

Ve velké formě

Iveco Stralis Hi-Way v testu Trucker překvapivě zazářilo. Přidalo na kvalitě v mnoha ohledech. Výrobci se podařilo optimalizovat funkci systému HI-eSCR. »»»



V TESTU: IVECO STRALIS

Model: Stralis 440 S 46 Hi-Way Euro VI

Zdvihový objem: 11 100 cm³

Výkon k (kW): 460 (338) při 1600-1900 min⁻¹

Celk. hmotnost: 39 300 kg (prov. hm.: 7300 kg)

Cena (test. vozidla): 168 000 € (brutto)





Stralis nabízí řidiči povedený kompromis mezi bezpečnou jízdou a komfortem.



Až na poněkud hluboko umístěný volant je místo pro řidiče pohodlné.



Velkou lednici s mrazákem (opce) můžeme jen doporučit.



Tunel motoru neruší, spíše palubní deska poněkud omezuje pohyb.

Když představilo Iveco poprvé své řešení Euro VI, stáli Italové se systémem SCR Only (Euro VI bez využití EGR systému) zcela osamoceni. Celá řada konkurentů tehdy pochybovala, zda to bude celé fungovat. Mezitím však také švédská Scania vybavila svůj tahač motorem s maximálním výkonem 410 k (131, šestiválec) a technologií SCR, který splňoval emisní normy Euro VI. A Švédům se podařilo pomocí tohoto řešení dosáhnout opravdu „top“ spotřeby pohonných hmot.

To se původně Ivecu při jeho průkopnické verzi SCR Only úplně nepodařilo. Při našem prvním testu v roce 2013 vykazovala tehdejší testovaná verze Iveco Stralis Hi-Way ještě slabiny, hlavně co se týká spotřeby – ale především kvality zpracování vozu. Tehdy nás společnost Iveco přesvědčovala a ujišťovala, že u nejnovějšího modelu z optimalizované výroby v Madridu se již uvedené nedostatky neobjeví. Iveco velmi výrazně zainvestovalo, aby nebylo poškozeno dobré jméno Stralisu, a...? Náklady se vyplatily, testované vozidlo na nás dělá velmi dobrý dojem!

KOMPLETNÍ BALÍČEK HI-WAY ZNÁME JIŽ OD JHO PŘEDCHŮDCE.

V zásadě lze říci, že nový model v provedení Euro VI převzal koncept, který nám již představil „EcoStralis“. Plné kapotování, optimální řízení motoru a převodovky, prodloužený převod zadní nápravy speed limiter na 85 km/h přímo z továrny (redukována maximální rychlost snižuje spotřebu pohonných hmot a emisí CO₂). Všechny tyto prvky s výjimkou omezovače rychlosti jsme měli k dispozici u aktuálně testovaného kamionu Iveco Stralis 440 S 46 Hi-Way Euro VI.

Testovaný tahač se musí měřit nejen s nejnovější konkurencí, ale především se dvěma předchůdci, kteří již svůj test u nás absolvovali. Stralis Euro V v konfiguraci ECO, který



Dobrý nápad: v malém spodním úložném prostoru je místo na nářadí, rukavice nebo kabel.

se i přes výkon motoru 460 k jevil poněkud pomalejší, a dále jeho mladší následovník, také u nás testovaný, Stralis Euro VI, který měl relativně vysokou spotřebu aditiva AdBlue.

Ve srovnání s těmito dvěma předchůdci se prezentuje aktuální Hi-Way v nejlepším světle. I přes dlouhý převod (2,64) v zadní nápravě a při slušně nízké hladině otáček jde Iveco dobře za plynem a přesvědčí při nízkých otáčkách vysokým točivým momentem. Skoro to vypadá, že optimalizace systému SCR přispěla oproti prvním modelům Euro VI také k vylepšení charakteristiky motoru. Ve srovnání s motorem specifikace Euro V ještě se zdvihovým objemem 10,31 má Cursor 11 (11,1l) nyní s točivým momentem 2150 N.m výhodu 50 N.m. To nevypadá na nějakou obzvlášť velkou rezervu ve výkonu. Ale protože k tomu byl rozšířen využitelný rozsah pracovních otáček, který nyní začíná na 950 min⁻¹ oproti dřívějším 1050 min⁻¹, prezentuje se motor Cursor 11 Euro VI Hi-eSCR očividně jako silnější.

