

Šetrný atlét

Osemvalec V8 a Eco Tempomat!
Hodí sa to dohromady?
V teste ukazuje Scania R 520
Streamline v prevedení Euro VI
dve úplne odlišné tváre.

Radostné očakávanie je, ako je nám známe, to najväčšie potešenie. Naše očakávania boli naozaj obrovské! Prvý test v Nemecku s novou Scaniou V8 v prevedení Euro VI. Bujný zvuk, sila bez konca, obrovský krútiaci moment - a nakoniec toto ...

Modrá Streamline Scania prišla na svet v prevedení R 580. S krútiacim momentom 2950 Nm. dáva do prevodovky toľko „pary“, že jej konštruktéri jej museli prideliť rýchlobeh na dvanásť prevodový stupeň. Čo sa týka Spolkovej republiky Nemecko, je toto riešenie zjavne rozumné, pretože ¾ všetkých zákazníkov si kúpi 520 k - na to bol vlastne tento truck naprogramovaný. 520 a 580 sú, čo sa týka stavby vozidla, absolútne identické. Avšak až na zmenený výkon motora - to však stojí niekoľko tisíc euro navyše! >>>

SCANIA R 520 TOPLINE

Model: Streamline R 520 LA4x2MNA
Zdvihový objem: 16,4 l
Max. výkon: 520 k (382 kW) při 1900 min⁻¹
Celk. hmotnosť: 39,79 t (prev. hm.: 7,790t)
Cena (test. vozidla): 142 477 € (brutto)



IE

STREAMLINE

EURO 6





520 KONÍ NAMIESTO 580 A 2700 N.m NAMIESTO BUJNÝCH 2900 N.m

V novom prevedení zdvíha osem piestov súčasného V8 motora s obsahom 16,4l na kľukovej hriadieli len 2700 N.m. S touto hodnotou by si normálne poradila prevodovka, tak ako si ju 99% zákazníkov kúpi. Takže už od začiatku bolo jasné, že tento osemvalec so svojou výkon oslabujúcou prevodovkou nenastaví žiadne rekordy, čo sa týka spotreby.

K tomu ho jeho konštruktéri vyzbrojili novým GPS tempomatom. Ten v stúpaniach znižuje v móde Eco rýchlosť za účelom úspory paliva o mínus 12%. Pri rýchlosti 85 km/h to znamená zníženie na 75 km/h na vrchole. Vyzerá to teda, že môže byť ešte veselo. A to naozaj je.

Počas stúpania na diaľnici A93 smer Norimberg mohol V8 využiť svoj výkon len čiastočne. CCAP – tak nazvala Scania svoj GPS tempomat – nechá otáčky celkom zreteľne spadnúť. Pod heslom „radšej úsporne než výkonom“ cez vrcholy stúpania. Ak teda elektronika vyhodnotí riadenie motora a prevodovky, a vidí reálnu šancu vrchol prekonať, vlečie sa cez neho s otáčkami 980 min⁻¹. Potom včas uberie plyn a nechá kamión gúľať sa z vrcholu. Naše referenčné vozidlo Actros 1845 s klasickým tempomatom aj cez manko 70 k, bol Scanii stále bližšie. Hanbu s predbehujúcim manévrom si človek v tomto „Kráľovi diaľnic“ predsa nemohol dovoliť. Teda rýchlo preč z režimu Eco. Teraz si to zrazu Scania sV8 po tom všetkom hrnula cez hory rýchlosťou 78 km/h. Tiež nič extra. Referenčný kamión testované vozidlo čoskoro znova dohnal. Dá sa teda povedať, že v typicky klepajúcom sa spätnom zrkadle Scanie sa náš Mercedes nijako nezmenšil.

To je predsa jasné, akoby človek chcel testovať nové Porsche GT3 s tým, že priemerná spotreba musí zostať pod 10l na 100 km. Ludia! To by som mohol jazdiť s dieslom

V prevedení Streamline pôsobí Scania ušľachtilo, s niekoľkými aplikáciami v chróme zároveň decentne.



Nápad pre vylepšenie: príliš malá chladnička je počas jazdy ťažko dosiahnuteľná.



S ohľadom na tento sklopný rebrík: nebol koncept s lôžkom vpredu lepší?



Scania je s vysokým tunelom viac pripravená na jazdu ako na odpočinok.



MIESTO VODIČA je stále ešte excelentné! Mikrovlnka a kávovar k tomu samozrejme patria.



WV Polo! Po 150 km strácame trpezlivosť. Do čerta s šetriacim tempomatom. Na trase po diaľnici A3 späť na Norimberg je niekoľko ostrých stúpaní. Tam sme nechali testovanú DC 16 poriadne rozbehnúť. A konečne prišla radosť z jazdy. Pri zaradení desiateho prevodového stupňa (v štandardnej 520 pri jedenástom) letí R 520 do kopca ako víťor. Temný zvuk motora príjemne podfarbuje túto scénu. Lavú smerovku a predbehnúť kolegov na diaľnici, ktorí si tu zarábajú na svoj chlieb. (Teda nič v zlom proti nim, my sme na tom podobne - tiež jazdíme častejšie na sódu než na sekt). Tak robí jazda s kamiónom naozaj radosť. Alebo inak povedané: môže byť výkon chybou alebo previnením?

