro 5. Žádné laciné sliby, ale praktické důkazy. Přesto bude asi zatěžko potenciálním zákazníkům (v Německu dosud žádné objednávky) zaplatit 12 000 eur navíc. Leda že by zbytková hodnota byla skutečně vysoká, což ovšem bude platit za předpokladu spolehlivé funkce vozidla i po ujetí 700 000 km. **GG ■**

CO ŘÍKÁ SERVISNÍ TECHNIK

Filtr částic bez problémů?

Kdo sbíral zkušenosti s čistěčem částic, zřídka kdy se mohl vyjádřit pochvalně. Byly to vesměs otevřené systémy bez pozitivního ohlasu ze strany uživatelů. V systému DPF uvádí výrobce shodně s variantou Euro 5 servisní intervaly 90 000 km v dálkovém provozu do 40 tun. Každých 240 000 km se DPF kompletně vymění. Nečistí se, jak je tomu u ostatních výrobců. Jestliže vzniknou problémy s připojením, může řidič podle stupně výstrahy ručně filtr regenerovat, což představuje tři litry nafty a nutný čas k výkonu této operace, nebo může v jednodušším případě filtr spálit.

V SERVISU TO ZNAJÍ

Technika obsluhy se u verze Euro 6 nezměnila. Měřicí tyčka zůstává přežívajícím anachronismem. Prodloužení servisních intervalů je díky zpětnému proudění výfukových plynů vyloučeno. Scania tak jako tak konzumuje vysoce kvalitní oleje. Podvozek není zcela bezúdržbový: Dvanáct mazniček musí být pravidelně zásobováno tukem.

Ve srovnání s elektronickým pomocníkem ostatních výrobců, skrblí počítač Scanie servisními daty a informacemi o stavu náplní.

Dobře, že u typové řady „R“ jsou všechna kontrolní místa soustředěna pod jedním servisním víkem. Plnicí hrdla oleje a chladicí kapaliny jsou dobře přístupná. Kde není umístěn snímač, umožní přehledné nádržky jednoduchou a rychlou kontrolu hladiny důležitých provozních kapalin. Ovládání spojky je u dvoupedálového systému Opticruise elektrohydraulické. Švéd není vybaven krytem motoru. Výměna stojatého čističe oleje bývá doprovázena únikem kapek této provozní kapaliny. Odklápěcí světlomet usnadňuje výměnu žárovky, dobře dosažitelné ve schránce před spolujezdcem.



Zkušební jezdec
Jan Burgdorf

INZERCE

PF2012



Společnost Schwarzmüller přeje všem svým obchodním partnerům příjemné prožití vánočních svátků a šťastný nový rok!

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA



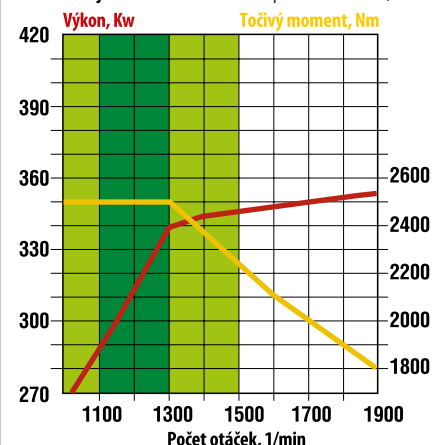
KOMPAKTNÍ chemička se soustavou SCR a DPF.



TLAČÍTKO pro manuální regeneraci DPF.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec s přeplňováním VGT (variabilní geometrie lopatek turbodmychadla) a chlazením pnicího vzduchu, čtyři ventily ve válci, likvidace škodlivých emisí řízeným zpětným prouděním výfukových plynů s jednostupňovým mezichladičem a systémem SCR, osmiděrové trysky, Euro VI
Typ Scania DC13 110 480
Zdvihový objem 12 700 cm³
Vrtání x zdvih 130 x 160 mm
Kompresní poměr 17,3 : 1
Vstříkávání XPI (max. 2400 bar), EDC
Jmenovitý výkon 480 k (353 kW) při 1900/min⁻¹
Max. točivý moment 2500 N.m při 1000 – 1300/min⁻¹



