

**PRUEBA
EN RUTA**

MERCEDES-BENZ eACTROS 600 PROCABIN

Argumentos de peso

📍 por **Silvio Pinto**



“El eActros 600 ha demostrado una alta eficiencia en ruta sin renunciar a mantener una elevada velocidad media”

“La ProCabin admite un nivel de equipamiento para el disfrute del conductor más exigente, alcanzando cotas 'terapéuticas'”

“El eActros 600 puede hacer feliz al conductor, y también al empresario si cuenta con una infraestructura de carga propia”

MERCEDES-BENZ eACTROS 600 PROCABIN

ARGUMENTOS DE PESO

LO MEJOR

- › Función de freno motor con baterías cargadas.
- › Calidad de vida a bordo.
- › Eficiencia energética y luces.
- › Asiento climatizado con función masaje.

A MEJORAR

- › Sonoridad del compresor del aire acondicionado a pleno rendimiento.
- › Una sola puerta para los tres armarios delanteros.



El Mercedes-Benz eActros 600 supera la prueba del asfalto con argumentos que van mucho más allá de la autonomía. Tecnología, eficiencia y calidad de vida a bordo marcan el rumbo de la nueva generación del transporte pesado eléctrico.

Por **Silvio Pinto**

Probamos en ruta real el Mercedes-Benz eActros 600. El camión más representativo de la oferta eléctrica que ofrece la marca alemana nos susurra sus secretos sobre el asfalto. Nos susurra sus secretos en ruta y para Ruta del Transporte, por supuesto.

Junio de 2026. Es el primer día de la primera ola de calor que chapuza nuestros cuerpos. El eActros 600 también supone una inmersión en un mundo tecnológico consecuencia de un desarrollo muy elaborado. Lo podríamos considerar como la segunda generación de camiones eléctricos de la marca de la estrella (ahí es nada) tras el “rodaje comercial” iniciado por sus eActros 300.



De lo bueno, lo mejor. Así es el puesto de conducción de la ProCabin cuando cuenta con el equipamiento de nuestra unidad de pruebas.



Fino diseño para integrar los grupos ópticos delanteros en el frontal a la altura de los dos peldaños que quedan al descubierto.

MODELO
MERCEDES-BENZ
eACTROS 600 PROCABIN

POTENCIA MÁXIMA
816 CV (600 KW)

POTENCIA CONTINUA
544 CV (400 KW)

Y es que el eActros 600 es un camión eléctrico finalmente diseñado, con abundante tecnología embarcada que, junto con la cabina ProCabin, se convierte probablemente en [la tractora de larga distancia más disruptiva presentada en lo que va del siglo XXI](#).

VOLVEMOS A NUESTRA HISTORIA

Nuestro eActros 600, con 41 toneladas a cuestas (dato proporcionado por la marca correspondiente a carga + tara), quiere dormir esta noche en Barcelona y reponer fuerzas ("baterías") a tope, porque

al día siguiente también le tocará madrugar para afrontar otra dura jornada de trabajo.

Amanece en Pinto, al sur de la Comunidad de Madrid, y con el mercurio por encima de la veintena de grados toda la noche. La previsión es doblar esta cifra en el transcurso del día.

La primera parada más que "prevista" es necesaria: Alovera, Guadalajara. Un cargador Zunder espera para nutrir de kWh las tres baterías que monta el

→



Motor	e-Axle (eje eléctrico integrado) que unifica dos motores eléctricos síncronos y transmisión en un solo bloque.
Arquitectura eléctrica	sistema de alta tensión nativo de 800 V.
Potencia máxima	816 cv (600 kW).
Potencia continua	544 cv (400 kW).
Caja de cambios	automatizada de cuatro velocidades.
Neumáticos eje delantero	Bridgestone 385/55R 22.5".
Neumáticos eje motriz	Bridgestone 315/70R 22,5".
Suspensión	suspensión neumática en ambos ejes.
Capacidad técnica del eje delantero	9 toneladas.
Capacidad técnica del eje trasero	13 toneladas.

Baterías

Número de paquetes	tres independientes e intercambiables de 207 kWh cada uno.
Capacidad nominal instalada	621 kWh.
Composición	Litio-Ferrofosfato (LFP).

