



Lovec hvězd se slabinami

Nové Volvo FH má na to, aby zamíchalo trhem s kamiony. Bohužel má vyšší spotřebu AdBlue a tempomat GPS I-See vypadá, že je na jedno oko slepý. »»

V TESTU: VOLVO FH 460

Model: Volvo FH 460 Globetrotter
Zdvihový objem: 12 800 cm³
Výkon k (kW): 460 (353) při 1400-1800 min⁻¹
Celk. hmotnost: 39 700 kg (prov. hm.: 7700kg)
Cena (test. vozidla): 115 000 € (netto)



Také bez kabiny „XL“ je nové Volvo impozantní fenomén s nápadnou černou čelní mřížkou.



Otočná sedačka spolujezdce je ideální k odpočinku a sledování televize. Nastavení je ale poněkud zdlouhavé.



Za volantem je nyní místo i pro hodně narostlé. Při zatažené střední zásuvce (nahofe) poskytuje dost prostoru při převlékání.



Navzdory malému tunelu motoru a šikmo uložené přístrojové desce poskytuje velkou možnost pohybu.



Množství přihrádek, zásuvek a držáků pro denní život v kabině. Chladnička má objem téměř 27l.



U zákazníků a odborného tisku byl seveřan netrpělivě očekávaný. Ačkoli byl představen již před rokem, začíná se teprve nyní objevovat na silnicích. Až nyní přišla příležitost udělat s tímto švédským nováčkem supertest Truckeru. Tedy otestovat klasický typ 460 s kabinou Globetrotter, převodovkou I-Shift a motorem v provedení Euro VI.

Nováček převzal od svého předchůdce mnoho komponentů: motor, převodovku a nápravu. Známý třináctilitrový šestiválec Volvo v kombinaci se systémem SCR, filtrem pevných částic a systémem EGR zrealizoval s automatizovanou převodovkou I-Shift a dalšími drobnými vylepšeními požadavky na Euro VI.

Co se týká kabiny, vsadilo Volvo na zcela nový vývoj a konstrukci – a udělalo hodně dobře. Nová kabina skoncovala se všemi kritizovanými body svého předchůdce. Obzvláště ve variantě Globetrotter se životní a úložný prostor zřetelně zvětšil. Kompromis dobré aerodynamiky s trochu strmějším předním sklem a přesto dostatečným úložným prostorem může být označen jako dobře vymyšlený.

Protože typ FH i nadále disponuje malým tunelem motoru, není nástup do kabiny jako u velkého Mercedesu Actrosu nebo Renaultu horolezeckým výkonem. Mnoho řidičů shledává prostor mezi sedačkami lepší, protože (jak argumentuje Volvo) se v kabině nerozšiřuje tolik nečistot. A obzvláště vysoké osoby mohou pohodlně stát. I když pohyb v kabině u vysokého Renaultu nebo Actrosu nám připadá o trochu pohodlnější.

Jako vynikající se ukazuje nastavení volantu pomocí pedálu, poloha se dá nastavit velmi přesně díky dvojitému kloubu. A navíc se zřetelně zvětší možnost nastavení sedačky. Kdo má dlouhé nohy, nemusí zaujmout jako dříve typický žabí posed. Zátěžové



Minimalizace á la VW Brouk. Kulatý tachometr musí stačit, k tomu ještě dva zřetelné displeje.

kožené sedačky, jaké byly v testovaném vozidle, se dají podle našeho názoru klidně postrádat. Peníze by bylo lépe investovat do klimatizovaných sedaček. Jsme spokojeni s vysokým komfortem posedu a hlavně s jednoduchým a logickým ovládním.

Na první pohled působí multifunkční volant jako příliš přehlcený tlačítky. Tento pocit ale rychle zmizí, když vezmeme na zřetel všechny jeho funkce. Tacho s integrovaným ukazatelem otáček je na první pohled nezvyklé. Oba údaje se však dají velmi snadno přečíst. Zvláště, když Volvo stále nabízí možnost navolení tří individuálně nastavitelných displejů – pro okamžitou spotřebu, dobu jízdy nebo okamžitý tlak – a to v pravé LCD obrazovce. Švédové tak ušetřili prostor pro velký monitor v pravé části na instalaci navigačního systému nebo kamery (opce). Vcelku je ergonomie kabiny tohoto Švéda v pořádku, s jednou výjimkou. Řadící páka u sedačky se nám nelíbí, zužuje prostor možného pohybu řidiče.

