

V TESTU: IVECO ECO STRALIS

Model: IVECO ECO STRALIS 440 S46 AS

Zdvihový objem: 10 308 cm³

Výkon kW (k): 338 (460) při 1550-2100 min⁻¹

Celková hmotnost: 39 700 kg (Provozní hm.: 7200 kg)

Cena (testovaného vozidla): 126 900 € (brutto)

© Karel Seřma

Radost z úspor

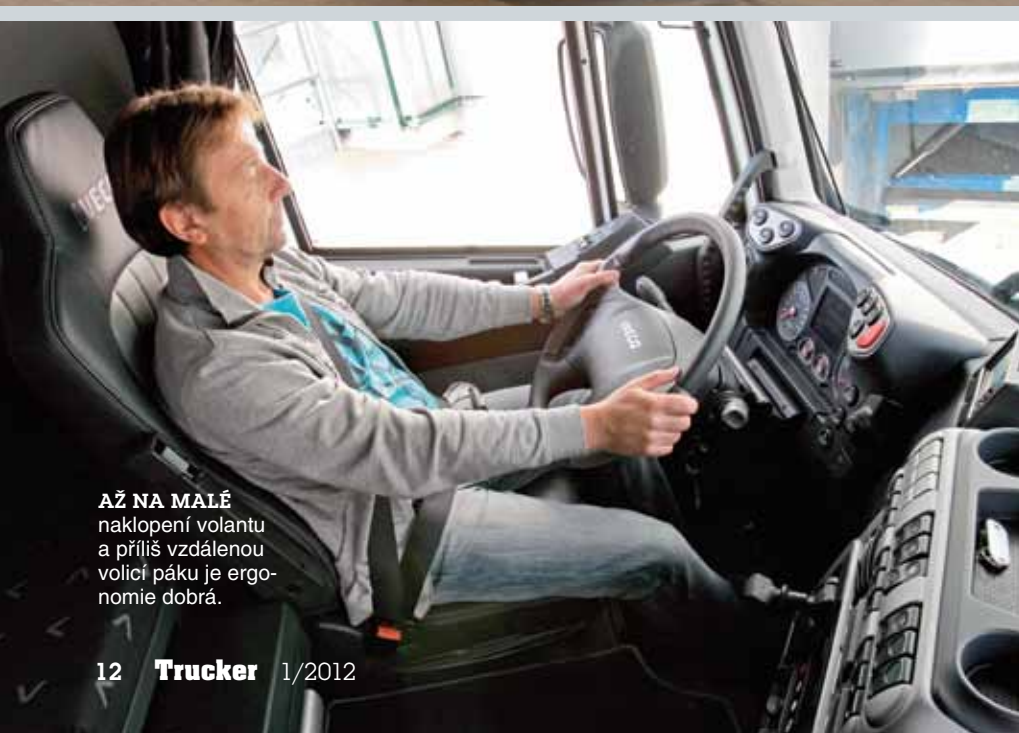
S typem Eco Stralis chce výrobce dokázat, že **vhodným režimem motoru a převodů lze redukovat spotřebu**. Co přináší praxe? »



VARIABILNÍ KONCEPCE interiéru vyhovuje dobře samotnému řidiči. Pomohlo by otáčecí sedadlo.



SOUČASNÁ VYSOKÁ STŘECHA je kompromisem pro zajištění dostatečného vnitřního prostoru kabiny a dobré aerodynamiky.



AŽ NA MALÉ naklopení volantu a příliš vzdálenou volič páku je ergonomie dobrá.

Tak šetřit jako Iveco nedokáže žádný jiný výrobce. Zatímco se Eco modely MAN, Scania a další spojily s optimalizací aerodynamiky a dlouhým stálým převodem, sází německo-italský producent, alespoň u řady 460 Eco Stralis, na optimalizaci průběhu výkonu motoru, a zvláště na přizpůsobení automatizovaného řazení. Výkon 10 k, především však 100 N.m navíc točivého momentu je příslibem hospodárného provozu a k tomu i radosti z jízdy.

To je široká teorie. V praxi ovšem rozdíl mezi slabším modelem řady 450 nerozeznáme. Jen zkušený a velmi citlivý řidič pocítí plnější výkonovou rezervu. S pneumatikami 315/70 a s doporučeným stálým převodem 2,64 leží otáčky většinou v dolní polovině deklarovaného rozmezí 1000 až 1500 1/min, tedy v zeleném poli.

