



V TESTU: MERCEDES ACTROS 1842

Model: Actros 1842 Streamspace 2,5

Zdvihový objem: 12,8l

Max. výkon: 421 k (310 kW) při 1800 min⁻¹

Celk. hmotnost: 39 520 kg (prov. hm.: 7520 kg)

Cena (test. vozidla): 197 813 € (brutto)

Na zdvihovém objemu záleží!

Kdo jezdí s Actrosem, má na výběr mezi modelem s motorem o výkonu 421 k se zdvihovým objemem 12,8 l a modelem s motorem o výkonu 430 k a zdvihovým objemem 10,7 l. Je zdvihový objem opravdu tak nenahraditelný?

Nabídka motorů a kabin je u řady kamionů Mercedes Benz Actros opravdu bohatá, na druhé straně je poněkud nepřehledná. Zájemce má tedy s výběrem trochu trápení. Pro mnoho uživatelů je při výběru snad nejdůležitější optimální aerodynamická kabina Streamspace se šířkou 2,5 m bez sluneční clony. Šetří přece jenom o trochu více pohonné hmoty, nabízí ale díky zvýšené střeše a rovné podlaze kabiny řidiče zcela dostatečný prostor.

Při sladěném výkonu bude výběr ještě trochu obtížnější, především od té doby, kdy Mercedes přidal k modelu se zdvihovým objemem 12,8 l ještě další model s objemem 10,7 l. "Velký" šestiválec nabízí jmenovitý výkon 421 k nebo 450 k, ten "malý" nabízí výkon 428 k. My jsme se rozhodli v rámci tohoto bohatého výběru pro slabší model z obou 13 litrových motorů. Tedy otestovat na našem testovacím okruhu tahač s jmenovitým výkonem 420 k a proměnlivým točivým momentem, a zjistit tak, co se v něm vlastně skrývá.

MOTOR. Model OM 471 – řadový, kapalinou chlazený šestiválec, běží klidně, bez vibrací. K tomu se nám jevil testovaný truck s tímto motorem jako spořivý. Čtyřventilový motor s dlouhým zdvihem (132 mm x 156 mm), se symetrickým turbem a systémem Wastegate přes nominálně nízký výkon neběžel hůře než náš referenční tahač s vý- »»



IKDYŽ se "velký" motor schová pod kabinou, na první pohled je pod typovým štítkem k poznání.



VOLANT by mohl být nastavitelný s větším náklonem.



TLAKOVÁ vzduchová pistole v základu usnadňuje úklid.



ČLENITÁ palubní deska omezuje volnost pohybu.

konem 450 k. Systém "TopTorque", zvýšení točivého momentu na zařazeném převodovém stupni z 2100 N.m na 2300 N.m hladce vyrovnává stoupání a pomáhá při řazení, a motor se tak vyvaruje přerušování tažné síly.

JIŽ PŘI 900 OTÁČKÁCH BĚŽÍ MOTOR KLIDNĚ S DOSTATEČNOU SÍLOU.

PŘEVODOVKA. Díky nízkootáčkové konstrukci řadí automatizovaná převodovka Powershift již při nízkých otáčkách na co nejvyšší převodový stupeň. S motorem o zdvihovém objemu 12,81 si velmi dobře rozumí. Ve spodní řadě se jeví tento šestiválec trochu přetočený a účelně při řazení přeskakuje převodové stupně. Ve vrchní řadě se převodovka spíše orientuje na zelený okruh otáčkoměru (do 1500 min⁻¹), řadí rozvážně na nízkou spotřebu a včas řadí nahoru. Toto funguje velmi dobře i při jízdě mimo dálnici. Díky prodlouženému převodu náprav při otáčkách 850 min⁻¹ na 12 převodovém stupni se zde motor lehce pohybuje při rychlosti 60 km/h. Sladkou odměnou za to je nový rekord ve spotřebě utvořený na našem testovacím okruhu!

Co se týká řazení, má Mercedes přesto ještě něco, co je třeba trochu vylepšit. V některých jízdnicích situacích je řazení dostatečně rychlé, ale poněkud trochu "hrubé". Ovládnutí řazení převodových stupňů pomocí páčky vpravo na volantu se nám moc líbí. S možným použitím čtyř převodových stupňů pro zpětný chod, které jsou na vozidle k dispozici, je možné uskutečnit každý zpětný manévr.

Pro jízdu vpřed má Actros další vylepšení, jízdu na neutrální (nazývanou EcoRoll). Na neutrální řadí pouze tehdy, když zbývá cca metr do dojezdu. A k tomu je tento ve Worthu vyrobený tahač pořád ještě jediný, u kterého funguje EcoRoll i v případě, kdy není aktivován tempomat.

