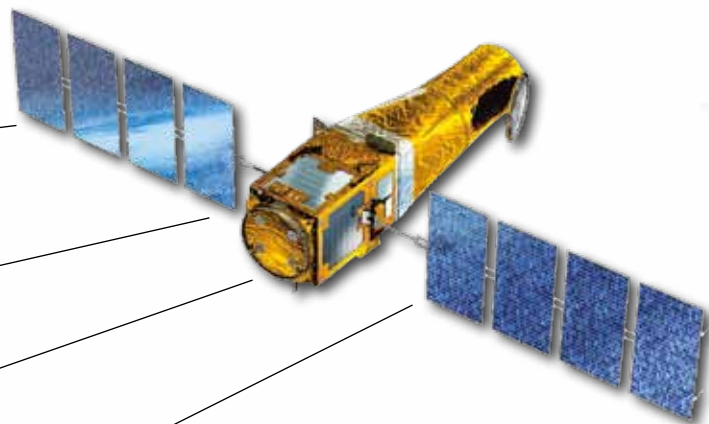






Na dálkové **ovládání**

Nový aktivní GPS tempomat (systém CCAP) má **nejlepší spojení s „tím nahoře“**.

Testujeme nový tahač Scania G 440 Euro 6. Co dovede jeho aktivní GPS tempomat? »



© Karel Seifma, ESA Ducros/ddb

V TESTU: SCANIA G 440 CCAP

Model: Scania G 440 Highline Euro 6

Zdvihový objem motoru: 12,7 l

Maximální výkon: 324 kW/440 k při 1800 min⁻¹

Celková hmotnost soupravy: 39,85 t

Cena (testovaného vozidla): 128 689 € (brutto)

PŘED STOUPÁNÍM

aktivní GPS tempomat (CCAP) přidá "plyn", aby zachoval dynamiku jízdy.



NÍZKO NA RÁMU – v kabině je motorový tunel, znatelně zasahující do vnitřního prostoru.

Titulek dnešního testu vychází tak trochu z orwellovského díla „Big Brother“. Jde o to, že systém CCAP dokáže pomocí spojení s sítí GPS pracovat se všemi digitalizovanými topografickými daty evropských dálnic a nejdůležitějších silnic. Systém přes GPS upozorní řidiče jednotky trucku na pozici kde se momentálně nachází a předvídavý tempomat CCAP převezme režii řízení zvolené rychlosti: před jízdou do kopce zrychluje, před vrcholem stoupání zpomalí a při jízdě z kopce nutí truck k maximální zvolené rychlosti. Budou v budoucnosti všechna nákladní vozidla dálkově ovládaná?

Tak či tak, v každém případě budeme jezdit úsporněji. To je jasné proroctví mnohých expertů posuzujících vozidla s motory emisní specifikace Euro VI. Scania G 440 Highline Euro 6 s aktivním systémem CCAP se zúčastnila supertestu, aby předvedla svůj potenciál.

SCANIA TESTOVALA VLASTNÍ SYSTÉM CCAP NA DÁLKOVÉM SILNIČNÍM OKRUHU

Samotný test našeho časopisu je pro nás skvělou příležitostí zkontrolovat tvrzení expertů značky Scania o tří procentní úspoře paliva. Nehledě na fakt, že některé testy systému CCAP Švédové absolvovali na našich testovacích okruzích, značka Scania je představitelem optimálního příkladu pro všestranné využití všech technických možností pro zvýšení efektivity silniční dopravy.

Pro správné využití systému CCAP je nutné, aby základní nastavená rychlost nepřesáhla hodnotu 90 km/h. Máme pro tuto záležitost velmi dobré předpoklady, jelikož našich standardních 85 km/h je v tomto případě opravdu optimálních. Aktivní GPS tempomat je nastaven na udržování zvolené rychlosti v rozmezí až plus 4 km/h. S lehkým překročením zvolené rychlosti



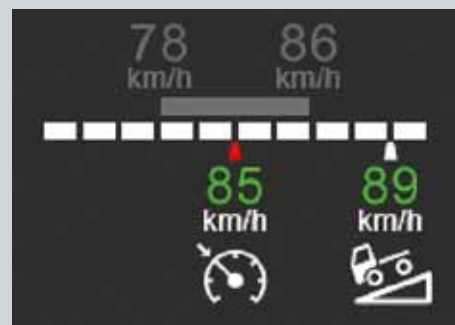
VÝHODA: ovládání tempomatu je umístěné na volantu.