KDE LEŽÍ NAJLEPŠÍ KOMPROMIS MEDZI ŠETRENÍM A OSTROU JAZDOU?

Počas šetrnej testovacej jazdy bol vodič stále nervóznejší a poposedával na novej sedačke Recaro (mimochoďom je celkom pohodlná, ale nie lepšia, ako u predošlých typov). A nervóznym sa stáva aj spolujazdec. Ako je všeobecne známe, letieť s kamiónom je pekne, letieť rýchlo stojí ale pohonné hmoty. Spolujazdec v službách Scania sa obáva, ako dopadnú výsledky hodnotenia priemernej spotreby. Tak teda späť k jazde s tempomatom Eco - CCAP. Na A9 smerom na Ingolstadt, kde je veľa stúpaní a klesaní, mohol GPS tempomat dobre preukázať všetky svoje výhody. Ešte lepšie na A8 z Dasingena do Mníchova. Skôr krátke stúpania a klesania nenechajú rýchlosť kamiónu zreteľne znížiť. Tiahle jazdy zvyšujú priemernú rýchlosť na 85 km/h. No dobre, vieme, že zákonom povolená je rýchlosť do 80 km/h. Ale tak na diaľnici vyzerá skutočná realita.

Na konci dosiahla R 520 v rámci zmien medzi rôznymi režimami jazdy celkom slušné výsledky. V priamom porovnaní s minulými testami by bolo hodnotenie ešte



ARMATÚRY sú jasne a zreteľne označené. Obsahujú všetky dôležité informácie.

lepšie, pretože sme náš plán testovacej jazdy zmenili a úplne vynechali jazdu bez nákladu. Konečným výsledkom je spotreba 27,5 l na 100 km pri rýchlosti 81,6 km/h. Na kamióne s 500 koňmi za týchto naozaj nepriaznivých podmienok konfigurácie pohonu je spotreba úctyhodná a rýchlosť dostatočná!

Ešte pár slov k zmenám štýlu jazdy: kto si kúpi V8, pretože potrebuje jej výkon, môže naše skúsenosti s jazdou v režime Eco alebo bez neho na cestách ekonomicky využiť. Priame porovnanie ukazujú opäť a stále, že rýchlejšia jazda do stúpania neprináša bezpodmienečne nevýhody. Je jasné, že okamžitá spotreba na konci zadaného okruhu je pri plnom zatažení vyššia, než keď sa pri nízkych otáčkach kamión plazí do stúpania. Ale s plnou „parou“ to ide oveľa rýchlejšie a vyššia spotreba je kompenzovaná oveľa kratším časom jazdy. Čo sa týka hospodárnosti, je totiž čas tiež dôležitým faktorom.

Šetriť pohonné hmoty môže vodič stále ešte pri jazde na neutrál, alebo ako sme tu už popísali, pri jazde zo svahu do svahu na svojej trase. Kamión často „roluje“ a plne tak využíva svoju kynetickú energiu - to sa Scanii podarilo vďaka novo nakonfigurovanému Eco Roll. Švédovi sa podarilo s druhou generáciou CCAP ďalej optimalizovať interakciu medzi motorom a prevodovkou. Aj keď úspory sú bohužiaľ ďaleko viac cenené, než výkon.

CCAP SA MEDZITÝM NAUČIL POZNAŤ TAKMER VŠETKY CESTY V EURÓPE

Tempomat GPS pracuje s viac ako 99% pokrytím. Na cca 470 km dlhom testovacom

okruhu sme narazili na tri-štyri veľmi krátke úseky, kde tempomat ukazoval chyby. Potom radí v pár sekundách na čo možno najnižší rýchlostný stupeň. Hoci V8 má na dvanástom stupni dostatok krútiaceho momentu k ťahu.

V zásade možno povedať, že V8 beží veľmi ticho, len s nízkymi hlukovými emisiami mimo kabíny - zaplať páňboh, to sa páči prevádzkovateľovi. Dá sa povedať, že typ R 520 ide harmonickejšie, než šesťvalec. Predné nápravy, ktoré sú viac zatažené ťažším motorom, komfortne pružia, aj preto, že Scania používa kombinované obutia. Na prednej náprave sú namontované „vyššie“ pneu 315/80. Štvormechové vzduchové odpruženie zadnej nápravy (montované ako opcia) vedie Scaniu k typickému mäkkému tlmeniu. Tento osemvalec je trochu viac zatažený na prednej náprave a preto trochu živšie reaguje na volant. Pre svoju možnú vysokú rýchlosť je skôr krížnikom diaľnic, než lúpežníkom ciest.

