

Poslední svého *druhu*

Náleží k vymírajícímu druhu: až bude povinné Euro VI, **zazvoní pro typ 1860 umíráček.** O to větší důvod, ještě se s ním potěšit. »

V TESTU: MERCEDES ACTROS 1860 LS

Model: ACTROS MP3 1860 LS MEGASPACE

Zdvihový objem: 15 928 cm³

Výkon kW (k): 440 (598) při 1800 min⁻¹

Celková hmotnost: 40 600 (Provozní hm.: 8100 kg)

Cena (testovaného vozidla): 202 964 € (brutto)





VYČNÍVAJÍCÍ přístrojový panel zabírá místo, nabízí však více odkládacích prostorů.



VOLANT má příkrý sklon, regulační rozsah sedadla je však vyhovující.



V RYCHLE PROJÍZDĚNÝCH zatáčkách se velkoprostorová kabina chová jako loď ve vlnobíh.

Vycházejme z toho, že zlověstné předpovědi se nevyplní a že svět 21. prosince neztroskotá – přesto se hodiny života Mercedesu s motorem V8 nezadržitelně blíží svému konci. Fanoušci 16litrového tepelného stroje s osmi válci mají poslední příležitost přihlásit vozidlo do provozu. Stačí jen den pro zavedení Euro VI – a tím umírá typ 1860, s nímž jsme si dali tentokrát poslední schůzku.

Škoda, protože během 16 let absolvoval tři vývojové stupně – především vybavení motorem V8 z něho udělalo uznávanou veličinu. Ještě stále připadá deset procent prodeje na osmiválec. Dělá to pod čarou 250 vozidel ročně.

ANTI-SCANIA: BENZ V8 SE PRODÁVÁ Z RACIONÁLNÍCH POHNUTEK

Zcela v protikladu ke konkurenčnímu osmiválci od Scanie, který si zájemci pořizují z emotivních důvodů, sahají příznivci Mercedesu po typu Actros V8 na základě racionální úvahy: těžká doprava, obtížné topografické podmínky, plná vykládka – nebo z každého něco.

Právě těmto zákazníkům padne 1860 do karet. Minul čas, kdy se v typu 1857 u první generace Actrosů objevil chropící výkonný motor s třístupňovou základní převodovkou a tehdy ještě s nutným planetovým převodem v kolech. Ztratilo se hodně energie na teplo, namísto síly. Dnes se vyskytují tak výkonné hnací jednotky jen u těžkých strojů – nejčastěji v podobě vidlicových osmiválců.

Odměnou optimalizace je spotřeba, s níž se Benz nemusí schovávat za konkurencí. 33,1 l/100 km je pro třídu 600 k dobrá hodnota. Přihlédneme-li ke skutečnosti, že průměrná rychlost Mercedesu se pohybovala přes 78 km/h, nemusí se obávat ani silnější konkurence jako je Volvo FH16-700.



CHLADNIČKA je dostatečně velká – výstup do horního lůžka lze charakterizovat jako nouzové řešení.





CHROM zlepšuje vzhled přístrojového štítu. Display nabízí spoustu informací.

Motor je šetrný obr, jehož výkon zůstává utajen. Uložený „ve vatě“ nehřmí jako typický osmiválec. Typ 600 je nenápadný kluzák – třída S mezi tahači. Co má navíc, zjistí řidič teprve večer po jízdě na dvoře, kdy se sejdou s ostatními současně startujícími kolegy v jiných vozech.

Automatizovaná převodovka Powershift je dobře sladěná s výkonným motorem. V mírně začínajícím stoupání si nechá otáčky poněkud spadnout a spoléhá se na moment motoru – jmenovitých 2800 N.m, pocitově převyšujících 3000 N.m! Není-li zbylí, troubí osmiválec do svahu s 850 otáčkami. Samozřejmě, že při 65 km/h má zařazený dvanáctý rychlostní stupeň. Malý problém má řidič automat při překonávání krátkého prudkého stoupání. Nervózně řadí mnohdy dva stupně dolů, potom zjistí, že to bylo moc a znovu řadí nahoru. A zařadí původní rychlostní stupeň. Řidič převezme v tomto okamžiku režii. Nový Mercedes se již chová jinak.

