

MERCEDES ACTROS 1845 LS BIGSPACE

# Nouvelles sensations

Quinze ans après le premier Actros, voici un tout nouveau véhicule, qui sera au catalogue à côté de la génération précédente pendant un an.



*Le look du nouvel Actros est un atout pour l'image de marque du client, mais le ramage vaut le plumage.*



On a déjà beaucoup écrit sur le saut esthétique que représente la cabine du nouvel Actros. Là où la plupart des nouveautés (toutes marques confondues) conservaient un maximum de traits commun avec la génération précédente (histoire de ne pas trop la dévaloriser), Mercedes-Benz a joué la carte de la rupture.

Mais derrière cet emballage se cache aussi un changement de profil radical au niveau de la chaîne cinématique. C'en est fini de l'architecture en V, et le coupable s'appelle Euro 6. Du coup, la motorisation la plus haute plafonne momentanément à 510 ch. Mais que les nostalgiques du bruit du V6 se rassurent...

### Bluetec 6

**Chaîne cinématique.** Le moteur OM471, d'une cylindrée de 12,8 l, se présente avec une architecture classique, à savoir six cylindres en ligne. La version qui nous occupe

développe 449 ch à 1800 tr/min. La valeur de couple maximale est atteinte à 1100 tr/min. Elle est de 2200 Nm, et même de 2400 Nm puisque notre véhicule était équipé du système Top Torque qui offre 200 Nm de plus le 12e rapport (le plus élevé) afin de diminuer la consommation.

Pour atteindre le niveau de dépollution exigé par la norme Euro 6, trois systèmes combinés sont nécessaires : EGR, SCR et un filtre à particules. Cela augmente les besoins en refroidissement et justifie une ouverture de calandre plus impressionnante, comme chez les nouveaux concurrents.

La transmission PowerShift 3 est montée de série sur les véhicules long courrier. Elle se commande désormais par un commutateur, basé non plus 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. Au-delà des

classiques modes 'Automatique' et 'Manuel', un mode 'A-Economy' apparaît pour réduire encore la consommation : contrôle strict du régime de passage des rapports, réduction forcée de la vitesse à 85 km/h, tandis que le régulateur de vitesse évite les accélérations débridées à l'aide du mode 'Soft Cruise' qui jugule légèrement le déploiement du couple. Logiquement, la fonction kick-down est neutralisée.

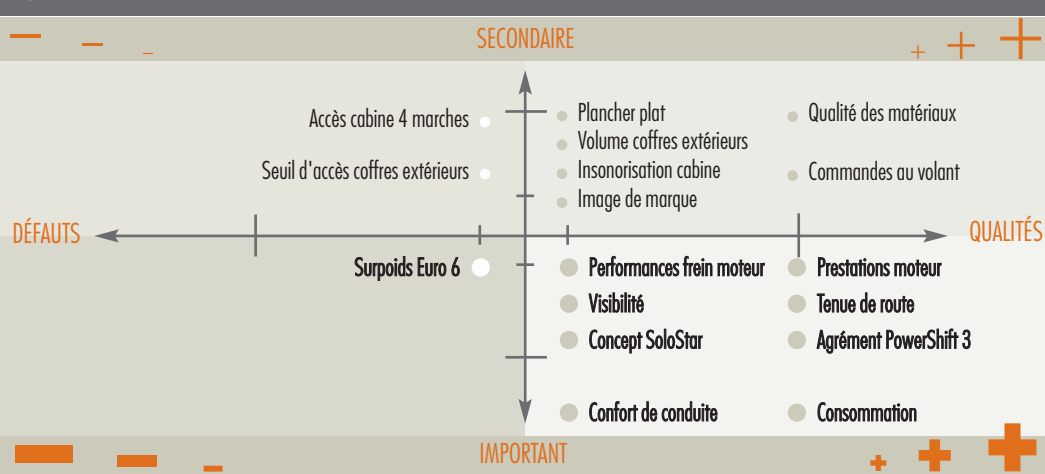
Le nouveau frein moteur à hautes performances n'est disponible qu'en option. Ce frein moteur à trois niveaux offre des puissances de freinage conséquentes allant jusqu'à 400 kW (544 ch) sur les modèles Euro 6. L'autre nouveauté est un ralentisseur secondaire à eau, proposé lui aussi en option, qui offre un couple de freinage allant jusqu'à 3500 Nm, soit 750 kW. Il est non seulement plus puissant mais également beaucoup plus léger : 65 kg contre une centaine auparavant.