Všetko na Scanii žiari solídnu a čistotu prepracovanosťou, aj keď miestami trochu staromódne. Či už sa to týka hluku spôsobeného vetrom z priestoru slnečnej clony, alebo faktu, že elektricky nastaviteľné zrkadlá nie sú v sérii, tak i skutočnosťou, že chýba nastaviteľné široké zrkadlo. Hovoriť o tom, je ako nosiť drevo do lesa. Táto kritika je zbytočná. Ťažko dosiahnuteľné je vrchné lôžko disponujúce matracmi, ktoré podľa našej mienky neoplyvajú vysokou kvalitou. Zložitá je manipulácia s vysúvacím spodným lôžkom. Scania sa určite poučila z predošlej kritiky a pripravuje pre budúcu generáciu kabín zmeny. Samozrejme to nebude stačiť. Nové typy Volva a Renaultu sú ďaleko ďalej.

DOBRY VÝHLAD S NIEKOLKÝMI VÝHRADAMI

V určitej pozícii posedu ruší vodiča trochu zdeformovaný obraz, ktorý je spôsobený zahnutými rohmi predného skla. Inak je >>>

HODNOTENIE MOTORA



+ max. krútiaci moment rovnako ako u 620 v prevedení Euro V; harmonické rozdelenie výkonu, beh motora tichý a bez vibrácií; už pri 900 min⁻¹ dostatočný výkon

- obmedzene využiteľný krútiaci moment (do 1500 min⁻¹); radenie Opticruise nevyužíva úplne rezervy motora

Nástup na prednú kapotu je v Scanii už roky veľmi pohodlný.



Výhodou „tuningového konceptu“ je nízky nástup.

VYHODNOTENIE A KONFIGURÁCIA

V8 a Eco tempomat – to „nejde“

O súčasnom tempomate GPS od Scanie sme už často premýšľali. Ako sa v praxi uplatní predovšetkým funkcia „Eco“, ktorá pri zákonom povolenej maximálnej rýchlosti necháva pri výjazde na vrchol kopca spadnúť rýchlosť na 75 km/h. Čím hustejšia je prevádzka na komunikácii, tým je nastavenie Eco tempomatu vzdialenejšie praxi. Nerozumiem tomu, prečo Scania jednoduchšie nepodala vodičovi predvoľbu rýchlosťou. Profesionál za volantom musí byť predsa do takej miery skúsený, aby poznal, kedy je čas radiť, aby sa ušetrilo palivo, a kedy je výhodnejšie radšej držať tempo. Mám pocit, že Mercedes to vyriešil

oveľa lepšie. V modeli Actros to funguje!

ECO TEMPOMAT A OVERDRIVE – PROSÍM NIE U 520!!!

Skutočná absurdita je nasadenie Eco tempomatu v kamióne ako je R 520. Na trase Mníchov – Regensburg si to hruľú údajne silný truck cez kopce tak pomaly, že som so svojim referenčným kamiónom, ktorý je o 70 k slabší, na Scaniu pohodlne stačil. Aby mohol kolega Grünig urobiť so Scaniou predbiehací manéver, musel prepnúť na normálny modus, tým sa zmenila V8 na normálny truck. Dobré, kopce prekonala R 520 rýchlejšie, než naše referenčné vozidlo 1845. To mi príde úplne normálne. Pred vrcholom som sa ale opäť ku Scaniu pripojil. Tempomat CCAP môže vodič mini márne vyradiť. Ale za naozaj chybné rozhodnutie pokladám spojenie prevodovky Overdrive s truckom 520. To teda nebolo vôbec nutné. Ruky preč od tohto spojenia, radšej vziať GRS900!



Redaktor Truckeru Jan Burgdorf.



výhľad z kabíny v poriadku. Predné zrkadlo je usadené decentne v rohu a neobmedzuje tak výhľad spolujazdca. Pri daždi by mohlo byť stierané pole väčšie. Znečistenie zrkadiel a postranných skiel má Scania zvládnuť veľmi dobre.

Pretože sa počas našej testovacej jazdy strieda dažď so slnkom, radi sme použili elektrické rolety na priehľadnom strešnom okne! Ak je slnko v nadhlavníku, nemilosrdne osľňuje strešným oknom. V noci sa osvetlenie armatúry aj pri silnom stlmení silne zrkadlí v postranných sklách. Automatická klimatizácia dodávaná v opcii nezaručuje udržanie stálej teploty v kabíne. Pri dlhšom nasadení retardéra fúka z trysiek horúci vzduch. Naopak pri čiastočnom naložení kamiónu sa kabínou preháňa chladný vzduch.

