



Palácová *revo*





luce

Hodina pravdy: nový Actros GigaSpace v testu kabin. Nechá hvězda **své největší soupeře** MAN a Scania ve stínu? »»



© Karel Seřma



MAN Při hodnocení volantu a rozsahu nastavení sedadla nabízí TGX méně než konkurenti. Přesto si každý řidič najde patřičnou polohu.

Ovladatelnost prvků přilehlého přístrojového panelu je vyvážena velkou volností pohybu v kabině. MAN působí střizlivě a věcně ve srovnání s druhými testovanými vozy. Pro ovládací prvky řadičské konzoly (jízdní režim, parkovací brzda, ovladač oken) by se našlo umístění na přístrojové desce. Potom by bylo více místa uprostřed.



Multifunkční volant s omezenou ergonomií



Přehledná klávesnice spínačů



Střízlivé přístroje v chromovaných trámečcích



Obstojné nastupování do kabiny XXL



Hravý knoflík Start-Stopp



Přístroje á la S-Klasse



Poněkud nadměrně přetížený multifunkční volant

PRÁCE

Nový Actros GigaSpace působí mohutným dojmem. Kompaktní, vysoce narostlý a štíhlý degraduje v triu především ne zcela malého konkurenta v podobě typu MAN TGX s budkou XXL. Optický dojem je potvrzen o 20 cm větší výškou.

Scania nezaostává. Nejen širokými předními pneumatikami působí mohutně a podsaditě, dosahuje dokonce takřka stejné výšky jako Actros. Je ovšem zřejmé, že posuzovat trio podle vnějšího vzhledu nestačí. Leda že by velká výška Actrosu nepřinesla řidiči žádnou výhodu. Vzhledem k zachování rovné podlahy je budka postavena poněkud vysoko nad rámem. Scania je uvnitř

menší, než by se dalo předpokládat podle masivní budky.

Vstup. Jasně, nejpohodlnější vstup do kabiny nabízí Scania. Díky vyhraněnému motorovému tunelu je podlaha položená níže, čemuž odpovídá i nižší nástupní hrana vozidla. Tomu přizpůsobili švédští konstruktéři i nástupní schůdky, jejichž počet omezili na tři. Řidič tak může pohodlněji nastupovat takřka bez nutnosti používat boční rukojeti.

Zcela opačně řešil nástup Mercedes: stejně jako u předchůdce vedou do kabiny čtyři schůdky. Řidič absolvuje vždy takřka kolmý výstup – vysoce ceněnou alpskou disciplínu. Jestliže byste chtěli nastoupit do vozu

s aktovkou v ruce, zjistili byste, jak vysoko je umístěná podlaha, pod jejíž rovnou plochou je ukryt mohutný motor Euro VI.

MAN JDE ČASTO ZLATOU STŘEDNÍ CESTOU

Stejně jako u řady jiných konstrukčních celků, drží se MAN i ve stavbě budek zlaté střední cesty. Motorový tunel s převýšením pouhých 10 centimetrů takřka nepostřehneme. K tomu je třeba připočíst absenci horského šplhání, přičemž uvnitř je přesto dostatečná výška i pro obry. Schůdky překoná řidič mnichovského vozu lehce.

Pracoviště řidiče. Vycházíme z předpokladu, že správný řidič stráví za volantem deset

hodin denně. V tomto ohledu je překvapivě inovovaná Scania, navzdory staré koncepci, posuzovaná skvěle. Hodnotíme-li komfort obsluhy a možnosti nastavení sedadla a volantu, představuje stará koncepce podařené řešení. Nastupování i vystupování, stejně jako posaz za volantem, jsou díky zvolené ergonomii velmi pohodlné.

Mercedes se snaží o co nejluxusnější řešení. Navzdory podobným hodnotám jako u Scanie nezískáme z interiéru tak perfektní dojem jako u švédského produktu. Na tomto místě je vhodné konstatovat, že oba výrobci přistupovali k řešení s rozdílnou filozofií. U Scanie je řidič součástí vozidla, což

Mercedes Ve srovnání se současným provedením nabízí nový Actros zřetelně zvětšený rozsah nastavení sedadel a volantů. Nové ovládání systému Powershift připomíná jednoznačně Scanii. Ve snaze umístit k rukám řidiče co nejvíce funkcí, vyšlo jich v konečném řešení na volantu přespříliš. Přesto volant padne lépe do ruky a je přehlednější než u vozu MAN. Ovládání systému Start-Stop je nepřesvědčivý figl. Velmi dobře je vyřešeno sedadlo u verze GigaSpace. Je komfortní a snadno nastavitelné.



Scania Přes veškeré snahy tvůrců soutěžících vozidel, zůstává „R“ v hodnocení místa řidiče a nastupování do vozu normou. Multifunkční volant nabízí optimální řešení. Ovládání retardéru a systému Opticruise je promyšlené. Seřizování sedadel a volantů je nepopíratelně velkorysé. Řidič se cítí jako srostlý s vozidlem. Ovladače mohou působit zastaralým dojmem, nechají se ale dobře obsluhovat. Přístroje a informační systém jsou dobré.



