



A voordelig Heftrucks

Žádný strach, nebudeme psát náš text v holandštině. Pouze jsme si dovolili předložit, co DAF na vozidle XF.105.460 změnil. Ostatně překlad z holandštiny zní:

Šetřivý kamion“! »»

V TESTU: DAF XF105.460

Model: XF105.460 ATe Space Cab EEV

Zdvihový objem: 12 900 cm³

Výkon kW (k): 340 (462) při 1400-1900 min⁻¹

Celková hmotnost: 39 500 (prov. hm.: 7500kg)

Cena (test. vozidla): 113 020 € (brutto)

© Karel Seifna



SPOŘIVÝ KONCEPT u typu XF 105 se opírá převážně o aerodynamickou kabinu Space Cab.

To už si zpívají i špačkové na střechách. DAF XF 105 jde do posledního kola. Na výstavě v Hannoveru IAA již představili Holanďané nástupce, kterého pojmenovali XF 115. Současný koncept techniků z Eindhovenu pro prodej typu 105 je soustředění se na spori-
vost. Ovšem do důchodu nemusí náš typ 105 ještě odejít. DAF zamýšlí vyrábět oba typy souběžně. Kdo se spokojí s motorem Euro 5, ten koupí typ 105. Kdo od jara 2013 bude požadovat provedení Euro 6, dostane typ 115.

Naše aktuálně testované vozidlo bude ve výrobním programu tak dlouho, dokud nenastane zákonná nutnost koupit provedení Euro 6, s tím, že Holanďané budou dále trvat na svém konceptu kvalitního, pohonné hmoty šetrícího kamionu.



KABINA ŘIDIČE se přes starší koncept docela povedla.



VÝKLOPNÝ STOLEK je umístěn nepříznivě, oproti tomu je lednička v pořádku.

S ENORMNÍM ROZJEZDEM Z NÍZKÝCH OTÁČEK

Přestože DAF v minulosti mnohokrát přepracoval motor (viz vyobrazení na následující stránce), nezměnil jeho zásadní charakter. Vychází z nízkých otáček, zvedá díky 162 milimetrovému zdvihu již při 800 otáčkách točivý moment na klikový hřídel. Pracovat ve vyšších otáčkách motor ovšem může, ale nechce. Ten, kdo má pocit, že musí spěchat a opustí zelené pole, je potrestán podstatně zvýšenou spotřebou.

To může být také důvod, proč současná strategie automatizované převodovky AS-Tronic řadí rychlostní stupně při 1500 otáčkách. V rámci školení řidičů je řidič nabádán, právě při nízkých rychlostních stupních motor trochu více roztočit a přejít na vyšší rychlostní stupně. O tom ale převodovka ZF v programování DAF nic neslyšela.



NOVÝ informační systém přináší současnou techniku. Páka řízení je dobře ovladatelná.



HOLANĎANÉ NAŠLI, jako již dříve, výhodný kompromis: široká lůžka, mnoho úložného prostoru a volnost pohybu.



PŘÍSTROJOVÁ DESKA se soustřeďuje na podstatné údaje, design připomíná japonský plastový vzhled.

Je jedno, jak rychle nebo hluboce sešlápl řidič pedál plynu, na konci zeleného pole řadí „Automat“ rychlosti podle svého. Často tato skutečnost řidiče rozčiluje, protože nemá možnost ovlivnit chod. Části balíčku ATe je nemožnost manuálně zasáhnout do rytmu řazení. Pouze při aktivaci motorové brzdy je možné řídit rychlosti zpětně.

PŘI ROZJEZDU JE NUTNÁ CITLIVÁ NOHA NA PEDÁLU PLYNU

Nejvíce se řidiči rozčilují před stoupáním. Místo svižného rozjezdu a zvýšených otáček před stoupáním, může řidič pouze „vyčkat a popíjet čaj“. Do té doby, než převodovka dostane pokyn a začne konečně řídit. Prodlení opravdu nedělá řidiči žádnou radost. Takto letargické fungování převodovky v kombinaci s tempomatem nastaveným na rychlost 85 km/hod je příčinou šnečího temperamentu kamionu. Řidič má tak subjektivní pocit, že přesedlal do o dvě třídy slabšího vozu.