RADĚJI KLOUZAT NA MOMENTOVÉ VLNĚ NEŽ VYTÁČET MOTOR

„Sporílek“ z Ulmu si zakládá více na momentu než na výkonu, proto leží dosahované rychlosti ve srovnání s konkurenčními vozy jiných značek lehce pod průměrem. Na druhou stranu se o slovo hlásí dosahovaná spotřeba 31,3 l/100 km. Přímé srovnání s typem 440 S 45 ve standardním provedení není možné, neboť test se uskutečnil se starým průběhem režimu řazení - koneckonců spotřeba byla výrazně nad modelem Eco! Protože Iveco přichází „na trh“ s poctivým sériovým vozidlem, měly by být v praxi dodrženy odpovídající hodnoty spotřeby.

Vozidlo v „přírodním stavu“ ovšem trpí ve srovnání s testovanými vozidly připravenými v továrně silným hlukem od řízení, vrzavými sedadly a nepříliš pohledným interiérem. To ovšem na dru-



BAREVNÝ, ale přehledný štít přístrojů je věci vkusu.

hé straně vyvolává sympatie, když má zkušený řidič jistotu, že testuje standardní neupravené vozidlo. Na druhé straně si žádá, stejně jako kupující, více pozornosti. Alespoň ložisko hřídele volantu by mělo být vyměněno...

A nelze přejít bez povšimnutí tříletou záruční dobu: pokud jde o nastavení režimu řazení převodů, musíme jen pochválit. Ve srovnání s posledním testem, v němž se srovnávaly převodovky, jde o agilnější systém, převodovka rychleji podřazuje do svahu, čímž se lépe využívá pohybové energie, otáčkoměr ale zůstává stále v zeleném poli. Rovněž spojka pracuje tentokrát bez škubání a prokluzu. Přece jen jeden nedostatek: při akceleraci přeskakuje automat při nízkých rychlostech až o tři stupně, při vyšších rychlostech již řadí sekvenčně. I v těchto režimech jízdy by si mohl dovolit „přeskakovat“, a tím zamezit přerušování výkonu. Řazení v rozsahové převodovce šlo u testovacího vozu lépe než u vozidel zkoušených v rámci srovnávacího testu automatizovaných převodovek.

Dlouhý stálý převod má vliv na delší proklouznutí spojky. Manuální řazení je vyloženo nutné, jedeme-li po „okreskách“, kdy zůstává zhruba při rychlosti 70 km/h zařazen jedenáctý rychlostní stupeň. Přitom by měl Cursor 10 dostatek „páry“ při otáčkách 1000/min – navzdory 40 tunové soupravě – uhnět na dvanáctý stupeň.

Když se řidič nechce spokojit s činností

„automatu“, může sáhnout na sdruženou páčku pro ruční řazení rychlostí a obsluhu retardéru (pokud je k dispozici). Můžeme, jako kritičtí zkušební jezdci opakovaně upozornit na odlehle umístění ovladače předvolby řazení. Nevhodné umístění ruší především při změně směru jízdy, ale i při aktivování manuálního a samočinného režimu.

VYSPĚLÁ PODVOZKOVÁ TECHNIKA SEKT ZA CENU MINERÁLKY

Precizně se podařilo nastavit podvozek. Eco Stralis se může pyšnit vysokým komfortem odpružení při každém zatížení a rovněž pevným podvozkem, který velmi dobře zprostředkovává styk s vozovkou. Odpérování vozidla a budky je velmi dobře sladěno. Jedině na velmi špatných cestách s krátkými terénními vlnami zadní náprava, navzdory „ECAS“, lehce rezonuje. Řízení je příjemné, jde lehce a nabízí vysokou přesnost.