Extrémně vysoký výstup čtyřmi schody



Optimálně uspořádaný multifunkční volant



Jasně nástroje



Scania nabízí nejschůdnější nástup do vozidla

ostatně souvisí i s podlahovým tunelem, zatímco u Mercedesu si řidič zachovává svojí identitu a z jeho pozice získává lepší výhled. Řidič typu MAN je rovněž méně součástí celku. Trůní v pohodlném křesle v klimatizovaném prostředí – samozřejmě za příplatek.

Stejně jako je výborně hodnocená Scania, zaslouží si uznání i Actros. Podařilo se zde dobře vyřešit komfortní sedadlo s jednoduchou obslužnou mechanikou v sériové verzi, a to jak u budky BigSpace, tak i GigaSpace. Oddělení ovladačů vlevo a vpravo vedle sedadla je pro řidiče příjemnější. Jediný nedostatek spatřujeme v nízkém opěradle. U vytáhlých postav by

při nečekané srážce znamenala příliš tvrdý náraz do vazů.

Obecně lze konstatovat, že jak u Scanie, tak u Mercedesu najde řidič možnost individuálního přizpůsobení pro svoji postavu. U vozu ze stáje MAN by neuškodilo ještě o stupínek zvětšit úhel nastavení volantů. U všech členů testovacího tria je třeba vyhovět nejrozumnějším potřebám řidičů. Přístup jednotlivých tvůrců, jak jsme uvedli, je různý. Vozidlo z Mnichova svým vnitřním uspořádáním nabízí maximální prostor pro volný pohyb osádky.

Jinak je tomu u Scanie, kde si řidič musí pro jízdu nejprve dobýt místo za volantem resp. za tvarovaným přístrojovým panelem. Přitom má všechno

perfektně po ruce. Tlačítka ne zcela logicky umístěné volič páky musí speciálně nováček nejdříve nastudovat. V tomto ohledu je Mercedes perfektně vyřešen. Vše je umístěno tam, kde to řidič instinktivně očekává. Přemístění řadičích konzol vpravo od sedla řidiče je zdařilé.

Stuttgartští inženýři posílali po konstruktérech ze Södertelje. Z ovladače jízdního režimu však řidič v noci neodečte zřetelně příslušný signál. V tomto hodnocení je stařešina cechu o prsa vpředu. Konvexní otočný přepínač dá jasně na srozuměnou, jaká poloha je v daném okamžiku aretována. Rovněž multifunkční volant typu R je znamenitě vyřešen.

Neobsahuje sice tolik ovladačů jako volant Mercedesu, nicméně všechny důležité povoly může řidič hravě prostřednictvím volantů udělit. Volant Mercedesu, vypůjčený ze stejného domu, září v luxusním kočáru a k seznámení s funkcemi je vhodné prostudovat návod k obsluze.

STAŘEŠINA CECHU SCANIA UDÁVÁ TÓN

Nejméně přesvědčivou koncepcí obslužného systému nabízí MAN. Umístění volič páky řazení a programové předvolby na jiném místě (na konzole vpravo vedle sedadla) je nesmyslné. V tomto ohledu existu- >>>



MAN U typu TGA se výrobce zaměřil na téma život a bydlení. Odkládací prostory jsou se svými 600 l menší než u konkurence – proto nabízí vnitřní prostor kabiny MAN více místa pro pohyb. Umístění odkládacích schránek pod lůžko si vyžaduje přepracování. Chladnička nezajede celá pod postel a překáží. Nabízí se možnost umístit lahve vpředu. Předností jsou proti tomu vhodně rozložená odkládací místa. Zaklapávací systém u chladničky není dobře vyřešen. Umístění stolu před spolujezdce by bylo lepším řešením. Ve vozidle je dostatek držáků a prohlubní pro umístění tekutin. I ve dveřích najdeme držák lahví.



Dobrý průchod díky rovnému nástrojovému panelu



Druhé největší vnější schránky patří u verze XXL k sériové výbavě. Do chladicí přihrádky se vejdou na stojato tři PET-lahve.



GigaSpace nabízí „Giga“ vnější schránky. Zavazadla a přepravka s nápoji se hravě vejdou dovnitř.



Praktické, ale poněkud filigránské zásuvky

BYDLENÍ

je celá řada vhodnějších řešení zahrnujících přemístění některých ovládacích prvků a příruční schránky. Mnichovští by mohli příruční schránku umístit vpravo vedle sedadla řidiče.

U VOLANTU MAN JE MOŽNÁ CHYBNÁ OBSLUHA

Také multifunkční volant nemusí být „ušit“ nejlépe. Klávesy jsou v našem případě sice velké, ale přesto málo přehledné. Nehledě na to, že řidič, jehož ruce jsou v typické poloze „za deset minut dvě“, může často nechtěně přesunout buď tempomat, nebo nastavit rádio silněji či slaběji.

