

Motor Scania V8 udržuje stále svoji pozici na špici. **Je silný a spořivý.** Je schopen s tempomatem GPS uspořit ještě více? »»

Spořivý *plnokrevník*



V TESTU: SCANIA R 560 HIGHLINE

Model: R 560 LA 4x2 MNA Euro 5, CR19H

Zdvihový objem: 15 600 cm³

Výkon kW (k): 412 (560) při 1900 min⁻¹

Celková hmotnost: 39 600 (prov. hm.: 7600 kg)

Cena (test. vozidla): 122 782 € (brutto)



POKUD se ve zpětném zrcátku objeví V osmička, je potřeba přidat plyn, za vámi se žene vichřice.



560 KONÍ a 2500 Nm
pod kapotou přináší řidiči
spokojený úsměv, a přitom
zůstává spořivý.

Technický vývoj jde rychle kupředu. Je to zhruba teprve rok, kdy jsme testovali Scanii R 500. Tehdy pomohl k excelentním hodnotám spotřeby paliva tempomat „Ecocruise“. S tehdejšími tempomatem se představila Scania jako dobrý kompromis mezi výkonem a spotřebou. Motor V8 měl sílu i živost, a přesto se na testovací dráze TRUCKERU zařadil do úrovně spotřeby šestiválců.

„Ale jde to ještě lépe!“ Tak se sebevědomě vyjádřila Scania. To v tomto případě znamená 560 koní a nový, pomocí GPS řízený tempomat „CCAP“. A zde jsou důvody, které pomohly motoru V8 k tomu, že má řízení jako vrabec: „dlouhá“ osa ($i = 2,59$), aerodynamika kamionu, kabina Highline s velmi nízkou hodnotou odporu vzduchu, šetrivé pneumatiky Michelin, automatické řazení „Opticruise“. To všechno najdeme pod heslem „Ecolution“ jako hlavní podporu prodeje Scanie.

S tempomatem CCAP máme již své zkušenosti. U typu R 440 v provedení Euro 6 pomohl tempomat podporovaný GPS (oproti standardnímu tempomatu) snížit spotřebu paliva o cca 3 procenta. Když to tedy shrneme, tak Scania 560 se jeví jako hbitá a živá, ale na druhé straně spořivá. Více o funkci tempomatu CCAP uvádíme na následující stránce. K tomu nutno dodat, že osmiválec je s tempomatem GPS mnohem lépe synchronizován než šestiválec. Silný osmiválec V8 je živý v jízdě do vrchu a řidič, i přes delší nápravu, nemusí tak často řadit. Jeho mohutný krouticí moment mu umožňuje přes vrcholy stoupání lehce „přeletět“. Nevadí mu ani nízké otáčky, tam kde šestiválec už musí řadit do nižších rychlostních stupňů.

Stačí ujet pár kilometrů, aby člověk podlehli kouzlu motoru V 8: skvělý zvuk, síla



DOSTATEK odkládacích míst v kabině.
DOBŘE ovladatelný sloupek řízení pro „Opticruise“.



I PŘES „STÁŘÍ“ září tento Švéd výbornou ergonomií.



TYPICKÉ PRO CCAP: rychlostní interval je regulován tempomatem v rozmezí od -8% do +4%.

už od volnoběžných otáček, díky využívaným otáčkám vynikající elasticnost. Otáčkoměr u typu R 560 opustí zelený okruh při 1500 otáčkách, to když má šofér pocit, že si musí splnit „přizemní let“. Jinak vystoupal otáčkoměr do hodnoty 1.400 otáček pouze na krátkém úseku testovacího okruhu.

MOTOR, SPOJKA A PŘEVODOVKA BÁJEČNĚ SPOLUPRACUJÍ

Díky excelentnímu řízení spojky je rozjezd 40 tunového trucku velmi plynulý. Šofér dělá dobře, když tiskne pedál plynu k podlaze jen jemně. Při nižším nákladu nebo při vlhké silnici drží zadní kola trucku pevně na asfaltu až do osmého převodového stupně, i když řidič sešlápně pedál plynu trochu silněji, než je záhodno. Velmi okouzující je, když se motor V8 rozjíždí při 800 otáčkách s tichým brumláním od semaforu. Pokud řidič při zvyšujících se otáčkách přidá více plynu, nechá Opticruise aby se „vytočil“, přeskočil rychlostní stupně, a již po krátké době rychle dosáhne optimální rychlosti jízdy.

