

| MB 1728 |

Los electrónicos ganan terreno

El camión fabricado en Brasil es un semipesado grande con un motor de 279 CV de potencia máxima y 112 kgm

Por Gabriel Tomich

De la Redacción de LA NACION

En el mercado argentino hay dos tipos de camiones: los mecánicos y los electrónicos.

Los primeros cuentan con las tradicionales bombas inyectoras mecánicas mientras que los segundos, más modernos, están equipados con sistemas de gestión electrónica e inyector-bomba o dispositivos de alta presión common-rail.

Aunque los electrónicos aún gozan de cierta desconfianza entre los transportistas argentinos, lo cierto es que, si hubiese normas antipolución más estrictas, serían los únicos en condiciones de cumplirlas.

La gestión de la inyección de combustible se realiza mediante una centralita electrónica que verifica constantemente las condiciones de marcha del camión, lo que redundará en menos contaminación y ahorro de combustible.

Uno de estos modelos es el Mercedes-Benz 1728, de última generación, con el que la marca alemana tiene expectativas de consolidar la tecnología electrónica en el mercado nacional.

El Mercedes-Benz 1728, que se fabrica en Brasil, es un semipesado grande diseñado para trayectos de media y larga distancia, de hasta unos mil kilómetros. Sin embargo, la estrategia de la empresa europea es que sea una alternativa en la competitiva franja de los pesados livianos, con potencias de alrededor de 300 CV de máxima.

La única versión que se comercializa en el mercado es con chasis largo, para carroz y conformar un equipo del tipo camión y acoplado.

Esto le encuadra muy bien para el transporte de cargas generales y el más tradicional de cereales y ganado. Aunque no hay una versión tractora de este 1728, hay empresas que, con el asesoramiento previo de Mercedes-Benz, lo transforman en una para utilizar con semirremolque.

Para esto, avanzan el eje trasero (con lo que se modifica la distancia entre ejes, que pasa de 5,17 metros a 8,50 metros) y cortan al sobrante de chasis, además de agregar la quinta rueda. La única cabina origi-



Una gran calidad de este Mercedes-Benz 1728 es su baja tara. En condiciones de marcha pesa 5350 kilogramos, lo que le otorga ventajas frente a los modelos pesados del segmento de los 300 CV. Este ahorro se traduce, obviamente, en una mayor capacidad de carga útil.



nal es del tipo baja sin dormitorio, aunque hay firmas especializadas que pueden agregarle una extensión para la litera.

Comodidad

El habitáculo consta de tres plazas y el conductor goza de una cómoda butaca con regulación hidráulica.

Se provee sólo con tracción simple, 4x2. Los frenos son de tambor (de 410 mm de diámetro) en todas las ruedas, accionados por aire comprimido. El freno de estacionamiento es del tipo Spring Brake, es decir,

con cámara de resorte acumulador de accionamiento neumático sobre las ruedas traseras.

Está equipado con el sistema Top Brake, original de MB, que incrementa hasta un 50% el efecto frenomotor normal. Se acciona en forma electroneumática con sólo presionar una tecla en el tablero.

Este sistema reduce la necesidad de usar los frenos de las ruedas y reduce en una mayor seguridad, en especial en pendientes pronunciadas. Tiene, además, un buen confort de marcha, más allá de que cuenta con suspensiones

estándar. Esto es, compuestas con los clásicos elásticos semielípticos combinados con amortiguadores telescópicos de doble acción y barras estabilizadoras.

Los elásticos traseros poseen, además, ballestas auxiliares para soportar más peso.

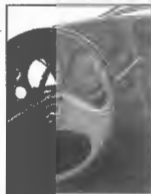
De tanque y carrocería

El 1728 original, con chasis largo de 8667 mm de longitud, tiene un tanque de combustible de plástico de 300 litros y un peso, como se dijo, de 5350 kilogramos (3200 en el eje delantero y 2150 en el trasero), lo que deja 11.550 kilogramos para la carrocería y la carga útil.

Los pesos admisibles alcanzan los 8000 kilogramos para el eje delantero y 10.900 para el trasero, para redondear un peso bruto total (PBT) máximo de 16.900. La capacidad máxima de tracción (CMT) es de 35 toneladas.

El precio de este modelo en los concesionarios, en tanto, ronda los 52.929 dólares (algo menos de 160.000 pesos).

Gracias a su alta entrega de par motor, la baja tara y la eficiente gestión de combustible, el camión Mercedes-Benz 1728 se ubica, por derecho propio, en la vanguardia de los camiones con tecnología electrónica en el país.



MUCHO TORQUE A

BAJAS REVOLUCIONES

El motor del 1728 es un DC OM 906 LA de 6 cilindros en línea y 6,4 litros de cilindrada, con turbocompresor, intercooler e inyectores electrónicos independientes. Alcanza una potencia máxima de 279 CV a 2300 rpm y un alto par motor de 112 kgm (1100 Nm) entre las 1200 y 1500 rpm. La cadena cinemática continúa con una caja de velocidades Estor de 8 marchas totalmente sincronizadas, más una superlenta (crawler) para iniciar la marcha con mucha carga o en un terreno con escaso agarre. Con esta combinación de motor y caja, a 80 km/h el régimen queda encuadrado en las 1800 rpm, la zona de consumo mínimo. El eje trasero diferencial tiene una reducción de 4,31 (43.10) y puede alcanzar una velocidad máxima de 108 km/h y las siguientes capacidades máximas de tracción de pendientes: con 16.900 kilogramos, 93%; con 23.000, 57%; y con 35.000, 34 por ciento.