Odkládací prostory. Až dosud platilo „Oldie but Goodie“. Scania nabízí dokonce lep-

ší obslužnou koncepci než nový Actros. Když se řidiči líbí sedět hodně vzadu, může se cítit jako hradní pán.

Hovoříme-li na téma odkládací prostory, může konečně hvězda hrát svoji zářivou roli. Odhlédneme-li od skutečnosti, že Actros nabízí nejvíce místa pro uložení věcí, jsou jeho zavazadlové prostory a schránky smysluplně rozmístěny. Pod lůžkem je ve tvaru krychle nachystán objemný „zavazadelník“. Obě vnější schránky jsou přístupné zevnitř a opatřené těsným krytem. Jen Actros nabízí nosič tří polyetylenových lahví. Někomu se může zástoba hodit. V celkovém uspořádání interiéru ukazuje, co vše je možné uvnitř umístit.

Rovněž schránky nad čelním sklem jsou objemné, nad místem určeným pro spolujezdce zůstávají v ústraní. Rovněž Scania nabízí mnoho odkládacích prostorů. V tomto ohledu snese srovnání s Actrosem, který poskytuje navíc větší volnost pohybu. Chytřá myšlenka: u Švéda je odnímatelná podlaha u schránek nad čelním oknem. Tam lze kupř. uložit kávovar na stojato. Mercedes poskytuje „vario podlahu“ u střední schránky.

Méně překvapení nabízí MAN. Odkládací prostory pod lůžkem působí neuspořádaně. Místo pro uložení věcí je omezeno mohutnou schránkou se vzduchovým filtrem. Prostor je tak nevýhodně zmenšen. Naproti tomu kabi-

MERCEDES UKAZUJE MODERNÍ KONCEPT

na působí vzdušným dojmem. Proč některý z výrobců nenabízí horní sklápěcí lůžko, zůstává záhadou. Tím by se v každém případě zlepšil prostorový dojem interiéru. Pro řidiče, který dole odpočívá (a využívá horní lůžko pro uložení věcí), by byla dodatečná pozice horního lůžka přijatelným kompromisem.

HLINÍKOVÁ A KARBONOVÁ OPTIKA JE LEPŠÍ NEŽ DŘEVĚNÝ DEKOR

Průchod obývánkem. Začneme u značky MAN: chladnička se svými třemi přihrádkami pro

Mercedes U nového typu Mercedes Actros najdeme nejlepší kompromis mezi životním prostředím a odkládacími prostory. Mercedes důsledně využil zákonem stanovené rozměry. Podlaha je ovšem umístěna velmi vysoko. Kromě hladkých políček jsou objemné odkládací prostory a schránky dobře rozděleny. Navíc, stejně jako u současného provedení, jsou k dispozici koše na papír, přihrádky na doklady a variabilní odkládací políčky. Odvážnou myšlenkou jsou velké schránky pod lůžkem. Zde našla místo i velká chladnička s oddělenou přihrádkou na zeleninu.



Scania Typ R působí zvenku dokonce větším dojmem než MAN – uvnitř je však menší. Horní lůžko vyčnívá do prostoru, dolní lůžko nepřekáží jen při „jízdní“ poloze. Vysunování lze provést jen při sedadlech posunutých dopředu. K tomu patří 15 cm tlustá matrace bez pružného jádra. Se zhruba 1000 litry odkládacích prostorů dosahuje Scania takřka hodnot nového Actrosu. Vůz má zřetelně malou kabinu. Přesto se může i podsaditý řidič volně pohybovat. Nicméně Scania nabízí promyšlenou koncepci osvětlení, důmyslný odklápací stůl vpravo a dostatečně velké (za příplatek) vnější schránky.



Ve srovnání s ostatními je kabina Scanie nejmenší



Rovněž obě vnější schránky Scanie pojmu testovací cestovní zavazadlo. Chladnička s nepříliš elegantním plastem.



velké lahve je dobrou myšlenkou. Ještě lepší by bylo, kdyby celé zařízení zajelo pod lůžko. Kvalitou splňuje vůz z Mnichova všechna očekávání.

Působí ušlechtilé. Hliníkové a karbonové oslnění rází technickou linií. Zkondenzovaná voda a volně ložené kabely v horních schránkách nepůsobí právě přesvědčivě. Pro praváky je vpravo umístěný ovladač pro nastavení volantu nevýhodný. Pravá ruka by chtěla především sklopit volant, což je u Scanie vyřešeno ovladačem vlevo na sloupku řízení. V tomto ohledu je Mercedes ve výhodě. Zde je dole v prostoru nohou umístěno tlačítko á la Volvo – přičemž „originální“ pedál je lepší...

Při průchodu se ukazuje rovněž výhodné malé horní okno v kabině XXL: řidič může ráno z horního lůžka určovat polohu. Je dobré, že všechny závěsy nepropouštějí světlo. U Mercedesu zůstává ve výšce B sloupku stále malá šterbina u stěny kabiny, kudy proniká světlo.