TYP 1860 JE PERFEKTNÍ VOZIDLO NA DLOUHÉ CESTY

Srovnání s třídou S je velmi příhodné. Typ 1860 je vlídný žrout kilometrů, který se díky měkkému sladení náprav a odpružení budky nedočkal žádné stížnosti ze strany řidičů. Vše na něm je měkké: řízení, pedálová skupina, dokonce horní vrstvy přístrojového panelu. Dnes nemá nikdo problém s brzdovým pedálem, který reaguje i na lehkou nohu. Jako celek lze posoudit brzdovou soustavu jako jednu z nejlepších konstruk-

ních skupin. Jen řízení je od držení stopy příliš daleko. Ačkoliv je souprava s tahačem MP3 nalaďena na přímý směr, ukazují se ve střední poloze stejně jako dříve náznaky typické „nejednoznačnosti“.

Jede-li Actros k dalšímu místu nakládky vlásenkami, cítíme prudké pohyby budky. Řidič projíždí zatáčkami jako Steve McQueen s Mustangem. Co dodat, srovnání je trochu přehnané, avšak všeobecně můžeme tvrdit, že typ 1860 je tahač pro dlouhé cesty, ale žádný soutěžní vůz pro tratě plné zatáček.

Skutečnost, že „šestistovka“ vehementně brzdí, a ne zrovna pomalu akceleruje, jsme již zdůraznili. Brzda reaguje extrémně rychle, nechá se přesně dávkovat a má nebyvale vysoký výkon. K tomu se brzdová soustava velmi rychle připojuje při obligátní výměně přípojných vozidel, což je nedílná součást testů. Rovněž motorová brzda, kombinace výfukové klapky a ventilové brzdy, je podle očekávání výkonná. V tomto případě je zdvihový objem skutečně nenahraditelný, třebaže potřebuje k působení alespoň 2000 otáček za minutu. Testovaný Mercedes měl v testu mimo retardér rovněž brzdový tempomat, který vozidlo přibrzdžoval v rozsahu rychlostí + 2 až + 15 km/h. Nastavené řízení bylo jemné, bez cukání, dávkovalo podle potřeby přídavnou brzdovou sílu a řidič se mohl soustředit na jízdu.

Také v hodnocení ostatních konstrukčních celků vykazuje Actros MP3, velmi dobré hodnocení: např. klimatizace kabiny. Řidič zvolí optimální teplotu a potom přepne na „Auto“. Zřídka nabízí toto zařízení tak vysokou přesnost. Poněkud ošidné je pouze najít pro noc vhodné nastavení – ale v tomto případě pomůže nahlédnout do návodu k obsluze.

Malý nedostatek spatřujeme v relativně malých zrcátkách, z nichž jen hlavní jsou elektricky stavitelná. Vysoký komfort nabízí jen klimatizované otáčecí sedadlo. >>>



VKUSNĚ – mnoho (příliš) zrcátek s malým zorným polem.



VÍKO umí většinou držet v otevřené poloze.



EXISTUJÍ lepší výstupy než u MP3.



PŘÍDAVNÁ SKŘÍŇKA na nářadí je dobrou myšlenkou.

HODNOCENÍ MOTORU



+ Osmiválec s klidným během s širokým rozsahem využitelných otáček; velká výkonová rezerva již v třímístném otáčkovém režimu; pro požadovaný výkon hospodárný

- Motor by mohl mít výraznější „zvuk“



ČTYŘI STUPNĚ se mohou zdát někomu příliš mnoho.



BI-XENON dělá z noci den, standardní H7 to rovněž dokáže.

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Navzdory rovné podlaží ne nabízí Megaspac nadměrný prostor – příčinou je vyčnívající panel přístrojové desky. S délkou 195 cm je spodní lůžko spíš krátké. Kdo cestuje sám, může objednat pravé sklápěcí sedadlo. Mercedes nenabízí místo pro třetí osobu, zbude však více místa pro sklápěcí

křeslo. Dílenské zpracování a výběr materiálů jsou dobré. Standardní osvětlení je dostatečné – hvězdičky „Ambiente“ působí kýčovitě. Namísto zeleného nočního osvětlení bychom raději viděli červené. Plastové podložky lůžek z materiálu Lattotflex plní běžné požadavky. Nastavení volantu a sedadla

odpovídá průměru. Radíme objednat Klima-Plus-Paket, který zahrnuje přídavnou klimatizaci, Klimaautomatik a přídavnou izolaci. Bi-Xenon nepatří mezi nezbytný luxus. V případě sedadla spolujezdce objednejte luxusní klimatizované otočné provedení. Standardní sedadla nabízejí malou opěru zad.