V přímém srovnání má motor Euro VI větší sílu při nízkých otáčkách. Bez protestů a vibrací nabízí již od 800 otáček za minutu využitelný výkon. K tomu běží šestiválec extrémně tiše, jde spontánně za plynem, je úsporný a kromě toho ještě čipernější než protějšek třídy Euro V.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
 Jednokotoučová suchá, průměr 430 mm, automatizovaná elektrohydraulicky ovládaná Valeo K 432 28
Převodovka
Opticruise, synchronizovaná třístupňová základní (GRS90SR), rozsahová a dělicí převodovka, 12 rychlostních stupňů, retardér Scania (příplatek, byl instalován v testovaném vozidle)
Rozsah řazení
Plíživý převod: 16,41/13,28
Rychlostní stupně: 11,32/9,16/7,19/5,82/4,63/3,75/3,02/2,44/1,92/1,55/1,24/1,00
Zpětný rychlostní stupně: 14,77/11,95
Stálý převod: i=2,59

PODVOZEK

Vpředu: Tuhá náprava Scania AM740, dvoulístová parabolická pera s příčným zkrutným stabilizátorem
Vzadu: Hypoidní náprava s jednoduchým převodem Scania ADA 1302, čtyřmčchové vzduchové pružiny (příplatek), teleskopické tlumiče pérování, stabilizátor, závěr diferenciálu (série)
Pneumatiky: (v testu): přední náprava - 315/80 R 22.5, zadní náprava - 315/70 R 22.5
Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 z hliníkové slitiny, leštěné

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Vpředu: Dvouokruhové vzduchové kotoučové, EBS
Vzadu: Kotoučové, EBS
 ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzděného tlaku prostřednictvím EBS, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola
Motorová brzda Výfuková klapka (235 kW při 2400 /min⁻¹)
Retardér Scania (3500 N.m)

ŘÍZENÍ

Typ ZF maticové kuličkové hydraulické
Převodový poměr 17,0 – 20,0 : 1
Průměr věnce volantu 445 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátory 2 x 12 V 180 A.h
Alternátor střídavý proud 28 V/100 A
Spouštěč 6,0 kW
Světlomety Xenon (příplatek; série H4)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 3700 mm
D x Š x V 5940 x 2550 x 3997
Provozní hmotnost 7500 kg

PROVOZNÍ NÁPLŇ

Motorový olej 43,0 l (včetně čističe)
Palivová nádrž 400 l nafta, 75 l AdBlue
Chladicí kapalina 75,0 l (+ 20 l s retardérem)
Olej v zadní nápravě 12,5 l
Převodový olej 18,5 l (+ 8 l pro retardér)

CENY

(s DPH, €)

Základní cena R480 LA 4x2 Topline Euro 6 109.111
Cena testovaného vozu 140 827

Za příplatek

Čtyřmčchové pérování/ASR/závěr diferenciálu 1389 / ✓✓
 EBS/ESP/Hill Holder/Euro 6 135 / 2038 / 179 / 11 934
 Řadič automat/funkce Eco-Cruise/retardér 1804 / 961 / 3741
 Asistent pro hlídání jízdního pruhu/inteligentní tempomat 2377 / 2016
 Výbava ADR/zesílený kompresor/zesílený generátor 1311 / 299 / 331
 Kloubový hřídel vedlejšího pohonu/převody 642 / 2036
 Alarm/přídavná motorová brzda/ECAS 40 / ✗ / ✗
 Kola z hliníkové slitiny (kovaná 7,5 t)/pneumatiky Energy 1887 / 637
 Střešní spoiler/boční spoiler/airbag řidiče 1664 / ✓ / 498
 Highline/Topline/Kamera namísto rampového zrcátka 2749 / 5142 / 1179
 Samočinná klimatizace/chladnička/kožená sedadla 351 / 858 / 1108
 Příprava na rádio/rádio CB/rádio s CD (s přípojkou MP3) ... 128 / 187 / 204
 Boční obložení rámu/vnitřní sluneční clona 1073 / 52 / 680
 Přídavné topení/motor/přídavná klimatizace 948 / 1924 / 1145
 Xenonové světlomety/mlhovky/dálkové světlomety 731 / 106 / 106
 Světelný obrys/aerodynamický paket/ekologický paket 2100 / 5700 / 18 500
 Paket řidiče/paket interiéru/bezpečnostní paket 3300 / 3100 / 9700
 Reprezentační paket/retardér paket/komfortní paket 6570 / 5000 / 3500

