

Nuevo Mercedes Actros 1845

Un nuevo Standard DE CALIDAD

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Más de 6.000 kilómetros en condiciones reales de trabajo. Todo un lujo para probar el nuevo Actros de Mercedes Benz en versión Euro V, unos motores que prometen un incremento palpable de la eficiencia. Además, la revolución interior de la cabina va a marcar, seguro, un nuevo Standard en cuanto a comodidad, información a bordo y ergonomía en el puesto de conducción.

En esta ocasión os traemos un contacto que no suele aparecer en las revistas especializadas, debido a la dificultad que entraña disponer de un vehículo durante tanto tiempo. Lo normal es que las marcas traigan un conjunto ya preparado para las pruebas que duran un día, y en esta ocasión hemos tenido la oportunidad de hacer al vehículo 6.655 Km. algo que hay que agradecer a Itarsa, concesionario que nos ha posibilitado la prueba. Con la particularidad de que Mercedes en todo momento nos ha dejado vía libre para hablar de cualquier tema sin ningún tipo de restricción incluso en consumos, lo que es de agradecer ya que hay

que decir que la prueba es de lo más real que se pueda realizar, pues es con el trabajo típico de un transportista en su día a día, con remolques "normales", sin deflectores laterales al uso de los vehículos de prueba. Toda una prueba para un coche con tan poco tiempo en el mercado, de la que, no obstante sale bastante bien parado.

Respondiendo a una concepción completamente nueva del vehículo en su conjunto,

El Retarder entra en funcionamiento con el freno motor y su respuesta es tan buena que apenas tienes que usar el de servicio

Mercedes Benz estrena motorizaciones en esta nueva generación Actros. El primer miembro de la nueva familia de motores es el grupo de seis cilindros Mercedes Benz OM 471, un motor de 12,8 litros, con una arquitectura de cuatro válvulas por cilindro, dos árboles de levas en cabeza y un sistema de inyección único

en el mundo con amplificación de presión y gestión completamente electrónica. Esta familia de motores se

ofrece, en un principio, en cuatro niveles de potencia, desde 420 a 510 CV, pasando por las ejecuciones intermedias de 450 y 480 CV. El par motor va de 2.100 a 2.500 Nm con una entrega de potencia suficiente desde las 1.000 rpm. Estos grupos se montan con éxito desde el año 2007 en vehículos industriales de la marca norteamericana del Grupo de empresas Freightliner.

Consumo contenido

El motor de esta unidad nos da 450CV con suavidad entre las 1000 y las 1200 R.P.M. y





contundencia entre las 1200 y las 1500, es raro que en un motor Euro V sea así, pero seguramente se deba a que el grupo es demasiado largo para economizar, y se mueve con mas soltura en la parte alta de la zona económica. En subida fuertes es mejor sacrificar la marcha 12 y atacar con una menos que nos dará una mejor media de subida y no nos penalizara apenas los consumos. La primera impresión que tenemos sobre el comportamiento del nuevo motor es que, ciertamente es más económico que la anterior gama, no se si llega al 6% de ahorro que declara la firma alemana, pero en general y afrontando todo tipo de situaciones climatológicas y de tráfico el resultado es francamente bueno, a nivel general.

no se si llega al 6% de ahorro que declara la firma alemana, pero en general y afrontando

todo tipo de situaciones climatológicas y de tráfico el resultado es francamente buen-

no, a nivel general.

Así, el consumo que nos ha salido ha sido bastante

La primera impresión que tenemos sobre el comportamiento del nuevo motor es que, ciertamente es más económico que la anterior gama, no se si llega al 6%



de ahorro que declara la firma alemana, pero en general y afrontando todo tipo de situaciones climatológicas y de tráfico el resultado es francamente bueno, a nivel general.