Se zdvihem 154 mm, při vrtání 127 mm je DC 16 dobře spojený s kroutícím momentem. Ve verzi s 560 koňmi se to ukazuje především při jízdě do kopců. Tam, kde u verze 500 koní Opticruise řadí již spodní rychlostní stupně, u dnes testované verze je shodný rychlostní stupeň zařazen mnohem později. Teprve při 1500 otáčkách dojde ke zpětnému řazení. Když je vrchol

překonán, čeká „Automat“ o trochu déle, než zařadí nahoru. Tady by bylo záhodno pro příště vylepšit spojení mechaniky s GPS počítačem.

S řazením, které by bylo lépe přizpůsobeno topografii, by šlo uspořit ještě o pár deci pohonných hmot více, přičemž je nutno dodat, že motor V8 je již v současnosti sporivý zástupce budoucího vývoje. Spotřeba okolo 27 litrů na 100 km při průměrné rychlosti přes 73 km/hod je vynikající hodnotou. Tím více, že testovaná Scania v úseku jízdy mimo dálnice, díky své prodloužené nápravě, jela převážně v režimu jedenáctého rychlostního stupně.

V zásadě nutno dodat, že vozidla Scanie jsou hodnocena přísněji, než konkurence. Při testu není tato skutečnost tak zřetelná, protože konstruktér postavil kamion na různé velikosti kol. Vpředu na 315/80, vzadu 315/70. Díky vyšším pneumatikám profitují vedle optického dojmu hlavně pružící vlastnosti přední nápravy. Při nahuštění na 8,5 barů se jeví dvoulístové parabolní odpružení na přední nápravě především výhodné při jízdě bez nákladu nebo při částečném naložení.

Díky vyšší hmotnosti motoru V8 je přední náprava více zatížena a dochází tedy k lepšímu kontaktu s vozovkou než u šestiválce. A také řízení kamionu se zdá pevnější a přímější. Je zcela jasné, že tento Švéd je koncipován na dlouhé jízdy a ne pro místní dopravu.

Vcelku lze říci, že testovaná Scania je dobrým kompromisem mezi silným pohonem a k tomu přijatelným odpružením kabiny. Pouze při jízdě bez nebo s částečným nákladem má zadní náprava sklon k „zadupání“.

Velmi silné duo tvoří u motoru V8 účinná motorová brzda a výkonný retardér. >>>

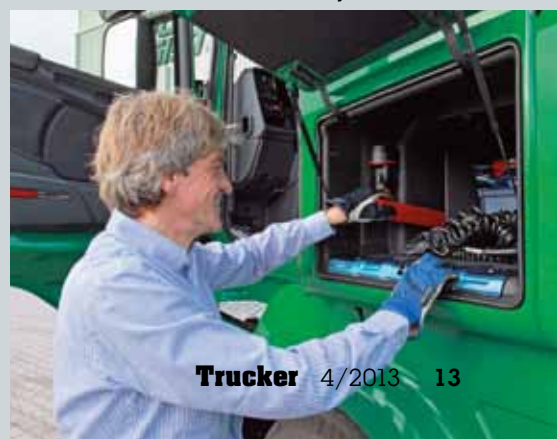


VSTUP do kabiny je sice vysoko, ale je pohodlný.

BEZPEČNOSTNÍM pásům chybí nastavení výšky.



RELATIVNĚ malé venkovní skříňky.



HODNOCENÍ MOTORU



- + v této výkonové kategorii má ekonomický provoz, excelentní jízdní vlastnosti, příjemný zvuk, jde perfektně za plynem
- vyšší hmotnost motoru, v provedení 560 koní nelze dodat s EEV

GENIÁLNÍ vstup na přední kapotu jako ochranná známka.