PŘI BĚŽNÉM provozu udržuje tempomat řidičem zvolenou rychlost.



PŘI AKTIVOVANÉM systému CCAP se může zvolená rychlost pohybovat v rozmezí od - 8% do + 4%.



ZTRATÍ-LI systém CCAP satelitní spojení, objeví se na displeji odpovídající symbol.



VŠECHNY funkce OPTICRUISE jsou přehledně znázorněny.

dovolí systém jízdu z kopce na úrovni maximální rychlosti 90 km/h, a to mimo záznam digitálního tachometru.

Ačkoli systém CCAP neustále pracuje v rozmezí stanové rychlosti – 8 % až + 4 %, maximální rychlost zásadně nepřekračuje hodnotu 90 km/h. Při testu jsme zjistili, že lze s aktivovaným systémem CCAP zajet celý vytyčený okruh. Pro porovnání projedeme celý zvolený okruh také bez aktivovaného systému CCAP, se zapnutým běžným tempomatem nastaveným na 85 km/h, respektive 89 km/h. Abychom vše uvedli na správnou míru: vyšla nám 3,5 % úspora spotřeby motorové nafty při absolutně zanedbatelné ztrátě průměrné rychlosti!

Způsob, jakým systém CCAP reguluje jízdu, je fascinující. Speciálně co se týká okresních komunikací, kde jsme byli původně velmi skeptičtí. Ovšem systém CCAP funguje perfektně. Před každým stoupáním systém přidá rychlost. Ještě více obdivuhodné je však ubírání „plynu“ před vrcholem stoupáním a následujícím sjezdem. V navazující jízdě po dálnici funguje CCAP také velice dobře. Řidič pozná pracovní nasazení systému díky zobrazenému malému písmenu „E“ na displeji. V ten okamžik se k režii jízdy dostane tzv. Communicator a systém GPS.

Naděje, že systém CCAP pochybí a člo-

věk by se musel zamyslet, se většinou nenaplní. Ojedinelé vykazuje dálkově ovládaný tempomat CCAP sem, tam nedorozumění. Nicméně ostatní řidiči trucků mohou pouze s obtížemi pochopit, proč vozidlo s CCAP najednou před vrcholem stoupání zpomalí. A když se následně odhodlají absolvovat předjížděcí manévry, přijde jim divné, že jim při jízdě z kopce visíme na nárazníku. To se nejspíš zlepší tehdy, až budou všechny trucky vybaveny systémy CCAP..

Ctižádostivým řidičům je útěchou, že při velmi koncentrované jízdě, především však při předvídavém způsobu jízdy, mohou být stále ještě lepší, než samotný systém CCAP. Avšak padne-li na krajinu noc, či je cesta opravdu neznámá, stává se samotná jízda obtížnou a „Big Brother“ má ihned co nabídnout. Systém CCAP zohledňuje také počasí. Při protivětru jde před vrcholem později „z plynu“, aby se při jízdě z kopce za každou cenu dosáhlo předepsané rychlosti. Tak jemné vnímání nemá žádný šofér...

KOMPAKTNÍ G 440 ZAUJALA DOBRÝM VÝKONEM V SUPERTESTU

K bezchybné práci GPS tempomatu přidává SCANIA G 440 Euro 6 své další lepší stránky. Vnější vzhled působí dospěle. Jen ten, kdo se na ni dokáže opravdu nestranně a nezaujatě podívat, zjistí, že „G“ je opravdu malý král. Předností je pohodlný výstup a dostatečně tuhé uložení kabiny, které zabraňuje přenášení nepříjemných vlivů nedokonalosti cest na volant. Kdo má chuť, může za to se Švédem na dálnici „pořádně vzít“. Se čtyřiceti tunami je „Géčko“ obstojně komfortní. S každou ubranou tunou celkové hmotnosti se pak jízda stává, řekněme „sportovnější“. Výsledkem je jen mírně vyšší spotřeba motorové nafty v porovnání s motorem Euro V, zato však menší chuť na AdBlue. Kompl- >>>



TYPICKÁ SCANIA: široký a pohodlný nástup do kabiny.