STREAMLINE JE ŠETRŇÝ A VYZERÁ TIEŽ OVEĽA LEPŠIE

Ako úplne nevyhnutné nám pripadá zaobstarat si balíček Streamline. Aj keď to znamená do začiatku investíciu takmer 1700 €, tento výdavok sa čoskoro zaplatí. Úprava aerodynamiky priniesla na každý pár úsporu mnohých litrov paliva. Kde by mohla Scania pridať, sú odstrániteľné agregáty ako vzduchový kompresor alebo generátor stried

KABÍNA A NOČNÝ ODPOČINOK

Kabína Topline nemôže konkurovať kabínam XXL, Gigaspace atď. Armatúra konštruovaná do polkruhu sa vyznačuje dobrou ergonomiou, tunel motora ale trochu znižuje voľnosť pohybu. Obsah úložných priestorov 934 litrov je plne postačujúci a je veľmi

dobrou hodnotou. S koncepciou bez vrchného lôžka je dosiahnutá voľnosť pohybu - sklopné spodné lôžko ale nie je bohužiaľ žiadne super riešenie. Priestor pre vodiča so sedačkou a možnosťou nastavenia volantu dáva ľahku pre ostatných. Multifunkčný nastaviteľný volant je aj napriek množstvu funkcií ľahko ovládateľný. Vyznačuje sa dobrou ergonomiou, jednoduchou nastaviteľnosťou do žiadanej polohy, rovna-

ko ako celkovým konceptom ovládania. Svetlo šedá látka pôsobí prívetivo, je však trochu „chúlostivá“ na údržbu. Jej spracovanie je úplne v poriadku. Reflektory Xenon je možné vynechať. Sériové H7 sa starajú o príjemné osvetlenie cesty pre zrak. Koncept vnútorného osvetlenia s dvoma stropnými svetlami, červeným nočným osvetlením, pevnými bodovými svetlami (husie krky) u lôžok, vyhovuje všetkým nárokom.



DOBRE: nepriepustné závesy na nerušený spánok.

ROZMERY KABÍNY

(mm)

- Kabína: d x š x v.....2100 x 2280 x 2280
- Lôžko dole; d x š.....2050 x 800
- Lôžko hore; d x š.....1960 x 700
- Nastavenie sedačky, výška/hĺbka...110 / 210
- Nastavenie sedačky, sklon.....0°-20°
- Nastavenie volantu, výška.....60
- Nastavenie volantu, sklon.....0°-52°

ODKLADACIE MIESTA

dĺžka x šírka (cm)

- Hore, nad armatúrou.....40 x 20
- Sklápací stôl na strane spolujazdca...41 x 39
- Ďalšie odkladacie miesta.....32 x 32
- 2 x 24V zásuvka (15 A), jedna 12V zásuvka (20 A), 2 držiaky na plechovky, 2 držiaky na fľaše, 4 háčiky na oblečenie, ovládanie rádia na volante, 2 svetlá, 2 sklopné svetlá nad posteľou, osvetlenie interiéru na strednej konzole, 2 pevné bodové svetlá.



MOŽNOSŤ stáť aj cez tunel motora.

SCHRÁNKY

Obsah v litroch (l)

- Nad predným sklom, vpravo/vľavo, s krytom.....každá 116,6
- Nad predným sklom uprostred, s krytom...53,6
- Nad predným sklom, vpravo/vľavo, otvorená.....každá 86,6
- Nad predným sklom uprostred, otvorená...42,6
- Nad a vo dverách, vľavo/vpravo...každá 5,1+5,3
- Pri lôžkach, hore/dole.....každá 9,3
- Chladnička.....29,0
- Priestor pod lôžkom.....9,8
- Zásuvka pod armatúrou.....18,1
- Vonkajšia skrinka vpravo.....163,8
- Vonkajšia skrinka vľavo.....175,8
- elkový obsah.....938,5**



ŠPATNÉ: príliš úzke a nie príliš pohodlné lôžka.

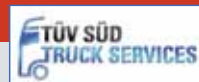


Vstavaná prevodovka Overdrive prináša pre 520 viac nevýhod ako výhod. Stúpa spotreba.

dväť trojfázového prúdu. Veľmi sa nám páčili dobre fungujúce asistenčné systémy. Predovšetkým ESP reaguje teraz neskôr, ale zato veľmi spoľahlivo. A nie je ďalej potrebné, aby sa vodič nervoval jazdnými pruhmi.

