

## Ve zkratce

Magazin VerkehrsRundschau a jeho sesterský časopis „Trucker“ každoročně udělují ocenění Green Truck, Green Van a Green Light Truck nejekologičtějším užitkovým vozidlům.

Výsledky nezávislých testů vozidel se promítají do environmentálního hodnocení.

# Soutěž v oblasti ekologičnosti

**Tři výrobci přijali pozvání k účasti v testu ekologičnosti „Green Truck 2020“ pořádaném magazínem VerkehrsRundschau. Mercedes-Benz Actros 1851 se postavil nákladním vozidlům Scania R 540 a Volvo FH 500. Které z těchto nákladních vozidel bude nejekologičtější?**

Scania u tohoto testovacího vozidla dokonce odstranila střešní okno, čímž snížila jeho hmotnost o 15 kilogramů. Jedná se jen o jeden z příkladů radikálního zeštíhlení, které švédský výrobce provedl u modelu R 540 Highline vážícího 7,37 tuny a které je o to důležitější, že nákladní vo-

zidla Scania nejsou zrovna známa svou nízkou hmotností.

Totéž platí pro Mercedes-Benz Actros 1851, jenž byl po úpravách dokonce o 82 kilogramů lehčí než Scania. V tomto ohledu byla robustní hmotnost 7610 kilogramů modelu FH o to překvapivější.



Na druhém místě se svým unikátním systémem nahrazujícím klasická vnější zpětná zrcátka skončil: Mercedes-Benz Actros 1851 Stream-Space



Scania opět zvítězila v hodnocení „Green Truck“ – letos se svým modelem R 540 Highline

Přeci jen společnost Volvo opakovaně prokázala svou schopnost nakonfigurovat model FH tak, aby se vyznačoval bezkonkurenčně nízkou hmotností. Proč se tedy výrobce z Göteborgu rozhodl v případě tohoto modelu FH 500 I-Save „zkráslého“ o designové prvky laděné do modra udělat výjimku, zůstává záhadou.

### Hlavní je spotřeba, rychlost a hmotnost

Níže hmotnost je ostatně prvním krokem k dosažení dobrého umístění v každoročním testu ekologičnosti „Green Truck“ pořádaném magazínem VerkehrsRundschau.

Účastníci musí pod kapotou disponovat výkonem alespoň 500 koňských sil a musí mít kabinu s vysokou střešou ve stylu dálkového nákladního vozidla.

Do této výzvy se přihlásili tři výrobci. Rovné podmínky zajišťuje požadovaná montáž identických nových pneumatik (Michelin X-Line-Energy) u všech tří účastníků. Všechno ostatní, jako například volba převodového poměru zadní nápravy, záleží na výrobcích, kteří soustředí v tahání návěsu Fliegl s nákladem o hmotnosti 32 tun co nejehospodárnějším způsobem a přiměřenou průměrnou rychlostí na našem vlastním standardizovaném profesionálním testovacím okruhu s délkou 343 km.

Jako vždy bylo naše referenční vozidlo – Mercedes-Benz Actros 1845 s naloženým plachtovým návěsem od společnosti Schmitz Cargobull – k dispozici v různých testovacích dnech za účelem poskytnutí požadované srovnatelnosti.

I přes svobodnou volbu celkového převodového poměru se výrobci víceméně shodli, jelikož všichni tři vstoupili do soutěže „Green Truck 2020“ s nejdelším možným nastavením. Nejextrémnějším případem byl model FH, jehož motor při cestovní rychlosti 85 km/h pracoval jen na něco málo přes 1000 ot/min. Zásahu na tom, že Volvo i přesto dosáhlo nejvyšší průměrné rychlosti, je třeba přičíst paketu I-Save (předchozí model byl v době testování stále aktuální).

Jeho součástí je rovněž turbína Turbo Compound umístěná za turbodmyčadlem a otáčená zbytkovým teplem výfukových plynů.

**VR plus** Další informace o tomto tématu najdete v rámci #GreenTruck  
[www.verkehrsrundschau-plus.de/hashtag](http://www.verkehrsrundschau-plus.de/hashtag)



Karel Seřma / VerkehrsRundschau

**Se spotřebou paliva 26,79 l / 100 km na testovacím okruhu Volvo FH 500 I-Save výrazně zaostává za svým potenciálem**



Vytvořená energie působí přímo na klikový hřídel, což má za následek dalších 300 Nm točivého momentu ve srovnání se standardní verzí modelu

FH. Výsledná hodnota točivého momentu 2800 Nm, které je dosaženo již od 900 ot/min, znamená pro Volvo jasnou výhodu oproti jeho dvěma konkurentům. Tato konkurenční výhoda se projevila v praxi na testovacím okruhu tím, že byla zapotřebí pouze tři podřazení při stoupání do kopce.

**Točivý moment mezi 2500 a 2800 Nm**

Zejména Mercedes-Benz jich potřeboval mnohem více – celkem 16 podřazení. S největší pravděpodobností se jedná o důsledek nejnižšího točivého momen-

tu ze všech účastníků v podobě pouhých 2500 Nm při 1100 ot/min, což je také nejvyšší úroveň otáček. Výsledná rychlostní nevýhoda ve srovnání s rychlým vozidlem Volvo je však zanedbatelných 0,56 km/h (viz tabulka níže).

Vozidlo Scania se v hodnocení rychlosti umístilo mezi svými dvěma protivníky. S tímto výsledkem se výrobce nákladních vozidel ze Södertälje dokáže určitě smířit, jelikož model R 540 Highline je nesporným vítězem z hlediska hospodárnosti s průměrnou spotřebou paliva 25,14 l / 100 km. To odpovídá emisím CO<sub>2</sub> ve výši 798 g/km, díky čemuž se tento model Scania stal nejekologičtějším nákladním vozidlem v soutěži.

Ještě pár vět k vozidlu Volvo: Skutečnost, že model FH 500 I-Save zaostal z hlediska spotřeby za svými dvěma konkurenty, by neměla být přečeňována. V době testo-

vání mělo testovací vozidlo najeto pouze 12 000 kilometrů, což znamená, že bylo stále ještě ve fázi záběhu znamenající vyšší spotřebu paliva. Výrobce již prokázal, že zejména nedávno aktualizovaný model FH dosahuje lepších výsledků (viz VR 38/2020).

**Titul pro vozidlo Scania**

Model Scania R 540 Highline s nejlepším indexem hospodárnosti 1,171 – založeným na nízké spotřebě paliva ve spojení s dobrými výsledky v kategoriích průměrné rychlosti a pohotovostní hmotnosti – zvítězil v konečném zúčtování a zaslouženě získal ocenění „Green Truck 2020“.

Ve skutečnosti je to již počtvrté v řadě, kdy byla švédskému výrobcu udělena tato prestižní trofej. Takže o to větší gratulace od nás do Södertälje!

bj ■■■

Green Truck 2020						
Výrobce / model	Emisní norma	Spotřeba	Rychlost	Hmotnost	Hospodárnost*	CO <sub>2</sub> e
Scania R 540	Euro 6d	25,14	80,42	7370	1,171	798
MB Actros 1851	Euro 6d	25,75	80,17	7288	1,150	817
Volvo FH 500 I-Save	Euro 6d	26,79	80,73	7610	1,112	850

Údaje o spotřebě jsou uvedeny bez AdBlue, \* průměrná rychlost / (2 x spotřeba) + (0,25 x pohotovostní hmotnost); CO<sub>2</sub>e = ekvivalent CO<sub>2</sub>