Se zdvihovým objemem pouze jedenácti litrů favorizují Italové maloobjemový motor s vysokým specifickým výkonem. Všichni ostatní výrobci vsází při výkonu 460 k bez výjimky na 13l hnací jednotky. Musíme potvrdit, že i přes pravděpodobně vyšší konstrukční namáhání motoru Cursor, nemáme k dispozici žádné informace o technických problémech z provozu. Motory běží do sedmimístného kilometrového údaje bez, za zmínku stojících, poruch. Při všech možných jízdních variantách není znát manko ve zdvihovém objemu motoru. Již od 900 min⁻¹ nasadí rovnoměrné tempo, běží tiše, bez vibrací a nabízí široce využitelný rozsah otáček. Přes jeho variabilitu jsme ve stoupáních nepřekročili 1500 min⁻¹. Stejně jako motory s větším zdvihovým objemem, také Cursor 11 zabírá ve stoupáních již při 1200 min⁻¹.

Oproti první pohonné jednotce Iveco



Všechno je zde krásně barevné! Analogové ukazatele mají moderní design. LCD displej je převzatý z předchůdce.

Euro VI Hi-eSCR se ukazuje tento nejnovější model ve spotřebě AdBlue jako zřetelně krotší. Pokud ležela spotřeba močoviny u předchůdce na cca 8 % ve srovnání se spotřebou motorové nafty, vedly optimalizace k současnému výsledku ve výši 6,5 % spotřeby motorové nafty. Nesmíme zapomenout, že spotřeba Stralis Hi-Way, při přibližně stejném tempu jízdy, je téměř o jeden litr na 100 km nižší než u jeho předchůdce. Těmito výsledky se řadí Hi-Way hned za top pěti kamionů v hodnocení Truckeru, a patří tak k „zeleným truckům“. Tedy mezi obzvlášť ekonomická a ekologická užitková vozidla!

Také co se týče převodovky, Iveco zřetelně přidalo. S funkcí Speed-shift řadí Stralis převodové stupně 12, 11 a 10 rychleji, aniž by ztratil cokoli na komfortu řízení. Tím by mohlo vývojářské duo ZF a Iveco udělat úspěšný mezikrok ke dvouspojkové převodovce. Manuální zásahy jsou často zbytečné, citlivé funkce pro pojíždění lze aktivovat dlouhým tisknutím tlačítka, které je ale bohužel umístěno příliš daleko na ovladači voliče jednotlivých programů. Rychlost řazení Stralise je o něco málo pomalejší než u Volva nebo Scanie. Ale protože turbodmychadlo VGT okamžitě doplní tlak v sání, nejsou žádné problémy ani ve stoupáních. Výkonný motor by mohl mnohem více, než mu převodovka dovolí. Pod kopcem řadit o trochu později dolů, na vrcholu o něco dříve nahoru a hned by bylo ušetřeno pár deci navíc. Bohužel Iveco nenabízí ještě funkci Eco-roll (plachtění). Také to by ještě poněkud snížilo spotřebu paliva,

hlavně při jízdě po rovině a z kopce. Spojka pracuje u testovaného Stralise perfektně bez škubání a prokluzů. Při zrychlení přináší manuální zásahy řidiče malé výhody. Zatímco „automat“, v dolní řadě skáče o tři stupně, řadí v horní řadě stupeň za stupněm. Zde by mohl mít motor, kdyby měl k dispozici o trochu více otáček, dostatečné rezervy, aby zvládl při 40t „skoky“ ze sedmého na devátý nebo z desátého na dvanáctý převodový stupeň.