NÁSTUP do kabiny modelu „G“ má standardní kvalitu.



HORNÍ úložné prostory se otevírají spíše natěsno – lednička je objemná.



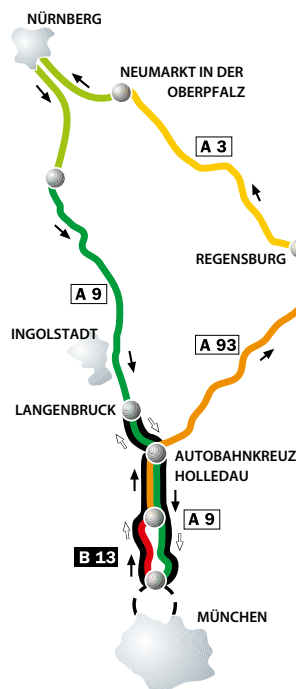
MOTOR V KRÁTKOSTI



- + EURO VI ekonomickém řadovém šestiválci s příjemnou charakteristikou a dobrými vlastnostmi.
- Při vysokých otáčkách – bujná spotřeba.



POHODLNÉ SEZENÍ a větší prostor pro nastavení volantu.

SROVNÁNÍ: S/ BEZ CCAP NA DÁLNICI

S CCAP
1. ETAPA

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

2. ETAPA

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

3. ETAPA

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

CELKEM: 262,0 km

30,44 l/100 km
84,97 km/h

BEZ CCAP
1. ETAPA

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

2. ETAPA

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

3. ETAPA

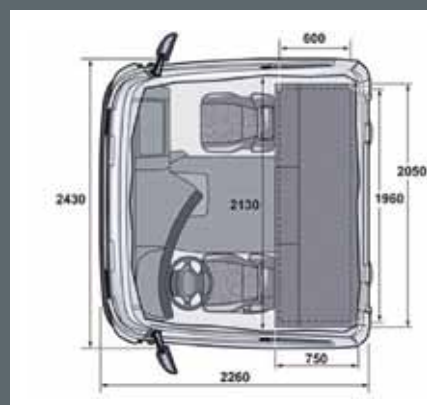
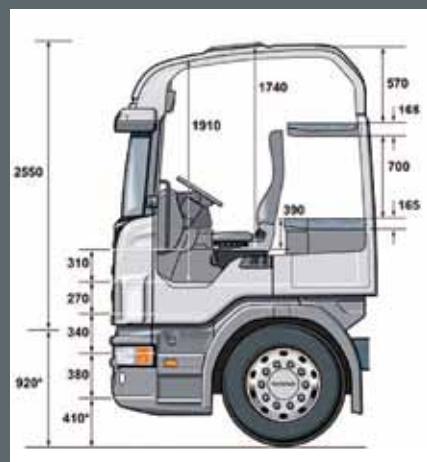
Lehká dálnice**103,7 km**
 A6 Altdorf – A9 Langenbruck
 l/100km:**30,6**
 km/h:**88,4**

CELKEM: 262,0 km

31,55 l/100 km
85,03 km/h

Náhled na výsledky jízdy s aktivovaným systémem CCAP: Na středně složitě členité trati z Regensburgu do Norimberku je GPS tempomat dokonce rychlejší než stávající Cruise-Control, ale pořád o 0,27 l/100km úspornější. Během celé

dálniční etapy byl rychlostní rozdíl jen - 0,06 km/h (chcete-li 13 sekund). Oproti stávajícím tempomatům zato systém CCAP ušetří 1,1 l/100km (3,5 %). CCAP tempomat potvrdil svoji schopnost šetřit spotřebu pohonných hmot.

ROZMĚRY BUDKY

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

„Géčko“ je odpovědí Scanie na CF85, Premium a TGS. Přestože nemá kompaktní úzkou kabinu konkurentů. Také při rozměrech postele potřebujete značný cvik. Osvětlení (pár bílých světel, pár červených nočních světel, dva pevné spoty u lehátka) odpovídá standardům řady „R“. Celých 680 litrů objemu prostoru je v této kategorii slušné. Dobrý prostor je získán

nepřítomností horního lůžka. Sezení a prostor pro manipulaci s volantem je převzat od větších bratrů. Přes nespočet funkcí je multifunkční volant dobře ovladatelný. Šedivé čalounění s hnědými postranními povleky s interiérem příliš neladí. Avšak materiál i zpracování jsou aktuálně v pořádku. Dvanácticentimetrová matrace je prodyšná a rovná. Scania nabízí xenonové osvětlení.