VYBAVENÍ/KONFIGURACE

Spořit s V8 – *to opravdu platí*

Nápad spořit s 560 k silným motorem se zdál být neproveditelný. Ale ono to opravdu vyšlo! K tomu jsou nutné tři podmínky: Balíček „Ecolution“ s prodlouženou nápravou, aerodynamika vozu a kabina „Highline“ s nízkým odporem vzduchu. Dále energii šetřící pneumatiky a tempomat spojený s GPS. Ideální rychlost pro CCAP je 85 km/hod.



TESTOVACÍ JEZDEC TRUCKERU Jan Burdorf hovoří o CCAPu a úsporách s V8.

Je to nastaveno tak, že před kopcem ubere Scania plyn a nechá klesnout tempo na 78 km/hod. Před vrcholem pak zrychlí na 88 km/hod. a nabere rychlost. Při jízdě z kopce určí řidič rychlost, jedeme rychlostí 90 km/hod. s brzdovým tempomatem. Co tomuto Švédovi ještě chybí, je kombinace CCAP tempomatu, ovlivnění převodovky a režimu ECO-Roll. Pak bude ještě spořivější!

CCAP: LÉPE PRUŽNÝ *NEŽ* FIXNÍ

Problematický je zajištění častý pokles rychlosti před vrcholem stoupání. Proto bych si přál, aby Scania umožňovala nastavitelný interval, místo tuhé regulace -8% + 4% v relaci k nastavené rychlosti tempomatu. Tak by měl řidič ty nejlepší podmínky pro jízdu. V každém případě nabízí CCAP v průběhu celého dne zřetelné ulehčení. Dále přispívá k tomu, aby tento silný truck patřil k mistrům úspor paliva – a k tomu ten neoladitelný zvuk motoru!



S AERODYNAMICKOU kabinou Highline vypadá téměř útlé.

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Reflektory Xenon ve Scanii jsou drahé a snadno postradatelné. Jejich osvětlení se koncentruje na prostor před kabinou a přináší málo pro osvětlení vozovky. To umí H4 lépe. Vnitřní koncept osvětlení se skládá ze dvou bílých

stropních svítidel, dvou červených nočních světel, dvou pevných světel a nastavitelných světel u lůžka. Je to zcela dostačující. Při noční jízdě musí řidič hodně ztlumit osvětlení armatury, aby nedocházelo k zrcadlení v postranních zrcátkách. Objem úložného prostoru je cca 700 litrů. Je dostatečný pro většinu

užití. Dobrý pocit z prostoru spočívá ve zřeknutí se vrchního lůžka. Místo řidiče se širokou sedačkou a nastavitelným volantem patří k dalším plusům vozidla. Podařeným se nám jeví dobře ovladatelný multifunkční volant a jeho snadné nastavení pomocí tlačítka na sloupku volantu. Užití světle šedé látky působí příjemně, je ale citlivé na údržbu. Zpracování a výběr materiálu je zcela v pořádku. Vyklopací lůžko 2,25 x 08 m je pouze kompromisem.

ROZMĚRY KABINY (mm)

Kabina: d x š x v	2260 x 2050 x 1900
Spodní lůžko: d x š	2050 x 730 x 850
Horní lůžko: délka x šířka	1870 x 700
Nastavení sedačky: výška	150
Nastavení sedačky: hloubka	210
Nastavení volantu: výška	60
Nastavení volantu: náklon	8°–52°

ODKLÁDACÍ MÍSTA

Délka x šířka (cm)	
Příhrádka na rukavice	45 x 9
Skládací stůl	41 x 39
Střední konzola vpředu	32 x 32
Příhrádka na brýle	23 x 9
zásuvky: 12V/240W, 24V/360W, 24V/120V, 4 držáky na lahve, držák na PET lahev ve dveřích, příhrádka vedle sloupku volantu, 4 háčky na šaty, ovládání radiopřijímače na volantu, dálkové ovládání u lůžka, budík, světlo, rozhlas	



VÝŠKA STÁNÍ do 1,9 m.

