El Atego. El Arocs.

Construcción. 7,5 a 41 toneladas.
Transporte especial. Hasta 250 toneladas.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

RoadStars:
suba a bordo, vale la pena

RoadStars. RoadStars es la plataforma interactiva de comunicación de Mercedes-Benz para conductores, empresarios y aficionados a los camiones. También usted puede formar parte de la gran comunidad de RoadStars. Los usuarios registrados reciben periódicamente informaciones de actualidad y tienen la oportunidad de contribuir activamente; por ejemplo, enviando comentarios, cargando fotos, chateando o compartiendo contenidos.

Los miembros disfrutan además de la participación en eventos exclusivos y de otras ofertas y vivencias de Mercedes-Benz Trucks. Tanto si utiliza usted un smartphone como una tablet, un portátil o un ordenador de mesa: lo único que necesita para acceder a RoadStars es una conexión a Internet. Le invitamos a ser un auténtico RoadStar:
www.roadstars.mercedes-benz.com

Índice.

Mercedes-Benz en el transporte para la construcción 4–5

El Atego de 7,5 a 16 toneladas 6–13
- Equipamiento de las cabinas 8–9
- Motores, transmisión, cambio 10–11
- Confort de conducción, idoneidad para acoplar carrocerías 12–13

Datos técnicos del Atego 14–17
- Variantes de la cabina 14–15
- Resumen de modelos 16–17

El Arocs de 18 a 41 toneladas 18–41
- Equipos, exterior 20–21
- Puesto de trabajo, interior 22–23
- Comparación de cabinas 24–29
- Motores 30–31
- Cambio, mando del cambio 32–33
- Transmisión de fuerza 34–35
- Capacidad portante del bastidor, suspensión 36–37
- Capacidad de carga de la cadena cinemática 38–39
- Altura libre sobre el suelo 40–41

Vehículos específicos para determinados sectores 42–47
- Arocs Loader 44–45
- Arocs Grounder 46–47

El Arocs hasta 250 toneladas 48–55
- Resumen 50–51
- Cambio, propulsión 52–53
- Bastidor, ejes, piezas adosadas 54–55

Datos técnicos del Arocs 56–69
- Prestaciones de los motores 56
- Variantes del depósito 57
- Variantes de la cabina 58–61
- Resumen de modelos del Arocs hasta 41 toneladas 62–68
- Resumen de modelos del Arocs hasta 250 toneladas 69

Eficiencia en el transporte para la construcción 70–91
- Costes totales bajos 72–87
- Alta seguridad 88–89
- Alta ocupación del vehículo 90–91

Accesorios originales 92–93

Mercedes-Benz en el transporte para la construcción.

Para cada misión de transporte, para cada obra y para el camino que lleva a ella. Desde los camiones rígidos y las hormigoneras hasta los volquetes pesados: las versiones de carretera y con tracción integral del Atego y el Arocs son auténticos profesionales para la construcción. Su versatilidad permite configurar vehículos a la medida de cada tarea y de cada segmento en el ramo de la construcción.

El Atego de 7,5 a 16 t convence en los ramos afines a la construcción por su elevada calidad, su sobresaliente fiabilidad y su resistencia. Por ejemplo, en obras de jardinería, en obras urbanas y en otros oficios. El Arocs de 18 a 41 t es el especialista para tareas pesadas. Despliega su potencia con máxima fiabilidad, tanto en terrenos impracticables como por carretera. La configuración de la cadena cinemática, con un elevado par motor, y la robusta construcción del tren de rodaje, la suspensión y el bastidor le permiten afrontar con dominio cualquier situación de conducción. El Arocs hasta 250 toneladas es una tractora desarrollada y construida específicamente para mover cargas especialmente grandes y pesadas.

El Atego y el Arocs contribuyen a una operación especialmente rentable con sus austeros motores Euro VI, la vida útil prolongada de numerosos componentes, bajos costes de reparación y de mantenimiento y su gran idoneidad para el acoplamiento de carrocerías y estructuras.

En pocas palabras: Mercedes-Benz ofrece lo que necesita para la práctica. A pie de obra y en carretera. Compruébelo usted mismo.

S MB 1223

El Atego de 7,5 a 16 t.

Valor. Sea cual sea el sector auxiliar de la construcción en el que trabaje y el tipo de vehículo que necesite, el Atego convence en todos los sentidos.

El Atego es un activo valioso en cualquier empresa. Esto se manifiesta a través de diversos atributos, como su elevada calidad y fiabilidad, su durabilidad y su resistencia. Cuenta además con un sinnúmero de equipos y medidas técnicas que garantizan su eficiencia y utilidad, para que usted disponga de un camión óptimo, convincente tanto en el cálculo de costes como a pie de obra. El puesto de conducción de configuración ergonómica y un comportamiento seguro de marcha son otros atributos que distinguen al Atego. El atractivo diseño exterior e interior contribuye igualmente a realzar su valor.

Como puede ver, el Atego es un auténtico profesional para los ramos afines a la construcción, que no deja nada que desear en el trabajo diario. Y que puede contribuir de forma decisiva a aumentar su rentabilidad en el trabajo a pie de obra.

[1] Equipo opcional.

Operación. El Atego pone a su disposición una generación de camiones con una amplia gama de equipos. De este modo hace más sencillo el duro trabajo en los ramos afines a la construcción.

Junto a su diseño exterior llamativo e inconfundible, convence también por sus valores internos. Como demostración de su orientación eminentemente práctica, está disponible con tres versiones diferentes del puesto de conducción. Todas ellas ofrecen un elevado confort y un manejo intuitivo en combinación con el cuadro de instrumentos, el volante multifunción y los cómodos asientos.

Entre los atributos más destacados del Atego en la práctica cabe mencionar la dirección precisa, el cambio automático Mercedes PowerShift 3 y los potentes motores de bajo consumo de 4 y 6 cilindros en línea.

Sabemos que las exigencias a un camión en los segmentos afines a la construcción pueden ser muy variadas. El nuevo Atego se adapta a ellas con una extraordinaria idoneidad para acoplar todo tipo de carrocerías y superestructuras.

Orientación práctica. La idoneidad del Atego para los diversos campos de aplicación se hace patente, por ejemplo, en el peldaño suspendido de las versiones con tracción integral. Otro detalle es la rejilla de protección de los faros[1], que impide deterioros y permite al mismo tiempo una limpieza rápida y sencilla de los faros.

Para disfrutar más en el trabajo. Las cabinas del Atego.

Tanto a primera vista como si se miran con detenimiento, las cabinas del Atego demuestran que han sido concebidas pensando en lo que es importante en los sectores afines a la construcción: óptima ergonomía, elevado confort de marcha y de trabajo y muchos detalles prácticos.

Variantes de la cabina. La cabina S y la cabina S con pared trasera prolongada en 180 mm convencen por sus compactas dimensiones exteriores y mucho espacio en el interior. Además, el elegante diseño interior, el acabado de alta calidad y numerosos detalles y equipos prácticos garantizan cotas muy elevadas de confort para trabajar y para conducir.

El puesto de trabajo en el Atego. El Atego puede equiparse con tres variantes diferentes del puesto de conducción, a la medida de cada campo de utilización, para que el conductor pueda trabajar concentrado y al mismo tiempo relajado. Las tres variantes convencen por su configuración ergonómica y la disposición ejemplar de los mandos y los compartimentos. Otro equipo que aumenta el confort para trabajar es el volante multifunción.

Volante multifunción. Con ocho teclas de manejo, a la derecha y a la izquierda, pueden controlarse muchas funciones. Por ejemplo, es posible aceptar llamadas telefónicas, manejar los sistemas de asistencia a la conducción y modificar los ajustes de la radio.

Puesto de conducción Classic. El puesto de conducción Classic del Atego con sus numerosos compartimentos resulta idóneo para los ramos afines a la construcción. Todos los elementos están dispuestos de forma ergonómica en torno al conductor.

Cuadro de instrumentos de 10,4 cm. El ordenador de a bordo integra muchas funciones e indicaciones nuevas y ofrece así una visualización rápida, amplia y al mismo tiempo ordenada de todas las informaciones importantes.

Radios. El Atego puede equiparse con una radio con CD, una radio con CD y conexión Bluetooth®[1)] o la radio con CD Bluetooth® Confort[1)]. Todos los modelos cuentan con una interfaz USB y una toma Aux/In.

Preequipo para uso de equipos multimedia[1)]. Se ofrece un preequipo universal para la integración sencilla de móviles, reproductores MP3 o sistemas de navegación comerciales. El sonido se emite mediante los altavoces del vehículo.

Asientos. Todos los asientos convencen con su elevado confort. Los mandos están dispuestos en una posición intuitiva, las banquetas son especialmente anchas y el margen de ajuste muy amplio, de hasta 200 mm en dirección longitudinal y hasta 100 mm en altura.

Asiento con suspensión para el conductor, estándar. El asiento con suspensión neumática ofrece un confort elevado, numerosas posibilidades de ajuste y un tapizado de tejido liso.

Asiento neumático con ventilación[1)]. El asiento climatizado con suspensión neumática para el conductor asegura un clima agradable sobre el asiento y un gran confort. A esto contribuyen también los apoyabrazos integrados y la calefacción integrada en el asiento.

Cuadro de instrumentos de 12,7 cm con función de vídeo[1)]. Este cuadro de instrumentos está preparado para el uso de una cámara de marcha atrás, que aumenta el confort y la seguridad. La imagen permite apreciar lo que sucede por detrás del vehículo.

Asiento con suspensión de confort[1)]. El asiento con suspensión neumática puede ajustarse individualmente y ofrece condiciones ergonómicas sobresalientes, así como un elevado confort. A esto contribuye asimismo la calefacción integrada en el asiento.

Resumen de ventajas.

- **La cabina S, con o sin pared trasera prolongada, se adapta perfectamente a las necesidades de los ramos afines a la construcción.**
- **Configuración ergonómica del puesto de trabajo**
- **Tres versiones del puesto de conducción, en función del uso específico del camión**
- **Cambio automático Mercedes PowerShift 3 para mejorar la maniobrabilidad, cambio manual disponible**
- **Cuadro de instrumentos de fácil lectura con display en color TFT de 10,4 cm o cuadro de instrumentos con display en color TFT de 12,7 cm[1)], función de vídeo y preequipo para una cámara de marcha atrás[2)]**
- **Volante multifunción de manejo intuitivo**
- **Opcionalmente, diversos equipos de radio e interfaces multimedia[1)]**
- **Amplia oferta de asientos anchos y confortables con generoso margen de ajuste**

[1)] Equipo opcional.
[2)] En la gama de accesorios de Mercedes-Benz se ofrece una cámara de marcha atrás.

Un trabajo en equipo que entusiasma. En cualquier recorrido.

Con los eficientes motores de 4 y 6 cilindros, que rinden mucho y consumen poco, y el cambio automático Mercedes PowerShift 3, conducir resulta sencillo, incluso en condiciones difíciles.

Tecnología de motores y gases de escape. Potentes, fiables, rentables: los motores Euro VI del Atego se distinguen por su bajo consumo, una respuesta espontánea, un par motor elevado y una gran suavidad de marcha. Las claves de la elevada compatibilidad ambiental de los motores Euro VI de cilindros en línea son una combustión de alta eficiencia que no genera partículas de hollín y la recirculación refrigerada de los gases de escape.

Freno motor[1]. El sistema de frenos conmutable con tres niveles y una potencia de frenado máxima de **235 kW** reduce el desgaste del freno de servicio y aumenta al mismo tiempo la seguridad y el control sobre el vehículo.

Freno motor de alto rendimiento[2]. Si se desea aumentar la seguridad puede encargarse el freno continuo exento de desgaste con tres niveles y una potencia de frenado máxima[3] de hasta **300 kW.**

Precalentamiento del combustible[4]. Este sistema calienta el combustible si es necesario trabajar a temperaturas inferiores a –25 °C. De ese modo se impide la formación de parafina, que puede obturar el sistema de combustible.

Variantes del cambio. Los cambios de 6, de 8 y de 9 velocidades permiten adaptar el Atego al campo de utilización previsto. En combinación con una desmultiplicación armonizada en el eje trasero, esta transmisión asegura una propulsión rentable.

Mercedes PowerShift 3. Dinamismo sensible, maniobrabilidad sencilla y bajo consumo. El cambio automático de 12 velocidades vela por una selección precisa de las marchas, transiciones breves, elevado confort y una rentabilidad ideal.

Motores Euro VI con elevado par motor. Los nuevos motores de 4 y 6 cilindros en línea son potentes, fiables, rentables y con un elevado par motor, gracias a lo cual el Atego ofrece los requisitos ideales para el trabajo en los ramos afines a la construcción.

Programas de conducción del Atego. En función de la ejecución elegida, los compradores del Atego pueden elegir el programa de conducción «power» o el programa «offroad». Ambos programas incluyen modos de marcha que facilitan un estilo de conducción adaptado a la situación[5)].

Programa de conducción offroad. Comprende los modos de marcha «offroad», «estándar» y «manual». El modo «offroad» está dimensionado para la conducción sobre terrenos no compactados. Basta con pulsar un botón para elegir un estilo de conducción con elevado par motor.

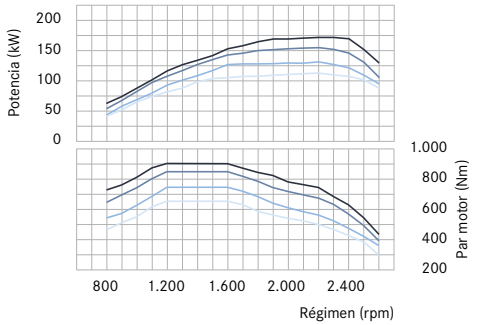
Programa de conducción power. En el modo de marcha «power» se aumenta en 100 rpm el régimen al que se realizan los cambios en comparación con el modo «estándar». Con ello puede hacerse uso durante más tiempo de la potencia máxima del motor.

Funciones adicionales. El cambio Mercedes PowerShift 3 pone a disposición funciones adicionales que facilitan las maniobras, como el cambio directo entre 1ª y marcha atrás y una marcha atrás con desmultiplicación larga[6)]. Gracias a la función de marcha lenta, el arranque resulta especialmente confortable.

Cambio manual. Junto al cambio automático se ofrece también un cambio manual[2)] con servoasistencia neumática. Este cambio se distingue, entre otras ventajas, por una excelente ergonomía y cambios precisos, así como fuerzas de accionamiento bajas.

[1)] Equipo opcional hasta 9,5 t.
[2)] Equipo opcional.
[3)] En función del motor.
[4)] Sólo en combinación con OM 936.
[5)] El programa de conducción de serie depende del número de ejecución elegido. En los vehículos con programa de conducción «power» de serie puede elegirse opcionalmente el programa de conducción «offroad».
[6)] Dos marchas atrás en el cambio de 8 velocidades.

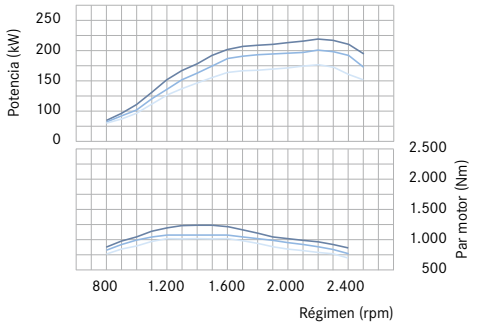
OM 934 – 5,1 l



4 cilindros en línea, 5,1 litros de cilindrada	
kW (CV)	Nm
a 2.200 rpm	a 1.200–1.600 rpm
115 (156)	650
130 (177)	750
155 (211)	850
170 (231)	900

Menos cilindrada, más potencia. Los motores de 4 cilindros en línea del Atego convencen con prestaciones reservadas hasta ahora a los motores de 6 cilindros: hasta **170 kW** (231 CV) de potencia y hasta 900 Nm de par.

OM 936 – 7,7 l



6 cilindros en línea, 7,7 litros de cilindrada	
kW (CV)	Nm
a 2.200 rpm	a 1.200–1.600 rpm
175 (238)	1.000
200 (272)	1.100
220 (299)	1.200

Más potencia, más par motor. Los motores de 6 cilindros en línea alcanzan **220 kW** (299 CV) y un par motor máximo de hasta 1.200 Nm, y ponen a disposición la fuerza que usted necesita en el servicio de distribución.

Resumen de ventajas.

- **Motores de 4 y 6 cilindros en línea, fiables y de bajo consumo, con elevado par motor a bajas revoluciones**
- **Dos clases de cilindrada, siete niveles de potencia de 115 kW (156 CV) a 220 kW (299 CV)**
- **Potente freno motor o freno motor de alto rendimiento[2)]**
- **Cambio automático Mercedes PowerShift 3 con los programas de conducción «power», o bien «offroad», así como modos de marcha acoplables y funciones adicionales a medida del uso previsto[5)]**
- **Diferentes cambios de 6, 8 y 9 velocidades para configurar la propulsión a medida del uso previsto**

Trabajar con eficiencia, conducir con seguridad. El Atego sabe lo que hace.

Puede usted esperar mucho de su Atego. Por ejemplo, eficiencia, un comportamiento de marcha excelente y gran idoneidad para acoplar diversas carrocerías y superestructuras. Es decir, prácticamente todo lo que necesita, y a lo que no querrá renunciar después de su primer recorrido a bordo de este vehículo.

Confort de conducción. El Atego transmite una sensación segura y agradable al volante. La base de este comportamiento, junto al asistente de regulación de estabilidad, es la interacción perfecta entre la suspensión de la cabina, la dirección, el guiado del eje trasero y la suspensión.

Suspensión trasera de la cabina, reforzada[1)]**.** La suspensión de la cabina con resortes helicoidales reforzados detrás aumenta el confort en las cabinas con suspensión mecánica si, por ejemplo, están equipadas con una combinación de asiento y litera.

Guiado del eje trasero del Atego. Todos los camiones Atego con suspensión mecánica disponen de un guiado optimizado del eje trasero[2)] que reduce la tendencia al subviraje cinemático.

Suspensión mecánica. Para lograr un elevado confort de marcha y de suspensión –tanto en carretera como fuera del asfalto–, el Atego monta de serie ballestas parabólicas de hojas múltiples y peso optimizado.

Facilidad de acoplamiento de carrocerías en el Atego. Un equipo que facilita el acoplamiento de carrocerías y superestructuras es el módulo especial parametrizable, que simplifica notablemente la conexión de equipos, la integración de carrocerías y el control de sus funciones. Además, numerosas medidas contribuyen a que el Atego esté antes en orden de servicio, desde la disposición optimizada de todos los componentes en el bastidor hasta numerosos preequipos disponibles de fábrica.

Tracción integral. El Atego está disponible con tracción integral acoplable o con tracción integral permanente para las aplicaciones que exigen un mayor agarre al piso. La caja de transferencia permite ahorrar peso y combustible en relación con la tracción integral.

Rejilla de protección para los faros. La rejilla de protección[1)] está concebida y dimensionada para proteger los faros principales y los faros antiniebla al conducir fuera de las carreteras. La rejilla de protección abatible se fabrica en acero redondo. La separación entre las barras de la rejilla es unos 30 mm.

Módulo especial parametrizable. El módulo especial parametrizable[1)] (PSM) asegura un procesamiento perfecto de los datos y un intercambio impecable de información entre el vehículo y la carrocería o superestructura.

Dirección precisa. La dirección del Atego reacciona con gran sensibilidad durante la realización de maniobras precisas a baja velocidad, y aumenta la seguridad y la estabilidad direccional al conducir a alta velocidad, reduciendo la necesidad de corregir la deriva.

Resumen de ventajas.

- **Excelente confort de conducción, gran idoneidad para el acoplamiento de carrocerías**
- **Programa electrónico de estabilidad ESP[3)]**
- **Suspensión de la cabina por cuatro elementos**
- **Tendencia reducida al subviraje cinemático gracias al guiado optimizado del eje trasero**
- **Suspensión mecánica de peso optimizado con ballestas parabólicas de hojas múltiples de serie**
- **Excelentes posibilidades de conexión y de integración de carrocerías y superestructuras**
- **Maniobrabilidad mejorada gracias a una serie de detalles y equipos concebidos para el uso específico del camión, como las rejillas protectoras de los faros[1)]**

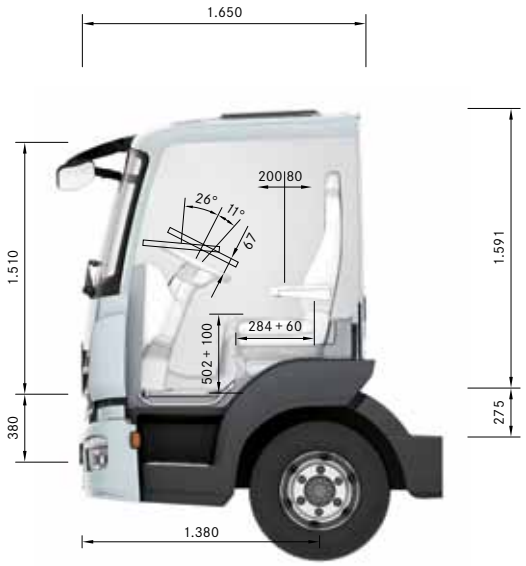
[1)] Equipo opcional.
[2)] Para el Atego con suspensión neumática hasta 10,5 t, o bien 12 t con bastidor bajo, y para todos los Atego con suspensión mecánica.
[3)] No disponible en combinación con tracción integral.