O drobných chybičkách se ale musíme



SKLOPNÝ stolek na místě spolujezdce je dobrý nápad.

zmínit: při rozjezdu tahače řadí automat poněkud rychle, takže to spojka musí kolikrát "dohánět". A zcela určitě jí to nedělá dobře.

PODVOZEK. Při jízdě jsou na volantu cítit lehké vibrace, hlavně při horší kvalitě vozovky. Lze tedy všeobecně říci, že nový Actros není žádně vypolstrované královské nosítko. Čtyřmáčkové vzduchové odpružené zadní nápravy se chovají sportovně. Při nejmenším komfortním uložení velké kabiny ve spojení s měkkými dvoulistovými pružinami poskytuje dostatečnou pohodu i při dálkových jízdách. Při rychlém projždění zatáčkami dochází ke zřetelnému náklonu kabiny. Při brzděném manévru k pohybu kabiny naopak nedochází. Mercedes zvolil u tohoto modelu oproti předchozím přímé řízení s variabilním převodem (od 17,0 do 20:1). Přesto ale nedovoluje pět otočení od dorazu k dorazu takovou přenosnost, jako dosahují Iveco, MAN nebo Scania.

BRZDY. Přes dosažený komfort a bezpečnost při brzděných manévrech, kterého je dosaženo pomocí retardéru, mohli si konstruktéři a výrobci Actrosu skoro ušetřit hydrobrzdy. Výborné výsledky motorové brzdy předvedl Actros 1842 Streamspace na našem testovacím okruhu (400 kW/544 k při 2300 min⁻¹). Musíme říci, že motorová brzda je výborně včleněna do celého brzděného systému tahače. Zvláště při plném zatížení, t.j. 40 t, došlo pouze na dva tři okamžiky, kdy musel řidič sám přibrzdit. Provozní brzdy samotné ukazují velmi dobrou účinnost a rychlost, dají se velmi dobře a citlivě "dávkovat". Při všech změnách hmotnosti nákladů se chovaly vzorně.

JEDNODUCHÉ, PŘEHLEDNÉ OVLÁDÁNÍ, VELKÉ MOŽNOSTI PALUBNÍHO POČÍTAČE OVLÁDÁNÍ. Seznámit se s ovládním a obsluhou tohoto Mercedesu by bez problému zvládlo snad i dítě. Všechny ovládací prvky



BENZ nás přesvědčil zřetelně označenými přístroji a logickým vedením palubního počítače.

jsou nastaveny na potěšitelně nízké základní úrovni, takže při nesprávném použití nedojde k žádnému neočekávanému nebo nepřijemnému pohybu. Na tlačítko startéru si už většina řidičů zvykla. Mnoho uživatelů Mercedesu si cení "klíče ke komfortu" dodávaného za příplatek, který ovládá mnoho funkcí, jako např. nastavení světel, kontrolu tlaku pneumatik a mnoho dalších užitečných detailů. Stuttgartský výrobce už rezignoval na elektronickou ruční brzdou, kterou mnozí řidiči posuzovali jako "špatný vtíp". Nožní pedál Actrosu 1842, který slouží k odblokování sloupku řízení, se nám moc líbí. Při nastavení pedálů umožňuje jednoduchou výměnu pouze malý výškový rozdíl mezi brzdovým a plynovým pedálem. K tomu všemu září tento Mercedes přehlednou palubní deskou. Pokud posuzujeme umístění a provedení jednotlivých ovládacích prvků, je zřejmé, že si konstruktéři a designéři u Mercedesu vzali příklad z osobních aut. Místo řidiče je u tahače perfektně uspořádáno, provedení ergometrie nemá chybu. Funkce ovládní umístěné do multifunkčního volantu lze ovládat bez dlouhého studia návodu.

Menu ovládní palubního počítače má Mercedes přehledné ve stylu současného ovládní počítačů. K tomu obrazovka PPC (Predictive Powertrain Control = GPS Tempomat) s více informacemi a novými funkcemi. Klimatizace Actrosu nenabízí vůbec žádný důvod ke kritice. Jednou nastavíte elektronickou regulaci, a ta zajistí větrání

a konstantní teplotu. Do výšky narostlý řidič by snad mohl kritizovat omezenou možnost nastavení sedačky. Stejně tak by mohla být větší možnost nastavení úhlu volantu. Pouze příležitostně montovaná sklápěcí sedačka spolujezdce nabízí flexibilitu a prostor při sólové jízdě. Trvalé řešení to samozřejmě není.

To, že si Mercedes zatím nedal práci s vyřešením usnadnění přístupu na přední masku, nástupem do kabiny a upevněním a uspořádáním kabelů a vedení za kabinou neznamená, že by to konstruktéři u příštího modelu neměli zohlednit.