DOBŘE dálkové ovládání.



OSVĚTLENÍ INTERIÉRU je výrazně příjemné.



SPODNÍ LŮŽKO je v kabině typu G rozměrově „tak akorát“.



VYUŽITÍM SYSTÉMU CCAP
se G 440 zastavuje méně na čerpacích stanicích – oproti zanedbatelně menší průměrné rychlosti.

ment zaslouží Scania také za výtečně pracující Opticruise převodovky s integrovaným retardérem. Sice ještě nelze hovořit o plné podpoře systému CCAP, ale toto řešení již tak usnadňuje řidiči řazení převodových stupňů. Nachází přijatelný kompromis mezi rychlostí a pohodlností řazení. Přesto zůstává virtuální cit pro manuální zásahy poslední baštou vykutálených řidičů, kteří na úkor systému CCAP nějakou tu kapku motorové nafty ještě ušetří. Netěšte se však předčasně! Inženýři v Sodertaelje jsou již v pohotovosti a zamýšlejí činnost tzv. Communicatoru, systému GPS, motoru a převodovky sladit. Poté nám zbude již jen točení volantem...

Sečteno, podtrženo, balíček úprav se líbí. Systém CCAP pracuje perfektně. Technika Euro VI je, zdá se, přinejmenším u vozidel Scania, co se týká spotřeby motorové nafty neutrální. Scania řady „G“ je řidičsky aktivní truck pro těžkou nebo národní přepravu zboží. Nad systémem CCAP je nám všem potřeba hodně popřemýšlet. Investovali bychom 485 € do tohoto „žhavého drátu“.

GG ■



SERVIS A PROSTOJE

Krátká doba čekání, *krátký interval*

V budoucnu bude technická kontrolní společnost v Hochbrueckenu u Mnichova testovat všechny trucky na jejich sériovost. Výsledek Scania: odpovídá běžnému sériovému provedení. Při prověřování servisních bodů dopadl tahač docela dobře. Vše je ovšem soustředěno pod velkou a těžkou kabinu. Převážně ruční testování bez velké podpory palubního počítače neruší inženýra. Řidič vidí jestli je vše v pořádku a nespolehá se pouze na senzory. Zápor je pouze to, že při výměně vzduchového a palivového filtru se musí kabina sklopit. Testované přípojky na zadní ose jsou tak zabudovány, že se k nim stěží dostane-

me. Se servisním intervalem 90 000 km se také Scania nijak moc nepředvedla. Pro Euro VI bezpodmínečně nutný filtr částic se dá regenerovat, musí však být každých

240 000 km vyměněn, což není nejlevnější. Olejové hrdlo je dostatečně velké a přístupné. Většina nádob je průhledných, jsou tedy snáze kontrolovatelné.



SCANIA KD mistr Daniel Bratzler s TUV inženýrem.



INZERCIÁ



TYREDOG Bezdrôtové meranie tlaku v pneumatikách a strážca teploty pneumatík (WTPMS)



Tlak v pneumatikách je často prehliadaná okolnosť, keď príde na otázku bezpečnosti cestnej premávky. Aj rozdiel menší ako 5 psi tlaku v pneumatikách, môže znamenať drastické zvýšenie spotreby paliva, pneumatík a CO₂, ako aj opotrebovanie súčastí. Nehovoriac o zvýšom riziku nehody pri vysokej rýchlosti.

O TYREDOG WTPMS V čase, keď zbadáme chýbný tlak pneumatiky, je už príliš neskoro. Bočnice môžu byť už neopraviteľné, alebo ak sú pneumatiky vášho prípojného vozidla poškodené a nachádzate sa práve na diaľnici, je to príliš nebezpečné a môže to spôsobiť nepríjemné udalosti, nie len Vám a Vašej rodine, ale ostatným vodičom na ceste. Hlavným cieľom TYREDOG™ je zabrániť týmto situáciám, tak že ukazuje tlak v pneumatikách pre každé koleso v reálnom čase.