Mnoho nepomůže, pokud řazení rychlosti a řízení převodovky pracují v současné době mnohem více přizpůsobivě. Stále je nutná při rozjezdu citlivá noha. Pouze lehce stisknout pedál a teprve po překonání bodu tahu může řidič přidat plyn. Jinak dojde ke šhubání převodovky a řidič je potrestán šhubáním až zvednutím kabiny.

Lehkou váhou nebyly tito holanďané nikdy. Špatným řešením je tedy jízda bez retardéru. Motorová brzda MX má sice spolehlivý silný

výkon, čtyřicetitunový kolos je velmi obtížné držet na uzdě. Zejména při obtížných situacích na dálnici, dokonce ani když řidič jede v módu „tempomat“. To znamená být maximálně pozorný, po přejetí vrcholu stoupání aktivovat ruční motorovou brzdou (pak je možné řídit dolů) a pokračovat v jízdě se zařazeným desátým stupněm. Jinak překročí vozidlo rychlost 90 km/h a je tedy nutné řádně stlačit brzdový pedál. V praxi to pak dopadá tak, že při ručním ovládní vypadne řidiči tempomat. Je to zlovyk, který byl již mnohokrát kritizován. Přibrzdování nemá tedy vliv na nastavenou rychlost.

KAMION PRO DÁLKOVÝ PROVOZ BEZ RETARDÉRU. TO OPRAVDU NEJDE!

Tak jako tak fungují provozní brzdy kamionu velmi dobře, pokud si řidič zvykne na poněkud „kostrbaté“ ovládní brzdového pedálu. V průběhu testu tohoto kamionu byla jako obvykle měněna hmotnost vozidla. Na tyto přechody se dalo velmi rychle zvyknout. K tomu výrazně přispěl systém EBS, kterým je vozidlo řízeno.

Díky přesnému přímému řízení dostanete kamion DAF rychle do rukou. Občas se objeví lehká cukání a minimální vibrace na volantu. Především při jízdě na nerovném povrchu vozovky se nerovnosti přenášejí na řízení. Volant samotný nabízí širokou možnost nastavení. Všechna na volantu umístěná tlačítka, především brzdový tempomat, lze velmi dobře ovládat. Proč DAF dodnes rezignoval na integraci ovládní radiopřijímače, pro nás zůstává otázkou.

Připadá nám, že při konstrukci jízdnic vlastností kamionu se nechali inženýři DAFu částečně inspirovat Scanií. Podvozek modelu 105 je naladěn hodně pevně. Především zadní náprava reaguje jednoznačně na stav vozovky. Toto se uka- >>>



STUPÁTKO je v pořádku, držáky příliš malé.



VSTUP do kabiny se povede díky stupňovitým schůdkům.

VELKÉ KRYTY schránek dávají naději na velké prostory.



HODNOCENÍ MOTORU



- + točivý řadový šestiválec, tichý téměř bez vibrací, poněkud lenivý při řazení
- opravdu šetrivý je pouze při nízkých otáčkách

POHODLNÁ sedačka řidiče.



ŠETŘIT S ADVANCED TRANSPORT EFFICIENCY (ATE)

Aero balíček a „nový“ motor

Tak jako tak není DAF nositelem nových trendů. Ale když holanďané něco dělají, tak tedy důsledně – tento pohonné hmoty šetřící Model XF 105.460 ATe je tomu příkladem. Motor EEV disponuje již nyní základními změnami na pohonné jednotce, které jsou již připravovány pro model Euro 6: nové písty, pístní kroužky, pouzdra a zcela zakryté vedení výfuku. Dá se říci, že motor je s ohledem na termiku a mechaniku optimalizován. Vstříkování (u EEV ještě PLD) je citlivě nastaveno. Jenom u motoru slibují holanďané úsporu 3% pohonných hmot.



