



De nieuwe referentie voor korteaafstands distributie

De nieuwe Mercedes-Benz Atego Euro VI:

Inhoud

Pag.

Korte versie:

De nieuwe Mercedes-Benz Atego tilt middelzware voertuigen voor korteaafstands distributie naar nieuwe hoogten

2

Lange versie:

De nieuwe Mercedes-Benz Atego: nieuwe referentie in een voertuigklasse die een hoge mate van veelzijdigheid vergt

6

De nieuwe cabine: geavanceerd Mercedes-design met overtuigende kernwaarden

7

De nieuwe motoren: BlueEfficiency Power-krachtbronnen in Euro VI-versie voor uiteenlopende toepassingen

11

Nieuwe transmissies en nieuw aandrijfsysteem: automatisch goed in schakelen

18

Chassis en ophanging: nog betere wegligging

22

Kosten, service en waardebehoud: economisch mirakel op wielen

24

Een belangrijk hoofdstuk in de vrachtwagengeschiedenis: van de LP 608 tot de nieuwe Atego

27

De beschrijvingen en gegevens in deze perskit gelden voor het internationale gamma van Mercedes-Benz. Verschillen tussen diverse landen zijn mogelijk

Korte versie:

De nieuwe Mercedes-Benz Atego tilt middelzware voertuigen voor korteaafstands distributie naar nieuwe hoogten

- Zeven Euro VI-motoren met vier of zes cilinders, vermogens tussen 115 kW (156 pk) en 220 kW (299 pk) en een sterk verlaagd verbruik
- Hertekende comfortcabine biedt bestuurder uiterst ergonomische werkplek in vier verschillende versies
- Standaard 'Stability Control Assist' en dagrijlichten
- Nieuwe Mercedes PowerShift 3-automaat met acht verhoudingen voor motoren van 175 kW (238 pk) tot 220 kW (299 pk)
- Optionele retarder met permanente magneet maakt slijtagevrij remmen mogelijk als ondersteuning voor de nieuwe uitlaatrem
- Nieuwe ophanging combineert maximale veiligheid met hoogstaand comfort
- Versterkt toppositie in het segment met MTM van 6,5 tot 16 ton

De nieuwe Mercedes-Benz Atego ondergaat als vierde en laatste lid uit de vrachtwagenfamilie van Mercedes-Benz een complete make-over. Met zijn Euro VI-motoren zal hij zijn succesvolle carrière als bestseller in het distributiesegment met een maximaal toegelaten massa van 6,5 tot 16 ton zeker weten voort te zetten.

De Mercedes-Benz Atego is de Europese marktleider en behoudt ook in deze nieuwe versie zijn toonaangevende positie in het segment van de lichte en middelzware vrachtwagens op het gebied van kwaliteit, betrouwbaarheid, herstel- en onderhoudskosten en duurzaamheid. Hij vergroot zelfs zijn voorsprong met de introductie van talloze innovaties met betrekking tot het aandrijfsysteem, het chassis en de cabine.

Hoogtechnologische aandrijfgehelen dringen verbruik sterk terug

Het motorgamma van de nieuwe Atego is opgebouwd rond twee volledig herwerkte BlueEfficiency Power Euro VI-motoren met ultrageavanceerde eigenschappen die ze tot de absolute top op het vlak van motoren maakt. De in het totaal zeven nieuwe Euro VI-motorversies kunnen worden gecombineerd met een gamma handgeschakelde en automatische transmissies op maat van alle vermogenscategorieën zodat er voor elk specifiek profiel in de wereld van

de korteaafstands distributie een ideale combinatie bestaat.

De lichte versies van de Atego worden aangedreven door de nieuw ontwikkelde BlueEfficiency Power-viercilinders met een inhoud van 5,1 liter uit de OM 934-reeks, verkrijgbaar in vier vermogenscategorieën. De hypergeavanceerde krachtbronnen met twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder en een regelbare timing voor de uitlaatkleppen dekken perfect het vermogensbereik van 115 kW (156 pk) tot 170 kW (231 pk) dat nodig is voor korteaafstands distributie. Daarnaast is de Mercedes-Benz Atego verkrijgbaar met keuze uit drie nieuw ontworpen OM 936-zescilinders met common-rail injectie, goed voor een vermogensbereik van 175 kW (238 pk) tot 220 kW (299 pk) en een inhoud van 7,7 liter.

Ondanks hun uitzonderlijk hoge koppel vanaf de laagste toerentallen verbruiken deze bijzonder responsieve Euro IV-motoren heel wat minder brandstof. Bovendien stoten ze negentig procent minder roet en NOx uit dan de Euro V-motoren en genieten ze langere onderhoudsintervallen. Ze voldoen aan de toekomstige emissienorm dankzij een gekoelde uitlaatgasrecirculatie en een compacte uitlaatbox die behalve een SCR-katalysator ook een gesloten roetfilter bevat. De geavanceerde BlueTec 6-uitlaatgasbehandeling heeft het AdBlue-verbruik met 50 procent gereduceerd in vergelijking met de Euro V-voorgangers van de motor.

Standaard ESP en optioneel geautomatiseerde transmissies

Het koppel van de nieuwe motoren wordt op de wielen overgebracht via de Mercedes PowerShift 3-automaat met zes of acht versnellingen, die in België als optie wordt aangeboden. De recent geïntroduceerde Mercedes PowerShift 3 maakt het zelfs bij de grootste motoren mogelijk om automatisch te schakelen. Standaard wordt de nieuwe Atego in België uitgerust met een gerobotiseerde manuele transmissie met zes of negen versnellingen. De pook van de handgeschakelde transmissie is ergonomisch geplaatst, rechtstreeks op de helling van het instrumentenbord, waardoor hij perfect toegankelijk is.

