



# Král šetřílků

S novým motorem 410 k vsadila Scania pouze na systém SCR. Fakt, že vynechala systém EGR, se vyplatil. V kombinaci s funkcí Eco-roll šetří tento Švéd enormně pohonné hmoty. >>>

## V TESTU: SCANIA G 410

Model: G 410 Highline Euro VI  
Zdvihový objem: 12 700 cm<sup>3</sup>  
Výkon k (kW): 410 (302) při 1900 min<sup>-1</sup>  
Celk. hmotnost: 39 260 kg (prov. hm.: 7260 kg)  
Cena (test. vozidla): 121 143 € (netto)

*STREAMLINE*



**SCANIA**





Působí dospěle.  
Uvnitř se jeví  
poněkud těsný.

**P**ojmenování, které by se k současně testovanému trucku Scania nejmíce hodilo, je „má žízeň jako vrabec, tempo jako hlemýžď“. Do současné doby jediný motor v provedení SCR-only v portfoliu Scanie září rekordně nejnižší spotřebou dieselu. Tato skutečnost je ale na druhé straně vykoupena nejdelší dobou jízdy na naší testovací trase.

Jak jsme už poznamenali, hesla „tempo jako hlemýžď a žízeň jako vrabec“ jdou ruku v ruce. V testovaném kamionu prezentuje Scania další vývoj tempomatu CCAP řízeného přes GPS v kombinaci s funkcí Eco-roll – tedy jízdy s vyhozenou rychlostí, pokud to okolnosti dovolí. Ke klasickým funkcím tempomatu CCAP přidala Scania s ohledem na nový model Streamline ekofunkci, která ponechá při přejíždění vrcholu stoupání ještě více sníženou rychlost, než při standardním nastavení – 12 místo 8%. K tomu dovolí Eko-tempomat krátké překročení rychlosti v rozmezí 92 km/h, oproti nastavené rychlosti 85 km/h.

**KDYŽ TO TOPOGRAFIE TERÉNU DOVOLÍ, POHYBUJE SE SCANIA POUZE RYCHLOSTÍ 75 KM/H**

V konkrétních případech pak ubere G 410 plyn ve stoupáních o něco dříve, takže vrchol přejede ještě s rychlostí 75km/h. Děje se to tak pouze tehdy, když následujícím klesáním může být pomocí hmotnosti vozidla opět dosažena cestovní rychlost 85 km/h. K tomu nová funkce Eco-roll. Proč ovšem Scania aktivuje spojku, zařadí neutrál a spojku opět uzavře, to nám hlava nebere. Jiní výrobci uvolní funkci Eco-roll přes neutrál předřazených rychlostí, aby bylo zaručeno, že v nutném případě je možné rychlost bleskově zařadit.

Pokud následuje delší sjezd, zrychlí se



Ergonomie je stále ještě příkladná – působí poněkud zastarale, postrádá modernizaci.



Nové sedačky Recaro jsou dobré, nabízejí ale sotva přidanou hodnotu ke starému uspořádání sedaček. Vysoký tunel motoru omezuje prostor.



Venkovní skříňky Scania jsou, jak pro Scanii typické, za příplatek. Lednička je příliš malá a těžko ovladatelná.



kamion pouze energií své vlastní hmotnosti krátce na rychlost těsně nad 90 km/h. V tomto případě varovná funkce na displeji informuje řidiče o překročení rychlosti, aby se tento rychlostní „zážitek“ nestal pravidlem a nebyl zaznamenán do protokolu tachografu...

S novým harmonizovaným GPS tempomatem Scania také změnila strategii řízení. Počítač neustále kontroluje otáčky, zatížení, úhel sklonu vozovky, profil a délku stoupání. Pokud je to možné, zůstává zařazen ten nejvyšší převodový stupeň. V některých stoupáních testovacího okruhu se „plazil“ téměř třináctilitrový šestiválec pouze v 900 otáčkách a „přetáhnul“ téměř 40ti tunový kamion přes vrchol stoupání. Točivý moment byl zřejmě dostačující!