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)	
Nad před. sklem vlevo	21,6
Nad před. sklem vpravo	52,2
nad před. sklem uprostřed	75,1
ve dveřích vpravo, vlevo	po 5,3
na lůžku, hlava/nohy	po 6,8
nade dveřmi	po 5,1
pod lůžkem /lednice/	43,7 (9,0)
zásuvka vpředu	12,1
venkovní skříňka vlevo	204,8
přístupná venku	
venkovní skříňka vpravo	236,8



KDYŽ JE VYKLOPENO, má dolní lůžko dostatečnou šířku.



SEDAČKA a rozsah nastavení volantu jsou velmi dobré.



Spořivý **plnokrevník**

» Pokračování ze strany 13

Především v kombinaci s CCAP se může řidič zcela koncentrovat na jízdu a okolní provoz. Zbytek může v klidu přenechat elektronice.

Typické pro Scanie – ESP reaguje včas. Řidič tak může volit rychlost jízdy do zatáčky. Kabina Highline je šťastný kompromis mezi cenou a obytným prostorem. Jen skutečnost, že venkovní schránky jsou za příplatek, považujeme trochu za nestoudnost. Zejména, když Scania není zrovna laciný nákup. Její konstruktéři se koneckonců snaží stlačit ceny balíčků (retardér, aerodynamiku nebo bezpečnostní balíček).

Vcelku řečeno, je model R 560 dobré auto. Příští rok očekáváme následovníka, u kterého budou snad odstraněny zbývající nedostatky (úzké sklopné lůžko, nepřesnosti v nastavení klimatizace, vrtkavá zrcátka a malé venkovní schránky). A k tomu snad CCAP spojený s Opticruise. Švéd tak bude fit až do roku 2015. Pak teprve přijde s novým typem další útok na trh. GG ■

INZERCI

SERVIS A ÚDRŽBA „TÜV PROVĚŘENO“



Často, **ale výhodně**

Typ 560 PS – osmiválec v provedení Euro 5 vychází ze „starého“ motoru 15,6 litrů – V8 a musí každých 90.000 km do údržby. Vystačí si na druhé straně s cenově výhodným standardním olejem 10W40. Scania tedy pracuje s pevným intervalem údržby. Jako dříve je servisní počítač nastaven oproti novějším konkurentům na omezené termíny údržby. S dvanácti mazacími místy na přední nápravě vyznává Scania filosofii „kdo maže, ten jede“. Skutečně u vozů Scanie s pravidelně prováděnou údržbou se projevuje o mnoho méně závad než u „bezúdržbových“ podvozků. Jako jediný výrobce dodává Scania ještě mechanickou měрку. Všechny důležité místa údržby jsou umístěna pod přední kapotou. Stav vody může řidič kontrolovat pomocí průhledné nádrže. Pro motorový olej je k dispozici velkoryse dimenzované plnicí místo. Nádrž pro hydrauliku řízení naleznete po ruce, pod měřičem stavu oleje. Hydraulika ovládnutí spojky je přístupná pouze při zvednutí kabiny a je umístěna (při dvou pedálovém provedení) u elektrického akumulátoru. Pro výměnu oleje je nutno odstranit spodní zakrytí motoru. Olejový filtr je umístěn výhodně vpředu vlevo na motoru. Vodu do ošťikovače plní řidič na vstupu do vozidla vlevo nahoře.

HODNOCENÍ

Servisní intervaly (150.000 km = 100 bodů) ...	60
Kontrola před jízdou (max. 90)	88
Servisní práce (max. 80)	78
Jízdní pohoda (max. 90)	84
Malé opravy (max. 70)	55
Celkové hodnocení (max. 430)	362



DIPL. ING. ROLF OTTEN posuzuje snadnou možnost údržby Scanie.



www.monitoringvozidiel.sk



www.monitorovaniaut.cz



INTELENTNÉ RIEŠENIE DOPRAVY

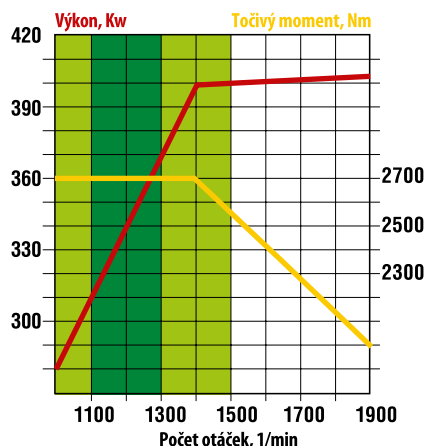
TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA


MALÁ KRABIČKA s velkým účinkem: CCAP tempomat.