VÝHLED Z KABINY. Pouzdra zpětných zrcátek Actrosu jsou tak velká a odstup od A-sloupku tak malý, že řidiči někdy zmizí celé vozidlo v mrtvém úhlu. To může být mrzuté a hlavně nebezpečné při jízdě na kruhových objezdech. Okruh předního okna vyčištěný stěračem nám připadá dostatečně velký, líbí se nám nastavitelné intervaly, stejně jako automatická regulace stěračů. Také vyčištěný průhled před spolujezdcem nám připadá zcela dostatečný. Vodní trysky jsou umístěny na ramínkách stěračů, čištění skel tak probíhá rychle a přiměřeně efektivně. Nelze zapomenout, že už na první pohled chybí světla umístěná napříč nad vozovkou.

ASISTENČNÍ SYSTÉMY JÍZDY. Tak jak jsme ani jinak neočekávali, jeví se nám GPS tempomat "PPC" také u tohoto Mercedesu Actros 1842 velmi dobře. Při nastavení tempa jízdy na 85 km/h je tahač s tolerancí plus pěti/minus sedmi kilometrů na cestě cíl a dobře využívá kinetickou energii vozidla, a šetří tak samozřejmě cenné pohonné hmoty. Systém ESP zapíná později a jemně. Tak také řidič, který preferuje dynamickou jízdu, si v této konfiguraci může téměř sportovní jízdu užít, a to aniž by ohrozil okolní životní prostředí. Tempomat odstupů pracuje zrovna tak přesně. Kdo zvolí minimální odstup, těší se z bezpečné regulace od- >>>

HODNOCENÍ MOTORU



- +** silný při rozjezdu, klidný běh motoru bez vibrací, nízká spotřeba, jde dobře za plynem, díky zvednutí točivého momentu nevyžaduje časté řazení převodových stupňů
- na základě současných norem o škodlivých splodinách vyšší hmotnost motoru

NÁSTUP před kabinu není dobrým řešením, úzké schůdky, nekomfortní ruční práce.



CENOU za rovnou podlahu kabiny je nástup do kabiny se čtyřmi schůdky.

stupu, která je obstojně dodržována, aniž by byla zbytečně zvyšována spotřeba.

Úroveň a účinnosti funkce asistenta nouzové brzdy, kterou má současný Actros 1842, musí ostatní výrobci teprve dosáhnout. Všechno, co je pro řidiče důležité, má tahač k dispozici na přehledně obrazovce. Rychlost vlastního vozidla, jakou rychlostí jede vozidlo před ním a jak je velký odstup mezi oběma vozidly. Kdo tyto všechny informace využije, může jet optimálně a předvídat. To určitě většinu řidičů potěší. Asistent jízdních pružů se ozve pouze tehdy, pokud je to bezpodmínečně nutné.

NAVZDORY CELKOVÉ DOBRÉMU VÝKONU ZŮSTÁVÁ PROSTOR PRO ZLEPŠENÍ PRAKTICKÉ NASAZENÍ.

V rámci péče o následující modely by se určitě vyplatila rozumnější možnost nastavení spojleru pro odvedení proudu vzduchu nad střechem vozidla. Balíček aerodynamiky (Economy Packet) je přece tak drahý, že jedna klika navíc, tak jak to má vyřešeno např. DAF nebo Renault, je prostě nutností. Ještě pár slov k jednotlivým balíčkům. Testovaný Actros 1842 disponoval: Safety Pack Top, Economy Top a Comfort Top, tedy vším, co je dobré, užitečné, ale na druhé straně také drahé. Slo-

vo drahé znamená v této souvislosti téměř 29 000 €! Přesto jsou tyto balíčky v podstatě výhodnou volbou, protože jednotlivé díly vybavení, které jsou v balíčcích obsaženy, je mnohem výhodnější objednat jako komplet a ne jako jednotlivé komponenty.

KABINA. Velmi dobrá izolace kabiny chrání řidiče během jízdy před hlukem motoru a při přerušení jízdy izoluje účinně proti hluku, vedru a chladu. Kabina Streamspace u Mercedesu 1842 je dostačující v každém případě pro většinu všech nasazení vozidla. K tomu ještě šetří díky vylepšené aerodynamice pohonné hmoty. Má o cca 50 kg nižší hmotnost a je o několik tisíc Euro lacinější než kabina Gigaspac. Doporučit můžeme automatickou klimatizaci – pracuje přesně jako mechanická. Nastavení je velmi jednoduché, udržuje navolenou teplotu v kabině bez ohledu na změnu klimatických podmínek. Sedačka s klimatizací a funkcí masáže je skvělá věc – ale ta cena, kterou musí uživatel zaplatit! Co se týká nástupu do kabiny, tady máme určité výhry: málokterý řidič se totiž může s tak vysoko uloženou kabinou skamarádit. Rovná podlaha kabiny není totiž pro mnoho řidičů tak důležitá.