NOVÝ FH SPOTŘEBOVÁVÁ VÍCE ADBLUE NEŽ JEHO KONKURENT S SCR-ONLY

Při úpravě na Euro VI hraje spotřeba rozhodující roli. Co se týká čisté spotřeby nafty testovaným vozidlem, jsou zde sice stále ještě rozpoznatelné potenciály ke zlepšení, obecně má však FH 460 spotřebu jako jeho konkurence. Ale: zatímco vozidla konkurence v provedení Euro VI si na celém testovacím okruhu vystačí se dvěma litry AdBlue,

vytáhne tento Švéd z nádrže skoro 10 litrů! To je dokonce ještě více, než spotřebuje s technikou SCR-Only Iveco! Záleží na nákupních cenách AdBlue. Zvýšená spotřeba AdBlue tak může být důležitým faktorem vysokých provozních nákladů. Toto nám potvrdilo i mnoho hlasů z praxe. Třeba od firm Wolbusch nebo JMK Logistik, které nás informovaly o stejné vysoké spotřebě AdBlue. Při nejmenším to tak je do první aktualizace softwaru. Poté by se to mělo zlepšit a nový FH by se mohl dostat se spotřebou nafty a AdBlue na úroveň konkurence. Nám se ale nechce úplně věřit, že právě testovaný tahač ještě aktualizaci neměl...

K tomu se nám na testovacím okruhu u Švéda objevily ještě další „nahoty“. Testované vozidlo je vybaveno novým tempomatem Volvo GPS I-See. Na rozdíl od Mercedesu nebo Scanie nedostává inteligentní tempomat informace o trase z počítače navigace, ale přímo z nebe. V průběhu testovací jízdy na okruhu bylo asi silně zataženo, a mraky zamlžily spojení. Na dálnici A3 z Regensburgu do Norimberku signalizoval displej zcela chybějící údaje o cestě. Na dálnici B300 se musel řidič opět spolehnout na své znalosti trasy. Zvláště na pokračování jízdy dálnicí A8 zpět na Mnichov reagoval I-See pouze na částech trasy, nemohl zde převzít režii jízdy. Tedy shrnuto: pokud I-See funguje, nezaostává v ničem za systémem Mercedesu. Sjednocení managementu rychlosti s řízením převodovky dosahuje FH optimálního chodu. Svižný při rozjezdu, na vhodných místech nechá motor pouze převalovat a využívá vždy optimálních otáček k rychlé a spořivé jízdě.

Vedle přání, aby systém I-See fungoval po celé trase, bychom rádi viděli místo tří předvolitelných Eco-úrovní se šesti napevno naprogramovanými rychlostmi >>>



K nástupu do kabiny stačí tři vstupní schůdky.



Kloubový sloupek řízení lze nastavit ve velkém rozsahu. To umožňuje pohodlné vstávání ze sedačky.



Velmi dobře dosažitelné a rozměrné venkovní úložné skříňky, dole je umístěna nádrž na vodu (opce).

HODNOCENÍ MOTORU



+ nízká hlučnost s příjemným tónem, i bez VGT jde dobře za plynem, všeobecně dobré rozdělení výkonu již od 900 min⁻¹, vysoký výkon motorové brzdý

- příliš vysoká spotřeba AdBlue



Přístup k přednímu sklu pomocí dvou širokých sklopných stupátek a velkých madel je příkladný.

VYBAVENÍ A KONFIGURACE

Co se týká bezpečnosti, je FH daleko na čele

Pokud jde o bezpečnost, měl dosud Mercedes s Actrosem suverénní předstih před konkurencí. Nyní nasadil velký rival ze Švédska k útoku na špičku bezpečnosti, a podle nás ji dosáhl. Kamion FH disponuje novým asistentem nouzové brzdy, který však má stejné slabiny jako Daimler. Také registruje při manipulační jízdě neexistující překážky a bez ručního zásahu řidiče by došlo ke zbytečnému zpomalení jízdy. Na druhé straně Volvo znatelně vylepšilo kontrolu kvality údajů EPS. Elektronická ochrana proti překlopení umožňuje s úspěchem rychlé jízdni manévry. Bez protizásahu má každý jízdni manévru plně pod kontrolou. Zrovna tak aktivní tempomat reaguje i při vyprovokované jízdni situaci velmi dobře. Přesně zpomalí za, před ním jedoucím vozidlem, a když se provoz uvolní, přivede kamion opět k letu. Hlavně vedení v jízdni pruhu funguje k naší plné spokojenosti, reaguje i při neúmyslném



