

# Dwie nowości



Pod koniec ubiegłego roku mogliśmy sprawdzić jak jeździ się nowym Actrosem podczas prezentacji w okolicy Ulm. Obecnie ruszyła już produkcja seryjna nowego modelu i otrzymaliśmy do testu ciągnik z 450-cio konnym silnikiem Euro 5, do którego podczepiliśmy naczepę BERGERecotrail austriackiej firmy Berger Fahrzeugtechnik.

Wojciech Wieczorek (tekst i zdjęcia)

**O**d początku ciekawi byliśmy jak poradzi sobie nowa ciężarówka w nieprzyjaznym dla wszelkich samochodów środowisku naszych dróg. Silne mrozy i zimowe warunki uniemożliwiły nam obiektywne sprawdzenie zużycia paliwa.

Mogliśmy za to bliżej poznać nowego Actrosa od strony właści-

wości jezdnych oraz powierzchni „mieszkalnej”.

Żeby zająć miejsce za kierownicą należy wspiąć się dość wysoko. Odpowiednio rozmieszczone cztery stopnie i poręcze ułatwiają tę czynność. Kiedy jednak w ręce trzymamy na przykład torbę, czynność ta przestaje być prosta. Bagaż wygodnie jest włożyć przez skrzynkę z sze-

rokimi drzwiami, do której dostęp mamy również od środka kabiny.

**UWAŻAĆ** należy przy wysiadaniu. W większości samochodów mamy trzy stopnie, więc trzeba pamiętać o dodatkowym czwartym. Trudność stwarza też konieczność przesunięcia ręki w dół po poręczy. Nieco utrudnione

wsiadanie i wysiadanie to cena, jaką płacimy za płaską podłogę w kabinie.

Wnętrze rekompensuje natomiast wszystkie niedogodności związane z wsiadaniem. Zgodnie z nowoczesnymi trendami panującymi we wzornictwie przestrzeń do pracy oddzielona jest od wypoczynkowej. Tę zasadę opartą na badaniach psychologicznych, od dawna stosują architekci wnętrz mieszkalnych czy biurowych.

Kolorystyka wnętrza stwarza miłą atmosferę. Materiały tapicerskie są dobrej jakości, choć mieliśmy zastrzeżenia do jakości niektórych plastików. Wszystkie części doskonale spasowano i samochód robi wrażenie starannie wykonanego.

**PODZAS TESTÓW** mrozy dochodziły do dwudziestu stopni poniżej zera, dzięki czemu mieliśmy okazję sprawdzenia ogrzewania postojowego, które zapewnia komfortową temperaturę. Na pochwałę zasługuje pozornie drobny szczegół, który docenią kierowcy spędzający życie w kabinie ciężarówek - tylna ściana kabiny nie jest zimna.

Miejsce pracy kierowcy, w przeciwieństwie do przestrzeni przeznaczonej do wypoczynku, utrzymane jest w ciemnej tonacji. Przeważają ostre, proste płaszczyzny, a deska rozdzielcza skierowana jest w stronę kierowcy.

Kąt wygięcia panelu jest kompromisem między dostępnością przełączników a przestrzenią w kabinie. W Actrosie czwartej

Rozsuwany dach dostarcza firma Edscha. Do jego złożenia nie potrzeba dużej siły



generacji udało się to dobrze wyważyć i deska rozdzielcza w najmniejszym stopniu nie przeszkadza w przechodzeniu na prawą stronę kabiny.

**TO, CO** znajduje się przed oczami kierowcy ograniczono do minimum, tak jak w samochodzie osobowym - prędkościomierz, obrotomierz oraz wskaźniki poziomu paliwa. Reszta informacji dostępna jest na centralnie umieszczonym wyświetlaczu komputera pokładowego.

Kierowca sam decyduje o tym jakie dane chce przed sobą widzieć. Zadane nieistotne informacje nie zaprzatają jego uwagi. W chwili, kiedy występuje taka konieczność komputer informuje o ewentualnych usterkach.

Obsługa komputera pokładowego jest intuicyjna i logiczna. Do gustu przypadł nam Eco Support, dostępna w standardzie funkcja systemu Fleetboard, dzięki której kierowca może stale doskonalić swoje umiejętności.

