Hravý červeňák na cesty

S vozem New Actros 1851 je poprvé testována vlajková loď Mercedesu. Co všechno umí hvězdný křižník **v konfiguraci Euro VI? »»**

V TESTU: ACTROS 1851 EURO VI

Model: Mercedes New Actros 1851 Gigaspace
Zdvihový objem: 12 800 cm^3
Výkon kW (k): 375 (510) při 1800 min^{-1}
Celková hmotnost: 39 970 (prov. hm.: 7970 kg)
Cena (test. vozidla): 204 183 € (brutto)

PŘES SVOU mohutnost a kabinu Gigaspace se jeví New Actros jako štíhlý.

Skutečně dlouho to trvalo, než se New Actros konečně poprvé odvážil na dráhu supertestu. Nechceme se ale na Mercedes zlobit. Při nejmenším nám pracovníci ze Stuttgartu prokázali mimořádnou službu. Nechtěli jsme dělat test se současnou vlajkovou lodí Mercedesem 1851 Gigaspace. Po dvou testech Scanií s motorem Euro VI jsme dostali exklusivně první šanci testovat truck s motorem Daimler Euro VI.

Nebylo to pro nás jednoduché, protože už předem slyšíme připomínky našich čtenářů, že jsme „přátelé hvězdy". Ale tento nováček se opravdu povedl. Šestiválec OM471 běží klidně a oproti motoru V6 u předchůdce je tichý a bez vibrací. Navíc si vystačí s hodnotou otáček, u které už V6 motor moc chuti na práci neměl. Čtyřventilový motor s asymetrickým turbodmychadlem překonal při 800 otáčkách v pohodě vrchol stoupání.

PODDAJNÁ PŘEVODOVKA *A MOTOROVÁ BRZDA S VÝKONEM 400KW*

S převodovkou Powershift 3 má Mercedes automatizovaný řadicí box ještě více zjemněný. Pryč je čas rumplující spojky nebo nepříjemných rázů při řazení. Obzvlášť v extrémních situacích, při plném plynu ve stoupání, řadí automat rychlostní stupně velmi plynule. Využívá užitečné síly a možnosti motoru. Po celém našem 500 km dlouhém testovacím okruhu nezařadil automat ani jednou nesprávný rychlostní stupeň. Provedení řadicího boxu se zdá také povedené. Je jedno, zda se jedná o řadicí páku na volantu, která nyní sdružuje všechny funkce řazení, nebo perfektně pracující PPC (Predictive Powertrain Control, tempomat s ovlivňováním volby rychlostí). Není zde v podstatě důvod ke kritice.

SEDAČKA ŘIDIČE, a především ovládání spínačů a multifunkční volant se povedli.

KONCEPT „Solostar" s odpočinkovým koutkem je hoden doporučení. Skládací stolek se jeví trochu filigránsky.

SVĚTLE ŠEDÁ BARVA působí příjemně. Zda je péče o ní jednoduchá a snadná, ukáže teprve čas.

PŘEHLEDNÉ přístroje, které by dělaly čest i v kategorii S.

Zvláště PPC zanechal v testovaném vozidle velmi dobrý dojem, kontroluje jízdu, a jako kolega řidiče má v hlavě víc než většina z nás. Při testu jsme jeli rychlostí 85 km/h, s odchylkou +/- 5 km/h. Před vrcholem stoupání přidal PPC přesně tolik plynu, že jsme s malou tolerancí skutečně vrchol zdolali. Při sjezdu jsme nastavili rychlost na 90 km/h, což vede k zápisu do digitálního tachometru „překročená povolená rychlost". O překročení rychlosti nás New Actros varoval 15 sekund před minutovou hranicí. Takže by se pilotům Mercedesu už nemělo stávat, že překročí povolenou rychlost.

Určitě se u testovaného vozidla nevyskytují problémy při couvání jako u Scanie s podobným systémem (CCAP). Neobjevují se zde také ztráty rychlosti před vrcholem stoupání jako u Švéda.

Malé manko PPC přece jenom má. Jak jsme mohli zjistit v přímém srovnání s naším vlastním New Actros 1845 bez PPC. Když uberete plyn před stoupáním, je kamion pomalejší. Přestože disponuje navíc se 60 koňskými silami, je truck 1851 na testovacím okruhu pouze o 6 sekund rychlejší. Skutečnou senzací je to, že 1851 porazil ve spotřebě New Actros 1845 bez PPC. Hodnoty na naší nové testovací trase se dají porovnat se starými hodnotami pouze omezeně. Ale spotřeba těsně nad 27 l/100 km může být správným údajem. Touto hodnotou nastavil New Actros laťku pro konkurenci hodně vysoko. Podrobné údaje o spotřebě, které jsme nyní v devíti různých nasazeních zjistili, jsou uvedeny na str. 34 k zevrubnému studiu.