El Atego – Variantes de la cabina

Cabina S (4x2)

Cabina S ClassicSpace

Anchura exterior: 2.295 mm
Longitud exterior: 1.650 mm
Anchura interior: 2.000 mm
Altura interior: 1.510 mm

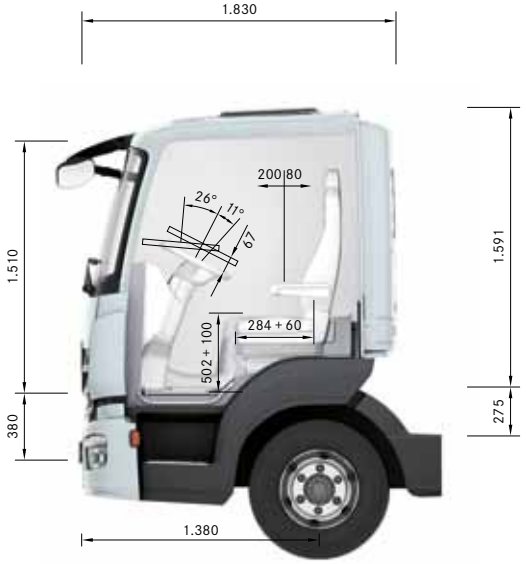


Cabina S ClassicSpace

Cabina S ClassicSpace

Cabina S ClassicSpace prolongada

Anchura exterior: 2.295 mm
Longitud exterior: 1.830 mm
Anchura interior: 2.000 mm
Altura interior: 1.510 mm



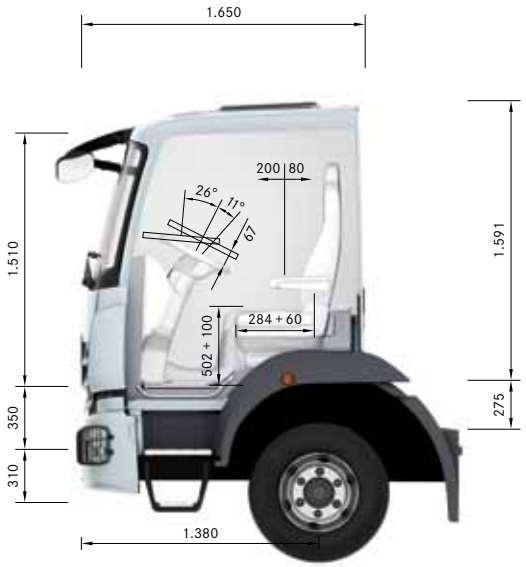
Cabina S ClassicSpace prolongada

Cabina S ClassicSpace prolongada

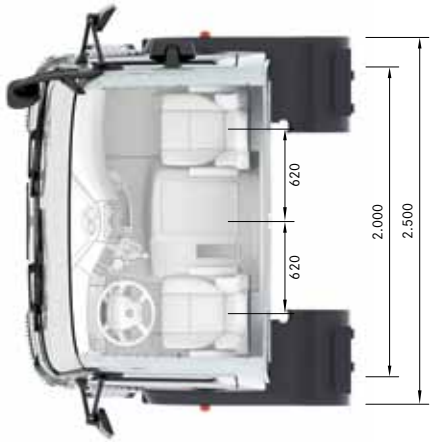
Cabina S (4x4)

Cabina S ClassicSpace

Anchura exterior: 2.500 mm
Longitud exterior: 1.650 mm
Anchura interior: 2.000 mm
Altura interior: 1.510 mm



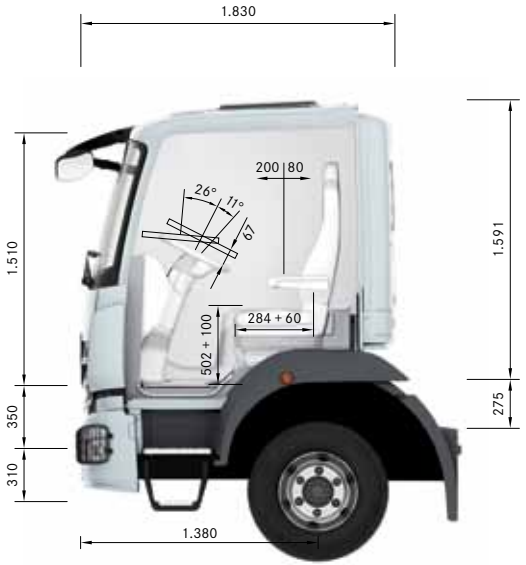
Cabina S ClassicSpace



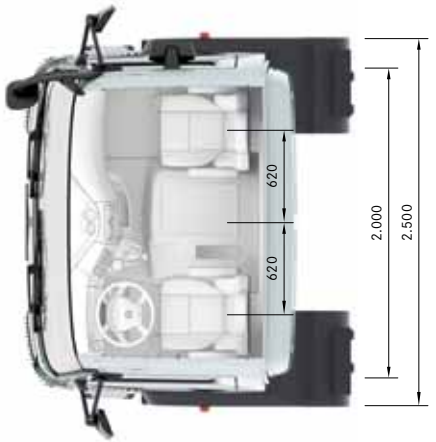
Cabina S ClassicSpace

Cabina S ClassicSpace prolongada

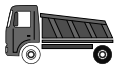
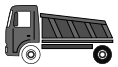
Anchura exterior: 2.500 mm
Longitud exterior: 1.830 mm
Anchura interior: 2.000 mm
Altura interior: 1.510 mm

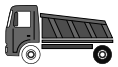


Cabina S ClassicSpace prolongada



Cabina S ClassicSpace prolongada

Atego volquete. Resumen de modelos						
						
Tonelaje (t)	7,49	7,99	9,5	10,5	11,99	13,5
Fórmula de tracción	4x2	4x2	4x2	4x2	4x2	4x2
Suspensión	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica
Motores						
OM 934						
115 kW (156 CV)	•	•	•	•	•	–
130 kW (177 CV)	x	x	x	x	x	•
155 kW (211 CV)	x	x	x	x	x	x
170 kW (231 CV)	x	x	x	x	x	x
OM 936						
175 kW (238 CV)	–	x	x	x	x	x
200 kW (272 CV)	–	–	–	–	x	x
220 kW (299 CV)	–	–	–	–	x	x
Distancia entre ejes						
3.020 mm	•	•	•	•	–	–
3.260 mm	–	–	–	–	•	•
3.320 mm	x	x	x	x	–	–
3.560 mm	–	–	–	–	x	–
Variantes de cabina						
Cabina S ClassicSpace	•	•	•	•	•	•
Cabina S ClassicSpace prolongada	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace	–	–	–	–	–	–
Cabina L BigSpace	–	–	–	–	–	–

Atego volquete. Resumen de modelos			Atego camión rígido. Resumen de modelos			
						
15	10,5	13,5	15	10,5	13,5	15
4x2	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
mecánica	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica
–	–	–	–	–	–	–
•	•	•	–	•	•	•
x	x	x	•	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x
x	–	x	x	–	–	–
x	–	x	x	–	–	–
–	–	–	–	–	–	–
•	•	•	•	•	•	•
–	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	–	x	x
•	•	•	•	•	•	•
x	x	x	x	x	x	x
–	–	–	–	x	x	x
–	–	–	–	x	x	x

• de serie x opcional – no disponible

S MB 2643

Más fuerza para la construcción. El Arocs de 18 a 41 t.

Fuerza. El Arocs para el transporte para la construcción a partir de 18 toneladas supera con soltura cualquier situación de conducción. Para ello lo equipamos con motores Euro VI robustos y de gran capacidad de aceleración, con el cambio automático Mercedes PowerShift 3 y con una estructura de la suspensión y el bastidor sin igual en el mercado.

El motor, el cambio y los ejes son de producción propia de Mercedes-Benz, y están dimensionados específicamente para los requisitos específicos en el transporte para la construcción. El mando inteligente de los componentes de la propulsión, el elevado par de los motores y los cambios extremadamente rápidos de Mercedes PowerShift 3 aseguran que el conductor dispone siempre de la fuerza necesaria.

A fin de brindar la mejor tracción posible y una buena maniobrabilidad, la propulsión, el tren de rodaje, la suspensión y el bastidor configuran una unidad perfectamente armonizada, optimizada para el uso previsto del Actros en carretera, a pie de obra o en terrenos especialmente accidentados.

Robustez. Tanto si busca una tractora como un camión rígido, una hormigonera o un volquete pesado: en las versiones para carretera y con tracción integral del Arocs encontrará un vehículo robusto y resistente para afrontar cualquier desafío en el transporte para la construcción.

La concepción robusta y la resistencia del Arocs se reflejan en sus cabinas. Se fabrican utilizando chapas completamente galvanizadas para asegurar su durabilidad y ostentan además un diseño atlético y poderoso. El turboembrague-retardador exento de desgaste[1)] puede transmitir fuerzas muy elevadas al ponerse en marcha y al maniobrar con trenes de carretera de peso elevado o en vehículos con un par motor especialmente alto. Otro atributo importante del Arocs que le permite desplazarse sin problemas por taludes y rampas extremos es su generosa altura libre sobre el suelo. Como puede ver, el Arocs está en condiciones de afrontar cualquier desafío.

[1)] Equipo opcional.

Puesta en marcha más sencilla en pendiente. Si se activa la función de retención del vehículo se impide que el vehículo pueda rodar hacia atrás al ponerse en marcha. La función de marcha lenta del mando automático Mercedes PowerShift 3 facilita el arranque del camión.

Robusto hasta el último detalle.
Desde las ruedas hasta el techo de la cabina.

Las cabinas del Arocs convencen por su orientación práctica, su diseño robusto y su resistencia. A primera vista. En cada uno de sus detalles. Y especialmente cuando las cosas se complican.

Robusto en todos sus detalles. Es suficiente con un vistazo para apreciar el hábitat natural del Arocs. Desde los peldaños con suspensión flexible, basculantes tanto en dirección longitudinal como transversal, hasta el pasamanos en el techo, todos los detalles responden a las exigencias del trabajo a pie de obra. Su fuerte es la funcionalidad, unida a un diseño robusto. Esto puede apreciarse en detalles como la moldura moleteada de los retrovisores exteriores o la parrilla del radiador en efecto estriado. También puede sentirse, por ejemplo, en la suspensión de confort para la cabina[1)], que alivia el trabajo del conductor bajo las condiciones duras de trabajo en la obra. Tampoco hay que olvidar el paragolpes de tres piezas con esquineras de acero, que protegen los faros de posibles desperfectos.

Cabinas de estructura específica. Si adquiere un Arocs recibirá siempre una cabina preparada para las exigencias del transporte en la construcción. Por ejemplo, con una buena visión omnidireccional, fruto de una anchura de sólo 2.300 mm. De ese modo se evitan colisiones, sobre todo al maniobrar en espacios estrechos. El uso exclusivo de chapas

Placa de protección para el motor y el radiador. Para proteger el radiador y el motor de los volquetes con suspensión mecánica se monta una placa protectora[2)]. También se ofrece una placa de protección maciza para el depósito principal[3)].

Rejilla de protección para los faros. Los faros y los grupos ópticos traseros del Arocs pueden equiparse con robustas rejillas protectoras de acero[3)]. Estos elementos impiden que las piedras o el material a granel deterioren las luces y aumentan por tanto la seguridad y reducen los costes de reparación.

galvanizadas es otro atributo convincente de las cabinas del Arocs.

Protección de los componentes. El Arocs está equipado con dispositivos especiales de protección que acreditan su resistencia en aplicaciones especiales. Por ejemplo, en los volquetes con suspensión mecánica, una placa de protección para el radiador y el motor[4)] y una placa de protección opcional para el depósito principal de combustible[3)]. Como opción se pueden añadir rejillas de protección de acero para los faros[3)] y una cubierta que protege los grupos de propulsión[3)] del material a granel transportado. En pocas palabras, todo lo que necesita para evitar deterioros y costes innecesarios de reparación.

Paquete para asfaltadoras. Otro ejemplo de la orientación práctica del Arocs: el paquete para asfaltadoras[3)] disponible opcionalmente. Los grupos ópticos traseros y catadióptricos desplazados, los guardabarros acortados y las faldillas guardafangos y la protección antiempotramiento trasera abatibles facilitan el uso de camión como asfaltadora, evitan deterioros y hacen innecesarias modificaciones ulteriores.

[1)] De serie en las cabinas L con piso plano.
[2)] Disponible también como opción para otros modelos constructivos del Arocs.
[3)] Equipo opcional.
[4)] De serie en los volquetes, opcional para los demás modelos.
[5)] De serie en los volquetes y las hormigoneras.

Moldura de los retrovisores exteriores. La moldura moleteada en los retrovisores exteriores no es solamente atractiva. Gracias a su superficie robusta, resistente al rayado, impide que se deterioren los espejos y aumenta por tanto la seguridad. En la obra y en el camino hasta ella.

Pasamanos en el techo[3)]. Hace más confortable y más seguro el control del contenido de la cubeta. El peldaño correspondiente, integrado en la pared lateral o en la pared trasera, en función de la ejecución de la cabina, asegura un apoyo seguro.

Resumen de ventajas.

- **Cabinas robustas específicas para la construcción**
- **Suspensión de confort para la cabina[1)] que asegura la resistencia del vehículo y facilita el trabajo del conductor fuera del asfalto**
- **Peldaño basculante en dirección longitudinal y transversal[5)]**
- **Paragolpes de tres piezas con esquineras de acero como protección contra deterioros, especialmente los causados por inadvertencia al maniobrar**
- **Pasamanos en el techo[3)] para una sujeción segura al subir al peldaño para controlar la carga**
- **Placa de protección para el radiador y el motor[4)]**
- **Rejilla de protección para los faros[3)]**
- **Paquete para asfaltadora[3)]**

Por fin tiene un motivo para alegrarse el lunes por la mañana.

Lo notará tanto la primera vez que tome asiento a bordo como al cabo de cientos de recorridos: las cabinas del nuevo Arocs tienen todos los atributos de un puesto de trabajo codiciado. Con ergonomía ejemplar, alta funcionalidad y muchos detalles prácticos que hacen más llevadero el duro trabajo en la construcción.

Puesto de trabajo ergonómico. A bordo del Arocs le espera un puesto de trabajo optimizado para el ramo de la construcción. El puesto de conducción se adapta a la perfección a las expectativas del conductor, transmite una agradable sensación de espaciosidad y cuenta con mandos y compartimentos en posición ergonómica. El cambio automático Mercedes PowerShift puede manejarse cómodamente mediante la palanca situada en la columna de dirección.

Botón para arranque y parada del motor. Para arrancar y parar el motor basta con un dedo. No hay más que oprimir el botón de arranque y parada del motor.

Volante multifunción. Con ocho teclas de manejo, a la derecha y a la izquierda, pueden controlarse muchas funciones. Por ejemplo, es posible aceptar llamadas telefónicas, manejar los sistemas de asistencia a la conducción y modificar los ajustes de la radio.

Margen de ajuste. Gracias al amplio margen de ajuste es posible colocar el volante multifunción casi en posición vertical. Esto aumenta el confort al subir y bajar del vehículo y el espacio disponible durante los descansos.

Cuadro de instrumentos de 10,4 cm. El ordenador de a bordo integra muchas funciones e indicaciones nuevas y ofrece así una visualización rápida, amplia y al mismo tiempo ordenada de todas las informaciones importantes.

Cuadro de instrumentos de 12,7 cm con función de vídeo[1) 2)]. Este cuadro de instrumentos está preparado para el uso de una cámara de marcha atrás[3)], que asegura un confort sobresaliente y aumenta la seguridad. La imagen permite apreciar lo que sucede por detrás del vehículo. Este equipo con display gráfico ofrece numerosas funciones e indicadores que permiten hacerse con rapidez una idea completa del estado del vehículo, lo que facilita el control al comienzo de la jornada.

[1)] Equipo opcional.
[2)] Disponible también sin función de vídeo.
[3)] En la gama de accesorios de Mercedes-Benz se ofrece una cámara de marcha atrás.

Llave multifunción[1)]. Incluye todas las funciones de un equipo de cierre de confort y permite controlar asimismo la presión de inflado de los neumáticos y el alumbrado. Además, sirve de telemando, por ejemplo para la radio y la calefacción adicional.

Sistema intuitivo de menús. Gracias al sistema intuitivo de menús, el cuadro de instrumentos visualiza todas las informaciones importantes con rapidez, de forma ordenada y sin reflejos. Los ajustes pueden efectuarse utilizando el volante multifunción.

En vez de preguntas, la respuesta adecuada. Las cabinas del Arocs.

Las ocho cabinas del nuevo Arocs están disponibles en 18 variantes y constituyen una oferta ideal para la construcción. Por su estructura robusta, por su elevada funcionalidad y por su diseño llamativo y poderoso, que refleja en cada uno de sus detalles la orientación práctica del Arocs.

Cabinas que satisfacen todas las exigencias. Las cabinas de 2.300 mm de anchura del Arocs ofrecen muy buena visibilidad y un manejo sencillo y preciso en las aplicaciones típicas del ramo de la construcción. Esto comienza con los peldaños en forma de escalera que permiten subir sin esfuerzo a bordo y continúa con la disposición ergonómica de los mandos. Como opción se ofrecen cabinas L de 2.500 mm de anchura para el transporte por carretera con un mayor nivel de confort.

Cabinas M y L ClassicSpace con techo bajo. Estas cabinas con techo de altura rebajada en 100 mm son idóneas para aplicaciones que plantean exigencias especiales a la altura y para superestructuras que se extienden por encima del techo de la cabina.

Cabinas S y M ClassicSpace con 2.300 mm de anchura. La cabina S ClassicSpace[1)] es la versión más compacta entre las cabinas del Arocs y ofrece un puesto de trabajo confortable y práctico. La cabina M ClassicSpace es más larga que la cabina S ClassicSpace y dispone por tanto de más espacio

Cabina S ClassicSpace[1)]. La cabina de 2.300 mm de anchura y 1.700 mm de longitud con túnel del motor de 170 mm o 320 mm de altura está concebida para las rutas de transporte con un solo conductor a bordo, y se distingue por la excelente visión omnidireccional.

Cabina L BigSpace. La cabina con piso plano y una anchura de 2.500 mm presenta una altura de pie entre los asientos de 1,99 m, ofrece una libertad de movimientos extraordinaria y permite un paso cómodo al lado del acompañante.

en el interior y en los compartimentos. Puede equiparse con una litera abatible para aumentar el confort.

Cabina M CompactSpace de 2.300 mm de anchura. La cabina M CompactSpace con techo de altura rebajada, una anchura de 2.300 mm y un túnel del motor de 170 mm o 320 mm de altura está prevista para acoplar carrocerías específicas o para asumir tareas de transporte especiales.

Cabinas L ClassicSpace y StreamSpace de 2.300 mm de anchura. Ofrecen una gran habitabilidad, compartimentos amplios y una cama de confort de 2.000 mm de longitud y 750 mm de anchura. Ambas cabinas son también idóneas para aplicaciones que obliguen a pasar la noche a bordo. Están disponibles con túnel del motor de 170 ó 320 mm de altura, o bien con piso plano.

Cabinas L StreamSpace y BigSpace de 2.500 mm de anchura. Las cabinas L StreamSpace y BigSpace de 2.500 mm de anchura son especialmente idóneas para el transporte por carretera o como puesto de trabajo confortable para rutas de varios días de duración. Ambas cabinas brindan una habitabilidad especialmente generosa y un elevado confort. El equipamiento incluye de serie la cama inferior de confort de 2.200 mm de longitud y 750 mm de anchura, así como mucho espacio bajo la cama y por encima del parabrisas.

[1] De serie en las cabinas con túnel del motor de 320 mm de altura.
[2] Disponible también con techo de altura rebajada.
[3] Disponible también con techo de altura rebajada en combinación con túnel del motor de 170 y 320 mm.
[4] Consulte a su Concesionario Mercedes-Benz las posibilidades de combinación.
[5] Equipo opcional para las cabinas L de 2.300 mm de anchura.

Variantes de cabina

Anchura: 2.300 mm					Anchura: 2.500 mm	
Cabina S	Cabina M		Cabina L			
ClassicSpace	CompactSpace	ClassicSpace[2]	ClassicSpace[3]	StreamSpace	StreamSpace	BigSpace
Túnel del motor – 320 mm – 170 mm	Túnel del motor – 320 mm – 170 mm	Túnel del motor – 320 mm – 170 mm	Túnel del motor – 320 mm – 170 mm Piso plano	Túnel del motor – 320 mm – 170 mm Piso plano	Piso plano	Piso plano

Siete cabinas. Desde la cabina S ClassicSpace hasta la cabina L BigSpace: el Arocs le ofrece la respuesta ideal para cada tarea de transporte en el sector de la construcción. Están disponibles en tres longitudes y dos anchuras diferentes y brindan una habitabilidad y un espacio en los compartimentos a la medida del uso previsto para el camión. Por lo tanto, resultan muy prácticas y brindan un confort ideal en carretera.

Resumen de ventajas.

- **Nueve cabinas permiten elegir la ejecución idónea para cada campo de aplicación en la construcción[4]**
- **Dos anchuras de la cabina: 2.300 y 2.500 mm**
- **Tres longitudes de la cabina: cabinas S: 1.700 mm, cabinas M: 2.000 mm, cabinas L: 2.300 mm**
- **Túnel del motor en dos alturas distintas en las cabinas de 2.300 mm de anchura: 170 y 320 mm**
- **Piso plano en las cabinas de 2.500 mm de anchura[5]**
- **Altura interior máxima hasta 1,99 m**

Asientos. Todos los asientos convencen con su elevado confort. Los mandos están dispuestos en una posición intuitiva, las banquetas son especialmente anchas y el margen de ajuste muy amplio: hasta 250 mm en dirección longitudinal y hasta 120 mm en altura.

Asiento con suspensión para el conductor, estándar. El asiento con suspensión neumática ofrece un confort elevado, numerosas posibilidades de ajuste y un tapizado de tejido liso.

Asiento neumático con ventilación[1]. El asiento climatizado con suspensión neumática para el conductor asegura un clima agradable sobre el asiento y un gran confort. A esto contribuyen también los apoyabrazos integrados y la calefacción integrada en el asiento.

Radios. Una radio, que puede manejarse utilizando las teclas del volante multifunción, asegura un entretenimiento adecuado a bordo del Arocs. Como opción se ofrecen una radio con CD y una radio con CD e interfaz Bluetooth®. Para las cabinas con piso plano se ofrece además un sistema de sonido con ocho altavoces, incluyendo altavoz de graves, que cumple las expectativas de los conductores más exigentes.

Sistema de radio y navegación Bluetooth®[1]. Este sistema, en ejecución de confort, está equipado con un display en color de 17,4 cm y una interfaz Bluetooth®, y ofrece todas las funciones habituales de asistencia a la conducción y entretenimiento.

Asiento con suspensión de confort[1]. El asiento con suspensión neumática puede ajustarse individualmente y ofrece condiciones ergonómicas sobresalientes, así como un elevado confort. A esto contribuye asimismo la calefacción integrada en el asiento. El asiento con suspensión de confort cuenta con ajuste neumático de la altura, reglaje de la inclinación y la profundidad de la banqueta y reposacabezas integrado, así como un cinturón automático de tres puntos de anclaje ajustable en altura.

Función de masaje para el asiento del conductor[1]. La función de masaje ayuda a prevenir tensiones musculares, de modo que el conductor permanece más tiempo en plena forma.

Climatización automática[1]**.** El equipo adapta automáticamente el caudal de aire, la distribución y la temperatura a las condiciones ambientales y ofrece otras funciones de confort.

Aprovechamiento del calor residual del motor. El aprovechamiento del calor residual del motor[2] [3] mantiene una temperatura agradable en la cabina hasta dos horas después de apagarse el motor y ayuda así a ahorrar combustible.

Calefacción adicional por agua caliente para cabina y/o motor[1]**.** La calefacción adicional brinda temperaturas agradables para pasar la noche en la cabina. Y antes de emprender la marcha los cristales estarán libres de hielo, lo que contribuye decisivamente a la seguridad.

[1] Equipo opcional.
[2] De serie en las cabinas L, equipo opcional para las demás.
[3] Disponible en los vehículos con tracción integral sólo en combinación con aire acondicionado, climatización automática o motor OM 936.

Mandos de los asientos. Los cómodos asientos del Arocs cuentan con numerosas posibilidades de ajuste y se adaptan a todas las necesidades. Todos los mandos están dispuestos ergonómicamente y su manejo resulta muy sencillo.

Equipo de calefacción y aire acondicionado[2]**.** Este equipo se distingue por su respuesta espontánea, y permite una ventilación sin corrientes de aire.