JAN BURGDORF: ruční klika usnadňuje nastavení střešního spojleru.

stejně jako řízení motoru, které vypne automaticky pohonnou jednotku po pěti minutách chodu naprázdno. Tady lze uspořit ještě tři procenta pohonných hmot. K tomu kombinuje výrobce při ATe, automatické řazení AS-Tronic, které dovoluje řidiči ruční řazení rychlostí, pokud používá motorovou brzdu nebo pojíždí. Když už jsme u „zbavení odpovědnosti“ řidiče, dostane tento ještě k dispozici „tempomat odstepu“ s čidlem kolize. ACC sice přináší bezpečí, ale je podle mého názoru spíše žroutem paliva. To nový, nastavitelný střešní spojler, je daleko lepší nápad. V kombinaci se zbytkem Aerobalíčku by měly úspory činit 10%.

OMEZENO NA 85

Klasické je dále omezení rychlosti na 85 km/hod,



KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Ať se výrobce snažil, jak chtěl, kabínu Super Space nenahradil. Pod střechou chybí slušný prostor. Dále postrádá tento Holanďan inovace jako: přestavitelný sedací kout, opční systém skříněk, otočný stolek spolujezdce nebo nastavitelná opě-

radla na lůžkách. Přes malý tunel motoru nabízí kabína volnost pohybu, především ale pohodlná lůžka. Hnědočerný mix umělé hmoty ve vnitřním prostoru kabiny nabízí trochu zastaralý, ale solidní dojem. Snadno se čistí. Nové sedačky přesvědčí

příjemnou formou, solidní možností nastavení a příjemnými potahy. Koncept vnitřního osvětlení se zřekl využití světelných diod, ale to, co nabízí, včetně nočního osvětlení, plně vyhovuje. Xenonové reflektory je možné si odpustit. Mlhovky sugerují bílá místa před kabinou, což je plus, do dálky nepřináší žádná zratelná vylepšení.



KONCEPT vnitřního osvětlení vyhovuje normálním nárokům.

ROZMĚRY KABINY (cm)

- Kabína: d x š x v 213 x 238 x 185
- Spodní lůžko: délka x šířka..... 208 x 80
- Horní lůžko: délka x šířka 200 x 60
- Nastavení sedačky: výška 14
- Nastavení sedačky: hloubka 20
- Nastavení volantu: výška 8
- Nastavení volantu: náklon.....30° – 50°



VÝŠKA STĀNÍ v „malém“ při vysoké střeše.

POLIČKY

Délka x šířka (cm)

- Na tunelu motoru..... 36 x 53
- Na přístrojové desce31 x 33-35
- Sklápěcí stůl 28 x 29
- 2 háčky na šaty, držák na láhev u spodního lůžka, schránka na láhev vedle sedačky řidiče a ve dveřích, velký popelník, zásuvka 24 V, dvojitě světlo nad řidičem, noční osvětlení

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)

- Nad sklem vpravo s víkem..... 37,0
- Nad sklem uprostřed s víkem 79,9
- Nad sklem vlevo s víkem..... 58,8
- Pod lůžkem vlevo 54,5
- Pod lůžkem 18,3
- Lednice /pod lůžkem/ 38,1
- Zásuvka /pod lůžkem/ 68,5
- Pod lůžkem vpravo..... 81,5
- Ve dveřích vpravo/vlevo 8,9
- Vnější schránka vpravo 154,8
- Vnější schránka vlevo..... 168,3



MATRACE jsou velmi pohodlné a solidní.



DAF PATŘÍ MEZI KAMIONY, ke kterým není bezpodmínečně nutné koupit drahé xenonové osvětlení.

A voordelig **Heftrucks**

» Pokračování ze strany 13

zuje poněkud nepříjemným při sníženém zatížení kamionu.

Pro zbylý komfort slouží relativně měkké zavěšení kabiny. Nevýhodou je, že kabina zavěšená na čtyřech ložiskách, silně „pracuje“. Při brzdění má kabina tendenci se vyklánět, při jízdě do zatáčky dochází ke „zhoupnutí“ do strany.