LŮŽKO nabízí na šířku jen 60 cm.

POLÍČKY

Délka x šířka (cm)

Stůl na přístrojové desce..... 38 x 22-46
Sklápěcí stůl vzadu 54 x 23 + 54 x 28
Výsuvný stolek vpředu 30 x 53
Malé přihrádky vedle tyče volantu/pod vzduchovými výdechy; po jednom držáku na PET láhve v kapsách dveří; po jednom držáku na kelímek a láhev pro řidiče a spolujezdce; dva úchyty na ručník u horního lůžka; zrcátko na holení; čtyři háčky na šaty; tři zásuvky pro velké zástrčky (2x24 V, 1x12 V); CD box nad oknem (na přání); sluneční roleta na obou bočních oknech (na přání); tlaková pistole (na přání); dvě elektrické sluneční clony vpředu; modré osvětlení „Ambiente“ (na přání); velký popelník ve střední části přístrojové desky; závěsy nepropouštějící světlo v kabině a v lůžkové části; obsluha rádia ovladačem na volantu



HORNÍ odkládací schránky jsou malé.

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)

Nad předním oknem, vlevo/vpravo, s víkem..... každá 53,5
Nad předním oknem, uprostřed, s víkem..... 58,8
Nad předním oknem, vpravo dole s víkem .. 21,1
Pod přístrojovou deskou, zásuvky..... 7,0
Pod přístrojovou deskou, otevřené..... 11,9
Nad dveřmi, vlevo/vpravo..... 10,9/9,0
Chladnička (zásuvky pod lůžkem)..... 25,0
Zásuvky pod ledničkou..... 65,2
U spodního lůžka, hlavová část celkem 11,4
U horního lůžka, hlavová část..... celkem 7,7
Vnější schránky, vpravo nahoře..... 93,3
Vnější schránky, vpravo dole..... 63,6
Vnější schránky, vlevo nahoře..... 193,3
Vnější schránky, vlevo dole..... 63,3
Ostatní schránky..... 14,0



LEPŠÍ je sklápěcí sedadlo než komfortní pevné křeslo.

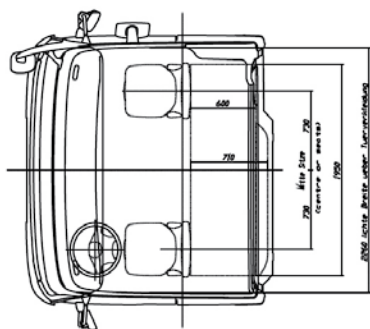
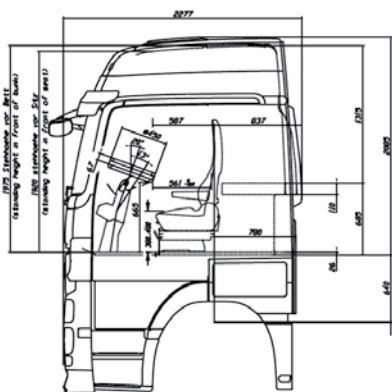
Automatizovaný systém stíračů s dešťovým senzorem není špatná myšlenka. U testovaného vozidla to však vedlo k nechtěnému hektickému stírání i když bylo sklo skoro suché. Elektricky ovládané sluneční clony mají řidiči usnadnit život. Při nenadálém oslnění ale trvá příliš dlouho, než se clo-

ny dostanou do potřebné polohy. Vstupní chromované zábradlí vypadá pěkně, avšak trvale je ohmatáno – a ztrácí lesk i při slunečním záření.

Jak je zřejmé, všechny kritizované body patří mezi lapálie. Kdo se necítí za volantem nového Actrosu s 510 k nejlépe a přesto

by rád jezdil s hvězdou na mřížce chladiče, může sáhnout po stále dobrém „starém“ typu. Jak možno okamžitě zjistit, je následník – s šestnáctilitrovým řadovým šestiválcem – pomalejší. Větší výkon než 600 k si nemůžeme přát! Ano, a zajímavější je MP3 tak jako tak. Tedy s radostí do toho. SV8! GG ■