Zřejmě si nezvykneme na brzdový pedál, který i pro zpomalení částečně naložené soupravy vyžaduje velkou sílu. Dobře, že Eco Stralis může být sériově vybaven retardérem, což současně s výkonnou turbomotorovou brzdou dále zvyšuje jízdní komfort. Pokud se Iveco drží definované tolerance tempomat 5 km, potom při nízkých otáčkách motoru je pochopitelně výkon motorové brzdy minimální a Iveco by bez zabudovaného retardéru snadno překročilo nastavenou rychlost. Tedy s retardérem a rovněž s integrovaným brzdovým managementem stoupá cestovní rychlost a s nákladem je nadspotřeba jen minimální. Při provozní hmotnosti 7,2 t patří Stralis tak jako tak k lehkým atletům a pár kilogramů retardéru zvládne bez problémů. >>>



ROZSAH seřízení sedadla řidiče vyhovuje normálním postavám.



VNĚJŠÍ SCHRÁNKY jsou skrovné.



PO SCHŮDCÍCH dosáhne řidič dobře na své pracovní místo.



HODNOCENÍ MOTORU

- +** V nastavení „Eco“ je úsporný s příznivým rozmezím otáček. V současné interpretaci dostatečně výkonný s vysokým točivým momentem.
- Pod plným plynem je poměrně hluchý – v běžném provozu však tvoří normální hlukovou kulisu.

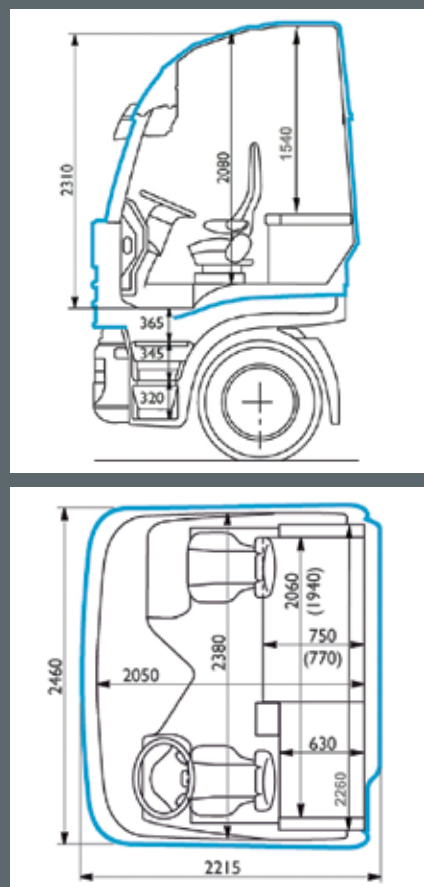
MŘÍŽKA CHLADIČE by mohla být širší, ale okno lze dobře čistit.



HORNÍ SCHRÁNKY by mohly objemově vyhovovat, lednice zcela postačuje.



ROZMĚRY BUDKY



IVECO ECO STRALIS je dostatečně komfortně vybaven.

S chutí do života

» Pokračování ze strany 13

V zásadě je Iveco přehledné, pochvalu zaslouží elektrické nastavování všech vnějších zrcátek. Jen hlavní zpětné zrcátko nám připadá poněkud malé. Nízko umístěné světlínky v podobě střílny nepůsobí nejlépe.

S výjimkou silného projevu života při rozjezdu z nízkých otáček poskytuje Stralis klidnou jízdu prakticky nerušnou aerodynamickým hlukem. Samočinná klimatizace funguje bez reklamací, drží klidně nastavenou teplotu a nevytváří žádný nepříjemný průvan.

Mezitím najíždějí prototypy své kilometry. Výsledky by se měly projevit v příštím roce. Navzdory stejné základní stavbě vozidla se očekává zcela nový interiér. K minulosti byl měl patřit lepič volant, ponuré sedé čalounění a průhled z tvrdého plastu. V každém případě bude mít motor o jeden litr větší objem a 353 kW (480 k). Tím Stralis ucpe poslední malou díru v motorech „velké sedmy“ při posuzování zdvihových objemů. Přesto může uživatel ještě se současným modelem dobře žít. Nenajde se lepší vybava za tak málo peněz. Test to jednoznačně dokazuje. **GG**

