

## MERCEDES ANTOS 1830 L S-CAB

# Filiation de bon goût

Positionné dans des missions de ramassage et/ou distribution de gros tonnage (18 - 44 t), Le Mercedes Antos entend bien capitaliser sur les (nombreuses) qualités de son grand frère Actros. Il ne déçoit pas.

Plus facile d'être un spécialiste des activités de ramassage et de distribution, tant les demandes de ces secteurs sont parfois précises. Marchands de matériaux, distributeurs de carburants ou administrations communales, autant de métiers différents qui exigent des variantes d'un même concept. Aux extrémités de la gamme Antos, cela se traduit par les versions 'Loader' (charge utile record pour les tracteurs de semi-remorques) ou

'Volumer' (pour les missions exigeant un seuil de chargement bas). Catégorisé de 18 à 26 t, l'Antos garde néanmoins le transport régional comme domaine de prédilection.

### Design connu

**Cabine.** Trois versions de cabines pour une largeur identique de 2300 mm, voilà ce qui est proposé. La version ClassicSpace existe en exécutions courte (S) et moyenne (M), cette dernière pou-

vant en outre être proposée en version très abaissée CompactSpace (placement de groupe frigo sur la superstructure par exemple). Le tunnel moteur, bien présent, s'affiche à 320 mm ou 170 mm de haut selon le modèle, tandis qu'une couchette rabattable aux dimensions correctes de 2000 x 600 mm est possible en option dans la cabine moyenne.

**BlueEfficiency Power.** Les trois moteurs de l'Antos, d'une architec-

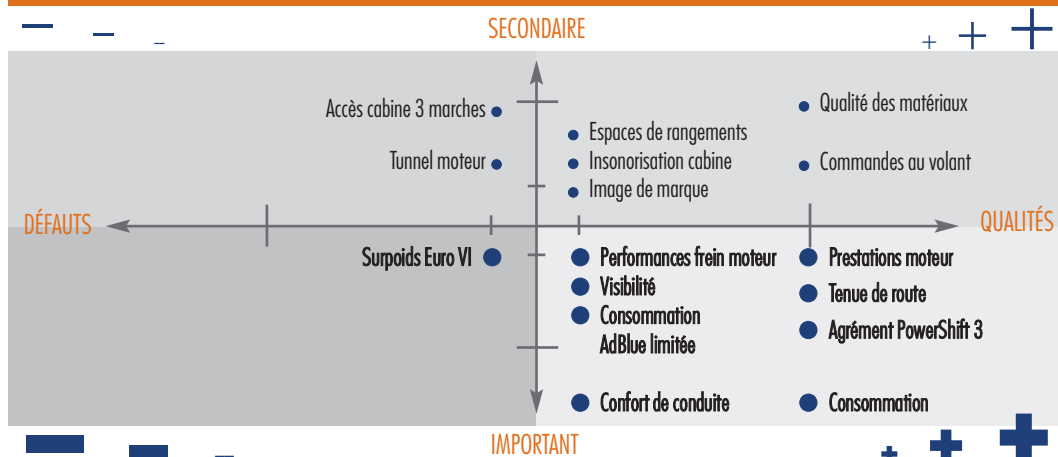


ture classique à six cylindres en ligne, possèdent des cylindrées de respectivement 7,7 l, 10,7 l et 12,8 l. Attardons-nous ici sur le nouveau bloc OM 936, qui équipait notre véhicule de test. Par sa conception nouvelle, il dispose de nombreux raffinements techniques. Au-delà de la pression d'injection de 2400 bars, il est nanti du premier arbre à cames d'échappement à calage variable sur un moteur diesel. Le modèle testé proposait 300 ch à 2200 tr/min, pour un couple de



La filiation avec l'Actros ne déçoit pas : l'Antos fait rapidement oublier l'Axor.