NOVÝ JE O CELOU TŘÍDU TUŽŠÍ, *ALE JEŠTĚ KOMFORTNĚJŠÍ*

Kdo je fanda ve stylu „zachovejte nám Actros", nebude z nového trucku napoprvé nijak nadšený. Pokud byli příznivci MP2 a MP3 z měkké školy, nasadil New Actros tvrdší stupeň. S tvrdým odpružením, přímějším řízením a novým zavěšením náprav se ukázalo, že také Švábové ze Stuttgartu umí stavět vitální podvozky. Příznivci předchozí linie musí přiznat, že nový Actros je správná cesta a že přes svůj sportovní vzhled zůstal komfortním kamionem.

V obrovské Gigaspace kabině projíždí řidič měkce zatáčky a v pohodě plachtí přes dálnice s nerovným povrchem. Ačkoli objektivní měření ukazuje o trochu vyšší hodnoty, zůstává hladina zvuku na příjemně nízké úrovni. Motor zní příjemným hlubokým basem.

I když Mercedes podle vlastních údajů optimalizoval klimatizaci, nemůže New Actros z hlediska přesné regulace s MP3 soutěžit. Změna venkovní teploty o dva, tři stupně vede vždy ke stejné změně teploty v kabině. Za to si nemusí řidič při dešti lámat hlavu se stěrači. Dva rozdílné citlivé stupně nastavení, které jsou řízeny automatikou, se starají o optimální výhled. Mimochodem výhled: nová zrcátka »»»

TYPICKÁ „šplhací" partie přes čtyři schody. Ten spodní je těsně nad zemí.

TAKÉ vysocí řidiči naleznou pohodlné posazení.

VENKOVNÍ skříňky se jeví velkoryse prostorné.

HODNOCENÍ MOTORU

- enormní rozběh již v hodnotách otáček pod 1000; provoz řadového šestiválce je klidný, tichý bez vibrací; při poskytovaném výkonu je spořivý a efektivní
- vysoká hmotnost (1237 kg)

JDE TO SNADNO: dobrý a bezpečný výstup pomocí sklopných stupátek.

NEW ACTROS EURO VI Z HLEDISKA UŽIVATELŮ

„VOZIDLA JSOU STÁLE KOMPLEXNĚJŠÍ – NEW ACTROS NENÍ ŽÁDNÁ VÝJIMKA“

Guido Tangen, vedoucí vozového parku Boll Logistik

„Částí filozofie našeho podniku je ochrana životního prostředí. Toto bylo jen logické, brzy investovat do Eura VI. Podle našich zkušeností se vyznačuje New Actros oproti svému předchůdci komfortnějším vybavením, technickým vylepšením a hospodárností co se týče spotřeby. Splňuje dále mimo jiné vyšší nároky na ochranu životního prostředí. Vedle snížení emisí, ke kterému došlo pomocí Euro VI, můžeme počítat také se snížením zplodin CO_2 v důsledku nižší spotřeby. Optimalizace technologie vozidla a její zvládnutí hraje pro nás rozhodující roli, protože naše řidiče sami školíme. Actros nové generace se nám ukazuje po stránce technického know-how jako velmi vyzrálé vozidlo, ale také velmi náročné. Řidiči, kteří již mají zkušenosti s novým Actrosem, jsou nadšeni. Potřeba proškolení řidičů je nutná, protože ovládání vozidla a způsob jízdy je jiný než u předchůdců.“