CO ŘÍKÁ SERVISNÍ TECHNIK

A pádí a pádí a pádí

O značení motoru Marathon u vozidla Eco Stralis by se hodilo lépe než Cursor – což latinsky je asi tolik co „závodník“. Při servisním intervalu 150 000 km to totiž znamená pro německo-italský vůz zajíždět do dílny jednou za rok. Optimalizace motoru a elektronického vybavení přispěla k tomu, že tyto kilometry běžně najede bez problémů, jak mohou potvrdit uživatelé. Ani výměny oleje v převodovce a zadní nápravě po 450 000 km nejsou výjimečné, stejně tak jako životnost spojky 800 000 km v případě automatizované převodovky AS-Tronic (standard u Eco Stralis). Skutečnost, že Iveco nyní poskytuje záruku prodlouženou o jeden rok (celkem 3 roky), je další plus. K tomu je velmi výhodná smlouva na Full-Service během čtvrtého roku života vozu za 299 euro. Podvozek je s výjimkou předních nábojů s olejovou náplní bezúdržbový. Při výměně motorového

oleje není nutné odstraňovat žádné krycí prvky. Velký vzduchový čistič se nechá pohodlně zevnitř vyměnit. Pneumatické ovládání spojky rovněž nevyžaduje žádnou obsluhu. Rozličné menu palubního počítače s integrovaným diagnostickým systémem zkouší všechny důležité provozní kapaliny. Vyplatí se prostudovat návod k obsluze a seznámit se důkladně s obsluhou vozidla. V případě, že jsou na voze umístěny boční spoilery, zhorší se přístup k akumulátorovým bateriím a k náhradnímu kolu na jízdní straně. Vhodně jsou umístěny zajišťovací klíny, přípojka k tlakovému vzduchu a patrona vysoušeče vzduchu. Odklápecí světlomety usnadňují výměnu žárovek H7. Od okamžiku, kdy Iveco přepracovalo elektrický rozvod, pyšní se Stralis vysokou spolehlivostí. S výjimkou dražšího variabilního turbodmychadla jsou ceny náhradních dílů na značkové úrovni.



KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Relativně malá kabina nabízí 1000 litrů úložného objemu. Vzhledem k velkému zaoblení střechy a krátké délce kabiny je prostor pro pohyb omezen. Možnost nastavení sedadla a volantu je pro většinu populace dostačující. Volant je však položen nízko a neumožňuje dostatečný rozsah seřízení náklonu. Velikost

lůžek záleží na druhu budky (u testovaného vozu nahoře 1900 x 600/800, dole 2180 x 630/750). Variabilní interiér byl vybaven vícedílnou matrací. Místo se vytvoří překlopením lůžka do vertikální polohy. Dvě bodovky nad lůžky, spodní osvětlení a dvě bodovky v protislunečních clonách tvoří dostatečné vnitřní

osvětlení. U ostrého červeného nočního světla chybí možnost tlumení.

Dálková i tlumená světla jsou bez výhrad, a to i v případě, kdy se nejedná o xenonové světlomety. Vzorné kožené čalounění by se dalo vylepšit nahrazením sedacích ploch a vnitřních částí opěradel látkou, která nevyvolává pocení.



„PŘESTAVBA“ INTERIÉRU – lůžko se skládacími matracemi.

POLÍČKY

Délka x šířka (cm)

Nad dveřmi.....75 x 9
U dolního lůžka.....42 x 43
Nahoře nad přístrojovou deskou trojúhelníková polička (40 x 18) včetně dvojitého držáku na šálky. Psací podložka se dvěma držáky na šálky a základací polička na chladničku (za příplatek); zásuvka 12 V u spodního lůžka a vpravo na přístrojové desce; zásuvka 24 V (zapalovač); háček na šaty. Čtyři jímky DIN, obsluha rádia prostřednictvím multifunkčního volantu, čtecí lampička u spodního lůžka. Malý obslužný počítač pro světlo, topení, klimatizace, atd. u spodního lůžka. Malé odkládací prostory v přístrojové desce, v obložení dveří a rovněž pod sedadly. Elektrické otvírání vnějších schránek.



VÝSTUP do lůžkové prohlubně.

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)

Nad oknem, uprostřed, otevřená.....149,0
Nad oknem, otevřená, vpravo.....93,6
Nad oknem, víko, osvětlení, vlevo.....63,7
Nad oknem, víko osvětlení, střed.....103,3
Nad oknem, víko osvětlení, vpravo.....63,7
Chladnička, vysouvací (za příplatek).....14,9
Zásuvka, pod lůžkem.....61,1
Schránka na rukavice.....7,4
Polička, vpravo pod lůžkem.....50,4
Dveřní schránka velká vpravo i vlevo... každá 4,8
Dveřní schránka malá vpravo i vlevo... každá 3,0
Pod sedadly, vpravo i vlevo..... každá 5,0
Vnější schránka, vlevo, nahoře.....153,7
Vnější schránka, vpravo, nahoře.....121,6
Vnější schránka, vlevo, dole.....52,0
Vnější schránka, vpravo, dole.....52,0



ZAHNUTÍ přístrojové desky ubírá prostor.