Dimensiones de la tractora

Longitud	6.230 mm.
Distancia entre ejes	4.000 mm.
Tara	11,7 toneladas.
MMA con semi de tres ejes	44 toneladas (límite legal en la UE para vehículos de cero emisiones).
Carga útil máxima	22 t (con semirremolque estándar europeo de tres ejes).

eActros 600, que han practicado el ayuno nocturno pasando toda la noche con su "estómago vacío". En ayunas, nuestro eActros 600 afronta este primer desplazamiento que servirá para comprobar la efectividad del modo Range.

El eActros cuenta con tres modos de conducción: Range, Economy y Power, además de la opción Boost, una "especie" de *kick-down* que permite acceder de manera casi instantánea al

La app de marca nos informa de la carga de la batería y de la presión del circuito de frenado entre otras muchas cuestiones.



El eActros 600 confirma que el camión eléctrico ya está preparado para la larga distancia

máximo músculo de su maquinaria eléctrica desde los modos Economy y Power.

El modo Range está especialmente indicado para "estirar" esos últimos kWh de las baterías de la manera más eficiente cuando la prioridad es llegar al enchufe. Es como "rebañar el plato" cuando la chicha se acaba. Gracias al modo Range, y con una conducción acorde con su filosofía de uso, el eActros alcanza la estación Zunder de Alovera (Guadalajara) (pk 48 de la A-2) con un 4% de carga; primera prueba superada con nota.

SEGUNDA PARADA: MILENCE, ZARAGOZA

Con las baterías en plena digestión (no hay tiempo para el reposo), el eActros 600 prosigue su camino a Milence, Zaragoza. No se preocupen los más eruditos en geografía española si este nombre no lo recuerdan, que no es municipio aragonés. Milence es una empresa conjunta formada por los fabricantes Daimler Truck, el Grupo Traton y el Grupo Volvo dedicada a la creación de estaciones de carga para camiones eléctricos en Europa.

Si las cuentas no me fallan, España es el octavo país en el que estos "socios" construyen una infraestructura de estas características. Está ubicada en "la PlaZa". Que nadie piense que la electromovilidad pesada ha alcanzado los dominios de "La Pilarica" (en la Basílica del Pilar), al menos de momento. "PlaZa" es el acrónimo de Plataforma Logística de Zaragoza que, dicho sea de paso, es uno de los mayores nudos logísticos de nuestro país.

Seguridad, asistencia y conectividad

Cinco pinceladas bastan para dar una idea de lo que puede ofrecer el eActros 600 a su afortunado conductor:

1. **Frenado de emergencia o ABA 6** (*Active Brake Assist 6*), con sensores y cámaras capaces de detectar peatones o ciclistas y realizar una frenada a fondo automática.
2. **Conducción asistida activa o ADA 3** (*Active Drive Assist 3*), que ofrece guiado lateral y longitudinal manteniendo el carril de forma activa.
3. **Control de crucero predictivo o PPC** (*Predictive Powertrain Control*) optimizado para la topografía del terreno y la regeneración de energía eléctrica.
4. **Sistema de retrovisores por cámara o MirrorCam** en su segunda generación (con los brazos de soporte acortados diez centímetros en cada lado respecto a la primera generación).
5. **Climatización eficiente:** climatizador automático integrado con bomba de calor que recupera el calor residual de las baterías y los motores para calentar la cabina sin sacrificar autonomía.

VOLVEMOS AL CAMIÓN

Volvemos al camión y a los modos de conducción. Ya subrayamos el éxito obtenido por el Range, pero no comentamos que su rendimiento máximo se queda en un 75% del músculo máximo del eActros 600.

El Power (modo) poca explicación requiere (y tampoco es muy recomendable su empleo permanente si buscamos la máxima eficiencia y la máxima autonomía). Y nos queda el Economy, que es el que empleamos con más frecuencia.

Nos entrega el 85% del “power” y la velocidad de crucero (PPC) máxima que nos deja programar repite guarismos: 85 km/h. La parada en Milence ha servido para verificar que las baterías del eActros 600 admiten de buen “grado” una potencia de carga de 400 kW (CCS), aunque están preparadas para soportar cargas a ritmo del famoso megavatio, el MCS (Megawatt Charging System) si se solicitara dicha instalación.