U lůžek vozidla MAN chybí odkládací místo – síť u spodního lůžka lze posuzovat jako nouzové řešení – což platí i o Scanii. Pochvalu zaslouží pružinová podpora mechanismu horního přestavitelného lůžka TGX. Nevýžaduje od řidiče velké úsilí. Toto je u Scanie s přídavným zajišťovacím mechanismem po vzoru zámků pásů nepoddané. Překvapivě výkonné v Mni-

chovanovi je reprodukční zařízení. Hluboké basy bez dozvuků, pěkně znějící střední tóny a čisté výšky vytvoří z kabiny XXL podle potřeby koncertní sál.

Problematické je najít v TGX místo pro kávovar. Nejvhodnější umístění je na odklápací desce stolku nad lednicí. I zde je ovšem velké nebezpečí, že kávovar spadne na zem při neopatrném průchodu řidiče kabinou. Také velká termoska jako součást testovací výbavy nemá v TGX svoje místo, přičemž u Scanie ji lze uložit do dveřních schránek.

Vnější přihrádky TGX se zaplní velkou cestovní taškou a nosičem polyetylenových lahví. Naproti tomu Actros se zřetelně vyhraněnými odklá-

cími prostory má na konec ještě místo pro sedadlo spolujezdce. Mercedes nabízí tolik prostoru pro zavazadla, že bez problémů pojme objemnou testovací tašku a vedle se nechá ještě umístit chladnička. Sklápěcí sedadlo Mercedesu je velmi zajímavé řešení. Při jeho sklopení se zvětší volnost pohybu v kabině.

MIMO SÓLO JÍZDY ACTROS PŮBOJÍ JAKO KOUZLA ZBAVENÝ

Nakonec může TGX několika milými detaily přesvědčit: Všechna čtyři okna jsou ovládána elektricky, sedadlo řidiče je ve standardním provedení vybaveno dvěma loketními opěrami. Samostatný lůžkový závěs >>>

BYDLENÍ

MAN



Vzduchová pistole je umístěna pod lůžkem



I se dvěma lůžky atmosféra tanečního sálu



Mnohotvárné odkládací prostory Stolek vpravo vpředu by byl dobrý



Opěradlo nabízí integrovanou opěru hlavy



Mercedes



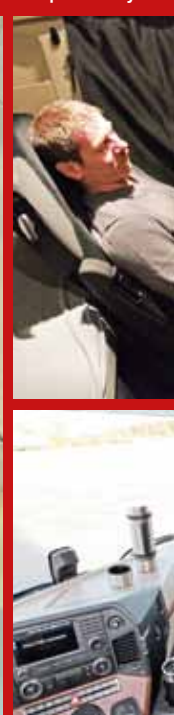
Figl: volant jako podložka



Jen pro leváky



Zajímavá myšlenka: držák laptopu s přívodem proudu a reproduktorem



odděluje „ložnici“ od obývacího prostoru. Stačí zatáhnout a nepořádník se nemusí „chlu-bit“ rozházeným lůžkem...

Nový Actros je kromě jiného vybaven zásuvkami pod přístrojovou deskou. Tím je nápadný a typický. Zásuvky jsou prostorné, ale poněkud viklavé. Vcelku lze hodnotit úroveň dílenského zpracování nového Actrosu poněkud hůře než u MP3. Tvrdé plasty dominují interiéru a šterbiny neodpovídají kvalitativním přednostem vozidel společnosti Daimler.

Hovoříme-li při uvedení nového vozidla Mercedes Actros o nové koncepci, o sekci pro odpočinek a oddělení pracovního prostoru, zůstává

otevřenou otázkou srovnání sólo vozidla s konkurenty. Jistěže by Mercedes i v případě shodného vybavení nebyl špatný, avšak bez druhého lůžka lze obtížně srovnávat inovace s konkurenty.

Přenosová technika se slabými basy stěží může konkurovat soupeřům. Matně osvětlené kóje rovněž nepatří k silným stránkám nováčka. Skutečný pokrok lze spatřovat v systému jízdních informací. Mezi přístroji umístěný informační panel je založen na moderním počítačovém systému. Nováček za volantem rychle nastuduje funkce a ovládání systému. V tomto ohledu MAN i Scania zůstávají zřetelně pozadu. V obou případech se bez předběžného stu-

dia návodu k obsluze stává ovládání hádankou. Švéd množstvím provozních informací drží krok se svými konkurenty.

Při posuzování barevného provedení ukazuje Mercedes i Scania analogii: vespod šedá, navrch hnědá. Mercedes si činí nárok na světlý interiér, který se dá lehce čistit. My říkáme: dobře tak, je však rychle zašpiněn a řidič jej musí pravidelně ošetřovat. Starší Scania potvrzuje, že béžová a světle šedá v novém voze působí hezčím dojmem než černá.