### Confort en hausse

**Ergonomie.** Il y a toujours quatre marches à gravir pour accéder au poste de conduite. A bord, le premier sentiment est celui d'un supplément d'espace et de confort. Le nouveau tableau de bord, très 'classe', est complété par un nouveau volant qui propose des fonctions supplémentaires. Son réglage ne se fait plus à la main via un bouton sur la colonne de direction, mais bien au pied via un bouton jaune, positionné discrètement en lieu et place de la pédale d'embrayage. Notre modèle de test était équipé d'une cabine BigSpace qui présente un plancher parfaitement plat, offre une largeur de 2500 mm et une hauteur intérieure de 1990 mm. Elle était surtout équipée du concept SoloStar. Pour les chauffeurs voyageant seuls, ce concept permet de se ménager un coin salon (avec table pliante) pour agrémenter la vie à bord. Ce choix ne se fait toutefois pas au détriment de la deuxième couchette.

Vue de profil, la cabine laisse augurer de grands coffres de rangements

#### QUALITÉS ET DÉFAUTS



#### BILAN CHIFFRÉ

	Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - La Sentinelle	174,9 km Autoroute avec légères côtes	87,54	24,53	3,569
La Sentinelle - Reims	196,3 km Autoroute avec légères côtes	87,02	27,87	3,122
Reims - Berchem	205,7 km Autoroute avec fortes côtes	83,75	29,18	2,870
Berchem - Barchon	172,6 km Autoroute avec fortes côtes	84,00	29,00	2,897
<b>TOTAL</b>	<b>749,5 km</b>	<b>85,53</b>	<b>27,68</b>	<b>3,090</b>
Temps	Temps sec, Min 15°, Max 19°			
Note	Test le 06 août 2012			

## LA CABINE EN SEPT POINTS



Encore un détail pratique : cette tablette rabattable devant le siège passager.



La nouvelle commande de la boîte de vitesses est à présent au volant.



Il y a toujours quatre marches pour monter à bord.



La nouvelle planche de bord est très ergonomique.

latéraux. C'est le cas, mais les chauffeurs de moyenne ou petite taille auront du mal à accéder au fond. A l'intérieur, les rangements à portée de mains sont bien présents et bien pratiques, inspirés de la version précédente.

La partie couchage a été revalorisée. On remarquera sur la couchette du dessus, un réglage aussi simple que celui des maçons, à savoir avec un niveau d'eau. Même les parkings en dévers n'auront plus raison du sommeil du chauffeur !

La place supplémentaire se traduit par une plus grande facilité de mouvement intra cabine. L'éclairage intérieur est aussi de très bonne facture. Autre trouvaille : la fonction 'Rest' liée au chauffage de nuit. Dès l'arrêt du véhicule, et avant même d'enclencher le chauffage additionnel, on peut encore profiter de la chaleur du moteur pour chauffer la cabine.

### Un réel plaisir de conduite

La clé de contact est aussi une primeur. Plus massive qu'une clé normale, elle doit être insérée dans le tableau de bord, comme sur les voitures, pour permettre un démarrage via un bouton 'Start'. Une seule pression pour démarrer, une autre pour couper le moteur, et l'affaire est faite. Cette clé permet aussi de réaliser un check-up de plusieurs points importants avant de prendre la route.

Mais l'évolution la plus importante concerne la tenue de route, qui bénéficie du nouveau châssis plus large (834 mm contre 744), de la nouvelle suspension de cabine et des nouveaux trains roulants. Par ailleurs, l'utilisation de nouveaux aciers fortement améliorés, per-

met une résistance accrue à la torsion et diminue les élasticités sans pour autant augmenter le poids à vide. C'est une réussite. On ressent immédiatement davantage de fermeté, moins de roulis, davantage de précision et une excellente dynamique transversale.