33. ročník mezinárodní konference Nekonvenční zdroje elektrické energie

Na odborném setkání se můžete setkat s těmito tématy:

- elektrochemické zdroje proudu, kombinované systémy
- nejnovější trendy alternativních a obnovitelných zdrojů elektrické energie
- zkušebnictví, bezpečnost a ekologie
- prezentace výrobců dodávající techniku pro průmysl v oblasti zdrojů elektrické energie
- bohatý doprovodný program
- příspěvky z primárního i aplikovaného výzkumu

Partneři konference:

MEGA a.s.

Phoenix-Zeppelin, spol. s r.o.

UNIS a.s.

PHOENIX CONTACT s.r.o.

SIGMA-ALDRICH s. r.o.

Mediální partneři:

TZB Info

Technický týdeník

Pro-energy magazín

Brno Business

Technika a Trh

Více informací naleznete na webu www.nzee.cz



NZEE

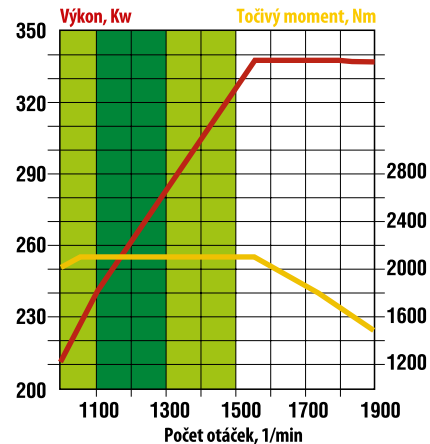
TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA



SÉRIOVÁ VÝBAVA: elektr. vyklápěcí čerpadlo.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec s přeplňováním, VGT (variabilní geometrie lopatek turbodmychadla), chlazení pnicího vzduchu a regulace pnicího tlaku, čtyři ventily ve válci, likvidace škodlivých emisí systémem SCR s elektronickým řízením vstříku AdBlue, osmiděrové trysky, emisní třída EEV
TypIveco Cursor 10 S46
Zdvihový objem10 308 cm³
Vrtání x zdvih125 x 140 mm
Kompresní poměr18,1 : 1
VstřikováníČerpadlo - tryska (max. 2000 bar), EDC
Jmenovitý výkon460 k (338 kW) při 1550-2100/min⁻¹
Max. točivý moment2100 N.m při 1050-1550/min⁻¹



Úměrně k relativně malému objemu motoru poskytuje Cursor 10 příznivý průběh točivého momentu. Hodnotu 2100 N.m dosahuje již při otáčkách 1050 1/min. Skutečnost, že výkonová křivka drží maximum ještě při otáčkách 2100 1/min je pouze papírový údaj. Motor jede nejlépe v zeleném poli (1000 až 1500 1/min) a velmi zřídka překračuje 1700 1/min.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
 Jednokotoučová suchá, průměr 430 mm, automatizovaná elektroneumaticky ovládaná MFZ 430 ZF-Sachs
Převodovka
Eurotronic, synchronizovaná třístupňová základní (ZF 12 AS 2330 TD), rozsahová a dělicí převodovka, 12 rychlostních stupňů vpřed, dvě zpětné rychlosti, retardér ZF-Intarder
Rozsah řazení
Příživý převod: -
Rychlostní stupně: 15,86/12,33/9,57/7,44/5,87/4,57/3,47/2,70/2,10/1,63/1,29/1,00
Zpětné rychlostní stupně: 14,86/11,41
Stálý převod: i=2,64 (doporučení Iveca)

PODVOZEK

Vpředu: Tuhá náprava Iveco 5876, jednolostová parabolická pera s příčným zkruťným stabilizátorem
Vzadu: Hypoidní náprava s jednoduchým převodem Arvin Meritor MS13-175, čtyř měchové vzduchové pružiny, teleskopické tlumiče pérování, stabilizátor, závěr diferenciálu (standard)
Pneumatiky: (v testu): 315/70 R 22.5 Michelin Savergreen
Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 z hliníkové slitiny, standard: 9.00 x 22.5 ocelové



„OVLADAČ“ cizího spouštění“ na hlavě válců.