**DOBŘE OKOPÍROVÁNO
NENÍ TOTÉŽ JAKO
DOBŘE UDEĚLÁNO**

V případě odkládacího stolku znovu Mercedes ukazuje, že se

dívá na konkurenty, především na Scanii. Jen „zaklapávací“ mechanika a kovový stůl působí studeně. V jednom bodě zůstává Mercedes věrný svému duchu. V umělecky působících dřevěných aplikacích. Sorry, něco takového se hodí pro třídu S sedmdesátých let – nikoliv pro moderní nákladní vůz.

U Scanie se velmi líbí hodnotné obložení horních schránek. Zde ani v tuhých zimách uvnitř odložené věci neprochladnou. Naproti tomu postrádáme síť proti komárům na posuvné střeše. Odedávna terčem kritiky: ve schránce u spolujezdce zamontované clony proti slunci.

Výhrady proti kvalitě jsou i u horního lůžka včetně sklop-



Vnější spodní schránka



Zásuvka s přihrádkami



Sériová výbava: pohodlné komfortní sedadlo



Pravý plech: odklápěcí stolek před spolujezdcem



Velké odkládací schránky nad čelním sklem

Scania

Originální: odklápěcí stolek s přenosným počítačem



Nekvalitní: schránka se uvolňuje



Švédská záclona je neprůhledná



Vyšívání a TV u zvláštních modelů



ného žebříku. Obecně lze posuzovat kvalitu ve dvou rozličných skupinách. Až do výšky dolní hrany čelního skla působí ušlechtilé a může se pochlubit úzkými symetrickými spárkami. Všechny komponenty nad čelním sklem jsou jen „nahozeny“. Plasty působí laciným dojmem a nejsou sladěny s interiérem. Typická je potom malá přihrádka nad řidičem pro standardní desky se spisy. Kdo ji vysune má hned obsah a celou přihrádku v náručí. S tenkým plastovým opláštěním nepůsobí zabudovaná chladnička důstojně. Kdyby chtěla Scania zlepšit kvalitu, pak poslouží rovnou Ikea chladnička.

Měření hluku. Scania není špatná: v hodnocení hluku pře-

vyšuje své konkurenty zcela jasně: je nejtíší a patrně nejlépe izolovaná, nehledě na to, je-li ve vozidle umístěn motor V8 - jako v našem případě, anebo šestiválec. Při měření hlukoměr odmítá pracovat, neboť hluk se pohybuje pod měřitelnou hranicí 50 dB(A).

V testu jsme kromě toho simulovali činnost chladicího agregátu na zadní stěně. U Švéda jsme naměřili 85 dB(A) zvenku. Na lůžko to bylo 54 dB(A). Pak přišel na řadu Actros s výsledkem 56 dB(A) uprostřed, zatímco dvakrát tak hlučný - 58 dB(A) - je MAN.

Nově konstruovaný Actros rozhodně nepatří mezi super tichá vozidla. Naměřené hodno-

ty leží poblíž úrovně testovaného typu MAN - Scania je podstatně tišší. Zdali snesete lépe turbínový hluk vozu MAN nebo tlumený ale zvukový zvuk Mercedesu, je věcí vkusu.

Jízdní komfort. Pro spravedlivé ocenění trojice testovaných vozů jsme zkoušku uskutečnili jednak sólo, jednak při maximálním vytížení vozidel. MAN přesvědčil podvozkem s X-rameny zadní nápravy a jednolistovými parabolickými pery vpředu. Podvozek nabízí za všech situací nejlepší jízdní komfort. S lehkými výkyvy budky Actros ztratil body v nezatíženém stavu díky zadnímu tuhému pérování. Scanii nelze

rozhodně hodnotit špatně. Jízdu zatížené soupravy Actros a R lze hodnotit často citova-

MERCEDES MÁ CELOU ŘADU DOBRÝCH NÁPADŮ

ným výrazem - jako po prkně. V tomto ohledu má přece jen Benz převahu nad Švédem.

Závěrem. Poněkud delší zhodnocení: Actros nabízí kombinaci spousty dobrých nápadů. Zastoupen budiž v tomto hodnocení držákem přenosného počítače na spodním lůžku, podařenou přístrojovou koncepcí nebo - bohužel v testu postrádanou - kabinou se zákoutím a velkým horním lůžkem. >>>



MAN Lůžka vozidla MAN jsou obrovská, příjemně tvrdá s pohodlným laťovým roštem. Výstup do horního lůžka přes ledničku i nástup do spodního lůžka a jeho odjištění jsou obtížné. Na horním „dálkovém ovládání“ chybí seřizování topení. S výjimkou malé poličky nad dveřmi a sítě dole nejsou u lůžek k dispozici odkládací prostory. Chybí alespoň minimální osvětlení vypínačů. Noční „cestování“ po kabině se promění na hru ve tmě. Proto nabízí MAN dva budíky.



Přehledné dálkové ovládání nahore.