Na záver povedané, operácia spojenia V8 a Euro VI sa podarila. Dobrá správa: motor V8 môže šetriť alebo vie letieť. Pre čo sa rozhodnúť, to záleží na gúste vodiča – alebo jeho šéfa. Súčasný Švéd sa prezentuje veľmi vyzreto. S osemvalcovým motorom zostáva ďalej ako niečo celkom zvláštne. Ako unikátny a originálny, to nech si rozhodne každý sám. **GG ■**

SERVIS A ÚDRŽBA „TÜV PREVERENÉ“



Nový motor, starý konceptom

Aj po prestavbe motora V8 na Euro VI a zvýšenie zdvihového objemu z 15,6 na 16,4l zostáva servisný interval pre diaľkovú prevádzku na 90 000 km. Aj cez spätné vedenie výfukových plynov nevyžaduje Scania plne syntetický olej, typ 10W40 podľa údajov výrobcu úplne postačuje. S ohľadom na nové nariadenia poskytuje servisný počítač len obmedzené servisné údaje a dáva tak vodičovi zreteľne menej informácií než servisné systémy konkurentov. K tomu je tento Švéd s 12timi mazacími miestami na prednej náprave a kardanovými hriadeľmi nákladnejší na údržbu ako konkurencia. Iba priemerné výsledky v hodnotení TÜV tieto zvýšené náklady v žiadnom prípade neospravedlňujú. Anachronizmom sa nám zdá mechanická miera oleja. Bohužiaľ chýbajú senzory stavu spotrebných náplní. To robí kontrolu

pred odchodom nákladnejšou. Všetky miesta údržby sú umiestnené pod masívne uzamykateľnou prednou záklopkou. Stav chladiacej kvapaliny kontroluje vodič pomocou priehľadnej nádrže. Pre plnenie motorového oleja je k dispozícii rozmerný lievik. Nádrž pre hydrauliku volantu je ľahko dosiahnuteľný odmerkou oleja. Hydrauliku spojky možno dosiahnuť len pri sklopenej kabíne, je usadená na elek-

tronickom aktuátore. Pri výmene oleja musí byť odstránená spodná kapotáž motora. Hlavný a vedľajší olejový filter je výhodne umiestnený vpredu vľavo na motore. Voda do ostrekovačov sa plní pri ľavom nástupe do kabíny.



R musí relatívne často do servisu.

HODNOTENIE

Servisný interval (150 000 km = 100 bodov).....	60
Kontrola pred jazdou (max. 90).....	88
Servisné práce (max. 80).....	78
Jazdná pohoda (max. 90).....	84
Malé opravy (max. 70).....	55
Celkové hodnotenie (max. 430)	365

INZERCIA

Prepravujete tovar a chcete mať jeho teplotu pod kontrolou?

MÁME PRE VÁS RIEŠENIE:

TEPLOTNÝ ZÁZNAMNÍK

TEPLOTNÝ ZÁZNAMNÍK OD SPOLOČNOSTI HLM

je certifikovaný výrobok primárne určený pre sektor distribúcie a výroby potravín. Má priamy tlačový výstup s programovateľnými a pevnými funkciami. Zaznamenáva všetky údaje o teplote, disponuje poplachovými režimami a rôznymi tlačovými úlohami. Plne uchová všetky Vaše údaje aj pri prerušení napájania. Je vysoko presný a kalibrováný. Záznamník je vložený do špeciálnej skrinky, ktorá ho chráni pred vonkajšími vplyvmi okolia.

AKCIA
odpustíme
Vám DPH



~~CENA 299 € bez DPH~~

CENA 299 € s DPH vrátane montáže!



Kontakt: **HLM INTERNATIONAL s.r.o.**, Jakuba Haška 3, 949 12 Nitra, 037/651 2003, 0917 751 106, 0917 498 697, info@hlm.sk, slovacikova@hlm.sk, skutilova@hlm.sk, www.hlm.sk

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTY



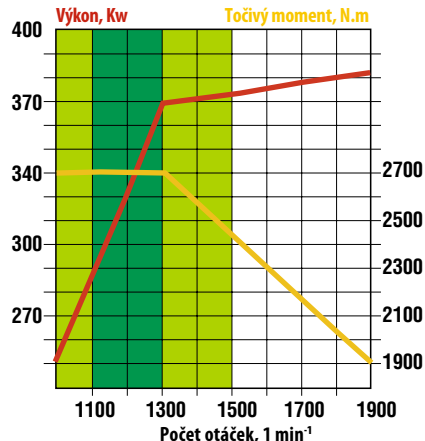
VYUŽITELNÝ POMOČNÍK: podsvietený kľúč.



MALÉ PRIEHRADKY, ale dobre prístupné.

MOTOR

Kvapalinou chladený vidlicový osemvalec, turbodúchadlo s Wastegate, chladenie plniaceho vzduchu, štyri ventily na valec, SCR, EGR, DPR, osemmotorové trysky, Euro VI
Typ Scania DC16 101 520
Zdvihový objem 16,4l
Vŕtanie x zdvih 130 x 154 mm
Kompresný pomer 17,4:1
Vstrekovanie Common-Rail (XPI), EDC
Menovitý výkon 520 k (392 kW) pri 1900 min⁻¹
Max. točivý moment 2700 N.m pri 1000-1300 min⁻¹



Aj keď má DC16 zdvih 154 mm a vŕtanie 130 mm, je skôr „krátkozdvihový“. Nemá rád vysoké otáčky. Zvládne ich, ale neekonomicky, nad 1700 min⁻¹ neprináša žiadne zreteľné zvýšenie výkonu. Na druhej strane je jeho výkon pri nízkych otáčkach o to významnejší.