BRZDY

Vpředu: Dvouokruhové vzduchové kotoučové, EBS
Vzadu: Kotoučové, EBS
 ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdného tlaku prostřednictvím EBS, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola
Motorová brzdaTurbobrzda (282 kW/384 k)
RetardérZF Intarder (na přání)

ŘÍZENÍ

TypMaticové kulíkové hydraulické
Převodový poměr17,0 – 20,0 : 1
Průměr věnce volantu470 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátory2 x 12 V 220 A.h
Alternátorstřídavý proud 28 V/90 A (2520 W)
Spouštěč5,5 kW
SvětlometyH7-potkávací/H4-dálkové

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav3610 mm
D x Š x V6070 x 2550 x 3765 mm
Provozní hmotnost7200 kg

NÁPLNĚ

Motorový olej27,0l (včetně čističe)
Palivová nádrž400 l nafta, 55 l AdBlue
Chladicí kapalina40,0 l
Olej v zadní nápravě18,5 l
Převodový olej12,0 l

CENY

Základní cena Eco Stralis 440 S 46 TP126 900
Cena testovaného vozu158 500
Standardní/příplatková výbava

Vysoká střecha/bez vysoké střechy.....✓/-1000
 Kontrola tlaku v pneumatikách/bez.....✓/-310
 Střešní a boční spoiler/bez.....✓/-1080
 CD rádio s dálkovým ovládním/bez.....✓/-460
 Samočinné hlášení o zatížení náprav/bez.....✓/-130
 EBS/bez.....✓/-380
 Optimalizované pneumatiky s ohledem na odpor valení/bez.....✓/-310
 Funkční paket (kovaná kola z lehké slitiny, hliníkový zásobník stlačeného vzduchu, nahr. snímač tlaku vzduchu pérování z. n., vyhřívání 100litrová nádrž AdBlue, 1090 litrová palivová nádrž z lehké slitiny✓/3200
 Řadič automatika/retardér/ASR.....✓/5390 / 9.10
 Přídavná motorová brzda/Hillholder/závěr diferenciálu✓/✓/✓
 Bezpečnostní paket (inteligentní tempomat a hlídač jízdního pruhu).....4800
 Euro 5-EEV/Aeropaket.....✓/✓
 Komfortní paket (přídavné topení, samočinná klimatizace, loketní opěry, chladnička, centrální zamykání s dálkovým ovládním.....3800
 Kožené čalounění (sedadla + volant)1310
 Sedadlo řidiče/spolujezdce „Luxus“ (vyhřívání)✓/190
 Elektricky ovládané střešní okno✓
 Vnější zpětná zrcátka vyhřívání, elektricky ovládaná/airbag✓/✓
 Přídavná klimatizace/přídavné vzduchové topení.....X/1750
 Flotilový Management System1000
 Xenonové světlomety/přídavné světlomety (mlhové/dálkové)X/330

✓ = sériová výbava X = nedodává se

KONKURENTI



DAF XF105.460 Space Cab
 Motor60
 Převodovka35
 Jízdní vlastnosti45
 Kabina96
 Hospodárnost87
Bodů celkem **323**
Známka **uspokojivý**



RENAULT PREMIUM 460 OPTIFUEL
 Motor59
 Převodovka36
 Jízdní vlastnosti45
 Kabina90
 Hospodárnost94
Bodů celkem **324**
Známka **dobrý**



MAN TGX 18.440 EFFICIENT LINE
 Motor59
 Převodovka36
 Jízdní vlastnosti46
 Kabina96
 Hospodárnost96
Bodů celkem **338**
Známka **velmi dobrý**



MERCEDES ACTROS 1844L
 Motor62
 Převodovka37
 Jízdní vlastnosti45
 Kabina94
 Hospodárnost96
Bodů celkem **334**
Známka **velmi dobrý**

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Žádný vůz pro zábavu

Stralis má výkonné brzdy, dobrý podvozek, přesné řízení a nechá se s ním pěkně jezdit. Jako Eco je ovšem tak dalece naprogramován na úspornou jízdu, že radost z jízdy zůstává stranou, také mnohé vedlejší hluky nejsou příjemné.