ROZMĚRY BUDKY



CO ŘÍKÁ SERVISNÍ TECHNIK

Méně mrzutostí v praxi

U nového Actrosu se Mercedes přidal k současnému trendu a zavedl u vozu servisní intervaly 150 000 km. Počítač ovšem sděluje podle zatížení následné servisní prohlídky. Podle zkušeností uvádí 80 000 km. Jedině převodovka a zadní náprava vyžadují v pevných intervalech výměnu oleje po 450 000 km. Na všechny důležité servisní zákroky upozorňuje počítač s neomezeným menu. Jako dodatečné mohou dispečeri nastartovat resp. nastavit rovněž mezní opotřebení namáhaných dílů, hodnoty řídící jednotky nebo výkonové hodnoty. Za měřicí tyčku ovšem majitel zaplatí navíc 60 euro. Kdo si vyměňuje olej sám, musí počítat s tím, že je třeba nejprve demontovat vnitřní obložení motorového prostoru. Až na ukrytý filtr vysoušecího zařízení vzduchu je vše dobře přístupné.

NENÍ BEZOBSLUŽNÝ

Pro řidiče není obtížné plnit servisní úkony. Jen nalévací

hrdlo vodního chlazení je obtížně přístupné. Stav důležitých náplní a správnou funkci všech agregátů kontroluje Actros před spuštěním motoru (k tomu potřebuje určitý čas) a rovněž během jízdy. Pro naplnění nádob na mytí je připravena konvice. Vzduchový filtr lze vyměnit bez sklápění budky. Díky pneumatickému ovládání spojky nejsou problémy s únikem oleje. Čepy náprav není třeba promazávat.

Velmi příjemná věc u MP3 – bohužel drahá – je bezpečnostní paket instalovaný u testovaného vozidla. Mrzutosti způsobují při vlečení mrazírenského návěsu pevné levé aerodynamické plošky. Kdo si objedná pří-

datné spoilery na A-sloupku, udrží déle zrcátko v čistém stavu, musí však počítat s nepatrným zvýšením spotřeby. Drahá elektrická sklápěcí mechanika budky je zbytečná. Spálené žárovky – pokud nemáme xenonové osvětlení – se nechají díky odklopným světlometům jednoduše vyměnit.



Testovací jezdec
Jan Burgdorf

INZERCE

PŘIVÍTEJTE LÉTO V SEDLE.

VŽDY NOVÉ MAŠINY NA

AUTO MODUL.CZ

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA

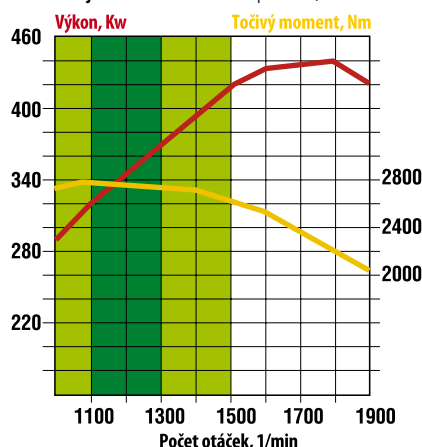


SNADNÁ výměna žárovky díky odklopným světlometům.

MOTOR

Vodou chlazený vidlicový osmiválec s přepínáním s obtokovým ventilem výfukových plynů a chlazením plicního vzduchu, čtyři ventily ve válci, likvidace škodlivých emisí systémem SCR s elektronickým řízením vstříku AdBlue, sedmiděrové trysky, Euro V/EEV

Typ Mercedes-Benz OM 502 LA
Zdvihový objem 15 928 cm³
Vrtání x zdvih 130 x 150 mm
Kompresní poměr 18,5 : 1
Vstříkávání čerpadlo-potrubí-tryska (1800 bar), EDC
Jmenovitý výkon 598 k (440 kW) při 1800/min⁻¹
Max. točivý moment 2800 N.m při 1080/min⁻¹



Ačkoliv není poznamenán nadproporcionálním zdvihem, vykazuje OM502 vynikající točivý moment. Již při otáčkách 900/min nabízí výkon více než 350 k a točivý moment blízký hodnotě 2600 N.m. Má tedy dostatečnou zásobu síly v dolním otáčkovém poli. Řidič se těší z rovnoměrného náběhu výkonu.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
 Jednokotoučová suchá ZF, průměr 430 mm typ MFZ 430 automatizovaná elektrohydraulicky ovládaná
Převodovka
 Powershift 2, synchronizovaná třístupňová základní (G281-12), rozsahová a dělicí skupina, 12 rychlostních stupňů, 4 zpátečky, retardér Voith HV 115 (redukce ztrátového výkonu; součást bezpečnostního balíku)