Testovací jezdec Jan Burgdorf.

přejetí krajnice vozovky. Shromažďuje tak poznatky o stylu jízdy do detektoru pozornosti. Kdo často „pendluje“, je nucen k přestávce v jízdě. To je o jeden puntík více, než nashromáždil Mercedes.

DLOUHÁ NÁPRAVA DOBŘE – ALE POTOM DŮSLEDNĚ

Opravdový bonus dostalo Volvo FH díky svému asistentu změny jízdni pruhů. Opravdu dobrý nápad je varovat řidiče opticky a akusticky, pokud se právě jiné vozidlo nachází v mrtvém úhlu řidiče. To umí zatím jenom Volvo FH. To, že u testovaného kamionu je podporován trend dlouhé nápravy, je úplně v pořádku. Pak ale nesázet na vysoký točivý moment při nízkých otáčkách. Například na silnicích výpadovkách je 11 převodový stupeň kontraproduktivní – jak to ukazuje vysoká spotřeba paliva na projetém testovacím úseku.



Nové Volvo FH je první kamion, u kterého dáváme neomezená doporučení pro světla Bi-Xenon.

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Proti předchůdci se nová kabina ve všech parametrech vylepšila, ne pouze co se týká rozměrů. Řidič to pozná na první pohled u provedení lůžek. Nebo při obsluze otočné sedačky spolujezdce (opce), avšak musí zdoulaha-

vě sklápět lůžko. Pro sólo řidiče je ideální kombinace jednoho lůžka dole s praktickým systémem políček nahoře na zadní stěně. Místo dvířek doporučujeme na poličky objednat rolety. Nabízí se tak více volného prostoru, otevřená dvířka omezují pohyb a rolety nestojí majlant. Velké střešní okno přináší do kabiny dostatek světla, v případě potřeby se nechá jednodu-

še zatemnit. Od předchůdce pochází nápad úložného prostoru pro větší pohodlí nahoře uprostřed. Pomocí přepínače lze volit vnitřní osvětlení podle osobního gusta se stmívacím bílým nebo červeným nočním světlem. K tomu ještě přidejme čtyři stropní bodová světla. Navíc přidalo Volvo dvě lampy s husím krkem. Ty jsou dostatečně dlouhé, aby se daly použít u obou sedaček. Bi-Xenon světlomety (opce) doporučujeme pro dobré nasvícení vozovky – i když na druhé straně H7 jsou také dostačující.



Téměř neprůhledné závěsy a dobrý světelný koncept.

ROZMĚRY KABINY

(mm)

Kabina: d x š x v.....2058 x 2335 x 1899
 Spodní lůžko: d x š.....2137 x 650/820
 Horní lůžko: d x š.....nebylo vestavěno
 Okruh nastavení sedačky, výška.....115
 Okruh nastavení sedačky, hloubka.....230
 Okruh nastavení volantu, výška.....90
 Okruh nastavení volantu, sklon.....30°

ODKLÁDACÍ MÍSTA

Délka x šířka (cm)

Držáky pro malé nápoje na přístrojové desce.....20 x 30
 Sklopný stůl na zadní stěně.....35 x 55
 Sklopný držák láhvi a skleniček uprostřed; posuvný sklopný držák na velké láhve – termosky u postele; tři 24 V, jedna 12 V zásuvka; dva háčky na šaty; malé úložné místo pod lůžkem; úzká přihrádka na dokumenty ve dvířích; podle volby bílé nebo červené světlo (zlumitelné).



Prostor také pro obry.