Het aandrijfsysteem van de nieuwe Atego is standaard uitgerust met de stabiliteitsregeling 'Stability Control Assist', de tegenhanger van het ESP in personenwagens. Een nieuw ontwikkelde, tweefasige, ultraperformante decompressierem, die in het geval van de zescilindermotor als optie tot 300 kW kan leveren, werkt samen met elektronisch gestuurde schijfremmen op alle assen om een onberispelijke veiligheid te garanderen. Als unicum in deze

klasse biedt Mercedes-Benz ook een slijtagevrije retarder met permanente magneet aan. Die levert in de nieuwe Atego af fabriek 650 Nm aan remkoppel en fungeert zo als bijkomende ondersteuning voor het volledige remsysteem.

Ook visueel een lid van de nieuwe generatie vrachtwagens

Met de lancering van de nieuwe Atego in het segment van de middelzware vrachtwagens voor kortereafstands distributie met een MTM van 6,5 tot 16 ton, is de nieuwe vrachtwagen generatie van Mercedes-Benz compleet. Ook visueel sluit de nieuwe Atego perfect aan op het gamma dat voorts de Mercedes-Benz Actros, Antos en Arocs omvat. Een nieuwe bumper met geïntegreerde dagrijlichten (led-versie als optie verkrijgbaar) definieert het kenmerkende gezicht van de Atego en maakt hem onmiddellijk herkenbaar als een lid van de jongste vrachtwagenfamilie van Mercedes-Benz.

In de Atego-cabine maakt de bestuurder kennis met een volledig hertekend interieur met een cockpitdesign dat qua stijl en functionaliteit is geënt op dat van de Actros, Antos en Arocs. Het centrale instrument met zijn groot en helder grafisch scherm, het standaard gemonteerd multifunctionele stuur (optioneel verkrijgbaar met lederen bekleding), de nieuw ontworpen zetels met geïntegreerde hoofd- en armsteunen (in combinatie met de Mercedes PowerShift 3), de optionele eendelige koudschuimmatras met zeven zones... Het zijn slechts enkele voorbeelden van wat men in de nieuwe Atego mag verwachten. Om het hoofd te bieden aan de uitdagingen die de groeiende complexiteit van kortereafstands distributie met zich meebrengt, biedt de nieuwe Atego de mogelijkheid om multimediatoestellen te integreren in combinatie met de bijkomende functies van het nieuwe elektrische/elektronische concept.

Brede waaier versies voor uiteenlopende toepassingen

Met diverse verbeteringen aan het chassis, de achterwielophanging en de cabinebevestiging en met zijn nieuwe stuurinrichting vestigt de Atego nieuwe normen op het vlak van dynamisme, veiligheid en comfort. De 42 verschillende modelversies met keuze uit diverse wielbases, drie cabinelengtes en integraal aangedreven modellen voldoen aan alle behoeften en gebruiksprofielen in het segment van de kortereafstands distributie.

Ook wat het verbruik betreft, blijft de nieuwe Atego zijn huidige leiderspositie versterken en is hij ondanks zijn Euro VI-label de referentie in zijn klasse.

Dankzij de aanzienlijk lagere onderhouds- en herstelkosten, het laagste niveau van noodzakelijk onderhoudswerk in het hele segment, onderhoudsintervallen tot 120.000 kilometer en hogere restwaarden, zal de nieuwe ster van de distributiesector zonder twijfel zijn hele levenscyclus lang bijdragen tot positieve cijfers.

Pag. 5

Lange versie:

De nieuwe Mercedes-Benz Atego: nieuwe referentie in een voertuigklasse die een hoge mate van veelzijdigheid vergt

- **Uitmundend globale economische efficiëntie**
- **Onderhoudsintervallen tot 120.000 kilometer**

De nieuwe Mercedes-Benz Atego vertegenwoordigt het logische vervolg op een succesvolle carrière als Europese marktleider in het segment van de middelzware vrachtwagens. De uitmuntende verbruikscijfers van de volledig herwerkte BlueEfficiency Power-motoren-in-lijn met vermogens van 115 kW (156 pk) tot 220 kW (299 pk), de nieuwe Mercedes PowerShift 3-automaat voor alle vermogensniveaus en het volledig gemoderniseerde en geoptimaliseerde globale voertuigconcept maken de nieuwe Atego tot de absolute referentie in het segment van de lichte vrachtwagens voor korteaafstands distributie.

De nieuwe cabine, die verder werd geoptimaliseerd om aan de vereisten van de korteaafstands distributie te beantwoorden, moet qua design, waarneembare kwaliteit en uitrusting niet meer onderdoen voor de zwaardere modellen. Het systematische gebruik van lichte bouwtechnieken, hypergeavanceerde motortechnologieën en aandrijfsystemen op maat van specifieke toepassingen helpen de nieuwe Mercedes-Benz Atego aan nooit geziene verbruiks- en prestatiecijfers en een uitzonderlijke economische efficiëntie.

De nieuwe dynamische onderhoudsberekening maakt langere onderhoudsintervallen tot 120.000 kilometer mogelijk. Voeg daar nog de kostenefficiënte service- en onderhoudsaanbiedingen en de spreekwoordelijke betrouwbaarheid van elke Mercedes-vrachtwagen aan toe en het wordt duidelijk dat de nieuwe ster in het segment van de lichte vrachtwagens een aanzienlijke impact kan hebben op de globale economische efficiëntie bij veeleisende distributieactiviteiten.