Compartimentos portaobjetos. Una amplia oferta de compartimentos, que puede ampliarse individualmente, contribuye a mejorar el orden y la eficiencia y facilita el trabajo en el transporte para la construcción. De ese modo, el conductor dispone siempre de una visibilidad perfecta. Todos los compartimentos se han optimizado para los objetos previstos, desde la amplia bandeja abierta sobre el salpicadero hasta los compartimentos en el puesto de conducción, en el túnel del motor y en los paneles de puerta. Pueden albergar gafas de sol, refrescos, albaranes y objetos menudos como un bolígrafo. Todos los compartimentos están dispuestos ergonómicamente y al alcance de la mano del conductor. Lo mismo puede decirse de los portavasos y los portabotellas. Un cajón aumenta el espacio disponible en las cabinas con piso plano[1)].

Aire acondicionado independiente[2)]. Este equipo puede climatizar la cabina durante ocho horas como máximo. Ahorra combustible y resulta especialmente silencioso, pues no es necesario que el motor esté en marcha.

Otros equipos. Si se desea aumentar el confort pueden encargarse como opción numerosos equipos prácticos. Por ejemplo, una nevera de 25 l de volumen[2) 3)] o un asiento central para un segundo acompañante[2)]. También están disponibles una mesita plegable[2)] integrada en el salpicadero, una red portaobjetos para la pared posterior de la cabina[2)] y un porta CD para 6 discos compactos[2)].

Compartimento alto[2)]. Los 15 litros de capacidad son suficientes para los objetos de uso diario, por lo que contribuye a mantener ordenado el interior de la cabina. Además, facilita una subida segura a la cama superior.

Equipos para la cabina M ClassicSpace. Dos compartimentos con tapas situados detrás de los asientos ofrecen espacio suficiente para todo lo que se necesita a pie de obra. Un detalle especialmente práctico: el compartimento del lado del conductor es accesible también desde el exterior. También se dispone de mucho espacio en los compartimentos en las paredes laterales. Como opción pueden montarse sobre el túnel del motor un asiento central para un segundo acompañante[2)] o bien prácticos compartimentos.[2)]

Compartimentos en las puertas. El práctico compartimento abierto en las puertas es además un portabotellas para botellas de 1,5 litros, que están siempre al alcance del conductor y protegidas de la radiación solar directa.

Mesita plegable. La mesita plegable[2] integrada en el salpicadero, en el lado del acompañante, facilita las tareas de escritura y permite disfrutar de un tentempié en condiciones más agradables. Cuenta con una superficie fácil de limpiar, y se extiende y se recoge con facilidad.

Pistola de aire comprimido. La pistola de aire comprimido con manguera en espiral facilita la limpieza de la cabina[4].

Confort en la cabina L BigSpace. La cabina L BigSpace de 2.500 mm de anchura para rutas por carretera que obligan a pasar la noche a bordo cuenta con una cama de confort de 2.200 mm de longitud y 750 mm de anchura. Los compartimentos situados por debajo, accesibles desde el interior y desde el exterior, ofrecen mucho espacio, incluso para objetos voluminosos. Pueden completarse con dos bandejas desplazables y extraíbles para dividir el volumen interior y facilitar su uso.

[1] Un cajón de serie, dos cajones disponibles como equipo opcional.
[2] Equipo opcional.
[3] Volumen de 36 l en los vehículos con piso plano.
[4] De serie en las hormigoneras, los volquetes y los vehículos con tracción integral.
[5] De serie en las cabinas L.
[6] Modelos con tracción integral, sólo en combinación con calefacción adicional por agua caliente para la cabina o para la cabina y el motor o OM 936.
[7] Calefacción de la cabina y el motor no en combinación con túnel del motor de 320 mm.
[8] Sólo para cabinas L.

Resumen de ventajas.

- **Elevado confort para conducir y para trabajar gracias al puesto de conducción de configuración ergonómica**
- **Asientos cómodos con banqueta ancha y un amplio margen de ajuste**
- **Volante multifunción de manejo intuitivo con amplio margen de ajuste**
- **Cuadro de instrumentos de fácil lectura con display en color TFT de 10,4 cm e indicadores adicionales**
- **Sistema de calefacción y aire acondicionado regulado por aire de respuesta espontánea**
- **Climatización automática[2], innovador aprovechamiento del calor residual del motor[5] [6], calefacción adicional de agua para el motor y/o la cabina[2] [7], así como equipo de aire acondicionado independiente[8]**
- **Radio con conexión USB e interfaz Aux/In, radio con CD[2], radio con CD e interfaz Bluetooth®[2]**
- **Nuevo concepto de compartimentos abiertos y cerrados, que puede ampliarse individualmente**

Motores que derrochan fuerza y ahorran combustible.

Los motores del Arocs, robustos y con gran capacidad de aceleración, encierran más de 110 años de experiencia en la construcción y una tecnología Euro VI eficiente y avanzada. Pero, sobre todo, la fuerza que usted necesita día tras día en el duro trabajo en la construcción.

Motores en 18 niveles de potencia. Los motores de 6 cilindros en línea de gran durabilidad del Arocs cubren plenamente la demanda de potencia en el transporte para la construcción. La idoneidad para la práctica de los austeros propulsores se refleja en las cuatro clases de cilindrada 7,7 l, 10,7 l, 12,8 l y 15,6 l. Para reducir aún más el consumo se ofrece ahora la segunda generación del motor OM 470 con 10,7 litros de cilindrada y del motor OM 471 con 12,8 litros de cilindrada, que ahorran hasta un 3% de combustible en comparación con su antecesor. La escala de potencia de los motores del Arocs comienza con **175 kW** (238 CV) y un par motor máximo de 1.000 Nm y se extiende a lo largo de 18 niveles hasta los **460 kW** (625 CV) con un impresionante par motor máximo de 3.000 Nm en la versión punta. De ese modo puede afrontar con seguridad cualquier desafío en el transporte para la construcción.

Motores Euro VI. Todos los motores del Arocs convencen por su bajo consumo y bajas emisiones. Pero esto no está reñido con una fuerza elevada y un desarrollo espontáneo de la potencia. Al contrario. La curva característica del motor es garantía de una fuerza elevada, disponible desde

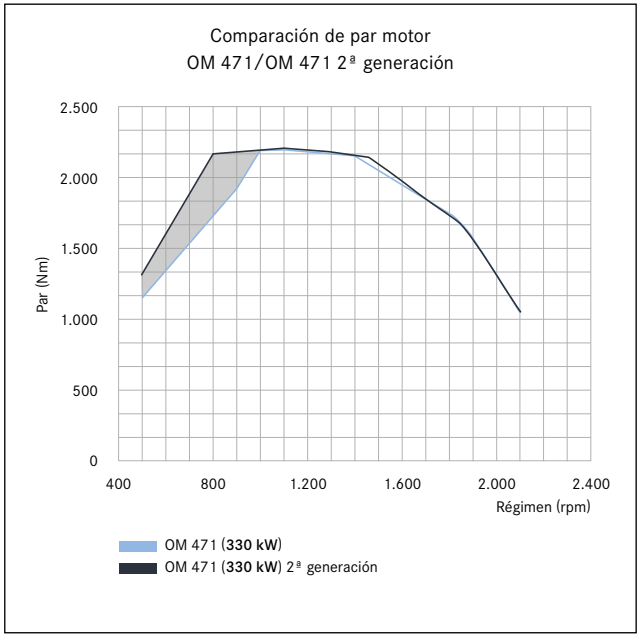
Sistema de inyección X-Pulse[1]. Los motores del Arocs aprovechan mejor la energía del combustible. Esto se debe, entre otras medidas, a la gestión perfeccionada del motor y al innovador sistema de inyección directa common rail con amplificación de presión X-Pulse, que inyecta el combustible en la cámara de combustión a una presión máxima de 2.100 bares. El resultado es una mezcla especialmente homogénea de aire y combustible y una combustión muy eficiente. En definitiva, más fuerza unida a un consumo especialmente bajo.

un régimen bajo. El conductor tiene a disposición un par motor elevado a partir de la gama baja de revoluciones. Esto facilita la puesta en marcha, incluso con el vehículo cargado.

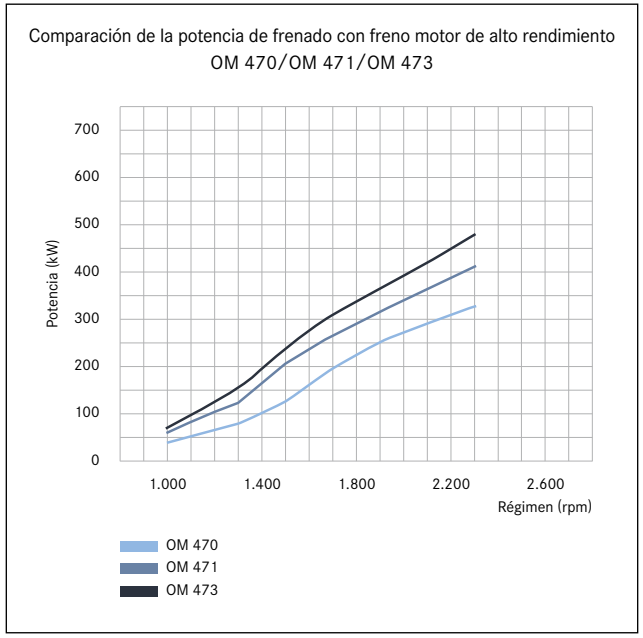
Otras propiedades. El sensor de inclinación aumenta la idoneidad del vehículo para el uso previsto. Este dispositivo reconoce una bajada e impide que el cambio automático acople una marcha más larga. El motor entrega un par motor elevado en un amplio margen de revoluciones. Esto permite mantener la marcha acoplada al circular fuera del asfalto, con lo que disminuye el número de cambios de relación, ligados siempre a una interrupción de la fuerza de tracción, y se evita un desgaste excesivo del embrague y el cambio.

Freno motor. El sistema de frenos conmutable con tres niveles y una potencia de frenado máxima de **350 kW** reduce el desgaste del freno de servicio y aumenta al mismo tiempo la seguridad y el control sobre el vehículo.

Freno motor de alto rendimiento[2]. Si se desea aumentar la seguridad puede encargarse el freno continuo exento de desgaste con tres niveles y una potencia de frenado máxima de hasta **475 kW[3].** El freno motor exento de desgaste puede activarse en tres etapas accionando una palanca en la columna de dirección. Para ello, el motor debe operar en régimen de retención a un régimen mayor de 1.000 rpm y no debe intervenir el ABS. En la etapa 1, el freno motor descomprime los cilindros 1 a 3, en la etapa 2 los cilindros 1 a 6; en la etapa 3 se descomprimen los cilindros 1 a 6 y se regula además la válvula de la recirculación de gases de escape EGR.



Mayor par motor. La 2ª generación des OM 471 pone a disposición un par motor más alto que el de su antecesor en la gama baja de revoluciones. En concreto, esto significa más fuerza en una fase más temprana de aceleración. Y un consumo más bajo.



Elevada potencia del freno motor. El freno motor de alto rendimiento[2] pone a disposición una enorme fuerza de frenado que aumenta la seguridad y disminuye el desgaste de los frenos de servicio. En función de la versión del motor, la potencia de frenado puede ser de hasta **475 kW.**

Resumen de ventajas.

- **Motores de 6 cilindros en línea robustos, con elevado par motor y bajo consumo**
- **Cuatro clases de cilindrada con 18 niveles de potencia en total, de 175 kW (238 CV) a 460 kW (625 CV)**
- **Desarrollo espontáneo de la potencia gracias al elevado par motor, incluso en la gama baja de revoluciones**
- **Amplio margen útil de par motor para reducir la frecuencia de cambio y evitar un desgaste prematuro del embrague y el cambio**
- **Freno motor de mayor potencia para aumentar la seguridad**
- **Freno motor de alto rendimiento[2], con una potencia de frenado de hasta 475 kW**

[1] X-Pulse no disponible en los motores con 7,7 l de cilindrada.
[2] De serie en combinación con retardador secundario de agua.
[3] En función del motor.

Convierte automáticamente la fuerza en prestaciones. Mercedes PowerShift 3.

En el Arocs se monta de serie el cambio automático perfeccionado Mercedes PowerShift 3. Sus atributos, en breve: elevado confort de conducción, selección precisa de las marchas, transmisión eficiente de la fuerza y mejor maniobrabilidad.

Mercedes PowerShift 3. Dinamismo sensible, maniobrabilidad sencilla y bajo consumo. El cambio automático de 12 velocidades vela por una selección precisa de las marchas, transiciones breves, elevado confort y una rentabilidad ideal. Mercedes PowerShift se maneja cómodamente mediante la palanca derecha de la columna de dirección. Los cambios son hasta 20% más rápidos que con Mercedes PowerShift 2, e incluso hasta 50% más rápidos que con el cambio automático Telligent®. Los sensores de alta sensibilidad aseguran la elección de la marcha adecuada a la carga y a las condiciones de conducción. El equipo de mando reconoce la marcha en régimen de retención al descender pendientes y mantiene la marcha actual. La función de marcha lenta con modo de maniobra integrado permite arrancar con facilidad y maniobrar con precisión. Los distintos modos de conducción y las funciones adicionales facilitan las tareas de transporte.

Funciones adicionales. El cambio Mercedes PowerShift 3 ofrece funciones adicionales que facilitan las maniobras, como el cambio directo entre 1ª y marcha atrás y varias marchas atrás con desmultiplicación larga. Gracias a la función de marcha lenta, el arranque es especialmente confortable.

Cambios para cada aplicación. La transmisión convence con cambios rápidos de relación. Gracias al amplio espacio disponible para el montaje, es posible utilizar engranajes con ruedas dentadas más anchas para transmitir un par motor más elevado.

Modo de balanceo. El modo de balanceo se activa pulsando un botón. A continuación, el conductor puede accionar y soltar con rapidez el pedal acelerador para balancear el vehículo y liberar las ruedas. De ese modo, el vehículo puede liberarse sin ayuda ajena si las ruedas motrices están atascadas en un hoyo sobre terreno embarrado.

Programas de conducción del Arocs. En función de la aplicación prevista se ofrecen los programas de conducción «offroad» o «power». Ambos disponen de tres modos de marcha para poder afrontar con confianza cualquier situación[1].

Programa de conducción offroad. Comprende los modos de marcha «offroad», «estándar» y «manual». El modo «offroad» está dimensionado para la conducción sobre terrenos no compactados. Basta con pulsar un botón para elegir un estilo de conducción con elevado par motor.

Programa de conducción power. Comprende los modos de marcha «power», «estándar» y «manual». El modo «power» está concebido para el uso en el tráfico de larga distancia por carretera y favorece un estilo de conducción muy ágil.

Turboembrague-retardador[2]. El turboembrague-retardador exento de desgaste combina las funciones de un embrague de arranque hidrodinámico con las de un retardador primario. El retardador primario desarrolla una potencia de frenado de hasta **720 kW**, incluso a baja velocidad. El conductor puede regular esta potencia en 5 niveles mediante la palanca en la columna de dirección, reduciendo el desgaste de los frenos de las ruedas. Este equipo está dimensionado para soportar cargas extremas y armonizado con el cambio Mercedes PowerShift 3 y la gestión electrónica del motor. Esto contribuye a un confort elevado y reduce el consumo de combustible en comparación con un convertidor convencional.

Indicación de marcha. En el cuadro de instrumentos se muestran siempre el modo de marcha y la marcha acoplada por el cambio automático Mercedes PowerShift 3. Una información importante si el conductor interviene directamente en la selección de las marchas.

Turboembrague-retardador[2]. Este equipo garantiza un arranque y maniobras precisos y exentos de desgaste con la máxima fuerza de tracción, así como un momento de frenado elevado, incluso a baja velocidad.

Resumen de ventajas.

- **Transmisión automática Mercedes PowerShift 3 con seis variantes de la caja de cambios, con 8, 12 y 16 velocidades**
- **Manejo confortable mediante la palanca derecha en la columna de dirección**
- **Cambios más rápidos, mejores prestaciones en carretera y fuera de ella**
- **Detección del régimen de retención en bajadas**
- **Modos de marcha acoplables y funciones adicionales**
- **Función de marcha lenta con modo de maniobra integrado que facilita la puesta en marcha y las maniobras**
- **Modo de balanceo**
- **Conducción rápida marcha atrás**
- **Dos programas de conducción a elección, «offroad» o «power» para todas las aplicaciones[1]**
- **Turboembrague-retardador[2] para soportar esfuerzos extremos**
- **Mando del cambio en doble H[2] y servoasistencia neumática en combinación con un cambio de 9 y tres de 16 velocidades**

[1] El programa de conducción de serie depende del número de ejecución elegido. En los vehículos con programa de conducción «power» de serie puede elegirse opcionalmente el programa de conducción «offroad».
[2] Equipo opcional.

Más tracción, incluso en situaciones comprometidas.

La fuerza no sirve de nada si no es posible utilizarla para la propulsión. Por ese motivo, en el Arocs no sólo se han optimizado todos los componentes de propulsión para asegurar una transmisión ideal de la fuerza, sino también la estructura portante y el tren de rodaje.

Transmisión de fuerza. Gracias a la excelente armonización de todos los componentes de la propulsión y el tren de rodaje del Arocs, la elevada potencia del motor se convierte casi sin pérdidas en un par motor alto y en prestaciones convincentes. A esto contribuyen también los bloqueos de diferencial de acoplamiento escalonado y el sistema antibloqueo de frenos desconectable, que aumenta la seguridad, por ejemplo, al descender pendientes fuera de la carretera.

Sistema electrónico de frenos. Para aumentar la seguridad, las complejas funciones de frenado y tracción del vehículo completo se regulan mediante el equipo electrónico de frenos con sistema antibloqueo de frenos ABS y sistema de control de tracción. El sistema se basa en un equipo de frenos neumático de doble circuito con una presión constante de 10 bares y un equipo de regulación de la presión de frenado. En el mando se han integrado el ABS, el ASR y la función de frenada continua.

Oferta de modelos con tracción integral. Se ofrecen dos variantes de la tracción integral que aseguran un agarre excelente de las ruedas: la tracción integral permanente con marcha reductora y la tracción integral acoplable. Si está previsto el uso predominantemente por terrenos especialmente accidentados –por ejemplo, si es necesario poner en marcha el camión en pendientes sobre piso no compactado–, se equipa el Arocs con una tracción integral permanente. Está disponible una tracción integral acoplable, que combina las ventajas de una carga útil elevada con bajo consumo.

Hydraulic Auxiliary Drive[1)]. Para los vehículos de carretera que precisan un aumento espontáneo de la tracción se ofrece el nuevo Hydraulic Auxiliary Drive. Para los vehículos que precisan tracción adicional exenta de mantenimiento se ofrece el nuevo Hydraulic Auxiliary Drive, que interviene si el eje propulsado pierde agarre sobre el piso. Durante la puesta en marcha con una presión hidráulica de hasta 450 bares, el sistema aporta potencia adicional por medio de motores en los bujes de las ruedas del eje delantero. A continuación se regula la presión de forma progresiva en función de la situación.

Hydraulic Auxiliary Drive[1)]. La ayuda para el arranque es idónea para todas las aplicaciones que exigen máxima tracción durante un periodo corto de tiempo, sin renunciar a una elevada carga útil y una configuración optimizada de la cadena cinemática.

Diseño optimizado para una transmisión ideal de la fuerza. La construcción de la suspensión y el bastidor se encarga de que la fuerza del motor se transmita siempre en la dirección deseada. Además, sus elementos compensan casi completamente las irregularidades en el piso. La dirección precisa y directa facilita las maniobras. Se ofrecen con el Arocs dos bastidores diferentes para cubrir la demanda de tracción en cada aplicación. Uno de los bastidores dispone de vía estrecha. Su dimensionamiento flexible a la torsión asegura la mejor tracción a pie de obra en combinación con la suspensión mecánica. El segundo es de vía ancha. En combinación con la suspensión neumática, esta opción asegura una transmisión ideal de la fuerza y un comportamiento de marcha sobresaliente en los vehículos de carretera.

ABS, desconectable[2)]**.** El sistema antibloqueo de frenos desconectable aumenta la seguridad al conducir con carga elevada fuera del asfalto, pues el bloqueo de las ruedas hace que se forme una cuña de material no compactado delante de los neumáticos que ayuda a acortar la distancia de parada.

Bloqueos longitudinal y transversales. En función del modelo están disponibles diversos bloqueos de diferencial. Se activan mediante un interruptor en el orden siguiente: bloqueo longitudinal, bloqueo de los ejes traseros propulsados y, en su caso, bloqueo de los ejes delanteros propulsados.

Bastidor flexible a la torsión. Los camiones Arocs destinados al servicio a pie de obra equipan un bastidor estrecho, especialmente flexible a la torsión. Este componente ayuda a convertir en trabajo la elevada fuerza del motor, sobre cualquier terreno y casi sin pérdidas.

Resumen de ventajas.

- **Transmisión de fuerza casi sin pérdidas en la cadena cinemática gracias a la armonización perfecta de todos los componentes**
- **Bloqueos de diferencial acoplables de forma escalonada y ABS desconectable en los modelos con tracción integral**
- **Sistema electrónico de frenos con función integrada de freno permanente, frenos de tambor y/o de disco, función de retención del vehículo**
- **Dos versiones de la tracción integral, en función del uso específico del camión**
- **Hydraulic Auxiliary Drive**[1)] **para disponer brevemente de máxima tracción junto con una carga útil elevada**
- **Ejes hipoides optimizados para reducir el consumo en carretera**
- **Transmisión precisa de la fuerza gracias a la nueva construcción de la suspensión y el bastidor, con dos dimensionamientos diferentes: flexible a la torsión con suspensión mecánica para terrenos no compactados y versión más rígida para mejorar el comportamiento en carretera**
- **Dirección precisa, directa y suave**
- **Robustos ejes reductores para el uso fuera del asfalto**

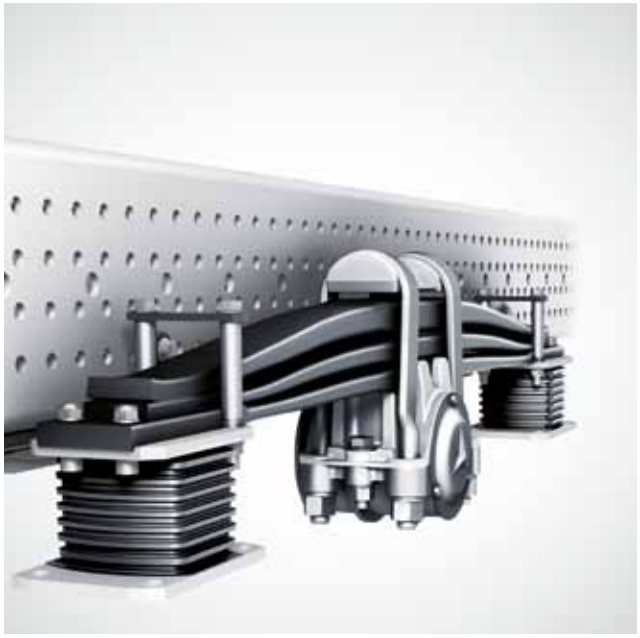
[1)] Disponible como equipo opcional para los camiones de 2 y de 3 ejes con suspensión neumática en el eje trasero.
[2)] De serie en combinación con la tracción integral.

El Arocs tiene muchas virtudes. La condescendencia no es una ellas.