V kvalitě zde Mercedes nastavuje velmi vysoká měřítká. Dobře promyšlený koncept



osvětlení usnadňuje orientaci. K tomu se nám dále velmi zamlouvá Mercedes Actros 1842 svými účinnými potkávácími světly. Také, i bez označení kabiny "Big" nebo "Giga", zde mohou řidiči do výšky 1,90 m bez problémů stát. Síť proti hmyzu stejně jako zatemňovací clona lze elektricky ovládaným střešním oknem zaaretovat.

HMOTNOST. V současné éře provedení Euro VI, ke které patří obrovské katalyzátory, rozměrné chladicí systémy a zpětné

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Kabina Streamspace znamená u Mercedesu kompromis mezi aerodynamikou a vysokou kabinou. Díky velkému snížení kabiny chybí ale úložný prostor. I když na druhé straně 900 l úložného místa je pro většinu

typu provozů dostačující. Za rovnou podlahu v kabině platí řidič čtyřmi schůdky pro nástup do kabiny. Nastavení sedaček a volantu jsou v pořádku – nestaví však žádné normy kvality. Vrchní lůžko by mohlo být širší, nahradit ho sítí na zavazadla (opce) stojí za zvážení. Klimatizované sedačky a komfortní matrace se nám líbí, jsou ale poněkud drahé

(1029/284 €). Sedáky standardních sedaček by mohly být měkčí. Pro noční jízdu je Mercedes Actros 1842 vybaven velmi dobrými tlumenými světly (Bi-Xenon). Koncept vnitřního osvětlení je důkladně promyšlený. Zrcátko pro holení, vzduchová tlaková pistole, mnoho elektrických zásuvek (dobře zabezpečených), pohodlné lůžko svědčí o tom, že u projektu byl opravdu někdo z praxe. Vybavení kabiny v hnědé barvě je těžké udržet v čistotě.



SPODNÍ LŮŽKO: stejný komfort ale méně prostoru.

ROZMĚRY KABINY

	(mm)
Kabina: d x š x v.....	2505 x 2250 x 2344
Lůžko dole; d x š.....	2200 x 650
Lůžko nahoře; d x š *.....	2200 x 750
Nastavení sedačky, výška.....	155
Nastavení sedačky, hloubka.....	260
Nastavení volantu, výška.....	20-180
Nastavení volantu, sklon.....	11°-47°

* (nebylo vestavěno)

ODKLÁDACÍ MÍSTA

	délka x šířka (cm)
Nahoře na palubní desce.....	64 x 30
Sklopací stůlek.....	34 x 34
Další odkládací místa.....	26 x 26
Celkem 5 zásuvek, 24V (15 A), 1 zásuvka 12V, 3 držáky na láhve, 3 držáky na plechovky, 6 háčků na šaty, ovládání rádia na volantu, dvě stmívací světla, dvě stmívací lampy na čtení, dvě zelená noční světla, světlo pro čtení nad lůžkem, osvětlení kabiny.	



KABINA Streamspace nabízí dostatečnou výšku ke stání.

SCHRÁNKY

	Objem v litrech (l)
Nad předním sklem, s krytem.....	182,0
Uprostřed, na straně spolujezdce.....	82,0
Schránka na dokumenty uzamykatelná.....	41,0
Schránka pod lůžkem.....	170,0
Postranní zásuvka vlevo.....	225,0
Postranní zásuvka vpravo.....	225,0
Odkládací místo nad rádiem.....	0,8
Odkládací místo u držáku na láhve.....	1,0
Schránka ve středu palubní desky.....	8,8
Schránky na dveřích vlevo, vpravo... každá	6,5
Odkládací prostor u lůžka.....	22,0
Celkový obsah.....	900,0



PROPRACOVANÝ koncept osvětlení a zatemňovací závěsy.



U SERIOVĚ dodávaného osvětlení Bi-Xenon nás přesvědčila především potkávající světla.

vedení výfukových plynů, nám připadá hmotnost tahače 7520 kg (včetně řidiče, 4001 motorové nafty a 601 AdBlue, docela přijatelná a úměrná.

Na závěr je nutno uvést, že Mercedes 1842 Streamspace se ukazuje jako opravdu povedený kompromis. Více síly než u modelu s výkonem 430 k, téměř tolik síly jako u modelu Mercedesu s výkonem 450 k a přesto spořivý jako tahač Mercedesu s výkonem 350 k.

GG ■

CO SOUDÍ UŽIVATELÉ FACEBOOKU



Téměř 210 000 fanoušků získal TRUCKER na Facebooku. Stačí jednoduše kliknout na www.facebook.com/Truckermagazin a zúčastnit se diskuze!

Andreas Van S. Zdvihový objem se nedá ničím nahradit!
Philip K. Ale přece dá! Ještě větším zdvihovým objemem!