De nieuwe cabine: geavanceerd Mercedes-design met overtuigende kernwaarden

- Hoge herkenningfactor voor nieuw voertuigdesign
- Het welzijn van de bestuurder verzekeren en verbeteren: een uiterst geavanceerde, ergonomische werkplaats met topuitrusting en instrumenten
- Nieuw slaapconcept met eendelige koudschuimmatras met drie zones
- Talloze opties en voorbekabelde interfaces voor nog meer personaliseringsmogelijkheden

De Mercedes-Benz Atego is een volwaardig lid van de jongste generatie Mercedes-vrachtwagens. De koetswerkstijl sluit perfect aan bij die van de zwaardere modellen terwijl het interieur van de nieuwe Atego uitpakt met een cabineconcept dat zijn gelijke niet kent op het vlak van hoogwaardige uitstraling, ergonomie en functionaliteit. Dankzij het uitgebreide optiegamma kan het voertuig bovendien aan elke individuele smaak worden aangepast.

Het koetswerk van de nieuwe Mercedes-Benz Atego laat er geen twijfel over bestaan: de nieuwe referentie in het segment van de kortefstands distributie is vanaf nu verkrijgbaar op de internationale markt voor lichte en middelzware vrachtwagens. Van bij de eerste aanblik oogt de nieuwe Atego als een echte Mercedes-Benz: de eigentijdse, aerodynamisch geoptimaliseerde voorkant van de nieuwe Atego-cabine lijkt op die van zijn stalgenoten uit het zware segment, de Antos, Arocs en Actros, maar toch behoudt de succesvolle Atego zijn unieke karakter.

Het sierradiatorrooster wordt gedomineerd door drie dynamische, naar beneden gerichte horizontale spijlen met daarop een opvallende centrale Mercedes-ster met een indrukwekkende diameter van 280 millimeter.

Het dynamische design van de volledig hertekende voorbumperschort omvat de hertekende koplampen vooraan, waarin de richtingaanwijzers en de standaard dagrijlichten (led-versie als optie verkrijgbaar) werden geïntegreerd. Luchtafleidings op de zijkant, die werden geïntegreerd om te beantwoorden aan de specifieke eisen van de kortefstands distributie, vullen de globale aerodynamische aantrekkingskracht van de Atego aan en zorgen er tevens voor dat de zijruiten steeds schoon blijven, zelfs in slechte

Volledige functionaliteit voor dagelijks gebruik in de veeleisende distributiesector

Bij alle stilistische verfijningen gingen de ontwerpers tot het uiterste om de praktische aspecten niet uit het oog te verliezen bij hun werk aan de nieuwe Atego-cabine. Zo biedt het bijzonder brede trapframe vooraan een veilige steun om de ruiten te wassen. Ook de brede zijtrede, die naadloos in de voorbumperschort werden geïntegreerd bevestigen de uitgesproken functionele oriëntatie van de nieuwe Atego. De getrapte toegang die hier wordt gebruikt, vergemakkelijkt de instap naar de cabine.

En er zijn nog andere troeven die de instap in de Europese bestseller ten goede komen: bij diverse varianten van de Mercedes-Benz Atego met een MTM van 6,5 tot 16,5 ton volstaat een trede nog steeds om de cabine te betreden. Dat is ontegensprekelijk een ergonomisch voordeel voor mensen die tot honderd keer per dag in en uit hun voertuig moeten stappen in de stad. De hertekende deuren, die over negentig graden open zwaaien, garanderen heel wat bewegingsvrijheid en helpen de bestuurder en copiloot bij het in- en uitstappen.

De nieuwe Atego-cabine wijdt een heel nieuw tijdperk in voor vrachtwagens voor kortafstands distributie. Met een perfecte combinatie van een snelle, hindernisvrije toegang naar de kant van de copiloot in automatisch geschakelde versies, een uitstekende ergonomie voor de werkplek van de bestuurder en een interieurdesign dat aan alle praktische behoeften voldoet, betreedt Mercedes-Benz nieuw terrein in een segment waar sobere functionaliteit normaal de dienst uitmaakt.

De volledig nieuwe Mercedes-Benz Atego-modellen die in Duitsland worden verkocht, zijn standaard uitgerust met de Mercedes PowerShift 3-automaat, die zich laat bedienen met een ergonomisch geplaatste pook aan het stuur. Klanten die toch een optionele handgeschakelde transmissie verkiezen, kunnen ook genieten van de verder verbeterde ergonomie in de cockpit: de nieuwe kabelbediende en bekrachtigde versnellingspook van de nieuwe Atego kreeg een hoogwaardige lederen mof en staat op de helling van het instrumentenbord naast het stuurwiel. De configuratie van de nieuwe versnellingspook is dan ook geschikt voor bestuurders van uiteenlopende groottes en toont zich steeds uitermate gebruiksvriendelijk.

De nieuwe bestuurderszetel met geïntegreerde hoofdsteun, draaibare armsteunen en een royaal verstelbereik zorgt ervoor dat alle bestuurders ongeacht hun lichaamsbouw een comfortabele rijkhouding vinden.

Hoogwaardig interieur in de stijl van de Actros en Antos

De cockpit met donkere designkleur en hoogstaande aantrekkingskracht neemt tal van designelementen over van de zwaardere modellen.