ECO STRALIS

Design.....★★★★★
 Temperament.....★★★★★
 Ovládání.....★★★★★
 Pohodlí.....★★★★★
 Image.....★★★★★
Celkem **★★★★★**

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

TRUCKER SOUČET



Úsporný, žádný jízdní paket
 Koncept vozidla Eco Stralis jako úsporného vozu se zdaří. Ve spotřebě se projevuje jako dokonalý skrbík. Důsledek strategie, resp. managementu

hnacího řetězce, je skutečnost, že Iveco ztratilo temperament, nepomohlo ani 10 k navíc. Co hovoří pro Eco Stralis, je jeho bohatá výbava za cenu odpovídající podmínkám trhu.

NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA - RYCHLOSTI - POROVNÁNÍ

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 nesoriozního 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
Eco Stralis 440S46 EEV	31,3	40,8	49,8	55,4
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s) *2	60-70	60-80	60-85	
Eco Stralis 440S46 EEV	10,7	14,5	21,4	
Nejlepší 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
Eco Stralis	52	63	63	XX/XX
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56/57
	Z kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Eco Stralis	65	66	63	
Nejlepší vůz v testu *2	62	62	60	

*2: Scania New R 480

HODNOCENÍ

MOTOR	JÍZDNÍ VLASTNOSTI
Rozjezdová charakteristika8	Řízení.....10
Průběh výkonu9	Výkon brzd.....9
Využ. rozsah otáček9	Čitlivost brzd8
Výkon motorové brzdy9	Průjezd zatáček9
AGB/tempomat9	Pérování9
Elektrická integrace8	dosažené body:45
Hluk8	(max. počet bodů50)
dosažené body:60	
(max. počet bodů70)	

- + silný záběr, dále klidný běh; široký rozsah použitelných otáček
- větší důraz na výkon než na moment; při akceleraci hluchý
- + velmi dobrý kontakt s vozovkou s lehkým a přitom přesným řízením
- brzdy působí až při vyvinutí značné síly na pedál (při jakémkoliv zatížení soupravy)

PŘEVODOVKA

Obsluha9	Prostor pro řidiče9
Automatizace9	Nastavení volantu8
Odstupňování9	Přístrojová deska8
Celkový převod9	Obsluha/ergonomie8
dosažené body:36	Větrání / topení9
(max. počet bodů40)	Poličky/schránky9
+ Strategie řazení a motorová charakteristika jsou optimalizovány pro nízkou spotřebu; akceptovatelná rychlost řazení; řadič komfort a nastavení spojky jsou dobré	Výhled / zrcátka9
	Prostor/obytný komfort8
	Lůžka9
	Sériová výbava9
	Pérování9
	dosažené body:95
	(max. počet bodů110)

- + dostatečná výška, velmi dobrý výhled; akceptovatelný výběr a kvalita materiálu
- Pro dlouhý stálý převod jede po okresech na 11. stupni; uvolněný hřídél volantu; ovládací prvky nejsou v dobrém dosahu řidiče
- velké zaoblení střechy, a proto zmenšený vnitřní prostor přestavě sedadla

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM (max. 270) **236**

INDEX HOSPODÁRNOSTI

Průměrná rychlost
 (2 x spotřeba) + 0,25 x poh. hmotnost (kg/100)