Co se týká klimatizace, dovolíme si poradit, udělat nad „klimatronikou“ kříž. Ruční ovládání je nepřesné a velmi často proudí kabinou nedefinovatelný studený závan. Při porovnání s novějšími kamiony máme dojem, že výhled z tohoto kamionu je horší a zrcátka na pravé straně mají tendenci propadat. Tady je u následujícího nového modelu mnoho co zlepšovat. Na množství různě ukrytých spínačů okolo sloupku volantu, stejně jako na ergonomickém konceptu, jde generálně to nebo ono vylepšit.

Nakonec je třeba dodat, že DAF XF105.460 ATe splňuje to, co od něj tvůrci očekávali. Proti svému předchůdci šetří model 105 zřetelně pohonné hmoty. Toto opatření vedlo ale ke ztrátě radosti z jízdy. Nizozemci by si měli uvědomit, že tento typ už přišel do let. Pokud chtějí zůstat trojkou na trhu, přichází pomalu čas pro něco nového. **GG ■**

SERVIS A ÚDRŽBA „TUV PROVĚŘENO“



Mnoho stínů, *trochu světla*

Fakt, že lze sklopit kabinu bez otevření přední záklopký, umožňuje její poškození. Servisní záklopký nelze uzamknout, může být tedy otevřena nepovolanými osobami. Palivový filtr lze snadno vyměnit. Testovací zařízení brzdových válců je těžko přístupné. Přezkoušení akumulátorů je možné pouze po odstranění mnoha vík a krytů. Měřka oleje je pouze na motoru, stavy důležitých náplní může však řidič vyvolat na obrazovce. Postranní kryty rámu lze jen těžko odstranit. Jsou přišroubovány. Co se týká nářadí, k dispozici je pouze to nezbytně nutné. Dají se s ním provádět pouze nejnutnější malé opravy. Podvozek XF není oproti konkurenci bezúdržbový. K údržbě slouží systém centrálního mazání, dodávaný v základu. Při použití dražšího syntetického oleje je možná výměna po ujetých 150.000 kilometrech. Pro výměnu motorového oleje nemusí dílna odkrýt žádné kryty. Olejový filtr lze vyměnit také snadno. Problematické je doplnění oleje řízení. Pro doplnění je nutné sklopit kabinu. Při výměně vzduchového filtru je nutné kabinu přizvednout. Plus: DAF šetří v sériovém provedení obvyklá elektrická připojení a vedení tlakového vzduchu.

HODNOCENÍ

Servisní intervaly (150.000 km = 100 bodů)...	80
Kontrola před jízdou (max. 90).....	77
Servisní práce (max. 80).....	69
Pohoda řidiče (max. 90).....	69
Malé opravy (max. 70).....	63
Celkové body (max. 430).....	358



DIPL. ING. ROLF OTTEN si vzal pro nás XF pod lupou.

INZERCE

PEMA

Kvalita
Mobilita
Flexibilita

21 poboček v celé Evropě, 15 000 vozidel. Servisní pobočky v 9 zemích. 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. PEMA je vždy plně k vaší dispozici.

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

Kontaktujte nás:
283009333
www.pema.cz

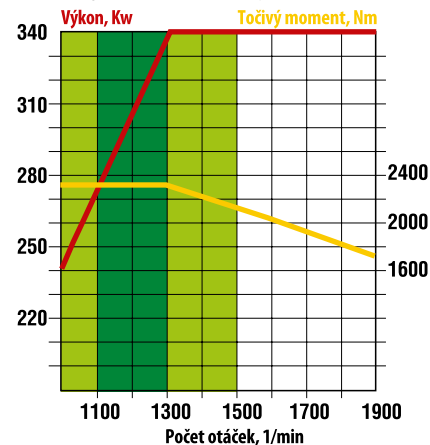
TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA



ŽERT: „sluneční clonky“. Bezpečnost: Nigh Lock – masivní přídatný zámek pro ochranu řidiče.

