

Einträchtig an der Rampe: vorn der stämmige 18-Tonner mit Classic-Space-Nahverkehrskabine, dahinter der Atego mit Big-Space-Fernverkehrstrimm



Neue Favoriten

In der mittelschweren Klasse buhlen gleich zwei Mercedes-Typen um die Gunst der Verteiler-Branche. Antos gegen Atego, beide gehen mit üppigen 300 PS an den Start. Wer taugt für wen?

Neuere Lage im mittelschweren Revier, neuerdings zwingt die im Oktober einsetzende Autobahn-Maut für 12-Tonner Speditoren und Fuhrunternehmen zum Umdenken. Soll man im Nahverkehr auf 7,5-Tonner umsteigen, mit deutlich weniger Nutzlast, dafür kann man aber mautbefreit von der Rampe fahren? Oder man macht richtige Nägel mit Köpfen und setzt künftig gleich auf größere Einheiten. 15- oder 18-Tonner bieten deutlich mehr Kapazität, zumal, wenn der Verteilerverkehr auch über Land führen soll. Beim Marktführer mit Stern gibt es beide, den Atego beispielsweise als „leichten“ Mittelschweren, der mit verstärkten Komponenten zum 15-Tonner mutiert. Und darüber rangiert der Antos, der neue schwere Verteiler-Spezialist der Marke. Er tritt samt leichtem 7,7-l-Sechszylinder als gewichtsoptimierter 18-Tonner an, aber schon

mit dem Ambiente großer LKW. Natürlich gehen beiden LKW mit beladenen Trockenfracht-Kofferaufbauten an den Start, beide tragen die branchenübliche Ladebordwand statt eines Heckportals. Der niedrigere Atego überragt seinen größeren Bruder in der Länge um fast einen Meter, er verwöhnt seinen Fahrer mit Hochdachfahrerhaus inklusive Schlafliège. Ein Komfort, der im Verteilerverkehr wenig gefragt ist, das Nutzlastmanko bleibt dennoch gering. Als 15-Tonner trägt er nur rund eine Tonne weniger Ladung als der schwere Antos, der dafür immerhin 18 Tonnen bewegen muss.

Gleichstand beim Antrieb

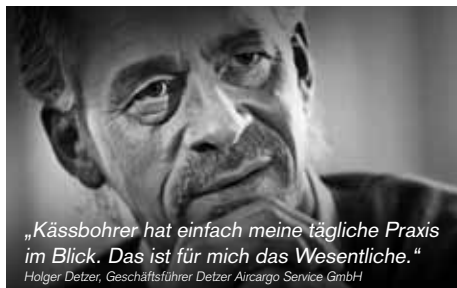
Beide Trucks werden vom neuen OM-936-Sechszylinder mit 7,7 l Hubraum befeuert, beide mit 300 PS und reichlichen 1.200 Nm Drehmoment. Der kräftige Sechszylinder markiert im Atego die Spitzenleistung, er ist in den schweren Varianten (bis 16 t zGG) auch mit 272 PS und 1.100 Nm verfügbar. Im größeren Antos stellt der OM 936 dagegen die Einstiegsleistung, hier darf es auch der drehmo-



Einstieg Antos: eine Stufe mehr mehr als beim Atego (darunter), aber treppenförmig



ANZEIGE



„Kässbohrer hat einfach meine tägliche Praxis im Blick. Das ist für mich das Wesentliche.“
 Holger Detzer, Geschäftsführer Detzer Aircargo Service GmbH

Kässbohrer
Engenuity, since 1893

mentstärkere OM 470-Sechszylinder mit 10,7 l Hubraum sein.

Genug der Typenkunde, schauen wir uns die Kandidaten näher an. Bei Einstieg punktet natürlich der Atego mit 19,5er-Bereifung und einer Einstiegsstufe weniger – der Antos mit großen 22,5-Zoll-Rädern ragt deutlich höher auf. Die Atego-Kabine empfängt mit einem hohen Motortunnel und beschränkten Platzver-

hältnissen – trotz Hochdach und Schlafkabine –, ein Durchstieg zur Beifahrerseite wird immer zur Kletterpartie. Wer sich hinter das Atego-Lenkrad setzt, findet ausreichend Platz und immer eine passende Sitzposition. Einwandfrei ist die Ergonomie, im Zuge der Modellpflege haben die Techniker auch dem Atego das Lenkrad und die Bedienelemente aus den neuen schweren Mercedes-LKW spendiert. Inklusive eines automatisierten Powershift-Getriebes, das auch für den kleineren Atego jetzt zum Standard wird – wer noch von Hand schalten möchte, kann ja über den Lenkstockhebel rechts noch manuell eingreifen.