La concepción robusta con elevada capacidad de carga es un rasgo básico del Arocs. Esto se aprecia en la elección del material y en el diseño del bastidor, el tren de rodaje y la suspensión.

Variantes de la suspensión. Tanto la robusta suspensión mecánica como la combinación de suspensión mecánica y neumática: el Arocs tiene la respuesta adecuada para cualquier campo de utilización. Una suspensión mecánica robusta y duradera combina alta capacidad portante con elevado confort a pie de obra. Con los paquetes de ballestas parabólicas de peso optimizado y amortiguadores armonizados está perfectamente preparado para cualquier tarea de transporte. La suspensión delantera y trasera está formada, en función de la M.M.A. elegida, por paquetes de ballestas de 2, 3 ó 4 hojas. Para el eje trasero se ofrecen además paquetes de ballestas de 5 hojas. Para aplicaciones extremas es posible encargar ballestas más rígidas y estabilizadores y apoyos reforzados. El Arocs para carretera cuenta de serie con suspensión mecánica delante y neumática detrás. En combinación con el bastidor ancho, la nueva suspensión neumática de 4 fuelles[1)] es aval de muy buena estabilidad dinámica y un elevado confort. Menos ruido, menos deterioros de la mercancía y más facilidad para cargar y descargar en las tractoras y los vehículos rígidos son otras ventajas. Como opción puede encargarse una suspensión neumática dimensionada para soportar cargas más elevadas[2)].

Suspensión neumática. Las versiones del Arocs previstas principalmente para el transporte por carretera equipan un eje trasero hipoide con suspensión neumática. Esto aporta numerosas ventajas, como un elevado dinamismo y máximo confort.



Suspensión mecánica. La suspensión mecánica del Arocs convence en cualquier situación por su construcción robusta, de alta resistencia, y su elevada capacidad portante.

Dos bastidores optimizados para distintos campos de aplicación. Los camiones utilizados prioritariamente a pie de obra y en terrenos no compactados incorporan un bastidor estrecho de 744 mm de anchura con chapas de 8 ó 9 mm de espesor, fabricado en acero de grano fino de alta resistencia conformado en frío. Esto garantiza una gran resistencia y flexibilidad a la torsión, incluso bajo condiciones especialmente duras de trabajo. En los Arocs que se mueven principalmente por carretera se monta un bastidor 90 mm más ancho y más rígido, de 834 mm de anchura, con chapas de 7 ó 8 mm de espesor, que brinda una combinación especialmente atractiva de dinamismo, flexibilidad a la torsión y capacidad portante.

Compensación de la carga sobre los ejes. La compensación de la carga entre los ejes delanteros impide deterioros debidos a sobrecarga en los vehículos 8x6 y 8x8.

El bastidor adecuado para cada campo de utilización. Las solicitaciones que experimenta el bastidor de un camión son muy diferentes en carretera y en terrenos no compactados. Por ese motivo hemos desarrollado dos bastidores para el Arocs. Un bastidor con vía estrecha de 744 mm, que convence incluso en terrenos extremos por su gran estabilidad y flexibilidad a la torsión, y un segundo con vía ancha de 834 mm, especialmente idóneo para el transporte por carretera, que no se echa atrás si tiene que moverse por pistas sin asfaltar.

Resumen de ventajas.

- **Suspensión mecánica robusta y durable que garantiza una elevada capacidad portante y resistencia en los vehículos de obra**
- **Suspensión neumática de 4 fuelles que optimiza el dinamismo y el confort en la conducción por carretera[1)]**
- **Dos bastidores optimizados para distintos campos de utilización: para obras y terrenos accidentados con 744 mm de anchura y para conducción por carretera con 834 mm; largueros formados por chapas de tres espesores diferentes: 7, 8 y 9 mm**
- **Vehículos 8x6 y 8x8 con compensación de la carga sobre los ejes para reducir el desgaste y mejorar la maniobrabilidad sobre terrenos no compactados**

[1)] Con mayor capacidad portante como opción.
[2)] Equipo opcional.

Eslabones fuertes de una cadena fuerte.

Desde el motor hasta los ejes: todos los componentes de la propulsión del Arocs han sido desarrollados para rendir al máximo en su trabajo, y para soportar esfuerzos muy elevados.

Vida útil más larga. Con el fin de poder cumplir las elevadas exigencias del transporte para la construcción, hemos aplicado desde el comienzo en el desarrollo y la construcción del Arocs un baremo especialmente exigente: la práctica. Todos los componentes de propulsión del Arocs se distinguen por su dimensionamiento robusto y duradero, por su fiabilidad y por su larga vida útil.

Motores. Los motores de seis cilindros en línea convencen especialmente por su concepción robusta. Su elevada resistencia se debe, entre otras medidas, al uso de pistones de acero de una sola pieza, bielas y cojinetes reforzados y un bloque motor más rígido. El mayor margen útil de par motor reduce el número de cambios de relación y disminuye así las solicitaciones del embrague y del cambio.

Embrague. Los embragues están equipados con una protección contra sobrecarga con sistema de advertencia, y pueden transmitir un par motor de hasta 3.000 Nm. El turboembrague-retardador exento de desgaste[1)] puede transmitir fuerzas muy elevadas al ponerse en marcha y al maniobrar con trenes de carretera de peso elevado y en vehículos con un par motor especialmente alto. Este equipo asume además las funciones de un retardador, con lo que aporta nuevas reservas de seguridad.

Cambio. Entre los componentes que contribuyen a la elevada capacidad de carga de la transmisión y del cambio se encuentra la platina cerámica del equipo de mando, especialmente resistente a la temperatura y las vibraciones. El radiador de aceite del cambio reduce los esfuerzos térmicos y aumenta por tanto la resistencia en el uso diario.

Ejes. En carretera, a pie de obra y sobre terrenos accidentados: los ejes del Arocs convencen en cualquier aplicación. Los vehículos para suministros a obra incorporan los acreditados ejes reductores, con una carga máxima de 16 t. Para el uso predominantemente en carretera se montan en el Arocs ejes hipoides dimensionados para una carga máxima de hasta 13 t por eje.

Motores durables. Junto a su elevada potencia, los motores del Arocs entusiasman por su concepción robusta y por su durabilidad.

Eje trasero hipoide. El eje trasero de peso optimizado se fabrica por conformación de chapa de acero y posee una corona dentada de 440 mm. Se incorpora en los vehículos de 3 ejes con suspensión neumática hasta una M.M.A. del tren de carretera de 80 t y a partir de 2.200 Nm.

Frenar siempre con plena fuerza. Alta resistencia y seguridad. En función del campo de utilización, el Arocs equipa frenos de tambor, una combinación de frenos de disco y de tambor o frenos de disco para reducir la distancia de frenado.

Eje trasero, corona dentada 390, hipoide, 10,0 t El eje trasero de peso optimizado se fabrica por conformación de chapa de acero y posee una corona dentada de 390 mm. Se incorpora en los vehículos de 3 y 4 ejes con suspensión neumática hasta una M.M.A. del tren de carretera de 44 t y hasta 2.100 Nm. Trabaja con desmultiplicación simple. El dentado hipoide asegura una elevada suavidad de marcha con reducidas pérdidas por fricción. Los semiejes, apoyados sobre cojinetes compactos, están exentos de mantenimiento; tampoco requieren mantenimiento los cojinetes de los piñones.

Resumen de ventajas.

- **Motores de 6 cilindros en línea de construcción especialmente robusta y vida útil más larga**
- **Amplio margen útil de par motor para reducir la frecuencia de cambio y evitar un desgaste prematuro del embrague y el cambio**
- **Embragues para un par motor máximo de hasta 3.000 Nm**
- **Turboembrague-retardador[1)] para arrancar, maniobrar y frenar sin desgaste con elevados pesos máximos del tren de carretera y par motor elevado**
- **Transmisión y mando del cambio para aumentar la vida útil de los grupos de propulsión**
- **Robustos ejes reductores con una capacidad máxima de 16 t para la circulación todoterreno**
- **Ejes hipoides de peso optimizado para una carga máxima de 13 t que ayudan a ahorrar combustible**
- **Frenos de tambor y/o de disco que soportan esfuerzos muy elevados, optimizados para la circulación en carretera y fuera del asfalto**

[1)] Equipo opcional.

El mejor, con distancia.

La altura libre sobre el suelo es un factor de gran importancia a pie de obra. El Arocs predica con el ejemplo.

Altura libre sobre el suelo. La altura libre sobre el suelo necesaria depende del uso previsto del vehículo. El Arocs satisface plenamente estas exigencias en su versión tractora, camión rígido, hormigonera o volquete. El Arocs cuenta de serie con un bastidor alto y, por lo tanto, una generosa altura libre sobre el suelo. Gracias a ello, los volquetes con tracción integral pueden moverse con soltura sobre terrenos accidentados. Las tractoras Arocs tienen una altura básica suficiente para poder entrar y salir de las zonas de obras sin sufrir daños. Los voladizos cortos del bastidor del Arocs aseguran un ángulo generoso de ataque y de salida. Un factor esencial para aumentar la altura libre sobre el suelo del Arocs son los ejes delanteros y traseros, con distinto ángulo de acodado en función de la aplicación.

Altura libre sobre el suelo, tractoras. Gracias a la altura del bastidor, superior a la de las tractoras comparables para el tráfico de largas distancias, el Arocs con suspensión neumática para el transporte por carretera está perfectamente preparado para las condiciones de trabajo en la construcción. Las tractoras Arocs disponen además de voladizos cortos del bastidor y componentes con sección mejorada para el uso a pie de obra. De esa manera, el Arocs ofrece una relación muy favorable entre el centro de gravedad del vehículo y la altura libre sobre el suelo.

Acodado del eje. En función del uso previsto y del chasis se equipa el Arocs con ejes delanteros con diversos ángulos de acodado, con una masa admisible por eje de hasta 9 t. También ofrecen una elevada altura libre sobre el suelo los ejes reductores, especialmente robustos. En estos ejes, la desmultiplicación principal se realiza en los engranajes planetarios integrados en los cubos de las ruedas, de modo que se precisa menos espacio en el centro.

Componentes optimizados, ángulo de rampa optimizado. También contribuyen a aumentar la altura libre sobre el suelo entre los ejes las diversas ejecuciones disponibles para la salida de escape, los depósitos de aire comprimido y las baterías, así como los depósitos de combustible con diferentes secciones. De ese modo es posible mejorar claramente el ángulo de rampa, lo que otorga al Arocs la altura libre necesaria en los momentos decisivos para asegurar secuencias de trabajo impecables en los suministros a la obra.

Altura libre sobre el suelo, volquete con tracción integral. Gran altura libre sobre el suelo, ángulo de rampa mejorado y mayores ángulos de ataque y de salida: los volquetes con tracción integral Arocs muestran sus virtudes fuera de las vías asfaltadas, y siempre que se requiere máxima capacidad todoterreno.

Resumen de ventajas.

- **Mayor altura del bastidor para aumentar la altura libre sobre el suelo**
- **Voladizos cortos del bastidor para optimizar el ángulo de ataque y de salida**
- **Ejes delanteros y traseros con distintos ángulos de acodado y ejes rectos permiten configurar la altura libre sobre el suelo ideal para cada aplicación**
- **Ángulo de rampa optimizado (altura libre sobre el suelo entre los ejes) gracias a la oferta de distintas ejecuciones para las salidas de escape y los depósitos de aire comprimido y de combustible**

S MB 3236

Auténticos especialistas para tareas muy exigentes. El Arocs Loader y el Arocs Grounder.

Para una carga útil especialmente alta o para soportar esfuerzos extremos. El Actros Loader y el Actros Grounder son dos auténticos especialistas para la construcción que dan lo mejor de sí mismos donde es necesario: a pie de obra, y en la contabilidad.

Vehículos específicos para determinados sectores. El Arocs hace que el transporte para la construcción sea especialmente eficiente. Para optimizar esta eficiencia en aplicaciones en las que la carga útil es el aspecto decisivo, como en los semirremolques con volquete o en las hormigoneras, o al trabajar bajo condiciones especialmente duras, hemos desarrollado el Arocs Loader y el Arocs Grounder.

Arocs Loader. En el Arocs Loader se han aprovechado sistemáticamente todas las posibilidades para ahorrar peso. El resultado son tractoras 4x2 de peso optimizado y hormigoneras 8x4/4 con una M.M.A. de 32 t que, gracias a un peso propio especialmente bajo de 9.250 kg como máximo, pueden transportar hasta 8 m^3 de hormigón prefabricado en cada ruta. Así salen las cuentas. Desde el primer día.

Arocs Grounder. Concebido para aplicaciones extremas bajo condiciones especialmente duras. Gracias a numerosas medidas técnicas es más robusto que nunca, y convence con una estabilidad y una resistencia elevadas. Así salen las cuentas. Desde el primer día.

Un peso ligero para tareas de peso. El Arocs Loader.

Mayor carga útil y mayor eficiencia son los atributos de la hormigonera Arocs Loader 8x4/4, capaz de transportar 8 m^3 de hormigón a la obra. Las tractoras de carga útil optimizada Arocs Loader 4x2 aumentan la rentabilidad en numerosas aplicaciones, por ejemplo, con semirremolque de volquete.

Concepción del Loader. Acero e ideas para aumentar la carga útil. El Arocs Loader consta de tractoras 4x2 y hormigoneras 8x4/4. Todas las versiones convencen a pie de obra por su concepción robusta, su bajo consumo y una carga útil especialmente alta. En el caso de las hormigoneras, esto significa lo siguiente: pese al aumento de peso debido a la tecnología Euro VI, el Arocs Loader es tan ligero que permite transportar cómodamente 8 m^3 de hormigón prefabricado con la combinación de un chasis 8x4/4 y un tambor de 9 m^3. Una solución rentable, tanto más cuanto más la utilice. La elevada carga útil de las tractoras y hormigoneras Arocs Loader se debe a una serie de medidas técnicas, que abarcan desde el parabrisas de peso reducido hasta el eje trasero ensanchado con ruedas simples. A fin de ofrecerle máxima flexibilidad a la hora de configurar su vehículo, es posible prescindir de determinadas medidas de optimizado.

Optimizado de la carga útil de fábrica. La hormigonera Arocs Loader 8x4/4 está equipada de serie con cabina S ClassicSpace y túnel del motor de 170 mm de altura, motor de 7,7 l de cilindrada y una potencia de **235 kW** (320 CV). A fin de optimizar su carga útil está dotada, entre otros detalles, de dos ejes traseros hipoides ensanchados, desarrollados específicamente y equipados con ruedas simples y neumáticos 385/65 R 22,5. Además del ahorro de peso, esta combinación se distingue también por un consumo especialmente bajo.

Cabinas. Como opción puede equiparse la hormigonera Arocs Loader con una cabina M[1)] que aumenta el confort. Las tractoras Arocs Loader se ofrecen además con cabinas L de 2.300 mm de anchura.

Motores. El Arocs Loader con motor de 7,7 l de cilindrada y una potencia de **235 kW** (320 CV) está concebido para tareas que requieren una elevada carga útil en el transporte para la construcción. Las tractoras y hormigoneras Actros Loader pueden equiparse asimismo con los motores Euro VI de 10,7 l de cilindrada, disponibles en cinco niveles de potencia de **240 kW** (320 CV) a **335 kW** (455 CV).

Neumáticos optimizados para aumentar la carga útil. Los dos ejes traseros hipoides ensanchados de las hormigoneras Arocs 8x4/4, equipados con ruedas simples y neumáticos 385/65 R 22,5, aumentan la carga útil y contribuyen asimismo a un bajo consumo.

Equipos que no pueden suprimirse

Equipos que pueden suprimirse

Resumen de ventajas.

- **Máxima carga útil, gracias a la configuración del vehículo a medida del campo de aplicación y medidas que reducen el peso propio en las hormigoneras 8x4/4 y las tractoras 4x2**
- **Puede transportar hasta 8 m^3 de hormigón prefabricado en cada recorrido**
- **Ejes traseros ensanchados con ruedas sencillas 385/65 R 22,5 para una carga útil máxima y un consumo bajo**
- **Es posible prescindir de algunas medidas para reducir el peso**
- **Seis variantes de la cabina con 2.300 mm de anchura, disponibles en función del motor**

Medidas opcionales de reducción de peso. El Arocs Loader convence por su excelente carga útil. Esto se debe al dimensionamiento específico de numerosos componentes y detalles de equipamiento para ahorrar peso. Al mismo tiempo, sabemos que la carga útil no lo es todo. Por ese motivo le otorgamos la posibilidad de prescindir de algunas medidas de optimizado de la carga útil, por ejemplo, para aumentar el confort o disminuir el consumo.

1) Equipo opcional.
2) Para las tractoras con cabina L.

Construido para aplicaciones extremas. El Arocs Grounder.

El Arocs Grounder se siente a sus anchas en tareas de transporte que exigen una estabilidad y capacidad de carga especialmente elevadas. Para ello hemos reforzado su bastidor, su suspensión y su personalidad.

Concepción del Grounder. Las tractoras, los camiones rígidos, los volquetes y las hormigoneras están dimensionados para afrontar tareas especialmente exigentes y se distinguen por su estabilidad y su capacidad portante. La base del concepto robusto del Arocs Grounder es el bastidor de resistencia extrema, fabricado en acero de grano fino de alta resistencia conformado en frío, con chapas de 9 mm de espesor en los travesaños.

Ejes. La elevada estabilidad y el confort de conducción que caracterizan al Arocs Grounder, incluso sobre terrenos accidentados, se deben a los ejes delantero y trasero con robustas ballestas parabólicas de varias hojas con característica de amortiguación dura. En los ejes traseros se utilizan además amortiguadores y estabilizadores con dimensionamiento específico, que aumentan la capacidad de carga y aseguran un comportamiento de marcha estable, incluso bajo esfuerzos asimétricos. El diseño robusto y la capacidad de soportar cargas elevadas distinguen también a los ejes. Delante se monta un acreditado eje de 7,5 t con amplia altura libre sobre el suelo. Para tareas más exigentes se ofrecen ejes delanteros para una carga de hasta 9 t[1)]. Detrás se montan ejes reductores con una capacidad máxima de 16 t[1)], que se distinguen por su construcción robusta y duradera y una elevada altura libre sobre el suelo.

Llantas y neumáticos. En función del número de ejecución y el uso previsto, el Arocs puede equiparse con llantas robustas y duraderas de garganta profunda o bien, como opción, con llantas de base ancha[1)]. Las llantas de base ancha se combinan con los robustos neumáticos de elevada capacidad portante que exige este campo de aplicación. De ese modo, no se saldrá de la ruta prevista por accidentado que sea el terreno. El Arocs Grounder.

Estabilizadores reforzados en el eje trasero. Si se desea una capacidad de carga extrema es posible equipar el Arocs Grounder –por ejemplo, el volquete con tracción integral 8x8/4– con estabilizadores reforzados[1)] en el segundo eje trasero.

Alta capacidad de carga. Arocs Grounder para aplicaciones extremas. Tanto si busca un camión rígido como un volquete, una hormigonera o una tractora: con un Arocs Grounder estará siempre preparado para asumir tareas especialmente exigentes. A pie de obra, o en cualquier lugar donde tenga que exprimir al máximo las posibilidades del vehículo.

Resumen de ventajas.

- **Vehículos especialmente robustos para solicitaciones extremas, incluso en terrenos accidentados**
- **Componentes reforzados para aumentar la capacidad de carga**
- **Bastidor de alta estabilidad y extremadamente flexible a la torsión, con chapas de 9 mm en los largueros**
- **Suspensión del eje trasero: ballestas parabólicas de varias hojas con característica de amortiguación dura, carga máxima 18 t[1)]**
- **En los vehículos con tracción integral se montan estabilizadores en el primer y en el segundo eje trasero[1)] para aumentar la carga admisible y asegurar un comportamiento de marcha estable**
- **Ejes reductores acreditados y robustos con una elevada altura libre sobre el suelo y una capacidad portante de 13 t o bien, como alternativa, de 16 t[1)]**
- **Llantas robustas y duraderas de garganta profunda o bien, como opción, con llantas de base ancha[1)]**
- **Neumáticos para una capacidad portante especialmente elevada**

[1)] Equipo opcional.

S LT 4158

Facilita los transportes especiales. El Arocs hasta 250 toneladas.

El Arocs hasta 250 toneladas. Con el Arocs hasta 250 toneladas irrumpe en las carreteras un vehículo desarrollado y construido expresamente para mover cargas de especial volumen y peso. El Arocs hasta 250 toneladas establece además un nuevo estándar de confort, potencia y flexibilidad en este campo. A primera vista, en cualquier trayecto y en los descansos, resulta evidente que las nuevas cabinas ofrecen el confort para trabajar y habitar que usted necesita para tramitar transportes especiales. Encontrará más información sobre la cabina, el equipamiento y el acabado interior en las páginas 22–29.

Sus potentes y fiables motores Euro VI, el cambio automático Mercedes PowerShift 3 y equipos como el turboembrague-retardador configuran una cadena cinemática poderosa y resistente en extremo, capaz de entregar la potencia precisa que se requiere en los transportes especiales.

Para que usted pueda sacar el máximo partido con fiabilidad a esta enorme fuerza, hemos incorporado en el Arocs de hasta 250 toneladas un conjunto de tren de rodaje, suspensión y bastidor extremadamente robusto, que traslada al asfalto la energía del propulsor con la máxima precisión, por muy cargado que vaya el vehículo. Encontrará información detallada sobre el bastidor, la suspensión y la cadena cinemática en las páginas 36–39.

La gran variedad de equipos y ejecuciones garantiza una flexibilidad sobresaliente y máxima idoneidad para el uso concreto. Es posible configurar el vehículo perfecto para cualquier campo de aplicación imaginable.

Central de potencia. Los motores de 6 cilindros en línea del Arocs hasta 250 toneladas cubren de forma óptima cualquier demanda de potencia para los transportes especiales. Estos propulsores se distinguen por su elevada potencia, su fiabilidad y su durabilidad.

El Arocs hasta 250 toneladas. Resumen de la técnica.

1 **Depósito de aire comprimido**[1)]
Muy alta capacidad para un uso frecuente al frenar el conjunto pesado

2 **Depósito de combustible**[1)]
Depósito de aluminio de 900 l para una máxima autonomía

3 **Sistema de refrigeración trasero**[1)]
Equipo integrado para una refrigeración óptima en régimen de tracción y con el retardador.

4 **Equipo de escape Euro VI**

5 **Eje de arrastre por delante del eje propulsado**[1)]
8 t con suspensión neumática, dirección hidráulica

6 **Enganche de remolque para cargas pesadas detrás**[1)]
Montado sobre el caballete para cargas pesadas. Conexiones para el remolque montadas lateralmente

[1)] Equipo opcional.

7 **Placa de apoyo para semirremolque**[1)]
Evita deterioros en el bastidor y en el travesaño final

8 **Quinta rueda de 88,9 mm (3,5") y dispositivo desplazable**[1)]
Para ajuste individual de la longitud total del tren de carretera y una distribución ideal del peso sobre los ejes

9 **Estribo y pasarela**[1)]
Para subir con comodidad y seguridad al bastidor del vehículo

10 **Revestimiento lateral con tomas de aire de refrigeración**[1)]
Para una conducción ideal del aire de refrigeración

11 **Enganche de remolque para cargas pesadas delante**[1)]
El caballete reforzado delante está equipado con un enganche escalonado

Transmisión permanente de fuerzas elevadas. Tal como se requiere en la práctica en los transportes especiales.