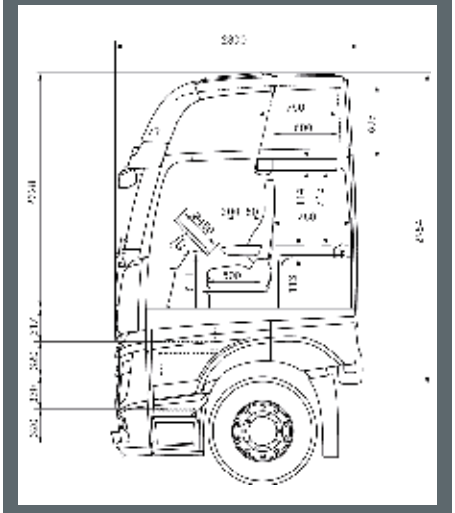
„VŠE JE LEPŠÍ NEŽ U PŘEDCHŮDCŮ, A TO BEZ DEBATY.“

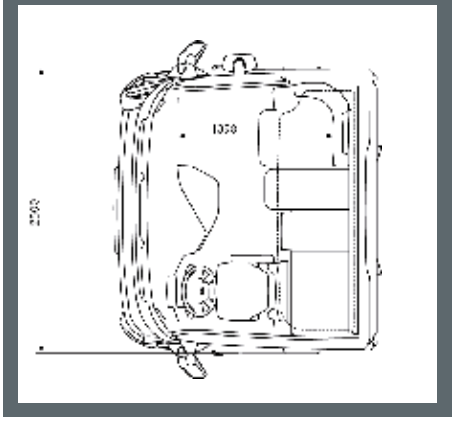
Hans Peter Schnarwiler, Schnarwiler AG / Camion Transport, Ch-Neu Aegerten

„ Od prvního května 2012 máme u nás jeden New Actros 1846 s Euro VI v provozu. Naše zkušenosti s truckem můžeme krátce shrnout. Mercedes má aktuálně odježdeno okolo 20 tisíc km, nasazujeme ho doma ve Švýcarsku a v blízkém zahraničí. Dosud nemáme žádnou negativní zkušenost. Spotřeba nafty leží cca 2-3 litry pod spotřebou předchůdce. A také spotřeba AdBlue je zřetelně nižší. Náš řidič, který s New Actrosem jezdí, je zcela spokojený.“

NEW ACTROS je prvním truckem, ke kterému doporučujeme i přes cenový příplatek osvětlení Bi-Xenon, protože je opravdu velmi dobrý.

ROZMĚRY KABINY





KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Okolo 12 m³ obestavěného prostoru a zřetelně přes 1000 litru objemu, v „solostar“ o trochu méně, kabina Gigaspace nového Actrosu ukazuje pouze superlativy. Ve srovnání s předchůdcem je provedení volantu a sedačky o třídu výše. Horní lůžko vypadá obrovské. I spodní, o něco menší, poskytuje „narostlým“ řidičům ještě zcela dostatečný prostor. Rošty a matrace lůžek jsou minimálně o třídu lepší než u MP3. Komfortní sedačka, která je u Gigaspace v základu, poskytuje perfektní pohodlí při dálkové jízdě. I při ovládání nastavení sedačky. Design vnitřku vozidla je proveden do detailu: mimo jiné obsahuje koš na papír, držák tužek, nastavitelné přihrádky v zásuvkách, zrcátko pro holení, nastavitelné lůžko, vzduchovou pistoli a mnoho zásuvek elektrického proudu nyní s vyšším zabezpečením. Vnitřní osvětlení není proti předchozím typům vylepšeno, snad proto, že i u nich bylo velmi dobré. Světla Bi-Xenon jsou zde poprvé u testovaného trucku plně na místě. Především pak dálková světla vás zcela přesvědčí.

ODKLÁDACÍ PŘIHRÁDKY

	Délka x šířka (cm)
Na přístrojové desce	64x30
Sklápěcí stůl	34x34
Ostatní poličky	26x26

Celkem 5 zásuvek 24V (15A), 1x12V zásuvka (15A), 3 držáky na láhve, 3 držáky na plechovky, 6 háčků na oblečení, 4 volné jímky, ovládání rádia na volantu, 2 svítidla na čtení, 2 zelená noční světla, světlo na čtení na spodním lůžku.

GIGA: výška stání také pro obry.

SCHRÁNKY

	Objem v litrech (l)
Nad sklem vlevo s víkem	100,8
Nad sklem vpravo s víkem	70,8
Nad sklem uprostřed s víkem	117,6
Nad sklem vpravo otevřená	26,8
Nad sklem uprostřed otevřená	47,7
Nad dveřmi vpravo/vlevo	á 3,6
Pod / nad postelí	á 1,1
Chladnička	48,8
Pod lůžkem (v základu)	86,8
Ve dveřích vpravo/vlevo	3,25
Pod přístrojovou deskou	20,8
Vnější schránka vpravo	200
Vnější schránka vlevo	220 + 46

Hravý *červeňák* na cesty

»» Pokračovaní ze strany 13

nabízí zřetelně větší výhledové pole, takže dohromady řečeno se New Actros jeví jako přehledný. A především jako bezpečný. Je pravda, že bezpečnostní balíček testovaného vozidla stojí cca 12 000 euro. Kdo si ale jedenkrát vychutnal pohodlí tempomatu odstupu a asistenta dopravní zácpy, nechce se jich už nikdy vzdát. Obzvlášť v hustém silničním provozu stačí pouze, když řidič drží stopu, o ostatní se stará elektronika. A žádný strach, tento celý „krám“ se dá také jednoduše vypnout. Když má řidič neodkladnou potřebu, může převzít režii do svých rukou.