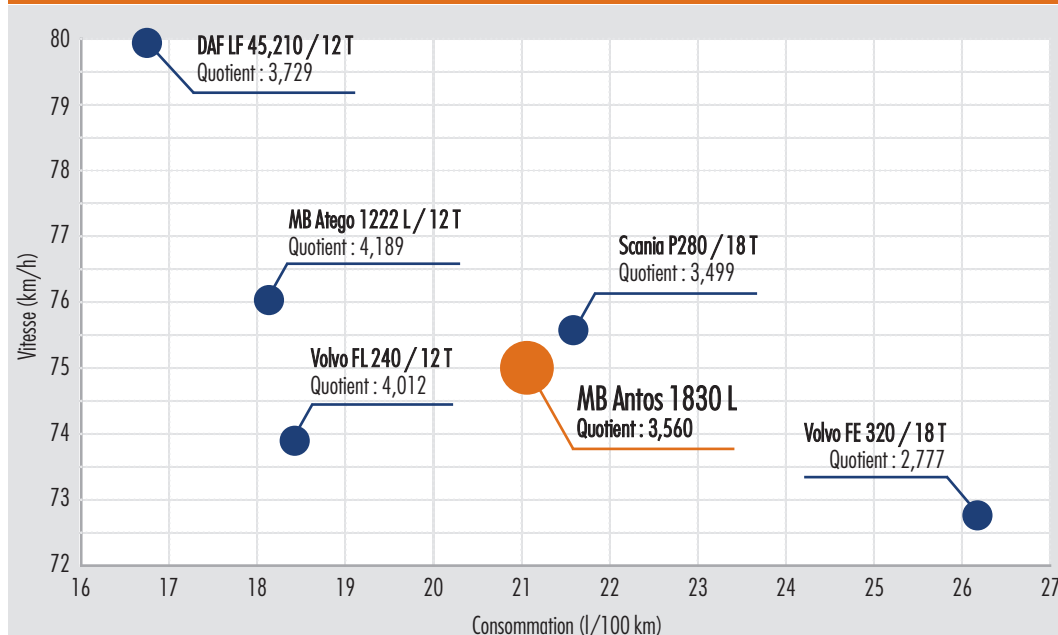
## QUALITÉS ET DÉFAUTS



## BILAN CHIFFRÉ

		Topographie	Vitesse moyenne	Consom. moyenne	Quotient
			km/h	l/100 km	(résult. eco)
Barchon - Malmedy	40,7 km	Autoroute avec légères côtes	78,18	27,48	2,845
Malmedy - Houffalize	57,6 km	Routes nationales avec relief	54,09	24,43	2,214
Houffalize - Namur	133,6 km	Autoroute avec fortes côtes	84,89	19,19	4,424
Namur - Barchon	64,8 km	Autoroute avec légères côtes	80,00	17,78	4,499
TOTAL	296,7 km		75,00	21,07	3,560
	Temps	Sec, Min 21° / Max 24°			
	Note	Test réalisé le 06/08/2013			

## RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS



LA CABINE EN SEPT POINTS



Un emmarchement à trois marches, sécurisé.

La tablette à droite, comme sur les grands routiers.

Une calandre perforée et positivement agressive.

L'Actros peut disposer de tous les systèmes de sécurité.

1200 Nm entre 1200 et 1600 tr/min. Les autres valeurs sont de 238, 272, 320 et enfin 354 ch, les valeurs de couple oscillant quant à elles entre 1000 et 1400 Nm.

Les autres solutions passent donc par le bloc OM 470, lui aussi nouveau, avec comme particularité le système d'injection unique X-Pulse. Quatre versions de 326 ch à 423 ch sont disponibles. Enfin, le bloc OM 471, qui existe depuis 2011 déjà, et qui équipe aussi l'Actros depuis cette date, est le moteur de pointe du nouvel Actros. Quatre variantes à nouveau, allant de 421 ch pour trôner à 510 ch. Décidément, les véhicules de gamme moyenne n'ont plus grand-chose à envier à leurs aînés. Ces moteurs bénéficient de l'injection Common Rail, et la dépollution des gaz d'échappement s'effectue

toutes roues), ABS, ASR, ou encore un frein moteur haute performance, mais il passe aussi par un assistant de contrôle de stabilité.

Les options concernent le nouveau ralentisseur à eau (léger mais puissant), le frein à haute performance High Performance Brake, l'avertisseur de franchissement de ligne ou encore l'Active Brake Assist 3 de toute dernière génération, capable de déclencher un freinage à fond à l'approche d'obstacles statiques. Dans un intervalle extra court, différents signaux d'avertissement sont donnés au chauffeur. Sans réponse de sa part, le freinage est géré par le véhicule, jusqu'à l'arrêt complet. C'est impressionnant, il faut l'avoir essayé pour s'en rendre compte.

Autre point qui mérite le détour : l'assistant de régulation de distance

l'avertisseur de franchissement de ligne est désactivé. Si la concentration du chauffeur diminue, ce dernier recevra des signaux visuels et sonores lui proposant de faire une pause.

### PowerShift 3 pour tous

La nouvelle boîte automatisée maison PowerShift 3 est généralisée, avec huit ou douze rapports. Le changement majeur tient sans nul doute à la commande qui se fait désormais depuis un commutateur, non plus basé à droite près de l'accoudoir, mais bien au volant. C'est clairement le meilleur système car toutes les fonctions sont reprises sur une seule manette.