ÚLOŽNÉ PROSTORY

Objem v litrech (l)

Úložný prostor nad předním sklem.....230
 Úložný prostor ve skříňkách (opce).....300
 Zásuvky v přístrojové desce.....12
 Pod lůžkem.....20
 Venkovní, vpravo nahoře.....195
 Venkovní, vpravo dole.....30
 Venkovní, vlevo nahoře.....200
 Venkovní, vlevo dole.....30



Dostatečně velké lůžko s (příliš) měkkou matrací.



na I-See volný program alá Actros. Při nejvyšším úrovní letí Volvo při 85 km z kopce téměř rychlostí 100 km/h. Možný problém s kontrolou rychlosti by si řidič určitě rád ušetřil. Vývojáři na to určitě mysleli, ale řidič přemýšlí často lépe.

Při nejmenším neztratil motor při úpravě na Euro VI nic na kvalitě – i když testovanému vozidlu chybí trochu soulad s excellentním řazením. Při stoupáních, kdy není k dispozici I-See, nechá automat spadnout otáčky na cca 1000 min⁻¹. To stojí rychlost a vyžaduje podrážení, které by normálně nebylo nutné. Na druhé straně převodovka I-Shift reaguje pomalu po dosažení vozidla vrcholu stoupání. Volvo zůstává věrné samo sobě a sází na silnou motorovou brzdu se známými nevýhodami. Je však opravdu výkonná, na testovacím okruhu bylo nutné pouze jednou jí muset „pomocť“ při zpomalování vozidla. V tomto případě musel řidič zasáhnout a buď aktivovat program Power nebo ručně podrádit.

Jak již bylo mnohokrát napsáno: nejvyšší úroveň má u nového Volva excelentní podvozek – a to i bez přední nápravy s nezávislým zavěšením, přímé a přesné řízení stejně jako enormně nízká hlučnost. Až Volvo odstraní dětské nemoci, může být FH pro konkurenci noční můrou. **GG ■**

POZADÍ



Hubert Seufert jezdí s Volvo FH už dlouho

Opravdu dobrý kamion, ale až po velké aktualizaci softwaru

Hubert Seufert ze společnosti JMK Logistik z Koltzheim dostal přidělený jeden z prvních nových kamionů FH: „Bezproblémová jízda byla teprve od poslední aktualizace softwaru. Předtím byly neustále potíže s hlášením falešných poruch, především ale utopicky vysoká spotřeba AdBlue.“ Kromě toho si stěžoval na chyby kvality, které se u předcházejícího typu neobjevovaly. „Ve venkovní schránce stála voda a lednička klapala. Problémy dělá také současný provoz klimatizace a chladničky.“ Na druhé straně je vysoce spokojený s jízdním a obytným komfortem. „Především s možností pohybu a úložným prostorem, ty se neskutečně zvětšily.“

SERVIS A ÚDRŽBA – PROVĚŘENO TÜV



Promyšlený – ale ne úplně kompletní

Hodnocení renomované zkušební firmy TÜV SÜD k servisu a údržbě nového Volva FH zrcadlí znovu celkový výsledek: všeobecně řečeno je tento Švéd promyšlené vozidlo s bezúdržbovým podvozkem, rozsáhlým systémem diagnostiky a s palubním počítačem, který je vždy řidiči k ruce. Nicméně celkový výsledek trochu poškozuje několik zbytečných drobností. Chybí připojení plnění pneumatik a zajišťovací klíny. S intervalem údržby 100 000 km je na tom hůře než Iveco, DAF nebo Mercedes. Potěšit nás může vyjádření, že standardní oleje vyhovují Volvem

daným normám. Nádrž na užitkovou vodu je umístěna v relativně otevřené oblasti, kde stříká voda od předních kol. To může v praxi dělat problémy. Výměnu předních Xenonů je možné provádět celkem jednoduše, záklopkami s bajonetovým uzávěrem. Bohužel Volvo zvolilo drahou variantu s integrovaným trafem. Spojka pracuje pneumaticky, nepotřebuje údržbu. Plnicí místa jsou hlídána palubním počítačem. Zároveň dostává řidič na palubním displeji textovou zprávu, pokud něco není v pořádku. Dlíenší pracovníci se mohou dostat do počítače kamionu hlouběji pomocí kódu a analyzovat případné chyby. Je dobře, že Volvo dále zachovalo měrku oleje a teleskopický uzávěr nádrže oleje. Tolik úcty k detailům by bylo žádoucí také na jiných místech.



Dobry koncept údržby, jednoduchá výměna.