Toto řešení ovšem vede ke snížení transportní rychlosti, ale koneckonců má to i některé plusy: rychleji jedoucí kamiony, které překračují povolenou rychlost, nás předjeli, takže jsme mohli s naší Scanií plynule pokračovat v jízdě bez překážek v pravém jízdním pruhu. Na každý pád toto krátké překročení 90 km rychlosti nestačí k tomu, aby se jízda v nízkých otáčkách s Eco tempomatem dostala z procházkového tempa.

Svůj nemalý přínos nízké spotřebě má nový 400 koňový motor. Je osvobozen od neekonomického zpětného vedení výfukových plynů, může si takřka v klidu vydechnout. Jednoduchá konstrukce motoru je opět dodržena, tento téměř třináctilitrový velký řadový motor je vyzbrojen vstříkovaním Common rail, Scania tento systém označuje HPI. O plnění motoru pohonnými hmotami se stará standardní jednoduché turbo s chlazením vhnávaného vzduchu. Motor určený pro dálkový a střední transport vyvíjí již při adekvátních tisíci otáčkách maximální točivý mo-



**Barevný displej v opci vypadá lépe, nabízí proti předešlému mnohem více informací.**

ment 2150 Nm. Jde dobře za plynem, je zvyklý na nízké otáčky a pod výrazným tunelem v kabině ho téměř neslyšíte. Běžel by rád do otáček, je však držen převodovkou v zeleném poli.

### **SE 7% ADBLUE SPOTŘEBOVÁVÁ SCR ONLY VÍCE MOČOVINY NEŽ EGR**

Odměnou snahy o zásadní snížení spotřeby je tak, jak již bylo uvedeno na začátku, vytvoření rekordu spotřeby pohonných hmot na testovacím okruhu Truckeru. K dnešnímu dni kalkulujeme s kombinovanou spotřebou, tedy diesel + AdBlue. Močovina s podílem nákladu 44%. Reálně spotřebovává Scania téměř přesně 7% AdBlue. Tedy 24,2 litrů celkové spotřeby odpovídá reálné spotřebě dieselu 23,5 litru na 100 km. To je samo o sobě s ohledem na profil naší testovací trasy při jízdě s částečně naloženým nebo prázdným kamionem na výsost účtyhodná hodnota.

Nový motor je při tom nejen špořivý, ale ukazuje svoji kvalitu i v ostatních ukazatelích. Řešení jízdy v klesajících otáčkách, které bylo podpořeno u testovaného vozidla 2,59 dlouhou zadní nápravou se ukázalo jako nutný pro lepší vyvážení pohonu. Oproti dřívějším motorům, které se v režimu pod 1000 otáček otřásly jako startující vrtulník, běží současný DC 13 příkladně bez vibrací. Zvláště na silnicích nižší třídy

běží tento šestiválec při zařazeném nejvyšším rychlostním stupni jako turbína.

Ovšem převodovce Opticruise se tento způsob řízení nelíbí, upřednostňuje jedenáctý převodový stupeň. Přesto i při režimu okolo 1000 otáček zůstává tento 13,7 litr špořivý. Při mírných stoupáních na silnici B 300 řadí některé kamiony dolů na desátou rychlost. Tento Švéd zde uhněl se zařazeným jedenáctým stupněm a ušetřil tak pár deci dieselu, které mohl spotřebovat navíc na rovných úsecích. Toto ekonomické provedení však neznamená, že jsme s převodovkou Opticruise bezvýhradně spokojeni.

Právě při rozjezdu řadí automat rychlostní stupeň po stupni dolů a zapřičiní tak zmatek v hnací jednotce. Toto vyřešili jiní výrobci chytřeji, u nich zůstává aktuální rychlost zařazená, dokud řidič opět nepřidá plyn. Teprve pak je možné potřebný rychlostní stupeň zařadit. Scania si musí dále vyhodnotit, zda by řidič mohl Eco-roll deaktivovat, pokud nejede v režimu tempomatu. Z toho totiž těží všichni ti řidiči, kteří jezdí raději na „ruční plyn“.

