



Králem silnic na zkoušku. Jaké to je za volantem kamionu

DOPORUČUJEME 23. prosince 2009

Tahač Scania R 400 váží 7 500 kilo, totéž prázdný návěs a naložit můžete dalších 24 tun. Souprava tak celkově váží bezmála čtyřicet tun. Ujeli jsme s ní stovku kilometrů, abychom vyzkoušeli, jaké to je za volantem kamionu na českých okreskách a dálnicích.

Před takovým kolosem nelze nemít respekt. Vždyť jen do kabiny se musím šplhat po třech stupačkách jako po žebříku. Se sykotem přiklápím do klína volant, který není naplocho jako ve starých nákladáčích, ale má celkem normální sklon. Stejně jako sedačka se dá nastavit do tolika poloh, že bez problémů nacházím tu svoji.



Sedím dva metry nad silnicí a pod neustále se pohupující, vzduchem odpruženou sedačkou cítím vibrace třináctilitrového motoru. Šlapu na plyn a nic se neděje. Na to, abych rozpohyboval váhu 39 tun naloženého kamionu, je třeba sešlápnout pedál pořádně. Se směsí strachu a vzrušení vyjíždím a v obřích zrcátkách sleduju, jak se za mnou rovná dlouhatánská, více než třináctimetrová masa návěsu. Nebude žádná legrace s tímhle jet po úzkých okreskách! A taky zjišťuju, že nastavení sedačky se mi moc nepovedlo. Kamion se na nerovnostech vždy zhoupne tak, že mi volant otlouká kolena...

Oči vpředu i vzadu

Nejsilnější dojem z asi stokilometrové jízdy po okreskách i po dálnici se dá popsat slovy: jsem dlouhý, těžký, pomalý, mám jedno oko přilepené na silnici a druhé na zpětném zrcátku a v jednom kuse přemýšlím, kam se vejdu a kam už ne. Neustále musím hlídat, co dělá návěs, jehož zadek se v zatáčkách valí po cestě tak o metr blíž krajnici než kabina se mnou.

A to nemluvím o pravouhlých zatáčkách, kdy se návěs láme až skoro o devadesát stupňů, což znamená, že je nutné si hodně najíždět a tudíž čekat, až bude cesta volná i v protisměru. A taky neustále pečlivě "čist" silnici, protože zatáčky, stoupání, klesání, další auta. Všechno je v kamionu úplně jiné než v osobáku.

Musím přemýšlet nad tím, jestli tahle zatáčka vynáší a podle toho přibrzdit, jestli mi tyhle koleje nerozhoupou návěs, jestli se vejdu vedle toho autobusu; dávat pozor na větve stromů, propadlé krajnice a taky nečekaně brzdící zmatkáře v osobácích. Než svůj kolos zastavím, trvá to několikánásobně déle. A nemluvě o tom, že by se mi při prudkém brzdění mohl uvolnit náklad. Třeba takové ocelové trubky můžou pak prorazit přes návěs až do kabiny.

Když zastavuju před spadlými závorami, nepřemýšlím nad tím, že "zadek" už stojí v křižovatce, takže blokuju vjezd ostatním; "učitelka" Majka mi to hned připomíná. Stejně jako další věci: dávej pozor na krajnici, návěsem už lížeš pangejt, případně betonové zábrany zúžené vozovky. Tady si nadjíždíš zbytečně moc, jsi úplně v protisměru, tady zase málo. Kontroluj si mosty, jestli nejsou nízký, máme čtyři metry! A dává mi spoustu užitečných rad, které získá řidič až v praxi.

"Dost věcí mi nikdo předem neřekl, musela jsem na to přijít sama," vypráví. "Když jedeš s prázdným návěsem nebo lehkým nákladem, zvedne se ti automaticky přední náprava, pokud je tímhle systémem návěs vybaven. A musíš si více najíždět, poněvadž se ti souprava více svírá. Na spoustu kruhových objezdů se pak stěží vejdeš a nápravu si musíš spustit dolů. Nebo když jedeš a na krajnici stojí osobák, je lepší přejet do levého pruhu a objet ho. Nevíš, jestli třeba nemění kolo, a vzduchový vír by ho mohl shodit z heveru, to už se stalo mockrát," instruuje mě Majka Horneková.

A prozradí mi, že šofér kamionu jede vlastně pořád economy run. Tedy soutěž o co nejnižší spotřebu. Šéfové totiž vyžadují, pod hrozbou pokut, aby projeli co nejméně nafty. Takže to chce co nejvíc využívat obrovské kinetické energie rozjetého kolosu. Pod

kopcem to rozjet co nejvíc, v klesání používat co nejčastěji retardér čili hydraulickou brzdu v převodovce a motorovou výfukovou brzdu. Hlavní vzduchové brzdy mám používat co nejméně, protože tím výrazně šetřím obložení. Občas je někteří začátečníci rozžhaví doběla nebo dokonce "utaví".



Marie Horneková, řidička kamionu



Aleš Biskup, školitel řidičů Scania

Kromě technických znalostí o autě, které řídí, potřebují "kamioňáci" i spousty informací o aktuální situaci na cestách, mýtném, o tom, kam a kdy můžou jet, a kdy platí omezení... Právě proto nedávno vznikl i specializovaný internetový portál www.proridice.eu, kde spousta takových údajů najdou na jednom místě.

Trenér úsporné jízdy

Brždění je, samozřejmě kromě volantu, vlastně to jediné, co mě zaměstnává. Na řazení se naštěstí nemusím soustředit - Scania má plně automatický systém Opticruise, který se ovládá otočným prstýnkem na páčce pod volantem. "Auto má senzory zatížení i náklonu, automatika tak sama vybere, na jaký stupeň se bude rozjíždět. U naloženého do kopce to bude jednička, z kopečka nebo u prázdného zase dvojka. Když to jde, řadí automat i ob kvalt nebo ob dva, takže vynechává "půlky", jak se kdysi říkalo. Čím rychlejší je rozjezd, tím nižší je spotřeba," říká školitel řidičů kamionů Scania Aleš Biskup.

Pro jízdu do kopce se pak používá takzvaný Power mode, který řadí až ve vyšších otáčkách, aby měl motor vyšší výkon. "V normálním režimu řadí kolem 1400 otáček, v power módu asi 1600 až 1700 otáček," popisuje Biskup.

Komu nevóní automat, může kdykoliv zařadit rychlost "manuálně" – potlačením páčky k volantu (nahoru) nebo od něj (dolů). A ještě je tady manévrovací mód pro případ, kdy je třeba pomaličku nacouvat k rampě. Popojždění je mnohem přesnější kvůli citlivější reakci na plyn.



Já ale nechávám pracovat automat a fascinovaně vnímám, jak tam "kvalty" padají jeden za druhým. Celkem jich je dvanáct. Poznám to jen podle sluchu a čísla na displeji vedle tachometru, jinak je řazení neznatelné. I když jsem na automatické převodovky zvyklý, tahle řadí skutečně extrémně jemně.

Ovšem zpět k brzdám. Vždy, když potřebuju zpomalit, musím s předstihem zapínat pohybem páčky takzvaný retardér (je prakticky na stejném místě jako stěrače u osobáků). Je to přídavná hydraulická brzda, která se kvůli bezpečnosti používá při sjíždění kopců. Retardér je chlazený vodou z motoru. Když se začne zahřívát a voda má přes 95 stupňů, přestane fungovat a sám se odbrzdí.

"Retardér brzdí hřidel v převodovce a tudíž hnací nápravu tahače, takže nemá vliv na motor. Šetří brzdové destičky i kotouče, ty se tak při jízdě z kopce nezahřívají a pořád jsou plně připraveny k brždění," vysvětlil mi předem Aleš Biskup. V poslední páté poloze páčky retardéru se zapíná i klasická motorová brzda, která zavře přívod nafty a výfuk. Měla by se používat v rozmezí 1800 až 2300 otáček, aby měla správný účinek.

"Jsou kamiony, které retardér nemají a jejich řidiči používají jen provozní brzdy a tu motorovou. Jenže ji zapínají někde v rozmezí 1300-1500 otáček, což jsou běžné provozní otáčky, v nichž motorová brzda nemá žádnou účinnost. Pak to z kopců drželi jen brzdami, které se tak zahřívaly, že se třeba tavila víčka na matkách kol. Už jsem viděl i brzdy, z nichž ukapávalo čidlo ABS," varuje mě drastickými příklady školitel řidičů.

Scania R 400 Highline v číslech

motor

řadový šestiválec, obsah 13 litrů

max. výkon

294 kW (400 koní) při 1900 ot./min.

max. kroutící moment

2 100 Nm v rozmezí 1 000 - 1 300 ot./min.

rozměry soupravy s návěsem (d x š x v v mm)	16 000 x 2 500 x 4 000
váha tahače/ váha prázdného návěsu	7 500 / 7 500 kg
max. váha nákladu	24 000 kg
cena tahače od	1,9 milionu Kč

Retardér se dá i nastavit do režimu, že brzdí vždy, když se sešlápnete provozní brzdu, ale jen na 70 procent. Já ho používám manuálně a podle Majčiných instrukcí při každém brždění, zpočátku s tím mám ale problém. Setrvačnost je totiž ohromná a účinek retardéru je znát až za chvíli. Takže vždycky propadnu panice, že kamion nebrzdí, a začnu šlapat na normální pedál. Pak zpomalím až moc a musím se zase rozjízdit, což jde pomalu. Chvilí pak trvá, než se 39 tun rozpohybuje, což se ovšem nelíbí "trenérovi úsporné jízdy". To není Majka, ale samotná scania. Tahle mašina má takovou chytrou věcíčku - pomocí senzorů na ovládacích prvcích auta vyhodnocuje všechno, co řidič dělá s brzdami a plynem, a odměňuje jeho chování hvězdičkami. Maximálních pět se mi na displeji rozsvítí opravdu jen někdy.

Na dálnici vládne elektronika

Jízda po okreskách není žádná legrace. Sotva se mi podaří rozjet kolos na nějakých osmdesát kilometrů v hodině, jedu skoro pořád rovně. Přichází táhlý kopec dolů a kamion začíná zrychlovat. Konečně mám pocit, že to jede! Jenže až moc. Přestože je rychlost elektronicky omezená na 89 kilometrů v hodině, z kopce to nefunguje. A když pojedu rychleji než devadesátkou déle než minutu, bude průšvih. Zapíše se to do čipové karty, která nahrazuje kdysi používané "kolečko" tachografu. A pak se bude "vyšetřovat", kdo a proč...

Radši tedy ubírám a spoléhám na další elektronické pomocníky scanie - adaptivní tempomat, jehož funkce je kombinovaná s už zmíněným retardérem. Nastavuji rychlost 83 km a retardér na 86, při téhle rychlosti už začne přibrzďovat. A vzdálenost, kterou bude radar sám hlídat a nepustí mě k autu přede mnou. No, opravdu to funguje! Jenže jet takhle třeba 600 kilometrů, asi se fakt začnu nudit.



Jenže si nemůžu dovolit nebýt ve střehu ani chvíli, přece jen, elektronika není všemocná. Ale teď dokážu pochopit, i když to samozřejmě neschvaluju, že někteří šoféři při takové jízdě po očku sledují oblíbený film na DVD. Naštěstí je jich menšina. Počet nehod kamionů vypadá hrozivě, ale jen do chvíle, než je přepočítáte na počet ujetých kilometrů.

Kamion - brzda provozu?

Vracíme se zpátky do pražského sídla Scanie, tentokrát přes obce Loděnice a Rudná. Užívám si tu ještě "radostí" kamioňáckého života. Zúžená silnice u přechodů pro chodce, kam se taktak vejdu, dva tlachající cyklisté vedle sebe, které tím pádem nemám šanci předjet, linkový autobus, který na zastávce vždy zůstane stát se zadkem vystrčeným do vozovky a kvůli hustému provozu v protisměru ho nemůžu objet. Opravdu, žádná legrace. K šoférům kamionů bychom měli mít spíše úctu, jejich práce vyžaduje mnohem víc umu a předvídativosti než naše projížďky malými osobáčky.

CO KUS, TO ORIGINAL

Každý kamion je skládačka. Pokud kupujete nový tahač, nepočítejte s tím, že přijдете do prodejního centra Scanie a vyberete si "skladový" vůz. Takové totiž téměř neexistují. Vše se objednává podle individuálních požadavků zákazníka. Záleží na tom, jestli auto bude jezdit po městě nebo na dálkových trasách, jaký náklad bude vozit. To všechno se zadává do počítače, který pak vybere nejlepší typ tahače, motoru i jeho předpokládanou spotřebu.

Řada kabin R, s níž jsme jezdili, je vrcholným a nejpohodlnějším

modelem Scanie. Podle výšky kabiny se dělí na nízké, normální, Highline a Topline. Liší se i výbavou, v té nejlepší konfiguraci může mít tahač zabudovaný třeba i kávovar a mikrovlnnou troubu. Standardem jsou dvě lůžka, to vrchní je sklopné, spodní rozšířené.

Všechny motory Scanie plní ekologickou normu Euro V, a dokáží to, narozdíl od konkurence, bez přídavku aditiva AdBlue (močovina), které likviduje škodlivé oxidy dusíku. Náklady na provoz jsou proto nižší.

Scania vyrábí řadové šestiválce s obsahem 13 litrů a výkonem 400, 440 a 480 koní (objevuje se v názvu auta jako R 400 atd.), a také 16litrové osmiválce do V s výkony 500, 560 a 620 koní.

Co se týče spotřeby, u "naší" R 400 se pohybuje od 24 do 30 litrů nafty na 100 kilometrů podle nákladu a délky trasy.

Rozhovor s řidičkou kamionu

[Vrať se za plotnu, kam patříš, slýchala řidička kamionu](#)

[Od Nového roku zaplatí mýtné i malé nákladáky](#)

Autoři:

[Roman Švidrnoch](#)

MF DNES