MOTOR

Vodou chlazený 90stupňový V8 motor, VGT turbodmychadlo bez wastegate, čtyřventilový válec, SCR systém s elektronicky řízeným vstřikováním AdBlue, osmičlenné trysky, Euro 5

Typ Scania DC 16 18 560
Zdvihový objem 15 600 cm³
Vrtání x zdvih 127 x 154 mm
Kompresní poměr 18,0 : 1
Vstřikování čerpadlo – tryska – (SEMS/ EDC)
Jmenovitý výkon 412 k (560 kW) při 1900 min⁻¹
Max. točivý moment 2500 Nm při 1000-1400 min⁻¹



Je to opravdu neuvěřitelné, jak mnoho byl 560k motor změněn oproti základnímu motoru V8 /500 k/. Při zatížení náprav 10 tunami točí motor v pohodě na osmém převodovém stupni. Kdo si chce tento motor užít, využívá hlavně jeho točivost. Je také bezvadné, že tento velkoobjemový motor je přesto spořivý.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
Automatická, elektropneumaticky ovládaná spojka Sachs ZF K 432 48, jednokotoučová suchá, 430 mm průměr.

Převodovka
Opticruise, synchronizovaná třístupňová základní převodovka (GRS905R), 12 + 2 dopředu, 2 zpátečky, retardér Scania (3500 brzdný moment, opce, byl zabudován v testovaném vozidle)

Rozsah řazení

Crawler: 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

PODVOZEK

Vpředu: tuhá faust náprava Scania AM 740, dvoulustové parabolické pružiny se stabilizátorem

Vzadu: jednoduše usazená hypoidní náprava, Scania ADA 1302, dvouměchové vzduchové pružiny, teleskopické tlumiče, stabilizátor (opce), přepínatelná uzávěrka diferenciálu (série)

Pneumatiky: (v testu): přední 315/80 R 22, zadní 315/70 R 22,5

Ráfky: (v testu): 9.00 x 22. Alu (opce; série: ocelové)



XENONOVÁ SVĚTLA nejsou absolutně nutná.

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Vpředu: dvouokruhové vzduchové kotoučové brzdy, EBS

Vzadu: kotoučové brzdy, EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdného tlaku pomocí elektroniky EBS, parkovací pružinová brzdá působící na zadní kola

Motorová brzda klapka na výfuku (max. 235 kW)

Retardér ZF 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, dálkové/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)

NÁPLNĚ

Motorový olej 34,0 l (včetně filtru)

Palivová nádrž 430 l diesel; 100 l AdBlue

Chladicí kapalina 31,0 l

Oil v zadní nápravě 19,0 l

Převodový olej 11,0 l

CENY

(bez DPH, údaje prodejci)

Cena základ. modelu Scania R 560 Euro 5 CR19N 92 585,-

Cena testovaného vozu Scania R 560 CR19N 122 782,-

Sériové vybavení / za příplatek

EASR, uzávěrka diferenciálu, tempomat/brzdový tempomat, dvoukomorový vyhřívaný vysoušeč vzduchu, senzor kolize, dvouměchové vzduchové odpružení na zadní nápravě, sedačka spolujezdce na vzduchu, palubní počítač/diagnostický systém, spojler, elektrické střešní okno, vyhřívané sedadlo řidiče, elektricky ovládaná okna, komunikátor Scania, ručně ovládaná klimatizace, příprava na telefon a rozhlasový přijímač, vyhřívaná zpětná zrcátka, sluneční clony, čtyřbodové vzduchové odpružení kabiny, centrální uzamykání.