Les essieux existants ont été repensés et associés à une nouvelle suspension arrière pneumatique faite de quatre coussins. Plus réactive, elle augmente d'autant plus le confort de conduite que la route est mauvaise.

Il serait dommage de ne pas citer le nouveau boîtier de direction (sa démultiplication est plus directe) ou encore la pompe de direction assistée, car ils contribuent eux aussi à augmenter le confort de route.

Dans un bouchon ou à un péage, le chauffeur peut profiter d'un assistant de régulation de distance avec fonction Stop-and-Go. Ce système unique prend en charge automatiquement le freinage et le redémarrage du véhicule, et il constitue une aide précieuse pour les traversées de villes ou pour la circulation en accordéon. Il suffit de lever le pied du frein et de laisser avancer le véhicule seul à une vitesse modérée, comme sur un véhicule avec boîte automatique.

### Assistance au chauffeur

Trois systèmes d'assistance visent à réduire la consommation. Via l'écran central du Fleetboard Eco Support, le chauffeur reçoit des conseils sur sa façon de conduire, avec pour but final de l'amener à réaliser les bons gestes et de maîtriser sa consommation.

Le nouvel Actros va cependant plus loin avec le PPC (Predictive Powertrain Control). Il s'agit de la combinaison du Cruise Control classique avec les données GPS.

Le système analyse la topographie de la route plusieurs kilomètres à l'avance, afin de gérer lui-même les accélérations et décélérations mais aussi la stratégie des changements de rapports. Ce système fait ce que la majorité des chauffeurs ne font pas. Enfin, rappelons la présence en série de la fonction EcoRoll qui met la boîte au point mort lorsque l'on profite de l'inertie du véhicule.

**Sécurité active et passive.** Comme à l'habitude, le véhicule de test était équipé de tous les systèmes de sécurité disponibles. L'aide au freinage d'urgence ABA (Active Brake Assist, version 2) permet comme son nom l'indique de venir en aide au chauffeur en cas de collision imminente avec le véhicule qui précède. Dans un intervalle extra court, le chauffeur reçoit différents signaux d'avertissement. Sans réponse de sa part, le freinage est géré par le véhicule, jusqu'à l'arrêt complet. Le résultat est impressionnant, et il faut l'avoir essayé pour s'en rendre compte.

Le nouvel Actros reçoit encore à ce chapitre deux atouts supplémentaires de série : le contrôle de stabilité et l'allumage automatique des feux de détresse en cas de freinage d'urgence. Lors des manœuvres, le rétroviseur droit pivote quant à lui de 10° vers l'extérieur pour faciliter la vision, tandis que les pare-soleil électriques sont parfaits au niveau sécurité. Dommage néanmoins que la programmation instantanée de la

vitesse en descente ne soit pas possible au volant ou encore que le pare-soleil ne soit pas encore réalisé d'une seul tenant.

### Bonne surprise

#### Performances et consommation.

Au moment de passer à la pompe, la surprise est bonne, très bonne même, puisque la consommation moyenne est de 27,68 l pour une vitesse non négligeable de 85,53 km/h ! A peu de choses près (et on sait ce que la route peut réserver comme mauvaise surprise) c'est le meilleur résultat obtenu à ce jour. Vu que les deux étapes difficiles se sont soldées par des moyennes en-dessous de 30 litres, le score général ne pouvait qu'être excellent.

Mercedes avait annoncé une réduction de la consommation de l'AdBlue. On n'atteint pas les 3 %, mais les 3,64 % constituent un net progrès par rapport aux 5 % des générations précédentes.

### Pari gagné !

**Conclusion.** Tout est donc nouveau, sauf le nom. Mercedes-Benz avait choisi la rupture de style et s'était fixé des objectifs ambitieux en termes de consommation. Les excellents résultats de ce test et la popularité croissante de l'Actros sur nos routes le montrent : le pari est gagné.

Textes et photos :  
Pierre-Yves Bernard



Les coffres latéraux sont très vastes... mais pas très accessibles pour les petits chauffeurs.

Primeur du nouvel Actros : la clé de contact !



Le concept SoloStar fait vraiment rêver !

## RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

		VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
Mercedes Actros 1848	Euro 5	86,05	28,20	3,051
Iveco EcoStralis 460	Euro 5	83,93	28,07	2,990
Daf XF105-460 ATe	Euro 5	83,01	27,47	3,022
Renault Premium 450 Dxi	Euro 5	82,30	28,90	2,848
Volvo FH13-500	Euro 5	86,47	27,60	3,133
Scania R440 Topline	Euro 5	86,23	29,16	2,957
Man TGX 440 EfficientLine	Euro 5	83,73	28,77	2,910

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

<b>MOTEUR</b>		<b>ESSIEU AR</b>	
Type	OM 471 LA	Type	R440-13A/C22.5
Niveau Euro	Euro 6	Réduction	2,611
Configuration	6 cylindres en ligne	Capacité	13 000 kg
Injection	X-Pulse / Common Rail	<b>DIRECTION</b>	
Alésage x couple	132 x 156 mm	Caractéristiques	ZF 8098 / Circuit simple
Cylindrée	12 809 cc	Diamètre du volant	450 mm
Taux de compression	17,3 : 1	<b>SUSPENSION</b>	
Puissance maxi	449 ch	Caractéristiques AV	Ressorts à lames paraboliques
Régime moteur	1800 tr/min	Caractéristiques AR	Air / 4 Coussins
Couple maxi	2200/2400 Nm	<b>FREINS</b>	
Régime moteur	1100 tr/min	Caractéristiques	Disques ventilés AV + AR
<b>ELECTRICITÉ</b>		Sécurité	ASR ABS ESP EBS ACC LGS TPM
Tension de service	24 V	Frein de stationnement	Cylindre à ressort
Batterie	2 x 12 V - 220 Ah	Frein moteur	155 kW (1300 tr/min) - 400 kW (2300 tr/min)
Alternateur	28 V / 100 A	<b>ROUES ET PNEUS</b>	
Démarreur	7,0 kW	Dimensions jantes	Alcoa 9,00 x 22,5
<b>EMBRAYAGE</b>		Dimensions pneus	AV / AR : 315/70 R 22,5 TL
Type	Monodisque à sec	<b>CABINE</b>	
Caractéristiques	Débrayage central pneumatique	Type	BigSpace / Plancher plat
Diamètre	430 mm	Suspension	Pneumatique 4 points / Confort
<b>BOÎTE DE VITESSES</b>		Siège chauffeur	Luxe / pneumatique / climatisé
Type	G 211-12 / PowerShift 3	Principaux équipements	Concept SoloStar, pare-brise et vitres latérales teintées, toit ouvrant électrique avec moustiquaire, rétroviseurs électriques et chauffants, ...
Rapports	12 + 4		
Réduction 1 <sup>er</sup> rapport	14,93		
Réduction rapport supérieur	1,00		
Réduction marche AR	14,93 / 11,67 / 3,39 / 2,65		
<b>ESSIEU AV</b>			
Type	F-7.5/C22.5		
Capacité	7500		

## DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	<b>7535 kg</b>	Largeur utile	<b>2260 mm</b>
MMA	<b>44 000kg</b>	Hauteur utile	<b>1990 / 1910 mm</b>
Longueur HT	<b>2300 mm</b>	Emmarchement	<b>330/320/320/320/330 mm</b>
Empattement	<b>3700 mm</b>	Couchette du bas	<b>Sans objet</b>
Largeur HT	<b>2500 mm</b>	Couchette du haut	<b>2140 x 750 x 110 mm</b>
Hauteur HT	<b>3788 mm</b>		

## LES CONCURRENTS

	DAF NEW XF EURO 6	SCANIA R440 HIGHLINE EURO 6	VOLVO NEW FH 460 EURO 6	MAN TGX EFFICIENTLINE EURO 6	RENAULT PREMIUM OPTIFUEL EURO 5 SCR	IVECO STRALIS HI-WAY EURO 6
Type de moteur	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne
Cylindrée	cc	12 900	12 700	12 800	12 400	10 800
Puissance	ch	462	440	460	440	460
	tr/min	1500 - 1900	1900	1400 - 1800	1800	1500 1900
Couple	Nm	2300	2300	2300	2100	2200
	tr/min	1000 / 1425	1000 - 1300	1000 - 1400	930 - 1400	950 - 1400