MOTOR

Vodou chlazený, řadový šestiválec; turbodmychadlo s wastegate, chlazení plnicího vzduchu, válec se čtyřmi ventily, SCR, likvidace škodlivých emisí řízených zpětným prouděním výfukových plynů, osmiděrové trysky EEV
TypPACCAR MX 340
Zdvihový objem 12 900 cm³
Vrtání x zdvih 130 x 162 mm
Kompresní poměr 17,7 : 1
Vstřikování čerpadlo – vedení – tryska, EDC
Jmenovitý výkon 462 k (340 kW) při 1400-1900 min⁻¹
Max. točivý moment 2300 Nm při 1000-1400 min⁻¹



Charakteristika motoru MX – již těsně nad volnoběhem dává k dispozici silný točivý moment, ladí spíše s filosofií ATe. 12,9 litrový šestiválec může také rychle reagovat. Nemá problémy s vysokými otáčkami, vykazuje pak vysokou spotřebu dieselu.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
 Automatizovaná, elektropneumaticky ovládaná spojka Sachs ZF, jednokotoučová, suchá typ MFZ 430, průměr 430 mm.
Převodovka
AS-Tronic, synchronizovaná třístupňová základní převodovka /ZF 12AS2330TD/, 12 rychlostních stupňů, 2 zpátečky, intarder ZF /3500 Nm, nebyl zabudován v testovaném vozidle
Rozsah řízení
Crawler: bez
Rychlostní stupně: 15,68 / 12,33 / 9,57 / 7,44 / 5,87 / 4,57 / 3,47 / 2,70 / 2,10 / 1,63 / 1,29 / 1,00
Zpětné rychlostní stupně: 14,68 / 11,41
Stálý převod: i = 2,69

PODVOZEK

Vpředu: tuhá náprava DAF 152N, dvoulístová parabolické pružiny se stabilizátorem
Vzadu: jednoduše usazená hipoidní náprava, DAF SR 1347, čtyřmčochové vzduchové pružiny, teleskopický tlumič, 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. Alu (opce; série: ocelové)

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Vpředu: dvoukruhové vzduchové kotoučové brzdy, EBS
Vzadu: kotoučové, EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdného tlaku pomocí EBS elektroniky, parkovací zajišťovač pružinová brzda působící na zadní kola
Motorová brzdadekompresní brzda + MXEB (max. 320 kW)
RetardérZF Intarder (opce)

ŘÍZENÍ

Typ TRW THP 80
Převodový poměr 19,1:1
Průměr věnce volantu 450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátor 2 x 12V 225 Ah
Alternátor střídavý proud 28V/80
Spouštěč 6,2 kW
Světlomety Xenon (Opce, dálková/mlhovky H4)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 3600 mm
D x Š x V 5960 x 2490 x 3900 mm
Provozní hmotnost 7500 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLŇ

Motorový olej 34,0 (včetně filtru)
Palivová nádrž 430 l diesel; 100 l AdBlue
Chladič kapalina 31,0 l
Olej v zadní nápravě 19,0 l
Převodový olej 11,0 l

CENY

(bez DPH, údaje prodejců)

Cena základního modelu DAF XF 105 90 200,-
Cena testovaného vozu 113 020,-

Sériové vybavení/za příplatek

EEV, automatická převodovka, ASR, uzávěrka diferenciálu, brzdový automat, dvoukomorový vysoušeč vzduchu, zesílený kompresor, přídatná motorová brzda, dynamická regulace jízdy (ECAS), kotoučové brzdy, palubní počítač (diagnostický systém), přední spojler, spojler na kabině, elektrické ovládání střešního okna, elektricky ovládaná okna, ručně ovládaná klimatizace, komfortní matrace (nahore i dole), příprava na vysíláčku a radiopřijímač, vytápěná a el. ovládaná zrcátka, vytápění vzduchem, sluneční clony uvnitř (vpředu a po stranách)
 ADR / vedlejší náhon motoru 1.470,- / od 2.865,-
 Vedlejší náhon převodovky / zesílená baterie od 510,- / od 2.865,-
 Odpojovač baterie/sedačka / komfort / luxus 350,- / 595,- / 950,-
 Airbag řidiče/provedení v kůži / příprava na telefon ..575,- / 715,- / 425,-
 Xenon/Eco-roll/asistent nouzové brzdy 1.265,- / X / X