PREVODOVKA

Spojka
 automatická, elektrohydraulicky ovládaná jednotkotúčová suchá ZF Sachs, priemer 430 mm, typ K422 26, 430 mm priemer
Prevodovka
Automatizovaná Opticruise, synchronizovaná trojstupňová základná (GRS0905R), rozsahová a deliaca skupina, 12 prevodových stupňov, 2 spätné chody, retardér Scania (3500 Nm; opcia, v testovanom vozidle zabudovaný)
Rozsah radenie
Crowler: 13,28 / 10,63
Prevodové stupne: 9,16 / 7,33 / 5,82 / 4,66 / 3,75 / 3,00 / 2,44 / 1,96 / 1,55 / 1,24 / 1,00 / 0,80
Prevodové stupne spätného chodu: 11,95 / 9,56
Prevod v zadnej náprave: i = 3,08

PODVOZOK

Vpredu: zalomená Faus náprava AM740, dvojlistové parabolické pružiny so stabilizátorom
Vzadu: jednoducho uložená hypoidná náprava ADA1302, štvormechové vzduchové pružiny, teleskopické tlmiče pérovania, stabilizátor, uzávierka diferenciálu (série).
Pneumatiky: (v teste): VA 315/80 R 22.5; HA 315/70 R 22.5
Ráfiky: (v teste): 9.00 x 22.5 Alu (opcia; v sérii: oceľové)

BRZDOVÁ SÚSTAVA

Vpredu: dvojkruhové, vzduchové, kotúčové, EBS
Vzadu: kotúčové EBS, ABS, ASR, vysušič vzduchu, regulácia brzdného tlaku pomocou EBS elektroniky, parkovacia zaistovacia pružinová brzda pôsobiaca na zadné kolesá
Motorová brzda výfuková klapka (max. 320 kW pri 2400 min⁻¹)
Retardér Scania intardér (opcia; R3500)

RIADENIE

Typ ZF Servocom 8098
Prevodový pomer 17,0 - 20,0:1
Priemer venca volantu 445 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátor 2 x 12V 180 Ah
Alternátor striedavý prúd 28V/100A
Spúšťač 6,0 kW
Svetlomety Xenon (opcia; diaľkové / hmlovky H7 / H1)

ROZMERY A HMOTNOSŤ

Rázvor náprav 3700 mm
D x Š x V 5940x 2550 x 3860 mm (vrátane spojleru)
Prevádzková hmotnosť 7790 kg (prípravené k jazde, vrátane vodiča)

NÁPLNE

Motorový olej 46,3l (vrátane filtra)
Palivová nádrž 400l Diesel; 47l AdBlue
Chladiaca kvapalina 45,0l (+ 12,0l s retardérom)
Olej v zadnej náprave 12,5l
Prevodový olej 6,5l (+8,0l s retardérom)

CENY (netto, cena predajcu)

Základná cena Scania R 520 CR19N 111 938 €
Cena testovaného vozidla R 520 Topline 142 477 €

Sériové vybavenie/opcia
 ASR, predhrievanie pohonných hmôt, brzdový tempomat (s retardérom), dvojkomorový chladič vzduchu (vyhrievaný), Eco Roll, senzor kolízie, kotúčové brzdy, počítač prevádzkových hodín, palubný počítač, diagnostický systém, spojler, elektrické strešné okno (Topline), sedačka komfort (vyhrievaná), elektrické ovládanie okien, ručne ovládaná klimatizácia, príprava na telefón, rozhlasový prijímač, vyhrievané spätné zrkadlá, štvorbodové vzduchové odprúženie kabíny, centrálné uzamykanie so zabezpečením

ADR/vedľajší náhon (prevodovka) 1311 / 642
 Zosilnený vzduch. kompresor / zosil. alternátor / Xenon 299 / 331 / 731
 Asistent núdzovej brzdy (AEB) / senzor požiariu 2127 / 39,-
 Odpojovač batérie / batérie 225 Ah / CD rádio 378 / 233 / 204
 Odpružená sedačka spolujazdca / vyhrievaná / klimatizovaná 309 / 78 / 889
 Sedačka vodiča s klimat. / Topline / Highline kabína 537 / 5142 / 2749
 Osvietenie zákrut / prídavná motorová brzda / asistent jazdných pruhov X / X / X
 Vstavaná kuchynka / kožené sedačky / vysielacia 973 / 1108 / 187

Doporučené Truckerom:
 Automat. radenie / prídavné kúrenie / Klimat 1943 / od 948 / 1145
 Adaptive Prediction (GPS tempomat); zosilnené park. brzdy 485 / 179
 Retardér / ACC+LWD+AEB (v balíčku) / ESP 3741 / 2401 / 2038
 4 mechové vzduchové tlmiče (zadná náprava) / Streamline Paket 1389 / 1664
 Hliníkové ráfiky / šetrné pneu 1887 / 637
 Komfortné matrace / chladička / zrkadlá 556 / 858 / 91