TYREDOG™ systémy možno ľahko nastaviť cez grafické užívateľské rozhranie. Alarm varovania je možné nastaviť tak, aby vás systém varoval hneď, keď budú mať Vaše pneumatiky: nízky tlak, vysoký tlak alebo vysoké teploty. Najdôležitejšou vlastnosťou systému TYREDOG™ je, že senzory sú buď úplne vonkajšie alebo vnútorné, a vážia len 10 gramov. Pri vonkajších senzoroch môžete nainštalovať kompletný systém sami, bez technického zázemia a skúseností!



KONTAKT: T COMM, s.r.o. Jakuba Haška 3, 949 12 Nitra, mobil: 00421 917 498 697, tel.: 00421 37 651 2003, fax: 00421 37 651 2004, e-mail: skutilova@t-comm.sk, info@t-comm.sk

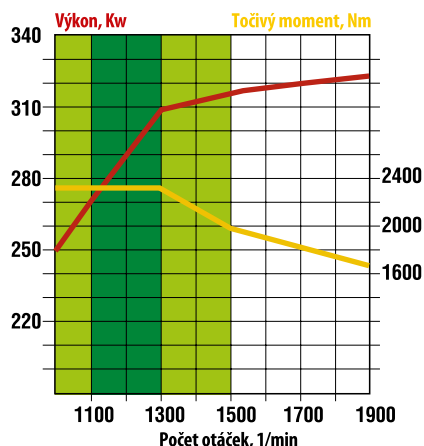
TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA


TAKÉ představitelé TUV SUD pěli na Scanii chválu.

MOTOR

Řadový šestiválec chlazený kapalinou, VGT turbodmychadlo, 4 ventily na válec, řízená recirkulace výfukových plynů s jednostupňovým mezichlazením, SCR, trysky s osmi otvory -> Euro 6

Typ Scania DC13 109 440
Zdvihový objem 12 700 cm³
Vrtání x zdvih 130 x 160 mm
Kompresní poměr 17,3:1
Vstřikování XPI (max. 2400 bar), EDC
Jmenovitý výkon 440 k (324 kW) při 1900/min⁻¹
Max. točivý moment 2300 N.m při 1000-1300/min⁻¹



Na první pohled nejsou znát rozdíly v porovnání s Euro 5. Takto září Euro 6 se rozpoznatelnými kvalitami. Vysoké otáčky, tichý motor, spontánní nástup otáček. Obecně se cítí 6-ti válec lépe při menších otáčkách. Kdo se pohybuje v zeleném rozmezí, má nižší spotřebu, avšak ne na úkor rychlosti.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
 automatizovaná, elektro-hydraulicky řízená, průměr lamely 430 mm
Převodovka
 Opticruise, synchronizovaný třístupňový základní pohon (GRS905R), 12 předních převodů, 4 zpáteční převody, Scania retarder
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
Zpětné rychlostní stupně: 14,77 / 11,95
Stálý převod: i=2,59



„BIG BROTHER“ je malá černá krabička.

PODVOZEK

Vpředu: náprava Scania AM740, dvoulístová paralelní pera, stabilizátor

Vzadu: hypoidní náprava Scania ADA 1302, čtyřlístové pero nebo odpružení vzduchem, stabilizátor a uzávěrka diferenciálu (sériové provedení)

Pneumatiky: (v testu): VA 315/80 R 22.5; HA 315/70 R 22.5

Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 Alu, leštěné

BRZDY

Vpředu: dvou obvod stlačený vzduchem a kotoučovými brzdami

Vzadu: kotoučové brzdy

ABS, ASR, zátěžové řízení díky EBS elektronice, ruční brzda díky pérovému úložišti působí na zadní nápravu.

Motorová brzda Výfuková klapka (235 kW při 2400/min⁻¹)

Retardér Scania-Retarder (3500 Nm)

ŘÍZENÍ

Typ kuličková matice - hydraulický posilovač řízení

Převodový poměr 17,0 - 20,0:1

Průměr věnce volantu 445 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátory 2 x 12V 180 A.h

Alternátor 28V/100A

Spouštěč 6,0 kW

Světlomety Xenon (možné H4)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 3700 mm

D x Š x V 5940 x 2550 x 39978 mm

Provozní hmotnost 7350 kg (s řidičem)

NÁPLŇ

Motorový olej 43,0 l (včetně čističe)

Palivová nádrž 400 l nafta, 75 l AdBlue

Chladicí kapalina 75,0 l (+20 l mit Retarder)