Suma sumárum je 1851 Gigaspace skvělé vozidlo: super brzdy, top podvozek, obrovská kabina a přes nabízený výkon a Euro VI více jak akceptovatelná spotřeba. Kdo hledá vlas v polévce, najde něco v technických datech. Díky osmi tunám provozní hmotnosti je New těžká váha. Dříve platilo pravidlo „těžká váha“ jako kompliment solidnosti a dlouhé životnosti. Při prvním dojmu zatím čtvrtá generace Actrosů tuto pověst upevnila. Na první pohled nevypadá truck problémový. Když řidič nechá svých 510 koní rozběhnout, přichází opravdové potěšení z jízdy, zvláště když se spotřeba drží při zemi. *GG* ■

SPODNÍ LŮŽKO měří 2200 x 730 mm.

NOČNÍ OSVĚTLENÍ je příjemné a dostatečné.

SERVIS A ÚDRŽBA „TÜV PROVĚŘENO“

Počítač *se stará téměř o vše*

Abychom dosáhli nezávislého vyjádření expertů, kontroluje společnost TÜV SÜD z Hochbrücku u Mnichova každé vozidlo, které prošlo naším supertestem, po stránce sériovosti, servisu a údržby. Expert hodnotí: TÜV Rolf Otten „Testovací vozidlo odpovídá sériovému provedení New Actros 1851“. Pracovník zkušebny kontroloval u trucku nezakryté přední záklopky, protože u nich hrozí nebezpečí přístupu nepovolané osoby. Zaujalo ho vyústění výfuku a skládací postranní klapky vlevo. Přestože je stav různých provozních kapalin zcela kontrolován palubním počítačem, něco zásadního zde chybí. Postrádá minimálně měrku na oleji, aby bylo možno kontrolovat také konzistenci mazadel. Dále je nutné pro dosažení mnoha údržbových míst zvednout kabinu. Koncept údržby se expertům z TÜV zamlouval, zvláště servisní interval 150 tis. km a bezúdržbový podvozek. Podle jejich názoru by mohli být některé uzávěry pro údržbu vozidla více ukryté. To platí také pro uzávěr dohušťování pneumatik, který je dodáván v opci. Výhodně je umístěno čerpadlo pohonných hmot a ruční čerpadlo, stejně jako olejový a palivový filtr.

DIPL. ING. ROLF OTTEN kontroluje palubní počítač a servisní body.

VYBAVENÍ A CENY

Snový kamion

Co se týče vybavení testovaného Actrosu, postupovali lidé od Mercedesu čistě podle motta „Jednou zcela kompletně, prosím“. Vše co je dobré, ale také bohužel drahé, má náš New Actros 1851 na palubě. K základní ceně je nutno přidat celých 56 583 euro za přídavnou výbavu. Tím je překonána hranice 200 tisíc euro. Co zákazník obdrží za tuto hrdou cenu? Zcela jednoduše: prvotřídní motivátor pro řidiče. V obří Gigaspace kabině je téměř slyšet ozvěnu.

NAVIGACE zvolí vždy nejlepší trasu.

MASIVNÍ KABINA nabízí prostorné poličky.

PŘIHRÁDKY v konzole.

SOLOSTAR *ZPŘÍJEMŇUJE PRACOVNÍ DOBU.*

Šestiválec pracuje velmi tiše. Opravdovým komfortem je v testovacím vozidle vestavěná klimatizovaná sedačka, která chrání mimo jiné záda řidiče. Zároveň si řidič dopřává pohodlí díky čtyřbodovému vzduchovému odpružení kabiny. Především proto je „nový“ zřetelně tužší, než jemněji orientovaný předchůdce MP3. Vzduchové odpružení přenese kabinu plynule přes každou nerovnost.

Trucker redaktor
Jan Burgdorf

Pokud vozidlo a řidič užívají přestávky, zařízení „solostar“ v ceně 2 481 euro se úplně vyplatí. V tzv. kulatém rohu, který je v kabině tohoto Mercedesu, se řidič odreaguje jako doma. Chybí zde snad pouze plochá televize, docela by se vlevo nahoru hodila. Otázkou vkusu je naproti tomu vybavení „style-line“ v provedení stříbrný lak. Podle mého by vlajkové lodi slušelo vybavení „home-line-packet“ v provedení kořenové dřevo. Mnohem důležitější je ale Bezpečnostní balíček, který se skládá z: tempomat odstupu, asistent nouzové brzdy, hlídání jízdního pruhu a monitorování pozornosti. To by mělo být v každém Actrosu, protože může při případné závažné události zachránit lidské životy.