### **U MAJITELŮ BODUJE KAMION 410 SVOJÍ CENOU A UŽITNOU NOSNOSTÍ**

Kamion G 410 se profiluje s obvyklými kvalitami. O komfort se u testovaného vozidla postaralo čtyř měchové vzduchové odpružení zadní nápravy, dodávané ovšem jako opce. Díky přímému řízení je tento Švéd velmi obratný, projížděl cíleně úzkými zatáčkami naší testovací dráhy. Chová se jako rychlý distributor zboží i jako komfortní dálkový kamion. Zatímco sbírá kladné body u podnikatelů díky akceptovatelné ceně a především díky vyšší užité hmotnosti, jako řidič by si člověk přál větší „R“ kabinu. >>>

### **HODNOCENÍ MOTORU**



**+** velmi nízká hlučnost, jde dobře za plynem, zvuk bez vibrací (také při 800 otáčkách), žádná ztráta výkonu při odstranění zpětného vedení výfukových plynů, jednoduché technické řešení (jednoduché turbo)

**-** využitelné otáčky jsou omezeny (řízení převodovky je extrémně fixováno na zelený okruh otáčkoměru)



**Jednoduchý nástup díky nízké na rámu usazené kabině a dobře nastavené výšce schůdků.**

**Disponuje nejlepším výstupem k přednímu sklu ze všech sériových kamionů.**



VÝBAVA A KONFIGURACE

## Mistr pomalé jízdy zřekne se luxusu

„Uvidím, co mne čeká“. Prohlásil kolega Grünig před testovací jízdou se Scanií G 410. Místo toho, abychom jako obvykle drželi pokud možno na zkušebním okruhu tempo nad 80 km/h, dostal se nám nyní do rukou ecomodus, a tak jsme se plížili ve stoupání rychlostí 75 km. Již po druhém výstupu jsem kolegu Grüniga ve zpětném zrcátku referenčního kamionu neviděl. Už jsem skoro vypil kafe, když se modrá Scania po 250 km objevila na parkovišti Autohofu.

Musím připustit, že pohled na displej aparátu měřícího mezispotřebu na mne udělal dojem. To se mi ale brzy v hlavě rozleželo. Ve vši uctivosti ano, pohonné hmoty je třeba šetřit, ale tímto stylem žádný šofér nepojede. Hlavně ne, pokud hrozí termín dodání, musí stihnout trajekt, nebo se těší domů! Ovšem existuje ještě dobrý kompromis: jet pomocí inteligentního tempomatu



Redaktor Truckeru Jan Burgdorf.

v normálním modusu, využít novou funkci Eco-roll v mnoha fázích tempomatu a těšit se z nového SCR motoru a jeho kroutícího momentu. Iritující samozřejmě je, jak se ostatní kamiony vzdalují, když já se plížím 75 km/h.

### PRÉMIOVÝ VÝROBEK SE SPOŘIVOU KALKULACÍ VYBAVENÍ

Co mě na tomto „malém králi“ trochu rozčiluje, je systém kalkulace opcí. To mi hlava nebere, proč musí zákazník platit navíc za venkovní skříňky. A k tomu ten nesmysl se dvěma různými velikostmi přístrojové desky a různými displeji. Mohu snad rozumět tomu, že u sklápěčky nebo zásobovacího vozidla postačí menší provedení. Ale k pořádnému dálkovému kamionu patří přiměřené vybavení pro jízdní pohodu – a samozřejmě kabina „R“.



## KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

**P**řími konkurenti této Scanie je DAF CF a MAN TGS. Přestože tento Švéd disponuje širší kabinou, chybí mu kvůli tunelu motoru více svobody pohybu (výška ke stání je 1,67m). Koncept osvětlení kabiny (2 bílá světla, 2 červená

noční světla, 2 bodová světla, 2 nastavitelné lampy nad lůžkem) je standardní vybavení. Úložný prostor 680 litrů je v pořádku. Více prostoru by bylo možné dosáhnout tím, že se obejdeme bez i tak úzkého horního lůžka. Pracovní místo je díky usazení sedačky a velkému okruhu možností nastavení volantu ještě pořád velmi dobré. Multifunkční volant je dobře ovladatelný. Šedé

potahové látky a hnědý panel vypadají bezútesně. Zpracování a kvalita materiálu je ale velmi dobrá. Spodní lůžko je úzké a dlouhé (2.050 mm). Nové jsou reflektory H7, díky dobrému osvětlení je možné zcela rezignovat na Xenony. V sérii vybavuje Scania kabinu sedačkami Recaro. Ty se dají dobře ovládat a umožňují široké možnosti nastavení. Co se týče komfortu sezení, nenabízí žádné významné zlepšení.



Lůžka jsou úzká, spodní matrace je dělená.

### ROZMĚRY KABINY

	(mm)
Kabina: d x š x v.....	2250 x 2130 x 1910
Spodní lůžko: d x š.....	2050 x 600
Horní lůžko: d x š.....	1960 x 750
Okruh nastavení sedačky, výška.....	110
Okruh nastavení sedačky, hloubka.....	210
Okruh nastavení volantu, výška.....	65
Okruh nastavení volantu, sklon.....	7°-50°

### ODKLÁDACÍ MÍSTA

**Délka x šířka (cm)**  
 Příruční zásuvka u spolujezdce...40 x 20  
 Sklopný stůl vpravo (opce).....41 x 39  
 Vytahovací stůl.....32 x 32  
 12 V zásuvka, dvě 24 V zásuvky, čtyři držáky lahví, držák na velké láhve ve dveřích, malá zástrčka vedle sloupce volantu, čtyři háčky na oblečení na postranních stěnách, ovládání rádia a telefonu pomocí volantu, dálkové ovládání u postele pro budík, světlo, rádio a topení.



Výška ke stání je pouze před sedačkami.

### ÚLOŽNÉ PROSTORY

	Objem v litrech (l)
Nad předním sklem vlevo, s víkem.....	21,6
Nad předním sklem vpravo, s víkem.....	52,2
Nad předním sklem uprostřed, s víkem.....	75,1
Ve dveřích vlevo/vpravo.....	po 5,3
Nad postelí.....	po 6,8
Nade dveřmi vlevo/vpravo.....	po 5,1
Pod lůžkem.....	43,7
Opce: lednička pod lůžkem.....	20,0
Vpředu pod přístrojovou deskou.....	12,1
Venkovní vpravo.....	236,8
Venkovní vlevo.....	204,8
Odkládací prostory s víkem (cm).....	55 x 35



Nové sedačky lze lépe ovládat.



Pro tohoto Švéda jsou typické smíšené rozměry pneumatik - 315/80 vpředu a 315/70 vzadu. Nové H7 skvěle vyhovují.

Co se týče užité hmotnosti, může Scania ještě ušpóřit cca 100 kg, pokud by se zákazník zřekl retardéru. Vzhledem k poměrně slabé motorové brzdě, vynikající integraci hydrobrzdy a pro komfort řidiče bychom zákazníkovi toto řešení rádi rozmluvili. Při „ruční“ jízdě jsme nožní pedál motorové brzdy velmi ocenily. Systém by se měl zřeknout nutnosti řadit před úplným zastavením na nejnižší převodový stupeň. To sice kamion uvede do klidu, ale zaklepe to řádně s vozem a řidičem.

### SCANIA UŽ PŘIŠLA DO SVÝCH LET, STÁLE SE ALE DRŽÍ DOBRĚ

V jednom bodě jsou léta na Scanii už znát. A to v rozhledových poměrech. Výhled do stran je značně zkrácený, zrcátka zkracují také, celkový výhled není úplně v pořádku. Ruční ovládání stropního okna u takového prémiového produktu není na místě, stejně jako malý rozměr ledničky.

V konečném zhodnocení si Scania místo na trhu uhájila. S ještě použitelným, dobře fungujícím systémem asistentů, inteligentním GPS tempomatem, vynecháním funkce EGR se Scania vyrovnala s novou konkurencí. To jí v pohodě vydrží, než přijde na trh s novým typem.