Oil v zadní nápravě 12,5 l

Převodový olej 18,5 l (+ 8,0 l für Retarder)

CENY

(s DPH, €)

Základní cena Actros 1860 99.424

Cena testovaného vozu 128.689

KONKURENTI

DAF XF105.460 SPACE CAB

Motor 60
Převodovka 35
Jízdní vlastnosti 45
Kabina 96
Hospodárnost 87

Bodů celkem 323
Známka uspokojivý


IVECO ECO-STRALIS 440S46

Motor 60
Převodovka 36
Jízdní vlastnosti 45
Kabina 95
Hospodárnost 94

Bodů celkem 330
Známka velmi dobrý


MAN TGX 18.440 EFFICIENT LINE

Motor 59
Převodovka 36
Jízdní vlastnosti 46
Kabina 96
Hospodárnost 101

Bodů celkem 338
Známka velmi dobrý


MERCEDES ACTROS 1844 L

Motor 62
Převodovka 37
Jízdní vlastnosti 45
Kabina 94
Hospodárnost 96

Bodů celkem 334
Známka velmi dobrý

FAKTOR ZÁBAVY

Jsem frustrovaný,

systém CCAP mi rozkazuje, je v tom však "sakra" dobrý. Bez velkého bratra potěší aktivní jízda, výkonný motor a image u kolegů na silnici. Jen kabina je poněkud těsná.


SCANIA G 440 CCAP

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

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

TRUCKER SOUČET


Testovací jezdec
Gerhard Grünig

Smišené pocity.

Řidič musí být velmi pozorný a koncentrovaný, aby se systémem CCAP mohl držet krok, popřípadě být lepší. Ačkoliv jsme teprve na začátku doby využívání systému CCAP reaguje nadmíru

dobře. Hloupé je, že ostatní kamiony prozatím podobnou techniku nemají. Spousta jejich řidičů tak nemá prozatím pochopení pro to, že CCAP před vrcholem kopce zpomalí, aby nakonec při jízdě z něj souprava dosáhla maximální rychlosti.

Proč jezdíme s referenčním 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 zkorigujeme nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se nereseriozního 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 G 440 Euro 6	27,4	37,0	48,0	53,9
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
Scania G 440 Euro 6	22,1/9,5	37,8/19,5	46,8/25,6	
Nejlepší vůz v testu *1	5,1	11,1	15,0	

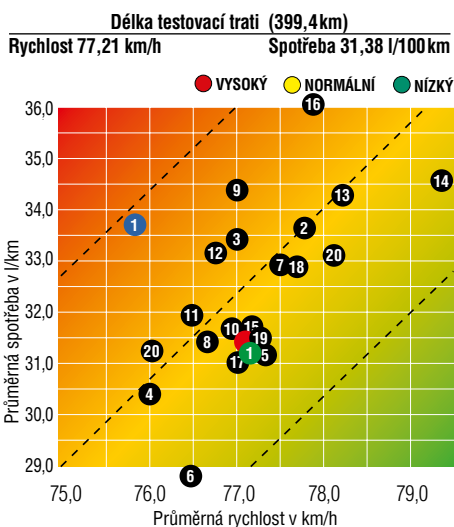
*1: Scania R 730

MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap Volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
Scania G 440	50	62	68	56/57
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56/57
	Z kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Scania G 440	64	64	64	
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 18.400 XLX EEV
- MAN TGX 18.440 XLX EEV
- MAN TGX 18.480 XXL EEV
- Mercedes Actros 1841 EEV
- Mercedes Actros 1844 EEV
- Mercedes Actros 1855 E5
- Mercedes Actros 1860 EEV
- Renault Magnum 520 EEV
- Scania G 420 E5
- Scania R 480 E5
- Scania R 480 E6
- Scania R 500 E5 Evolution
- Scania R 620 E5
- Scania R 730 EEV
- Volvo FH 500 EEV
- Volvo FH16-700 E5

HODNOCENÍ

MOTOR

Rozjezdová charakteristika	8
Průběh výkonu	9
Využití rozsah otáček	9
Výkon motorové brzdy	8
AGB/tempomat	10
Elektrická integrace	9
Hluk	9
dosahované body:	62
(max. počet bodů)	(70)

+ dobrý točivý moment a výkonost, excelentní regulace tempomatu, díky VGT spontánní emise

- slabá motorová brzda, důsledkem je nutný retardér

PŘEVODOVKA

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

+ rychlé řazení, sedící strategie řazení, motor vychází dobře s prodlouženou osou

- dvojitý pedál – musíme si připlatit, řadící komfort je redukován na úkor rychlého řazení, částečně RUPPIGE řazení.