Le chauffeur qui veut économiser du carburant en passant momentanément en manuel par exemple, sera bien plus enclin à le faire avec cette formule. De plus, le rapport extra-lent de la PowerShift 3 est idéal dans les métiers de la distribution, que ce soit pour se faufiler ou encore faire des manœuvres difficiles.

**Confort en hausse.** Trois marches sont ici à graver pour prendre place au volant et contempler le nouveau tableau de bord et sa forme galbée qui 'entoure' le chauffeur pour lui placer toutes les commandes à portée de main. Plusieurs coloris sont présents, ce qui n'est pas désagréable. Une version plus cintrée de la planche de bord existe lorsque l'on opte pour un troisième siège central, ceci pour éviter à son occupant d'avoir ses genoux dans la planche de bord.

Le nouveau volant, pourvu de nombreuses fonctions de part et d'autre,

se règle désormais via le pied et non plus via le traditionnel bouton situé sur la colonne de direction. Le nouveau système se résume en un autre bouton jaune, positionné discrètement en lieu et place de la pédale d'embrayage.

Le siège bénéficie de nombreux réglages. Prêt à partir, le chauffeur peut se débarrasser aisément de ses effets personnels dans les abondants espaces de rangement à portée de mains. Pratiques et variés, ils se matérialisent aussi en portegobelets ou porte-cartes. Enfin, à droite, si le chauffeur s'y installe lors des pauses, il profite d'une tablette escamotable pour manger ou ouvrir un PC par exemple.

Autre primeur : la clé de contact. Plus massive qu'à l'accoutumée, elle doit être insérée dans le tableau de bord, comme sur les voitures de la marque à l'étoile, pour permettre un démarrage via un bouton Start (une seule pression pour démarrer, une autre pour couper le moteur). La dite clé permet aussi d'effectuer un check-up de plusieurs points importants avant de prendre la route.

### Plaisir de conduite

Par rapport à l'Axor, l'évolution la plus marquante concerne la tenue de route : plus de fermeté, moins de roulis et plus de précision. La nouvelle conception du train de roulement et de la suspension de la cabine est une réussite. L'excellente dynamique transversale est due à un nouveau châssis et à un train de roulement entièrement remanié. Ainsi, le nouveau châssis est plus large (834 mm contre 744 mm auparavant). Par ailleurs, l'utilisation de nouveaux aciers fortement améliorés

*« Par rapport à l'Axor, l'évolution la plus marquante concerne la tenue de route. »*

grâce à la technologie SCR (AdBlue), catalyseur d'oxydation en aval et filtre à particules. Pour valider l'Euro VI, il aura fallu augmenter la capacité de refroidissement, ce qui justifie la taille de l'ouverture de calandre, comme chez les concurrents.

### Dotation de sécurité maximum

**Sécurité.** Fait remarquable pour un véhicule de cette catégorie, l'Actros peut recevoir tous les systèmes de sécurité actuels et d'aide à la conduite. L'équipement standard comprend EBS (avec freins à disques

avec fonction Stop-and-Go. Ce système unique prend en charge automatiquement le freinage et le redémarrage du véhicule dans certains cas précis tels que les traversées de villes ou lorsque la circulation se passe 'en accordéon' lors de ralentissements. Cela fonctionne tout simplement en levant le pied du frein et en laissant le véhicule avancer seul à une vitesse modérée, sur le même principe qu'une boîte automatique.

Enfin, autre aide précieuse, le système de détection de somnolence qui contrôle en permanence la vigilance du chauffeur et ce même si





Le tunnel moteur reste bel et bien imposant.

Primeur du nouvel Actros : la clé de contact !



Les espaces de rangement ne manquent pas.

rés, permet une résistance accrue à la torsion et diminue les élasticités sans pour autant augmenter le poids à vide. A cela s'ajoutent les essieux qui ont été repensés et une nouvelle suspension arrière pneumatique faite de quatre coussins. Plus réactive, elle augmente le confort de conduite, à plus forte raison quand la route n'est pas bonne. Si on considère enfin la nouvelle direction, plus précise et plus directe, on obtient un comportement global conforme à celui de l'Actros.

Les deux premières étapes, par monts et par vaux, ont permis de mettre à l'épreuve le nouveau frein moteur, annoncé à hautes performances puisqu'il est à trois niveaux et que la retenue maximale s'affiche à 400 kW (544 ch). Certes, le ralentisseur à eau ne pèse que 65 kg pour une retenue de 750 kW (plus de 1000 ch), mais il n'est vraiment pas nécessaire si on utilise bien le frein moteur.