GG ■

INZERCE

## KAM CHODÍTE NA ŠKOLENÍ VY?

U nás si vyberete...

TERMÍN

TÉMA (č)

MÍSTO

a snadno objednáte...

Termín	Název školení	Místo konání	Cena (Kč bez DPH)*	
01.04.2014	Bezpečnostní poradce pro ADR - obnova	Beroun	8000 / 7000	PŘIHÁŠT
04.04.2014	ADR pro řidiče	Chomutov	3500 / 3200	PŘIHÁŠT
04.04.2014	ADR pro řidiče	Praha 4	3500 / 3200	OBESAZENO
04.04.2014	ADR pro řidiče	Olomouc	3500 / 3200	PŘIHÁŠT
11.04.2014	ADR pro řidiče	Brno	3500 / 3200	PŘIHÁŠT
11.04.2014	ADR pro řidiče	Hradec Králové	3500 / 3200	PŘIHÁŠT
11.04.2014	ADR pro řidiče	Píseň	3500 / 3200	PŘIHÁŠT
18.04.2014	ADR pro řidiče	Praha 4	3500 / 3200	PŘIHÁŠT

### Spustili jsme nový web

snadné objednávání • místa konání po celé ČR • velký výběr témat a termínů

více než 23 000  
proškolených osob za rok



TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA

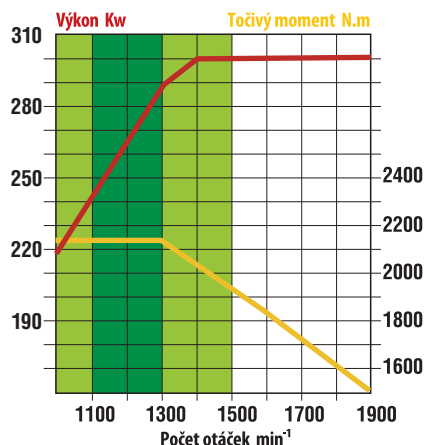


I s „pouze“ H7 jsou dálková a tlumená světla v pořádku. Nové: magnetické ovládání dofukování vzduchu, zpětná světla – LED.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec, jednoduché turbo s pevnou geometrií a Wastegate, chlazení plnicího vzduchu, čtyři ventily ve válci, likvidace škodlivých emisí systémem SCR, osmiděrová trysky, Euro VI

- Typ ..... Scania DC13115410
- Zdvihový objem ..... 12 700 cm<sup>3</sup>
- Vrtání x zdvih ..... 130 x 160 mm
- Kompresní poměr ..... 20,0:1
- Vstříkování ..... Common rail (XPI), EDC
- Jmenovitý výkon ..... 410 k (302 kW) při 1900 min<sup>-1</sup>
- Max. točivý moment ..... 2150 N.m při 1000-1300 min<sup>-1</sup>



Markantní je vysoká komprese motoru SCR, která je důvodem pro jeho vysokou efektivitu. S 2150 Nm nabízí motor Scanie v této třídě dost kroutícího momentu a využívá ho tak často při jízdě v nízkých otáčkách.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

- Spojka**  
automatizovaná, elektrohydraulicky ovládaná ZF Sachs, jednokotoučová suchá, typ K43248, 430 mm průměr
- Převodovka**  
**Opticruise**, synchronizovaná třístupňová základní (GRS995R), rozsahová a dělicí skupina, 12 rychlostních stupňů, 2 zpátečky, retardér Scania (3500 Nm, opce, v testovaném vozidle byl vestavěn)
- Rozsah řízení**  
**Crawler**: nemá
- Rychlostní stupně**: 11,32 / 9,13 / 7,21 / 5,81 / 4,65 / 3,75 / 3,02 / 2,44 / 1,92 / 1,55 / 1,24 / 1,00
- Zpětné rychlostní stupně**: 11,00 / 8,88
- Stálý převod**: i = 2,59

