

Extrait du site : CONDUITE ROUTIERE

<http://www2.ac-lyon.fr/enseigne/conduite-routiere/spip.php?article50>

Mercedes Actros 1844 LSE

- Espace professionnel - Essais de véhicules - Les articles - Mercedes Actros 1844 LSE -

Date de mise en ligne : vendredi 30 octobre 2009

CONDUITE ROUTIERE

Sommaire

- [Accès à bord](#)
- [Impression au poste de \(...\)](#)
- [Mise en route / Prise en \(...\)](#)
- [Confort de conduite](#)
- [Visibilité](#)
- [Volant](#)
- [Boîte de vitesse](#)
- [Suspension](#)
- [Freinage](#)
- [Consommation](#)
- [Vie à bord](#)
- [Les plus et les moins](#)
- [Le bilan](#)

Avec un niveau d'équipement haut de gamme et une souplesse de conduite à toute épreuve, l'Actros de troisième génération perpétue avec réussite la lignée d'un véhicule né en 1996 et remodelé en 2003. Pour séduire les transporteurs, il bénéficie en plus d'un atout de poids : l'équipement de série de la boîte Powershift© 2.



C'est en plein coeur de la région Rhône-Alpes que nous avons mis en place notre nouveau circuit d'essai avec, comme principal objectif : refléter les conditions normales d'exploitation d'un ensemble de 40 tonnes en trafic routier. Pour inaugurer ce circuit, nous avons bénéficié d'un véhicule de premier choix avec l'Actros MP3 fraîchement sorti des lignes de production et tout juste auréolé du titre de camion de l'année 2008. Le véhicule haut de gamme de Mercedes-Benz retiendra sans nul doute l'attention des transporteurs avec pour la première fois sur un camion une boîte automatique de série. Sa production a démarré en juillet avant une présentation officielle lors du dernier salon international du véhicule industriel en septembre dernier. Visite guidée.

Accès à bord

L'emmarchement, placé très à l'avant de la cabine permet un accès facile au poste de conduite, il autorise exceptionnellement le gravisement d'une seule main tant il inspire un sentiment de sécurité ; les marches antidérapante, permettent de monter même lorsque la porte ne peut pas être ouverte intégralement (quai de chargement ou parking poids lourds trop serrés).



L'accès à bord est bien facilité lorsque le volant est en position relevé et le siège en position basse, il est aisé dans ces conditions de monter son sac en début de semaine pour le poser sur la couchette ou le placer dans un des nombreux coffres situés au dessus du poste de conduite.

Les coffres latéraux, de bonne capacité sont accessible de l'extérieur comme de l'intérieur, faire ses courses dans une superette et déposer dans la cabine ses provisions n'est plus une contrainte, on peut glisser par la porte extérieur ses achats et les retrouver directement par l'ouverture située sous la couchette. Et oui, il faut penser aussi à ceux qui mangent dans leur cabine...

L'accès à la plateforme derrière la cabine est correct, on monte du coté droit après avoir replié le déflecteur ; celui-ci se manipule aisément d'une seule main.

Impression au poste de conduite

J'entends des bruits de vent à l'avant droit de la cabine, je suppose que cela vient de l'antévisseur.

Je m'accommode des commandes manuelles du siège, pardon, devrai-je dire du fauteuil. les positions de réglages multiples, les accoudoirs réglables en inclinaison et fixés au dossier m'encouragent à avaler les kilomètres. Que l'on préfère une suspension de siège souple ou rigide, tous les maintiens du corps suivent les mouvements des oscillations engendrées par le profil de la route, mes articulations sont ainsi moins sollicités, je règle à ma convenance.