### Réduction de la consommation

Pour forcer une diminution de la consommation, Mercedes table tout d'abord sur Fleetboard Eco Support. Via l'écran central, le chauffeur reçoit des conseils sur sa façon de conduire, avec pour but final de l'amener à réaliser les bons gestes, et ainsi maîtriser sa consommation. Vient ensuite le révolutionnaire PPC (Predictive Powertrain Control). Il s'agit en fait de la combinaison du Cruise Control classique avec les données GPS. A l'utilisation, le système analyse la topographie plusieurs kilomètres à l'avance, afin de gérer lui-même les accélérations et décélérations mais aussi la straté-

gie des changements de rapports. A nouveau, il fait ce que la majorité des chauffeurs ne font pas. Cette option n'est cependant disponible qu'avec le bloc de 12,8 l.

**Performances et sobriété.** Vu l'excellent score déjà réalisé par l'Actros et les nombreux composants similaires, on pouvait s'attendre à un excellent résultat de l'Actros en consommation. Au final, nous ne serons en effet pas déçus : 21,07 l/100 km, ce qui est excellent pour un 18 tonnes. Au niveau de l'AdBlue (qui reçoit désormais un écran dédié afin de surveiller le volume restant), la réduction de consommation annoncée en Euro VI est bien là, puisque nous avons relevé 2,57 % (volume total du test = 1,63 l pour 295 km), soit 0,54 l pour 100 km.

**Conclusion.** Tout est (presque) nouveau, même le nom. A l'aise aussi bien en ville qu'en trafic interurbain ou encore sur l'autoroute, l'Actros se positionne comme une référence dans le créneau intermédiaire et fera très vite oublier l'Axor à ceux qui l'ont connu. Avec certes une cabine moins large et plus basse sur le châssis, il présente les mêmes qualités que son grand frère l'Actros, et c'est tant mieux !

Texte : Pierre-Yves Bernard  
Photos : Erik Duckers

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		ESSIEU AR	
Type	OM 936	Type	R440-13A/C22.5
Niveau Euro	Euro VI / SCR / EGR / DPF	Réduction	3,909
Configuration	6 cylindres en ligne	Capacité	13 000 kg
Injection	Common Rail / 2400 bar	DIRECTION	
Alésage x couple	110 x 135 mm	Caractéristiques	ZF 8098
Cylindrée	7700 cc	Diamètre du volant	450 mm
Taux de compression	17,6 : 1	SUSPENSION	
Puissance maxi	299 ch	Caractéristiques AV	Ressorts à lames paraboliques
Régime moteur	2200 tr/min	Caractéristiques AR	Air / 4 Coussins
Couple maxi	1200 Nm	FREINS	
Régime moteur	1200 - 1600 tr/min	Caractéristiques	Disques ventilés AV + AR
ELECTRICITÉ		Sécurité	EBS ABS ASR HILL Holder / ABA / SCA
Tension de service	24 V	Frein de stationnement	Cylindre à ressort
Batterie	2 x 12V 170 Ah	Frein moteur	77 kW (1300 tr/min) / 302 kW (3000 tr/min)
Alternateur	28 V / 100 A	ROUES ET PNEUS	
Démarrateur	3,9 kW	Dimensions jantes	9,00 x 22,5
EMBRAYAGE		Dimensions pneus	AV / AR : 315/70 R 22,5 TL
Type	Monodisque à sec	CABINE	
Caractéristiques	Débrayage central pneumatique	Type	S-Cab / ClassicSpace
Diamètre	395 mm	Suspension	Pneumatique 4 points / Confort
BOÎTE DE VITESSES		Siège chauffeur	Luxe / pneumatique / climatisé
Type	Mercedes PowerShift 3 / G140-8	Principaux équipements	Pare-brise et vitres latérales teintés, toit ouvrant électrique, rétroviseurs électriques et chauffants, ...
Rapports	8 + 2		
Réduction 1 <sup>er</sup> rapport	9,3		
Réduction rapport supérieur	0,79		
Réduction marche AR	5,36 / 8,54		
ESSIEU AV			
Type	F-7.5/C22.5		
Capacité	7500		

### DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	<b>8970 kg</b>	Largeur utile	<b>2020 mm</b>
MMA	<b>18000 kg</b>	Hauteur utile	<b>1580 / 1310 mm</b>
Longueur HT	<b>1700 mm</b>	Emmarchement	<b>370/265/320 mm</b>
Empattement	<b>5500 mm</b>	Couchette du bas	<b>Sans objet</b>
Largeur HT	<b>2300 mm</b>	Couchette du haut	<b>Sans objet</b>
Hauteur HT	<b>2550 mm</b>		