Nahore i dole jsou lůžka s laťovým roštem



Široké lůžko bez možnosti nastavení polohy v sedě



Největší postel v testu: horní lůžko v TGX



Neobyčejné: GigaSpace pouze s jedním lůžkem

SPANÍ

K tomu je třeba připočíst odstranění všech předchozích nedostatků – dnes jsou k dispozici standardní lepší sedadla, velký počet držáků na nápoje (které jsou lépe zajištěny)

a k tomu vynikající kombinace volnosti pohybu a enormních odkládacích prostor.

Přes všechnu chválu nelze však nový Actros označit jako zjevení, které přes noc dokáže

deklasovat své konkurenty. Ovšemže představuje (velmi) zdařilý kompromis, jemuž se bezmála všichni řidiči dovedou přizpůsobit. Scania je stále přitažlivá pro řidiče, kteří denně

stráví za volantem deset hodin.

MAN naproti tomu kladě větší důraz na oblast bydlení a odpočinku. Bere „jízdu“ jako nutné zlo. Kvalitou se však může chlubit. Tomu je již MAN vyučen. **GG**

INZERCE

Konferencia „VÝROBA A LOGISTIKA 2012“



9. 2. 2012 v hoteli Mercure Bratislava

www.konferencia.dashofer.sk

Odborníci sa spájajú, jedna téma zaujímavejšia než druhá, odborné vydavateľstvo to všetko zastrešuje. Tak by sme v skratke priblížili **9. február 2012**, kedy Vás radi uvítame v hoteli **Mercure v Bratislave**. Určite Vás zaujíma mnoho. Časové hľadisko je však neúprosne a preto vyberáme nasledovné.

Výroba a logistika k sebe neúprosne patria a my to akceptujeme. Budeme sa zaoberať možnosťami optimalizácie logistických činností a ako príklad bude popísaná metodika logistického auditu, jeho výstupy a príklady použitia. Všetci zainteresovaní poznáte **INCOTERMS® 2010** ako štandardnú súčasť kúpnych zmlúv, ktorá popri dodaní má významný vplyv aj na ďalšie aspekty obchodnej operácie. Podme sa spoločne pozrieť na reálne príklady aplikácie INCOTERMS a vychy-

tajme chyby pri ich používaní. Neodmysliteľný je **projekt vzdelávania výrobných manažérov**, ich pozitívne stránky i ťažkosti, ktoré je potrebné prekonávať pri vzdelávaní supervízorov – majstrov, vedúcich plánovačov a technologov výroby. Určite Vás však zaujmú konkrétne výsledky pri zvyšovaní produktivity a **zavádzaní inovácií**, ktoré starostlivosť o rozvoj týchto kľúčových ľudí pre efektívnosť hlavných i pomocných výrobných procesov vo firme priniesla.



Posudzovanie zdravotných vplyvov na zamestnancov, pomoc správne tieto riziká definovať, hodnotiť a tým určiť správne prostriedky na **ochranu života a zdravia zamestnancov**, predstaviť tvorbu príslušnej dokumentácie a jej zavedenie do praxe, jej aktualizovanie a kontrolu plnenia. **Také množstvo informácií a všetky sú starostlivo pripravené k odovzdaniu.**

Objednávky na konferenciu na: konferencia@dashofer.sk, 02/33 00 51 31

Mercedes Dolní spací místo je navzdory jednoduchému základu avšak s několikavrstvou matrací velice pohodlné, především ale větší, než u předchůdce. Obsluha a programování topení je podstatně jednodušší. Spací klima je díky pravidelnému přívodu čerstvého vzduchu velmi příjemné. Dávkovací ventil je zřetelně slyšitelný. Lze si jen přát alespoň lehce osvětlené vypínače, které by zlepšily orientaci v noci. Okenní závěs na straně poněkud odstává,

pročež není ve vozidle úplná tma. U verze GigaSpace bychom k singlu přidali ještě horní lůžko.

Udělátko před závěsem: osvětlení Ambiente



Dobře uspořádaná
hlavová část dole



Scania Horní lůžko je tvrdé, úzké, krátké – a dosažitelné po „horském výstupu“ po nepřilíš povedeném žebříku. Chceme-li využít celou šířku dolního lůžka, znamená to značnou přestavbu interiéru: sešlápnout dva pedály, sedadla dopředu, zatáhnout postranici, lůžko dopředu. Energie vynaložená pro přípravu silně polstrovaného pohodlného lůžka se vyplatí. Topení pracuje na stupě 3 z 10 velmi účinně. Sklápěcí

sedadlo na straně spolujezdce by při stěhování pomohlo.

Kompletní obsluha
všech funkcí



Málo místa na hlavu
v horním lůžku



Vysunovací
lůžko s měkkou
matrací



DÍLENSKÉ ZPRACOVÁNÍ

Ve druhém běhu s vynikající kvalitou

MAN a **Scania** jsou o krůček vpředu – TGA a první vozy řady R však měly lacině zpracovaný interiér. Druhé lití již přineslo ušlechtilý přístrojový panel. Jediným nedostatkem je lacině působící neizolovaná horní přihrádka, v níž se objevuje zkondenzovaná voda a volně uložené kabely. **Scania** působí ušlechtilým dojmem s vysoce kvalitně dílensky zpracovaným suterénem s vkusným plastovým obložením. Vše co je ovšem nad čelním sklem, je naproti tomu špatně slícováno a působí prostřednictvím hnědé hrubé plastové struk-

tury laciným dojmem.

