

MERCEDES-BENZ ACTROS 1863 GIGASPACE

LA TECHNOLOGIE EN MOUVEMENT



Comme ses précédentes générations, cet Actros a été couronné du titre de Truck of the Year.

Lorsque nous avons réalisé le test de cet Actros 1863, il n'avait pas encore été couronné 'Truck of The Year 2020'. Une nouvelle reconnaissance pour un camion bourré de technologie, mais quel est désormais le rôle du chauffeur au volant de ce véhicule résolument tourné vers le futur ?

Texte : Pierre-Yves Bernard, photos : Erik Duckers

Le nouvel Actros, c'est une silhouette connue, mais ne saurait laisser personne indifférent avec ses uniques MirrorCams. Attisant tous les regards, ces caméras laissent même à penser, à tort, que la cabine est différente. Elles

remplacent les encombrants rétroviseurs extérieurs (et grand angle), tout en proposant de nouvelles fonctions supplémentaires. Même si cette absence de rétroviseurs permet aussi de réduire la consommation, nous allons plutôt nous atteler à leurs nombreux avantages lors de la conduite.

AU SOMMET DE LA GAMME

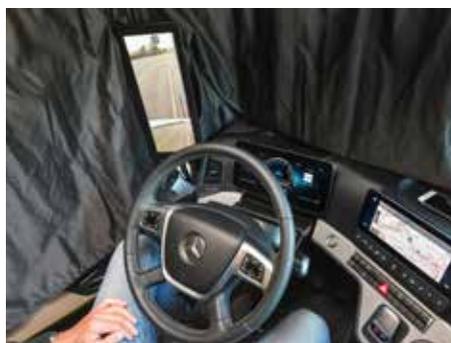
Technique. Sur ce point, il n'y a rien de neuf. Le modèle essayé représente le sommet de la gamme avec ses 15,6 litres de cylindrée, sa puissance de 625 ch (470 kW) atteints dès 1.600 tr/min et un couple de 3.000 Nm

à 1.100 tr/min. La transmission était assurée par la PowerShift 3 et le freinage par un frein moteur dont la puissance (480 kW - 653 ch) est atteinte à 2.300 tr/min. Le frein de stationnement adopte désormais quant à lui une version électronique avec fonction Hold.

Cabine. Avec une telle motorisation, difficile d'imaginer autre chose que la cabine GigaSpace. Difficile de rester indifférent devant ce très beau cockpit multimédia, hyper moderne, interactif et surtout ultra connecté. La planche de bord arbore deux écrans en couleurs qui permettent de très nombreux affichages au gré du chauffeur. Certains



Les MirrorCams, une exclusivité mondiale pour Mercedes-Benz.



Un cockpit multimédia hyper moderne, mais qui nécessite une sérieuse prise en mains pour être utilisé à 100 % de ses possibilités.



L'écran de droite reprend les fonctions moins essentielles.

affichages paraissent compliqués à régler au premier abord, mais ils représentent l'interface entre le chauffeur et son camion.

Le premier écran est positionné derrière le volant et reprend à son compte les infos essentielles comme la vitesse, les commandes d'aides à la conduite, le régime moteur, les niveaux de carburant et AdBlue ou encore les infos des systèmes de sécurité. A droite du chauffeur, en partie centrale de la planche de bord, l'autre écran 'multi-touch' reprend le GPS, les programmes de chauffage, les pressions et bon nombre d'applications utiles pendant les pauses. Tout ceci est complété par le nouveau volant multifonctions, que le chauffeur aura intérêt à se faire expliquer en détails s'il veut en utiliser toutes les possibilités.

Le MCS (MirrorCam System) mérite vraiment que l'on s'y attarde. L'utilisation et l'ajustement des fonctions se font via le panneau de commande situé dans la garniture de la porte conducteur. On parle ici de voyants LED qui indiquent l'affichage à droite, à gauche, en haut ou en bas ou encore une modification du champ de vision. Facilement nettoyable, la caméra peut être chauffée comme le seraient des rétroviseurs classiques.

SÉCURITÉ EN HAUSSE

En ligne droite, l'écran affiche la même vue que des rétroviseurs traditionnels. Les différentes lignes que l'on voit sont en réalité des indications de distance. Les lignes entre les deux écrans facilitent par exemple l'orientation lorsqu'un véhicule approche par l'arrière. Une autre permet de visualiser la fin de la semi-remorque.

Dans les virages, l'image pivote et suit le mouvement du véhicule, offrant ainsi à tout moment une vue optimale de la remorque (si

le tracteur et la semi sont reliés via le CAN bus). Une fois les clignotants activés, le système aide le conducteur à revenir dans la voie en démarquant la zone de manœuvre en couleur. Idéal, le système passe alors automatiquement en mode vision nocturne à la tombée du jour. Enfin, pendant la nuit, lorsque le véhicule est à l'arrêt et éteint, rideaux fermés, le chauffeur peut quand même maintenir si besoin une surveillance de son véhicule. Dans ce cas, le MCS s'actionne avec un interrupteur situé au niveau de la couchette et de la porte.

Les caméras sont plus petites que les rétroviseurs et risquent donc moins de heurter un obstacle. Si cela arrive, le système est prévu pour limiter la casse : les bras de la caméra se replient dans le sens du déplacement ou dans le sens contraire. Cela évite tout endommagement du toit en cas de collision grave.

Impressions de conduite. Le premier rond-point génère une première (et agréable) surprise : la vue est dégagée et il n'y pas d'obstacle derrière le montant A. Sur route, nous mettons à l'épreuve l'Active Brake Assist 5 qui est tout simplement impressionnant d'efficacité. Nous passons alors au test de l'Active Drive Assist qui permet de garder le véhicule dans sa voie, en agissant à présent sur le volant à la place du conducteur, grâce à des capteurs qui assurent une surveillance horizontale. Ce n'est évidemment qu'une

BON À SAVOIR

- **Les MirrorCams** : une exclusivité mondiale !
- Un cockpit **Multimedia** hyper moderne et connecté.
- La **conduite autonome** en ligne de mire.

aide à la conduite... même si nous avons roulé sans les mains sur un court tronçon. A éviter tout de même en conditions réelles !

Performances. Nous entamons le test avec les différentes aides à la conduite et en particulier le nouveau PPC qui 'connaît la route à l'avance' pour obtenir les meilleures performances et la meilleure consommation. Sommes-nous petit à petit relégués au niveau d'un spectateur ? Oui, sans nul doute, et il faut reconnaître que nous devons nous incliner tant sur le plan de la sécurité que de la consommation. Le verdict : une vitesse moyenne de 84,71 km/h et une consommation de 30,27 l/100 km. C'est mieux qu'avec un modèle comparable testé il y a cinq ans (83,97 km/h et 31,19 l/100 km). Les effets des MirrorCams et du PPC sont donc bien perceptibles.

Conclusion. Le Mercedes Actros a repoussé ses limites, mais cette fois, la distance qui nous sépare du camion autonome a réellement diminué. Combien de temps faudra-t-il encore attendre pour le voir arriver sur nos routes ?

FIGE TECHNIQUE ACTROS 1863 GIGASPACE

- **Type** : tracteur 4x2
- **Cabine** : GigaSpace
- **Désignation moteur** : OM473
- **Cylindrée** : 15.6 litres
- **Puissance maxi** : 625 ch (470 kW) à 1.600 tr/min
- **Couple maxi** : 3.000 Nm à 1.100 tr/min
- **Niveau d'émission** : Euro 6 / Step D
- **Boîte de vitesses** : Powershift 3
- **Frein moteur** : 480 kW (653 ch) à 2.300 tr/min