



Dalekobieżna przyszłość

Pod presją dużych oczekiwań nowy Mercedes Actros musi dowieść w pierwszych testach, że jest godny tytułu „TRUCK OF THE YEAR 2012”. Jako jedni z pierwszych w Polsce sprawdziliśmy nowego Actrosa.

Do Actrosa z kabiną BigSpace podczepiono naczepę firmy Fliegl z 20-tonowym ładunkiem kostki brukowej. Warto zaznaczyć, że naczepa użyta do testów posiadała najnowsze certyfikaty dotyczące zabezpieczenia ładunku – XL Code i wzmocnioną podłogę o nacisku 7,9 t, tak by przy załadunku i rozładunku można było wjechać na nią wózkiem widłowym.

W trasę ruszyliśmy z podwrocławskich Siechnic (siedziba firmy Lux-Truck, importera naczep Fliegl), do zjazdu autostrady A4 na Legnicę i z powrotem. Pojazd w jeździe mieszanej przejechał 159,8 km, spalając średnio 31,9 l/100 km.

Cztery stopnie do przyszłości

Wejście do „przyszłości transportu dalekobieżnego” prowadziło przez cztery stopnie. Pierwszy kontakt z nowym Actrosem wywołał pozytywny szok. Wszystko zostało na nowo zaprojektowane. Nic nie zostało przejęte od poprzedników. Pierwszy plus: natychmiast po wejściu do pojazdu można poczuć się jak w domu.

Wygodny fotel kierowcy daje się idealnie ustawić, nowa wielofunkcyjna drewniano-skórzana kierownica z wbudowanymi przyciskami bardzo dobrze leży w rękach. Po naciśnięciu przycisku START maszyna budzi się do życia. Donośnym, ale dobrze tłumionym warkotem,



To już nie jest ten Mercedes, którego znamy. Szersze podwozie z napędem na tylną oś na nowo definiuje jazdę Actrosa

nowoczesny sześciocylindrowy rzędowy silnik, spełniający normę Euro 5, obwieszcza swoją gotowość do pracy.

„Początek nowej ery jazdy samochodami ciężarowymi” – to przynajmniej od kilku miesięcy obiecuje Mercedes reklamując swój flagowy pojazd. Na nowo zaprojektowanej, czterokątnej desce rozdzielczej, widnieje duży, wielofunkcyjny wyświetlacz. Z początku liczne informacje wydają się nie do odczytania. Od razu w oczy rzuca się kluczowy wskaźnik biegów. Nowa skrzynia Powershift zostaje uruchomiona przez pierścień w dźwigni znajdującej się po prawej stronie kolumny kierownicy. Równoległe mogą nią być obsługiwane także hamulec silnikowy i retarder. Kompaktowy włącznik po prawej stronie to już historia, tak samo jak manualna skrzynia biegów.

Pierwsze zaskoczenie

Jak tylko dwunastobiegowa skrzynia zostaje ustawiona na „D”, Actros lekko hamuje. Po naciśnięciu na pedał gazu pojazd spontanicznie i niemal bez chwili zastanowienia rusza. Zaczynając mocno pracę na pierwszym biegu 12,8 l silnik napędza maszynę. Fascynująca jest przy tym zmiana biegów: z szybkim kłapieniem natychmiast zostaje wrzucony następny bieg. Tak zwane „myślenie” w przypadku tej przekładni jest minimalne. Szybko przesuwnięcia się po kolejnych biegach ciężarówka zadziwiająco sprawnie dociera do przelotowego tempa jazdy.

Podwozie czaruje

Obciążony Actros szybko i pewnie sunie po wyznaczonym torze. Bez potrzeby jakiegokolwiek korekty, nawet podczas pokonywania zakrętów. To już nie jest ten Mercedes, którego znamy. Szersze podwozie z napędem na tylną oś na nowo definiuje jazdę Actrosa. Przy tym komfort jest ogromny: do zawieszonych w czterech punktach kabiny BigSpace docierają teraz tylko krótkie drgania nierówności drogi.

Projektanci podwozia wiele zrobili, by „odzwyczaić” Actrosa od drżenia czy bicia kierownicy podczas jazdy na nierównej drodze. Na prostym odcinku autostrady 450-konny silnik zmierza do celu ospale mieszcząc się w niskich zakresach obrotów zielonego pola. Jazda zdaje się monotonna i nudna, ale i niepozbawiona komfortu. O stałe tempo jazdy na autostradzie dba aktywny tempomat z regulacją odstępu od poprzedzającego pojazdu. Nam szczególnie przypadło do gustu sterowanie tempomatem, które odbywa się za naciśnięciem kciuka na zintegrowane przyciski znajdujące się w prawym ramieniu kierownicy – genialne. Zadane na autostradzie tempo to 86 km/h. Podczas jazdy nie ma też mowy o jakimkolwiek zjechaniu na bok, bo asystent pasa informuje o tym fakcie donośnym „buczeniem”. Kierowca zdaje się więc być sprowadzony do funkcji strażnika dla przemieszczającego się wraz z ładunkiem pojazdu.

„Strażnik” Actrosa

O komfortowym miejscu pracy dla tego „strażnika” Daimler myślał wyjątkowo ciepło. Przygotowano 6 różnych wariantów kabiny, dwa z nich w wąskiej 2,3 m szerokości. Mercedes chce spełnić wszystkie wymagania stawiane ciężkim pojazdom ciężarowym. ClassicSpace, StreamSpace, BigSpace i GigaSpace – to nazwy dla różnych wersji wysokości. Dla wszystkich wspólne jest kompletne wyposażenie: nowy kokpit, nowe fotele, nowe leżanki, nowe schowki i wiele małych dodatków.

Podział kabiny na trzy części (obszar do jazdy, pracy i obszar mieszkalny/sypialny) jest podkreślony przez różne kolory materiałów wyposażenia. Liczba półek i schowków, do tego lodówka na stojące butelki w większych wersjach kabiny oferuje przestrzeń dla wszystkiego podczas dalekiej jazdy. Z wyraźnie większą ofertą schowków w obszarze mieszkalnym i obszarze pracy można lepiej żyć.

Duży klubowy fotel po stronie pasażera nadaje się w pełni do relaksu. Rozkładany stolik



Wygodny fotel kierowcy daje się idealnie ustawić, nowa wielofunkcyjna drewniano-skórzana kierownica z wbudowanymi przyciskami bardzo dobrze leży w rękach



Naczepa Fliegl posiada wzmocnione kłonicie - na zdjęciu Herbert Gosebrink



W dachu naczepy zamontowano okap, uniemożliwiający zalewanie ładunku



Do zestawu podczepiono naczepę firmy Fliegl z 20-tonowym ładunkiem kostki brukowej

do pracy i jedzenia, wygodne, duże łóżka i liczne sensowne detale świadczą o praktycznym podejściu dla poprawienia komfortu kierowcy.

Seryjny Fleetboard

Jako bezpłatny dodatek dla wszystkich nowych modeli Actrosa Mercedes wbudowuje teraz kompletny hardware Fleetboard. Za darmo przez pierwsze 4 miesiące dostępny jest software, później trzeba w zależności od programu dodatkowo dopłacić.

Dzięki temu klient Actrosa ma do dyspozycji w pełni dopracowany system zarządzania taborem i pojazdem. Mercedes obiecuje 5-15 proc. oszczędności paliwa przy optymalnie używanym Fleetboardzie. Jeśli nie przejmujemy się nie od początku widoczną logiką oceny kierowcy, będzie to znaczna suma zmiennych kosztów, jakie można zaoszczędzić. Infotainment dla kierowcy oferuje prawdziwie życzliwie oceniający program Fleetboard-Eco-Support, który obok komunikatów o stopniu procentowym prawidłowej obsługi hamulców, gazu, retardera czy napędu silnikowego, podaje także wskazówki dla oszczędnej jazdy. Nie od razu można się w tym połapać, gdyż system na starcie zaczyna od 100 procent dobrego zachowania – można więc być tylko gorszym.

Ale skupmy się na dalszej jeździe

Wraz z równomiernym wzrostem mocy przy momencie obrotowym 1000-1400 obr./min, silnik Common-Rail harmonijnie współpra-

cuje z długim przełożeniem osi tylnej. Seryjne przełożenie tylnej osi to $i = 2,61$. Przez to poziom liczby obrotów przy jeździe na autostradzie spada o około 150 obr.

Godny uwagi jest poziom hałasu. Zarówno z zewnątrz, jak i od strony silnika spod równej podłogi kabiny dochodzą co najwyżej ciche dźwięki podobne do tych w autobusie.

Na razie silnik rzędowy 12,9 l odpowiada na rynkowe zapotrzebowanie w najbardziej popularnym przedziale mocy: od 420 do 510 KM. Może to zabrzmieć banalnie, ale to się sprawdza.



Zamontowana narożna „sofa” pozwala na wygodny wypoczynek kierowcy

Actrosem kieruje się tak prosto, jak samochodem osobowym i to tym z górnej półki. Do tego przyczynia się także ergonomia w miejscu pracy. Przełączniki leżą w zasięgu wzroku, o modny design oprzyrządowania można by się było kłócić, ale robi dobrą robotę. Kierownicę można idealnie dopasować – także podczas jazdy – poprzez pedał, który pomysłowo ulokowano w przestrzeni po sprzęgłe.

Skrzynia Powershift swobodnie wyprzedzi każdego kierowcę przełączającego biegi ręcznie. Logistyka przełączania biegów jest spójna. Manualne zabiegi wyboru biegu, jeśli tylko są konieczne, kierowca Actrosa załatwi poprzez naciśnięcie bądź pociągnięcie centralnej dźwigni na kierownicy. Podczas etapu jazdy wąskimi przejazdami przez miejscowości Actros znowu podkreśla swoją precyzję przy kierowaniu. Szybkie manewry na rondach są tak samo bezstresowe, jak precyzyjne kierowanie po wąskich uliczkach.

W bezpośrednim porównaniu dynamiki jazdy z poprzednikiem, nowy Actros, zgodnie z oczekiwaniami, ustawia poprzeczkę wyżej. Actros udowadnia na koniec swoją wyższość bezbłędnym zachowaniem podczas hamowania. Nowy, zintegrowany retarder przejmuje większość pracy przy hamowaniu. Hamulce tarczowe nie rozgrzewają się tak, jak u poprzednika, w efekcie są bardziej wydajne i bezpieczne. To duża oszczędność.

Rzadko nowy model pojazdu ciężarowego od razu jest tak spójny, rzadko liczba punktów do poprawienia jest tak niska, jak w nowym Actrosie.

Zbigniew Witamborski