PODVOZEK

- Vpředu**: tuhá náprava Faust Scania AM 740, dvoulístové parabolické pružiny se stabilizátorem
- Vzadu**: jednoduše usazená hypoidní náprava Scania ADA 1302, čtyřmčchové (opce) vzduchové pružiny, teleskopické tlumiče, stabilizátor, přepínatelná uzávěrka diferenciálu (série)
- Pneumatiky**: (v testu): přední 315/80 R22,5; zadní 315/70 R22,5
- Ráfky**: (v testu): 9 x 22,5 Alu (opce; v sérii ocelové)

BRZDOVÁ SOUSTAVA

- Vpředu**: dvoukruhové, vzduchové, kotoučové, EBS
- Vzadu**: kotoučové, EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzděného tlaku pomocí EBS elektroniky, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na zadní kola
- Motorová brzda** ..... výfuková klapka (max. 256 kW při 2400/min)
- Retardér** ..... Scania retardér (opce)

ŘÍZENÍ

- Typ ..... ZF 8098 Servocom
- Převodový poměr ..... 17,0 - 20,0:1
- Průměr věnce volantu ..... 445 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

- Akumulátor** ..... 2 x 12V 180 Ah
- Alternátor** ..... střídavý proud 28V/100A
- Spouštěč** ..... 6,0 kW
- Světlomety** ..... H7 (za příplatek Xenon pro tlumená světla)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

- Rozvor náprav** ..... 3700 mm
- D x Š x V** ..... 5940 x 2550 x 3470 mm (bez spojleru)
- Provozní hmotnost** ..... 7260 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLNĚ

- Motorový olej** ..... 43,0l (včetně filtru)
- Palivová nádrž** ..... 400l Diesel; 47l AdBlue
- Chladič kapalina** ..... 95,0l (z toho 20,0l retardér)
- Olej v zadní nápravě** ..... 12,5l
- Převodový olej** ..... 26,5l (z toho 8,0l retardér)

CENY

- Základní cena Scania G 410 Euro VI ..... 98 904 €
- Cena testovaného vozu ..... 121 143 €

- Standardní výbava / za příplatek**  
ASR, uzávěrka diferenciálu, regulace rychlosti s „Active Prediction“, brzdový tempomat (ve spojení s retardérem), dvoukomorový vyhřívaný chladič vzduchu, Eco-roll, výstraha před kolizí (ve spojení s tempomatem regulace odstupu), dvoumčchové vzduchové pružiny na zadní nápravě, kotoučové brzdy, palubní počítač / diagnostický systém, spojler, střešní okno – ruční obsluha, vyhřívaná sedačka, elektrické ovládání oken, CD radio s MP3, připojení iPod, sluneční clona venkovní, čtyřbodové vzduchové odpružení kabiny, centrální uzamykání imobilizérem.
- Automatika řízení / výbavaADR ..... 1943 / 1311
- Hliníkové ráfky / čtyřmčchové odpružení / střešní spojler ..... 1878 / 1389 / 1664

- Trucker doporučuje:**  
Balíček Komfort (venkovní skříňky vpravo/vlevo, odkládací místa vpravo/vlevo, sklápěcí stole vpravo, rohožky, přístrojová deska luxus, dekorativní lišty) ..... 817
- Základní balíček CG 19 se dvěma pedály Opticruise (H7 světlomet, dálkové centrální uzamykání, barevný monitor, CCAP tempomat) ..... 301
- Balíček řidič (sedačka premium, kožený volant, rádio přijímač premium s Blue Tooth, prodloužená přístrojová deska) ..... 1097
- Bezpečnostní balíček (retardér, airbag řidiče, zesílené pásy, ESP, asistent nouzové brzdy, asistent sledování jízdního pruhu, tempomat odstupu) ..... 8919