HODNOCENÍ

| | |
|--|------------|
| Servisní interval (150 000 km = 100 bodů)..... | 67 |
| Kontrola před výjezdem (max. 90)..... | 77 |
| Servisní práce (max. 80)..... | 67 |
| Potěšení z jízdy (max. 90)..... | 59 |
| Malé opravy (max. 70)..... | 56 |
| Celkové body (max. 430)..... | 326 |

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA



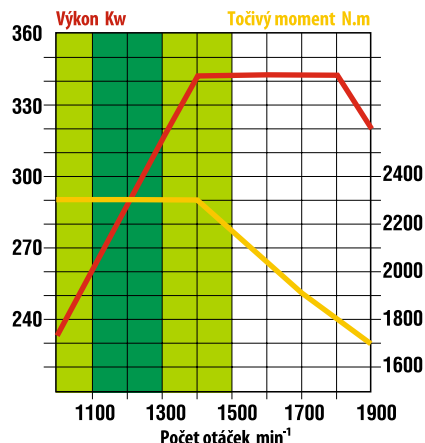
Velmi dobré uchycení kabelů. Páka I-Shift překáží. Vestavěná klimatizace.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec, turbodmychadlo s Wastegate, chlazení plicního vzduchu, čtyři ventily na válec, likvidace škodlivých emisí systémem SCR a EGR, filtr pevných částic, osmiotvorové trysky, Euro VI

- Typ Volvo D13K
- Zdvihový objem 12 800 cm³
- Vrtání x zdvih (131 x 158) mm
- Kompresní poměr 17,0 : 1
- Vstříkování Čerpadlo-tryska, EDC
- Jmenovitý výkon 460 k (338 kW) při 1400-1800 min⁻¹

Max. točivý moment 2300 N.m při 1000-1400 min⁻¹



Třináctilitrový šestiválec září známými kvalitami i v provedení Euro VI: vysoký točivý moment při nízkých otáčkách, tichý a téměř bez vibrací. Pouze automatická převodovka I-Shift vyžaduje často zbytečně vysoké otáčky. Motor se dobře se cítí se standardním turbem mezi 1000 – 1400 otáčkami. Více není potřeba.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
automatizovaná, elektropneumatikky ovládaná jednokotoučová suchá ZF, průměr 430 mm, typ MFZ430

Převodovka
Automatizovaná I-Shift, synchronizovaná třístupňová základní (Volvo AT2612D), rozsahová a dělicí skupina, 12 převodových stupňů, 4x zpětný chod, retardér Voith (3500 N.m; opce, v testovaném vozidle nebyl zabudován)

Rozsah řízení
Crowler: nemá

Převodové stupně: 14,94 / 11,73 / 9,04 / 7,09 / 5,54 / 4,35 / 3,44 / 2,70 / 2,08 / 1,63 / 1,27 / 1,00

Zpětný chod: 17,48 / 13,73 / 4,02 / 3,16

Zadní náprava: i = 2,5

PODVOZEK

Vpředu: tuhá náprava Volvo FST-PAR, dvoulístové parabolické pružiny se stabilizátorem

Vzadu: jednoduše uložená hypoidní náprava, Volvo RSS 1356, čtyřmčchové vzduchové odpružení teleskopické tlumiče pérování, stabilizátor, uzávěrka diferenciálu (série).

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

Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 Alu (opce; série: ocelové)

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Vpředu: dvoukruhové, vzduchové, kotoučové, EBS

Vzadu: kotoučové EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzd-ného tlaku pomocí EBS elektroniky, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola

Motorová brzda:výtuková klapka + VEB (max. 375 kW při 2300 min⁻¹)

Retardér:Voith-retardér typ HV 115 (opce)

ŘÍZENÍ

Typ ZF 8098

Převodový poměr 20,0 : 1

Průměr věnce volantů 450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátor: 2 x 12V 225 Ah

Alternátor: 28V/120A

Spouštěč: 5,5 kW

Světlomety: Bi-Xenon (opce)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav: 3600 mm

D x Š x V: 5885 x 2490 x 3810 mm

Provozní hmotnost: 7700 kg (připraveno k jízdě, včetně řídiče)

NÁPLNĚ

Motorový olej: 33,0l (včetně filtru)