Manuální zásahy jsou obecně nejvíce nutné při jízdě na silnicích nižší třídy. Zde často setrvá automat při rychlosti 70 km/h tvrdohlavě na 11 převodovém stupni. Za těchto podmínek by se dalo bez problému jet na 12. stupeň. Pokud řidič zařadí ručně nahoru, setrvá AS-Tronic na nejvyšším stupni, což je podle nás také indicie docela silného motoru.

PODVOZEK A ŘÍZENÍ JSOU LEPŠÍ NEŽ U ŘADY NOVĚ VYVINUTÝCH KAMIONŮ.

Stralis Hi-Way září v každém stupni zatížení vysokým komfortem odpružení, při současném pevném zavěšení podvozku. Odpružení vozidla a kabiny spolu dobře harmonizují. I s prázdným trajlerem pracuje vzduchové čtyřméchové odpružení zadní nápravy velmi flexibilně. Oproti předchůdcům jsou vylepšeny jednolistové parabolické pružiny přední nápravy známé svojí tvrdostí. Zvláště pověstná etapa na silnici A93 s mnoha příčnými nerovnostmi nepřinesla žádný „neklid“ podvozku. Zavěšení kol odfiltruje nerovnosti povrchu vozovky, volant tak leží klidně v rukách řidiče. Řízení samo o sobě pracuje dostatečně lehce, přesto nabízí vysokou přesnost.

Přestože disponuje Iveco výkonnou turbo motorovou brzdou, doporučujeme ZF intarder. Ten zvyšuje enormně jízdní pohodlí a bezpečně ubrzdí kamion i při rychlosti 90 km/h. Minulé nedostatky při integraci mezi brzdou a brzdovým tempomatem Iveco mezitím odstranilo. Bohužel je interval s „+ 5 km/h“ >>>

HODNOCENÍ MOTORU



+ i přes nižší zdvihový objem disponuje vysokým výkonem, jde dobře za plynem, široký okruh využitelných otáček, optimální spotřeba AdBlue, akceptovatelná spotřeba motorové nafty

- vyšší hlučnost



Šikmé schůdky a nízko uložená kabina umožňují pohodlný nástup.



Pro přístup na přední masku chybí dvě pořádná madla.

VÝBAVA A KONFIGURACE

Pomocníček pro hravé řidiče

S novým Stralisem obdrží řidič asistenční systém s poněkud komplikovaným názvem „Driving Style Evaluation – vyhodnocení stylu jízdy“ (DSE). Kolega na cestách – počítač vyhodnocuje jízdní výkon s ohledem na úsporu pohonných hmot. Vyhodnocení, mimo jiné, stylu jízdy, využití brzdových systémů stejně jako zvolených převodových stupňů, probíhá s ohledem na míru obtížnosti trasy. Umožňuje tak férové srovnání. Podle kvality výsledků obdrží řidič v reálném čase zpětné hláše-

ní, jak dobře nebo špatně si počíná, tak jak jsme to mohli sledovat během testovací jízdy, výsledky jsou srozumitelné. A tak je tímto Iveco o jeden krok dále než jeho konkurenti, u kterých se musí řidič mořit s tím, aby dostal sotva srozumitelné, obvykle špatné vyhodnocení jízdy.

IVECO NÁSLEDUJE SOUČASNÉ TRENDY. CHYBÍ JEŠTĚ ECO-ROLL.

Systém DSE poskytuje řidiči další možnost vylepšit svůj jízdní styl. Po ukončení jízdy lze vyvolat shrnutí všech dostupných údajů v procentech. Kdo se systémem intenzivně zaobírá, může ještě ušetřit nějaké množství pohonných hmot. Iveco jde také cestou těžšího převodu zadní nápravy. Třebaže ne tolik, jako jeho konkurenti. Toto řešení doprovází nízké otáčky motoru a spotřeba. Díky programu „Fast Speed – vysoká rychlost“, které umožňuje rychlé řazení, následuje Stralis současné trendy. Chybí pouze ještě Eco-roll.