✓ = sériová výbava X = nedodává se

KONKURENTI



DAF XF460		IVECO STRALIS 460	
Hodnocení řidiče	1138	Hodnocení řidiče	1104
Hospodárnost	515	Hospodárnost	510
Hodnocení servisu	378	Hodnocení servisu	377
Spotřeba	26,3	Spotřeba	27,0
Rychlost	73,7	Rychlost	73,8
<b>Body celkem</b>	<b>1698</b>	<b>Body celkem</b>	<b>1614</b>
Známka	1	Známka	2



MAN TGX 440		MERCEDES ACTROS 1843	
Hodnocení řidiče	1113	Hodnocení řidiče	1193
Hospodárnost	515	Hospodárnost	531
Hodnocení servisu	355	Hodnocení servisu	358
Spotřeba	26,3	Spotřeba	25,3
Rychlost	73,3	Rychlost	72,9
<b>Body celkem</b>	<b>1628</b>	<b>Body celkem</b>	<b>1724</b>
Známka	2+	Známka	1+

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

**Sportovní vůz se slabým pohonem**  
Podvozek, řízení a ergonomie tohoto Švéda jsou top. Má agregáty pro celou flotilu. Malá kabina a pohon naprogramovaný na úsporu jsou brzdy pro potěšení z jízdy. Minimálně kabina „R“ by tu měla být.



SCANIA G 410

- Design ..... ★★★★★
- Temperament ..... ★★★★★
- Ovládání ..... ★★★★★
- Pohodlí ..... ★★★★★
- Image ..... ★★★★★
- Celkem** ..... ★★★★★

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

TRUCKER SOUČET

Žízeň jako vrabec, tempo jako šneč



Testovací jezdec Gerhard Grünig

Nový SCR motor je šetřivý. A nový Eco-roll zvládli ve Scanii velmi dobře. GPS tempomat pracuje excelentně a nově ovlivňuje převodovku. Ale

tato čtyřstadesítka jede na úrovni 360 koňového kamionu. Úspory pohonných hmot jdou na účet rychlosti transportu. A rychlost patří také k efektivitě!

# NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA - RYCHLOSTI - POROVNÁNÍ

## 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 nejčistší. Z celkových výsledků odečítáme i poměrné spotřeby AdBlue.

### SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
Scania G 410	28,4	36,7	48,3	54,3
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
Scania G 410	22,6	39,6	47,7	
Nejlepší vůz v testu *1	5,1	11,1	15,0	

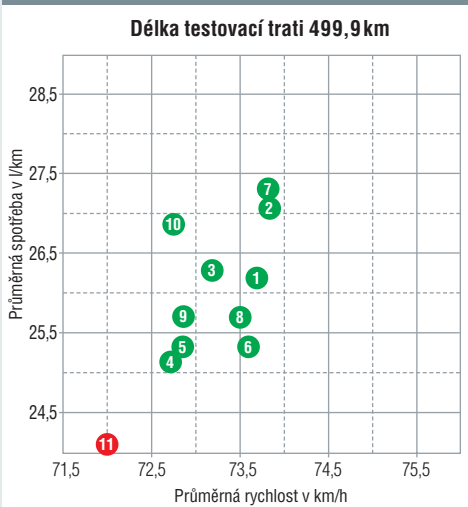
\*1: Scania R 730

### MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap Volnoběh	85 km/h Střeška zavř.	85 km/h Střeška otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
Scania G 410	50	63	64	58 / 60
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56 / 57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Scania G 410	64	66	66	
Nejlepší vůz v testu *3	62	62	60	

\*3: Scania R 480

### POROVNÁNÍ SPOTŘEBY



- 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
  - 11 Scania G 410 Highline Euro 6
- \* Výsledky z testu Euro Truck Test 2013.  
Poté co provedení Euro 5 již nelze objednat, uvádíme hodnoty Euro 6. Hodnoty Euro 5/EEV naleznete pod [www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank](http://www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank)