Het instrumentenbord in Night Black met centraal gepositioneerd, helder grafisch scherm, witte analoge instrumenten met achtergrondverlichting, een versnellingspook op de stuurkolom en ergonomisch geoptimaliseerde toetsen en schakelaars weerspiegelt de huidige designrichting van Mercedes-Benz. Het nieuwe bekledings- en kleurconcept met gele verlichting voor de bedieningsschakelaars, een chromoafwerking voor de radio en snelheidsmeter en een chromolook voor de deurgrepen, geeft het voertuig enkele sterke visuele hoogtepunten.

Het nieuwe multifunctionele stuurwiel is standaard voorzien op alle versies en kan als optie worden overtrokken met leder dat aangenamer aanvoelt. De voertuigcontroles kunnen rechtstreeks vanuit de bestuurderszetel worden uitgevoerd via een boordcomputer die eveneens standaard wordt voorzien op elke nieuwe Mercedes-Benz Atego. De functionaliteit van de nieuwe ingebouwde radio met cd-speler, Bluetooth-interface (enkel TCC Mid, niet TCC Low) en usb-aansluiting kan nog worden uitgebreid met een voorgeïnstalleerde kit dit het mogelijk maakt om multimediatekstbestanden van draagbare muziekspelers en smartphones af te spelen via de luidsprekers van de Atego.

Navigatietoestellen en/of mp3-spelers kunnen worden aangesloten via een 12V-stopcontact en een jack-aansluiting voor het luidsprekersysteem op het instrumentenbord. Follow-me-home-verlichting, adaptieve remlichten en richtingaanwijzers met tiptoetsbediening zijn enkele van de comfortitems die het centrale elektronische systeem van de nieuwe Atego mogelijk maakt. Ook een verbinding met het transportbeheersysteem FleetBoard opzetten wordt kinderspel met de bijhorende voorgeïnstalleerde interface.

Comfortabel rijden, zelfs tijdens lange ritten

De uitgebreide optielijst wordt nog aangevuld met vier verschillende cabineversies in drie verschillende lengtes, zodat men de nieuwe Atego kan

afstemmen op elk specifiek gebruikstype. Het gamma cabines omvat onder meer de ClassicSpace S-cabine in normale en lange versie, de ClassicSpace L-cabine en de BigSpace L-cabine. Alle vier hebben ze de ideale breedte van 2,30 meter, perfect voor de omgevingen met verkeersbeperkingen waarin distributievoertuigen zo vaak moeten werken. Voor speciale toepassingen zoals brandweerwagens, gemeentediensten of snelwegservices is de Atego ook verkrijgbaar met een crewcab met zes plaatsen.

Uiteraard doen niet alle Atego-bestuurders dagdagelijks leveringen in de binnenstad. Ongeveer een derde van alle ritten in het Atego-segment gaat over snelwegen en duurt vaak langer dan een dag. Om bestuurders die in hun voertuig slapen een comfortabele accommodatie te bieden, ontwikkelde Mercedes-Benz speciaal voor de Atego een nieuw slaapconcept. Het eendelige bed met koudschuimmatras met zeven zones zorgt ervoor dat bestuurders comfortabel kunnen ontspannen, zelfs wanneer ze niet thuis zijn. Het optioneel beschikbare bovenbed is gemakkelijk te plaatsen dankzij de voor de hand liggende niveauregeling en het geïntegreerde spiritniveau.

De consequent hoge kwaliteit van de uitrusting in de nieuwe Atego komt niet alleen het waardebehoud van het voertuig ten goede. Het bewijst ook duidelijk hoeveel belang Mercedes-Benz aan de rol van de bestuurder hecht bij licht kortafstandsvervoer.

De diverse maatregelen om het comfort en de ergonomie van de Atego te verbeteren (bv. airconditioning, geluidsdemping, zetels, bed) helpen de eerste tekenen van vermoeidheid bij de bestuurder tegen te gaan en zorgen ervoor dat hij fysiologisch fit blijft.

De nieuwe motoren: BlueEfficiency Power-krachtbronnen in Euro VI voor uiteenlopende toepassingen

- Brandstofverbruik van Euro VI-versie tot vijf procent lager ondanks aanzienlijk verbeterde prestaties
- Nauwkeurig opgebouwd gamma compacte vier- en zes cilinders op maat van specifieke toepassingen
- Moeiteloze prestaties met koppelrijke motoren
- Robuuste hoogtechnologische constructie verlengt levensduur met twintig procent
- Innovatieve BlueTec 6-uitlaatgastechologie met geoptimaliseerd AdBlue-verbruik en automatische filterregeneratie
- Motorremeffect met vijftig procent verbeterd
- Langere onderhoudsintervallen tot 120.000 kilometer (voor langeafstandstoepassingen)

Het motorgamma van de nieuwe Mercedes-Benz Atego is opgebouwd rond twee volledig nieuwe BlueEfficiency Power-motor met vier respectievelijk zes cilinders en vermogens tussen 115 kW (156 pk) en 220 kW (299 pk). Deze hypergeavanceerde krachtbronnen combineren een laag brandstofverbruik met extreem lage emissiecijfers. Het hogere vermogen en koppel zijn eveneens indrukwekkend, net als de sterk toegenomen responsiviteit van alle prestatieniveaus.

Beide nieuwe basismotoren, de OM 934-viercilinder met een inhoud van 5,1 liter en de OM 936-zescilinder van 7,7 liter, werden vanaf een wit blad ontwikkeld. De creatie van nieuwe BlueEfficiency Power-motoren biedt immers heel wat voor de hand liggende voordelen ten opzichte van het verder ontwikkelen van de bestaande basismotoren om ze aan de toekomstige Euro VI-normen aan te passen: een compromisloze focus op het behalen van de betreffende emissienormen en tegelijk optimale prestaties neerzetten op het vlak van bestuurbaarheid, prestaties, zuinigheid en levensduur.