**DO OBSŁUGI** najistotniejszych funkcji pojazdu i komputera pokładowego służą przyciski multifunkcyjnej kierownicy. Po lewej stronie umieszczono klawisze pozwalające poruszać się po menu komputera, natomiast po prawej znajdują się przyciski sterujące tempomatem. Pod kierownicą z prawej strony znajduje się manetka, która obsługuje funkcje zautomatyzowanej skrzyni biegów Powershift.

Na pochwałę zasługują wła-





Projektanci nowego Actrosa zadbali również o takie efektowne akcenty jak niklowane wykończenia



Zamontowany na dole z przodu doplerowski radar mierzy odległość od poprzedzających pojazdów

ściwości jezdne nowego Actrosa. Jeżdżąc po naszych drogach można przekonać się szybko o niedoskonałościach konstrukcji. Nowy Mercedes próbę ognia, czyli polskich dróg, pokonał nad wyraz dobrze.

Ciągarówka zachowuje stabilność w koleinach zarówno przy załadunkowym zestawie, jak i bez obciążenia, dotyczy to również jazdy samym ciągnikiem. Bez naczepy należy jednak w koleinach czasem korygować tor jazdy, aby utrzymać pojazd w ryzach.

**UKŁAD KIEROWNICZY** jest precyzyjny i pozwala na bezstresową jazdę nawet po najbardziej karłowatych odcinkach dawno zapomnianych przez drogowców. Samochód zachowuje się bardzo stabilnie na zakrętach oraz eskach, czyli dwóch ciasnych, następujących po sobie łukach.

Testowany przez nas ciągnik posiadał zawieszenie pneumatyczne obu osi. Komfort jazdy odpowiadał standardom wyznaczonym przez limuzyny z wysokiej półki cenowej. Dzięki temu wielogodzinna jazda nie była męcząca, nawet po bardzo złych drogach.

Samochód którym jeździliśmy



Wygodne w praktyce rozwiązanie, napinacze plandeki nie posiadają pasków

nagle hamowanie przed znajdującym się przy drodze drzewem. W takim przypadku instrukcja zaleca jego wyłączenie. System informujący o przekroczeniu linii również działa na lekko zatartych bądź pokrytych błotem pośniegowymi liniach.

**MERCEDES** potwierdził, że na gorszych drogach radzi sobie równie dobrze jak na autostradach. Nowoczesna ciężarówka zrobiła na nas pozytywne wrażenie, dodatkowo jadąc nowym Actrosem wzbudzaliśmy spore zainteresowanie wśród kierowców ciężarówek, a nawet przypadkowych przechodniów.

Do nowego Actrosa podczepiliśmy drugą nowość na naszym rynku, czyli naczepę kurtynową BERGERecotrail austriackiej firmy Berger Fahrzeugtechnik o masie własnej 4.680 kg. Marka nie jest szeroko znana na polskim rynku, choć po naszych drogach poruszają się naczepy tej marki sprowadzone z Zachodu jako pojazdy używane.

Historia produkcji własnych naczep związana jest z firmą transportową Johana Bergera, którą założył w latach 50. XX wieku. Zajmował się on transportem kamienia z Toskanii do Austrii i jego klienci płacili mu za każdą tonę przewiezionego kamienia. Żeby więcej przewieźć należy obniżyć masę pojazdu.

Z początku naczepy budowane były dla własnych potrzeb, z czasem firma zaczęła produkować pojazdy na sprzedaż zyskując grono klientów. Obecnie produkcja wynosi około tysiąca sztuk rocznie, a właścicielem firmy Gerhard Berger - osoba powszechnie znana miłośnikom sportów samochodowych. Trzeba w tym miejscu wyjaśnić, że firma ta nie ma nic wspólnego z rosyjskim przedsiębiorcą, który produkował w Polsce naczepy i nazywał je Berger.

**OD NIEDAWNA** naczepy Berger Fahrzeugtechnik dostępne są na naszym rynku, choć polscy przewoźnicy ostrożnie podchodzą do wszelkiego rodzaju nowości, zwłaszcza jeśli w grę wchodzi produkt aż tak lekki, gdyż waga testowanej naczepy z podnoszonym dachem i alufelgami wynosiła 4.680 kg.

Ponieważ budowa pojazdu jest zawsze kompromisem rodzi się pytanie, czy niski ciężar nie odbije się na wytrzymałości oraz właściwościach jezdnych co związane jest ze sztywnością konstrukcji. Już na pierwszy rzut oka naczepa zwraca uwagę swoją ażurową konstrukcją.

Podłużnice ramy wykonanej



z wysokogatunkowej stali S700 zostały powycinane. To rozwiązanie jest proste i znane od dawna, popularne szczególnie w Stanach Zjednoczonych. W przypadku Bergera nowością jest kształt wycięć. Nie są one okrągłe, jak to najczęściej ma miejsce, a mają formę trójkąta Reuleaux, który firma wykorzystwała również w celach marketingowych jako logo produktu.

Na obniżenie masy większe znaczenie ma grubość ramy, która budziła zarówno w nas jak i wśród zaprzyjaźnionych przewoźników oglądających naczepę



W podłużnicach znajduje się siedemnaście par, chowanych w profilu, uchwyty do mocowania pasów

zdziwienie. Użyte w niej dwuteowniki są węższe w przybliżeniu o połowę od znanych nam naczep!

Nasze wątpliwości wzbudziły kątowniki, do których przymocowano nadkola. Są to elementy które często się łamią.

Marek Barycza z firmy 4MB, diler BERGERecotrail na polskim rynku przekonuje jednak, że nadkola były w podobny sposób montowane w naczepie Berger Light produkowanych od ponad 10 lat i nie zanotowano tego typu usterek.

Ciekawe są przetłoczenia



Aby zmniejszyć wagę rama została powycinana. Otwory w kształcie trójkąta Reuleaux stanowią również logo produktu

podłużnic będących bokami kratownicy podłogi. Również w nich zastosowano stosunkowo niewielką grubość materiału, przy czym odpowiednia sztywność osiągnięta została przez zagięcie materiału.

**POZYTYWNE** oceniliśmy punkty mocowania pasów do zabezpieczenia ładunku umieszczone na wspomnianych profilach. Owalne otwory rozmieszczone są co 187 mm. Poza tym umieszczono w nich również 17 par uszu do zapinania pasów, które chowają się w podłodze.

Testowana przez nas naczepa posiadała podzespoły sprawdzonych firm. Rozsuwany dach Edscha, elektrykę Hella oraz osie SAF bez półresorów. Wykonanie naczepy jest bardzo staranne. Drzwi otwiera się lekko, a klamki rygli produkowane przez Bergera nie wymagają zwalniania kciukiem blokady, co przypadło nam do gustu.

pozytywnie oceniliśmy też zapięcia plandeki bez pasków. To

rozwiązanie jest wygodniejsze w codziennej pracy. Samą plandekę naciąga się z tyłu przekładnią do której producent zastosował osobną korbkę.

Wyciągana korbka budzi w nas obawę, że czasem w pośpiechu można zapomnieć jej na załadunku. Przód plandeki posiada bardzo proste zapięcie na prowadzenie pojazdu.

Aby sprawdzić właściwości naczepy konieczne było załadowanie jej odpowiednim ciężarem. Przy 27 tonach kostki brukowej cały zestaw ważył równo 40 ton. Jadąc krętymi wyboistymi drogami potwierdziliśmy dobre właściwości jezdne naczepy, która przy równomiernie rozmieszczonym ładunku nie wyginała się bardziej niż cięższe i masywniejsze konkurentki.

**PO WYPIĘCIU** ciągnika naczepa wygięła się, jednak unosząc wcześniej kilka centymetrów tył ciągnika na poduszkach nie było problemów z powtórny wycięciem. Po wycięciu

naczepa nieco wygięła się na całej długości, co świadczy o równomiernym przenoszeniu obciążeń przez konstrukcję.

Jadąc bez ładunku naczepy prawie nie czuć. Jej właściwości jezdne zarówno z pełnym obciążeniem, jak i bez towaru oceniliśmy wysoko. Sposób w jaki konstrukcja pracuje, nie ma wpływu na prowadzenie pojazdu.

Austriacka naczepa z pewnością jest warta uwagi szczególnie dla przewoźników, którzy potrzebują przewieźć więcej, wtedy jej wyższa od konkurencji cena ma ekonomiczne uzasadnienie. □



Niska waga naczepy pozwala załadować niemal 2 tony więcej ładunku w porównaniu z większością ciężarówek