Julien K. Jezdím s Mercedes modelem 2542 a jsem spokojený. Nemám dojem, že bych byl poddimenzován.

Richard W. Mercedes model s výkonem 430 k má výhodu co se týká nižší hmotnosti. Model s výkonem 420 k mimo zdvihového objemu jinou výhodu nemá. Zvolil bych model 430 k. Některé firmy mají strach koupit model 420 k, přecházejí na 11 litrový motor.

Thomas C. Pokud bych se dostal k modelu Mercedesu se 450 k, byl bych úplně spokojený. Hned v ten den bych mohl svůj MAN se 480 k postrádat. Zástupce Mercedesu mi vysvětlil, že na dvanáctém převodovém stupni má sílu jako MAN 480 – to bych se musel usmívat.

David W. Mercedes se 420 k není nic pro hory v okolí Kaselu. S deseti tunami nákladu je každý jiný rychlejší.

Julien K. To se nedá tak paušálně říci. Jsou dny, kdy se loudám s deseti tunami nákladu, a dny, kdy najednou některé předjíždím, i když mám vzadu naloženo šestnáct tun.

Marc H. Tedy já můžu o svém Mercedesu se 450 k říci jenom chválu, malá spotřeba a dostatečný výkon.

Marius I. Pro mne je Actros to nejlepší, co se dá mezi tahači vůbec najít. Uvnitř vypadá luxusně a zvenku jako šlechtic.

Mario M. Já bych dal přednost motoru s objemem 13 litrů. Jezdím s Mercedesem 1845 a velmi často přes hory. Byl bych tedy hodně šťastný za 13litrový motor!

Max W. Mercedes už zastaral. Konkurence ho dávno předhlonila a postavila tyto těžké tahače od Mercedesu na vedlejší kolej. Málo výkonu, málo síly. Jsem hrdý na svůj MAN F2000!

Uwe R. Tedy Maxi, teď zcela upřímně. Věříš opravdu tomu, co píšeš? Nic proti tvému kamionu MAN F2000. S vysokou kabinou je v něm opravdu hodně prostoru. Ale nový Actros

není vůbec zastaralý. Co se týká obsluhy, nemůže mu konkurovat žádný jiný tahač. Přístrojová deska a armatury jsou na úrovni osobního auta. Dobře, možná trochu více tvrdého plastu, ale na to jsou přeci řidiči MANu již zvyklí.

Danny S. Jezdím s Mercedesem 2645 a nejsem v kasler-ských horách ten první....Výkon a spotřeba jsou v pořádku. Velká kabina, to by bylo moje přání.

Felix T. Bral bych motor s vyšším zdvihovým objemem. Tento nízkooobsahový motor nebude schopný tohoto výkonu dlouhodobě dosahovat. Tedy proti normálně obsahovým motorům.

Uwe R. Jezdím často Wechselbrücken, tam můžeš na MAN zapomenout. Příliš velký poloměr otáčení, tam nemůže nikdo Actrosu konkurovat.

Benjamin B. Je mi to úplně jasné. Na test si vybral model s výkonem 430 k. Nízká hmotnost, výhodný při nákupu, o málo nižší spotřeba. Celkem vzato nejsou oba modely Mercedesu se 420 k nebo 430 k nic pro jízdu v horách s těžkým nákladem. V naší spedici jsme kompletně přezbrojili na tahače s výkonem 480 k. (MAN, Mercedes). Jezdíme totiž převážně v horském kraji s náklady od dvaceti do dvacetišesti tun.

Lecki L. Máme Actros s výkonem 420 k a je mi z něho na b...i. Pořád být na trase z Erfurtu do Düseldorfu po slední. To jsou muka.

Alexandr F. Můj synovec má dva Mercedesy 1842 a jeden 1843 Bigspace. Model 1843 není v kopcích pomalejší, na druhé straně má mnohem nižší spotřebu pohonných hmot. Jak jsem od něho slyšel, příštích pět kamionů, které hodlá nakoupit, budou od Mercedesu, Actros 1843 s kabinou Gigaspace.

Jens W. Tedy Actros 1842 vůbec netáhne. Kam se hrabe na náš 440 TGX. Lehce Actrosy předhloní.

Glenn T. Můj táta jezdí s Mercedesem 1842 Streamspace 2,3 m a co nevidět dosáhne 300 000 km. Výborné zpracování a převodovka spolupracuje perfektně s PPC.

INZERCIA



už **23** roků
na trhu!

KOMPLEXNÉ SLUŽBY PRE DOPRAVCOV

ŠETRITE ČAS A NÁKLADY VĎAKA
NAŠEJ ODBORNOSTI!