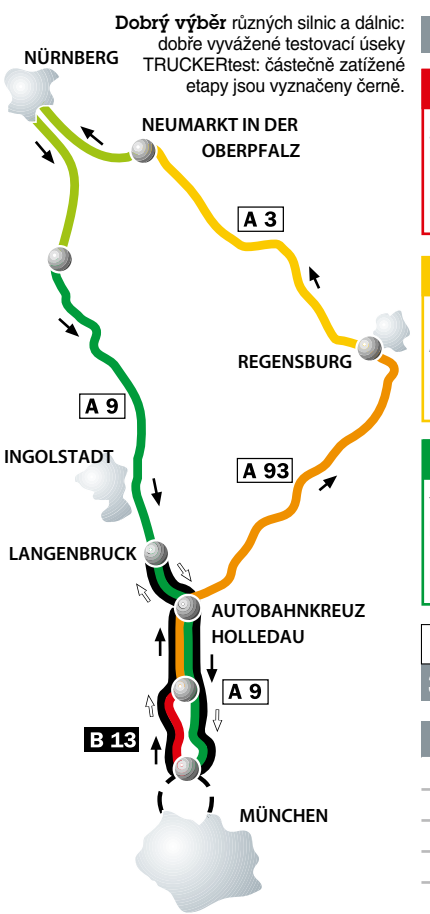
Body **330**

Hodnocení **velmi dobrý**

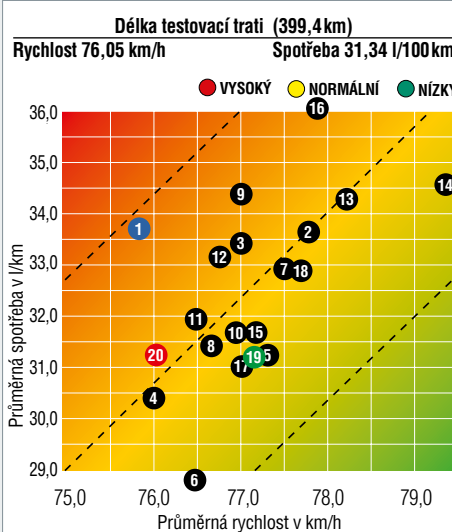


TESTOVACÍ vozidlo Iveco Eco Stralis 460 s referenčním vozem TRUCKER.

SPOTŘEBA A RYCHLOST



POROVNÁNÍ SPOTŘEBY



- DAF XF105.460 EEV (souprava BDF, test bez referenčního vozidla)
- DAF XF105.510 E5
- Iveco Stralis 440 S 56 E5
- MAN TGX 18.440 XLX EEV
- MAN TGX 18.440 XLX EEV
- MAN 440 Efficient Line
- MAN TGX 18.480 XXL EEV
- Mercedes Actros 1841 EEV
- Mercedes Actros 1844 EEV
- Mercedes Actros 1855 E5
- Renault Premium 460 EEV
- Scania R 420 E5
- Scania R 480 E5
- Scania R 620 E5
- Scania R 730 EEV
- Volvo FH16-700 E5
- Iveco Eco Stralis 440 S 46 EEV
- MAN TGX 18.400 XLX EEV
- MAN 440 Efficient Line
- Mercedes Actros 1841 EEV
- Mercedes Actros 1855 E5
- Renault Magnum 520 EEV
- Scania R 480 E5
- Scania R 620 E5
- Volvo FH500 EEV

ETAPY

1. ETAPA	2. ETAPA
Silnice 1. třídy střední..... 38,7 km B13 Fahrenzhausen – Langenbruck l/100km: 38,0 km/h: 56,7	Středně těžká dálnice..... 76,6 km A9 Langenbruck – A93 Rejno l/100km: 33,7 km/h: 84,0
3. ETAPA	4. ETAPA
Dálnice střední + 81,7 km A3 Rejno – A6 Altdorf l/100km: 33,4 km/h: 82,8	Lehká dálnice..... 103,7 km A6 Altdorf – A9 Langenbruck l/100km: 28,2 km/h: 85,7
5. ETAPA	ČÁST. NÁKLAD (87)
Těžká okresní silnice..... 42,4 km B300 Langenbruck – B13 Fahrenzhausen l/100km: 36,8 km/h: 58,7	B13 Lohhof – A9 Allersh. – A9 Pfaffenh. A9 Neufahrn – A92 Lohhof..... 56,3 km l/100km: 23,4 km/h: 76,1

CELKOVÁ DÉLKA TESTOVACÍ TRATĚ **399,4 km**
31,3 l/100 km **76,1 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	1,00 min	11 při 1280 min ⁻¹	70 km/h	85* km/h
2	Stoupání Holledau A9	1,77 min	11 při 1150 min ⁻¹	63 km/h	85* km/h
3	max. 8%, 0,8 km	1,01 min	8 při 1800 min ⁻¹	10* km/h	46 km/h
4	Kindinger Berg A9	3,44 min	11 při 1250 min ⁻¹	68 km/h	85 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při přev. stanovených počátečních rychlostech