Redaktor Truckeru Jan Burgdorf.



pořád ještě fixní. Kabina Iveca je přehledná a nabízí řidiči jako jedna z mála elektricky nastavitelná všechna venkovní zrcátka. Bohužel hlavní zrcátko poněkud padá. Asistenční systémy instalované v testovaném vozidle – adaptivní tempomat a asistent jízdních pruhů pracují spolehlivě. Pozdě objednaný asistent nouzové brzdy v testovaném vozidle nebyl.

STRALIS HI-WAY: KOMFORTNÍ KAMION PRO DÁLKOVÉ TÚRY.

Během jízdy se jeví Iveco klidně bez zvuků aerodynamického odporu. „Vysokofrekvenční zvuky“ předcházejícího motoru zmizely. Tak tiché jako DAF nebo Scania Iveco

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

V přímém srovnání je kabina Hi-Way s délkou 1,97 metru spíše krátká, takže v nastavení sedaček a šířce lůžek je poněkud omezená. Zastavěný objem nám tak připadá malý. Úložný prostor cca 1000l se nám na druhé

straně zdá jako dostatečný. Silně kapotovaná střecha kabiny znamená dobrou aerodynamiku, prostoru kabiny je to ale spíše na škodu. Míra nastavení sedaček a sloupku řízení je dostačující. Poněkud nízko uloženému volantů chybí velkorysejší možnost nastavení náklonu. Pro jízdu s jedním řidičem doporučujeme multifunkční vybavení s jedním pro sezení upraveným spodním lůžkem. Malá

nevýhoda: dvoudílné matrace. Pro získání většího prostoru slouží sklopné lůžko na zadní stěně. Bodová světla nad postelí, husí krky dole, stejně jako bodová světla ve sluneční cloně pasují do komfortu vnitřního osvětlení. Červené noční světlo lze nyní ztlumovat, zrcadlení je v hranicích. H7-H1-tilumené dálkové jsou v pořádku. Xenony nemusí být. Kůže na sedačkách vypadá dobře, ale přispívá k pocení řidiče a posádky.

ROZMĚRY KABINY

(mm)

Kabina: d x š x v.....	1970 x 2350 x 2050
Spodní lůžko: d x š.....	218 x 75/63
Horní lůžko: d x š.....	190 x 80/60
Nastavení sedačky, výška.....	200
Nastavení sedačky, hloubka.....	200
Nastavení sloupku řízení, výška.....	50
Nastavení sloupku řízení, sklon.....	20°-41°

ODKLÁDACÍ MÍSTA

Délka x šířka (cm)

Nad dveřmi.....	75 x 9
Pod lůžkem.....	42 x 43
Nad palubní deskou.....	40 x 18
Dva držáky na lahve na víku lednice;	
2 x 12 V zásuvka; 24 V zásuvka; háček	
na šaty; ovládání rádia pomocí vo-	
lantu; čtecí lampa na spodním lůžku;	
ovládací panel (světlo, topení, rádio)	
na spodním lůžku; malé odkládací	
prostory v palubní desce.	

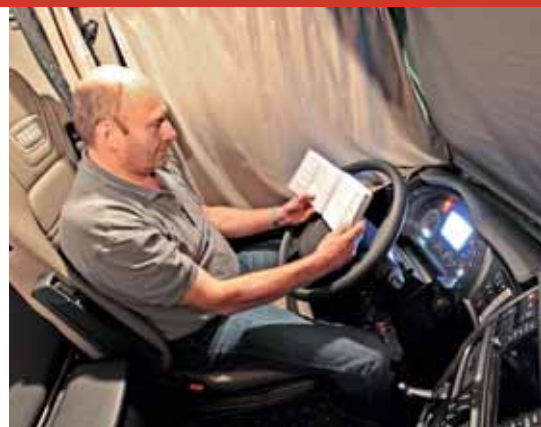


Výška ke stání 1,90 m.

