

# DER ZWERG RUFT

**Vorstellung:** Er ist der neue schwere Verteiler-Lkw von Mercedes und von ganz anderem Schlag als der Axor. Kein Kompromiss auf Rädern mehr, sondern ein Baukasten-Sprössling reinsten Wassers.



TEXT: MICHAEL KERN  
FOTOS: THOMAS KÜPPERS

Zwischenlösungen haben es so an sich, dass sie oft viel länger Bestand haben als ursprünglich gedacht. Da macht der Mercedes Axor keine Ausnahme: Etwas unbeholfen war er 2001 als Zwitter aus Actros und Atego angetreten, mauserte sich im Lauf der Jahre aber immer mehr. Und ist heute als feste Größe ja fast nicht mehr wegzudenken.

**Ganz abschütteln konnte** der Axor das Gewand des Aschenputtels aber nie. Nun hat er zwar im neuen Verteilerspezialisten Antos seinen Meister gefunden, wird aber trotzdem noch ein paar Jährchen lang vom Band rollen. Dann jedoch in der Hauptsache Kurs auf eher exotische Märkte nehmen, die mit Euro 6 noch nichts am Hut haben. In Euro-

pa muss er eben jenem neuen Antos weichen, der dem neuen Actros nicht von ungefähr wie aus dem Gesicht geschnitten ist. Mehr noch: Der Antos wird auch nicht im türkischen Aksaray, sondern im rheinland-pfälzischen Werk Wörth produziert.

Doch nicht nur in dieser Hinsicht zwingt der neue Antos zum Umdenken. Auch was die Arbeitsteilung zwischen ihm und seinem großen Bruder, dem neuen Actros, angeht, hat Mercedes die Verhältnisse gründlich umgekrempelt.

„Das ist nicht der Nachfolger des Axor“, warnt Lkw-Chef Hubertus Troska vor einem nur allzu naheliegenden Missverständnis. Gemeint

ist damit: Antos und Actros machen sich kaum Konkurrenz, fungieren eher als gegenseitige Ergänzung.

„Speziell für den schweren Verteilerverkehr“ sei der Antos konzipiert, für den gleichwohl wie für

den Axor gilt: 2,50 Meter breites Chassis und 2,30 Meter breite Kabine bilden

das Fundament. Damit aber hören die Gemeinsamkeiten auch schon wieder auf. Kam der Axor zuerst einmal mit langer Kabine und Hochdach sowie einem für den europäischen Motorenkosmos von Mercedes exotischen Motor, so zieht der Antos in dieser Hinsicht ganz andere Saiten auf.

**Seine schmale Kabine** zum Beispiel ist ausschließlich in kurzer oder mittellanger Façon zu haben. Wer auf Hochdach oder volle Länge schießt, der muss sich von vornherein an den Actros halten. Weiter als bis hin zur M-Kabine mit 600 Millimeter breiter Klappliege reichen die Zugeständnisse nicht, die der Antos als Verteilerspezialist an eine zumindest rudimentäre Fernverkehrstauglichkeit machen darf.

Nicht nur die fesch geformten Scheinwerfer des neuen Actros muss sich der Antos verkneifen. Auch ein ebener Boden – auf den Mercedes im Actros so stolz ist – ist für ihn tabu. Seine Kabine kommt stets mit Motortunnel innen daher. Der ragt – je nachdem – mal 170, mal 320 Millimeter in die Höhe. Drei Stufen führen so treppenförmig in den Antos hinein, wie es schmales Haus und breites Chassis eben möglich machen. Im In-





nern grüßt in groben Zügen die vom Actros her bekannte Architektur mit leicht kantig geschnittenem Cockpit sowie dahinterliegender horizontaler Ablage. Mit Konsolen und Flaschenhaltern aller Art ist das Fahrerhaus reichlich gesegnet. Sogar ein Außenstaufach gibt es bei der M-Kabine fahrerseitig. Es fällt allerdings klitzeklein aus.

**Bei den Materialien** hat die Abwaschbarkeit deutliche Priorität vor der Wohnlichkeit. Fahrerseitig dominiert die Farbe Schwarz, beifahrerseitig schimmert's etwas heller in Flanellgrau. Und der Himmel gibt sich dezent bedeckt, irgendwo zwischen Grau und Beige.