Palivová nádrž: 405 l nafta; 75 l AdBlue

Chladicí kapalina: 38,0l

Olej v zadní nápravě: 9,0l

Převodový olej: 13,0l

CENY

Základní cena Volvo FH 80 000 € (netto, cena prodejce)

Cena testovaného vozu 115 000 €

Sériové vybavení / za příplatek
Uzávěrka diferenciálu, zesílený kompresor, ASR, Hillholder, generátor 120 A, vyhřívané hlavní a postranní zrcátka, signalizace požáru a kouře, čtyřmčchové vzduchové odpružení zadní nápravy, příprava na rádio, palubní počítač, diagnostický systém, elektricky ovládaná postranní okna vpravo a vlevo.

ADR 1240

Retardér / zesílené baterie 5775 / 115

Hliníkové ráfky 2 200

Odpojovač baterie / vyhřívané sedadlo spolujezdce / vzduchem odpružené 1240 / 475 / 200

Výbava v kůži / Bi-Xenon / přídatné dálkové světlo 1400 / 1300 / 155

Bezpečn. zámkový systém / Globetrotter XL- kabina 450 / 5555

Doporučeno Truckerem:

I-Shift automatizovaná převodovka 1525

Driving Package + s klimatizací, elektrické střešní okno, opěradlo, elektricky ovládaná zpětná zrcátka 3000

Resting Package 1 bed + s velkým lůžkem, poličky na zadní stěně, vytápění, světla, skládací stůl, komfortní sedačka k odpočinku 3725

Aerflow Package se střešním a postranním spojlerem 3890

Driver Vision Package se senorem deště, světlomet do zatáčky a SW-čištění 550

Aktive Safety Package + s ESP, LGS, asistentem změny jízdních pruhů, AEBs (brzdový asistent) 5225

Balíček pro bezpečnost řidiče s alarmem, airbagem, zesilovačem bezpečnostních pásů, trezor 1515

Audio Package Advanced s USB-/ I-Pod konektorem 665

KONKURENTI



| DAF XF460 SSC | MAN TGX 18.440 XXL |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Hodnocení řidiče 1138 | Hodnocení řidiče 1113 |
| Hospodárnost 515 | Hospodárnost 515 |
| Hodnocení servisu 378 | Hodnocení servisu 357 |
| Spotřeba 26,3 | Spotřeba 26,3 |
| Rychlost 73,7 | Rychlost 73,3 |
| Bodů celkem 1698 | Bodů celkem 1628 |
| Známka velmi dobrý | Známka dobrý |



| MERCEDES ACTROS 1843 SC | SCANIA R 450 TOPLINE |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Hodnocení řidiče 1183 | Hodnocení řidiče 1166 |
| Hospodárnost 515 | Hospodárnost 525 |
| Hodnocení servisu 378 | Hodnocení servisu 345 |
| Spotřeba 26,3 | Spotřeba 25,7 |
| Rychlost 73,7 | Rychlost 73,0 |
| Bodů celkem 1724 | Bodů celkem 1691 |
| Známka excelentní | Známka velmi dobrý |

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Tahač s dobrým pocitem.

Excelentní podvozek, přímé řízení, vláčné odpružení, nízká hlučnost – co se týká jízdy, nastává Volvo s novým FH nová měřítka kvality! Se 460 koňskými silami, kterými disponuje, poskytuje opravdové potěšení z jízdy.



VOLVO FH 460

| |
|-------------------------|
| Design ★★★★★ |
| Temperament ★★★★★ |
| Ovládání ★★★★★ |
| Pohodlí ★★★★★ |
| Image ★★★★★ |
| Celkem ★★★★★ |

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

TRUCKER SOUČET

Díky pečlivému provedení, na vrchol



Testovací jezdec Gerhard Grünig

Volvo udělalo skutečně dobrou práci a odstranilo u nového modelu kritizované stránky svého předchůdce. K nejvyšším nárokům, které jsou vždy na Volvo kladeny, však nepasuje neúplně fungování funkce I-See a neúměrná spotřeba AdBlue. Tím se připravil Švéd o zcela dokonalý posudek. S vylepšením pár maličkostí má nový FH šanci stát se top-truckem.