EEV / EURO 6 / předehřívání paliva/ADR .. X / X / 203,- / 1311,-
Zes. vzduchový kompresor/zes.

generátor / xenon 299,- / 331,- / 731,-

Vedlejší náhon kardán / převodovka 642,- / 2036,-

Alarm u řidiče / čtyřměchové vzduchové

odpružení zadní nápravy 40,- / 1389,-

Plně vzduchové odpr./odpojovač

bat. / baterie 220 Ah 1689,- / 378,- / 233,-

Airbag řidiče /aut. klima / vybavení v kůži 498,- / 351,- / 1108,-

TRUCKER doporučuje:

Automatické řazení / CCAP-(PS tempomat) 1804,- / 485,-

Brzdy ESP / ACC / LGS 2038,- / 2016,- / 2377,-

Kola z hliníkové slitiny/energie šetřící pneu 1887,- / 637,-

Spojler kabiny / Hochdach / Topline 1664,- / 2749,- / 5142,-

Lednice/radio CD (MP 3) 858,- / 204,-

El. nastavitelná zrcátka 91,-

X = nedodává se

KONKURENTI


MERCEDES NEW ACTROS 1851

Motor 62
Převodovka 37
Jízdní vlastnosti 45
Kabina 100
Hospodárnost 98

Bodů celkem 342

Známka excelentní



DAF XF 105.510

Motor 61
Převodovka 35
Jízdní vlastnosti 45
Kabina 98
Hospodárnost 90

Bodů celkem 329

Známka velmi dobrý



MAN TGX 18.510

Motor 60
Převodovka 36
Jízdní vlastnosti 46
Kabina 97
Hospodárnost 92

Bodů celkem 331

Známka velmi dobrý



VOLVO FH 500

Motor 59
Převodovka 36
Jízdní vlastnosti 44
Kabina 94
Hospodárnost 94

Bodů celkem 327

Známka dobrý

POTĚŠENÍ Z JÍZDY
Bujná a skvělá osmička

Zvuk, rychlý rozjezd, síla ve stoupání! Jízda s touto Scanií je opravdová jedna báseň. Motor V8 vám udělá dobrou náladu, i když v podvědomí může znít, že tento typ R se mezičasem dostal do veteránů, tedy nejstarších trucků na trhu. Ale věk znamená také zkušenost a prověřenost.


SCANIA R 560

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

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

TRUCKER SOUČET


Testovací jezdec Gerhard Grünig

PLNOTUČNÝ MOTOR

Pokud motor R 500 nabízí zářivou kombinaci síly a hospodárnosti, tak motor R 560 řízený CCAP je ještě lepší – je ještě rychlejší a spořivější. Ale při vší skromnosti, se

šetřením je nutno přestat u kabiny. Na V8 je nutné posadit kabinu Topline, ale spoň pokud má být tento Švéd nasazen na dálkový provoz.

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 zkorrigujeme 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 R 560	24,4	30,0	38,3	42,3
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
Scania R 560*3	5,6	11,5	16,7	
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 R 560	53	61	65	61 / 58
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56 / 57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Scania R 560	63	63	66	
Nejlepší vůz v testu *2	62	62	60	

*2: Scania R 480

HODNOCENÍ

Motor/pohon (max.90)	83	Klima / větrání (max.80)	64
Převodovka/řazení (max.40)	37	Sedačky (max.60)	54
Brzdy (max.60)	54	Armatura (max.100)	83
Řízení (max.40)	34	Stěrače (max.30)	27
Spojka (max.20)	18	Kabina (max.300)	257
Pedály (max.20)	18	Jízda v noci (max.100)	79
Jízda (max.90)	76	Dosažené body:	941
Výhled (max.70)	57	(max. počet bodů 1100)	