Bei den Motoren aber darf der Antos aus dem Vollen schöpfen: Da reicht das Spektrum der Varianten vom OM 936 mit 7,7 Liter Hubraum über den OM 470 mit 10,7 Liter Hubraum bis hin zum großen Reihensechszylinder OM 471 mit seinen 12,8 Liter Hubvolumen. In PS ausgedrückt bedeutet das: Exakt 13 Leistungsstufen von 238 bis 510 PS stehen zur Verfügung.

Automatisierte Getriebe fassen bei Mercedes jetzt auch im Verteilerverkehr richtig Fuß: Serienmäßig bekommt der Antos automatisierte Schaltboxen der Powershift-3-Generation mit acht oder zwölf Gängen mit auf den Weg. Und da die Elektronik des Antos nun im Wesentlichen der des Actros ent-

spricht, spielt auch bei den Sicherheitssystemen Schmalhans nicht mehr Küchenmeister.

Im Gegenteil: Deren Palette reicht vom Wasserretarder bis hin zum ganz neuen Notbremsystem ABA3, das jetzt bei stehenden Hindernissen nicht mehr nur anbrems, sondern voll in die Eisen geht (das ist natürlich auch für den Actros lieferbar). Rund 60 km/h beziffert Mercedes als die maximale Geschwindigkeit, aus der ein Crash so noch mit ABA3 zu verhindern sei.

**In die Vollen geht** Mercedes nicht zuletzt auch bei den Spezifikationsmöglichkeiten für das Chassis: Sattelzugmaschinen sind wahlweise zwei- oder dreiachsig und mit Radständen von 2.650 bis 4.000 Millimetern zu haben. Motorwagen-Fahrgestelle liefert das Werk ebenfalls sowohl zwei- als auch dreiachsig und in elf Radständen von 3.700 bis 6.700 Millimetern.

Mundgerecht geschnitten für Aufbauten ist der Antos durch spezielle Konsolen an definierten Positionen sowie durch einheitliche Elektronik-Schnittstellen über alle Baumuster hinweg.

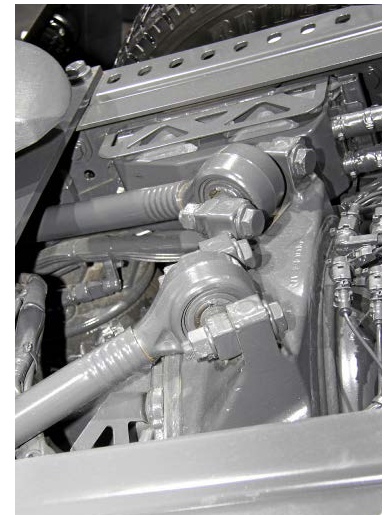
Der Rahmen selbst mit seinem Lochraster von 50 Millimetern (in Länge sowie Höhe) lässt jeden Schweizer Käse vor Neid erblasen und verfolgt damit nur ein Ziel: es auch den Feinschmeckern unter den Aufbauern recht zu machen. ■



Der Innenraum lehnt sich eng an die Architektur des neuen Actros an.



Serienmäßig kommen im Antos automatisierte Getriebe.



Fahrwerk vom Feinsten bis hin zum angekrühten Dreieckslenker.

## „Loader“ und „Volumer“

Was etwas sperrig nach „Kannitverstan“ klingt, bezeichnet dennoch zwei höchst anstellige Burschen. Der „Loader“ ist ein nutzlastoptimiertes Leichtgewicht, das an allen Ecken und Enden Pfunde lassen musste, um dann je nach Motorisierung (ausschließlich OM 396 sowie OM 470) mit nur 6,0 bis 6,4 Tonnen Eigengewicht glänzen zu können. Und zwar in Euro 6. Der „Volumer“ wiederum tritt an, das Strafzettelrisiko bei drei Meter Innen-Ladehöhe gänzlich zu bannen. Exakt 880 Millimeter Aufsattelhöhe sollen's richten. Das sind 80 Millimeter weniger als bisher bei Mercedes möglich war.

Ins Werk gesetzt hat Mercedes diese extreme Tieflage per Bereifung 315/45 R 22,5, reduzierte Wege bei der Luftfederung sowie eine integrierte Sattelkupplung. Lieferbar sind sowohl der Antos als auch der neue Actros in diesen beiden Spezialvarianten.



Drei treppenförmige Stufen führen in die Kabine hinein.