

Polski **Traker**

Cena 10 zł w tym 5% VAT

Nr indeksu 324647 ISSN 1508-7638



**Nowy  
OM 471**



**Eksportowa  
salonka**



**Test  
3-latkka**

JAZDA TESTOWA

S T R A L I S

460

IVECO

**23,9**  
l/100 km

**supertest**



R 450



# Klienci **tes**

## **Pakiet ekonomicznego wyposażenia skompletowany – Scania rozpoczyna kampanię oszczędzania paliwa.**

**S**ystemy takie jak np. SDS ułatwiają ekonomiczne prowadzenie samochodu ciężarowego Scania wdrożyła, jako jeden z pierwszych producentów. Ważnym krokiem w kierunku podwyższania efektywności wykorzystania paliwa był także tempomat współpracujący z GPS dostosowujący parametry napędu do ukształtowania drogi, ale dla pełnego wykorzystania potencjału rozpedzonego pojazdu potrzebny był m.in. skuteczny system Eco-Roll. Możliwość toczenia się na luzie i przewidujący tempomat to potężny oręż w walce ze zużyciem paliwa. Scania udoskonaliła swojego Opticruise,

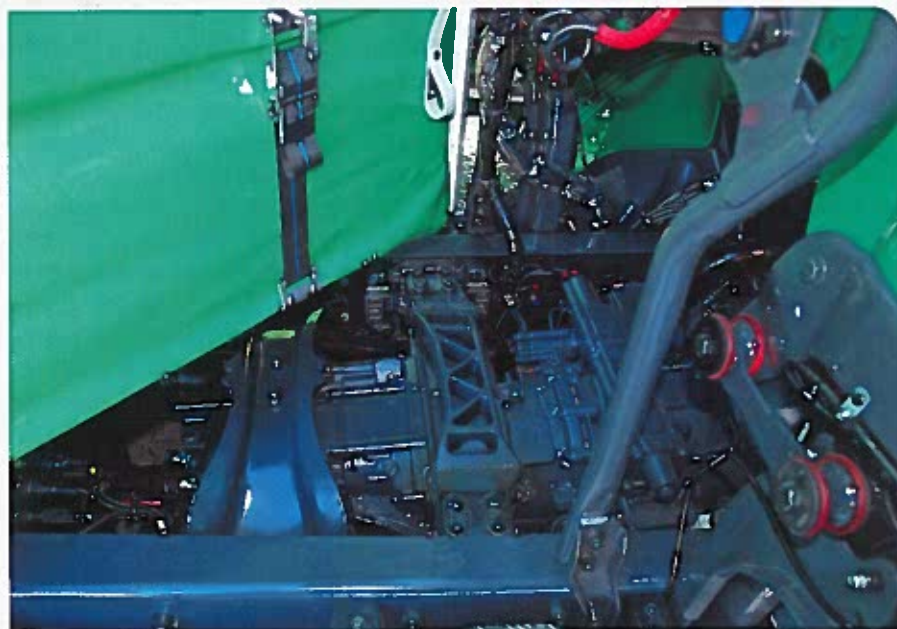
wzbogacając funkcje sterowania o Eco-Roll, który obecnie aktywuje się także w trybie ręcznego sterowania przekładnią nawet bez tempomatu. To spory postęp jakkolwiek scaniowski Eco-Roll raczej nie wykorzystuje każdej nadarzającej się okazji do darmowego napędzania pojazdu. „Chętniej” rozłącza napęd przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia niż na spadku drogi. W strategii pracy zautomatyzowanej przekładni zauważalna jest tendencja ograniczania ilości zmian biegów oraz wyraźne obniżenie dolnej granicy prędkości obrotowej. Automat wykonywany charakterystykę silnika dysponującego maksymalnym momentem obrotowym od ok. 1000 obr./min. Na bazie tej charakterystyki oraz informacji zapisanych na mapie GPS optymalizowana jest strategia zmiany biegów oraz prędkości w celu uzyskania możliwie jak najniż-

szego zużycia paliwa. Przewidujący tempomat działa już od 50 km/h, natomiast przy niższych prędkościach lub na drogach nieobjętych elektronicznymi mapami Scania oferuje m.in. adaptacyjny tempomat. Cały arsenal modyfikacji i nowych rozwiązań (m.in. Active Prediction, Eco-Roll, Scania Opticruise, Scania Driver Support) został wyszczególniony m.in. na bocznych ścianach naczip zestawów promujących kampanię „Zawsze na czele” (fot.). Niebagatelną, jeśli nie najważniejszą rolę w kształtowaniu świadomości kierowców odgrywa tzw. coaching stanowiący niejako integralną część szkolenia prowadzonego przez Szkołę Jazdy Scania. Kontrolując postępy podopiecznych za pomocą m.in. modułu FMS rejestrującego i przekazującego m.in. parametry, oraz ocenę stylu jazdy trenerzy udzielają wskazówek w celu osiągnięcia założo-





# tuja



Opticruise z nowym retarderem o podwyższonej wydajności.

Scania R450 Euro-6 Streamline w zestawie do przewozów międzynarodowych. Ciągnik dysponuje najmocniejszą odmianą silnika DC13 147 o mocy 450 KM i momencie obrotowym 2350 Nm. Most napędowy został wyposażony w przekładnię główną o przełożeniu 2,59:1 (opony 315/70 R 22,5).

nych celów. Bywa, że trener proszony jest o weryfikację średniego zużycia paliwa na konkretnej trasie frachtu, aby osobiście zbadać możliwości optymalizacji. Szkoleniowcy Szkoły Jazdy Scania dysponują dużym doświadczeniem zarówno z zakresu techniki transportowej, jak również ewolucji układów napędowych. Sami na bieżącą muszą poddawać się szkoleniom, gdyż technika idzie do przodu dostarczając nowych środków podnoszenia efektywności transportu.



Jazda z trenerem doskonale obecnym w tajnikach działania napędu, to opłacalna inwestycja, której gwarancją jest zmniejszenie zużycia paliwa i AdBlue, a także wydłużona żywotność układu hamulcowego, opon itd. Rzeczowa sugestia bywa kluczem do korzystania z urządzeń pomagających oszczędzać. Przygotowanie merytoryczne trenera jest równie ważne, jak jego umiejętność nawiązywania kontaktu ze szkolonym.

Scanie promowane, jako wyjątkowo oszczędne napędzane są silnikami spełniającymi Euro-6 bez recyrkulacji spalin (bez EGR). Efektywność spalania niezamoczonego powracającymi spalinami jest faktem, podobnie jak zwiększone zapotrzebowanie na AdBlue wykorzystywane do redukcji azotków. Poziom zużycia paliwa w dużym stopniu zależy od doboru przełożenia przekładni głównej oraz pozostałych elementów podwozia i nadwozia do specyfiki wykonywanego transportu.

*Tekst, fot. Dariusz Drukala*