Doporučeno od TRUCKERU:

Kola z hliníkové slitiny (7 ks) od 1.630,-
 Bezpečnostní balíček (včetně reflektorů Xenon se zařízením na čištění reflektorů), tempomat včetně varování před čelní kolizí, motorová brzda MX, varování při couvání, postranní kamera s monitorem a elektronické řízení stability (VSC) 10.960,-
 Komfortní kabina / klimatronic / lednička 715,- / 415,- / 1.085,-
 Vodní topení / komfortní odpěrování kabiny 580,- / 830,-
X = nedodává se

KONKURENTI



DAF XF105.510 SSC		MAN TGX 18.480 XLX	
Motor	61	Motor	60
Převodovka	35	Převodovka	36
Jízdni vlastnosti	45	Jízdni vlastnosti	46
Kabina	98	Kabina	97
Hospodárnost	88	Hospodárnost	92
Bodů celkem	328	Bodů celkem	331
Známka	velmi dobrý	Známka	velmi dobrý



SCANIA R 480 TOPLINE E6		MERCEDES ACTROS 1844	
Motor	63	Motor	62
Převodovka	37	Převodovka	37
Jízdni vlastnosti	44	Jízdni vlastnosti	45
Kabina	97	Kabina	96
Hospodárnost	95	Hospodárnost	96
Bodů celkem	336	Bodů celkem	334
Známka	snový	Známka	velmi dobrý

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Potěšení není úplné

V zásadě je DAF 105 kamion, který je mezi řidiči oblíben. Také testované vozidlo zářilo jízdni vlastnostmi, komfortním odpěrováním a pohodlností. Koncept ATe ale zřetelně omezuje hbitost.



DAF XF105.460

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

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

TRUCKER SOUČET



Testovací jezdec Gerhard Grünig

TREND DOBY

Jsem toho názoru, že je to třída, co se podařilo holandským dostat z 25 let starého konceptu kabiny. Dobrá, typ 105 budí zastaralý dojem, co se týče techniky, také trochu

pokulhává. Ale speciálně v kabině Space Cab je dostatek životního prostoru a pohodlné sedačky. Myšlenka balíčku ATe není nová, ale jak ukazuje test, účinná.

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. Změnil-li se naměřené hodnoty v novém testu, je to pro nás signál, že nové podmínky nejsou stejné. V poměru zlepšení/zhoršení pak následně zkoriguje nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se 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
DAF XF 105.460 ATe	29,7	37,2	48,7	54,1
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
DAF XF 105.460 ATe*3	15,1	27,6	34,1	
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 Střeška zavř.	85 km/h Střeška otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
DAF XF 460	54	66	70	55/60
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56/57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
DAF XF 460	69	69	66	
Nejlepší vůz v testu *2	62	62	60	

*2: Scania R 480

HODNOCENÍ

Motor/pohon (max.90)	69	Klima/větrání (max.80)	65
Převodovka/řazení (max.40)	32	Sedačky (max.60)	50
Brzdy (max.60)	41	Armatura (max.100)	82
Řízení (max.40)	36	Stěrače (max.30)	26
Spojka (max.20)	16	Kabina (max.300)	211
Pedály (max.20)	16	Jízda v noci (max.100)	82
Jízda (max.90)	78	Dosažené body:	864
Výhled (max.70)	60	(max. počet bodů	1100)

- + příjemná zvuková kulisa, silně točivý motor, prostorná kabina, komfortní lůžka, pohodlné sedačky, smysluplný koncept úspory paliva
- tvrdé pérování zadní nápravy, měkké usazení kabiny, omezené možnosti řídicí zásahu do řazení, částečně špatná ergonomie

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM 864
HODNOCENÍ JE OD TOHOTO TESTU ZMĚNĚNO, JE DETAILNĚJŠÍ!