De kleinere van de twee motoren, de OM 934, beleeft zijn première in de nieuwe Atego maar de OM 936 kennen we al van de Actros, Antos en Arocs.

BlueEfficiency Power-motoren ontwikkeld op basis van een hypergeavanceerd modulair systeem

De nieuwe lijnmotoren laten op alle vlakken topscores optekenen in hun klasse van zodra ze worden gestart. Hun onbetwiste leiderspositie werd mogelijk gemaakt door het gebruik van geavanceerde technologieën die nooit eerder in deze vorm te zien waren in de zwaardere vrachtwagensegmenten. De uitzonderlijk lichte OM 934-viercilinder met een gewicht van slechts 500 kilogram droog aan de haak, is net als de grotere OM 936 gebaseerd op een moduleerbaar systeem, zodat beide krachtbronnen heel wat onderdelen gemeenschappelijk hebben.

Bijzondere designeigenschappen zoals de composietnokkenassen met opgekrompen nokken, gesmede en geschroefde drijfstangen en een uiterst stijve krukas laten geen twijfel bestaan over hun genetische verwantschap met de grotere motoren en bevestigen bovendien dat ze zijn ontworpen voor een lange, succesvolle en efficiënte carrière.

Besparing van twee procent op de motor alleen

Het design met twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen, twee inlaatkanalen en evenveel uitlaatkanalen die parallel zijn opgesteld in elke crossflow-cilinderkop onderscheidt deze nieuwe motorgeneratie als een uiterst geavanceerd voorbeeld van motordesign. In termen van vermogen en motoreigenschappen werden de nieuwe motoren specifiek ontwikkeld om goed te presteren over hun normale toerentalgebied, met een mix van stads- en intercityverkeer. Een hoge injectiedruk van meer dan 200 bar in combinatie met een hypergeavanceerd common-rail systeem met een werkingsdruk van 2.300 bar helpt de twee Euro VI-motoren-in-lijn om gevoelig lagere verbruikscijfers te laten optekenen, met een besparing van twee procent voor de motor alleen in vergelijking met de vorige motor.

Een variabele injectietiming vergemakkelijkt de koudstart, zelfs bij rondit ijzige temperaturen.

Door maximaal gebruik te maken van nieuw ontwikkelde, geavanceerde technologieën zet de Atego recordcijfers neer op het vlak van prestaties, emissie-eigenschappen en zuinigheid, die nooit eerder te zien waren in deze toepassingsklasse. De nieuwe elektromagnetische klepinjectoren met tien verstuivergaatjes garanderen een optimale injectie zodat er op het ideale ogenblik een nauwkeurig gedoseerde hoeveelheid brandstof wordt geïnjecteerd in de getrapte uitsparingen van de met oliejets gekoelde aluminium zuigers. Met een specifiek vermogen tot 33,8 kW/l (46 pk/l) behoren de nieuwe

krachtbronnen met hun langeslagconfiguratie en gekoelde uitlaatgasrecirculatie tot de meest efficiënte van alle dieselmotoren. Zo levert de nieuwe 5,1-liter-viercilinder zelfs in de basisversie met 115 kW (156 pk) een indrukwekkend maximumkoppel van 650 Nm, een waarde die over het hele optimale toerentalbereik (1.200 tot 1.600 t/min) beschikbaar blijft. Daarboven, in het toerentalgebied van 1.600 tot 2.500 t/min staat ongeveer negentig procent van het maximumkoppel beschikbaar.

Het hoge koppel bij lage en middelhoge toerentallen wordt aangevuld met het maximumvermogen dat boven dat punt en tot aan het maximale toerental beschikbaar is om bij alle toerentallen een optimale aandrijfkracht te verzekeren.

Nauwkeurig opgebouwd vermogen voor viercilinder met verlaagd gewicht

De nieuwe Mercedes-Benz Atego gaat dus sneller en dynamischer te werk bij zijn dagelijkse activiteiten en toont zich bovendien een stuk economischer. Het segment van de lichte vrachtwagens eist een hoge mate van veelzijdigheid en het motorgamma biedt dan ook een variant op maat van de meest uiteenlopende toepassingen. Het nauwkeurig opgebouwde gamma BlueEfficiency Power-viercilinders met vier vermogensniveaus (115 kW (156 pk), 130 kW (177 pk), 155 kW (211 pk) en 170 kW (231 pk)) dekt zowat alle populaire vermogensversies voor korteafstands distributie met een solo-eenheid of een lichte trailercombinatie.

Met het constant beschikbare, indrukwekkende koppel tussen 650 en 900 Nm vanaf 1.200 t/min werpt de Mercedes-Benz Atego zich op als de koppelrijkste vertegenwoordiger van zijn klasse. De globale prestaties van de nieuwe viercilinder kunnen zich zelfs meten met de cijfers voor de zes cilinder in de 900-motorreeks die totnogtoe verkrijgbaar was.