ÚLOŽNÉ PROSTORY

Objem v litrech (l)

Nad předním sklem otevř. uprostřed ..	149,0
Nad předním sklem otevřené vpravo ..	93,6
Nad předním sklem vlevo s víkem.....	63,7
Nad předním sklem uprostřed	
s víkem	103,3
Nad předním sklem vpravo s víkem.....	63,7
Lednička (opce)	14,9
Zásuvka pod postelí.....	61,1
Na dveřích vpravo/vlevo	je 4,8 + 3,0
Zásuvka pod postelí.....	61,1
Pod sedačkami/na rukavice.....	je 5,0 / 7,4
Venkovní vpravo	121,6/52,0
Venkovní vlevo	153,7/52,0



Světla hnědý/šedý vnitřek kabiny je dobře zpracován.



Široká lůžka.

Především v tmavém laku Stralis opravdu září. Xenonové světlomety za cenu 1280 euro považujeme za zbytečné.

přeci jen ale není, je však tišší, než například nový Mercedes-Benz Actros. V testovaném tahu zabudovaná automatická klimatizace (opce) pracuje bez problému. Vnitřek kabiny s hnědými povlaky sedaček působí přátelsky a vesele. Zpracování aktuálního modelu je velmi solidní. V zásadě těžko najdete tahuč, který za takové peníze nabízí víc.

Při konečném zúčtování sbírá Stralis 440 S 46 Hi-Way Euro VI HI-eSCR nenápadně tolik bodů, že se v hodnocení Truckerů umístil s výsledkem „Excellent“ na špičce hodnocení kamionů. Zůstává pouze otázka - především pro kupce první série: proč už tomu tak nebylo dříve? **GG ■**

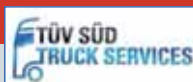
POZADÍ



Také Stralis pomalu nachází čím dál více opravdových fandů.

Po minulém testu Iveca jsme dostávali dopisy, proč jsme o Stralisu psali tak kriticky. Kritiku z toho směru zásadně odmítáme, posuzujeme vozidla neutrálně a nezaujatě! Obsah dopisů se ale pomalu začal měnit. Řidiči Stralisu chválí praktické vybavení, mnoho detailů, které byly realizovány pro zvýšení komfortu a pohodlí řidiče. Především jde o spolehlivost a nízkou spotřebu. Již s motorem Cursor 10 přišly často hlasy a názory, že Itál s menším zdvihovým objemem motoru může víc, než velkoobjemová konkurence. Takový názor podpořil motor Cursor 11 ještě více. Intenzivní rozhovory s řidiči nás utvrdily v našem hodnocení, že zpracování v minulosti tak perfektní nebylo. To by se nyní mohlo konečně změnit k lepšímu.

SERVIS A ÚDRŽBA - PROVĚŘENO TÜV



Příjemná jízda a dobrý dojem

Také v provedení Euro VI zůstává Iveco věrné dlouhým servisním intervalům od 150 tisíc kilometrů. 450 tisíc kilometrů na výměnu převodového oleje zadní nápravy je standardem. Ten, kdo uzavře smlouvu o údržbě a neobjedná automatizovanou převodovku Eurotronic (opce), je odměněn zárukou na převodovku 800 tisíc kilometrů. A kdo uzavře za cca 300 euro měsíčně smlouvu o plné údržbě, dostane za to prodloužení záruky na 36 měsíců. Jako opci nabízí ještě Iveco možnost prodlou-

žení záruky na 48 měsíců. Podvozek je až na olej naplněné náboje předních kol bezúdržbový. Vzduchový filtr lze pohodlně měnit. Spojka je při automatizované převodovce ovládána elektropneumatikou. Výměnu oleje lze provést bez velké demontáže. Doplňkový hydraulický okruh je vynechán. Systém diagnostiky kontroluje všechny relevantní provozní tekutiny. Hranice opotřebení konstrukčních dílů, například stav brzdového obložení, hlídá a hlásí systém diagnostiky včas. Výhodně umístěná jsou připojení na huštění pneumatik, vysoušeče vzduchu stejně jako zakládací klíny. Výklopné reflektory ulehčují výměnu žárovek. S výjimkou drahého turbodmychadla VGT jsou ceny náhradních dílů na tržně obvyklé úrovni.



Při TÜV prohlídce může Stralis získat mnoho plusových bodů.