✓ = sériová výbava ✗ = nedodává se

KONKURENTI



| DAF XF105.510 SSC | |
|--------------------|-------------|
| Motor | 61 |
| Převodovka | 35 |
| Jízdní vlastnosti | 45 |
| Kabina | 98 |
| Hospodárnost | 88 |
| Bodů celkem | 328 |
| Známka | velmi dobrý |

| MAN TGX 18.480 XLX | |
|--------------------|-------------|
| Motor | 60 |
| Převodovka | 36 |
| Jízdní vlastnosti | 46 |
| Kabina | 97 |
| Hospodárnost | 92 |
| Bodů celkem | 331 |
| Známka | velmi dobrý |



| SCANIA R480 TOPLINE ES | |
|------------------------|------------|
| Motor | 62 |
| Převodovka | 36 |
| Jízdní vlastnosti | 44 |
| Kabina | 99 |
| Hospodárnost | 91 |
| Bodů celkem | 327 |
| Známka | dobry |

| VOLVO FH 500 XL | |
|--------------------|------------|
| Motor | 59 |
| Převodovka | 36 |
| Jízdní vlastnosti | 44 |
| Kabina | 94 |
| Hospodárnost | 94 |
| Bodů celkem | 327 |
| Známka | dobry |

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Pětihvězdné nebe!

Dravý motor, dobře nastavený podvozek, aktivní „automat“, optimálně uspořádané pracoviště řidiče! Srdce, co si přeješ více? A nyní ještě předjezdec Euro 6! Kult Scanie se tak posunul o stupínek výš.



SCANIA TOPLINE

| | |
|---------------|--------------|
| Design | ★★★★★ |
| Temperament | ★★★★★ |
| Ovládání | ★★★★★ |
| Pohodlí | ★★★★★ |
| Image | ★★★★★ |
| Celkem | ★★★★★ |

★★★★★ = snový ★★★★★ = vzorný ★★★★★ = přijatelný
 ★★ = mohl by být lepší ★ = nudný

TRUCKER SOUČET



Zkušební jezdec Gerhard Grünig

Co dokázal

Verze Euro 6 je ve spotřebě neutrální: Řadí se na úroveň typu R480 a dosahuje lepší výsledky. S podařeným automatizovaným řazením, novým motorovým managementem a dlouhým stálým převodem nabízí ještě o 1 litr na 100 kilometrů nižší spotřebu než protějšek 480 v provedení Euro 5. Z pohledu aerodynamiky a jízdního komfortu zůstalo při starém. Bohužel i úzká lůžka a koncepce interiéru.

Proč jezdíme s referenční nákladním vozidlem

Každý test doprovázíme naší 40tunovou soupravou sestávající z tažného vozidla Actros 1848 MP3 s návěsem Kögel. S touto osvědčenou soupravou dosahujeme standardně dobrých výsledků spotřeby. Změnil-li se naměřené hodnoty v novém testu, je to pro nás signál, že nové podmínky nejsou stejné. V poměru zlepšení/zhoršení pak následně zkoriguje nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se neseriozního srovnání hodnot, které bychom získali při proměnných podmínkách. Test s referenčním nákladním vozidlem, který z odborných časopisů uskutečňujeme jen u nás, je rovněž praktikován v průmyslu, neboť je nejpřesnější! **Z celkových výsledků odečítáme i poměrné spotřeby AdBlue.**