Powershift als Standardgetriebe

Auch beim Antos kann man sich die Schaltarbeit sparen, einen herkömmlichen Schalthebel sucht man im schweren Verteiler-Lkw vergebens. Die kurze Nahverkehrskabine ist in der Länge knapp geschnitten, der Motortunnel in der Mitte beschränkt den Bewegungsspielraum kaum. In der Höhe bleibt genug Luftraum, die großen Scheiben bieten beste



Mit hohen Reserven: der Antos. Darunter: der klassische Mittelschwere – der Atego



Technische Daten: MB Atego 1530 · MB Antos 1830 L



MB Atego 1530

Motor:

Reihensechszylinder OM 936 LA, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Turboaufladung, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR und Partikelfilter

Hubraum:	7.700 cm ³ ;
Leistung:	299 PS/220 kW bei 2.200/min
max. Drehmoment:	1.200 Nm bei 1.200–1.600/min
Motorbremsleistung:	300 kW

Kraftübertragung:

Automatisiertes 8-Gang-Getriebe G140-8 mit MB Powershift-3-Schaltung, Gangspreizung von 9,30 bis 0,79, Hinterachsübersetzung $i = 3,58$.

Fahrgestell/Bremsen/Lenkung:

Vorn: starre, gekröpfte Faustachse 5,3 t Traglast, 2-Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse; 10,5 t Traglast, 4-Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator EBS-Bremssystem, pneumatische Scheibenbremsen an allen Achsen, High-Performance- Motorbremse, ESP

serienmäßig; Bereifung: 285/70 R 19.5 Servolenkung ZF 8095 mit variabler Übersetzung.

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe:	9.700 x 2.550 x 3.530 mm
Radstand:	5.360 mm
Tankinhalt:	120 l, Adblue 25 l
zul. Gesamtgewicht:	15.000 kg
zul. Zuggesamtgewicht:	32.000 kg
Leergewicht:	6.810 kg
Nutzlast:	8.190 kg

Kraftübertragung:

Automatisiertes 8-Gang-Getriebe G140-8 mit MB Powershift 3-Schaltung, Gangspreizung von 9,30 bis 0,79, Hinterachsübersetzung $i = 3,909$.

Fahrgestell/Bremsen/Lenkung:

Vorn: starre, gekröpfte Faustachse 7,5 t Traglast, Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse; 13,0 t Traglast, 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator, EBS-Bremssystem, pneumatische Scheibenbremsen an allen Achsen, Dauerbremse High-Performance- Motorbremse, ESP serienmäßig, ART, Spurrassistent, Notbremsassistent; Bereifung: 315/70 R 22.5, Einkreis-Servolenkung

MB Antos 1830 L

Motor:

Reihenvierzylinder OM 936 LA, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Turboaufladung, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR und Partikelfilter

Hubraum:	7.700 cm ³ ;
Leistung:	299 PS/220 kW bei 2.200/min;
max. Drehmoment:	1.200 Nm bei 1.200–1.600/min
Motorbremsleistung:	300 kW

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe:	8.585 x 2.550 x 3.770 mm
Radstand:	5.500 mm
Tankinhalt:	290 l, Adblue 60 l
zul. Gesamtgewicht:	18.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht:	32.000 kg
Leergewicht:	8.970 kg
Nutzlast:	9.030 kg

Die 300-PS-Maschine hängt feinnervig am Gas und macht mächtig Dampf in allen Gassen. Sie läuft wie ein Glöckerl, frei von Vibrationen auch unter Volllast.

Aussichten nach vorn und zur Seite. Die Verstellbereiche für den Fahrersitz und das Lenkrad sind üppig, hier findet jeder seine bevorzugte Position zum Lenkrad. Wer Stauraum braucht, schlichtet Taschen und Werkzeug hinter den Beifahrersitz. Die optionale sperrige Staubox auf dem Motortunnel muss man mögen (oder nicht). Sie schluckt alle tagesnotwendigen Unterlagen, das Pausenbrot und mehr – und dient obendrein als Schreib- oder Lesetisch. Aber der Zugang zur anderen Seite wird verstellt, man muss halt wissen, was man will. Der Fahrerplatz im Antos ist aber vorzüglich. Lenkrad, Schalter und alle Funktionen gehen fast intuitiv zur Hand.

Breitbeinig und spurstabil

Auf der Straße gibt der Antos natürlich den schweren LKW. Breitbeinig und spurstabil

zieht er seine Bahn, auch der Sechszylinder unter der Kabine gibt sich souverän. Ohne fühlbare Anfahrschwäche tritt er an, er könnte auch einen Zweiachs-Hänger ziehen. Sehen wir uns diesen Sechszylinder, den vielleicht modernsten seiner Klasse, noch etwas näher an: Der breite einteilige Zylinderkopf ist das einheitliche Erscheinungsbild der neuen Mercedes-Diesel, darunter rotieren zwei obliegende Nockenwellen, die vier Ventile pro Zylinder steuern. Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf bestehen aus Grauguss mit Lamellengraphit, um die Festigkeit für höchste Zünddrücke (200 bar) und eine lange Lebensdauer zu garantieren. Dazu ein Hochdruckeinspritzsystem für maximal 2.400 bar, die Common-Rail-Anlage versorgt die Brennräume mit bis zu fünf Einzeleinspritzungen pro Arbeitstakt.