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

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

+ přímé řízení, dobrá kotoučová brzdová soustava

- obecně ostře pružený, dokonce nepohodlné

KABINA ŘIDIČE

Prostor pro řidiče	9
Nastavení volantů	9
Přístrojová deska	9
Obsluha/ergonomie	9
Větrání / topení	8
Poličky/schránky	8
Výhled / zrcátka	9
Prostor/obytný komfort	7
Místo pro spaní	8
Sériová výbava	8
Pérování	8
dosahované body:	92
(max. počet bodů)	(110)

+ dobré zpracování, velice dobrá ergonomie, promyšlený multifunkční volant

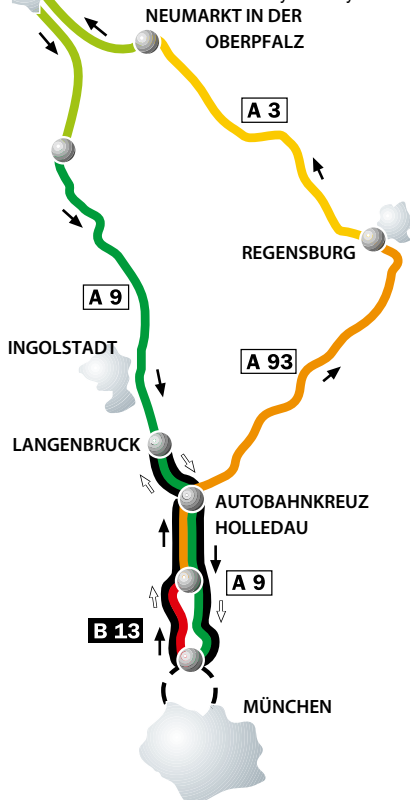
- vysoký motorový tunel, sedadlo, postel konceptově zlepšený, ale stále neoptimální.



SCANIA G 440 s referenčním vozem.

SPOTŘEBA A RYCHLOST

Dobrý výběr různých silnic a dálnic: dobře vyvážená testovací trať TRUCKERTestu: úseky projížděné jen s částečným zatížením jsou vyznačeny černě.



ETAPY

1. ETAPA

Silnice 1. třídy střední	38,7 km
B13 Fahrzenhausen – Langenbruck	
l/100km:	37,7
km/h:	58,3

2. ETAPA

Středně těžká dálnice	76,6 km
A9 Langenbruck – A93 Riezno	
l/100km:	32,3
km/h:	83,4

3. ETAPA

Dálnice střední +	81,7 km
A3 Riezno – A6 Altdorf	
l/100km:	32,5
km/h:	85,3

4. ETAPA

Lehká dálnice	103,7 km
A6 Altdorf – A9 Langenbruck	
l/100km:	27,5
km/h:	86,0

5. ETAPA

Těžká okresní silnice	42,4 km
B300 Langenbruck – B13 Fahrzenhausen	
l/100km:	36,7
km/h:	61,5

ČÁST. NÁKLAD (8T)

B13 Lohhof – A9 Allersh. – A9 Pfaffenh.	
A9 Neufahrn – A92 Lohhof	56,3 km
l/100km:	22,8
km/h:	76,5

CELKOVÁ DÉLKA TESTOVACÍ TRATĚ	399,4 km
31,4 l/100 km	77,2 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	1,25 min	10 při 1445 min ⁻¹	66 km/h	85* km/h
2 Stoupání Holledau A9	1,63 min	11 při 1160 min ⁻¹	68 km/h	85* km/h
3 max. 8%, 0,8 km	0,95 min	8 při 1600 min ⁻¹	10* km/h	47 km/h
4 Kindinger Berg A9	3,56 min	11 při 1150 min ⁻¹	68 km/h	85 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM (max. 270)	235
------------------------------------	-----

INDEX HOSPODÁRNOSTI	95
---------------------	----

Průměrná rychlost

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

Body	330
------	-----

Hodnocení velmi dobrý