Proč jezdíme s referenčním nákladním vozidlem

Každý test doprovázíme naší 40t soupravou sestávající z tahače MB Actros 1845 a návěsu 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 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 proměnlivých podmínkách. Test s referenčním nákladním vozidlem, který z odborných časopisů uskutečňujeme jen u nás, je rovněž praktikován v průmyslu, neboť je nejprůhlednější! Z celkových výsledků odečítáme i poměrné spotřeby AdBlue.

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

| Zrychlení v (s) | 0-60 | 0-70 | 0-80 | 0-85 |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Volvo FH 460 | 28,1 | 34,9 | 46,0 | 52,8 |
| Nejlépeší vůz v testu *1 | 20,9 | 27,0 | 33,0 | 36,0 |
| Průzност (s) | 60-70 | 60-80 | 60-85 | |
| Volvo FH 460 | 15,8 | 30,5 | 37,5 | |
| Nejlépeší vůz v testu *1 | 5,1 | 11,1 | 15,0 | |

*1: Scania R 730

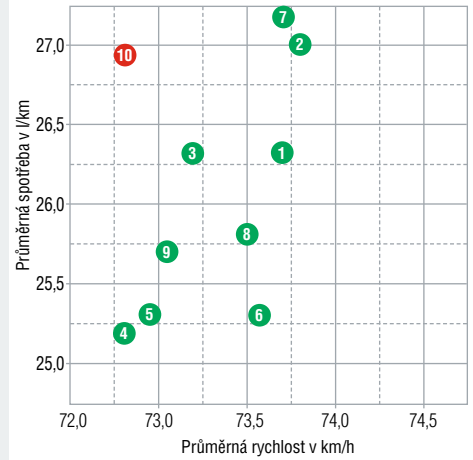
MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

| Měření v dB(A) | Motor zap Volnoběh | 85 km/h Střecha zavř. | 85 km/h Střecha otevř. | Motor vyp řidič/lůžko |
|--------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| Volvo FH 460 | 50 | 60 | 63 | 58 / 58 |
| Nejlépeší vůz v testu *2 | 50 | 61 | 65 | 56 / 57 |
| | Do kopce | Plný plyn | Režim brzdění motorem | |
| Volvo FH 460 | 63 | 58 | 63 | |
| Nejlépeší vůz v testu *3 | 62 | 62 | 60 | |

*3: Scania R 460

POROVNÁNÍ SPOTŘEBY

Délka testovací trati 499,9 km



- 1 DAF XF 105 460 Euro VI*
- 2 Iveco Stralis Hi-Way 440 S 46 Euro VI*
- 3 MAN TGX 18.440 XXL Euro VI*
- 4 MAN TGX 18.480 XLX Euro VI*
- 5 Mercedes-Benz Actros 1843 Streamspace Euro VI
- 6 Mercedes-Benz Actros 1845 Streamspace Euro VI*
- 7 Mercedes-Benz Actros 1845 Bigspace Euro VI
- 8 Mercedes-Benz Actros 1851 Gigspace Euro VI
- 9 Scania R 450 Streamline Euro VI*
- 10 Volvo FH 460 Globetrotter Euro VI

* Výsledky z testu Euro Trucker z roku 2013. Poté co provedení Euro 5 již nelze objednat, uvádíme hodnoty Euro 6. Hodnoty Euro 5/EEV naleznete pod www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank



Trucker srovnává výsledky měření CO₂ u kamionu pomocí osvědčení o snížení emisí. Kompenzace běží s pomocí partnerů Climace projektu větrné energie. Pomocí kódu QR lze srovnání pochopit.

HODNOCENÍ

| | | | |
|----------------------------------|-----|--------------------------------|-------------|
| Motor/pohon (max.180) | 158 | Klima / větrání (max.80) | 67 |
| Převodovka/řazení (max.80) | 68 | Sedačky (max.50) | 42 |
| Brzdy (max.200) | 138 | Armatura (max.90) | 80 |
| Řízení (max.50) | 47 | Stěrače (max.30) | 27 |
| Spojka (max.30) | 27 | Kabina (max.340) | 281 |
| Pedály (max.40) | 32 | Jízda v noci (max.100) | 85 |
| Jízda (max.80) | 71 | Dosažené body: | 1175 |
| Výhled (max.60) | 52 | (max. počet bodů.....) | 1410 |