INZERCIA

TACHO TACHO spol. s.r.o.

Oprava montáž a overovanie tachografov

SIEMENS / KIENZLE / STONERIDGE / VEDER ROOT / ACTIA / SMARTACH

- ✔ predaj SW a HW na spracovanie dát z tachografov a kariet
- ✔ sťahovanie a archivácia dát z tachografov a kariet vodičov
- ✔ vybavovanie žiadostí o tachografové karty
- ✔ školenia vodičov a manažérov

PREVÁDZKOVANÉ PRACOVISKÁ: ◗ Zlatovská 29, 911 05 Trenčín, tel.032 649 1389, 0915996845 ◗ Štúrova 97,952 01 Vráble, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Bratislavská 1804, Komárno, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Bratislavská 918, Dunajská Streda, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Matúšovská 606, Galanta, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Balkán č.53, Zvolen, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Priemyselná 257, Ladomerská Vieska, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Kpt.Nálepku č.1, Levice, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Považská č.2, Nové Zámky, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Ciglianska č.1, Prievidza, tel. 0905354439, 0905780383 ◗ Lastomírska č.1, Michalovce, tel. 0905354439, 0905780383

COREX, s.r.o.
Predaj autobusov, náhradných dielov, servis
IRISBUS IVECO
Štefánikova 49, 949 01 Nitra
Štúrova 97, 952 01 Vráble
Tel.: +421 37 783 1375
Fax: +421 37 783 2915
Mobil: +421 905 354 438
zavody@corex.sk

TACHO
Oprava, montáž, overenie tachografov
Štúrova 97, 952 01 Vráble
Tel.: 0905 350 213
Fax: 037/783 2915
e-mail: zavodyova@tacho-tn.sk
Prevádzka TRENČÍN
Zlatovská cesta 29, 911 37 Trenčín
Prevádzka KOMÁRNO
Bratislavská cesta 1804, 945 01 Komárno

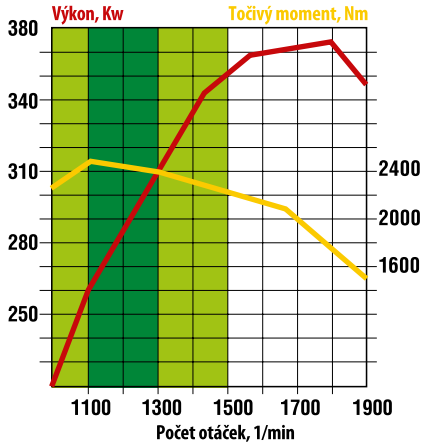
TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA

KLÍČOVÝ OKAMŽIK: startování tlačítkem. Velký mrazicí box. Ukládací prostor přístupný z kabiny.

MOTOR

Vodou chlazený, řadový šestiválec; turbodmychadlo s wastegate, chlazení plnícího vzduchu, čtyři ventily válec, SCR, likvidace škodlivých emisí řízených zpětným prouděním výfukových plynů, DPF, sedmiděrové trysky, Euro 6

Typ .....Mercedes OM 471 LA
Zdvihový objem .....12 809 cm³
Vrtání x zdvih .....132 x 156 mm
Kompresní poměr 17,3:1
Vstřikování .....Common-Rail, EDC
Jmenovitý výkon .....510 k (375 kW) při 1800 min⁻¹
Max. točivý moment ....2500 Nm při 1100 min⁻¹



Ve srovnání se současnými řadovými motory je OM 471 specialista na velmi nízké využitelné otáčky. Již zřetelně pod 1000 otáčkami se jeví zvláště verze 375 kW velmi dobře. I přes zřetelně delší převod náprav si vede na cestě dobře, a k tomu je ještě spořivý.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
Automatizovaná ZF Sachs jednokotoučová membránová suchá spojka, s pneumatickým centrálním uvolňovačem, Typ MFZ 430, průměr 430 mm.