MERCEDES BENZ ACTROS

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Modelo:	1845 LS
Tipo de tracción:	4 X 2
Baumuster:	96340312E2B
Tipo de vehículo:	Tractor semi-remolque
Potencia motor:	330Kw (449cv)
D.E.E.:	3700 mm.
Peso total:	18.000 Kg.
adm. (M.M.A.)	
Euro V:	Tecnología SCR y AGR

EL SEMIRREMOLQUE

CHEREAU, LA REFERENCIA EN FRIO

En esta prueba hemos usado un semirremolque de uso diario, del carrocerero francés Chereau. Marca de referencia en semirremolques frigoríficos, con unos acabados y una tecnología de última generación. En su nueva etapa de expansión y consolidación en España, Chereau ha aumentado sus distribuidores oficiales así como la red de talleres oficiales por ejemplo Thermobus s.l. (Málaga) Thermoparts s.l. (Alzira), C.I.F. (Madrid) etc.. La marca francesa vendió el



año pasado 250 unidades en España y eso la coloca como una de las mejores situadas. Uno de los puntos en los que Chereau lidera el mercado son los furgones portacarne en sus diferentes modalidades

(tubo, birrail, deslizante) como el utilizado en la prueba, muy valorado por su rigidez y seguridad durante el trabajo. El peso junto con el Mercedes (equipado con 1300 litros de gasoil) y los tanques de gasoil del camión y del semi llenos, es de 19.100Kg, a consecuencia del gran refuerzo en techo para poder instalar el portacarne y la cantidad de gasoil que lleva la cabeza.

La unidad probada viene equipada con ABS y EBS, chasis Chereau y eje con elevación automática (el eje baja si excedemos el peso, si no se mantendrá elevado con el consiguiente ahorro de gasoil y de ruedas). Con este sistema nos olvidamos de subir el eje para recorridos en vacíos. De hecho el día del reportaje fotográfico el camión estaba cargado con unos 8.000 Kg y el eje estaba elevado, como se aprecia en las fotos. Nos llama la atención que en el display de la cabeza nos viene indicado cuando el eje del semirremolque está elevado. En un futuro no muy lejano y aprovechando las sinergias de marca Mercedes y Chereau colaborarán a nivel comercial.

bueno, teniendo en cuenta que hemos tenido días de mucho viento y lluvia, que lo aumentan considerablemente. Después de quince días el consumo ha sido de 2.021 litros, realizando 6.655 Km, lo que supone una media 30.36litros a los 100 (según el ordenador del camión 29.97l/100Km, por lo que apenas hay un desvío de 25 litros o 1,23%), usándolo con un conjunto que pesa en vacío con los depósitos llenos unos 19.000Kg y yendo con una carga media de unas 11-12TN. Hay que destacar como hemos dicho antes que el conjunto era de "calle", sin carenados en la cabeza y en el semirremolque, como podemos observar en otras pruebas. No hay mucha gente que en su trabajo diario tenga un semirremolque con tanto carenado y por el contrario el tipo de semirremolque usado es un frigo con tres ejes.

Sobre el comportamiento en carretera, hay que dejar constancia de que se trata de una unidad con apenas 15.000 kilómetros, demasiado escasos quizás para poder valorar objetivamente la respuesta del grupo, pues mi

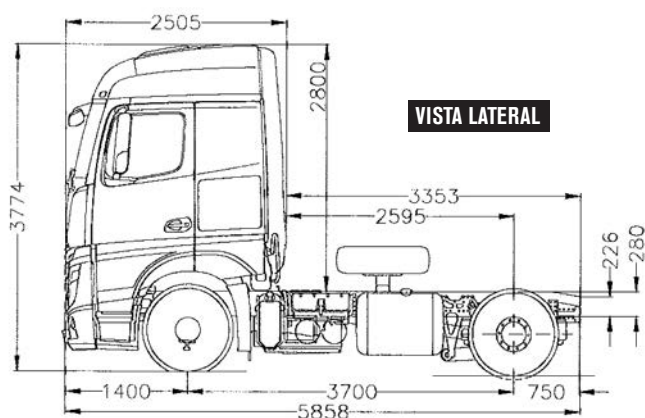
experiencia me dice que muchos motores van mas "finos" una vez que han alcanzado un kilometraje algo mayor, en torno a los 50.000 kilómetros.

Powershift de tercera generación

Para transmitir la fuerza en el nuevo Actros, la única opción que ofrece Mercedes Benz es el Powershift 3, de doce velocidades que destaca por su buen escalonamiento y su suavidad en el funcionamiento. En la palanca que se encuentra a la derecha de la columna de la dirección, tenemos un botón con el cual se pueden seleccionar tres modos de actividad, dos de ellas automáticas y una manual. Dentro de las dos automáticas esta la normal y la Eco que nos ajusta los cambios de marcha para que sean a bajas vueltas y además nos limita el vehículo a 85Km/h que ya nos hará ahorrar simplemente con eso. No es la primera marca que apuesta por reducir la velocidad a cambio de mejores consumos, pero si bien mi filosofía es siempre la del ahorro, entiendo que esta es mejor opción que los vehículos que cortan a los 85Km/h, pues en determina-

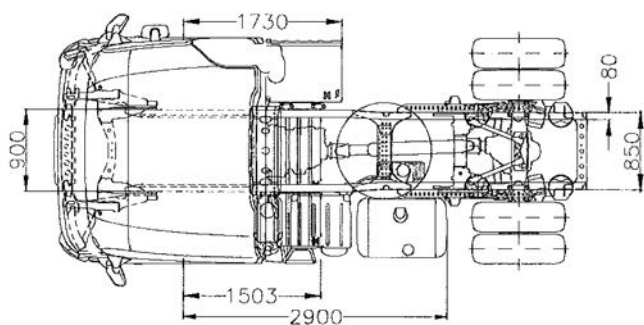


DIMENSIONES



VISTA LATERAL

PLANTA



Mención aparte se merece el Fleetboard EcoSupport, que analiza hasta ocho diferentes parámetros de la conducción del chofer, siempre con respecto a las condiciones de la ruta por la dureza o carga. Buena herramienta para el chofer, ya que siempre es posible mejorar.

dos momentos se necesitan esos kilómetros adicionales y como marcha habitual el modo Eco nos dará buenas medias de velocidad y buenos consumos. Sobra decir que como en otras marcas el querer "ayudar" a la caja de cambios es complicado, salvo en alguna gran subida que descartamos la marcha doce para empezar, esto simplemente es por el grupo que llevamos que al ser

tan largo para economizar en llano, la directa no nos servirá de mucho. Como en anteriores versiones uno de los puntos fuertes de la Powershift es el Eco-roll o desconexión de la caja de cambios, que nos ayudara a economizar en varias ocasiones al dejar la caja "loca" sin quitarnos nada de inercia. Como sorpresa la caja de cambios trae un sistema por el cual aunque nos dejemos

FICHA TÉCNICA DE LA PRUEBA

En esta ocasión en vez someter al Mercedes a la ruta de Calatayud, pensamos que es mejor y más práctico hablar de los datos generales, ya que los otros vehículos que probamos no llevan la misma configuración como por ejemplo los carenados en cabeza y semirremolque, y la comparación sería un tanto desigual. Los datos son el resumen del total que nos han dado los de Fleetboard, que nos han ido dando datos diarios con información de carga, forma de conducir, tipo de carretera, etc. Los datos de consumos están contrastados al llenar los depósitos.

Kilómetros totales	6.655
Litros consumidos	1996 (2021 reales)
Consumo medio	29.97 (30,36 real)
Consumo en Parado	17,2 litros
Tiempo de conducción	92h 10'29"
Velocidad media	72,20Km/h
Porcentaje velocidad superior a 85Km/h	29%
Distancia recorrida con Eco-roll activado	1065Km
Distancia recorrida con retarder	369Km
Distancia recorrida con freno de pie	12Km
Condiciones de utilización	4,9 (ruta exigente)
Peso Medio	31TN
Estilo de conducción	
(media de nueve acciones distintas)	9,7 (sobre 10)



una marcha metida en cuanto quitemos el contacto nos engranara el punto muerto, con lo que evitamos el problema de tener una marcha metida y no tener aire para sacarla y el resultante problema. No es un problema muy común, pero todos hemos oído de alguien que le paso.

Retarder refrigerado por agua

El retarder del nuevo Actros

es de agua, moda a la que se están apuntando casi todas las marcas, ya que dicen que pesan menos y su mantenimiento es más barato y además nos proporciona una frenada de 3.500Nm en la última posición. Esperemos que tengan razón y que mejoren a los de aceite. Podemos asegurar que durante la prueba se le hizo pasar por momentos de máxima exigencia y que no su-

VIAJAR EN PRIMERA CLASE



Si tenemos dudas de que la cabina del Actros pudiera ser mejorada debido a los acabados y extras que ya tenía su antecesora, ahora estamos convencidos de que todo es mejorable en la marca de la estrella, pues nos sorprende la cantidad de detalles de calidad, acabado y funcionalidad que lleva su nueva cabina de serie en toda la gama.

La cantidad de variantes en anchura, altura, piso plano, etc. hacen que Mercedes hoy por hoy tenga la gama más completa para el transporte pesado, y además en ellas tenemos por ejemplo el Fleetboard de serie con cuatro meses de uso gratis y toda la ayuda que necesites en formación. Sin duda, una apuesta por la alta tecnología, mucho más demandada en Europa que en España.

La cabina probada según nos comentan en Mercedes todo lo que lleva es de serie. Entre otras cosas destacar la nevera con conexión desde el cuadro de mandos (no hay que levantar la cama para ponerla en funcionamiento), radio-CD con mandos en el volante y visualización en pantalla del aparato y en el display de 10,4 centímetros, para no tener que apartar la vista, climatización bi-zona, tres cajones con tapa en la parte superior y otros dos sin tapa que nos dan un volumen de almacenaje suficiente para recorrido nacional, dos cajones exteriores enormes, aunque un poco altos para su acceso debido a la altura de la cabina, Bluetooth con mandos en el volante y al igual que la radio con notificación en el display, tarjeta para arranque, con botón star-stop y unos acabados de berlina de lujo, con materiales y terminaciones dignos de esta marca. La cama es extraordinaria, de lo mejor que hay en el mercado, incluso tiene mandos para manejar la calefacción, volumen radio, etc.

Un detalle que queremos destacar es que con doble depósito y baterías en voladizo, contamos con unos conectores para acoplar las pinzas en caso de necesidad en la parte trasera de la cabina detrás del deflector (gran idea).

La elevación de cabina es eléctrica. El mando se encuentra levantando la calandra con lo que evitamos la posible rotura. Siempre hay que hacer el recorrido completo no cambiar a mitad de subida a bajada o viceversa.

Además, disponemos de una total interacción con semirremolques de última generación. Nos da información en la pantalla de algunos detalles de la unidad enganchada. También destacar un elemento ya bastante común como es el freno en rampa para arrancadas complicadas.

Por último reseñar la profusa cantidad de información que nos proporciona el display de nuevo cuño de este Actros, que cuenta con tres tipos de parciales (diario, semanal, mensual, etc.), además otro cuenta Km. adicional y los Km. de autonomía, información de horas de conducción, descansos y paradas, lista de mantenimiento a realizar y sus pautas, datos del semirremolque si este está preparado para transferir datos, nivel de batería, presión de ruedas, fallos y eventos, cambio de idioma y conexión, desconexión del Eco-roll.



pero los 95° de temperatura, teniendo la temperatura límite en 110°, y esto es debido a que refrigera muy bien. Entra en funcionamiento con el freno motor y su respuesta es tan buena que apenas tienes que usar el de servicio, baste decir que según los datos del Fleetboard (del que daremos más datos) que durante los 6655Km. se ha usado el retarder en un total de 377Km. y el freno de pie en tan solo 12Km.

La palanca de accionamiento la tenemos a la derecha del

volante, con cinco puntos muy bien escalonados que nos facilitan las tareas en las baja-

El modo Eco nos ajusta los cambios de marcha para que sean a bajas vueltas y además nos limita el vehículo a 85 Km/h

das, si bien al usarlo en modo automático, seleccionando la velocidad nosotros, en nin-

gún momento se cansa de frenar y difícil será que sobrepasemos esa velocidad.

Por otro lado y aunque su uso no sea frecuente, el freno de servicio cumple con su cometido y viene acompañado de todo tipo de ayudas tipo ABS, ASR, servofreno de emergencia, control de estabilidad y hasta se encienden las luces de emergencia en caso de frenar a fondo. Todas estas ayudas junto con el retarder nos dan una seguridad de marcha que bajara el nivel de estrés del conductor. ■

NOS HA GUSTADO

- Piso plano.
- Caja de cambios con sistema Eco - Roll.
- La cama.

NOS PARECE MEJORABLE

- Cajones exteriores altos.

¡Mantente informado!



¡Recíbela
comodamente
en tu domicilio
y por sólo
33€ al año!

Autónomos ¡En Ruta! es la revista de mayor difusión
entre los transportistas autónomos de toda España.

Suscríbese llamando a nuestros teléfonos
o envíanos un email:

suscripciones@autonomosenruta.com

Autónomos ¡En Ruta! • Tel.: 91 499 43 34 • Fax: 91 474 91 98
www.autonomosenruta.com • info@autonomosenruta.com • Síguenos en Facebook