Rozsah řazení
Plíživý převod: -
Rychlostní stupně: 14,93/11,64/9,02/7,03/5,64/4,40/3,39 /2,65/2,05/1,60/1,28/1,00
Zpětné rychlostní stupně: 16,39/12,74/3,72/2,90
Stálý převod: i=2,733

PODVOZEK

Vpředu: Tuhá náprava Mercedes VL4/51, dvoulístová parabolická pera s příčným skrutným stabilizátorem
Vzadu: Hypoidní náprava s jednoduchým převodem Mercedes HL8/1 DCLS, dvouměchové vzduchové pružiny, teleskopické tlumiče pérování, stabilizátor, závěr diferenciálu (série)

Pneumatiky: (v testu): 315/70 R 22.5 Michelin Savergreen
Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 z hliníkové slitiny, Alcoa leštěné; série: 9.00 x 22.5 ocel



DOBŘE pro rozložení hmotnosti: akumulátory v zádi vozu.

BRZDY

Vpředu: Dvoukotoučové vzduchové kotoučové, EBS
Vzadu: Kotoučové, EBS
 ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdového tlaku prostřednictvím EBS, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola

Motorová brzda Výfuková klapka (max. 2 Drahá80 kW)
Retardér Voith (příplatek)

ŘÍZENÍ

Typ ZF maticové kuličkové hydraulické
Převodový poměr 19,3 - 23,0 : 1
Průměr věnce volantu 450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátory 2 x 12 V 220 A.h
Alternátor střídavý proud 28 V/100 A (2800 W)
Spouštěč 6,2 kW
Světlomety Xenon (příplatek)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 3600 mm
D x Š x V 6113 x 2495 x 3718 mm
Provozní hmotnost 8100 kg

NÁPLNĚ

Motorový olej 38,0 l (včetně čističe)
Palivová nádrž 400 l nafta, 85 l AdBlue
Chladicí kapalina 44,0
Olej v zadní nápravě 15,0 l
Převodový olej 15,0 l

CENY

	(s DPH, €)
Základní cena Actros 1860	139 930
Cena testovaného vozu	202 964
Inteligentní tempomat (pouze s retardérem)/airbag řidiče	4881 / 884
Kola z hliníkové slitiny kovaná/litá	3602 / 3077
Automatizovaná převodovka/ASR	✓ / 7282
Luxusní sedadlo spolujezdce (klimatiz./brzdový tempomat)	1286 / ✓
Přední/střešní spoiler (včetně bočních spoilerů)	✓ / 2352
Závěr diferenciálu/diagnostický systém	✓ / ✓
Euro 5 (SCR)/EEV (SCR)	✓ / 3003
Eco-Roll (neutrál při jízdě setrvačností)/ESP	✓ / ✓
Komfortní sedadlo spolujezdce (vyhřívání)	✓ / 1295
/elektrické spouštění oken	✓ / 1295
Příprava pro přepravu nebezpečných věcí	✓ / 401
/(odkloněné-zasuvovací) střešní okno	✓ / 14 646
Klimatizace (ručí nastavení)/Klimatronic	✓ / 816
Klima-Plus-Paket (přídavná klimatizace, samočinná klimatizace, izolace)	3396
Přídavná klimatizace/přídavní topení (vodní)	3804 / od 1597
Předehřívání paliva/chladnička	✓ / 1176
Kožené čalounění (sedadlo řidiče/sedadlo spolujezdce/volant)	1031 / 1392 / 569
Zesílený alternátor/dvouválcový kompresor	190 / 428
Vedlejší pohon/asistent nouzového brzdění 2	od 1836 / 5440
Radio (CD + Bluetooth)/příprava na rádio/na telefon	1449 / ✓ / 313
Bezpečnostní paket (LGS, ACC, ABA airbag, retardér)	11 009
Vyhřívání zpětné zrcátko elektricky stavitelné/sluneční clony	✓ / 401
Sluneční roleta uvnitř/hlídač jízdního pruhu	546 / 2679
Topení vzduchové/vodní (jen kabina)	✓ / 1597
Čtyřbodové vzduchové odpružení budky/Xenon (Bi-Xenon)	840 / 1547
Centrální zamykání (komfortní)/přídavné světlomety	✓ / ✓