Převodovka
Powershift, synchronizovaná třístupňová základní převodovka (G281-12), rozsahová a dělící převodovka, 12 rychlostních stupňů, 4 zpátečky, retardér Voith (500 kW; opce, nebylo zabudováno v testovacím vozidle)

Rozsah řazení
Plíživý převod: -
Rychlostní stupně: 14,93 / 11,64 / 9,02 / 7,04 / 5,64 / 4,40 / 3,39 / 2,65 / 2,05 /1,60 / 1,28 / 1,00
Zpětné rychlostní stupně: 16,93 / 12,77 / 3,34 / 1,28
Stálý převod: i = 2,79

PODVOZEK

Vpředu: tuhá náprava F-7,5/C22.5, jednolistová parabolická pera se stabilizátorem
Vzadu: jednoduše usazená hypoidní ocelová náprava, R485-13A/C22.5, čtyřměchové vzduchové pružiny, teleskopický tlumič pérování, stabilizátor, přepínatelná uzávěrka diferenciálu (v sérii)
Pneumatiky: (v testu): VA 315/70 R 22.5; HA 315/70 R 22.5
Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 Alcoa Alu (opce; série: ocelové)

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Vpředu: dvouokruhové vzduchové kotoučové brzdy, EBS
Vzadu: kotoučové, EBS, 12,5 bar
ABS, ASR, vysoušeč vzduchu regulace brzdného tlaku pomocí EBS elektroniky, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola
Motorová brzda .....dekompresní brzda max. 400 kW při 2300 min⁻¹
Retardér.....Voith vodní retardér

ŘÍZENÍ

Typ ..... ZF Servocom Typ 8098
Převodový poměr..... 17,0 při 20,0:1
Průměr věnce volantu ..... 450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátor ..... 2 x 12V 220 Ah
Alternátor..... střídavý proud 28V/100A
Spouštěč..... 7,0 kW
Světlomety..... Bi-Xenon

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav..... 3700 mm
D x Š x V..... 6158 x 2500 x 3853 mm
Provozní hmotnost..... 7970 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLNĚ

Motorový olej..... ? k.A.
Palivová nádrž..... 330 l diesel; 60 l AdBlue
Chladicí kapalina..... ? k.A.
Olej v zadní nápravě..... 15,0 l
Převodový olej..... 15,0 l

CENY (bez DPH, údaje prodejců)

Cena základního modelu **147 600,-**
Cena testov. vozu (1851 Euro 6, Gigaspace).....**204 183,-**

Motor, pohon, elektrická výbava za příplatek
Sekundární vodní retardér (série s Safety Pack Top).....7.610,-
Silnější akumulátor / vybavení ADR (Typová třída FL)...199,- / 1.638,-
Vypínač baterií / akumulátor přes 200 Ah .....1.638,- / 319,-
Bi-Xenon reflektor / motorová brzda s vyšším výkonem ...1.617,- / 610,-

Asistenční systémy za příplatek
Tempomat odstupu / Hlídání jízdního pruhu ..... 5.101,- / 2.206,-
Asistent nouzové brzdy / ve spojení s ACC .....5.685,- / 584,-
Hlídač pozornosti řidiče /Safety Pack Top .....100,- / 11.568,-

Podvozek za příplatek
Kola z hliníkové slitiny (7 kusů) kované / litéé.....3.765,- / 3.137,-
Plné vzduchové pérování / kontrola tlaku pneumatik.....984,- / 1.197,-

Kabina za příplatek
Odpružené komfortní sedadlo spolujezdce / Klima.....1.477,- / 2.366,-
Klimatizovaná sedačka řidiče/elektricky ovládané střešní okno.....1.018,- / 420,-
Airbag řidiče / klimatronic (elektron. regulovatelné).....924,- / 853,-
Gigaspace / Solostar / Střešní spojler.....12.233,- / 2.481,- / 2.290,-
Clony rámů / kabiny .....1.279,- / 1.340,-
Chladnička na tunelu motoru / Zásuvka .....1.248,- / 1.244,-
Kožený volant / sedadla / interiér .....595,- / 700,- / 700,-
CB rádio/ CD rádio Bluet. + USB + Sound ...391,- / 671,- + 429,- + 401,-
Sluneční clony uvnitř / 2 kusy, elektrické.....137,- / 583,-
Ohřívač vody / klimatizace.....1.989,- / 4.200,-

✔ = sériová výbava ✕ = nedodává se

KONKURENTI

DAF XF105.510 SSC

Motor	61
Převodovka	35
Jízdní vlastnosti	45
Kabina	98
Hospodárnost	90
Bodů celkem	**329**
Známka	**velmi dobrý**

MAN TGX 18.480 XLX

Motor	60
Převodovka	36
Jízdní vlastnosti	46
Kabina	97
Hospodárnost	92
Bodů celkem	**331**
Známka	**velmi dobrý**

SCANIA R500 HIGHLINE

Motor	64
Převodovka	37
Jízdní vlastnosti	44
Kabina	93
Hospodárnost	94
Bodů celkem	**332**
Známka	**velmi dobrý**

VOLVO FH500 XL

Motor	59
Převodovka	36
Jízdní vlastnosti	44
Kabina	94
Hospodárnost	94
Bodů celkem	**327**
Známka	**dobrý**

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

KAMION PRO POTĚŠENÍ

U trucku 1851 Gigaspace sedí všechno: vitální podvozek, přímé řízení, svižný motor a samozřejmě prostorná kabina, pohodlná sedačka a excelentní lůžko. O designu se můžeme přít, je to otázkou vkusu každého z nás.