De jour comme de nuit, les instruments de bord sont bien lisibles, le cerclage chromé des compteurs ajoute à

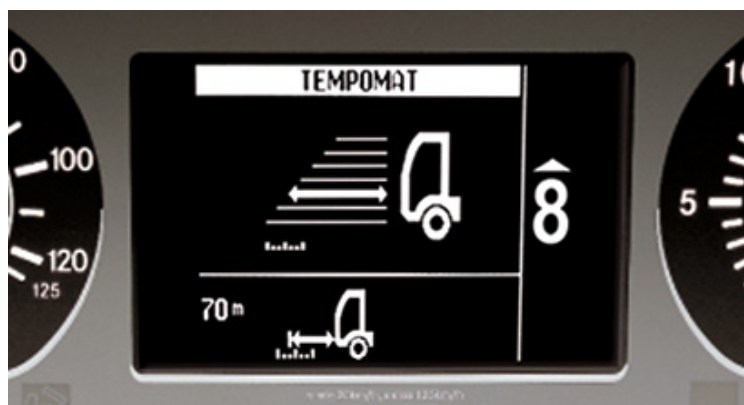
l'impression de luxe. De nuit, le tableau de bord se fait discret et efficace, les informations de l'ordinateur de bord, le rétro éclairage des témoins et le signalement des interrupteurs est en harmonie. Aucune lumière prépondérante ne vient m'agresser. Seul le bouton des feux de détresse ressort de l'instrumentation par sa forme et sa couleur, ajoutant un point positif à la sécurité en cas de freinage d'urgence.

Mise en route / Prise en main

La clé de contact engagé dans son emplacement, je la tourne pour lancer le moteur. Première impression, les crans du contact sont à peine perceptibles j'ai d'ailleurs coupé le moteur sans le vouloir avec le genou alors que j'étais en train de régler le siège, heureusement, que j'étais à l'arrêt.

Les interrupteurs sont regroupés par catégorie au poste de conduite, ceux assimilés aux techniques de conduite et fonctions diverses de la chaîne cinématique sont placés dans la courbure du tableau de bord à droite du volant. Les commandes affectées aux lumières intérieures sont quand à elles, situées au dessus de ma tête, accessible de la main gauche comme de la droite.

Dés les premiers tours de roue, l'adaptation au gabarit, la voie, l'allure sont facilitées par la qualité et la précision de la tenue de route, de la direction et la souplesse des commandes. Vite je me sens "chez moi" comme si j'avais eu depuis toujours ce tracteur.



Le tracteur que j'essaie est équipé de la technologie « Telligent » ; un atout pour la sécurité. Des radars équipent le véhicule ; la régulation de vitesse est associée à un régulateur de distance réglable, de sorte que lorsque je m'approche du véhicule me précédant, l'Actros calque son allure automatiquement sur celui-ci ; dans le cas où l'approche est trop rapide, une alarme visuelle et auditive est perçue par le conducteur, et si aucune action n'est déclenchée, le véhicule agit de lui-même sur ses freins et son ralentisseur pour éviter la collision.

Au centre de la cabine, une caméra envoie en permanence des photos du marquage de la chaussée vers l'ordinateur, et dès que le véhicule menace de quitter sa voie, un signal sonore retentit dans les hauts parleurs du côté où le véhicule tend à se rendre. Sur l'Actros, tous ces systèmes peuvent être déconnectés mais il est dommage de se passer de ces technologies récentes qui augmentent la sécurité.

Confort de conduite

J'adore ces camions dont je ne suis pas contraint à une modification du réglage du siège en cours de route, la position choisie lors de mon installation avant le départ me convient parfaitement tout au long du parcours. Il est vrai que les nombreux réglages du poste de conduite proposent à tout à chacun de trouver sa meilleure position. Cerise sur le gâteau, le siège passager offre les mêmes caractéristiques. Je suis même tenté d'annoncer que c'est le camion qui s'accommode de la position de conduite de son conducteur et non l'inverse. Les commandes de réglage sont de formes différentes, ce qui facilite leur préhension.

La route de nuit est un plaisir pour moi, surtout lorsque le camion m'offre une lueur dans le fond de la cabine, ainsi, je retrouve aisément mes affaires. Dans ce lieu, je peux allumer deux lampes vertes. Personnellement, je suis un incondicional des lampes rouges mais je m'en passe pour le coup car dans la cellule, Mercedes a prévu une option qui rend du plus bel effet ; des diodes d'un bleu prononcé éclaire les endroits stratégiques. J'ai l'impression de conduire un cabriolet décapoté sous un ciel d'été étoilé.

Visibilité

De jour comme de nuit, la visibilité au poste de conduite est correcte. Je regrette tout de même que les phares au xénon on du mal à se généraliser sur les tracteurs routiers, quand on y a goûté, on a du mal à s'en passer. Cet équipement est en option au catalogue du constructeur. La discrétion des instruments de bord aide à la vision de la route de nuit. Les informations de l'ordinateur de bord sont claires et nettes. Les rétroviseurs bien disposés permettent les manoeuvres en sécurité.