No basta con generar una gran potencia; hay que hacerla llegar al lugar preciso en el momento oportuno. El Arocs hasta 250 toneladas demuestra cómo se consigue esto, por ejemplo, con el cambio automático Mercedes PowerShift 3, programas de conducción ajustados a las aplicaciones, 16 velocidades y el turboembrague-retardador.

Sistema de refrigeración auxiliar para transporte especial. El sistema de refrigeración adicional[1)] permite utilizar sin limitaciones de tiempo la potencia máxima del motor. Al mismo tiempo, hace posible el uso prolongado del retardador integrado. El equipo de refrigeración adicional en la zaga asegura el rendimiento del vehículo si se alterna entre propulsión y frenado, a altas temperaturas exteriores y a gran altitud, especialmente al ascender cuestas con un tonelaje elevado. Este equipo se instala en la torre de refrigeración detrás de la cabina.

Turboembrague-retardador[1)]. Permite desplegar toda la potencia al ponerse en marcha o realizar maniobras precisas a bajas revoluciones y haciendo uso del par motor máximo de 3.000 Nm. El turboembrague-retardador exento de desgaste combina las funciones de un embrague de arranque hidrodinámico con las de un retardador primario.

Mercedes PowerShift 3. El Arocs hasta 250 toneladas incorpora el cambio automático Mercedes PowerShift 3 en combinación con el turboembrague-retardador[1)] y el cambio de garras con 16 velocidades de escalonamiento optimizado. El programa de conducción «heavy» convence por una selección precisa de la marcha adecuada en todo momento. La función de marcha lenta con el modo de maniobra integrado permite arrancar con facilidad y maniobrar con precisión. Además, los distintos modos de conducción y las funciones adicionales facilitan las tareas de transporte especial.

Cambio G 280-16/11,7–0,69. Para poder afrontar las cargas especialmente elevadas, el Arocs SLT está disponible con transmisión automática Mercedes PowerShift y un cambio de 16 velocidades[1)].

Programa de conducción heavy[2)]. Este programa de conducción es específico para el transporte especial. Convence con transiciones especialmente rápidas y una selección de marchas adaptada con precisión a cada situación.

Programa de conducción power[2)]. Comprende los modos de marcha «power», «estándar» y «manual». El modo «power» está concebido para el uso en el tráfico de larga distancia por carretera y favorece un estilo de conducción muy ágil.

[1)] Equipo opcional.
[2)] Como opción alternativa sin sobreprecio.

Programa de conduc.				
		heavy		
	power			
Modo de marcha	**power** • Cargas elevadas, unidas a un consumo razonable • Cambios muy rápidos • Puede utilizarse el kickdown • Cambio automático a «estándar» en función del tiempo o del par • No se utiliza EcoRoll	**estándar** • Cargas elevadas con alto confort en los cambios de relación • Puede utilizarse el EcoRoll (se activa/desactiva mediante el menú) • Puede utilizarse el kickdown • EcoRoll sólo hasta unas 80 t de masa máxima del tren de carretera	**manual** • No se utiliza el kickdown • No se utiliza el EcoRoll • Sin cambio automático a «estándar» • Para campos de utilización especiales puede asumirse la selección del conductor sin cambio automático	**heavy** • Para cargas muy altas y topografía accidentada • Cambio a marcha superior sólo si el régimen después del cambio es aceptable • Cambios muy rápidos • Se utiliza el kickdown • No se cambia automáticamente al modo estándar • No se utiliza el EcoRoll

Resumen de ventajas.

- **Sistema de refrigeración adicional para transporte pesado[1)], para un uso intenso del freno motor y el retardador**
- **Turboembrague-retardador[1)] exento de desgaste, para transmitir cargas extremas al arrancar y al maniobrar**
- **Cambio automático de 16 velocidades Mercedes PowerShift 3[1)]**
- **Procesos de cambio más breves, rendimiento mejorado**
- **Programas de conducción a medida, modos de marcha acoplables y funciones adicionales**
- **Disposición de la tecnología de gases de escape Euro VI de modo que ocupe poco espacio**

Bastidor versátil para una máxima flexibilidad de trabajo.

Todo transporte especial requiere un vehículo a la altura de las circunstancias. Por esta razón, el Arocs hasta 250 toneladas no sólo cuenta con un equipamiento básico especialmente robusto y resistente, sino que además presenta un sinfín de propiedades que lo convierten en el vehículo idóneo para los transportes especiales.

Travesaño para enganche delantero para transporte especial. Para campos de aplicación especialmente exigentes en el sector de los transportes especiales puede encargarse el travesaño para el enganche reforzado delantero[1)].

Enganche escalonado delante 50 mm[1)]. La tractora para cargas pesadas puede incorporar enganches adicionales para operaciones de remolcado, ya sea empujando o tirando de cargas pesadas. Para ello se monta en el caballete de montaje delantero un enganche escalonado, o bien un enganche para remolcado y para empuje.

Travesaño final para transporte especial. Con el travesaño final[1)] es posible montar un enganche para remolcar cargas pesadas. Esto amplía las posibilidades de utilización del vehículo. La disposición del travesaño final reforzado permite sujetar el enganche para remolque G 150 arriba y el enganche para remolque para cargas pesadas de 250 t abajo

Enganche para remolque para transporte especial[1)]. El enganche para remolque para cargas pesadas de tipo 56 E está dimensionado para transportes de hasta 250 t. Puede montarse en el travesaño para cargas pesadas en dos posiciones diferentes.

Dispositivo desplazable, Jost EV-HD 800, altura 57 mm, 36 t[1] Este equipo permite modificar la distancia desde la placa de apoyo hasta el centro del eje trasero. De ese modo es posible adaptar la quinta rueda a semirremolques con diferentes radios de viraje, teniendo en cuenta la masa máxima autorizada por eje.

Preequipo para vehículo para transporte especial. Con este preequipo, su tractora está perfectamente preparada para el uso como vehículo para transporte especial, y disminuye el número de modificaciones posteriores necesarias. Los largueros del bastidor se entregan con el voladizo adecuado, bastidor reforzado, la dirección necesaria y otros componentes necesarios para la operación como vehículo para transporte especial.

Ejes reductores, corona dentada 300 mm[2]**.** El eje trasero de fundición de acero de 13 t dispone de una corona dentada de 300 mm, un diferencial y un engranaje planetario en cada buje de rueda, y está dimensionado para soportar cargas muy elevadas. Gracias a la desmultiplicación doble, el momento de impulsión máximo se aplica directamente en los bujes de rueda. Los ejes, fabricados en fundición gris, combinan una elevada altura libre sobre el suelo con una masa máxima autorizada por eje de hasta 16 t.

Eje de arrastre por delante del eje propulsor, 8 t, dirección hidráulica[1]**.** El eje de arrastre por delante del eje propulsor con dirección hidráulica y una capacidad portante de 8 t incluye función de descarga y aumenta la carga sobre la placa de apoyo del vehículo. La regulación se realiza de forma totalmente automática para asegurar una distribución ideal de la carga del vehículo. Si está descargado es posible aumentar brevemente la capacidad de tracción en los ejes propulsados.

Quinta rueda para transporte especial[1]**.** Con esta quinta rueda es posible aprovechar la carga máxima sobre la placa de apoyo de una tractora de cuatro ejes.

Caja portaobjetos de acero inoxidable[1]**.** Este compartimento ofrece espacio fuera de la cabina para transportar herramientas y dispositivos para sujeción de la carga. Puede soportar hasta 200 kg de carga[3].

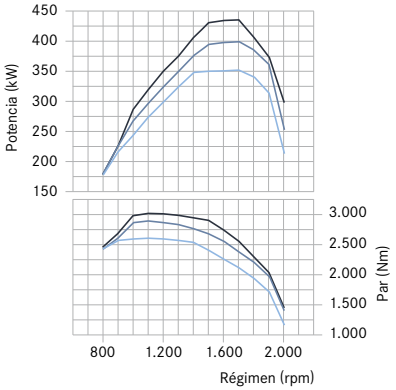
Resumen de ventajas.

- **Enganches para remolcado de cargas pesadas**[1] **delante y detrás para remolque y empuje**
- **Optimizado para el uso previsto con diferentes quintas ruedas y placas de montaje**
- **Refuerzos del bastidor**[1] **para optimizar la estabilidad y la resistencia**
- **Robustos ejes traseros con una capacidad portante de hasta 16 t**
- **Eje de carga por delante del eje propulsado**[1] **con dirección hidráulica y suspensión neumática, opcionalmente descargable para aumentar la tracción y la estabilidad**
- **Cajas portaobjetos adicionales**[1] **en el bastidor**
- **Caja de lastre**[1] **para aumentar la tracción en combinación con remolques con barra de tracción.**

[1] Equipo opcional.
[2] Equipo opcional en vehículos 6x4 y 8x4.
[3] El tamaño varía según la distancia entre ejes y la fórmula de tracción.

El Arocs – Prestaciones del motor

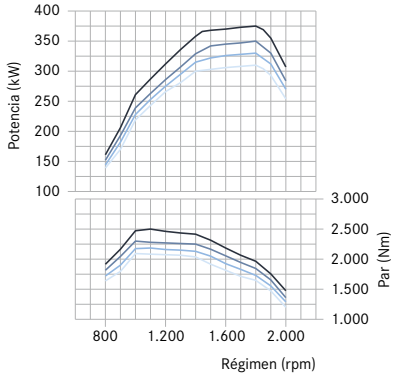
OM 473



6 cilindros en línea, 15,6 litros de cilindrada

kW (CV) a 1.600 rpm	Nm a 1.100 rpm
380 (517)	2.600
425 (578)	2.800
460 (625)	3.000

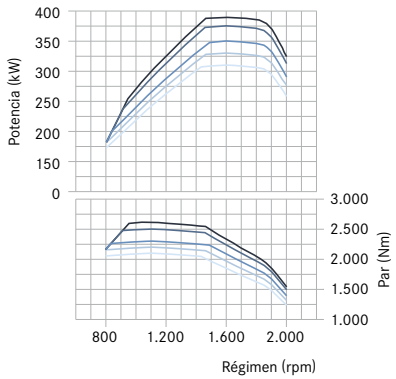
OM 471



6 cilindros en línea, 12,8 litros de cilindrada

kW (CV) a 1.800 rpm	Nm a 1.100 rpm
310 (421)	2.100
330 (449)	2.200
350 (476)	2.300
375 (510)	2.500

OM 471, 2ª generación

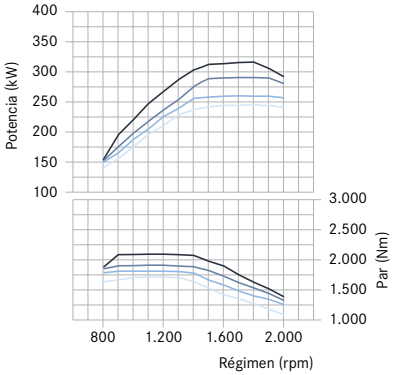


6 cilindros en línea, 12,8 litros de cilindrada

kW (CV) a 1.600 rpm	Nm a 1.100 rpm
310 (421)	2.100
330 (449)	2.200
350 (476)	2.300
375 (510)	2.500
390 (530)	2.600

Los motores Euro VI del Arocs: técnica avanzada, hasta **460 kW** (625 CV) y un par motor máximo de 3.000 Nm. El Arocs hasta 250 toneladas está disponible exclusivamente con motores de 15,6 l de cilindrada (OM 473).

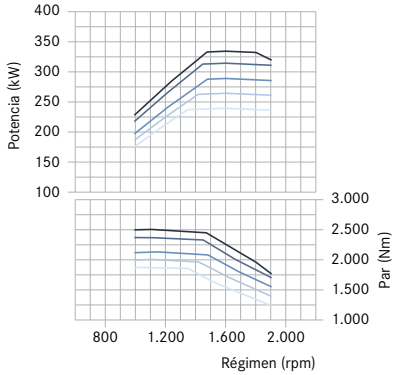
OM 470



6 cilindros en línea, 10,7 litros de cilindrada

kW (CV) a 1.800 rpm	Nm a 1.100 rpm
240 (326)	1.700
265 (360)	1.800
290 (394)	1.900
315 (428)	2.100

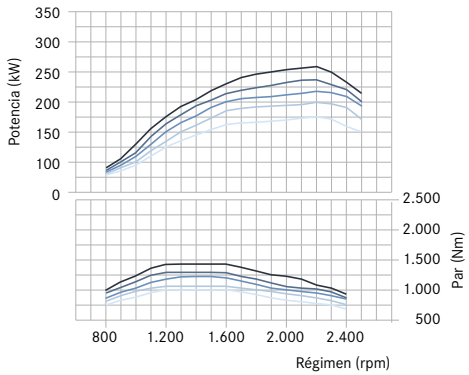
OM 470, 2ª generación



6 cilindros en línea, 10,7 litros de cilindrada

kW (CV) a 1.600 rpm	Nm a 1.100 rpm
240 (326)	1.700
265 (360)	1.800
290 (394)	1.900
315 (428)	2.100
335 (455)	2.200

OM 936



6 cilindros en línea, 7,7 litros de cilindrada

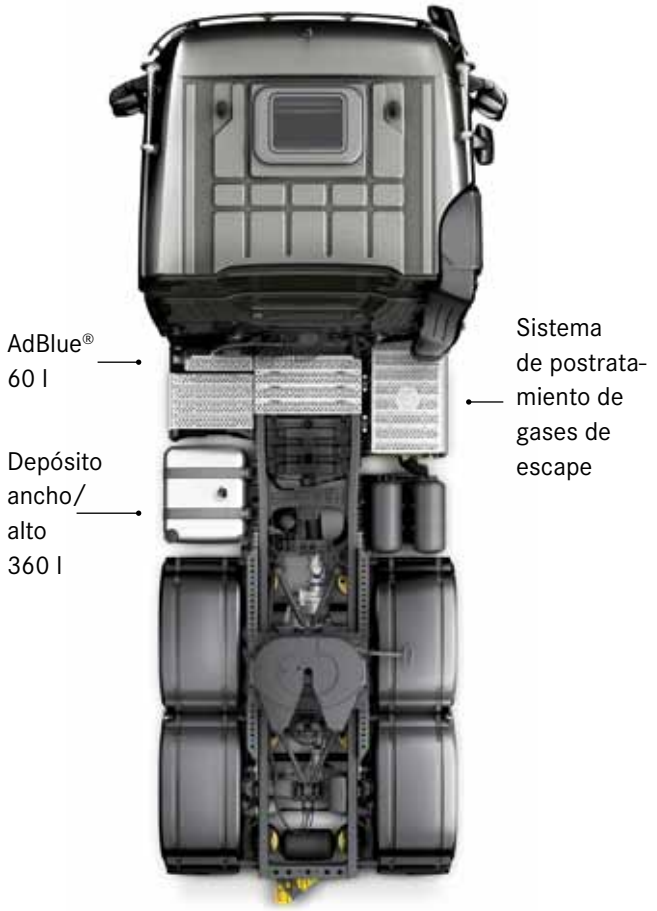
kW (CV) a 2.200 rpm	Nm a 1.200–1.600 rpm
175 (238)	1.000
200 (272)	1.100
220 (299)	1.200
235 (320)	1.300
260 (354)	1.400

El Arocs hasta 41 toneladas – Variantes del depósito

Múltiples posibilidades de combinación. Conservando la sección básica de los depósitos pueden configurarse diferentes volúmenes en el lado izquierdo y derecho del vehículo. Esto se refiere tanto a los depósitos de diésel como a los de AdBlue® y a los depósitos combinados. Las figuras muestran dos posibles variantes en los camiones rígidos y las tractoras.

Sistema modular de depósitos. Con el fin de optimizar el vehículo para el campo de aplicación previsto, es posible equipar el Arocs hasta 41 toneladas con depósitos de diferentes alturas y anchuras.

Ejemplo de depósitos en un camión rígido Arocs



Ejemplo de depósitos en una tractora Arocs

El Arocs – Variantes de la cabina

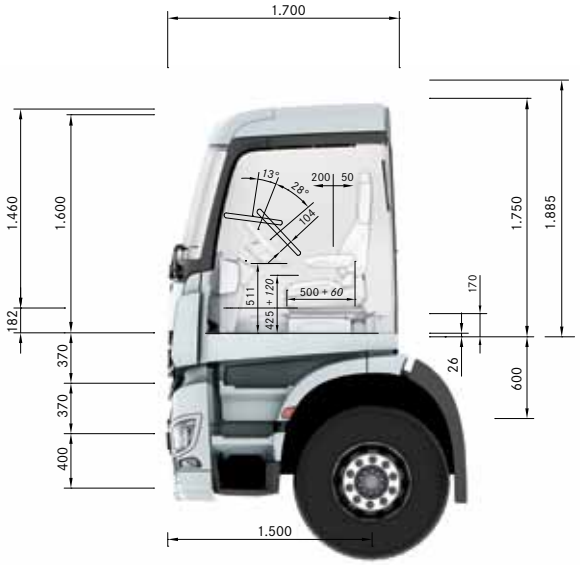
Variantes de la cabina. Las nueve variantes de la cabina del Arocs cubren ejemplarmente cualquier exigencia en los distintos campos de aplicación en el transporte para la construcción. Tanto si se trata de rutas diarias, servicio a pie de obra o suministros a la construcción como si se cubren rutas que obligan a pasar la noche en carretera: todas las cabinas convencen por su diseño robusto y durable, por un puesto de conducción ergonómico y confortable y una maniobrabilidad sencilla y eficiente.

El Arocs hasta 250 toneladas está disponible exclusivamente con la cabina BigSpace de 2.500 mm de anchura, en combinación con tracción integral exclusivamente con la cabina StreamSpace de 2.300 mm de anchura.

Cabina S (2.300 mm de anchura)

Cabina S ClassicSpace

Anchura exterior:	2.300 mm
Longitud exterior:	1.700 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.600 mm
Versiones del túnel del motor	
Túnel del motor:	170 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.460 mm
Túnel del motor:	320 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.310 mm



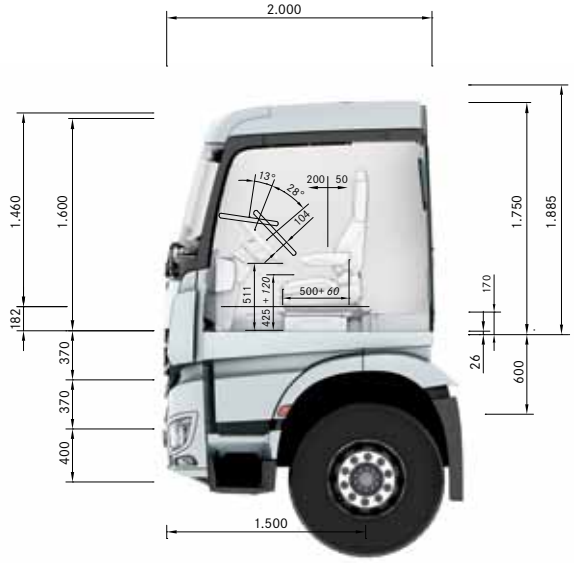
Cabina S ClassicSpace

Cabina S ClassicSpace

Cabina M
(2.300 mm de anchura)

Cabina M ClassicSpace

Anchura exterior:	2.300 mm
Longitud exterior:	2.000 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.600 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.500 mm[1)]
Versiones del túnel del motor	
Túnel del motor:	170 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.460 mm
Altura interior interior el túnel del motor:	1.360 mm[1)]
Túnel del motor:	320 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.310 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.210 mm[1)]

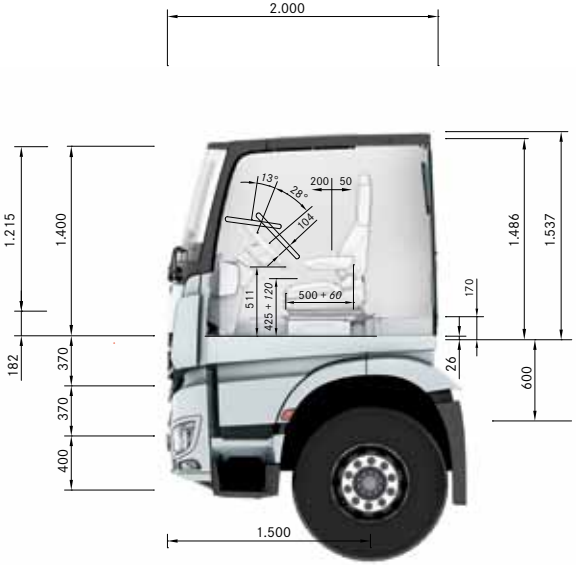


Cabina M ClassicSpace

Cabina M ClassicSpace

Cabina M CompactSpace

Anchura exterior:	2.300 mm
Longitud exterior:	2.000 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.400 mm
Versiones del túnel del motor	
Túnel del motor:	170 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.215 mm
Túnel del motor:	320 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.065 mm



Cabina M CompactSpace

Cabina M CompactSpace

[1)] Cabina M ClassicSpace con techo bajo.

Cabina L
(2.300 mm de anchura)

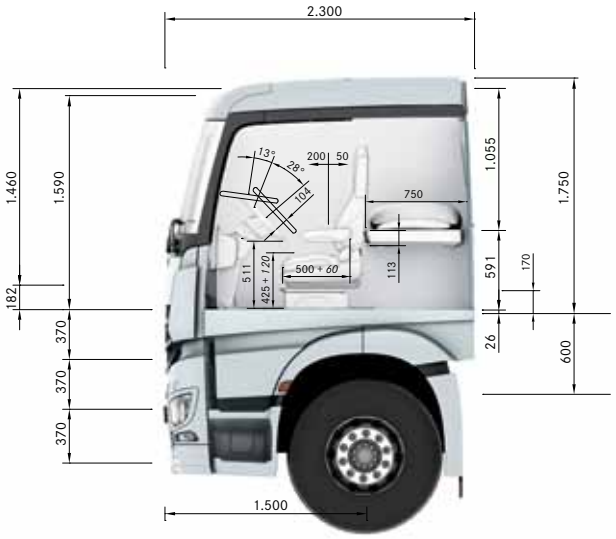
Cabina L ClassicSpace

Anchura exterior:	2.300 mm
Longitud exterior:	2.300 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.590 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.490 mm[1)]
Versiones del túnel del motor	
Túnel del motor:	170 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.460 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.360 mm[1)]
Túnel del motor:	320 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.310 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.210 mm[1)]
Altura interior con piso plano:	1.640 mm
Altura interior con piso plano:	1.540 mm[1)]

Cabina L StreamSpace

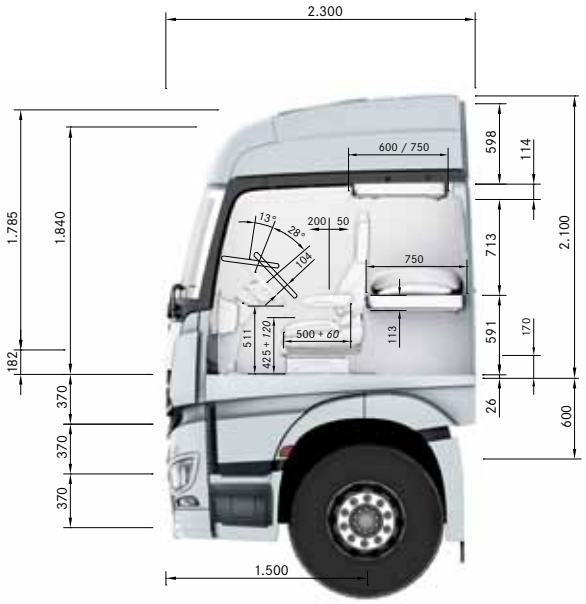
Anchura exterior:	2.300 mm
Longitud exterior:	2.300 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.840 mm
Versiones del túnel del motor	
Túnel del motor:	170 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.785 mm
Túnel del motor:	320 mm
Altura interior sobre el túnel del motor:	1.635 mm
Altura interior con piso plano:	1.970 mm

[1)] Cabina L ClassicSpace con techo bajo.