ACTROS 1851

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

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

TRUCKER SOUČET

Zkušební jezdec Gerhard Grünig

Nová jednička

Jak jsme očekávali, nasadil New Actros nový rekord v hodnocení supertestu. Jsme daleko vzdáleni od nařčení „fandové hvězdy“. Ale New Actros má excelentní motor, silný a přesto spořivý, velmi dobrý podvozek, stejně jako přímé řízení. Kabina nabízí atmosféru tanečního sálu, převodovka pracuje spolehlivě, asistenční systémy, především PPC, jsou jednoduše top.

NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA – RYCHLOSTI – POROVNÁNÍ

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. Změní-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 neseriozního srovnání hodnot, které bychom získali při proměnných podmínkách.

Test s referenčním nákladním vozidlem, který z odborných časopisů uskutečňujeme jen u nás, je rovněž praktikován v průmyslu, neboť je nejpřesnější! Z celkových výsledků odečítáme i poměrné spotřeby AdBlue.

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
New Actros 1851	**27,3**	**34,7**	**45,7**	**50,8**
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)		**60-70**	**60-80**	**60-85**
New Actros 1851*3		**13,2**	**26,1**	**32,9**
Nejlepší vůz v testu *1		5,1	11,1	15,0

*1: Scania R 730

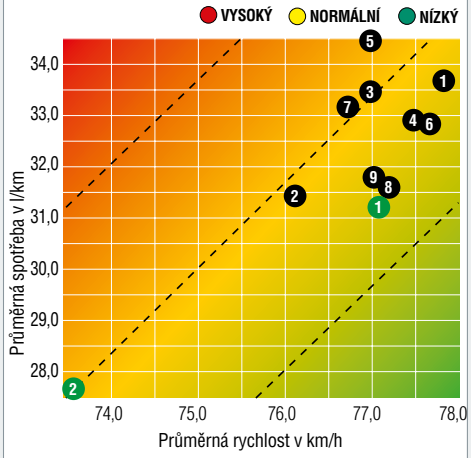
MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap Volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
Actros 1851	**54**	**65**	**67**	**56/58**
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56/57
	Do kopce	**Plný plyn**	**Režim brzdění motorem**	
Actros 1851	**68**	**68**	**67**	
Nejlepší vůz v testu *2	62	62	60	

*2: Scania R 480

POROVNÁNÍ SPOTŘEBY

Délka testovací trati (399,4* / 499,9 km)
Rychlost 73,48 km/h — Spotřeba 27,22 l/100 km



Testováno podle nového modu (jízda bez nákladu).
2 Mercedes New Actros 1851 Euro 6

*testováno na starém okruhu (jízda s nákladem)
1 DAF XF105.510 E5
2 Iveco Eco Stralis 440 S 46 EEV
3 Iveco Stralis 440 S 56 E5
4 MAN TGX 18.480 XXL EEV
5 Mercedes Actros 1855 E5
6 Renault Magnum 520 EEV
7 Scania R 480 E5
1 Scania R 480 Euro 6
8 Scania R 500 E5 Ecolution
9 Volvo FH 500 EEV

HODNOCENÍ

MOTOR

Rozjezdová charakteristika 9
Průběh výkonu 9
Využ. rozsah otáček 9
Výkon motorové brzdy 9
AGB/tempomat 9
Elektrická integrace 9
Hlučnost 8
dosažené body: 62
(max. počet bodů ..... 70)

⊕ řadový šestiválec s tichým provozem, bez vibrací, účinná motorová brzda, široká škála využití otáček

⊖ ne nepříjemný, ale přesto zvýšený hluk

PŘEVODOVKA

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

⊕ strategie řazení dobře přizpůsobená výkonu motoru, rychlé řazení rychlostních stupňů s excelentním ovládáním spojky; plíživý modus (displejem vypnutelný) usnadňuje pomalou jízdu

⊖ pro nabízený výkon by mohl být převodový poměr náprav ještě delší, automatika pro řidiče