Mercedes nedosahuje u nového Actrosu (ještě) hodnoty MP3. Zejména obložení přístrojové desky tvrdými plasty nepůsobí přesvědčivě. Hnědé plastové povrchy „obýváku“ jsou věcí vkusu. Dobře jsou řešeny izolované schrán-

ky nad čelním sklem. Tradiční umělecké dřevěné obložení působí staromódně. Kovové nebo karbonové obložení sluší novému vozu lépe. Nestejné spáry a dílenské zpracování testovaného vozidla nedosahuje kvalit, jakých jsme u Mercedesu zvyklí.



ZÁVĚR



Gerhard Grünig

Žádný „nad“ trucker

Nový Actros spojuje mnoho nápadů, překvapil – speciálně u verze GigaSpace – svou velikostí. Odstup mezi ním a jeho, před krátkou dobou uvedenými konkurenty, není velký. Pracoviště řidiče kopíruje Scanií, aniž dosahuje špičkové kvality. MAN působí dobrým dojmem. Celkem vzato v tomto okamžiku je Mercedes vpředu.

»»

NAMĚŘENÉ HODNOTY: HOLÁ PRAVDA V MILIMETRECH A dB(A)



měření hluku (dB(A))	MAN TGX	Mercedes Actros	Scania R
Běh naprázdno venkovní/vnitřní	62/65	55/62	50/54
85 km/h, střecha uzavřená/otevřená	65/68	65/68	64/66
Vnitřní hluk při vnější hodnotě 85 dB(A), sedadla	56	54	50
Vnitřní hluk při vnější hodnotě 85 dB(A), lůžko	58	56	54
Zrychlení od 60 km/h, 11. rychlostní stupeň	68	67	64
Jízda do kopce, maximální výkon	68	68	65
Jízda do kopce, maximální točivý moment	68	67	66
Nasazení motorové brzdy (2000 1/min)	67	68	61
Rovná silnice, 65 km/h /zhruba 1000 1/min)	63	65	64

Rozměry pracoviště řidiče

Nastavení volantu			
Výška (mm)	90	70	60
Sklon (°)	20° do 41°	11° do 47°	0° do 52°
Nastavení sedadel			
Výška (mm)	100	155	110
Hloubka (mm)	170	260	210
Sklon (°)	-5° do 14°	2° do 18°	0° do 20°
Sedadlo – podélný posuv (mm)	70	70	60
Bederní opěra/klimatizace sedadla	dvojitá/ano	dvojitá/jen vyhřívání	doppelt/ nur Heizung

Komfortní rozměry (mm)

Kabina			
Celková šířka (od okna k oknu)	2280	2200	2280
Celková délka (od okna k zadní stěně)	2145	1880	2100
Celková výška (od podlahy po střechu)	2230	2120	2280
Celková výška (od tunelu motoru po střechu)	2130	2120	2140
Výška tunelu motoru	100	není	140
Šířka tunelu motoru	850	není	900
Nastupování			
1. schod	380	400	460
2. schod	740	730	860
3. schod	1100	1060	1260
4. schod	-	1380	-
Výška podlahy	1480	1700	1560
Lůžka			
Délka dolního lůžka	2200	2200	2050
Šířka dolního lůžka/zasunutého	790/790	730	800/790 (vytaženého)
Tloušťka matrace dole	100	100	110
Místo nad hlavou dole	790	1540	960
Délka horního lůžka	2125	není	1960
Šířka horního lůžka/zasunutého	700/700	není	700
Tloušťka matrace horní	100	není	70
Místo nad hlavou nahoře	650	-	630
Rošt nahoře/dole	laťový rošt/ laťový rošt	-/vícevrstvé pěnové jádro	tenké jádro/tenké jádro

POLAPEN

NOVÉ MODELY 2012

Právě čtyři nové modely

Test kabin se netýká vozidel značek DAF, Iveco, Renault a Volvo, neboť všechny čtyři značky získají tohoto roku následníka. DAF a Iveco omezí modernizaci na Facelift, přičemž Iveco ohlásilo zcela nový vysoce kvalitní interiér. Vzorem pro inovovaný typ bude současný Stralis. U značky DAF se očekává kromě vnitřních i vnějších úprav rovněž výkonnější motor (Euro VI). Podle předzvěstí mají být u obou zmíněných výrobců poprvé aplikovány dvoukotoučové spojky ZF. Zcela novou generaci