HODNOCENÍ

Servisní interval (150 000 km = 100 bodů)	100
Kontrola před jízdou (max. 90)	81
Servisní práce (max. 80)	72
Potěšení z jízdy (max. 90)	65
Malé opravy (max. 70)	59
Celkové body (max. 430)	377



Jakoukoliv cestu použijete,
máme správné řešení.

Pro další informace

www.continental-truck-tires.com/cz

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA

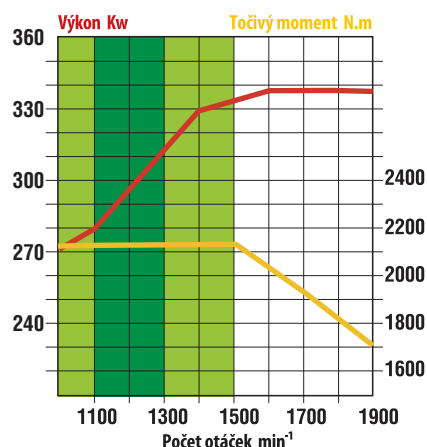


Zlepšená aerodynamika, palubní počítač nabízí více možností pro údržbu, zábava – trénink jízdy.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec, turbodmychadlo s měnitelnou geometrií (VGT), chlazení pnicího vzduchu, čtyři ventily na válec, likvidace škodlivých emisí systémem HI-eSCR, osmiotvorové vstříkovač trysky, Euro VI

Typ Iveco Cursor 11/460k
Zdvihový objem 11 100 cm³
Vrtání x zdvih 128 x 144 mm
Kompresní poměr 16,5:1
Vstříkování Common-Rail, EDC
Jmenovitý výkon 460 k (338 kW) při 1600-1900 min⁻¹
Max. točivý moment 2150 N.m při 925-1500 min⁻¹



Se zavedením Euro VI se zvětšil zdvihový objem motoru o 800 cm³. Zvýšení zdvihu působí pozitivně na průběh točivého momentu. Maximum výkonu leží nyní zřetelně pod tisíci otáčkami, což kvalitu motoru Cursor 11 ještě vylepšuje. Díky VGT turbodmychadlu je šestiválcový motor velmi živý.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka
elektropneumatikky ovládaná Valeo jednokotoučová suchá, průměr 431,8 mm

Převodovka
automatizovaná, elektronická, třístupňová základní (ZF 12AS2330TD) plus rozsahová a dělicí skupina – celkem 12 převodových stupňů, 2 zpětné chody, ZF intardér (3500 N.m; opce, v testovaném vozidle nebyl zabudován)

Rozsah řazení

Crawler: nemá

Převodové 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 převodové stupně: 14,68 / 11,41

Převod v zadní nápravě: i = 2,69

PODVOZEK

Vpředu: tuhá náprava Faust Iveco 5876, jednolistové parabolické pružiny se stabilizátorem

Vzadu: jednoduše uložená hypoidní náprava, Meritor MS 13-175X, čtyř měchové pneumatikové odpružení, teleskopické tlumiče pérování, stabilizátor, uzávěrka diferenciálu (série).

Pneumatiky: (v testu): 315/70 R 22.5 Michelin X Line

Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 Alu (opce; v sérii 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:turbo motorová brzda (max. 365 kW při 2300 min⁻¹)
Retardér:ZF intardér, 3500 Nm; 600 kW (opce)

ŘÍZENÍ

Typ ZF Servocom 8098

Převodový poměr 17,0 – 20,0:1

Průměr věnce volantu 450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátor 2 x 12V 220 Ah

Alternátor Drehstrom 28V/120A

Spouštěč 5,5 kW

Světlomety Xenon (opce), dálkové mlhovky H4

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 3610 mm

D x Š x V 6070 x 2550 x 3765 mm (bez spojleru)

Provozní hmotnost 7300 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLNĚ

Motorový olej 28,0 l (včetně filtru)

Palivová nádrž 400 l; 55 l AdBlue

Chladič kapalina 40,0 l

Olej v zadní nápravě 18,5 l

Převodový olej 11,0 l (s retardérem: 21,0 l)