De Mercedes-Benz OM 934 is verkrijgbaar in vier vermogens- en koppelniveaus:

Max. vermogen	Max. koppel
115 kW (156 pk) bij 2.200 t/min	650 bij 1.200 - 1.600 t/min
130 kW (177 pk) bij 2.200 t/min	750 bij 1.200 - 1.600 t/min
155 kW (211 pk) bij 2.200 t/min	850 bij 1.200 - 1.600 t/min
170 kW (231 pk) bij 2.200 t/min	900 bij 1.200 - 1.600 t/min

Krachtige zescilinder met robuuste respons vanaf de lage regionen

Het vermogensgamma van de 7,7 liter grote OM 936-zescilinder-in-lijn pikt naadloos in waar de erg compacte viercilinder afhaakt. Met drie uitstekend gekozen vermogens van 175 kW (238 pk), 200 kW (272 pk) en 220 kW (299 pk) en een maximumkoppel tussen 1.000 en 1.200 Nm heeft deze motor met dubbele nokkenas een plaats in alle belangrijke vermogenscategorieën voor lichte distributieactiviteiten en in sommige gevallen zelfs voor de bijzonder veeleisende sector van de middelzware distributie.

De Mercedes-Benz OM 936 is verkrijgbaar in drie vermogens- en koppelniveaus:

Max. vermogen	Max. koppel
175 kW (238 pk) bij 2.200 t/min	1.000 bij 1.200 - 1.600 t/min
200 kW (272 pk) bij 2.200 t/min	1.100 bij 1.200 - 1.600 t/min
220 kW (299 pk) bij 2.200 t/min	1.200 bij 1.200 - 1.600 t/min

Net als zijn grotere broers uit het OM 47x-motorgamma doet de zescilinder met enkele turbo een beroep op een asymmetrische turbine. Ook gemeenschappelijk voor alle motoren is de elektronisch gestuurde aflatklep om de laaddruk te regelen. Een nauwkeurige controle van de laaddruk verbetert de motorrespons tijdens de acceleraties en wanneer men op de motor remt.

Als volwaardige Euro VI-motoren lenen beide motorgamma's zich perfect voor technisch veeleisende activiteiten dankzij een geoptimaliseerd koelcircuit dat een gekoelde uitlaatgasrecirculatie gebruikt om de hogere bedrijfstemperaturen efficiënt onder controle te houden. Omdat de waterpomp voortaan op de zijkant van de motor is gemonteerd terwijl het mechanisme voor de klepregeling en oliepomp verder naar achteren werd geplaatst, slagen beide BlueTec 6-motoren erin om de compacte buitenafmetingen van hun voorganger aan een grotere cilinderinhoud en groter koelcircuit te paren.

Ruimtebesparing

Ruimte besparen behoorde ook tot de prioriteiten toen de ingenieurs het emissiecontrolesysteem uitwerkten om te kunnen voldoen aan de Euro VI-motoren die op 1 januari 2014 van kracht worden. Dit systeem, dat volledig gescheiden is van de uitlaatgasrecirculatie in de motor, omvat een oxidatiekatalysator, een roetfilter met gesloten lus, een AdBlue-injectie en een SCR-katalysator met zogenaamde slipkatalysator die sequentieel werken. De BlueTec 6-filtersystemen, die op compacte wijze in de uitlaatbox werden geïnstalleerd, worden aangestuurd door een elektronisch systeem dat de emissieregeling beheert op basis van een hele reeks motor- en bedrijfsparameters.

De 'Aftertreatment Control Module' (ACM) is een tegenhanger van de 'Motor Converter Module' (MCM), die alle belangrijke functies van de motor regelt, van de injectie tot en met de motorrem. Die uiterst nauwkeurige motorsturing draagt in aanzienlijke mate bij tot de twee procent lagere verbruikscijfers die de BlueEfficiency Power-motoren ondanks hun Euro VI-technologieën laten optekenen in vergelijking met hun Euro V-voorgangers uit de succesvolle en beproefde 900-reeks. Alle optimaliseringsingrepen bij elkaar genomen ligt het verbruik van de nieuwe Mercedes-Benz Atego tot vijf procent lager dan bij zijn beproefde voorgangers.

De hoeveelheid AdBlue die moet worden geïnjecteerd, werd eveneens met de helft gereduceerd tot slechts 2 à 2,5 procent van de verbruikte brandstof. Dat is te danken aan de lage emissies en de intelligente uitlaatgasnabehandeling. Dat lagere verbruik heeft uiteraard ook zijn weerslag op de indrukwekkende globale economische prestaties van de nieuwe Mercedes-Benz Atego. De systematische focus op een geoptimaliseerd brandstofverbruik en aanzienlijk verbeterde prestaties, maakt de nieuwe BlueTec 6-lijnmotoren onder de Atego-cabine tot de onbetwiste referentie in de hele toepassingscategorie.

Een voorbeeld van de minutieuze integratie-inspanningen voor de motor en de uitlaatgasnabehandeling is de regeneratie van de roetfilter, met andere woorden het regelmatig wegbranden van roetdeeltjes die uit de uitlaatgassen werden gefilterd. Om dat mogelijk te maken, verhoogt de motor tijdelijk de temperatuur van de uitlaatgassen. Via de 'HC doser' wordt dan voorbij de motor een hoeveelheid brandstof geïnjecteerd. In het katalytische verbrandingsproces binnen de oxidatiekatalysator zorgt die brandstof ervoor dat er warmte wordt afgegeven. Daardoor stijgt de temperatuur van de uitlaatgassen nog verder tot het niveau dat nodig is om de gefilterde roetdeeltjes weg te branden. Dat vergt perfect op elkaar afgestemde ingrepen in de motor (nokkenasregeling met VCP plus meervoudige injectie om de uitlaatgastemperatuur te behalen) en in de uitlaatgasbehandeling (HC-dosering en vermenging met de uitlaatgassen, plus harmonisering van het oppervlak en coating van de oxidatiekatalysator in edele metalen). Het resultaat is dat de automatische regeneratie van de roetfilter in nagenoeg elke denkbare bedrijfsmodus mogelijk wordt, zelfs bij buitentemperaturen tot min 30 °C. Daardoor is er nagenoeg geen gedwongen regeneratie van de roetfilter nodig waarbij het voertuig stilstaat met draaiende motor, een onschatbaar voordeel voor voertuigen die voor stadsdistributie worden ingezet. De Atego-bestuurder kan zijn ronde simpelweg voortzetten, zonder dat hij op een of andere manier wordt gehinderd door het regeneratieproces.