Mercedes-Benz Trucks ha optado por situar esta conexión en el lado derecho del camión, pero

Una muestra de cómo el PPC adecúa sus decisiones a las características del tramo por el que circulamos.



El Multimedia Cockpit Interactive 2 es también uno de los sistemas multimedia más avanzados que se comercializan en la actualidad.

En materia de seguridad activa, Mercedes-Benz Trucks sigue evolucionando sus sistemas de detección de “compañeros de la vía vulnerables”, actuando sobre los frenos si el conductor no reacciona.

las entradas CCS las mantiene en ambos laterales, detalle diferenciador (luego citaré alguno más) que no “abunda” en la competencia.

Con una temperatura ambiente febril (por encima de los 37°C a la sombra) nos disponemos a cubrir la última etapa de esta prueba al volante de nuestro protagonista.

El hilo musical (o más bien debería decir la banda sonora) de los primeros kilómetros corre a cargo del aire acondicionado. El compresor cumple a rajatabla la instrucción dada por el climatizador: “ha-





La carga de megavatio es una realidad en el eActros 600. Se puede solicitar con este equipamiento.



El eActros 600 con su ProCabin es el nuevo “Quijote” del siglo XXI, que aliado con el viento se ofrece como solución para borrar “la mancha” de CO₂ del mundo.

El eActros 600 convierte la tecnología en una aliada del conductor

Ya en marcha, si cedes el control al PPC (Predictive Powertrain Control o control de velocidad adaptativo en español y que trabaja en perfecta armonía con el Active Drive Assist 3) estás en buenas manos. Entre los datos que nos ofrece el menú del ordenador que visualizamos en el cuadro de instrumentos digital podemos comprobar (y modificar) algunos de los parámetros por los que se registrará (sigo hablando del PPC), como por ejemplo cuántos km/h por encima y por debajo de la velocidad programada actuará en cada tipo de terreno. En este caso una imagen vale más que mil palabras (ver la foto correspondiente).

Pero antes de empezar a gastar kWh, hay otro detalle singular del eActros 600 que no puede pasar desapercibido: dispone de “freno motor” aunque las baterías estén a plena carga (y lo pudimos comprobar). El camión cuenta con un **disipador de calor situado en el lado izquierdo de la cabina que permite liberar el calor que se origina cuando las máquinas eléctricas actúan como freno motor y no pueden acumular esa energía en las baterías**. Gran acierto en materia de seguridad para el eActros 600.

Y ya que estamos con las baterías, hay que señalar también que tienen dos plusmarcas que no será fácil encontrar en la competencia actual: el porcentaje de aprovechamiento de su capacidad de carga y la cantidad de carga embarcada en una tractora con tan solo cuatro metros de distancia entre ejes.

En el caso del eActros 600 son 600 kWh útiles disponibles (de ahí su denominación) y 621 kWh la capacidad máxima.

Se trata de una “ventana” mínima que busca optimizar de esta manera el peso y el volumen de las baterías empleadas (3 x 207 kWh). A pesar de ello la marca

bitáculo a 21°C”. La realidad es que una cabina que ha estado “bronceándose” durante 55 minutos a pleno sol necesita más tiempo que cremita para ofrecer una temperatura de confort.

Pero nuestro asiento también está climatizado (frío y calor). Entonces el GPS nos chiva que en al menos cuatro horas no nos bajaremos de nuestro “600”. ¡Uff!, se lamenta nuestra lumbalgia por unos instantes, solo los transcurridos hasta que hace acto de aparición esa **función masaje de nuestro butacón**. Como resultado, mi espalda llegó a Barcelona mejor de lo que salió de Zaragoza (dato para flotistas que quieran invertir en salud laboral).



Así luce la retaguardia nuestra unidad de pruebas a vista de dron.

Baterías: ubicación y especificaciones

Con cálculo casi milimétrico ha conseguido Mercedes-Benz Trucks colocar tres paquetes de baterías de 207 kWh cada una entre los cuatro metros de distancia entre ejes de la tractora eActros 600.