✓ = sériová výbava X = nie je k dodaniu

KONKURENCIA



DAF XF460	IVECO STRALIS 460
Zhodnotenie jazdy 1138	Zhodnotenie jazdy 1170
Hospodárnosť 515	Hospodárnosť 532
Hodnotenie servisu 378	Hodnotenie servisu 377
Spotreba (vr. AdBlue) ... 26,3	Spotreba (vr. AdBlue) ... 25,2
Rýchlosť 73,7	Rýchlosť 73,1
Body 2176	Body 2079
Hodnotenie veľmi dobrý	Hodnotenie veľmi dobrý



MAN TGX 440	VOLVO FH 460
Zhodnotenie jazdy 1113	Zhodnotenie jazdy 1175
Hospodárnosť 515	Hospodárnosť 500
Hodnotenie servisu 357	Hodnotenie servisu 326
Spotreba (vr. AdBlue) ... 26,3	Spotreba (vr. AdBlue) ... 26,9
Rýchlosť 73,3	Rýchlosť 72,7
Body 1985	Body 2001
Hodnotenie dobrý	Hodnotenie veľmi dobrý

POTEŠENIE Z JAZDY

Pôžitok z jazdy iba pri vynechaní tempomatu GPS

Eco režim a viac než 500 koní pod kapotou – to je holý nerozum! Kto chce využiť potenciál tohto trucku R 520, vyradí elektroniku – to ponecháme na vôľu prevádzkovateľa. Ale úsmev je garantovaný iba bez elektroniky.



SCANIA R 520

Dizajn	★★★★★
Temperament	★★★★★
Ovládanie	★★★★★
Pohodlie	★★★★★
Imidž	★★★★★
Celkom	★★★★★

★★★★★ = snový ★★★★★ = vzmorný ★★★ = prijateľný
 ★★ = mohol by byť lepší ★ = nudný

TRUCKER SÚČET



Testovací jazdec Gerhard Grünig

Dr. Jekyll, Mr. Hyde

Dobrá správa: adaptáciu na emisné normy Euro VI má Scania za sebou. Výkon je v poriadku, charakteristický zdržanlivý zvuk motora a hmotnosť

zostávajú akceptovateľné. Len s tempomatom GPS v režime Eco ide R 520 ako vykastovaná 450. Čo sa týka spotreby, tu sa ale drží späť. Predsa však: kto si kúpi 520 koní, chce ich riadne preháňať. Až potom má tento nákup význam.

Prečo jazdíme s referenčným nákladným vozidlom

Každý test sprevádzame našou 40t súpravou pozostávajúcou z ťahača MB Actros 1845 s ňavesom Kögel. S touto osvedčenou súpravou dosahujeme štandardne dobré výsledky spotreby. Ak sa zmenia namerané hodnoty v novom teste, je to pre nás signál, že nové podmienky nie sú rovnaké. V pomere zlepšenie / zhoršenie potom následne skorigujeme novo namerané hodnoty, a tak sú vzťahnuté na jednotnej báze. Naše testy sú vzájomne porovnateľné. Stránime sa neseriózneho porovnávania hodnôt, ktoré by sme získali pri premenných podmienkach. Test s referenčným nákladným vozidlom, ktorý z odborných časopisov uskutočňujeme len u nás, sa tiež praktizoval v priemysle, pretože je najpresnejší! Z celkových výsledkov odčítame aj pomerné spotreby AdBlue.

POROVNANIE JAZDNÝCH VÝKONOV

Zrýchlenie v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
Scania R 520	23,9	31,9	40,9	45,9
Najlepšie vozidlo v teste *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnosť (s)		60-70	60-80	60-85
Scania R 520		8,2	16,9	21,9
Najlepšie vozidlo v teste *1		5,1	11,1	15,0

*1: Scania R 730

POROVNANIE MERANÍ HLUKU

Meranie v dB(A)	Motor zap voľnobeh	85 km/h strecha zatv.	85 km/h strecha otv.	Motor vyp vodič / lôžko
Scania R 520	52	62	64	50 / 54
Najlepšie vozidlo v teste *3	50	61	65	56 / 57
	Do kopca	Plný plyn	Režim brzdenia motorom	
Scania R 520	63	62	61	
Najlepšie vozidlo v teste *3	62	62	60	

*3: Scania R 480



NORMOVANÁ SPOTREBA

podľa tabuľky spotreby*

Vozidlo	Priemerná spotreba (l/100 km)	Priemerná rýchlosť (km/h)	Adblue (%)
Scania G 410	23,3	72,0	7,1
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
Iveco Stralis 460	25,2	73,1	6,5
Scania R 450	25,3	73,0	3,1
MAN TGX 18.440**	25,7	73,3	3,6
Iveco Stralis 460**	26,0	73,8	7,9
DAF XF460**	25,8	73,7	3,7
MB Actros 1851	25,4	73,5	3,4
Volvo FH 460	25,7	72,8	8,6
MB Actros 1845	26,7	73,7	2,6
Scania R 520	27,2	73,3	3,8

*úplná tabuľka tu: <http://www.verkehrsrundschau.de/umweltranking> **hodnoty Euro Truck Test 2013



Trucker porovnáva výsledky meraní CO₂ u kamióna pomocou osvedčení o znížení emisí. Kompenzácia beží s pomocou partnerov Climaco projektu veternej energie. Pomocou kódu QR možno porovnania pochopiť.