- +** nízká hladina hluku, hladký chod motoru již při nízkých otáčkách, silný motor, velmi dobrá automatika řazení a řízení spojky
- GPS tempomat I-See má mnoho děr v síti silnic, vysoká spotřeba AdBlue, motorová brzda vyžaduje občas zásah řidiče

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM 1175

INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5) 500

Průměrná rychlost

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

Body (max.1935) 1675

Hodnocení velmi dobré



SPOTŘEBA A RYCHLOST

A9 Norimberk – Langenbruck

| | |
|---------------|----------|
| Tonáž:..... | 40t |
| Dálnice:..... | 100,2 km |
| l/100km:..... | 29,3 |
| km/h:..... | 83,1 |

B300 Langenbruck – Dasing

| | |
|---------------|---------|
| Tonáž:..... | 40t |
| Silnice:..... | 50,5 km |
| l/100km:..... | 28,8 |
| km/h:..... | 61,2 |

A8 Dasing – A92/99 Unterschleissheim

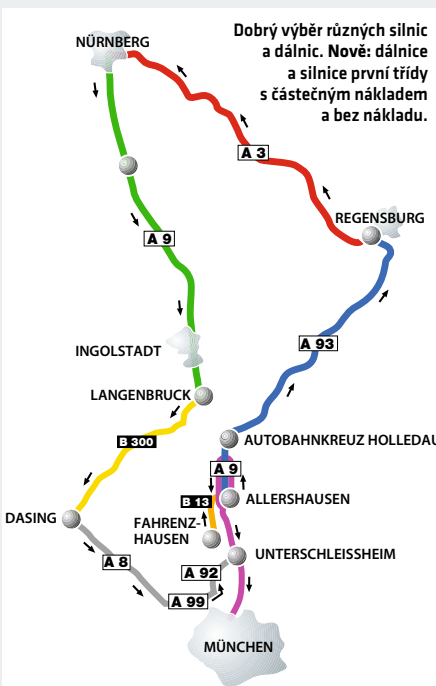
| | |
|---------------------|---------|
| Tonáž:..... | 40t |
| Dálnice rovná:..... | 55,5 km |
| l/100km:..... | 27,0 |
| km/h:..... | 86,6 |

B13 Fahrenzhausen – Allershausen

| | |
|-------------------------------|---------|
| Tonáž:..... | 24t |
| Silnice částečný náklad:..... | 20,5 km |
| l/100km:..... | 24,2 |
| km/h:..... | 59,4 |

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov

| | |
|-------------------------------|---------|
| Tonáž:..... | 24t |
| Dálnice částečný náklad:..... | 48,8 km |
| l/100km:..... | 22,2 |
| km/h:..... | 81,4 |



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

A3 Regensburg – Norimberk

| | |
|-------------------------|---------|
| Tonáž:..... | 40t |
| Dálnice kopcovitá:..... | 80,8 km |
| l/100km:..... | 32,1 |
| km/h:..... | 82,9 |

A9 Allershausen – A93 Regensburg

| | |
|-----------------------|---------|
| Tonáž:..... | 40t |
| Dálnice střední:..... | 74,3 km |
| l/100km:..... | 27,8 |
| km/h:..... | 84,2 |

B13 Fahrenzhausen – Allershausen

| | |
|---------------------------|---------|
| Tonáž:..... | 15t |
| Silnice bez nákladu:..... | 20,5 km |
| l/100km:..... | 19,6 |
| km/h:..... | 58,9 |

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov

| | |
|---------------------------|---------|
| Tonáž:..... | 15t |
| Silnice bez nákladu:..... | 48,8 km |
| l/100km:..... | 18,6 |
| km/h:..... | 81,7 |

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 | 1,32 min | 10 při 1300 min ⁻¹ | 60 km/h | 85* km/h |
| 2 | max. 6%, 1,5 km | 1,18 min | 11 při 1230 min ⁻¹ | 72 km/h | 85* km/h |
| 3 | Kindinger Berg A9 | 3,88 min | 11 při 1020 min ⁻¹ | 62 km/h | 75 km/h |

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

CELKOVÝ VÝSLEDEK

| | |
|-----------------|----------|
| km celkem:..... | 499,9 km |
| l/100km:..... | 26,9 |
| km/h:..... | 72,7 |