Antos-Cockpit aus einem Guss, einwandfreie Ergonomie, nur der optionale Staukasten (rechts unten) belegt zu viel Platz.

Der im Antos relativ kleine Sechszylinder enttäuscht selbst auf schwerer Topografie nicht. Mit gutem Durchzugsvermögen hält er den Solisten auf Geschwindigkeit, die Schalthäufigkeit hält sich in Grenzen. Zumal das automatisierte Achtgang-Getriebe dazu stets die passenden Gänge reicht, ohne Gedenksekunde und ohne Schaltrucke. Gute Noten verdient sich auch das Antos-Fahrwerk, seine Auslegung ist fast sportlich straff. Die Einblattfederung der Vorderachse spricht typisch steifbeinig an, während die Vierbalgfederung der Hinterachse deutlich konzilianter agiert. Und kräftige Stabilisatoren halten an beiden Achsen dagegen, wenn sich der beladene Aufbau in Kurven verneigen möchte.

Der Atego lenkt mit

Gerade auf kurvigem Geläuf fühlt sich der Atego anders an. Mit schmalerer Spur, kleineren Rädern, mit verwindungsfreudigem Rahmen und nicht frei von Eigenlenkverhalten hat er gegen den großen Kollegen schlechte Karten. Obwohl wir hier auf hohem Niveau kritisieren: Der völlig neu entwickelte Antos ist hier einfach nicht zu schlagen. Auf buckliger Fahrbahn nötigt der Atego, obwohl mit ellenlangem Radstand gehandicapt, den Fahrer zu ständigen Korrekturen. Dafür mag der blattgefederte Atego Kurven, dreht sich willig ein. Ein Fall für ambitionierte Kraftfahrer, denn auch der kräftige Sechszylinder macht Spaß. Die 300-PS-Maschine hängt feinnervig am Gas und macht mächtig Dampf in allen Gassen. Sie läuft wie ein Glöckerl, frei von Vibrationen auch unter Vollast. Auch der Atego darf einen formidablen Anhänger ziehen, der Hersteller lässt bis zu 32 Tonnen zu. Ob im Falle des Atego-Solisten 20 PS pro Tonne effizient zu nutzen sind, darf aber bezweifelt werden. Und wie wäre es mit einem starken Vierzylinder als Triebwerk? Die Nutzlastbilanz des 15-Tonnners würde dann den Antos schlagen. Im Zuge der umfassenden Modellpflege hat der Atego noch



Neue Instrumente und neues Funktionslenkrad für den Atego, der hohe Motortunnel behindert den Durchstieg.

den ESP-Schleuder- und Kippschutz erhalten, der Atego im 18-t-Format ist jedoch der eindeutig modernere LKW. Wird vorbildliche Sicherheit gewünscht, kann das ganze Sortiment geliefert werden – von ESP bis zum Abstandsregeltempomaten, vom Spurhalte- und Aufmerksamkeitsassistenten bis zur autonomen Notbremse. Hier kommt bereits ABA 3 (Active Brake Assist) zum Einsatz, der bereits heute mehr kann, als der Gesetzgeber 2018 fordert.

Wolfgang Tschakert

Unser Fazit

Was mehr kostet, ist auch mehr wert. Und gut 14.000 Euro sind ja nicht von Pappe. Aber wer seinen Verteiler-LKW ständig schwer belädt und als Lastzug betreibt, fährt mit einem Antos besser. Sein stabiles Rückgrat und erwachsene Komponenten mit Traglastreserven machen den Unterschied. Das neu entwickelte Fahrerhaus bietet mehr Platz und bessere Übersicht, der neue kleine Antrieb hat hier den großen Auftritt. Für den Atego im Solobetrieb bedeutet der Sechszylinder exklusiven Antriebskomfort, nur im Anhänger lässt er sich wirklich wirtschaftlich betreiben. Unsere Vergleichsfahrten belegen: Antos und Atego liegen plus-minus gleichauf. Ein nutzlastoptimiertes Modell mit Vierzylinder-Motor, das wär's doch.



DURA-BRIGHT® EVO WHEELS

Verbesserter Schutz
Verbesserte Reinigungsfähigkeit
Ökologischer als Dura-Bright® XBR®
Vereinfachte Wartung
Mehr Glanz



Die nächste Dura-Bright® Entwicklung
Jetzt mit noch besserem Oberflächenschutz!



www.alcoawheels.com