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Řízení 9
Výkon brzd 9
Citlivost brzd 9
Průjezd zatáček 9
Pérování 9
dosažené body: 45
(max. počet bodů ..... 50)

⊕ přímé řízení, tvrdý, ale přesto komfortní podvozek

⊖ minimální vibrace v řízení

KABINA ŘIDIČE

Prostor pro řidiče 9
Nastavení volantu 9
Přístrojová deska 9
Obsluha/ergonomie 9
Větrání / topení 9
Poličky/schránky 9
Výhled / zrcátka 9
Prostor/obytný komfort 10
Místo pro spaní 10
Sériová výbava 8
Pérování 9
dosažené body: 100
(max. počet bodů ..... 110)

⊕ dobrá izolace s nízkou hladinou při stání; enormní prostor, pohodlná klimatizovaná sedačka

⊖ citlivý barevné provedení (světle hnědé)

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM (max. 270) 244

INDEX HOSPODÁRNOSTI 98

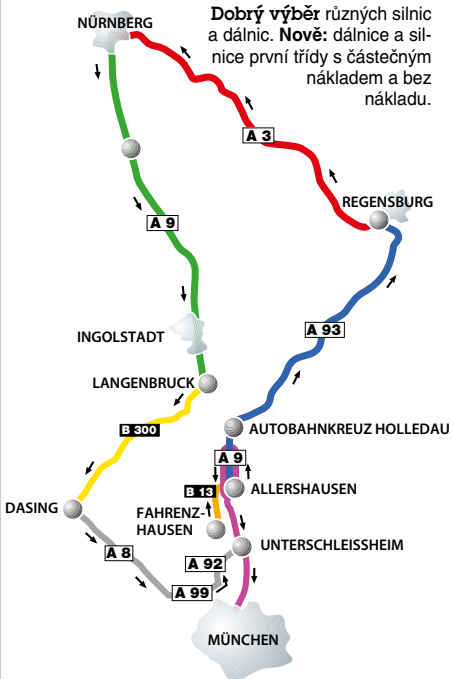
Průměrná rychlost
(2 x spotřeba) + 0,25 x poh. hmotnost (kg/100)

Body 342

Hodnocení vynikající

NEW ACTROS 1851 s novým referenč. truckem 1845.

SPOTŘEBA A RYCHLOST



Dobrý výběr různých silnic a dálnic. **Nově:** dálnice a silnice první třídy s částečným nákladem a bez nákladu.

HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

	Stoupání / délka	Čas	Řazení při min^{-1}	V_{min}/V_{Start}	V_{max}/V_{Start}
1	max. 5 %, 1,5 km	1,15 min	11 při 1350 min^{-1}	72 km/h	85* km/h
2	max. 6 %, 1,5 km	1,46 min	11 při 1300 min^{-1}	70 km/h	85* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,52 min	11 při 1300 min^{-1}	69 km/h	80 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

ETAPY

1. ETAPA (40 t)
Dálnice střední ..... 74,3 km
A9 Allershausen – A93 Regensburg
l/100km: 25,9
km/h: 85,1

2. ETAPA (40 t)
Dálnice kopcovitá ..... 80,8 km
A3 Regensburg – Nürenberg
l/100km: 30,6
km/h: 83,2

3. ETAPA (40 t)
Dálnice nerovná ..... 100,2 km
A9 Nürnberg – Langenbruck
l/100km: 27,7
km/h: 83,4

4. ETAPA (40 t)
Silnice I.třídy ..... 50,5 km
B300 Langenbruck – Dasing
l/100km: 27,8
km/h: 60,8

5. ETAPA (40 t)
Dálnice lehká ..... 55,5 km
A8 Dasing - A92/99 Unterschleissheim
l/100km: 25,7
km/h: 87,2

6. ETAPA (24 t)
Silnice I.třídy, část. náklad ..... 20,5 km
B13 Fahrenzhausen – Allershausen
l/100km: 26,0
km/h: 60,2

7. ETAPA (24 t)
Dálnice, částečný náklad ..... 48,8 km
A9 Allershausen – PAF – München
l/100km: 22,6
km/h: 88,5

8. ETAPA (15 t)
Silnice I.třídy, bez nákladu ..... 38,7 km
B13 Fahrenhausen - Allershausen
l/100km: 17,4
km/h: 59,3

9. ETAPA (15 t)
Dálnice, bez nákladu ..... 48,8 km
A9 Allershausen – PAF - München
l/100km: 18,5
km/h: 87,3

CELKOVÉ VÝSLEDKY
Délka testovací tratě ..... 499,9 km
l/100km: 27,2
km/h: 73,5