Trucker srovnává výsledky měření CO<sub>2</sub> v 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) .....	160	Klima / větrání (max.80) .....	63
Převodovka/řazení (max.80) .....	68	Sedačky (max.50) .....	42
Brzdy (max.200) .....	172	Armatura (max.90) .....	28
Řízení (max.50) .....	45	Stěrače (max.30) .....	75
Spojka (max.30) .....	25	Kabina (max.340) .....	272
Pedály (max.40) .....	36	Jízda v noci (max.100) .....	77
Jízda (max.80) .....	68	<b>Dosažené body: .....</b>	<b>1177</b>
Výhled (max.60) .....	46	(max. počet bodů.....)	1410

**+** šetrivý motor, který má vysoký točivý moment při nízkých otáčkách, aktivní průhyb podvozku, přímé řízení, dobré světlo

**-** malá kabina, zpětné řazení při rozjezdu není povedené, příliš vysoké omezení od tempomatu CCAP (75 km/h)

### JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM

1177

### INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5)

540

Průměrná rychlost

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

### Body (max.1935)

1717

### Hodnocení

velmi dobré



## SPOTŘEBA A RYCHLOST

#### A9 Norimberk – Langenbruck

Tonáž:.....	40t
Dálnice:.....	100,2 km
l/100km:.....	26,4
km/h:.....	81,9

#### B300 Langenbruck – Dasing

Tonáž:.....	40t
Silnice:.....	50,5 km
l/100km:.....	26,1
km/h:.....	58,8

#### A8 Dasing – A92/99 Unterschleissheim

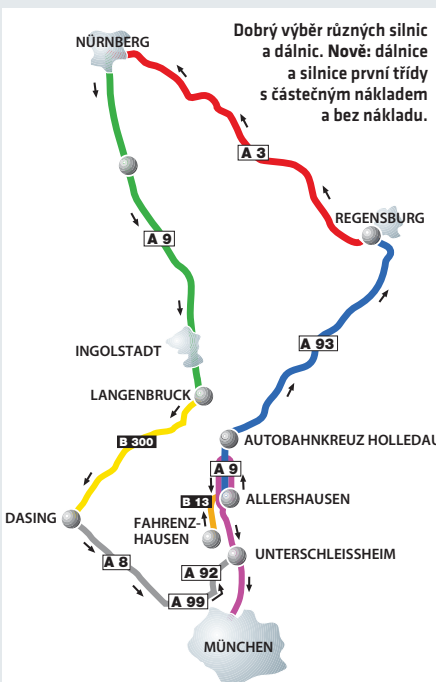
Tonáž:.....	40t
Dálnice rovná:.....	55,5 km
l/100km:.....	23,2
km/h:.....	86,1

#### B13 Fahrenzhausen – Allershausen

Tonáž:.....	24t
Silnice částečný náklad:.....	20,5 km
l/100km:.....	23,3
km/h:.....	58,3

#### A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov

Tonáž:.....	24t
Dálnice částečný náklad:.....	48,8 km
l/100km:.....	20,9
km/h:.....	82,5



#### A3 Regensburg – Norimberk

Tonáž:.....	40t
Dálnice kopcovitá:.....	80,8 km
l/100km:.....	29,1
km/h:.....	81,8

#### A9 Allershausen – A93 Regensburg

Tonáž:.....	40t
Dálnice střední:.....	74,3 km
l/100km:.....	23,4
km/h:.....	81,8

#### B13 Fahrenzhausen – Allershausen

Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:.....	20,5 km
l/100km:.....	18,3
km/h:.....	58,4

#### A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov

Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:.....	48,8 km
l/100km:.....	18,3
km/h:.....	83,5

### HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

	Stoupání / délka	Čas	Řazení při min <sup>-1</sup>	V <sub>min</sub> /V <sub>start</sub> *	V <sub>max</sub> /V <sub>start</sub> *
1	max. 5%, 1,5 km	1,40 min	11 při 980 min <sup>-1</sup>	57 km/h	85* km/h
2	max. 6%, 1,5 km	1,60 min	11 při 1090 min <sup>-1</sup>	64 km/h	85* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,81 min	10 při 1370 min <sup>-1</sup>	64 km/h	78 km/h

\* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

#### CELKOVÝ VÝSLEDEK

km celkem:.....	499,9 km
l/100km:.....	24,2
km/h:.....	72,0