Wereldpremière voor een dieselmotor: variabele uitlaatnokkenas

De variabele timing op de uitlaatnokkenas (Variable Camshaft Phaser, VCP) wordt hier als wereldpremière gebruikt op een in serie gebouwde dieselmotor. De hydraulisch gestuurde variabele nokkenastiming laat de uitlaatkleppen wanneer nodig vroeger open gaan. Zo ontsnappen er warmere uitlaatgassen in het uitlaatkanaal, wat ook de regeneratie van de roetfilter ten goede komt

tijdens het rijden of bij buitentemperaturen tot min dertig graden Celsius. De bestuurder merkt hier helemaal niets van.

Een nieuwe onderhoudsmonitor helpt werkonderbrekingen tijdens productieve dagen tot een minimum te beperken. Het berekent daartoe de noodzakelijke onderhoudsintervallen op basis van de specifieke werk- en bedrijfsomstandigheden van het voertuig. Bij langeafstandstransport kan de nieuwe Mercedes-Benz Atego tot 120.000 kilometer afleggen tussen twee onderhoudsbeurten. Dat is 20.000 kilometer meer dan zijn voorganger en een absoluut record in deze klasse. Ook op het gebied van olieverbruik toont de nieuwe Atego zich bijzonder zuinig. De verfijnde BlueTec 6-motoren vergen de helft minder smeermiddel dan hun voorgangers van de 900-reeks.

Toch scoren de Atego-motoren niet alleen met hun economische en dynamische capaciteiten. Ook hun motorrem vestigt nieuwe normen in het segment van de korteafstands distributie. Net als de grotere OM 470, OM 471 en OM 473 beschikken de nieuwe OM 934 en OM 936 uit de Atego over een dubbel gesynchroniseerde decompressierem. In de viercilinderversies levert deze retarder 145 kW aan remvermogen of optioneel zelfs 170 kW. De zescilinders met hun inhoud van 7,7 liter leveren standaard 235 kW aan retardervermogen en in de optionele premium-versie is dat zelfs 300 kW. Het maximale motorremeffect van de 93x-motorreeks overtreft dat van de 'constant-throttle' motorrem in de vorige reeks met zo'n 75 procent. Bij de lagere toerentallen zijn de voordelen van het nieuwe systeem zelfs nog groter. De motorrem van de nieuwe viercilinder presteert zelfs beter dan die van de Euro V-zescilinder terwijl de nieuwe zescilinder een retardervermogen levert dat tot voor kort was voorbehouden aan grote en zware motoren.

Het gebruik van de nieuwe motorrem heeft duidelijk een positieve impact op de schijfremmen die op alle assen worden gemonteerd, zowel qua remblokslijtage als qua warmtebeheer. In vergelijking met het vorige model steeg het motorremvermogen van de nieuwe decompressierem met ongeveer vijftig procent, terwijl ze ook de veiligheid en het rijcomfort aanzienlijk verhoogt en de slijtage minimaliseert. Voor zware toepassingen waarbij vaak een trailer wordt gesleept, biedt Mercedes-Benz als enige constructeur in het distributiesegment een retarder met permanente magneet met maar liefst 650 Nm extra slijtagevrij remkoppel. Behalve de verder verbeterde retarderprestaties biedt de retarder ten opzichte van de motorrem het voordeel dat hij het comfort verhoogt doordat men een lager motortoerental kan aanhouden.

Het uitgesproken dynamische temperament van de nieuwe hoogtechnologische motoren met hun robuuste prestaties vanaf de laagste toerentallen impliceert ook dat de langere achterasverhoudingen standaard kunnen worden toegepast, met de bijhorende positieve impact op de algemene economische efficiëntie van het voertuig. Globaal gesproken leggen de nieuwe, hypergeavanceerde motoren prestatie-eigenschappen aan de dag die totnogtoe enkel mogelijk waren voor motoren met een veel grotere cilinderinhoud. De nieuwe Mercedes-Benz Atego vestigt in dat opzicht dan ook nieuwe normen.

Nieuwe transmissies en nieuw aandrijfsysteem: automatisch goed in schakelen

- Nieuwe Mercedes PowerShift 3-automaat, met ingekorte schakeltijden en toepassingsgerichte transmissiemodi
- Standaard manuele transmissie met gerobotiseerd kabelmechanisme
- Vlak gebouwde transmissie met kruipmodus voor gebruik in gemeentervoertuigen
- EcoRoll-vrijloopmodus op alle versies met Mercedes PowerShift 3-transmissie om het brandstofverbruik te verlagen
- Nieuwe aftakpunten aan voorkant en vliegwieltkant
- Permanente of manueel inschakelbare integrale aandrijving met nieuwe transferbak

De introductie van de nieuwe Mercedes-Benz Atego gaat gepaard met de lancering van een nieuwe generatie transmissies met zes, acht of negen versnellingen.