CENY

(netto, údaje prodejců)

Základní cena Iveco Stralis Hi-Way Euro VI 125 000 €

Cena testovaného vozu 168 000 €

Sériové vybavení/za příplatek

automatické řazení (umístěno v testovaném vozidle, jinak 3400 €), předehřívání paliva, uzávěrka diferenciálu, adaptivní tempomat, dvoukomorový chladič vzduchu, varovný systém řidiče, EBS, ABS, ASR, dynamické řízení podvozku, odpojovač baterie, zesílený akumulátor (přes 220 Ah), vzduchem odpružená sedadla spolujezdce, palubní počítač/diagnostický systém, spojler, elektricky ovládané střešní okno, vyhřívání sedadla řidiče, elektricky ovládaná postranní okna, ruční klima, komfortní matrace nahoře/dole, lednice, příprava na vyslačku/telefon, CD rádio s MP3 / iPod zástrčka, všechna postranní zrcátka vyhřívána a elektricky ovládaná, sluneční clona, sluneční roleta uvnitř, čtyřbodové vzduchové odpružení kabiny, centrální uzamykání

Sedadla řidiče s klimatizací/komfort/ sedadla spolujezdce komfort 270 / 1330 / 970
Autom. klimatizace/stálá klimatizace/sedadla...1050 / 2170 / 680

Trucker doporučuje:

Komfortní balíček s: autom. klimatizace, opěradlo, lednička s mrazničkou, dálkové ovládání centrálního uzamykání 3800

Bezpečnostní balíček s: vedení jízdními pruhy, tempomat odstopu 4800

Hi-Way balíček s: hliníkové ráfky Alcoa, hliníkový zásobník vzduchu, vzduchové odpružení zadní nápravy ECAS, kompletní Aerokit, dálkový/mlhový reflektor, autom. údaj o zatížení náprav, čistící zařízení, nádrž motorová nafta/AdBlue 1090/1001 15 640

✓ = sériová výbava

✗ = nedodává se

KONKURENTI



DAF XF460 SSC

Zhodnocení jízdy 1138
Hospodárnost 515
Hodnocení servisu 378
Spotřeba 26,3
Rychlost 73,7

Body celkem 1698
Hodnocení velmi dobrý



MAN TGX 18.440 XXL

Zhodnocení jízdy 1113
Hospodárnost 515
Hodnocení servisu 357
Spotřeba 26,3
Rychlost 73,3

Body celkem 1628
Hodnocení dobrý



SCANIA R 450 TOPLINE

Zhodnocení jízdy 1166
Hospodárnost 525
Hodnocení servisu 345
Spotřeba 25,7
Rychlost 73,0

Body celkem 1691
Hodnocení velmi dobrý



VOLVO FH 460

Zhodnocení jízdy 1175
Hospodárnost 500
Hodnocení servisu 326
Spotřeba 26,9
Rychlost 72,7

Body celkem 1675
Hodnocení velmi dobrý

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Ošklivé káčátko se proměnilo v labuť

Podvozek a řízení se opravdu povedly a současný, zvětšený motor Cursor 11 má skutečně výkon. Co se týče designu, to si musí každý posoudit sám. Ale vnější image nepůsobí tak dobře jako vozidlo samo – škoda.



IVECO HI-WAY 460

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

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

TRUCKER SOUČET

Stralis byl značně podceněn



Testovací jezdec
Gerhard Grünig

Při prvním testu Iveca Hi-Way jsme museli ještě něco podrobit kritice – především kvalitě zpracování a vysokou spotřebu AdBlue. Obě kritizovaná místa má nyní Iveco zcela pod kontrolou. Nový

Stralis má nižší hmotnost, větší atraktivitu jízdy. Vyšší komfort jízdy a především je daleko lépe vybaven. Rozumím tomu, proč se stále více řidičů nechá Ivecem nadchnout.

Proč jezdíme s referenčním nákladním vozidlem

Každý test doprovázíme naší 40t soupravou sestávající z taháče 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 nejprůběžnější! Z celkových výsledků odečítáme i poměrné spotřeby AdBlue.