INDEX HOSPODÁRNOSTI 97

Průměrná rychlost

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

Body 961

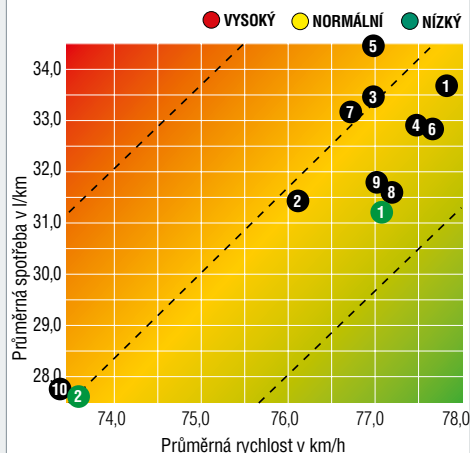
Hodnocení velmi dobré



DAF XF 105.460 ATE s referenčním truckem 1845.

POROVNÁNÍ SPOTŘEBY

Délka testovací trati (399,4* / 518,1 km)
Rychlost 72,01 km/h Spotřeba 27,56 l/100km



Testováno podle nového modus (jízda bez nákladu).

- 2 Mercedes New Actros 1851 Euro 6
- 10 DAF XF 105.460 ATe

*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
- 8 Scania R 500 E5 Evolution
- 9 Scania R 480 Euro 6
- 10 Volvo FH 500 EEV

SPOTŘEBA A RYCHLOST

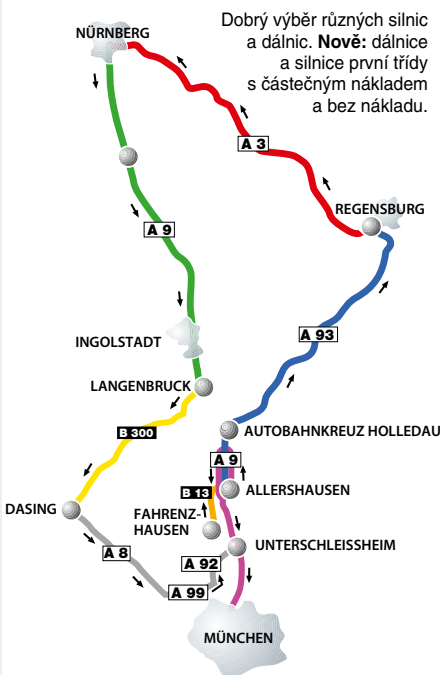
A9 Nürnberg – Langenbruck	
Tonáž:	40t
Dálnice:	100,2 km
l/100km:	29,5
km/h:	84,0

B300 Langenbruck – Dasing	
Tonáž:	40t
Silnice:	50,5 km
l/100km:	28,1
km/h:	60,9

A8 Dasing – A92/99 Unterschleissheim	
Tonáž:	40t
Dálnice rovná:	55,5 km
l/100km:	25,4
km/h:	86,5

B13 Fahrenzhausen – Allershausen	
Tonáž:	24t
Silnice částečný náklad:	20,5 km
l/100km:	25,4
km/h:	60,2

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – München	
Tonáž:	24t
Dálnice částečný náklad:	48,8 km
l/100km:	23,3
km/h:	82,3



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

A3 Regensburg – Nürnberg	
Tonáž:	41t
Dálnice kopcovitá:	80,8 km
l/100km:	30,6
km/h:	82,7

A9 Allershausen – A93 Regensburg	
Tonáž:	40t
Dálnice střední:	74,3 km
l/100km:	27,3
km/h:	84,4

B13 Fahrenzhausen – Allershausen	
Tonáž:	15t
Dálnice:	38,7 km
l/100km:	19,1
km/h:	59,6

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – München	
Tonáž:	15t
Silnice bez nákladu:	48,8 km
l/100km:	18,7
km/h:	88,8

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	1,23 min	11 při 1300 min ⁻¹	70 km/h	85* km/h
2	max. 6%, 1,5 km	1,30 min	11 při 1200 min ⁻¹	65 km/h	85* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,27 min	11 při 1280 min ⁻¹	69 km/h	80 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

CELKOVÝ VÝSLEDEK	
.....	518,1 km
l/100km:	27,6
km/h:	72,0