

L'ACTROS EN VERSION SLT

C'EST DU LOURD !

Avouons-le, il n'est pas fréquent de prendre le volant de ce genre de véhicule. Pourtant, pour certains, le quotidien est fait de missions de transport lourd et le matériel doit donc être adapté. L'Actros SLT est là pour répondre à cette demande précise.

Pierre-Yves Bernard

Le modèle que nous avons pu prendre en mains dans la région de Ronquières est un quatre essieux, dont le deuxième est poussé avec une capacité de 8 tonnes et une suspension pneumatique. La charge admissible au niveau des robustes essieux arrière peut aller jusqu'à 13 tonnes. Un premier coup d'œil permet tout de suite d'identifier l'impressionnant carénage latéral et les larges prises d'air qui doivent assurer un refroidissement conséquent au moteur.

À l'arrière de la cabine, on trouve un réservoir en aluminium de 900 litres, permettant une autonomie raisonnable, sachant que la consommation sera bien plus élevée que sur les véhicules communs. Le système de refroidissement est intégré et permettra de refroidir efficacement le moteur en mode alimentation et en mode ralentisseur. Les réservoirs d'air comprimé sont eux aussi de grande capacité et cela est indispensable pour répondre aux très fréquentes sollicitations du circuit lors du freinage du convoi. Enfin, la cabine GigaSpace (la plus grande disponible sur l'Actros) était toujours équipée de rétroviseurs conventionnels.

D'une cylindrée de 15.6 litres, le moteur OM 473 développe 625 ch à 1600 tr/min et surtout un couple de 300 Nm dès 1100 tr/min. La transmission est assurée par la boîte Powershift 3 'maison' à 16 rapports. Son embrayage à ralentisseur turbo doit permettre d'encaisser les sollicitations parfois extrêmes au démarrage et en manœuvres. Enfin, vu le contexte de travail, le SLT est doté d'un ensemble train de roulement / suspension / cadre renforcé



Avec un ensemble de cette masse, il faut absolument anticiper les descentes.

avec l'objectif de délivrer avec précision la force demandée. Signalons enfin que le SLT était équipé de tous les systèmes de sécurité modernes, tels que l'Active Brake Assist, l'Active Drive Assist ou encore l'assistant de régulation de distance.

TERRAIN DE JEU ADAPTÉ

L'idée n'était pas de faire des bornes mais bien de tester la capacité de traction de charges lourdes et la capacité de retenue de ces mêmes charges. Un relief très prononcé s'imposait donc. C'est à Ronquières et avec 70 tonnes au sol que nous avons réalisé cette prise en mains. Ainsi, nous avons réalisé un petit parcours permettant de gérer de fortes côtes et des sévères descentes. Enfin, une analyse du comportement lors des démarrages et des manœuvres était prévue.

Plusieurs programmes de conduite adaptés à ces différents points permettent une conduite efficace et surtout sécurisée, mais une petite formation s'impose. Ce qui est intéressant, c'est que ces modes peuvent être enclenchés de façon ciblée.

BON À SAVOIR

- Charges lourdes jusqu'à 250 tonnes
- Disponible avec cabines GigaSpace et BigSpace
- Plusieurs programmes de conduite adaptés

Avec une semi-remorque à quatre essieux directionnels, difficile d'être piégé mais c'est une question d'habitude.

Le plus impressionnant est sans nul doute le ralentisseur. C'est déjà le cas en temps normal, mais ici, si on n'anticipe pas et donc qu'on ne prépare pas les descentes, les conséquences peuvent être rapidement catastrophiques. Pour corriger le tir, différentes méthodes sont possibles : utiliser le Cruise Control à très basse vitesse mais aussi anticiper pour atteindre le bon régime de freinage au ralentisseur avant même de l'activer. Avec un poids aussi élevé, chaque seconde sans retenue relance l'ensemble et reporte donc l'effet de freinage souhaité. En traction, il est difficile de contrarier la boîte qui gère les paramètres et qui ne doit quasiment jamais être aidée.