



Flurbereinigung

Brandneu: Atego und Axor. Mercedes-Benz schafft Klarheit. Denn mit der Verzahnung der unteren Baureihen Atego und Axor ist jetzt Schluss, die mit bemerkenswerten Details und neuen Modellen aufs Neue ins Rennen geschickt werden.

Künftig konzentriert sich der Atego als Lkw und Sattelzugmaschine mit 6,5 bis 15 Tonnen auf den Verteiler-, auf den Bau- und Kommunalverkehr wie auch auf Einsätze im Fernverkehr. Obendrein gibt es eine Mautversion mit

11,99 Tonnen, die auf einem Niedrigrahmen ruht und hohe Nutzlasten schultern soll. Aus dem gezeichneten Rahmen bricht lediglich eine 6x2/4-Variante mit lenkbarer Nachlaufachse aus, die 22 Tonnen

schultert. Vier- und Sechszylinder-Motoren mit 4,25, 4,8 und 6,4 Liter stehen zur Wahl, die in sieben Leistungsstufen 90 bis 205 kW, sprich 122 bis 279 PS offerieren. Interessant: Neben den

Schaltgetrieben mit sechs und neun Gängen ist auch eine Schaltautomatik erhältlich – im Verteilereinsatz eine Wohltat für Antriebsstrang und Fahrer.

Der Axor tritt mit 18 bis 26 Tonnen an und erschließt sich dank eines erweiterten Programms ein wesentlich breiteres Einsatzspektrum. Denn zur Sattelzugmaschine gesellen sich jetzt auch schwere Solowagen mit zwei, drei und vier Achsen. Der Axor empfiehlt sich also für den Fern- und schweren Verteilerverkehr, er krepelt die Ärmel im Baustellen- und Betonlieferverkehr hoch und macht sich im Feuerwehr- und Kommunaleinsatz nützlich. Den neuen Aufgaben gemäß erhält er zwei weitere Sechszylinder-Reihenmotoren mit 6,4 und 7,2 Liter Hubraum (OM 906 LA mit 170, 180 und 205 kW, OM 926 LA mit 240 kW). Obenauf sattelt Mercedes den bekannten Sechszylinder OM 457 LA (12,0 Liter Hubraum, 260, 295, 315 kW). Die 230 bis

428 PS starken Motoren arbeiten mit sechs-, neun- und 16-gängigen Schaltgetrieben zusammen, auf Wunsch auch mit einem automatisierten Getriebe. Übrigens: Atego wie Axor gibt es im nächsten Jahr mit Euro 4-Motoren.

Arbeitsklima im Fahrerhaus! Diesem Thema widmet Mercedes dank dreier Fahrerplätze viel Aufmerksamkeit: Das Verteiler-Cockpit verfügt über einen leichten Durchstieg zum Beifahrersitz, das Fernfahrer-Cockpit über viele Ablagen und einen Durchgang zum Ruhe- und schließlich das Komfort-Cockpit, das seinem Namen gemäß reichlich Komfort bietet. Auch der Arbeitsplatz



Der Axor (im Bild mit Komfort-Cockpit) kommt auch als Solo-Lkw.



Für den Fernverkehr erhält der Atego ein maßgerechtes Cockpit.

des Fahrers ist also im Atego wie Axor auf Maß gearbeitet. Im Übrigen können diese Cockpits der Einsatzvielfalt wegen mit vier Fahrerhäusern (Standard, verlängerte, lange und lange Kabine mit Hochdach) kombiniert werden. Die Neuen sind leicht zu erkennen: Beispielsweise am markanten Kühlergrill und an umranderten Scheinwerfern, die schlitzaugengleich auf sich aufmerksam machen.

Helmut Launer ■



Fotos: Hersteller