✓ = sériová výbava ✗ = nedodává se

KONKURENTI



IVECO STRALIS 440S56

Motor 61
Převodovka 37
Jízdní vlastnosti 45
Kabina 95
Hospodárnost 90

Bodů celkem **328**
Známka **dobrý**

RENAULT MAGNUM 520

Motor 58
Převodovka 35
Jízdní vlastnosti 43
Kabina 95
Hospodárnost 91

Bodů celkem **322**
Známka **dobrý**



SCANIA R620

Motor 66
Převodovka 37
Jízdní vlastnosti 47
Kabina 97
Hospodárnost 84

Bodů celkem **331**
Známka **velmi dobrý**

VOLVO FH16.700

Motor 61
Převodovka 36
Jízdní vlastnosti 43
Kabina 94
Hospodárnost 85

Bodů celkem **319**
Známka **uspokojivý**

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Tahač pro radost

Typ 1860 je třídou S mezi nákladními vozy, ale ještě s prvky AMG. Přitom zůstává síla Actrosu ustavičně v pozadí, až data ukáží, jaký je hbitý nenápadný silák. Vypadá na mine-rálku, ale nabízí čistý sekt.

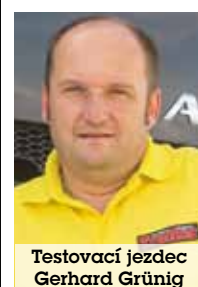


ACTROS 1860

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

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

TRUCKER SOUČET



Testovací jezdec
Gerhard Grünig

Těžký, ale jemný

Kdybychom chtěli vozidlo Actros 1860 pohánět, pak by to byla jediná výtka a tou je velká hmotnost. Ostatně líbí se mi vynikající komfort při dálkových jízdách a kvalitní dílenské zpracování. Řidič sedí

jako ve vatě. Řízení je trochu nepřesné a budka měkce uložená - můžeme to považovat za charakteristický znak nebo jistou nevýhodu. Je otázkou volby, zdali dát přednost „šestistovce“ Mercedesu nebo Scanii...

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 se naměřené hodnoty v novém testu, je to pro nás signál, že nové podmínky nejsou stejné. V poměru zlepšení/zhoršení pak následně zkorigujeme nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se neseřízného 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
Mercedes-Actros 1860	23,2	31,2	38,7	42,8
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
Mercedes-Actros 1860	10,2	19,7	24,9	
Nejlepší vůz v testu *1	5,1	11,1	15,0	

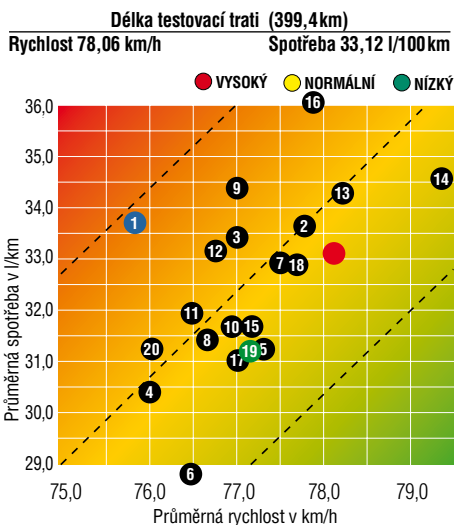
*1: Scania R 730

MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap Volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
Actros 1860	52	62	68	56/60
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56/57
	Z kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Actros 1860	64	64	66	
Nejlepší vůz v testu *2	62	62	60	

*2: Scania R 480

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 1855 E5
- Renault Premium 460 EEV
- Scania G 420 E5
- Scania R 480 E6
- Scania R 620 E5
- Volvo FH 500 EEV
- Iveco Eco Stralis 440 S 46 EEV
- MAN TGX 18.400 XLX EEV
- Mercedes Actros 1844 EEV
- Mercedes Actros 1860 EEV
- Renault Magnum 520 EEV
- Scania R 480 E5
- Scania R 730 EEV
- Volvo FH16-700 E5

HODNOCENÍ

MOTOR

Rozjezdová charakteristika	9
Průběh výkonu	10
Využití rozsah otáček	9
Výkon motorové brzdy	9
AGB/tempomat	9
Elektrická integrace	9
Hluk	10
dosažené body:	65
(max. počet bodů)	(70)

- + rovnoměrný náběh výkonu; široký rozsah využitelných otáček; výkonná motorová brzda; velký točivý moment při nízkých otáčkách