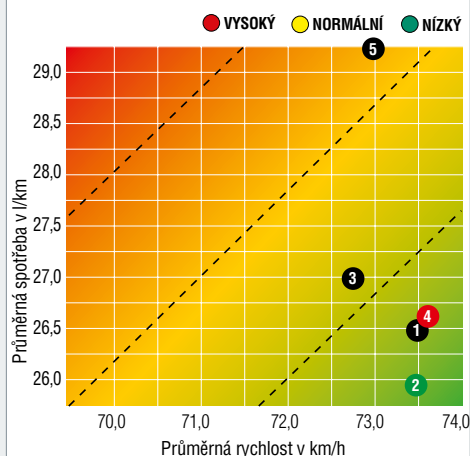
- + silně točivý motor s výbornou výkonovou charakteristikou a příjemným zvukem, rychlé řazení, povedená strategie řízení, dobrá integrace retardéru
- s motorovou brzdou, excelentní tempomat
- tvrdé odpružení zadní nápravy, úzká lůžka, vysoké zatížení na přední nápravu



SCANIA R 560 Euro 5 s referenčním truckem 1845.

POROVNÁNÍ SPOTŘEBY

Délka testovací trati 499,9 km
Rychlost 73,6 km/h
Spotřeba 26,6 l/100 km



Testováno podle nového módu (jízda bez nákladu).

- 1 DAF XF 105.460 ATe EEV
- 2 Mercedes New Actros 1851 Euro 6
- 3 Renault Premium 430 Optifuel EEV
- 4 Scania R 560 Ecolution Euro 5

SPOTŘEBA A RYCHLOST

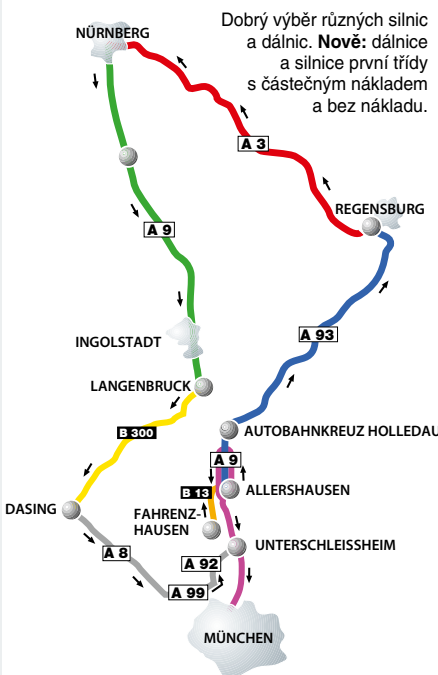
A9 Norimberk – Langenbruck	
Tonáž:.....	40t
Dálnice:.....	100,2km
l/100km:.....	29,1
km/h:.....	83,9

B300 Langenbruck – Dasing	
Tonáž:.....	40t
Silnice:.....	50,5km
l/100km:.....	29,2
km/h:.....	60,3

A8 Dasing – A92/99 Unterschleissheim	
Tonáž:.....	40t
Dálnice rovná:	55,5km
l/100km:	25,7
km/h:	87,2

B13 Fahrenhausen – Allershausen	
Tonáž:.....	24t
Silnice částečný náklad:	20,5km
l/100km:	25,5
km/h:	60,3

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov	
Tonáž:.....	24t
Dálnice částečný náklad:.....	48,8km
l/100km:.....	24
km/h:	83,4



A3 Regensburg – Norimberk	
Tonáž:.....	40t
Dálnice kopcovitá:	80,8km
l/100km:	28,3
km/h:	84,1

A9 Allershausen– A93 Regensburg	
Tonáž:.....	40t
Dálnice střední:	74,3km
l/100km:	24,5
km/h:	84,7

B13 Fahrenzhausen – Allershausen	
Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:	20,5km
l/100km:	20
km/h:	58,5

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov	
Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:	48,8km
l/100km:	19,8
km/h:	85,3

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	1,08 min	12 při 1130 min ⁻¹	77 km/h	85* km/h
2	max. 6 %, 1,5 km	1,17 min	11 při 1250 min ⁻¹	73 km/h	85* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,17 min	11 při 1420 min ⁻¹	83 km/h	90 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

CELKOVÝ VÝSLEDEK	
.....	499,9km
l/100km:	26,6
km/h:	73,6



Body 1041

Hodnocení velmi dobré