DIALNIČNÉ KARTY NA PLATENIE
MÝTA V ZAHRANIČÍ



REFUNDÁCIA DPH



REZERVÁCIA TRAJEKTOV



ŠKOLENIA



ODŤAHOVÁ SLUŽBA
ČESMAD ASSISTANCE



PREDAJ TOVARU
V E-SHOPE

Kde nás nájdete? www.cesmad.sk a www.motoexpert.sk

ČESMAD Slovakia je združenie cestných dopravcov s 800 členmi, ktorí tvoria približne 50 percent dopravných kapacít medzinárodnej dopravy v rámci Slovenskej republiky. Združenie sa systematicky usiluje o rozvoj a prosperitu cestnej dopravy na Slovensku a presadzovanie záujmov svojich členov. Pridajte sa aj vy do rodiny úspešných dopravných spoločností a využite všetky výhody členstva v ČESMAD Slovakia.

TECHNICKÉ ÚDAJE

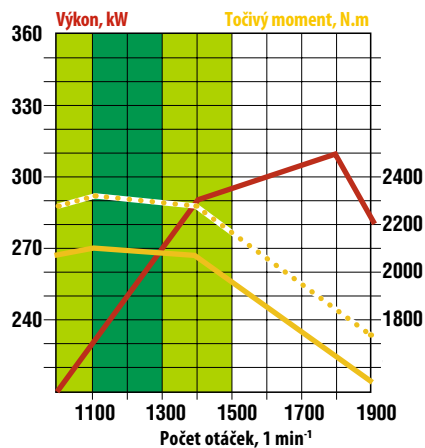


MINIMÁLNÍ profil pneumatik zaručuje nízkou spotřebu. CENTRÁLNÍ páka pro ovládání předovodky.

MOTOR

Kapalinou chlazený řadový šestiválec, turbo s Waste Gate, chlazení vhnáčeného vzduchu, čtyři ventily na válec, systémy SCR, zpětné vedení výfukových plynů, sedmiděrové trysky, Euro VI

Typ Mercedes Benz OM 471LA
 Zdvihový objem 12,8l
 Vrtání x zdvih (132 x 156) mm
 Kompresní poměr 17,3:1
 Vstříkovaní Common-Rail, EDC
 Jmenovitý výkon 421 k (310 kW) při 1800 min⁻¹
 Max. točivý moment 2100 (2300) N.m při 1100 min⁻¹



Funkce Top Torque, možnost zvýšení točivého momentu o 200 N.m na jednotlivém převodovém stupni šetří nutnost častého řazení a přispívá tak k jízdě pohodlě. 2300 N.m jsou pro tuto výkonovou třídu velmi dobré parametry. Tento systém byl mezitím okopírován ostatními výrobci.

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Spojka
 automatizovaná, elektropneumaticky ovládaná jednokotoučová suchá spojka, 430 mm průměr

Předovodka
Power Shift, synchronizovaná třístupňová základní předovodka (G211-12), rozsahová a dělicí skupina, 12 převodových stupňů, 4 zpětné chody, Voith vodní retardér (3500 N.m; opce, nebyl zabudován v testovaném vozidle)

Rozsah řazení
Crawler: nemá

Převodové stupně: 14,93 / 11,64 / 9,02 / 7,04 / 5,64 / 4,40 / 3,39 / 2,65 / 2,05 / 1,60 / 1,28 / 1,00

Zpětné převodové stupně: 14,93 / 11,67 / 3,39 / 2,65

Zadní náprava i = 2,533

PODVOZEK

Vpředu: tuhá náprava Faust F-7.5/C22.5, dvoulístové parabolické pružiny se stabilizátorem

Vzadu: jednoduše uložená hypoidní náprava, R440-13A/C22.5, čtyřmčchové vzduchové odpružení, teleskopické tlumiče, stabilizátor, uzávěrka diferenciálu (série)

Pneumatiky: (v testu): přední náprava 315/70 R 22.5; zadní náprava 315/70 R 22.5

Ráfky: (v testu): Alcoa 9.00 x 22.5 hliníkové (opce; v sérii: ocel)

BRZDY

Vpředu: dvoukruhové, vzduchové, kotoučové, EBS
Vzadu: kotoučové, EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdného tlaku pomocí EBS elektroniky, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na kola zadní nápravy.
Motorová brzda dekompresní (max. 400 kW při 2300 min⁻¹)
Retardér Voith vodní retardér (opce)

ŘÍZENÍ

Typ ZF Servocom 8098
 Převodový poměr 17,0 - 20,1:1
 Průměr věnce volantu 450 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátory 2 x 12V 220 Ah
Alternátor střídavý proud 28V/100A
Spošůtč 7,0 kW
Světlomety Bi-Xenon, denní světla LED, směrová světla

ROZMĚRY A HMOTNOST

Rozvor náprav 3700 mm
D x Š x V 5885 x 2500 x 3785 mm
Provozní hmotnost 7520 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLNĚ

Motorový olej 42,0l (včetně filtru)
Palivová nádrž 390l motorová nářta; 60l AdBlue
Chladič kapalina 33l (bez retardéru)
Olej v zadní nápravě 14l
Převodový olej 15,5l včetně chladiče oleje

CENY

(brutto, dle údajů výrobce)
Základní cena Mercedes-Benz Actros 1842 142 670
Cena testovaného vozu 197 813

Sériové vybavení / opce
 Automatizované řazení, ASR, přeřezávání pohonných hmot, uzávěrka diferenciálu, brzdový tempomat, Hillholder, dvoukruhový vysoušeč vzduchu, zesílený vzduchový kompresor, ESP, Eco-Roll, hlásič požáru, energii šetřící pneumatiky, zesílený akumulátor, palubní počítač/diagnostický systém, přední spojler, vyhřívání sedačky řidiče, ruční ovládání klimatizace, příprava na vysíláčku, CD radio s přípojkou na iPod/MP3, vyhřívání elektricky nastavitelná zpětná zrcátka, sluneční clona, centrální zamykání se zabezpečením, přídatné mlhovky.

Vybavení ADR/vedlejší náhon motoru 1655 / 2487
 Vedlejší náhon převodovky/zesílený akumulátor 1213 / 201
 Odbočovací světla/vypínač baterií 582 / 1655
 Klimatizovaná sedačka spolujezdcé/otočná 2390 / 2506
 Kabinu GigaSpace/vybavení v kůži 12 356 / 2015

Doporučeno Truckerem:
 Hliníkové ráfky (7 kusů)/elektrické 3803 / 425
 Klimatizovaná sedačka řidiče/komfortní matrace 1029 / 284 za kus
 Safety pack (bezpečnostní balíček) – retardér, asistent nouzové brzdy, asistent jídních průhů, tempomat odstupe, airbag řidiče, asistent pozornosti 11 568
 Comfort Pack Top (komfortní balíček) – mj. lednička, sluneční clona, klimatronic, elektricky ovládané střešní okno, komfortní uzamykání, sound systém, regálový systém 5498
 Economy Pack Top (ekonomický balíček) – retardér, Aeropacket, GPS-tempomat, Predictive Powertrain Control, kontrola tlaku pneumatic 11 670
 X = není k dodání

KONKURENCE



IVECO STRALIS 440 S 42		MAN TGX 18.560	
Zhodnocení jízdy	897	Zhodnocení jízdy	924
Hospodárnost	590	Hospodárnost	570
Hodnocení servisu	377	Hodnocení servisu	357
Spotřeba (vč. AdBlue)	24,6	Spotřeba (vč. AdBlue)	25,7
Rychlost	80,3	Rychlost	81,2
Body	1487*	Body	1494*
Hodnocení	excelentní	Hodnocení	excelentní



SCANIA R 520		VOLVO FM 450	
Zhodnocení jízdy	894	Zhodnocení jízdy	844
Hospodárnost	548	Hospodárnost	586
Hodnocení servisu	365	Hodnocení servisu	317
Spotřeba (vč. AdBlue)	27,5	Spotřeba (vč. AdBlue)	25,3
Rychlost	81,6	Rychlost	80,7
Body	1442*	Body	1430*
Hodnocení	velmi dobrý	Hodnocení	dobry

*souhrnné shodnocení jízdy a hospodárnosti

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Správná kombinace
 Skutečnost je u Mercedesu 1842 lepší, než by člověk soudil podle papírové formy. Tento Benz jede velmi lehce, je komfortní. Je to dobrý kompromis mezi aerodynamikou a prostorem v kabině. K tomu je dobře zpracován a má spoustu vychytených detailů.



ACTROS 1842

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

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

TRUCKER SOUČET

Větší zdvihový objem pomáhá...



Mercedes 1843 má nižší hmotnost a má výkon o 7 k vyšší. Přesto jsou dva litry zdvihového objemu a (pomocí funkce Top-Torque) o 300 N.m točivého momentu více pronikavým argumentem.

Pozitivní a příjemné zjištění: při částečném zatížení je Mercedes 1842 díky GPS tempomatu stejně spořivý. Ale když na to přijde, žene se plný síly kupředu. Platí tedy to, co platí vždy: zdvihový objem ničím nenahradíš – leda vyšším zdvihovým objemem.

NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA – RYCHLOST – POROVNÁNÍ

Proč jezdíme s referenčním nákladním vozidlem

Každý test doprovázíme naší 40tunovou soupravou sestávající se z tažného vozidla MB Actros 1845 s návěsem 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 zkorigujeme nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se neseriozního srovnání hodnot, které bychom získali při proměnných podmínkách. Test s referenčním nákladním vozidlem, který z odborných časopisů usku- tečujeme jen u nás, je rovněž praktikován v průmyslu, neboť je nejpřesnější! Do celkových výsledků započítáváme i etapové výsledky spotřeby AdBlue.