Volant

Un régal, je vous dis que c'est un régal d'avoir ce cercle en main : petit, il ne nécessite néanmoins aucun effort à sa rotation. Par une pression sur un interrupteur à commande pneumatique, le volant passe de la position horizontale à une position inclinée vers moi ; j'aime à régler mon siège très en arrière, l'inclinaison du volant me permet tout de même d'avoir les bras posés sur les accoudoirs et les deux mains près des commandes du volant tout en ayant une bonne visibilité du tableau de bord. Sur la colonne de direction, on dispose des commandes de bascule des feux de croisement / feux de route, des essuie-glaces et des clignotants à gauche, le commodo de droite étant affecté au commande du ralentisseur Voith et aux réglages du limiteur et du régulateur Tempomat / Temposet.

je sélectionne les affichages de l'ordinateur de bord avec les pouces. Les deux zones situées à proximité des mains regroupent toutes les fonctions d'information et de paramétrage comme par exemple le téléphone intégré (option Mercedes), le contrôle des paramètres du moteur, la radio...

En stationnement, le volant se règle jusqu'à une position horizontale. Pour remplir mes documents de l'essai que je dois réaliser pour Truc's Mag, je dépose mes feuilles à plat dessus et peut ainsi les remplir sans les retrouver à mes pieds.

Boîte de vitesse

Le mode automatique de la nouvelle boîte de vitesse Powershift 2 est un régal de conduite, rapidité de changement de rapport tant à la montée qu'à la descente de ceux-ci, mais je conseille de ne pas hésiter à passer en mode manuel

pour éviter les changements de vitesse intempestifs notamment lors des franchissements de rond point ou tout autres situation de conduite dont le moteur s'accommode de temps à autres d'un régime de rotation à faible vitesse, le couple maximum se situant à 1080 tours/minutes, le moteur reprends de sa vigueur bien en deçà de ce régime.



J'ai choisi de rouler en mode automatique dans la plupart des situations, sachant que je peux imposer un passage de rapport dès que le moment me semble opportun. En revanche, j'ai choisi le mode manuel, pour franchir la grande côte entre le village de Les Dépôts et le col des Echarmeaux. Cela m'a permis de réguler la montée au régime de couple maxi avec une marge de plus 200 ou moins 100 tours par minutes afin d'optimiser au mieux l'allure de gravisement et la consommation, sans risquer un changement de rapport qui pouvait me coûter cher en terme d'économie de temps et de carburant.

Les multiples modes de la chaîne cinématique comme la fonction anti-recul pour démarrer en côte, le mode manoeuvre, le mode balancement pour se dégager d'une situation d'enlèvement ou d'enneigement, le réglage de la marge d'allure de descente, l'interrupteur du mode power autorisant une montée en régime moteur plus élevée et le très fameux mode EcoRoll me font oublier très vite les mouvements du pied gauche sur la commande d'embrayage, heureusement car il n'y a plus de pédale.

Il faut que je vous décrive un "truc génial" : le mode EcoRoll s'enclenche lorsque le moteur n'est sollicité par aucune charge, accélération, ralentissement, la boîte de vitesse passe au bout d'une seconde au point mort ; le véhicule roule ainsi « sur l'erre ». Bien sûr, une faible consommation de carburant est engendrée comme lorsque le moteur tourne au ralenti en comparaison avec un camion dont la vitesse reste en permanence enclenchée car la consommation du moteur est réduite à zéro si le moteur est en retenu. L'avantage certain que je retrouve en mode EcoRoll, c'est qu'il n'y a plus de résistance à l'avancement et je peux parcourir dans ce cas beaucoup plus de kilomètres sur l'inertie acquise pendant la phase d'accélération. C'est impressionnant comme le camion se comporte, on à l'impression que cela ne s'arrêtera jamais. De plus, je n'entends ni ne ressens plus le bruit et les micros vibrations du moteur, ce qui ajoute encore à la sensation de luxe et de confort.