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

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

- + komfortní podvozek; excelentní brzdová soustava
- silné naklání boky negativně ovlivňující jízdu zatáčkou

PŘEVODOVKA

Obsluha	9
Automatizace	9
Odstupňování	9
Celkový převod	9
dosažené body:	36
(max. počet bodů)	(40)

- + strategie řazení dobře koresponduje s výkonným osmiválcem; pracuje s nízkým otáčkovým polem; vysoký komfort řazení; přijatelná rychlost řazení
- pod zatížením tvrdý záběr spojky; při náhlém stoupání zbytečné dvojí podřazování

KABINA ŘIDIČE

Prostor pro řidiče	9
Nastavení volantů	8
Přístrojová deska	9
Obsluha/ergonomie	9
Větrání / topení	9
Políčky/schránky	9
Výhled / zrcátka	9
Prostor/obytný komfort	9
Místo pro spaní	8
Sériová výbava	8
Převodů	8
dosažené body:	95
(max. počet bodů)	(110)

- + velmi kvalitní dílenské zpracování; komfortní pracoviště řidiče; horní pohodlné lůžko
- vysoký nástup do vozu; (příliš) měkké uložení boky

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM (max. 270) 240

INDEX HOSPODÁRNOSTI 90

Průměrná rychlost

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

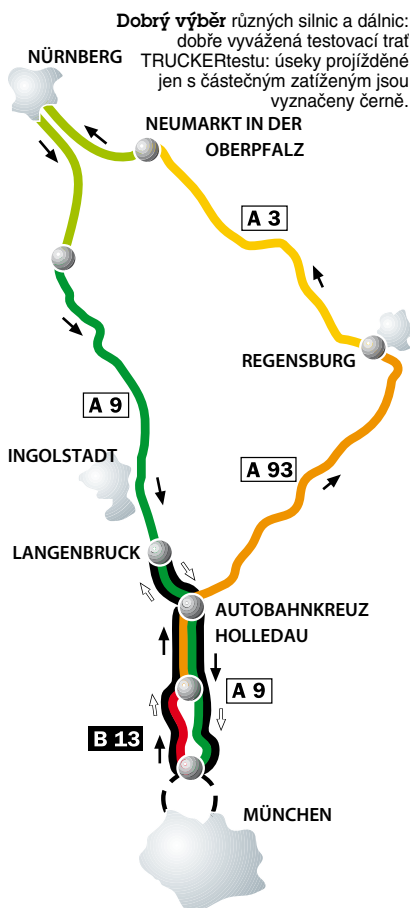
Body 330

Hodnocení velmi dobrý



ACTROS MP3 1860 s referenčním typem Actros 1848.

SPOTŘEBA A RYCHLOST



ETAPY

1. ETAPA

Silnice 1. třídy střední	38,7 km
B13 Fahrzenhausen – Langenbruck	
l/100km:	35,3
km/h:	59,0

2. ETAPA

Středně těžká dálnice	76,6 km
A9 Langenbruck – A93 Rezzo	
l/100km:	34,1
km/h:	86,4

3. ETAPA

Dálnice střední +	81,7 km
A3 Rezzo – A6 Altdorf	
l/100km:	33,0
km/h:	86,1

4. ETAPA

Lehká dálnice	103,7 km
A6 Altdorf – A9 Langenbruck	
l/100km:	30,6
km/h:	88,4

5. ETAPA

Těžká okresní silnice	42,4 km
B300 Langenbruck – B13 Fahrzenhausen	
l/100km:	39,0
km/h:	58,7

ČÁST. NÁKLAD (8T)

B13 Lohhof – A9 Allers. – A9 Pfaffenh.	
A9 Neufahrn – A92 Lohhof	56,3 km
l/100km:	25,7
km/h:	76,6

CELKOVÁ DÉLKA TESTOVACÍ TRATĚ 399,4 km

33,1 l/100 km 78,1 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	1,49 min	11 při 1500 min ⁻¹	80 km/h	85* km/h
2 Stoupání Holledau A9	1,61 min	12 při 1000 min ⁻¹	67 km/h	85* km/h
3 max. 8%, 0,8 km	0,90 min	9 při 1700 min ⁻¹	10* km/h	56 km/h
4 Kindinger Berg A9	3,24 min	12 při 1110 min ⁻¹	75 km/h	90 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech