



Tak nový, dobrý?



tak

Skúsený veterán
oproti nováčikovi
– porovnanie dvoch
ťaháčov z požičovne.
Nové Volvo FH
sa muselo presadiť
proti už zavedenému
MAN TGX. Exkluzívny
súboj s prekvapením! >>>

© K. Seřma

V TESTE: MAN TGX

Model: TGX 18.440 XXL Euro VI
Zdvihový objem: 12 419 cm³
Výkon k (kW): 440 (324) pri 1700-1800 min⁻¹
Celk. hmotnosť: 39 300 kg (prev. hm.: 7300 kg)
Dlhodobý prenájom: od 50 € (netto/deň)

V TESTE: VOLVO FH

Model: FH 460 Globetrotter XL Euro VI
Zdvihový objem: 12 800 cm³
Výkon k (kW): 460 (338) pri 1400-1800 min⁻¹
Celk. hmotnosť: 39 700 kg (prev. hm.: 7700 kg)
Dlhodobý prenájom: od 50 € (netto/deň)



PRENAJATÝ ŤAHAČ z požičovne s nenalakovaným nárazníkom v bielom laku, na prvý pohľad neupúta. Typické sú výrazné privody chladiaceho vzduchu pre Euro VI.



MOŽNOSŤ POHYBU v kabíne je veľká.



NEERGONOMICKÉ: tlačidlá - klaviatúra uprostred.



CHLADNIČKA je nepraktická a zaberá príliš veľa miesta.

Žiadne otázky, žiadny problém, toto úplne nové Volvo predsa nedá zastaranému MANu žiadnu šancu. To sme si mysleli pred začiatkom tohto porovnávacieho testu dvoch súčasných ťahačov v prevedení Euro VI. Pretože Volvo pred testom Euro Truck 2013 v poslednej chvíli odskočilo, museli sme si na meranie síl ešte nejakú dobu počkať. Pri nedostatku švédskych testovacích kamiónov nám vytrhla trň z päty požičovňa PEMA. Prenajali nám nový model FH v prevedení 460.

Súpera mu zohral MAN TGX. Tento ťahač sa 14 krížikmi na chrbte, keď započítame model TGA, je v súčasnej dobe jeden

z najstarších kamiónov na trhu. Napriek tomu si stále udržuje pozíciu číslo 2, vo svojej kategórii na nemeckom trhu. Čas ale nezastavíš, roky sú na ňom už na prvý pohľad poznať. Fanúšikovia MANu ho nazývajú „vzretým“. Aj keď proti „bavorákovi“ nič nemáme – dobre, pripusťme, že v teste bol produkt z Braunschweigu – je proste už trochu zastaraný.

MOTOR MAN PONÚKA MODERNEJŠIU TECHNIKU PROSTREDNÍCTVOM SYSTÉMU COMMON-RAIL.

Jeden pohľad pod kabínu ukáže, že TGX má prinajmenšom lepšiu dispozíciu mo-

tora. Oproti jeho systému vstrekovania Common-Rail, ponúka Volvo iba systém s čerpadlom a tryskou. A tam, kde sa u Švéda stará o tlak vzduchu jedno turbodúchadlo, „dýchajú“ v MANe dva plniče. Podľa papierových údajov disponuje Volvo väčším zdvihovým objemom, a to o 400 kubických centimetrov. Na druhej strane boduje TGX vyšším zdvihom, dá sa preto očakávať zreteľne vyšší krútiaci moment. Oba radové šesťvalce však pracujú skutočne veľmi dobre a decentne. Iba pocitovo nám pripadá posedenie v kabíne MAN, že sedíme v silnejšom aute, pretože je o niečo málo hlučnejšie. Krátky pohľad



VSTUP na lôžko môže byť sotva zdĺhavejší.



LÔŽKO samo o sebe je široké, dlhé a pohodlné.



NÁSTUP do pomerne nízko uložených kabíny je v poriadku.

na stopky nám ukáže: Volvo disponuje minimálne s 20 konskými silami navyše, plus 200 Nm v krútiacom momente navyše, čo mu zaisťuje veľkú výhodu. Ak sa však kamión priblíži k stúpaniu, nezáleží toľko na väčšom výkone, ale na tom, ako rýchlo prevodovka radí a z toho vyplývajúcim čo najrýchlejším dosiahnutým plniacim



TU BY SA HODILO zmysluplnejšie umiestnenie niekoľkých úložných priehradiek.

TEX 18.440

MAN SÚČET

Vyzretý – ale nie zastaraný

Po prestavbe na Euro VI profituje MAN vďaka motoru s väčším zdvihovým objemom, ten sa ukazuje vo väčšine jazdných úkonov ako živší. Aj kabína disponuje veľkorysým priestorom, dojem kazia horšia ergonometria a priestor vodiča, ďalej „divoké“ usporiadanie úložného priestoru. Možnosť nastavenia volantu je malá. Čo sa týka spracovania, javí sa nám tento Mnichovčan ako veľmi kvalitný. Nič tu neklepe, nebúcha, neškripe.

- +** sporivý motor, veľké a pohodlné lôžko, perfektný výhľad z kabíny, dobré jazdné vlastnosti
- menší komfort radenia, nižšia rýchlosť radenia, namiesto veľkého priestoru by boli zmysluplnejšie úložné priehradky

tlakom. Prečo ale konštruktéri MANu pri úprave na Euro VI netlačili viac na zvýšenie výkonu, nám zostáva tajomstvom. Celkom vzaté môže mať Volvo v tejto kapitole celkom určite nos hore.

A zostáva ďalej lepšie, aj pokiaľ ide o prevodovku – aspoň čo sa týka hardvéru. Prevodovka I-Shift má okrem iného aj múdrejšiu stratégiu radenia. Nesmieme ďalej zabúdať, že Volvo úspešne využíva, keď to len trochu ide, funkciu I-Roll - jazdu v neutrále. Túto funkciu sme u predchodcov kritizovali, viedla často k prekročeniu rýchlosti, a tak k disharmónii v jazde. V súčasnom modeli funguje I-Roll perfekt-

BEZ ASISTENČNÝCH SYSTÉMOV

Ak sa zákazník niečoho zriekne, kvalita oboch ťahačov sa vyrovnáva

Ako úplne novo vyvinuté vozidlo by mohlo Volvo žiariť svojimi asistenčnými systémami, ktoré zavedie MAN ešte len v nasledujúcej generácii. Bohužiaľ v našom prípade, kedy sme mali v teste k dispozícii kamióny z požičovne, kde tieto systémy neboli pre ťahač Volvo objednané, sa rozdiel medzi novo vyvinutým a 14 rokov starým vyrovnal. MAN bodoval v našom teste retardérom, vysokým komfortom ovládania a vyššou bezpečnosťou jazdy. Zmysluplných opcí ako odstupu tempomatu, alebo v prípade Volva GPS tempomatu I-See sa musia vodiči áut z požičovne zdať. U štandardných tempomatov zabudovaných do oboch vozidiel sa musia vodiči spoľahnúť sami na seba. Nie vždy však automatické prevodovky naozaj pomôžu. Volvom priamo vyvinutá prevodovka, čo sa týka technického vybavenia, je sama o sebe naozaj triedou. Radí oveľa rýchlejšie, sníma úplne jemne. Čo sa ale týka stratégie radenia, má v podstate rovnaké muchy ako ozubená prevodovka ZF v MANe. Presne vzaté, ponúka MAN pri ručnom radení dokonca viac, pretože radí vždy tak, ako vodič potrebuje, oproti I-Shiftu vo Volve.

ne. MAN túto možnosť neponúka, ale žiari vysokou rýchlosťou radenia. AS Tronic radí z rýchlosti na rýchlosť, až je to niekedy tak neharmonické, že si človek pripadá v mätko odpérovanej kabíne ako na lodi.

Podľa našich informácií sa na neuspokojivom vzťahu – prevodovka, spojka, motor, nebude v dohľadnej dobe nič meniť. Nová prevodovka Traxon od výrobcu ZF má na trh prísť pred budúcim autosalónom IAA – možno ešte neskôr. Jediná, až trochu škodoradostná útecha pre Mnichovčana: Volvo nie je tiež bez chýb. Stále ešte zostáva veľké manko. Prevodovka povolí ručné riadenie iba keď to tak vyhodnotí, a to >>>

nie je tak často, ako je to potrebné. Necháva tak v stúpaniach otáčky na náš vkus príliš hlboko spadnúť, namiesto aby podriadil. Mimo dialnice zostáva pri rýchlosti 70 km/h na jedenástom stupni. Preradenie na vyšší stupeň musí vodič rudiť ručne. Jazdu v dvanástom stupni zvládne tento Švéd bez problémov. Pokiaľ sa ale vráti vodič späť do režie automatu, zažije zbytočné podradenie na jedenástku. MAN drží mimo dialnice rýchlostné tempo 70 km/h tiež na jedenástom stupni. Pokiaľ ale vodič preradí ručne, drží TGX najvyšší prevodový systém. Nesmieme zabudnúť, že radenie umiestnené pri sedačke nám vôbec

nepridá ako dobré riešenie. Vo Volvo by tak mohlo dôjsť k zámene oboch pravých páčok umiestnených na stĺpiku riadenia. Páčka radenia musí na volant!

V KABÍNE NOVÉHO VOLVA NAŠLA SCANIA SVOJHO MAJSTRA

Ak nehládime na páčku radenia, prezentovalo sa nám Volvo perfektnou ergonomiou. Volantom, ktorý môžeme pohodlne nastaviť pomocou nožného pedála a ojedinelým okruhom nastavenia. Vodič je v kabíne obklopený do polkruhu usporiadanými prístrojmi. Lahko a úplne prehľadne ovládateľné tlačidlá na volante radí Volvo ľa-

leko pred MAN. Len ako malý nedostatok vidíme nie príliš široký rozsah nastavenia sedačiek. Pre valnú väčšinu vodičov je ale rozsah nastavenia úplne dostačujúci. Ako zdĺhavé je oproti tomu nastavenie volantu pomocou tlačidiel v MANe, úzky okruh nastavenia a zložito ovládateľný multifunkčný volant. FH má síce oveľa viac tlačidiel na volante (tempomat, rádio, telefón, palubný počítač atď.). Tie možno



PRACOVNÝ priestor vo Volvo je oveľa viac ergonomicky orientovaný na vodiča. Volného priestoru tam toľko nenájdete.



OTVORENÁ chladnička výrazne zužuje priestor v kabíne.



DOBRA ERGONOMIA, ale plasty pôsobia lacno.



NÁSTUP do vysokej kabíny nie je príjemný.



LEPŠIE, ale nie celkom dobré riešenie. Skladací rebrík pri lôžku

EURO 6 460

VOLVO SÚČET

Láska na druhý pohľad

Ergonomickým priestorom pre vodiča a výrazným predkom kabíny je Volvo jasne modernejší ťahač. V kapitole spotreba ale zaostáva. Aj napriek dobre riešenou aerodynamikou je odstup za Manom výrazný. Na druhej strane boduje FH lepšie riešeným úložným priestorom, prehľadnou palubnou doskou a citlivou voľbou použitých materiálov. Automatizovaná prevodovka, až na nedostatok s ručnými zásahmi do radenia, pracuje jedna báseň.

- +** Veľmi dobre riešený priestor vodiča s jasným konceptom ovládania, vysoká rýchlosť radenia, vynikajúca práca spojky
- Vyššia spotreba motorovej nafty a močoviny, vyššia hmotnosť

ale po krátkom „zabývaní“ veľmi ľahko zvládnuť. A vodičovi sa nemôže stať, že pri riadení neúmyselne drnkne do tempomatu alebo rádia ako v MANe.

Mimochodom riadenie: riadenie u Volva, to je naozajstná otázka vkusu. Zatiaľ čo kolega v teste Jan Burgdorf si s ním veľmi rýchlo poradil, ja som kritizoval ľahko nejasný pocit, ako dosiahnuť stredovej polohy a mal som celkovo neurčitý pocit pri riadení. Riadenie v MANe je priamejšie a pevnejšie, lepšie drží stopu. Pretože u mäkkého odpruženej kabíny dochádza zreteľne ku kývaniu a hojdavým pohybom, vodič je často s riadením o pár stupňov

mimo. Výsledkom je potom trochu neohrabaná technika pri prejazde zákrutami.

Znovu sa potvrdilo, že Volvo aj bez extra zavesenia každého kolesa, disponuje veľmi dobrým podvozkom. Dvojlistové parabolické pružiny na prednej náprave sa správajú zreteľne jemnejšie, než jednotlivé v MANe. TGX žiari svojim X-riadením a zavesenou zadnou nápravou s veľmi dobrým odpružením, tlmením a vedením v jazdnom pruhu. Nie že by bolo Volvo po tejto stránke zlé, ale tu je na tom MAN skutočne lepšie. Nakoniec musíme konštatovať, že obe vozidlá sú slušným kompromisom medzi bezpečnými jazdnými vlastnosťami

a zladením s komfortom jazdy na dlhých vzdialenostiach.

Kým TGX vsádza na klasické okrúhle ukazovatele, FH je futuristické. Je teda len otázkou vkusu každého, či sa bude páčiť farebný svet prevedení Volva. Či sa bude viac páčiť do hĺbky uložený otáčkomer, či sa vodič spriatelí s fragmentmi kurzorov potulujúcich sa nad vonkajšou stupnicou. Je to naozaj len otázka vkusu. Nedá sa teda povedať, že by guľaté ukazovatele stratili niečo zo svojej jednoznačnosti. Prednostná je v každom prípade prístrojová doska Volva umiestnená vpravo od vodiča. Volvo má ovládacie prvky zmysluplne roz- >>>



VOLVO v modernom dizajne pôsobí aj s nenalakovaným spojlerom atraktívne. Prívody chladiaceho vzduchu sú kapotované a pôsobia oveľa decentnejšie než v MANe.



VÄČŠÍ úložný priestor, ale málo miesta pre hlavu.



PRIESTORY pod lôžkom sú delené a zastaralo riešené.



VIAC svetla, menej úložného priestoru, ale aj núdzový východ.



VO VOLVE sú miesta pre údržbu trochu ukryté, v MANe ľahko dosiahnuteľné.

PRÍPRAVA NA TEST: nastavenie správneho tlaku.

delené do funkčných skupín. To zaručuje oveľa lepšie a prehľadnejšie možnosti ovládania oproti neprehľadným na seba nalepeným tlačidlami v MANe.

Jasné rozdelenie na prvotné úkony (ovládanie vozidla a funkcie) a druhotné úkony (navigácia, zábava atď.) do dvoch obrazoviek s oddelene nastaviteľnými úrovňami ovládania umiestnenými na volante, tak ako to zrealizovalo Volvo, sa nám obzvlášť páči. Oproti tomu je ovládanie MAN o dve dekády späť. Aj keď príklady dobrej ergonomie vo Volve by sa dali ešte rozšíriť: predvoľba pre ovládanie vnútor-

ného osvetlenia, vylepšené diaľkové ovládanie lôžka ...

TOMUTO ŠVÉDOVI CHÝBA VEĽKÝ ODKLADACÍ PRIESTOR NA PRÍSTROJOVEJ DOSKE

V hodnotení, ktoré sa týka vnútra kabíny, je na tom MAN oproti Volvu lepšie. Má viac odkladacích miest. „Pitítko pre kanárika“ sme pri predstavení FH brali ako príjemný pokrok. Zrejme sa tu jednalo o švédsky humor. Alebo to snáď mysleli naozaj vážne! Riešenie chladničiek u oboch týchto konkurentov je žalostný. Zle ovládateľná v MANe, počas jazdy nedosiahnuteľná vo

Volve. Je nám jasné, že dizajnéri nenajzdili v kamióne ani jediný meter.

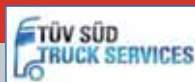
Čo sa týka lôžok, zvlášť vo Volve sme vyhovujúce riešenie nenašli. Už skôr dochádzalo u Švédov k rýchlemu preležaniu lôžok. V Göteborgu sa z tejto skutočnosti očividne nepoučili. Matrace sú stále ešte príliš mäkké. Ako poriadnu trúfalosť zisťujeme u oboch vozidiel prístup k vrchnému lôžku. V MANe k tomu, aby sa vodič dostal hore, pomáha len schodík umiestnený na veku chladničky. Je to v pravom slova zmysle veľmi nedomyšlené riešenie. Vo Volve, ktoré očividne prevzalo riešenie od Scanie, teda pomocou sklápacieho rebríka, je výstup zdĺhavý a hlavne vratký. V žiadnom prípade nie je oveľa lepší.

Ak si nový majiteľ objedná uložné skrinky na zadnú stenu kabíny, môže tak ako tak na horné lôžko zabudnúť. Ďalším problémom je nedostatok miesta pre uloženie tela a zvlášť priestor pre hlavu je naozaj úzky. Človek sa prakticky nemôže otočiť, bez toho aby si neudrel do chrbta. Varianty s malou hĺbkou, ktoré možno len prakticky objednať, viac možností neponúka. Pokiaľ sa jedná o jednoclennú obsluhu kamiónu, je najlepším riešením na horné lôžko rezignovať.

Nemôžeme pochopiť filozofiu Volva aj naďalej rezignovať na retardér - snáď preto, že by FH dosiahlo ešte väčšiu potrebu a hmotnosť. Vodičom tak z toho vyplýva niekoľko problémov. Ten kto jazdí na tempomat, ten sa spolieha pri jazde zo svahu, pri nastavenom tempe, na automatické funkcie bŕzd. Problém: vodič FH ide na brzdy neskoro. Chýba mu brzdný výkon motorovej brzdy, musí teda použiť prevádzkovú brzdú vozidla. Tým sa ale na druhej strane zruší funkcia tempomatu. Potom sa teda pýtame, prečo toľko drahej elektroniky a podpory, keď vodičovi nakoniec nepomôžu.

A pre porovnanie: naozaj ďaleko menej vybavený MAN s retardérom. Ak nastavíme rýchlosť na 85 km / hod., tak pri jazde zo svahu retardér po dosiahnutí rýchlosti 90 km / hod. vozidlo spoľahlivo spomalí. To sa dá zariadiť jednoducho stlačením jed-

SERVIS A ÚDRŽBA - PREVERENÉ TÜV



Kto zostane dlho obd'aleč...

Za súčasnými servisnými intervalmi - 150.000 km, konkurencie MAN a Volvo zaostávajú ďaleko späť. Mníchovčania o 30.000km, výrobcovia z Göteborgu dokonca o 50.000km. Zato obaja títo výrobcovia ponúkajú bezúdržbové podvozky. Filter častíc, ktorý je u prevedenia Euro VI obvyklý, je nutné kontrolovať, u TGX najskôr po štvrtej výmene oleja, ďalej pri každom ďalšom servisnom intervale. Volvo tieto údaje neuvádza, ale doteraz vysoké náklady na servis u FH naznačujú, že Švéd bude, čo sa nákladov na servis týka, o dosť nákladnejší.

Palubný počítač Volva ponúka o niečo viac možností, v zásade však podporujú servisné počítače vodiča u oboch vozidiel veľmi dobre. Malé opravy, ku ktorým môže počas prevádzky dôjsť, je možné v MANe jednoducho vykonávať. Napríklad výmena žiaroviek alebo zrková kontrola prevádzkových kvapalín. Celkom príjemná vychytávka v MANe je teleskopická tyč pod záklopkou pre údržbu, pomáha pri umývaní predných skiel. Dobrým pomocníkom je tiež teleskopické otváranie uzáveru plnenia oleja. Tu sa naozaj pochlapili. Spojky pracujú u oboch vozidiel pneumaticky, bezúdržbovo. Pod čiarou povedané, tak ako uvádzame v tejto kapitole, od oveľa mladšieho Volva by sme toho očakávali o niečo viac. Iba veľmi dobré xenon reflektory nestačia k zbieraniu plusových bodov.



Servisné intervaly: 120.000 km v MANe, 100.000 km vo Volve.

HODNOTENIE (TGX/FH)	
Servisné intervaly (150 000 km = 100 bodov)...	80/67
Kontrola pred jazdou (max.90).....	75/77
Servisné práce (max. 80).....	66/67
Jazdná pohoda (max. 90).....	79/59
Malé opravy (max.70).....	57/56
Celkové hodnotenie (max.430).....	357/326



MAN má nižšiu spotrebu – ako nafty, tak AdBlue.

ného tlačidla, neponúka teda žiadne ďalšie možnosti, ale aspoň funguje spoľahlivo.

SPOTREBU A HMOTNOSŤ MUSÍ VOLVO RÝCHLO ZLEPŠIŤ

Okrem skutočnosti, že sa súčasne najnovšie Volvo naďalej nezaobrá vývojom tempomatu, má dva oveľa väčšie problémy. Po prvé: príliš vysoká spotreba motorovej nafty a močoviny. Po druhé: vysoká hmotnosť. MAN uskutoční rovnaké jazdné výkony s nákladmi o 10 % nižšími a aj cez retardér o 400 kg nižšou hmotnosťou. Ak teda ďalej vezmeme do úvahy, že MAN je cenovo atraktívnejší a údržba vychádza lacnejšie, musí záujemca o Volvo preukázať naozaj veľké sympatie pre novú technológiu a eleganciu interiéru.