Cabina L ClassicSpace

Cabina L ClassicSpace



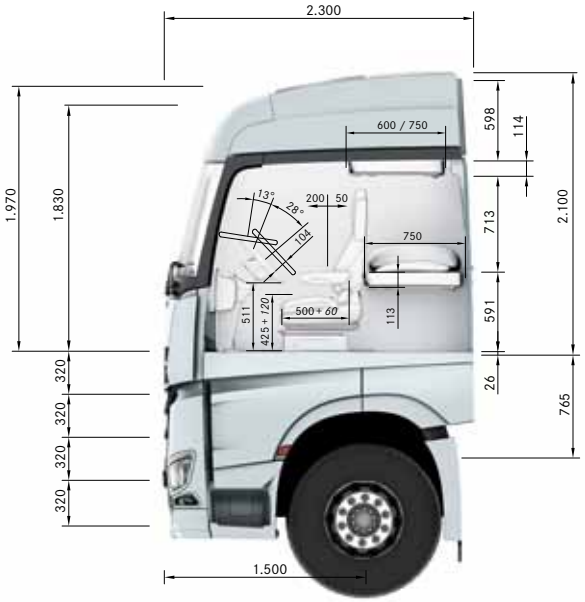
Cabina L StreamSpace

Cabina L StreamSpace

Cabina L
(2.500 mm de anchura)

Cabina L StreamSpace

Anchura exterior:	2.500 mm
Longitud exterior:	2.300 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.830 mm
Altura interior con piso plano:	1.970 mm

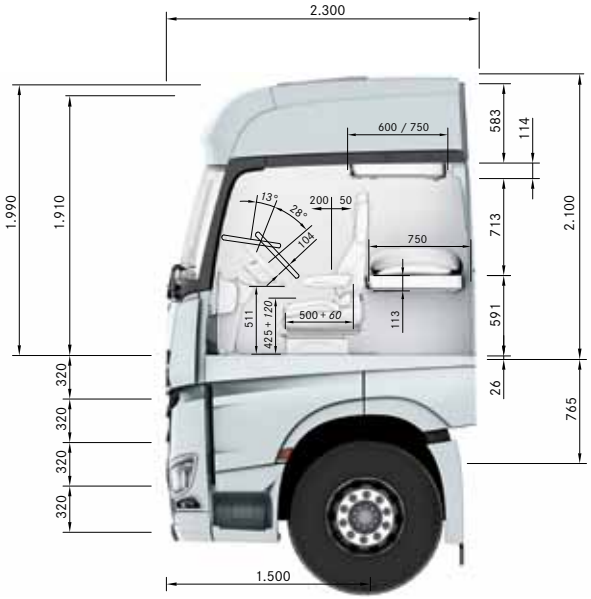


Cabina L StreamSpace

Cabina L StreamSpace

Cabina L BigSpace

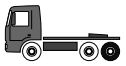
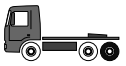
Anchura exterior:	2.500 mm
Longitud exterior:	2.300 mm
Altura interior delante de los asientos:	1.910 mm
Altura interior con piso plano:	1.990 mm



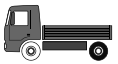
Cabina L BigSpace

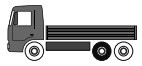
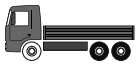
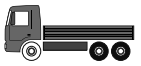
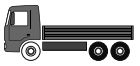
Cabina L BigSpace

Arocs tractora. Resumen de modelos						
Tonelaje (t)	18	18	18	20	20	20
Fórmula de tracción	4x2	4x2	4x4	4x2	4x2	4x4
Suspensión	neumática	neumática	mecánica	mecánica	neumática	mecánica
Motores						
175 kW (238 CV)–**260 kW** (354 CV)	x	x[1)]	–	x	x	–
240 kW (326 CV)–**335 kW** (455 CV)	x	x	x	x	x	x
310 kW (421 CV)–**390 kW** (530 CV)	x	–	x	x	x	x
380 kW (517 CV)–**460 kW** (625 CV)	x	–	–	x	x	–
Distancia entre ejes (en pasos de 300 mm)	3.300–3.900	3.300–3.900	3.600–3.900	3.300–3.900	3.300–3.900	3.600–3.900
Clase de producto	–	Loader	–	Grounder	–	Grounder
Variantes de cabina						
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	•	•	•	•	•	•
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	x	x	x
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–
Cabina M ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	x	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–
Cabina L ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	x	x	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, piso plano	x	–	–	x	x	–
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, piso plano	x	–	–	x	x	–
Cabina L StreamSpace, 2.500 mm, piso plano	x	–	–	x	x	–
Cabina L BigSpace, 2.500 mm, piso plano	x	–	–	x	x	–

								
25	25	25	26	26	26	33	33	33
6x2 ENA	6x2/2 VLA 22,5"	6x2/4 VLA 22,5"	6x2 DNA	6x4	6x4	6x4	6x4	6x6
neumática	neumática	neumática	neumática	mecánica	neumática	mecánica	neumática	mecánica
x[2)]	–	–	x[2)]	x[2)]	x[2)]	–	–	–
x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x
–	–	–	–	x	x	x	x	x
3.300, 3.450	2.550	2.550	3.300, 3.450	3.300–3.900	3.300–3.900	3.300–3.900	3.300–3.900	3.600–4.200
–	–	–	–	–	–	Grounder	–	Grounder
–	–	–	–	•	•	–	–	•
•	•	•	•	x	x	•	•	–
–	–	–	–	x	x	–	–	x
x	x	x	x	x	x	x	x	–
x	x	x	x	x	x	x	x	x
–	–	–	–	x	x	–	–	x
x	x	x	x	x	x	x	x	–
x	x	x	x	x	x	x	x	x
–	–	–	–	x	x	–	–	x
x	x	x	x	x	x	x	x	–
–	–	–	–	x	x	–	–	x
x	x	x	x	x	x	x	x	–
x	x	x	x	x	x	x	x	–
x	x	x	x	x	x	x	x	–
x	x	x	x	x	x	x	x	–
x	x	x	x	x	x	x	x	–

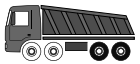
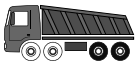
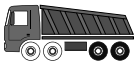
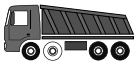
• de serie x opcional – no disponible [1)] A partir de **235 kW** (320 CV). [2)] No se ofrece **175 kW** (238 CV).

Arocs camión rígido. Resumen de modelos								
								
Tonelaje (t)	18	18	18	20	20	20	25	25
Fórmula de tracción	4x2	4x2	4x4	4x2	4x2	4x4	6x2 ENA	6x2/4 VLA 22,5"
Suspensión	mecánica	neumática	mecánica	mecánica	neumática	mecánica	neumática	neumática
Motores								
175 kW (238 CV)–**260 kW** (354 CV)	x	x	x	x	x	–	x[1)]	x[1)]
240 kW (326 CV)–**335 kW** (455 CV)	x	x	x	x	x	x	x	x
310 kW (421 CV)–**390 kW** (530 CV)	x	x	x	x	x	x	x	x
380 kW (517 CV)–**460 kW** (625 CV)	x	x	–	x	x	–	x	–
Distancia entre ejes (en pasos de 300 mm)	3.600–6.600	3.300–6.600	3.600–4.500	3.300–6.600	3.300–6.600	3.600–4.500	3.900–6.000	3.150–4.050
Clase de producto	–	–	–	Grounder	–	Grounder	–	–
Variantes de cabina								
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	•	•	•	–	–	•	•	•
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	•	•	–	x	x
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x	x
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x	x
Cabina M ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x	x
Cabina L ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, piso plano	x	x	–	x	x	–	x	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, piso plano	x	x	–	x	x	–	x	–
Cabina L StreamSpace, 2.500 mm, piso plano	x	x	–	x	x	–	x	–
Cabina L BigSpace, 2.500 mm, piso plano	x	x	–	x	x	–	x	–

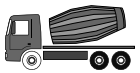
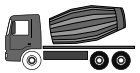
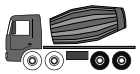
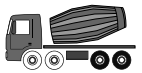
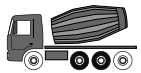
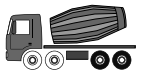
										
26	26	26	33	33	33	32	32	32	32	41
6x2 DNA	6x4	6x4	6x4	6x4	6x6	8x2/4 ENA	8x4/4	8x4/4	8x4/4 ENA	8x4/4
neumática	mecánica	neumática	mecánica	neumática	mecánica	neumática	mecánica	neumática	neumática	mecánica
x[1]	x[1]	x[1]	–	–	–	x[1]	x[1]	x[1]	x[1]	–
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x[2]	x	x	x	x	x
3.900–6.000	3.600–5.700	3.600–5.700	3.600–5.700	3.600–5.700	3.600–5.100	4.250–6.050	4.250–6.350	4.250–6.350	3.600–5.700	4.250–6.350
–	–	–	Grounder	–	Grounder	–	–	–	–	Grounder
•	•	•	–	–	•	–	–	–	–	–
x	x	x	•	•	–	•	•	•	•	•
x	x	x	–	–	x	–	–	–	–	–
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	–	–	x	–	–	–	–	–
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	–	–	x	–	–	–	–	–
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	–	–	x	–	–	–	–	–
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	–	x	x	x	x	x

• de serie x opcional – no disponible [1] No se ofrece **175 kW** (238 CV). [2] Sólo **380 kW** (517 CV).

Arocs volquete. Resumen de modelos							
Tonelaje (t)	18	18	18	20	20	20	26
Fórmula de tracción	4x2	4x2	4x4	4x2	4x2	4x4	6x4
Suspensión	mecánica	neumática	mecánica	mecánica	neumática	mecánica	mecánica
Motores							
175 kW (238 CV)–**260 kW** (354 CV)	x	x	x	x	x	–	x[1)]
240 kW (326 CV)–**335 kW** (455 CV)	x	x	x	x	x	x	x
310 kW (421 CV)–**390 kW** (530 CV)	x	x	x	x	x	x	x
380 kW (517 CV)–**460 kW** (625 CV)	–	–	–	–	–	–	x
Distancia entre ejes (en pasos de 300 mm)	3.600–5.400	3.600–5.400	3.600–4.500	3.600–5.400	3.600–5.400	3.600–4.500	3.300–5.400
Clase de producto	–	–	–	Grounder	–	Grounder	–
Variantes de cabina							
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	•	•	•	–	–	•	•
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	•	•	–	x
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x
Cabina M ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x
Cabina L ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	x	x	–	–	x	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	–	x	x	–	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–	x
Cabina L StreamSpace, 2.500 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–	x
Cabina L BigSpace, 2.500 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–	x

									
26	33	33	33	32	32	32	41	41	41
6x4	6x4	6x4	6x6	8x4/4	8x4/4	8x4 ENA	8x4/4	8x6/4	8x8/4
neumática	mecánica	neumática	mecánica	mecánica	neumática	neumática	mecánica	mecánica	mecánica
x[1]	–	–	–	x[1]	x[1]	x[1]	–	–	–
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x[2]	x	x	x	x	–	x
3.300-5.400	3.300-5.400	3.300-5.400	3.600-4.200	4.250-6.350	4.250-6.350	3.600-5.700	4.250-6.350	4.550-6.050	4.850-5.450
–	Grounder	–	Grounder	–	–	–	Grounder	Grounder	Grounder
•	–	–	•	–	–	–	–	•	•
x	•	•	–	•	•	•	•	x	x
x	–	–	x	–	–	–	–	–	–
x	x	x	–	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	–	–	x	–	–	–	–	–	–
x	x	x	–	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	–	–	x	–	–	–	–	–	–
x	x	x	–	x	x	x	x	x	x
x	–	–	x	–	–	–	–	–	–
x	x	x	–	x	x	x	x	–	–
x	x	x	–	x	x	x	x	–	–
x	x	x	–	x	x	x	x	–	–
x	x	x	–	–	x	x	–	–	–
x	x	x	–	–	x	x	–	–	–

• de serie x opcional – no disponible [1] No se ofrece **175 kW** (238 CV). [2] Sólo **380 kW** (517 CV).

Arocs hormigonera. Resumen de modelos						
						
Tonelaje (t)	26	33	32	32	32	41
Fórmula de tracción	6x4	6x4	8x4/4	8x4/4	8x4 ENA	8x4/4
Suspensión	mecánica/neumática	mecánica/neumática	mecánica/neumática	mecánica/neumática	neumática	mecánica
Motores						
175 kW (238 CV)–**260 kW** (354 CV)	x[1)]	–	x[1)]	x[2)]	x[1)]	–
240 kW (326 CV)–**335 kW** (455 CV)	x	x	x	x	x	x
310 kW (421 CV)–**390 kW** (530 CV)	x	x	x	–	x	x
380 kW (517 CV)–**460 kW** (625 CV)	–	–	–	–	–	–
Distancia entre ejes (en pasos de 300 mm)	3.300–4.200	3.300–4.200	4.250–6.050	4.250–6.050	3.600–5.700	4.250–6.050
Clase de producto	–	Grounder[3)]	–	Loader	–	Grounder
Variantes de cabina						
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	•	–	–	–	–	–
Cabina S ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	•	•	•	•	•
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	–	–	–	–	–
Cabina M CompactSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	x	x	x	x
Cabina M ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	–	–	–	–	–
Cabina M ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace de techo bajo	x	x	x	x	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	–	–	–	–	–
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	x	–	x	x
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 320 mm	x	–	–	–	–	–
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, 170 mm	x	x	x	–	x	x
Cabina L ClassicSpace, 2.300 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–
Cabina L StreamSpace, 2.300 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–
Cabina L StreamSpace, 2.500 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–
Cabina L BigSpace, 2.500 mm, piso plano	–	–	–	–	–	–

Arocs hasta 250 toneladas. Resumen de modelos					
Tonelaje (t)	33	41	33	41	41
Fórmula de tracción	6x4	8x4/4	6x6	8x6/4	8x8/4
Suspensión	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica	mecánica
Motores					
Designación del motor	OM 473	OM 473	OM 473	OM 473	OM 473
Potencia en **kW** (CV)	**380** (517)–**460** (625)	**380** (517)–**460** (625)	**380** (517)–**460** (625)	**380** (517)–**460** (625)	**380** (517)–**460** (625)
Número de revoluciones nominal (rpm)	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600
Par motor máximo (Nm)	2.600–3.000	2.600–3.000	2.600–3.000	2.600–3.000	2.600–3.000
Régimen del par motor máximo (rpm)	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Distancia entre ejes en mm	3.600 / 3.900	3.900	4.200	4.200	4.850
Cabina L					
BigSpace	•	•	–	–	–
StreamSpace	–	–	•	•	•
Masa máxima autorizada por eje (kg)[4]					
Carga sobre el eje delantero	7.500–9.000	7.500–9.000	9.000	9.000	9.000
Eje de arrastre por delante del eje propulsado/2º eje delantero	–	8.000	–	8.000	9.000
Carga sobre el eje trasero	2x13.000	2x13.000	2x13.000	2x13.000	2x13.000
Masas autorizadas (kg)[4]					
Masa máxima autorizada del vehículo	33.000	41.000	33.000	41.000	41.000
Masa máxima admisible conjunto de carretera	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000

• de serie x opcional – no disponible [1] No se ofrece **175 kW** (238 CV). [2] A partir de **235 kW** (320 CV). [3] En combinación con suspensión mecánica. [4] Pueden existir diferencias debidas a la legislación nacional.

Soluciones completas para aumentar la eficiencia en el transporte.

Hoy en día no basta con disponer de vehículos fiables y de bajo consumo para mantener reducidos los costes totales y aumentar los ingresos. Llegar con seguridad al destino previsto es otro factor decisivo para la eficiencia del transporte. A esto se suman servicios y prestaciones para aumentar la disponibilidad de los vehículos. Desde el primer día. Durante el periodo completo de utilización del camión.

Máxima eficiencia en el transporte. Existen diversas posibilidades para aumentar la rentabilidad de un camión. Mercedes-Benz reduce los costes relacionados directamente con el vehículo, como la adquisición, el consumo, el mantenimiento y la reparación, y le permite de ese modo aprovechar mejor el enorme potencial de rentabilidad de su camión. Para ello se combina técnica innovadora de vehículo con servicios y prestaciones a la medida de su demanda individual. A continuación encontrará un resumen detallado de las posibilidades que le ofrecemos para reducir los costes de su vehículo y mejorar la rentabilidad. Otra posibilidad de ahorro son los costes relacionados con las tareas de transporte. La MercedesServiceCard le ayuda a ahorrar tiempo y peajes, entre otros. Además, FleetBoard favorece una ocupación optimizada del vehículo y ayuda así a reducir los costes de personal y de administración. Convénzase por sí mismo.

Elevada rentabilidad general. La combinación de técnica eficiente y fiable del vehículo, tecnología avanzada de seguridad y prestaciones de servicio posventa contribuye a una reducción de los costes totales y, por tanto, a un aumento de los beneficios. Tanto más, cuantos más kilómetros recorra.

Hacemos todo lo que está en nuestra mano para que pueda reducir sus costes totales.

Costes bajos. Desde el comienzo y durante el periodo completo de utilización del camión. Vehículos con técnica innovadora y servicios que puede contratar en el momento de la compra y que salen rentables desde el primer día, concebidos a medida para el trabajo en el transporte para la construcción. Pues una inversión correcta es la mejor inversión.

Vehículos para la construcción. Una buena inversión tiene que cumplir todos sus requisitos. Como lo hacen de forma ejemplar los camiones para la construcción de Mercedes-Benz, el Atego, el Arocs y el Arocs hasta 250 toneladas. Con sus componentes durables y su elevada idoneidad para el acoplamiento de carrocerías ofrecen condiciones ideales para poder trabajar con gran rentabilidad. Esto comienza con los motores Euro VI de bajo consumo, disponibles en el Atego con una potencia de **115 kW** (156 CV) a **220 kW** (299 CV) y en el Arocs de **175 kW** (238 CV) a **460 kW** (625 CV). Prosigue con las configuraciones perfectamente armonizadas de la cadena cinemática y termina en un diseño aerodinámico optimizado. Para sectores en los que la carga útil es un factor esencial, y para el transporte bajo condiciones de trabajo especialmente duras le ofrecemos el Arocs Loader y el Arocs Grounder.

Centro de Información por Sectores (BIC). En el Centro de Información por Sectores de Wörth tiene a disposición de forma permanente unos 180 vehículos completos para segmentos de mercado específicos, con carrocerías y estructuras de más de 70 fabricantes. Todos los vehículos y sus carrocerías pueden conducirse, presentarse, probarse y compararse bajo condiciones reales para encontrar rápida y sencillamente la solución de transporte idónea. También ofrece atractivos eventos y pruebas de conducción para distintos ramos. Si lo desea, puede acudir a eventos especiales de conducción todoterreno para probar los camiones Mercedes-Benz para la construcción.

Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks. Transformaciones de vehículos a medida. Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks (CTT) amplía nuestra extensa cartera de camiones y satisface sus deseos especiales con la acreditada calidad Mercedes-Benz. CTT asume el proceso completo, desde un asesoramiento detallado durante la definición de las medidas de modificación, pasando por el diseño mecánico, la simulación y las pruebas de un prototipo hasta la entrega al cliente. Todos los servicios provienen de una sola mano. CTT coopera con socios seleccionados para realizar conversiones individuales como, por ejemplo, modificaciones en los ejes, adaptaciones en el chasis para acoplar carrocerías y superestructuras especiales o el desplazamiento de componentes. En pocas palabras, Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks pone en sus manos exactamente la solución que necesita para su área de trabajo. Para que pueda conducir y trabajar con rentabilidad.

Resumen de ventajas.

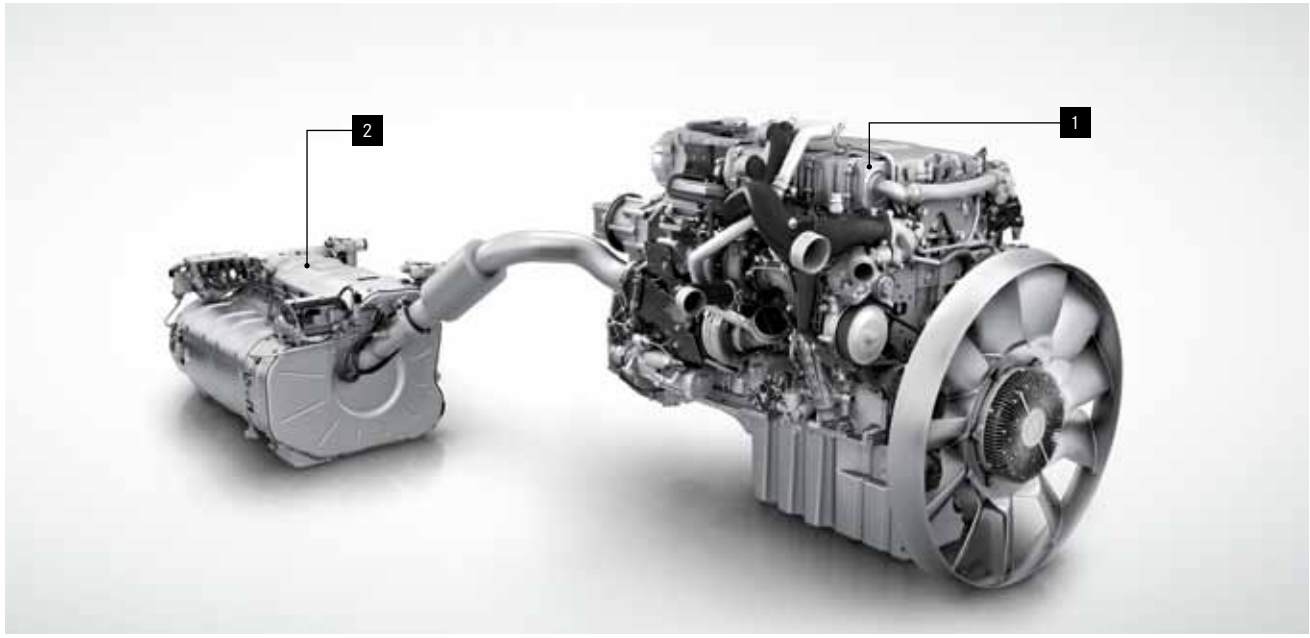
- **Vehículos para aplicaciones específicas en el transporte para la construcción**
- **Programa completo de motores Euro VI. Atego: dos clases de cilindrada, siete niveles de potencia de 115 kW (156 CV) a 220 kW (299 CV), Arocs: cuatro clases de cilindrada, 18 niveles de potencia de 175 kW (238 CV) a 460 kW (625 CV)**
- **Vehículos específicos para determinados sectores. Arocs Loader y Arocs Grounder**
- **Centro de Información por Sectores en Wörth con unos 180 vehículos para diferentes sectores, disponibles para conocer, comparar y realizar recorridos de prueba. Eventos específicos para los diversos sectores con pruebas prácticas**
- **Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks, modificaciones a medida del vehículo**

Nuestro consejo para reducir los costes por combustible: técnica de primera, servicios de primera y un estilo de conducción de primera

El Arocs y el Atego se distinguen por un uso extremadamente eficiente del combustible. La interacción de la técnica del vehículo con servicios como, por ejemplo, nuestros cursos para conductores, es la clave de una reducción considerable de los costes en concepto de combustible. Porque un buen camión mejora con un buen conductor.