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

| Zrychlení v (s) | 0-60 | 0-70 | 0-80 | 0-85 |
|--------------------------|-------|-------|-------|------|
| Scania R480 E6 | 26,7 | 33,8 | 44,6 | 49,7 |
| Nejlépeší vůz v testu *1 | 20,9 | 27,0 | 33,0 | 36,0 |
| Pružnost (s) *2 | 60-70 | 60-80 | 60-85 | |
| Scania R480 E6 | 18,8 | 32,7 | 38,9 | |
| Nejlépeší vůz v testu *1 | 5,1 | 11,1 | 15,0 | |

*1: Scania New R 730

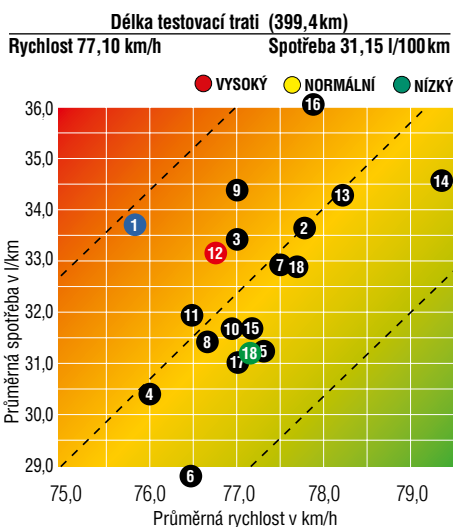
*2: zařazen „direkt“

MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

| Měření v dB(A) | Motor zap Volnoběh | 85 km/h Střecha zavř. | 85 km/h Střecha otevř. | Motor vyp řidič/lůžko |
|--------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| R480 E6 | 50 | 61 | 65 | 56/57 |
| Nejlépeší vůz v testu *2 | 50 | 63 | 68 | 56/57 |
| | Z kopce | Plný plyn | Režim brzdění motorem | |
| R480 E6 | 62 | 65 | 62 | |
| Nejlépeší vůz v testu *2 | 65 | 62 | 60 | |

*2: Scania New R 480 Euro 5

POROVNÁNÍ SPOTŘEBY



- DAF XF105.460 EEV (souprava BDF, test bez referenčního vozidla)
- DAF XF105.510 E5
- Iveco Stralis 440 S 56 E5
- MAN TGX 18.400 XLX EEV
- MAN TGX 18.440 XLX EEV Efficient Line
- MAN TGX 18.440 XLX EEV Efficient Line
- MAN TGX 18.480 XXL EEV
- Mercedes Actros 1841 EEV
- Mercedes Actros 1855 E5
- Renault Premium 460 EEV
- Renault Magnum 520 EEV
- Scania G 420 E5
- Scania R 480 E5
- Scania R 480 E5
- Scania R 620 E5
- Scania R 730 EEV
- Volvo FH500 EEV
- Volvo FH16-700 E5

HODNOCENÍ

MOTOR

Rozjezdová charakteristika 9
Průběh výkonu 9
Využití rozsah otáček 9
Výkon motorové brzdy 8
AGB/tempomat 9
Elektrická integrace 9
Hluk 10
dosažené body: 63
(max. počet bodů 70)

+ vynikající průběh výkonu i točivého momentu, velmi tichý, jde spontánně „za plynem“

- zesílená motorová brzda jen u stavebních verzí

PŘEVODOVKA

Obsluha 10
Automatizace 9
Odstupňování 9
Celkový převod 9
dosažené body: 37
(max. počet bodů 40)

+ rychlé řazení s vynikající strategií; plavivý převod pro snadné manévrování; motor si ví rady s dlouhým převodem

- dvoupedálové ovládání je za příplatek; rychlé až surové řazení – je však částečně tlumeno komfortním řadicím systémem

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Řízení 9
Výkon brzd 9
Citlivost brzd 9
Přijezd zatáček 9
Pérování 8
dosažené body: 44
(max. počet bodů 50)