HODNOTENIE (NOVO OD 5/14)*

Motor/pohon (max.140).....	124	Sedačky (max.40).....	35
Prevodovka/spojka (max.140).....	114	Armatura (max.50).....	38
Brzdy (max.120).....	103	Stierače (max.30).....	25
Riadenie (max.40).....	35	Kabína (max.240).....	190
Pedále (max.20).....	16	azda v noci (max.100).....	87
Jazdné vlastnosti (max.60).....	51	Dosiahnuté body:.....894	
Výhľad (max.50).....	38		
Klíma / vetranie (max.50).....	38	(max. počet bodov.....)	1080

+ podľa požiadaviek sporivý alebo výkonný motor, presný tempomat GPS, vyrovnané jazdné vlastnosti, dobrá ergonómia

- nevhodné rozloženie výkonu, v porovnaní so šesťvalcom je ťažšia, obmedzený pohyb v kabíne, malé lôžka

JAZDNÉ HODNOTENIE CELKOM

894

INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5)

548

Priemerná rýchlosť

(2 x spotreba) + 0,25 x poh. hmotnosť (kg/100)

Body (max.1580)

1442

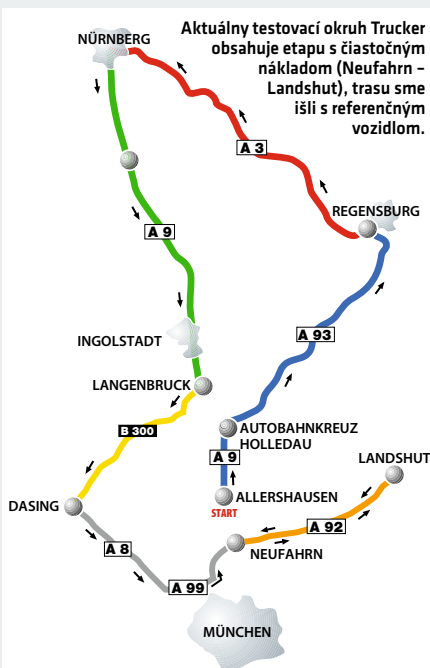
Hodnotenie

veľmi dobré

Xenon je drahý a nie je bezpodmienečne nutný.



SPOTREBA A RÝCHLOSŤ



1 A9 Allershausen - A93 Regensburg

Tonáž:.....	40t
Diaľnica stredná:.....	74,3 km
l/100km:.....	26,1
km/h:.....	84,0

2 A3 Regensburg - Norimberk

Tonáž:.....	40t
Diaľnica kopcovitá:.....	80,8 km
l/100km:.....	31,5
km/h:.....	83,9

3 A9 Norimberk - Langenbruck

Tonáž:.....	40t
Diaľnica rovná:.....	100,2 km
l/100km:.....	28,9
km/h:.....	84,0

4 B300 Langenbruck - Dasing

Tonáž:.....	40t
Cesta:.....	50,5 km
l/100km:.....	28,7
km/h:.....	63,5

5 A8 Dasing - A99/A92 Neufahrn

Tonáž:.....	40t
Diaľnica ľahká:.....	55,5 km
l/100km:.....	24,8
km/h:.....	87,1

6 A92 Neufahrn - Landshut - Neufahrn

Tonáž:.....	26t
Diaľnica ľahká:.....	108,5 km
l/100km:.....	24,8
km/h:.....	85,1



HODNOTENIE JAZDY PRI STÚPANÍ

	Stúpanie / dĺžka	Čas	Radenie pri min ⁻¹	V _{min} /V _{start} *	V _{max} /V _{start} *
1	max. 5%, 1,5 km	1,42 min	11 pri 1305 min ⁻¹	70 km/h	89* km/h
2	max. 6%, 1,5 km	1,52 min	11 pri 1100 min ⁻¹	68 km/h	88* km/h
3	Kindinger Berg A9	3,26 min	11 pri 1310 min ⁻¹	81 km/h	89 km/h

* = Hodnoty byli nameryeny pri pevne stanovených počátečných rýchlostiach.

CELKOVÝ VÝSLEDOK

km celkom:.....	469,8 km
l/100km:.....	27,5
km/h:.....	81,6