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
Iveco Stralis Hi-Way 460	31,0	40,3	49,2	54,4
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
Iveco Stralis Hi-Way 460	10,5	14,2	21,0	
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
Stralis 460	53	63	65	58 / 55
Nejlepší vůz v testu *3	50	61	65	56 / 57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Stralis 460	66	66	68	
Nejlepší vůz v testu *3	62	62	60	

*3: Scania R 460



SPOTŘEBA (DIESEL/ADBLUE) V POROVNÁNÍ

Délka testovací trati 499,9 km

Vozidlo	Průměrná spotřeba (l/100 km)	Průměrná rychlost (km/h)	Adblue (%)
DAF XF 460*	25,8	73,7	3,7
Iveco Stralis 460*	26,0	73,8	7,9
Iveco Stralis 460	25,2	73,1	6,5
MAN TGX 18.440*	25,7	73,3	3,6
MAN TGX 18.480	24,7	72,8	4,0
MB Actros 1843	25,0	72,9	2,6
MB Actros 1845*	24,9	73,6	2,8
MB Actros 1845	26,7	73,7	2,6
MB Actros 1851	25,4	73,5	3,4
Scania G 410	23,3	72,0	7,1
Scania R 450	25,3	73,0	3,1
Volvo FH 460	25,7	72,8	8,6

*Hodnoty Euro Truck test 2013 (výpočet spotřeby paliva jako Supertest)



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)	154	Klima / větrání (max.80)	66
Převodovka/řazení (max.80)	62	Sedačky (max.50)	40
Brzdy (max.200)	172	Armatura (max.90)	70
Řízení (max.50)	43	Stěrače (max.30)	26
Spojka (max.30)	24	Kabina (max.340)	277
Pedály (max.40)	36	Jízda v noci (max.100)	81
Jízda (max.80)	70	Dosažené body:	1170
Výhled (max.60)	49	(max. počet bodů)	(1410)

+ ekonomický motor s dobrým výkonem; pomocí systému Speed Shift je umožněno rychlé řazení v důležitých fázích jízdy; bezpečné jízdní podmínky s vyváženým komfortem; velmi dlouhé servisní intervaly; dobré vybavení

- chybí větší úložné skříňky; malá kabina

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM

1170

INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5)

532

Průměrná rychlost

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

Body (max.1935)

1702

Hodnocení

excelentní



SPOTŘEBA A RYCHLOST

A9 Norimberk – Langenbruck	
Tonáž:.....	40t
Dálnice:.....	100,2km
l/100km:.....	28,2
km/h:.....	83,1

B300 Langenbruck – Dasing	
Tonáž:.....	40t
Silnice:.....	50,5km
l/100km:	27,2
km/h:	60,3

A8 Dasing – A92/99 Unterschleissheim	
Tonáž:.....	40t
Dálnice rovná:	55,5km
l/100km:	24,4
km/h:	86,4

B13 Fahrenhausen – Allershausen	
Tonáž:.....	24t
Silnice částečný náklad:	20,5km
l/100km:	23,1
km/h:	58,9

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov	
Tonáž:.....	24t
Dálnice částečný náklad:.....	48,8km
l/100km:	21,5
km/h:	82,9



Dobrý 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:	29,2
km/h:	82,9

A9 Allershausen– A93 Regensburg	
Tonáž:.....	40t
Dálnice střední:	74,3 km
l/100km:	26,0
km/h:	83,8

B13 Fahrenzenhausen – Allershausen	
Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:	20,5km
l/100km:	17,5
km/h:	61,9

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov	
Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:.....	48,8km
l/100km:.....	17,3
km/h:.....	84,3

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	1,70 min	11 při 1200 min ⁻¹	65 km/h	85* km/h
2	max. 6 %, 1,5 km	1,36 min	11 při 1050 min ⁻¹	59 km/h	85* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,35 min	11 při 1200 min ⁻¹	65 km/h	85 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

CELKOVÝ VÝSLEDEK	
km celkem:	499,9 km
l/100km:	25,2
km/h:	73,1