Bajo consumo de combustible. El bajo consumo de los motores de seis cilindros en línea se debe a una estrategia de combustión eficiente. En el Arocs se recurre para ello, entre otras tecnologías, a la inyección common rail a alta presión X-Pulse[1)]. La recirculación refrigerada de los gases de escape contribuye asimismo a reducir el consumo de AdBlue®.

Hydraulic Auxiliary Drive[2) 3)]. El Hydraulic Auxiliary Drive exento de mantenimiento conjuga las ventajas de la tracción integral con las de la propulsión clásica. Este equipo aumenta la tracción cuando es necesario, y el sobrepeso no es casi apreciable en recorridos largos. El Hydraulic Auxiliary Drive pesa hasta 350 ó 500 kilogramos menos que una tracción integral acoplable o permanente. Además, se suprime el eje propulsor adicional. Esto reduce el consumo en hasta un seis a ocho por ciento en comparación con los modelos con tracción integral acoplable o permanente.



Tecnología de gases de escape Euro VI. 1. La recirculación refrigerada de los gases de escape asegura que se formen menos óxidos de nitrógeno en la combustión del diésel. 2. El sistema de depuración de los gases de escape de los motores Euro VI incorpora un filtro de partículas diésel de alta eficacia. La unidad dosificadora optimizada inyecta AdBlue® en el caudal de gases de escape sin necesidad de utilizar aire comprimido. En el catalizador SCR, los óxidos de nitrógeno se convierten completamente en agua y nitrógeno.

Ejes, cambios, consumidores auxiliares. Otra contribución al consumo bajo es la amplia gama de desmultiplicaciones para el eje trasero y para el cambio, en función del uso previsto. Los cambios rápidos de relación y grupos auxiliares de consumo optimizado, como la unidad de control neumático y la bomba de la servodirección reguladas en función de la demanda ayudan además a reducir el consumo de combustible.

Baja resistencia aerodinámica y a la rodadura. Se ha optimizado el diseño del Atego y el Arocs hasta el último detalle para reducir la resistencia aerodinámica. Desde el paragolpes y los deflectores en las esquinas hasta el techo, todos los elementos contribuyen a una baja resistencia aerodinámica y, por tanto, a un menor consumo. A esto se añaden piezas adosadas[4] de diseño aerodinámico. El control de la presión de los neumáticos[2) 4)] reduce la resistencia a la rodadura y contribuye a un bajo consumo.

Nuevo: segunda generación de motores Euro VI OM 470 y OM 471. La gama de grupos renovados a fondo con 10,7 l y 12,8 l de cilindrada consta de dos nuevos motores de bajo consumo, disponibles cada uno en cinco niveles de potencia. Junto a la generación optimizada de la inyección a alta presión common rail X-Pulse con una presión de inyección máxima de 2.700 bares, el turbocompresor asimétrico y la recirculación optimizada de gases de escape, otros factores que contribuyen al bajo consumo son una nueva geometría de los pistones y una refrigeración optimizada. Además, el incremento patente del par motor permite trabajar con desmultiplicaciones más largas en el eje trasero, lo que ayuda a ahorrar combustible en combinación con Predictive Powertrain Control[5]. De ese modo, y en combinación con la cadena cinemática y los consumidores auxiliares optimizados es posible ahorrar hasta un 3% de combustible.

[1)] X-Pulse no disponible con el motor OM 936.
[2)] Sólo para el Arocs.
[3)] Disponible como equipo opcional para los camiones de 2 y de 3 ejes con suspensión neumática en el eje trasero.
[4)] Equipo opcional.
[5)] Sólo para el Arocs.

Diseño aerodinámico optimizado. Durante el desarrollo del Arocs se han realizado pruebas específicas con todos los componentes –tanto en el túnel de viento como a lo largo de muchos millones de kilómetros de carretera– para reducir la resistencia aerodinámica y, en definitiva, el consumo.

Control de la presión de los neumáticos[2) 4)]. La supervisión inalámbrica de la presión controla de forma permanente la presión de inflado de los neumáticos y muestra la presión nominal requerida para la temperatura actual de los neumáticos en función de la temperatura exterior.

Resumen de ventajas.

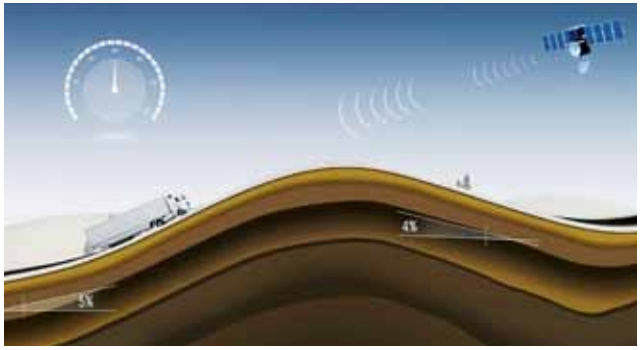
- **Bajo consumo gracias a los motores eficientes y cambios rápidos de relación**
- **Más ahorro de combustible gracias a los nuevos motores de la segunda generación del OM 470 y el OM 471**
- **Cambios y desmultiplicaciones del eje trasero optimizados para el uso previsto**
- **Grupos auxiliares optimizados para reducir el consumo**
- **Diseño aerodinámico optimizado**
- **Baja resistencia a la rodadura mediante el control de la presión de los neumáticos[2) 4)]**

Predictive Powertrain Control: conoce su ruta. De principio a fin. Y ahorra un 5% adicional de diésel.

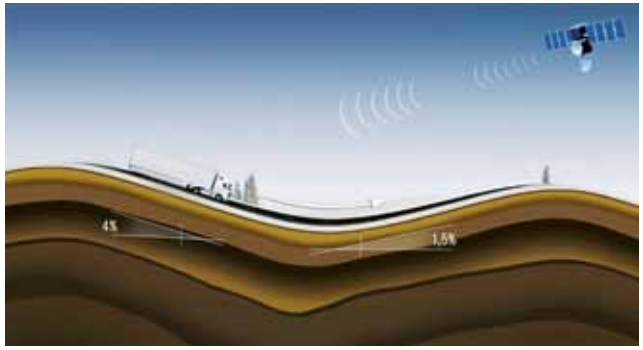
Predictive Powertrain Control permite trabajar con mayor rentabilidad. Porque sabe con antelación por dónde va a pasar su camión. Y, actuando en consecuencia, ahorra hasta un 5% de combustible en las autopistas y autovías de Europa Occidental y Oriental con cobertura de PPC.

Predictive Powertrain Control[1) 2)]. El sistema integra en el cambio automático un estilo de conducción adaptado a la topografía de la ruta prevista, y permite de ese modo ahorrar hasta un 5% de combustible en combinación con una estrategia precisa de selección de las marchas. Predictive Powertrain Control (PPC) utiliza un sistema de localización basado en satélite y mapas de carreteras en 3D para reconocer el trazado de la ruta, con sus pendientes y los descensos. A partir de estos datos se optimizan los puntos de acoplamiento de las marchas, la omisión de marchas al cambiar y la velocidad del tempomat. Se aprovecha del mejor modo posible la energía cinética del vehículo con el fin de evitar maniobras innecesarias de aceleración, cambio de marcha o frenado. PPC conoce unos 295.000 kilómetros (95%) de las rutas europeas de largas distancias y puede utilizarse en la gama de velocidad de 25 a 90 km/h.

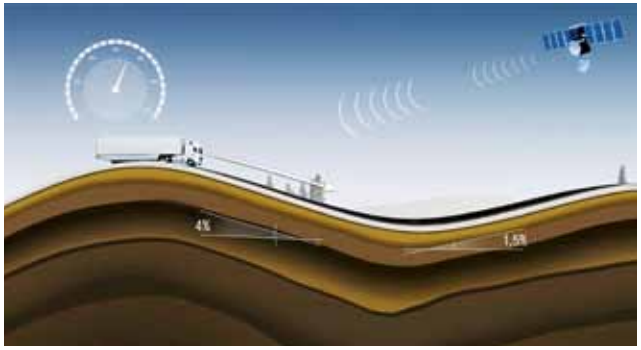
Conducción adaptada a la topografía del terreno. El Predictive Powertrain Control utiliza mapas digitales tridimensionales e informaciones del GPS para generar el horizonte electrónico preciso para prever los momentos oportunos para el cambio de marchas, seleccionar la relación más adecuada o ajustar la velocidad en el Tempomat. De este modo puede integrarse en el equipo automático un estilo de conducción adaptado a la topografía que difícilmente sería factible para un conductor, por muy experto que fuera. Además, esta forma de conducir supone un ahorro de combustible de hasta el 5%.



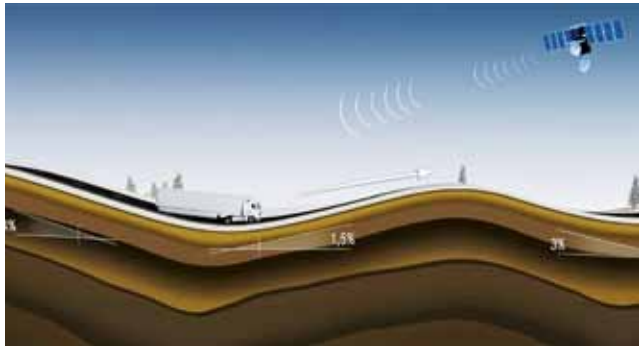
Situación de conducción: subida pronunciada. A fin de evitar en lo posible la necesidad de cambiar de marcha en plena cuesta, el PPC interviene con antelación antes de emprender el ascenso, si lo considera conveniente, reduciendo y/o aumentando la velocidad dentro del margen de la histéresis superior. Además, el Predictive Powertrain Control asegura una secuencia optimizada de cambios, por ejemplo, menos procesos de cambio y mayores saltos de marchas.



Situación de conducción: bajada sin tracción. ¿Para qué acelerar, si basta con dejar rodar el vehículo? La energía cinética del vehículo se determina constantemente. Con otras palabras, el vehículo detecta automáticamente si puede alcanzar en breve la velocidad ajustada en el tempomat simplemente avanzando por inercia. Asimismo puede utilizarse el EcoRoll para evitar pérdidas por arrastre.



Situación de conducción: cambio de rasante. Lo ideal es superar los cambios de rasante dejando rodar el vehículo con el fin de no tener que frenar en la bajada. La energía cinética del vehículo se determina constantemente. De ese modo, el vehículo detecta con antelación si puede superar el cambio de rasante con suficiente velocidad sencillamente rodando por inercia. Se puede usar el EcoRoll para reducir pérdidas por arrastre.



Situación de conducción: EcoRoll. Gracias a una activación precisa, el Predictive Powertrain Control puede configurar de forma óptima las fases EcoRoll. De esta manera, el EcoRoll no sólo ahorra en tramos prácticamente llanos, sino que se activa también antes de llegar al final de un ascenso. Además, es posible evitar fases EcoRoll de menos de 10 segundos de duración, por ejemplo, en un badén.

Resumen de ventajas.

- **Predictive Powertrain Control[1) 2)]: reducción del consumo en hasta un 5% gracias al estilo de conducción adaptado a la topografía**
- **Reconocimiento del perfil de la ruta, incluyendo subidas y bajadas**
- **Optimiza los puntos de cambio, la selección de marchas y la velocidad ajustada en el tempomat**
- **Aprovecha al máximo las posibilidades del sistema mediante el ajuste variable de la histéresis superior e inferior en función del tráfico**
- **Disponible en Europa Occidental y Oriental en autopistas y autovías con cobertura PPC**

[1)] Equipo opcional.
[2)] Sólo para el Arocs.

FleetBoard. Mayor transparencia para aumentar la eficiencia.

FleetBoard ofrece soluciones telemáticas individuales para empresas de construcción y de logística. De la interconexión inteligente del conductor con la flota y el pedido se derivan valiosas informaciones, que pueden ayudarle a reducir sus costes, aumentar su productividad y mejorar la seguridad.

FleetBoard[1]. Se trata de servicios telemáticos basados en Internet que hacen posible una gestión moderna de conductores, de flotas y de pedidos, y que pueden aumentar en muchos aspectos la rentabilidad de su parque móvil. La base para ello es el ordenador del vehículo FleetBoard TiiRec[2] disponible de fábrica.

Gestión de pedidos FleetBoard[1]. La gestión de pedidos FleetBoard mejora la eficiencia de los procesos logísticos y puede integrarse con flexibilidad en los sistemas de planificación, material y ERP propios de su empresa. DispoPilot.guide y DispoPilot.mobile favorecen una comunicación eficiente, secuencias de trabajo transparentes y un intercambio sencillo de información entre el conductor y la central.

FleetBoard Cockpit. La interfaz de manejo intuitiva y lógica de FleetBoard Cockpit combina todos los servicios de gestión de conductores, de flotas y de pedidos. Gracias a la integración de los servicios individuales, el planificador de la flota no solamente sabe dónde se encuentra el camión; también puede ver en el mapa de carreteras si el conductor está conduciendo, descansando o si ya ha finalizado su jornada de trabajo.

Gestión de tiempo FleetBoard[1]. Con la gestión de tiempo FleetBoard[1] conoce en todo momento los tiempos de conducción y de descanso de sus conductores, como requisito para una planificación ideal del trabajo y de las rutas. Además, le ayuda en el cumplimiento de las disposiciones legales acerca del archivado de los tiempos de conducción y de descanso. Esto ahorra dinero y reduce los gastos administrativos.

FleetBoard Fleet.app. Con la FleetBoard Fleet.app[3] para iPhone®, iPad® y para dispositivos Android dispondrá en todo momento de información sobre sus rutas de transporte, y sabrá si es necesario tomar medidas a corto plazo, incluso de noche en casos de emergencia.

FleetBoard DispoPilot.app[4]. La nueva App para dispositivos Android permite una configuración flexible y dinámica de los procesos logísticos, incluyendo la gestión de capacidad. Por ejemplo, mediante integración de subcontratistas en sus secuencias de transporte.

FleetBoard Driver.app[4]. Esta App para el sistema operativo Android ofrece al conductor un acceso directo a sus propios datos en relación con los servicios de FleetBoard análisis de utilización del vehículo y gestión de tiempo. Es decir, los conductores disponen de una evaluación resumida de su estilo de conducción y datos sobre sus tiempos de conducción y de descanso. Otras funciones, como el Fitness Coach y el Messenger, ayudan a disfrutar de los descansos y de las veladas.

Más información. Encontrará más información sobre las ventajas de FleetBoard en www.fleetboard.de o directamente en su concesionario Mercedes-Benz.

FleetBoard TiiRec[2]. El ordenador del vehículo FleetBoard TiiRec constituye la base para el uso de los servicios FleetBoard y de los diferentes servicios de Mercedes-Benz que aumentan la eficiencia.

DispoPilot.guide[2]. Llegar al destino de forma rápida y sencilla. Después de la transmisión de los datos del pedido puede asumir directamente en el sistema de navegación integrado la dirección de carga y de descarga.

[1] Disponible como opción.
[2] Equipo opcional.
[3] Disponible gratuitamente en el App Store y en Google Play™ Store.
[4] Disponible gratuitamente en el Google Play™ Store.

Análisis de la utilización del vehículo FleetBoard[1]. El análisis de la utilización del vehículo FleetBoard favorece una conducción con menos consumo y desgastes. A tal efecto, el sistema telemático registra y evalúa datos técnicos del camión. También se visualiza el uso que el conductor hace del sistema Predictive Powertrain Control[2]. Partiendo de esta base se valora la forma de conducir del conductor. Esto permite evaluar de forma objetiva su estilo al volante y definir un entrenamiento adecuado al perfil de cada conductor. Por lo demás, la combinación del análisis de la utilización del vehículo FleetBoard con FleetBoard EcoSupport[3] ayuda a consolidar de forma duradera el estilo de conducción aprendido, por ejemplo, en el Mercedes-Benz EcoTraining. En definitiva puede ahorrarse de ese modo a largo plazo hasta un 15% de combustible.

FleetBoard EcoSupport[3]. El sistema ayuda al conductor a practicar un estilo económico de conducción. A este fin, visualiza durante la marcha consejos para optimizar la forma de conducir y reducir el consumo.

EcoTraining[1]. En los cursos Mercedes-Benz EcoTraining se aprende un estilo de conducción que le permite aprovechar mejor el potencial técnico de su camión. De esa manera puede ahorrar hasta un 10% de combustible.

Seguro para camiones Mercedes-Benz FleetBoard[1] [4]. Reduzca sus primas de seguro, optimizando el estilo de conducción y la intensidad de utilización del vehículo. La base para ello es la evaluación de los datos recogidos para el análisis de la utilización del vehículo de FleetBoard[1].

FleetBoard Drivers' League. Un certamen en el que los conductores pueden hacer gala de su maestría. De ese modo, ahorrar combustible resulta divertido, y se remunera por partida doble. Sus conductores pueden ganar atractivos premios, y reducen al mismo tiempo los costes de su empresa. Más información e inscripción en www.driversleague.com

MercedesServiceCard. Con la tarjeta gratuita MercedesServiceCard puede usted repostar a un precio atractivo y sin pago en efectivo en más de 37.000 gasolineras de la red de suministro de UTA en toda Europa. Los titulares de una MercedesServiceCard se benefician también de un aseoramiento individual para optimizar los costes de combustible en cada recorrido. Para ello reciben de forma permanente a través de Internet información sobre las gasolineras más baratas en Alemania (precios en tiempo real). Es posible el control y la evaluación de los costes efectivos en concepto de combustible y la comparación con los costes teóricos posibles. En combinación con FleetBoard «Registro de recorridos» es posible controlar la plausibilidad del repostaje.

[1] Disponible como opción.
[2] Sólo para el Arocs.
[3] Independiente del sistema telemático FleetBoard.
[4] Aseguradora: HDI-Gerling Industrie Versicherung AG por mediación del Mercedes-Benz Bank AG. Se consideran vigentes las Condiciones Generales de Seguros.
[5] Equipo opcional
[6] Disponible gratuitamente en el App Store y en Google Play™ Store.
[7] Disponible gratuitamente en el Google Play™ Store.

Resumen de ventajas.

- **Ordenador del vehículo FleetBoard TiiRec[5]**
- **Gestión de pedidos FleetBoard[1] para configurar procesos logísticos eficientes**
- **Gestión de tiempo FleetBoard[1] para una planificación ideal del trabajo y de las rutas, así como para el cumplimiento sencillo de las exigencias legales y simplificación de las tareas de documentación**
- **FleetBoard Fleet.app[6] para el acceso móvil a los datos de la flota**
- **FleetBoard DispoPilot.app[7] para una gestión flexible de la capacidad de transporte**
- **FleetBoard Driver.app[7] para conductores**
- **Ahorro adicional de combustible en hasta un 15% mediante el análisis de la utilización del vehículo FleetBoard[1], FleetBoard EcoSupport[3] y Mercedes-Benz EcoTraining[1]**
- **Influencia activa en la cuota de seguro con el seguro para camiones Mercedes-Benz FleetBoard[1] [4]**
- **FleetBoard Drivers' League como motivación adicional para practicar un estilo económico de conducción**
- **MercedesServiceCard para reducir los costes de repostaje**

Invierta en prestaciones de servicio que le ayudan a mantener su ventaja frente a sus competidores.

¿Comprar? ¿Leasing? ¿O alquilar por el momento? Sea cual sea la opción que elija, podrá encontrar el producto adecuado en las ofertas de movilidad de Mercedes-Benz y de CharterWay Rental. Soluciones completas a medida de sus necesidades para la adquisición, para asegurar su movilidad y para exonerarle de tareas administrativas. El Mercedes-Benz Financial Services pone a su disposición atractivos productos de leasing, financiación y seguros, a la medida de sus posibilidades.

Acuerdos de servicio Mercedes-Benz. Mercedes-Benz le ofrece diversos acuerdos de servicio que le ayudan a reducir los costes totales de explotación. Estos contratos cubren las tareas de reparación y de mantenimiento de sus vehículos en toda Europa, y se ofrecen con condiciones especialmente atractivas. Los distintos productos de servicio están escalonados, de manera que pueden cubrirse a la perfección las exigencias de cada flota. También puede disponer de la oferta de ServiceLeasing de Mercedes-Benz, que combina las ventajas de los productos de servicio de Mercedes-Benz con un contrato de leasing, configurando una solución completa, personalizada y económica, sin demanda de inversión adicional.

CharterWay Rental. Las ofertas de alquiler de CharterWay Rental permiten aumentar con flexibilidad la capacidad de transporte a corto plazo, sin inmovilización de capital y sin riesgos. El alquiler de corta duración de CharterWay Rental combina contratos de corta duración, desde un día hasta 24 meses, con una tramitación sencilla y la posibilidad de utilizar un vehículo a medida. Con costes definidos y previsibles. Los contratos de alquiler de larga duración de CharterWay Rental para más de 24 meses suman a las ventajas del alquiler de corta duración la posibilidad de configurar el vehículo de conformidad con las necesidades y las preferencias individuales.

Servicios financieros Mercedes-Benz. Mercedes-Benz Financial Services es un socio competente y comprometido con productos especialmente atractivos de leasing, financiación y seguros.

Productos flexibles de financiación. Adaptados individualmente a las necesidades de su empresa. Mercedes-Benz Financial Services le permite combinar, por ejemplo, las económicas mensualidades de una financiación clásica como Plus3 con la flexibilidad del leasing. También tiene la posibilidad de adaptar las cuotas mensuales a la marcha de su negocio, gracias a la financiación variable según la temporada.

Ahorro. Si encarga con su camión determinados componentes de seguridad, Mercedes-Benz Financial Services le permite ahorrar por partida doble. Junto al precio especialmente bajo del paquete se beneficiará de condiciones atractivas en su contrato de leasing o financiación. Si adquiere de fábrica el sistema de regulación de la distancia, el detector de carril y Active Brake Assist 4, puede disfrutar de un descuento adicional en su póliza de seguro.

Resumen de ventajas.