Tan ajustado está el espacio que la suspensión del eje delantero ha tenido que ser confiada a balonas en vez de las clásicas ballestas por demandar éstas demasiado espacio, quedando configurado con **suspensión neumática** en ambos ejes.

Mercedes-Benz Trucks ha apostado por el LFP (litio ferrofosfato) como elementos químicos principalmente por dos motivos:

- ▲ Por el mayor aprovechamiento de la capacidad instalada. Se puede aprovechar más del 95%. En este caso son útiles 600 kWh de los 621 kWh de capacidad.
- ▲ Por su alta estabilidad térmica y durabilidad. Como prueba de la confianza que tiene en el buen envejecimiento de sus baterías de tracción, **la marca ofrece una garantía oficial de 720.000 km o seis años o 1.800 ciclos completos de carga** (lo primero de todo ello que ocurra), aunque estima la vida útil de las mismas en 1,2 millones de km o diez años manteniendo un rendimiento de al menos el 80% de su capacidad inicial.

También cuenta el eActros 600 (a petición) con conexión con el estándar MCS (Megawatt Charging System) para cargas de megavatio (en la práctica en torno a los 700 kW en los cargadores que hemos tenido ocasión de chequear).

Cuenta nuestro protagonista con sendas conexiones en los laterales con el estándar CCS que admite potencias de carga de hasta 400 kW. En estas condiciones **una recarga del 20% al 80% llevaría en torno a una hora de tiempo. Con la tecnología de MCS a pleno rendimiento este tiempo se reduciría a la mitad (30 minutos).**



confía en ellas estimando una vida útil de 1.200.000 km ó diez años (la garantía oficial es de 720.000 km o seis años o 1.800 ciclos completos de carga). ¿Su "mágica" composición? LFP, es decir Litio-Ferrofosfato.

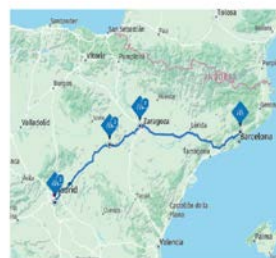
SENSACIONES EN RUTA

En ruta, la ProCabin del eActros 600 es un referente en calidad de vida a bordo. La sonoridad, con el ambiente ya templado, es mínima; la navegación por el amplio cuadro de instrumentos intuitiva; el asiento no admite críticas (más bien alabanzas por sus propiedades sanadoras); el volante mantiene la multifuncionalidad más tradicional y las *MirrorCam* (de segunda generación) cumplen con nota mucho mejor que los espejos tradicionales en cualquier circunstancia. Puestos a poner un pero, por el nivel creciente de mejora de esta tecnología, en condiciones de media luminosidad es donde menos destacan, aunque sus prestaciones siguen siendo de primer nivel. En resumen, armonía por doquier a bordo.

La cadena cinemática cuenta con cuatro velocidades, siendo la 4ª la que tan pronto como sea posible engranará el sistema y mantendrá en ruta, salvo repechos de importancia que reduzcan la velocidad muy significativamente (casi la mitad de la máxima).

eActros 600 Conexión Iberia

Ruta 4. Madrid – Zaragoza – Barcelona



Daimler Truck España, S.L.U.

EQUIPAMIENTO eACTROS 600

Neumáticos delanteros: 385/55 R 22.5".
Neumáticos traseros: 315/70 R 22.5".
Cabinas: StreamSpace ProCabin.
MirrorCam y PPC de segunda generación.
Baterías LFP.

Distancia	645,74 km
Peso Ø	41 t
Velocidad media:	61 km/h
Consumo en kWh/100km:	99,11
Consumo kWh totales:	640,63



Datos oficiales de la marca.

Así es el eActros 600 en cuanto a sensaciones en ruta y características técnicas más significativas. Nos queda por poner números a la aventura ibérica de nuestro protagonista y ciertamente que tenemos muchos, suficientes como para elaborar el artículo que ya está disponible en nuestra web de rutadeltransporte.com acompañados de algunas valoraciones (con criterio) que gustarán a unos más que a otros, pero que son la realidad de la electromovilidad en nuestro país. ■