Suspension

Le véhicule est équipé de suspension à lame à l'avant et pneumatique à l'arrière, les suspensions de cabine pneumatiques contribuent grandement au confort de conduite. L'ensemble absorbe en souplesse les défauts de la route, le véhicule est stable en accélération comme en freinage, en courbe je ne ressens ni un arrière fuyant, ni un avant qui se dérobe, j'ai l'impression d'être sur des rails.

Freinage

La commande de frein est très souple et progressive, le freinage par freins à disque est d'une efficacité redoutable. Un ralentisseur Voith équipe le véhicule que je conduis ; je n'ai donc sollicité les freins que très rarement et pour tout dire, simplement pour les quelques cas qui m'imposaient l'arrêt complet du véhicule et pour bien évidemment, les essais de freins avant de prendre la route. La régulation d'allure est couplée au ralentisseur, ce qui fait qu'avec ce type de véhicule, on peut faire 300 kilomètres d'autoroute sans toucher à une seule commande, excepté le volant et les clignotants en côte.

Consommation

1er partiel	Esso Charolles	1 h 49	100 km	39,664 L/100 km
2eme partiel	Charolles A6	1 h 22	105,3 km	26,243 L/100 km
3eme partiel	A6 Esso	1 h 21	107,3 km0	27,152 L/100 km
TOTAL		4 h 32	312,6 km	30,848 L/100 km

Consommation d'AdBlue, 7,2 litres sur la totalité du parcours.

Vie à bord



Les lumières de cabine donnent la possibilité d'éclairer la cabine entièrement, ou de l'un ou l'autre des deux côtés. Je regrette que la lumière éclairant ma zone est un peu faible quand il s'agit de lire ou compléter mes documents d'essai mais elles ont toutes l'avantage de s'éclairer et de s'éteindre de façon graduelle, de plus une temporisation modulable agrémente la vie à bord, la temporisation dure moins longtemps dès que le véhicule se met en mouvement.

Les couchettes sont spacieuses, il est difficile de choisir entre celle du dessus ou celle du bas sinon en faisant plouf plouf. Mon choix se porte naturellement sur celle du bas car vers ma tête, je retrouve toutes les commandes suivantes : éclairage de cabine, mise en route et réglage du volume de la radio.



Commande de chauffage autonome, commande du climatiseur à accumulation permettant un rafraîchissement efficace de la cabine pendant 8 heures.



De nombreux rangements éclairés et au fond antidérapant sont situés au dessus du poste de conduite ; ceux qui sont sous la couchette accueilleront toutes les affaires d'un grand routier, mon gros sac de sport tient allègrement dans le coffre central du haut de la cabine. deux groupes de mini tiroirs accueillent les CD et DVD.

Sous la couchette, un tiroir révèle la présence d'un grand réfrigérateur et d'une autre tablette rabattable.

Les surfaces horizontales sont généreuses, en option une tablette repliable se fixe face au siège passager. Les objets légers pouvant se trouver pendant la conduite sur la surface plane du tableau de bord ne se promènent pas dans chaque virage, mais attention, les routiers, ce n'est pas fait pour y placer un ordinateur portable ou un lecteur DVD lorsqu'on roule !!!!!

Les plus et les moins

► Les plus

- Équipement de sécurité
- Consommation
- Confort au poste de conduite

► Les moins

- Bruits de vent sur l'antévisueur
- Manque de luminosité en éclairage feux de croisement / feux de route
- lumières de cabine un peu faibles

Le bilan

Avec le Mercedes Actros 1844 LSE, chacun y trouvera son compte ; l'entrepreneur pour la maîtrise des coût d'exploitation et la gestion des ressources humaines, le conducteur pour le plaisir chaque jour renouvelé de travailler avec un véhicule de haut de gamme. Le niveau d'équipement de confort et de sécurité, charge conséquente à l'investissement s'il en est, sera rentabilisé par la fidélisation.

L'efficacité du conducteur est induite par les conditions de travail. la position de conduite irréprochable, un repos rassérénant assuré en toutes conditions et la confiance de l'homme en sa machine contribueront au travail apaisé et rentabilisé.

le métier de conducteur est difficile, ce n'est pas pour cette raison qu'il doit être accompli avec des outils d'un autre temps.

[\[1\]](#)

[\[1\]](#) Essai réalisé pour l'hebdomadaire Transport Info Hebdo numéro 213 du 28 novembre 2008.