- **Mercedes-Benz CharterWay para la adquisición del vehículo, aseguramiento de la movilidad y alivio de tareas administrativas**
- **Combinación con leasing para configurar productos individuales de ServiceLeasing**
- **Control sencillo de la planificación y de los costes mediante cuotas mensuales fijas**
- **Ofertas de renting que aumentan la flexibilidad sin inmovilizar capital**
- **Mercedes-Benz Financial Services con productos individuales en el campo de leasing, financiación y seguros**
- **Atractivos descuentos en la póliza de seguro para los vehículos dotados de determinados equipos de seguridad**

Bajan los costes, aumenta la eficiencia. También en el apartado de reparaciones y mantenimiento.

Hacemos todo lo que está en nuestras manos para mantener reducidos sus costes de reparación y de mantenimiento. Por ejemplo, con una concepción técnica que facilita las reparaciones, con paquetes a precio fijo, con contratos de servicio Mercedes-Benz y con la MercedesServiceCard.

Alta rentabilidad. En el desarrollo del Atego y el Arocs se ha procurado desde el comienzo mantener bajo el nivel de costes, tanto en el uso diario de los vehículos como en el mantenimiento y la reparación. Otras opciones, como los acuerdos de servicio Mercedes-Benz, permiten reducir estos costes.

Fácil de reparar. Con la introducción de la nueva normativa de gases de escape Euro VI ha aumentado considerablemente la complejidad técnica de los vehículos. A pesar de ello, la reparación y el mantenimiento de nuestros camiones siguen siendo tan económicos como en los modelos antecesores comparables. Esto tiene diversos motivos. Durante el diseño mecánico se ha prestado especial atención, no sólo a una concepción robusta de todos los componentes, sino también a la posibilidad de sustitución o de reparación rápida y económica en caso de avería. Para reducir los costes y aumentar la eficiencia.

Piezas reacondicionadas originales. La cartera de piezas reacondicionadas con la elevada calidad acostumbrada y seguridad comprobada es una opción alternativa económica y ecológica a un precio atractivo. Usted se beneficia directamente del ahorro en recursos y energía resultante del reacondicionamiento de los componentes originales.

Paquetes a precio fijo. Con nuestros paquetes a precio fijo sabe usted siempre con antelación con qué costes tiene que contar, y cuánto tiempo durará el mantenimiento o la reparación. De ese modo dispone de más seguridad de planificación con relación a los costes y la disponibilidad del vehículo.

Recambios originales Mercedes-Benz. Alta calidad a un precio favorable como base para la conservación del valor y la rentabilidad general de su vehículo. El amplio surtido de piezas, la logística eficiente y la disponibilidad rápida son otros aspectos positivos.

Acuerdos de servicio Mercedes-Benz[1]**.** Desde ampliaciones de la garantía y paquetes de mantenimiento hasta un acuerdo de servicio con cobertura total, incluyendo el desgaste, que le permite trabajar con costes mensuales planificables y asegurar una ocupación ideal de la flota. Mercedes-Benz ofrece con sus contratos escalonados de servicio productos de reparación y mantenimiento que se adaptan con flexibilidad a las necesidades de los clientes, desde la ampliación de la garantía por la cadena cinemática (Extend) o por el vehículo (ExtendPlus) hasta la combinación de ampliación de la garantía por la cadena cinemática y mantenimiento (Select) o el servicio completo (Complete).

MercedesServiceCard. Si sufre una avería, la tarjeta gratuita MercedesServiceCard agiliza la tramitación administrativa de las prestaciones del Service24h. Como es natural, la MercedesServiceCard le brinda también la posibilidad de pagar de forma cómoda y segura las facturas de reparación, recambios y prestaciones de los talleres Mercedes-Benz sin necesidad de llevar consigo dinero en efectivo. En toda Europa, se entiende.

[1] Disponible como opción.

Resumen de ventajas.

- **Diseño enfocado a facilitar las tareas de servicio para reducir los costes de mantenimiento y reparación**
- **Recambios originales Mercedes-Benz que garantizan gran fiabilidad y conservación del valor, así como piezas reacondicionadas originales como opción alternativa económica**
- **Ofertas a precio fijo para aumentar la seguridad de planificación**
- **Acuerdos de Servicio Mercedes-Benz con cuotas mensuales fiables para aumentar la disponibilidad de los vehículos: ampliación de la garantía por la cadena cinemática (Extend) o el vehículo (ExtendPlus), combinación de ampliación de la garantía por la cadena cinemática y mantenimiento (Select), servicio completo (Complete)**
- **MercedesServiceCard para tramitación administrativa rápida del Service24h**

Cuanto mayor es el valor residual, mayor es también la rentabilidad. Así de sencillo.

Si adquiere uno de nuestros camiones podrá usted trabajar con gran rentabilidad. El elevado valor residual que cabe esperar contribuye a reducir los costes de explotación durante toda la vida útil del vehículo. Al mismo tiempo, está cimentando el futuro. Porque un camión de primera es una inversión en el siguiente.

Valor residual. Si opta por nuestros camiones, la innovadora técnica de los vehículos y la configuración a medida para el campo de utilización previsto le permitirán contar con un elevado valor de reventa. Este aspecto reviste una gran importancia para cualquier empresario, pues, cuanto mayor sea el valor residual al final de la vida útil, menor será la depreciación durante el uso.

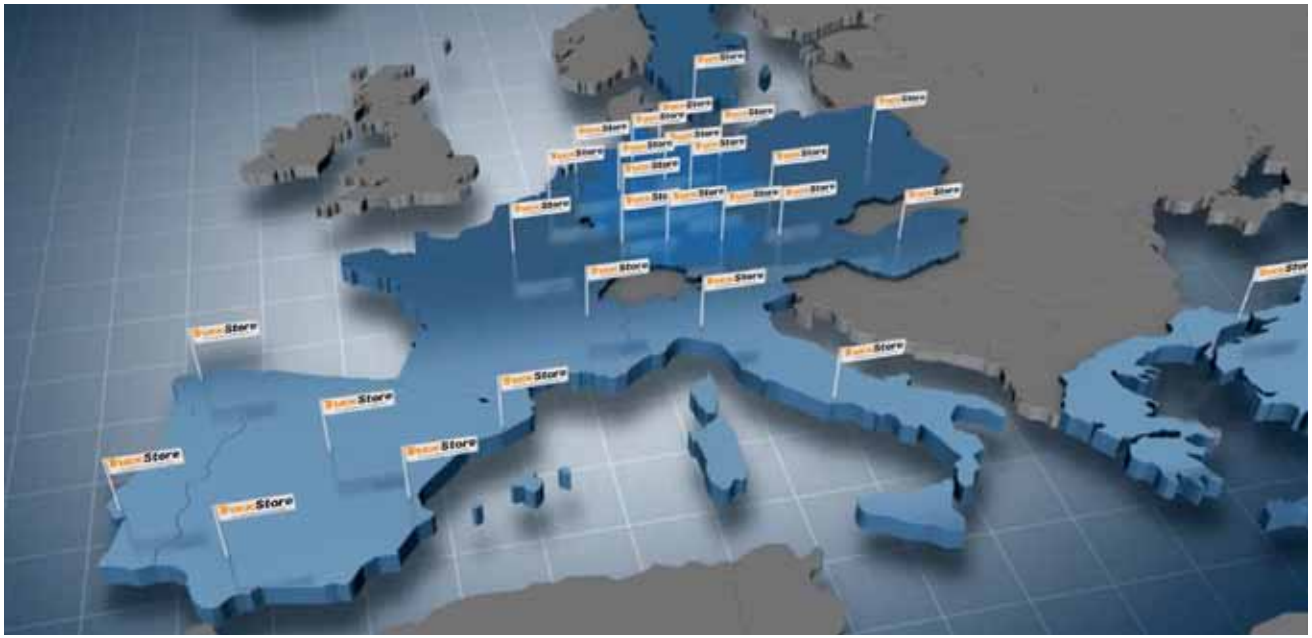
TruckStore. La marca de vehículos de ocasión de Mercedes-Benz acepta su camión en pago, con independencia del fabricante, o lo compra directamente. En nuestros TruckStores encontrará un stock sin igual de vehículos usados comprobados de todas las marcas, ejecuciones y antigüedades.

Contrato Buy-Back TruckStore. El contrato de recompra Buy-Back[1)] que puede firmar en la fecha de adquisición de su camión le garantiza un valor residual determinado. De ese modo conoce con seguridad el importe con el que puede contar en la fecha de devolución del vehículo y dispone de un parámetro calculable para el futuro, que le conferirá mayor seguridad en la planificación de su inversión de capital en la compra del próximo camión.

Garantía TruckStore. Un camión usado de TruckStore es siempre digno de su confianza. Con independencia de la marca, TruckStore ofrece con muchos vehículos una garantía por la cadena cinemática completa de 12 meses de validez en toda la UE. De ese modo disminuye el riesgo en caso de que sufra un siniestro inesperado, y puede usted contar con una tramitación rápida y sencilla, sin trabas burocráticas. Además, puede reanudar la marcha lo antes posible.

Leasing y financiación TruckStore. Benefíciese de una convincente gama de productos y de un asesoramiento de primera. Las amplias ofertas de financiación de TruckStore le facilitan más aún la decisión a la hora de adquirir un camión usado a la medida de sus necesidades. Puede elegir entre los modelos clásicos de financiación y leasing y numerosas variantes individuales, y reducir así la inmovilización de capital.

[1)] Disponible como opción.



Resumen de ventajas.

- **TruckStore, organización profesional de vehículos de ocasión para la venta y compra de camiones usados de todas las marcas, de cualquier antigüedad y de cualquier ejecución**
- **Valor residual garantizado desde el momento en que adquiera el vehículo mediante contrato de recompra Buy-Back de TruckStore[1)]**
- **Un parámetro fiable para sus cálculos futuros**
- **Elimina el riesgo del valor de reventa al final del contrato**
- **Amplias prestaciones de servicio como leasing y financiación, así como garantía TruckStore en todos los estados de la UE**

Hacemos todo lo que está en nuestra mano para brindarle la máxima seguridad.

Seguridad en carretera. Con equipos de seguridad y de asistencia a la conducción que facilitan activamente la tarea del conductor, evitan que se deteriore el vehículo o la carga y aumentan la rentabilidad. En cualquier recorrido.

Equipamiento de seguridad. Los vehículos Mercedes-Benz cuentan con muchos sistemas de seguridad y de asistencia a la conducción que ayudan a reducir riesgos y facilitan la tarea del conductor. Otros sistemas que asisten adicionalmente al conductor son los faros bixenón[1) 2)], el sensor de lluvia y luminosidad[1)], el retrovisor del acompañante con función para maniobras[1) 2)], el detector de cambio de carril[3)], el sistema de regulación del balanceo[1) 2)] y el control de la presión de los neumáticos[1) 2)].

Paquetes de Seguridad. El Paquete Driver y los Paquetes de Seguridad[1) 2)] aumentan el confort y la seguridad. Las atractivas condiciones y las ofertas de leasing, financiación y seguro a medida son la base de una gran rentabilidad.

Active Brake Assist. El sistema de frenado de emergencia exigido por la legislación Active Brake Assist[3) 4)] puede reconocer determinados obstáculos en movimiento por delante del vehículo. Si detecta una situación de peligro puede advertir al conductor y ayudar con una frenada a fondo a evitar un accidente por alcance o bien, al menos, a reducir sus secuelas.

Sistema de regulación de la distancia[1) 2) 5)]. Este sistema de seguridad con función para tráfico lento puede asistir al conductor en situaciones de estrés y reducir a un mínimo el riesgo de colisiones por alcance.

Sistema de alerta por cansancio. El sistema puede reconocer un aumento del cansancio del conductor y le invita a parar para descansar[2) 6) 7)].

Quinta rueda con sensores. La quinta rueda con sensores[1) 2)] informa al conductor mediante una indicación en el cuadro de instrumentos del estado del acoplamiento, abierto o cerrado. Esto aumenta la seguridad y ahorra costes de reparación.

Retardador secundario de agua El retardador secundario de agua[1) 2) 8)] opera sin desgaste ni mantenimiento y ofrece una mayor potencia de frenado, una velocidad media más alta en descensos y menos peso propio que los retardadores convencionales de aceite.

Active Brake Assist 4[2) 9) 10)]. La cuarta generación de este sistema puede asistir al conductor[7) 11)] iniciando una frenada a fondo ante objetos en movimiento o detenidos o bien una frenada parcial ante peatones en movimiento, y contribuir de ese modo a evitar accidentes o al menos a reducir su gravedad.

Faros bixenón[1) 2)]. La luz de giro y, más especialmente, la luz de carretera, se benefician del rendimiento luminoso especialmente elevado de las lámparas bixenón, que precisan además menos energía que las luces estándar.

[1)] Equipo opcional. [2)] Sólo para el Arocs. [3)] Con excepción de los vehículos de la categoría N2G/N3G (todoterreno) y vehículos con más de 3 ejes. [4)] De serie en los vehículos de > 8 t con suspensión neumática. [5)] Equipo opcional, sólo en combinación con Active Brake Assist 3 o Active Brake Assist 4. [6)] Disponible sólo en combinación con el detector de cambio de carril. [7)] Dentro de los límites del sistema. [8)] Disponible en combinación con freno motor de alto rendimiento. [9)] Equipo opcional, sólo en combinación con sistema de regulación de la distancia. [10)] Disponible previsiblemente a partir de 12/2016. [11)] En condiciones ideales.

Resumen de ventajas.

- **Sistema electrónico de frenos con ABS, ASR, servofreno de emergencia y función de retención del vehículo**
- **Retardador secundario de agua[1) 2) 8)] con un momento de frenado de hasta 3.500 Nm**
- **Asistente de regulación de estabilidad**
- **Active Brake Assist 4[2) 7) 9) 10)].**
- **Sistema de regulación de la distancia[1) 2) 5)] con función para tráfico lento**
- **Sistema de alerta por cansancio[2) 6)]**
- **Detector de cambio de carril[3)]**
- **Asistente de regulación del balanceo[1) 2)]**
- **Control de la presión de los neumáticos[1) 2)]**
- **Faros bixenón[1) 2)], faros antiniebla[1)], luces diurnas de diodos luminosos[1)] y pilotos traseros LED[1)]**
- **Iluminación «Follow me home»**
- **Sensor de lluvia y luminosidad[1)]**
- **Quinta rueda con sensor[1) 2)]**
- **Paquetes de seguridad[1) 2)]**

Hacemos todo lo que está en nuestra mano para una máxima disponibilidad del vehículo.

Para limitar los tiempos de inmovilización y asegurar una máxima disponibilidad. Por ejemplo, con nuestra tupida red de talleres con horarios de trabajo ampliados en toda Europa, contratos Mercedes-Benz Service Complete y el Service24h para casos de emergencia.

Servicio Mercedes-Benz. Para la realización de tareas en el taller tiene a su disposición en toda Europa unos 1.800 puntos de servicio Mercedes-Benz, muchos de ellos abiertos hasta las 22 h. Además, nuestros cualificados empleados y una eficiente logística de recambios aseguran reparaciones rápidas y velan por que su Actros pueda salir a la carretera lo antes posible.

Mantenimiento. Las informaciones visualizadas en el puesto de conducción le permiten reconocer a tiempo la necesidad de acudir con su vehículo a la inspección. Para ello se evalúan de forma permanente datos acerca de los esfuerzos reales que soporta el vehículo, como los arranques en frío, el desgaste de las pastillas de freno y el estado del aceite del motor y del aceite de los demás grupos de propulsión. De esa manera es posible planificar un mantenimiento preventivo y combinarlo, por ejemplo, con las inspecciones previstas por la legislación. Esto ahorra tiempos de inmovilización adicionales.

Horarios de apertura ampliados. De los 1.800 puntos de servicio Mercedes-Benz disponibles en toda Europa, algunos tienen horarios de trabajo hasta las 22 h. Esto permite planificar con más flexibilidad el mantenimiento. Además, es posible llevar a cabo reparaciones de cierta entidad en un sólo día de trabajo. De ese modo, su vehículo no pasará en el taller más tiempo del imprescindible.

Mercedes-Benz Service Complete. Si elige el contrato de servicio integral Complete podrá disfrutar de todas las ventajas. Cubre tanto averías en todos los grupos y componentes del vehículo como la sustitución, la reparación y el mantenimiento de todas las piezas de desgaste con una cuota mensual atractiva y previsible. Al mismo tiempo es posible ampliar opcionalmente el acuerdo de servicio Complete con una cobertura internacional (para Europa). Esto le permite aprovechar los días inactivos en el extranjero para llevar a cabo tareas

previstas de reparación y mantenimiento, con lo que puede aumentar la ocupación del vehículo.

Mercedes-Benz Service24h: asistencia las 24 horas del día. El Mercedes-Benz Service24h presta asistencia inmediata en caso de avería, los 365 días del año y las 24 horas del día. Se dispone para ello de la línea de teléfono gratuita[1] 00800 5 777 7777. Empleados cualificados atienden al cliente en su propio idioma y organizan ayuda rápida desde el taller de camiones Mercedes-Benz más cercano. Si se sufre una avería, un técnico de servicio postventa acude con su taller móvil perfectamente equipado y, en cuatro de cada cinco casos, puede solucionar el problema ahí donde se encuentra el camión. De ese modo puede usted reanudar la marcha lo antes posible.

Perspectivas. Mercedes-Benz no deja nunca de buscar soluciones que aumenten la eficiencia y la disponibilidad de sus vehículos.

[1] En función del operador. Teléfono alternativo: +49 699 5307277 (el coste es el de una llamada a la red fija).
[2] Si hay daños personales, informe en primer lugar a la policía y a los cuerpos de salvamento.

Resumen de ventajas.

- **Extensa red de talleres con unos 1.800 puntos de servicio en toda Europa**
- **Amplios horarios de apertura de los talleres, en algunos casos hasta las 22 h**
- **Sistema de mantenimiento para una planificación preventiva del mantenimiento y tiempos de inmovilización cortos**
- **Mercedes-Benz Service Complete con cuotas mensuales fiables para aumentar la disponibilidad de los vehículos**
- **Service24h: ayuda inmediata día y noche en caso de emergencia[2] a través de la central de asistencia gratuita[1] bajo el número 00800 5 777 7777**

Satisfacen máximas exigencias: los accesorios originales.

Con el Atego y el Arocs en su flota, está usted perfectamente preparado para las más variadas tareas en el transporte para la construcción. Si desea adaptar aún mejor el vehículo a su idea de un camión perfecto para la construcción, debería conocer las posibilidades individuales de configuración del programa de accesorios originales Mercedes-Benz.

Accesorios originales. Nuestros accesorios originales satisfacen todas sus expectativas. Complementos grandes o pequeños detalles que hacen su jornada de trabajo más confortable, más segura y más eficiente. Si desea conocer la oferta, puede consultar el catálogo actual de accesorios o acudir a su concesionario Mercedes-Benz.

Tapón del depósito de combustible con cerradura. La tapa con cerradura para los depósitos dificulta la acción de los ladrones de combustible. El sistema de una sola llave hace el manejo especialmente sencillo y confortable.

Cenicero adicional El cenicero adicional extraíble con tapa abatible ayuda a mantener limpios la cabina y el medio ambiente. Se coloca en lugar del portabebidas en el lado del conductor y del acompañante.

Luz omnidireccional de LED. La luz omnidireccional de advertencia de color amarillo sobre el techo permite identificar vehículos que requieren especial precaución por sus dimensiones o su peso. Se monta con ayuda de una placa adaptadora disponible por separado.

Portafaros de techo[1)]. Los portafaros de techo, de robusto acero inoxidable pulido a alto brillo, no son solamente atractivos, sino que ofrecen espacio para cuatro faros adicionales. Los faros iluminan con fiabilidad cualquier obra de construcción. Los portafaros de techo están disponibles en distintas variantes para todas las cabinas del Arocs.

Soporte de carga para teléfono móvil. El soporte universal es compatible con un gran número de teléfonos móviles. En combinación con el preequipo disponible de fábrica le permite transportar su móvil en un lugar seguro y aumenta el confort en el uso del teléfono.

Alfombrillas de goma. Las alfombrillas de goma, perfiladas y resistentes al aceite, se colocan en el lado del conductor y del acompañante. Su forma se adapta al contorno del piso y a las dimensiones de la cabina.

Aire acondicionado independiente sobre el techo. El aire acondicionado independiente instalado sobre el techo alcanza una potencia frigorífica de hasta 850 W. Además de enfriar, deshumecta el aire para mejorar el clima en la cabina.

Deflector de aire para la ventanilla lateral. El juego de deflectores aerodinámicos para las ventanillas laterales del lado del conductor y el acompañante, en cristal tintado o transparente, protege del viento de marcha al circular con las ventanillas abiertas.

Resumen de ventajas.

- **Portafaros de techo[1] y faros adicionales mejoran la visibilidad**
- **Caja isotérmica plegable para mantener fríos los refrescos y calientes las comidas**
- **Cenicero adicional extraíble para el portabebidas en el lado del conductor y del acompañante**
- **Luz omnidireccional amarilla de advertencia formada por LED para tareas de transporte que requieren especial atención**
- **Soporte universal para conservar y recargar la mayoría de los teléfonos móviles habituales**
- **Alfombrillas de goma de alto valor, a la medida del interior de la cabina, para evitar deterioros y suciedad**
- **Tapón con cerradura para los depósitos de combustible y de AdBlue®**
- **Equipo de aire acondicionado independiente de baja altura, para montaje sobre el techo en lugar de la claraboya de aireación. La posibilidad de dejar las ventanillas de la cabina cerradas reduce claramente el riesgo de robo**
- **Deflectores de aire en las ventanillas laterales para circular con las ventanillas abiertas**

[1] En la colocación y el uso de los portafaros de techo deberá observarse la legislación nacional específica.

En relación a los datos contenidos en este catálogo pueden haberse producido cambios en el producto tras el cierre de redacción (27/05/2016). El fabricante se reserva el derecho de efectuar modificaciones en el diseño, la forma, el color o el equipamiento durante el plazo que media entre el pedido y la entrega, siempre y cuando dichas modificaciones o divergencias sean razonablemente aceptables para el comprador y no exista detrimento de los intereses del vendedor. La circunstancia de que el vendedor o el fabricante utilicen códigos especiales para identificar el pedido o el objeto solicitado no supondrá en ningún caso el reconocimiento de derecho alguno sobre éste. Las ilustraciones y los textos hacen referencia, también, a equipos opcionales y accesorios no pertenecientes al equipamiento de serie. Posibles diferencias entre la pintura original y el color reproducido se deben a la técnica de impresión. Esta publicación puede contener modelos, equipamientos y servicios no disponibles en determinados países. El presente catálogo se utiliza a nivel internacional. Las informaciones contenidas en este catálogo referentes a prescripciones legales y fiscales y a sus efectos son válidas únicamente en España en la fecha de cierre de redacción de este catálogo. Si desea conocer las prescripciones vigentes en su país y sus efectos, así como la versión más actual de estas prescripciones, consulte a su concesionario de camiones Mercedes-Benz.
www.mercedes-benz.es

Daimler AG, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart TE/SM3 4500 · 3017 · **04**-02/0916 Printed in Germany