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
Actros 1842	30,8	39,8	48,8	56,9
Nejlépeší vůz v testu *1	19,7	24,7	29,6	33,6
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
Actros 1842	11,9	25,5	28,9	
Nejlépeší vůz v testu *1	4,8	9,5	13,1	

*1: Scania R 730 Euro VI

MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič / lůžko
Actros 1842	53	66	70	56 / 54
Nejlépeší vůz v testu *2	50	61	65	56 / 57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
Actros 1842	63	62	61	
Nejlépeší vůz v testu *2	62	62	60	

*2: Scania R 480



MNOHO servisních míst kontroluje palubní počítač.

SERVIS A ÚDRŽBA

U Actrosu hovoří teorie o servisním intervalu 150 000 km – ve skutečnosti vyvze počítač údržby Mercedesu k servisu o mnohem dříve. Palubní počítač převezme při odjezdu většinu kontrolních funkcí. U světla lze například provést dálkovým ovládním na klíči. Malé výhrady: pro výměnu filtru motorové nafty, pro doplnění oleje řízení, výměnu vzduchového filtru stejně jako pro kontrolu hydrauliky spojky musí být zvednuta kabina. Podvozek je bezúdržbový. Mercedes musí u příštích modelů vylepšit pro řidiče dosažitelnost patrony vysoušeče vzduchu a přípojky pro huštění pneumatik.



Příklady táhnou: Trucker srovnává výsledky měření CO₂ u testu pomocí Certifikátu. Kompenzace běží s pomocí partnerů „Climate Partner“ v projektu větrné energie. Jsme zodpovědní k životnímu prostředí. Když jedeme, tím šetříte!

HODNOCENÍ (NOVĚ OD KVĚTNA 2014)*

Motor/pohon (max.140).....120	Sedačky (max.40).....32
Převodovka/řazení (max.140) ..120	Palubní deska (max.50).....45
Brzdy (max.120).....106	Stěrače (max.30).....23
Řízení (max.40).....32	Kabina (max.240).....190
Pedály (max.20).....16	Jízda v noci (max.100).....88
Jízda (max.60).....49	Dosažené body:907
Výhled (max.50).....43	
Klíma / větrání (max.50).....43	(max. počet bodů).....1080)

+ dostatečně výkonný a přesto spovíтый motor, přesný GPS tempomat, vyvážené jízdní vlastnosti, dobrá ergonomie

- ve srovnání s konkurencí vyšší hmotnost, dobrá aerodynamika, ale omezené možnosti jejího nastavení, dolní lůžko úzké, sériové sedačky jsou relativně tvrdé

HODNOCENÍ JÍZDY CELKEM

907

INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5)

619

Průměrná rychlost

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

Body (max.1580)

1526

Hodnocení

excelentní



UMÍSTĚNÍ venkovních skříňek se povedlo.

SPOTŘEBA A RYCHLOST



1	A9 Allershausen – A93 Regensburg
Tonáž:.....	40t
Dálnice střední:.....	74,3km
l/100km:.....	22,6
km/h:.....	82,7

2	A3 Regensburg – Norimberk
Tonáž:.....	40t
Dálnice kopcovitá:.....	80,8km
l/100km:.....	26,8
km/h:.....	80,9

3	A9 Norimberk – Langenbruck
Tonáž:.....	40t
Dálnice rovná:.....	100,2km
l/100km:.....	24,8
km/h:.....	82,5

4	B300 Langenbruck – Dasing
Tonáž:.....	40t
Silnice:.....	50,5km
l/100km:.....	24,6
km/h:.....	61,4

5	A8 Dasing – A99/A92 Neufahrn
Tonáž:.....	40t
Dálnice jednoduchá:.....	55,5km
l/100km:.....	21,8
km/h:.....	85,1

6	A92 Neufahrn – Landshut – Neufahrn
Tonáž:.....	26t
Dálnice jednoduchá:.....	108,5km
l/100km:.....	18,2
km/h:.....	84,8



HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

	Stoupání / délka	Čas	Řazení při min ⁻¹	V _{min} / V _{Start} *	V _{max} / V _{Start} *
1	max. 5%, 1,5km	1,35 min	10 při 1300 min ⁻¹	60 km/h	90* km/h
2	max. 6%, 1,5km	1,31 min	11 při 1060 min ⁻¹	60 km/h	83* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,26 min	10 při 1300 min ⁻¹	59 km/h	79 km/h

* Hodnocení jízdy ve stoupání, při fixní startovací rychlosti.

CELKOVÝ VÝSLEDEK

km celkem:.....	469,8 km
l/100km:.....	22,9
km/h:.....	80,0