+ přímé řízení, dobré (ale stále ještě příplatkové) kotoučové brzdy

- pro mnohé fajnšmekry je pérování příliš tvrdé

KABINA ŘIDIČE

Prostor pro řidiče 9
Nastavení volantu 9
Přístrojová deska 9
Obsluha/ergonomie 9
Větrání / topení 8
Poličky/schránky 9
Výhled / zrcátka 9
Prostor/obytný komfort 9
Lůžka 9
Sériová výbava 8
Odpružení 9
dosažené body: 97
(max. počet bodů 110)

+ ergonomické pracoviště řidiče; kvalitní dílenské zpracování; variabilní a velké prostory

- úzká lůžka; k vytvoření spacích míst je nutné přestavět sedadla

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM (max. 270) **241**

INDEX HOSPODÁRNOSTI **95**

Průměrná rychlost

(2 x spotřeba) + 0,25 x poh. hmotnost (kg/100) **336**

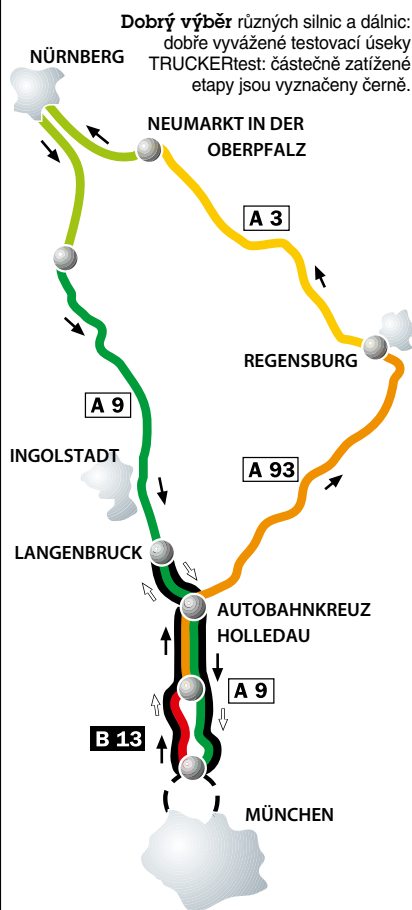
Body **336**

Hodnocení **vynikající**



TESTOVACÍ vozidlo Scania R480 s referenčním vozem Actros 1848.

SPOTŘEBA A RYCHLOST



ETAPY

1. ETAPA

Silnice 1. třídy střední **38,7 km**
B13 Fahrzenhausen – Langenbruck
l/100km: **38,7**
km/h: **56,6**

2. ETAPA

Středně těžká dálnice **76,6 km**
A9 Langenbruck – A93 Rezzo
l/100km: **33,7**
km/h: **76,6**

3. ETAPA

Dálnice střední + **81,7 km**
A3 Rezzo – A6 Altdorf
l/100km: **31,2**
km/h: **85,1**

4. ETAPA

Lehká dálnice **103,7 km**
A6 Altdorf – A9 Langenbruck
l/100km: **28,2**
km/h: **87,2**

5. ETAPA

Těžká okresní silnice **42,4 km**
B300 Langenbruck – B13 Fahrzenhausen
l/100km: **36,3**
km/h: **59,8**

ČÁST. NÁKLAD (8T)

B13 Lohhof – A9 Allersh. – A9 Pfaffenh.
A9 Neufahrn – A92 Lohhof... **56,3 km**
l/100km: **23,6**
km/h: **76,6**

CELKOVÁ DÉLKA TESTOVACÍ TRATĚ 399,4 km
31,2 l/100 km 77,1 km/h

HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

| Stoupání / délka | Čas | Řazení při min ⁻¹ | V _{min} /V _{start} | V _{max} /V _{start} |
|------------------------|----------|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 max. 6%, 1,5 km | 0,95 min | 11 při 1270 min ⁻¹ | 74 km/h | 85* km/h |
| 2 Stoupání Holledau A9 | 1,65 min | 11 při 1190 min ⁻¹ | 70 km/h | 85* km/h |
| 3 max. 8%, 0,8 km | 0,97 min | 9 při 1200 min ⁻¹ | 10* km/h | 47 km/h |
| 4 Kindinger Berg A9 | 3,34 min | 11 při 1280 min ⁻¹ | 75 km/h | 89 km/h |

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech