

PURO MÚSCULO

Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Consumo medio de gasoil
32,68 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
1,19 L/100 km

Velocidad media
79,40 km/h

En esta nueva toma de contacto con los camiones de la estrella, hoy vamos a probar un gran vehículo, de hecho se trata del escalón máximo de potencia de la gama Actros, una unidad 1863 con un motor de 16 litros que rinde una potencia de 625 CV, sobre una configuración de cabina GigaSpace, una de las mayores volumetrías del mercado.



La evolución empieza por el propio diseño exterior, con una imagen más atractiva, sólo hay que fijarse en el acabado negro mate de la calandra, las nuevas ópticas y deflectores laterales, no tan prominentes como en anteriores versiones o la visera parasol.

Autónomos ¡En Ruta! 20

Con estos atributos, está demás decir que las expectativas que genera este camión son máximas, tanto por el confort de una cabina inmensa y bien dotada como por el "músculo" que esconde esta bestia bajo nuestros pies y que a buen seguro, sacará todo su rendimiento en las duras rampas que nos esperan en este desapacible día. Y lo hacemos sabiendo de antemano que en esta ocasión, aunque no le perdamos la cara al dato del consumo de

carburante, quizás le reste algo de protagonismo el puro placer de conducir.

caballos de potencia (al menos para el tipo de transporte pesado que realizamos habi-

El OM 473 de 15,6 litros, 6 cilindros en línea y Euro 6, destaca por su potencia máxima de 625 CV a 1.600 rpm con un par motor máximo de 3.000 Nm a 1.100 rpm.

No en vano, y siendo realistas, estamos ante una máquina que le sobran unos cuantos

tualmente con 40 toneladas) si lo que buscamos es un equilibrio perfecto entre pres-

taciones y consumos. Teniendo estos datos en su ficha técnica, es obvio que no vamos a conseguir un récord de consumo, pero a buen seguro que vamos a disfrutar de lo lindo... y veremos si no nos sorprende en nuestra cuenta de resultados.

Clase premium

Basta con echar un vistazo a la enorme cabina GigaSpace por fuera para darse cuenta de que esta unidad rezuma clase por los cuatro costados. Los cromados exteriores de la



calandra y espejos retrovisores, o una visera a la que ya no estamos acostumbrados por cuestiones de eficiencia nos indican que estamos ante una unidad "premium". Una sensación que se confirma al "trepár" por los cuatro escalones que nos conducen al interior de la cabina en la que nos recibe un puesto de conducción bien desarrollado y en el que seguimos encontrando esos "toques de distinción" que forman

parte del acabado tope de gama Style-Line como el asiento de cuero y los acabados cromados que salpican un cuadro de mandos ya conocido. La cabina que Mercedes pone a nuestra disposición es una cabina larga GigaSpace, con piso plano y 2.5 metros ancho, y unos increíbles 2,24 metros de alto, que nos ponen incluso en algunas dificultades a la hora de abrir la trampilla superior. El piso plano y el hecho

pasa a pag. 22



MOTOR OM473 PURO MÚSCULO

Es obvio que esta mecánica de 6 cilindros en línea y 15,6 litros de cilindrada, que la marca de la estrella ha bautizado como OM 473, está muy por encima de este tipo de transportes (podría acometer sin rubor transportes especiales por encima de los 200 ton), teniendo en cuenta ya no sólo la potencia máxima que entrega, esos fantásticos 625 CV a 1.600 rpm, sino el par motor máximo que genera de 3.000 Nm a 1.100 rpm



INTERIOR: COMODIDAD PARA TRABAJAR



La calidad de los acabados de la marca de la estrella, están a la altura de un camión Premium.

Tres maleteros de gran volumen que tenemos en la parte frontal delantera, junto con **dos cajones** que tenemos debajo de la cama, con acceso desde el exterior e interior, y otro más que va al lado de la nevera, nos proporcionan el suficiente espacio para realizar transporte internacional tranquilamente. Algunos detalles como por ejemplo un nivel para poder dejar perfectamente la cama de arriba con la **inclinación deseada a la hora de dormir**, un enganche para el **bolígrafo a la altura de la rodilla derecha** (siempre estará a la vista) o la **mesa escamoteable** en el lado del acompañante, son pequeñas cosas que nos harán más cómoda la vida en el interior de la cabina.

Disponemos de dos grandes cajones en el interior debajo de la cama principal que tienen acceso desde la parte de afuera al igual que una **nevera y una pequeña despensa** o armario que completa todo el espacio que hay debajo de dicha cama.



El cuadro central dividido en tres bloques es el característico de la marca de la estrella.



El Actros 1863 ha resultado ser un camión con un notable equilibrio entre consumo y prestaciones, obviamente destacando en este último aspecto.

de que la litera inferior permanezca plegada (reduce su ancho hasta 0,75 metros) nos ofrece una movilidad interior notable, incluso compartiendo el habitáculo. Y los pequeños detalles que vamos descubriendo como la mesita esca-

moteable en el lado del acompañante o la amplitud de espacios guardaobjetos nos harán más fácil las largas jornadas a bordo.

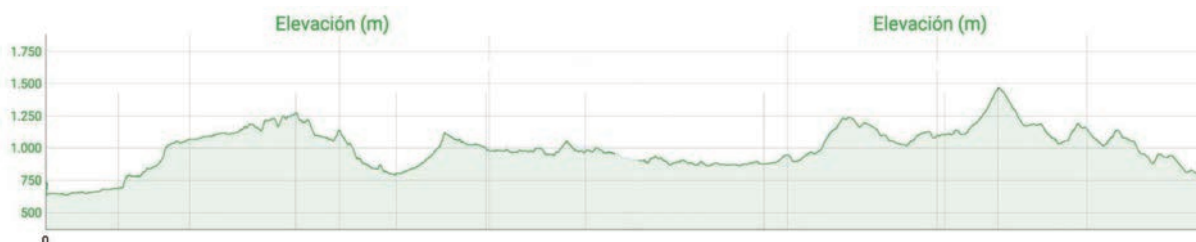
En marcha con la bestia

Empezamos la prueba en un

día un tanto desapacible con nubes, chispeando e incluso algo de viento. A la salida de Madrid probando el control de crucero adaptativo, nos damos cuenta que la forma de actuar en caso de tráfico es más sensible y los acelerones

y frenazos con Mercedes están fuera de lugar, una cualidad que ya hemos resaltado en pruebas anteriores de la marca de la estrella. Sin duda esta caja de cambios automatizada PowerShift 3 de 12 relaciones más 4

LO MAS EXIGENTE



MB ACTROS 1863	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	10	10	10	10	10
Velocidad	75	73	70	73	75

En la subida a Somosierra como cabía esperar, en lo más duro de nuestro recorrido es donde este musculoso grupo OM473 demuestra todo su poderío. Y es que empezamos la subida al puerto de Somosierra y lo hacemos sin conceder ninguna deceleración, en décima marcha y subiendo a ritmo mantenido a 70 km/hora y sin abandonar la zona verde de nuestro cuentakilómetros. Alcanzamos la cota de los 1.300 metros ganado incluso unos kilómetros (73 km/hora) para llegar al túnel recuperando y subiendo todavía algo más, hasta los 75 km/hora. Toda una demostración de poderío.



marchas atrás, se relaciona a las mil maravillas con la mecánica OM473 y cuenta con varios programas, bien de accionamiento manual, automático y Power. El control de cruceo predictivo, Tempomat en la nomenclatura de Mercedes Benz, lo podemos graduar a una velocidad y elegir el rango en el

que queremos movernos entre la velocidad elegida y el más 15 o menos 10, tan solo hay que contar con que por arriba solo nos dejara avanzar hasta los 94km/h donde entrará el freno. Dicho sistema ha mejorado, las reacciones son más rápidas y las pérdidas de velocidad cuándo nos acercamos a una cuesta

Para manejar tanto músculo disponemos de la acreditada caja de cambios automatizada PowerShift 3 de 12 relaciones más 4 marchas atrás, con programa manual, automático y Power

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



El control de crucero predictivo, Tempomat en la nomenclatura de Mercedes Benz, lo podemos graduar a una velocidad y elegir el rango en el que queremos movernos entre la velocidad elegida y el más 15 o menos 10, tan solo hay que contar con que por arriba solo nos dejara avanzar hasta los 94 donde entrará el freno.



Ficha técnica

MB Actros 1863 Gigaspace

MOTOR

Tipo	OM473 R6 Euro 6
Alimentación	Common Rail con inyección XPulse
Número de cilindros	6 en línea
Cilindrada	15.569 cc.
Potencia máxima	625 CV a 1.600 rpm
Par máximo	3.000 Nm a 1.100 rpm

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	G330-12 MB Powershift 3
Embrague	Disco doble 2 x400mm.
Eje motriz	Hipoide 3,154:1

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos ventilados
Freno motor	475Kw a 2.300rpm
Retarder	Operado por agua.

SUSPENSIONES

Delantera	Ballestas parabólicas, amortiguadores doble efecto y barra estabilizadora.
Trasera	Neumática de cuatro cojines con barra estab.

PESOS Y DIMENSIONES

Tara	7.460 kg
MMA en prueba	40.000kg
Neumáticos delanteros	Michelin X line Energy AAA 315/70 R 22,5"
Neumáticos traseros	Michelin X line Energy AAA 315/70 R 22,5"
Depósito gasóil	Principal 390 litros + secundario 330 litros
Depósito AdBlue	60 litros

abajo las hace a la perfección, sabiendo de antemano lo que recuperaremos en la bajada.

Como siempre regulamos el camión a 85 Km/h en el segundo tramo, para ver cómo reacciona en las subidas y bajadas. Nos sorprende que antes de empezar la cuesta de Guadalajara, mete la marcha 11, acelera hasta los 87 Km/h y aunque pierde algo de ritmo, se nota el par motor, que aguanta la pérdida de velocidad. Termina por engranar la marcha 10, subir a 75 km por hora la cuesta de Guadalajara, lo que nos da cuenta de su poderío. Sin duda este camión no está concebido para las rutas eficientes, si no para trabajos más duros, en los que se necesite mayor potencia y velocidad de crucero. En las bajadas no dispone de ninguna ayuda adicional a la hora de soltar el camión y poder ganar algo de inercia para subir la siguiente cuesta o alargar más en el siguiente tramo sin tener que acelerar. Otras marcas ya lo montan y nos dejan unos segundos ir un pocos más largos, de la velocidad seleccionada.

En la subida de Torija hace la misma operación cambiando a la marcha 11 y acelerando hasta los 89 Km/h y al igual que en la anterior subida vuelve a cambiar a la 10 y termina subiendo la cuesta de Torija a 73 Km/h.

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:26:26	83,98	10,22	27,62	0,37
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:00:56	81,73	33,95	40,90	1,24
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:43	82,96	5,46	11,38	0,20
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:02:05	82,57	49,63	29,54	1,81
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:22	70,65	17,36	39,45	0,63
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:40:23	71,32	14,95	31,15	0,54
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:24	78,88	16,21	26,57	0,59
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:04:09	73,94	48,52	31,71	1,79
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:33:28	84,26	22,49	47,85	0,82
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:10:49	77,66	10,65	76,07	0,39
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:01	82,64	13,81	22,27	0,50
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:29:18	82,64	46,95	38,17	1,71
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:35:32	79,4	145,1	32,68	5,31

Después de la pausa para comer, iniciamos la marcha con mucho viento y agua, lo que puede afectar en el consumo ya que hay veces que si levantamos el pie del acelerador o quitamos el control de

crucero el camión se queda frenado. Pese a las inclemencias que nos hemos encontrado durante nuestro recorrido, y a la evidencia de que esta unidad no está concebida para exprimir al máximo

los consumos que podemos marcar, los 32,6 litros a los 100 km. que ha marcado al final de nuestro viaje, con una velocidad comercial cercana a los 80 km/h se nos antoja más que decentes. Si a este

dato le sumamos el reducido consumo de Adblue de, apenas 1,19 litros /100 km, podemos afirmar que el resultado es más que positivo para una "bestia" de 625 CV de potencia. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Calidad de acabados.
- Detalles cabina para conductor.
- Velocidad en subidas.

A MEJORAR

- Modo económico mas eficiente.
- Control predictivo.
- Control inercia en descensos.



Desde mi cabina



No cabe duda de que Mercedes Benz apuesta con esta línea motriz sobredimensionada, unida a una cabina de lujo como la Gigaspace por poner en el centro de su trabajo al conductor. El espacio interior, y sus acabados, así como el comportamiento en carretera, donde esta enorme mecánica, unida al software Tempomat hacen fácil el pasar largas jornadas de trabajo subido a esta "estrella" premium. Si a eso le añadimos un coste kilométrico contenido para lo que cabría esperar, y lo máximo en seguridad que podemos encontrar hoy en día en el mercado... sobran las palabras.