Skúsenosti čitateľov je možné porovnať s našimi výsledkami uvedenými na protiláhej strane. Vychádza to tak, že u najnovšieho Volva FH skutočne k určitému zlepšeniu došlo. Blahoželáme teda tým, ktorí prevádzkujú jeden z kamiónov novej verzie. Alebo lepšie povedané blahoželáme tým, ktorí si ešte počkajú na vyzretejší kamión. **GG ■**

TRUCKER - SÚČET

Nový neznamená automaticky lepší



Testovací jazdec Gerhard Grünig

V dôležitom aspekte, teda v spotrebe, je z oboch týchto kamiónov z požičkovne, Volvo v zreteľnej nevýhode. Požičkovňa totiž do Volva neobjednala niektoré „dobrot“, ktoré MAN ešte vôbec nie je schopný dodať. Preto rozdiel medzi

oboma vozidlami, ktoré prešli naším testom, nebol taký veľký, ako sa pôvodne zdalo. Je nad slnko jasnejšie, že Švéd je oveľa modernejší, s ďaleko módnejším dizajnom. Jeho lepšie riešenie prednej nápravy vyrovnáva MAN veľmi podareným odpružením zadnej nápravy. U nami testovaných ťahačov teda náskok vo vývoji nie je tak poznať. No a nakoniec je potrebné zdôrazniť, že MAN má nižšiu spotrebu motorovej nafty a močoviny. Tu sa Volvo musí ešte pochlapiť.

TECHNICKÉ ÚDAJE / VÝSLEDKY TESTU

	MAN	VOLVO
MOTOR		
Typ / konštrukcia / ventily na valci / splodiny	D2676 / R6 / 4 / Euro VI	D13K / R6 / 4 / Euro VI
Vrtanie x zdvih (mm), zdvih. objem (l)	126 x 166 / 12,4	131 x 158 / 12,8
Vstrekovanie / čistenie splodín	Common-Rail / SCR, EGR, DPF, Twinturbo	čerpadlo-tryska / SCR, EGR, DPF
Maxim. výkon k (kW)	440 (324) pri 1700 - 1800	460 (338) pri 1400 - 1800
Maximálny točivý moment (Nm)	2100 pri 1000 - 1400	2300 pri 1000 - 1400
PREVODOVKA/SPOJKA		
Výrobca / Typ	ZF / 12 AS 2331 DD AS-Tronic	Volvo / AT2612D I-Shift
Radenie	12 rýchł. stupňov, automat	12 rýchł. stupňov, automat
Prevod	15,86 - 1,00	14,94 - 1,00
Spojka / priemer (mm)	ZF Sachs / MFZ 430	ZF Sachs / MFZ 430
RIADENIE		
Výrobca / Typ / prevodový pomer	ZF / Servocom 8098 / 19,1:1	ZF Servocom 8098 / 20,0:1
Priemer volantu (mm)	460	450
PODVOZOK		
Odpruženie		
vpredu	jednolistové-parabolické, VOK-07	dvojlístové-parabolické, FST-PAR
vzadu	štvormechové-vzduchové, HY-1350	štvormechové-vzduchové, RSS1356
Zadná náprava		
Výrobca	MAN	Arvin Meritor / Volvo
Prevod	i=2,53	i= 2,50
Predná náprava		
Výrobca / konštrukcia	MAN / faust náprava	Volvo / faust náprava
Kolesá		
Rozmery	315/70 R 22.5	315/70 R 22,5
Typ	Goodyear Marathon	Goodyear Marathon
KABÍNA		
Typ	XXL	Globetrotter XL
BRZDY		
vpredu / vzadu	kotúčové / kotúčové	kotúčové / kotúčové
motorová brzda / retardér	EVBeC / ZF-Intarder	VEB+ / nemá
ROZMERY		
Dĺžka x šírka x výška (mm)	5960 x 2490 x 3900	5885 x 2490 x 3810
Rázvor (mm)	3600	3600
Hmotnosť test. voz. + 400l nafta + 60l Adblue(kg)	7300	7700
Hlučnosť / (kabína, lôžko, 85km/h, mot. brzda zapnutá)	56 / 58 / 57 / 66	50 / 58 / 60 / 63
ZISTENÉ HODNOTY		
Spotreba / rýchlosť mimo diaľnice (l/100km; km/h)	38,8 l/100km; 55,0 km/h	41,8 l/100km; 55,0 km/h
Spotreba / rýchlosť diaľnica (l/100km; km/h)	29,3 l/100km; 82,0 km/h	31,8 l/100km; 82,0 km/h
Spotreba / rýchlosť celkom (l/100km; km/h)	34,8 l/100km; 63,7 km/h	37,6 l/100km; 63,7 km/h
Spotreba močoviny (percentuálny podiel k naftu)	4,0% (1,34l)	8,6% (3,22l)
Hospodárnosť (max. 500)	358	327

Zelená farba = najlepší výkon