SCHRÁNKY A

Schránky	
Nad oknem, vlevo, s víkem	
Nad oknem, vpravo, s víkem	
Nad oknem, uprostřed, s víkem	
Nad oknem, vlevo, otevřená	
Nad oknem, vpravo, otevřená	
Nad oknem, uprostřed, otevřená	
Nad dveřmi, vlevo/vpravo	
Polička u lůžka nahoře/dole	
Chladnička	
Pod lůžkem, schránky celkem	
Pod lůžkem, zásuvky	
Dveřní schránky vlevo/vpravo	
Pod přístrojovou deskou (zásuvky/otevřené)	
Vnější schránky, vpravo/přístupné zevnitř	
Vnější schránky, vlevo/přístupné zevnitř	
Ostatní (skříň na šaty, zadní stěna atd.)	
Celkový objem (l)	
Poličky (cm x cm)	
Nahoře nad přístrojovou deskou	
Vysouvací-/odklonný stůl	
Ostatní poličky	
Celková plocha poliček (m²)	



- 1 Stralis se objeví s Facelitem a novým interiérem
- 2 DAF retušuje mřížku chladiče a nabídne svěží interiér
- 3 Volvo přijde s kompletně novým typem FH v provedení Euro VI
- 4 Renault spojí Premium a Magnum v jedné stavební řadě
- 5 MAN představí budku TG s retuší pro Euro VI

vozidel má ovšem představit Volvo a Renault, včetně osvědčených a pro emisní normy Euro VI upravených motorů. Podvozky vozidel typových řad FH/FM resp. Magnum/Premium budou do značné míry identické. Především Renault ohlásil jako předjezdec nový jedinečný Magnum. Jak to vypadá, musí Volvo kousnout

do kyselého jablka a šestnáctilitrový motor svěřit do péče francouzské sestry. Důležitější věc: Švédové chtějí s následníkem řady FH navázat na staré tradice a pomyslnou kvalitativní latku posadit ještě výše, s čímž souvisí i nově dimenzované podvozky. Hovoří se dokonce o prvním vozidle s nezávisle zavěšenými koly.

POLIČKY

MAN TGX	Mercedes Actros	Scania R
objem/l	objem/l	objem/l
68,9	100,8	116,6
68,9	70,8	116,6
77,9	117,6	53,6
-	-	86,6
21,9	26,8	86,6
25,8	47,7	42,6
každá 5,3	každá 3,6	každá 5,1
-	každá 1,1	každá 9,3
35,4	41,8	29,0
64,6	-	9,8
-	86,8	-
každá 3,4	každá 33,5	každá 5,3
21,3	20,8	18,1
86,1/ano	200/ano	163,8/ano
197,4/ne	220+46/ano	175,8/ne
5,0	-	-
690,6	1055,5	938,5
19 x 56	64 x 30	40 x 20
-	34 x 34	41 x 39
58 x 10	26 x 26	32 x 32
0,16	0,38	0,34

PDF staženo ze Srovnání 2010 č.11
www.trucker.cz



Paláce na kolech

Když si řeknete, že jste už viděli všechno, tak se můžete zbláznit. A právě to se děje v současnosti na českém trhu s kamiony. Všechny hlavní výrobce se snaží předstihnout konkurenci a předstírat, že mají nejlepší produkt. Všechny mají své vlastní paláce na kolech. A jak to vypadá, když se tyto paláce srovnají? V tomto článku se pokusíme odpovědět na tyto otázky.

MAN TGX - Tento kamion je známý svou spolehlivostí a vysokou výkonností. Má velmi moderní interiér a výkonný motor. Je to jeden z nejlepších kamionů na trhu.

Mercedes Actros - Tento kamion je známý svou elegantní vzhledem a vysokou výkonností. Má velmi moderní interiér a výkonný motor. Je to jeden z nejlepších kamionů na trhu.

Scania R - Tento kamion je známý svou spolehlivostí a vysokou výkonností. Má velmi moderní interiér a výkonný motor. Je to jeden z nejlepších kamionů na trhu.

VÝBAVA

	MAN TGX	Mercedes Actros	Scania R
24voltová zásuvka	zapalovač + 12,5 A	celkem 5 x 15 A	zapalovač + 15 A
12voltová zásuvka	15 A	15A	20 A
Držák na kelímky	3	3	2
Držák lahví	4	3	2
Háček na šaty	2	6	4
Jímky DIN (volně)	4	4	4
Rádío	vedle řidiče; dálkové ovládání na volantu	vedle řidiče; dálkové ovládání na volantu	nad řidičem; dálkové ovládání na volantu
Osvětlení	2 stropní svítidla, 2 červené stropní svítidla, 2 svítidla u podlahy, 2 bodovky + velkoplošné svítidlo nad čelním sklem, svítidlo u každého lůžka.	2 tlumené stropní svítidla, 2 tlumené čtecí svítidla, 2 zelené noční svítidla, osvětlení Ambiente, čtecí svítidlo u spodního lůžka.	2 stropní svítidla, 2 pevné bodovky, 1 poziční svítidlo nahoře (lůžko), 1 poziční svítidlo dole, 1 svítidlo pro osvětlení interiéru na střední konzole.