Voor specifieke toepassingen zoals gemeentediensten of terreinactiviteiten is de Atego leverbaar met een permanente of manueel inschakelbare integrale aandrijving. De aftakpunten vooraan de motor en aan de transmissiekant maken van de Atego een multifunctionele werkkraft.

De nieuwe Mercedes-Benz Atego vestigt ook nieuwe normen op het vlak van transmissietechnologie. Mercedes-Benz is namelijk de enige constructeur die zijn allrounder voor het distributiesegment in alle vermogenscategorieën in Duitsland standaard – optioneel in België - uitrust met een gerobotiseerde manuele transmissie. Die innovatieve beslissing biedt hard werkende bestuurders in de stad veel meer dan wat extra gebruiksgemak. De steeds kwalitatieve schakelovergangen van de geautomatiseerde transmissie betekenen dat de transmissie ook in het stressvolle stadsverkeer steeds in de correcte versnelling staat. De verschillende transmissiemodi met nog kortere schakeltijden, die perfect zijn afgestemd op de eigenschappen van de nieuwe motoren, komen ook de werkingskosten rechtstreeks ten goede dankzij brandstofbesparingen en de beperkte slijtage aan de koppeling en het aandrijfsysteem.

Tot de vermogenscategorie van 175 kW (238 pk) omvat de nieuwe Mercedes PowerShift 3 G70, G71 en G90-6-automaat zes versnellingen. Het segment daarboven gebruikt een volledig nieuw ontwikkelde achttrapsversie van de Mercedes PowerShift 3-transmissie. Met twee extra versnellingen lenen de krachtigste Atego-modellen (meer dan 175 kW of 238 pk) zich perfect voor gebruik in combinatie met een trailer.

Net als de versie met zes verhoudingen biedt de nieuwe variant met acht versnellingen de keuze uit vier verschillende programma's met elk drie rijmodi. Standaard inbegrepen is de 'Economy'-modus, geconfigureerd om vroegtijdig op te schakelen en het toerental te beperken met het oog op een zo laag mogelijk verbruik, en de 'Manual'-modus. Naargelang de specifieke toepassing kan ook de 'Power'-modus worden voorzien, waarbij de nieuwe transmissie specifiek wordt afgesteld met het oog op prestaties zodat de motor tot ver in de hoge toeren kan klimmen. Ideaal voor terreintoepassingen is het alternatieve 'Offroad'-programma waarbij de versnellingen langer worden aangehouden op hellingen om onderbrekingen in de trekkracht te vermijden. Een speciaal 'Fire Service'-programma is als optie verkrijgbaar bij Mercedes-Benz en weerspiegelt de populariteit van de Atego als brandweerwagen. Wanneer hij als brandweerwagen wordt ingezet in omstandigheden waar elke seconde een verschil maakt, schakelt de G140-8-transmissie bijzonder snel om de prestaties te maximaliseren.

Dankzij de keuze uit vier verschillende transmissieprogramma's kunnen klanten zelf de ideale configuratie voor hun Mercedes-Benz Atego kiezen voor ze hem in gebruik nemen. De schakelstrategie achter de intelligente automatische transmissie kan later ook worden geherprogrammeerd door elke erkende Mercedes-vrachtwagendealer om ze aan te passen aan wijzigingen in de gebruiksomstandigheden. Alle geautomatiseerde transmissies in de nieuwe Mercedes-Benz Atego beschikken over de EcoRoll-functie die haar sporen reeds verdiende in de zwaardere klassen. Die vrijlooptfunctie, die automatisch wordt geactiveerd tijdens het vertragen, gebruikt het overtollige elan om het brandstofverbruik nog verder terug te dringen.

De nieuwe, geautomatiseerde schakelovergangen worden net als in de grotere Actros/Antos/Arocs bediend via een pook op de stuurkolom, die op een gemakkelijk toegankelijke plaats net achter het stuur is geplaatst. Diezelfde pook wordt ook gebruikt om de nieuwe decompressierem en de optionele

retarder met permanente magneet te bedienen. Een nieuwe achterasverhouding van $i=3,417$ vervolledigt de brede waaier verhoudingen die men voor de aangedreven hypoïde assen kan inschakelen.

Nieuw schakelmechanisme met kabel, handig geplaatst op de helling van het instrumentenbord

Voor klanten die echt een handgeschakelde transmissie nodig hebben, omvat het gamma twee manuele transmissies met zes respectievelijk negen versnellingen. Het schakelen gebeurt met een handig geplaatste pook op de helling van het instrumentenbord, die via een kabelsysteem is verbonden met de transmissie. Door het schakelmechanisme los te koppelen van de motor, zijn er veel minder trillingen merkbaar in de versnellingspook en daalt het geluidspeil in de cabine aangezien er geen opening meer nodig is naar het op het motor gemonteerde mechanisme. De pneumatische schakelassistent op de transmissie zorgt ervoor dat de bestuurder zelfs in veeleisende kortefstands distributie met veelvuldig schakelen slechts een minimale en ergonomisch aanvaardbare inspanning moet leveren dankzij soepele en nauwkeurig schakelovergangen.

Speciaal voor gemeentetoepassingen werd de manuele ZF 9S 1115-transmissie met negen verhoudingen ontwikkeld. De extreem korte kruipversnelling geeft de Atego uitstekende prestaties bij lage snelheden. Voor dit type van toepassing kan de nieuwe Atego Euro VI af fabriek worden besteld met een speciaal straatveegpakket, dat specifiek werd samengesteld om de Atego om te vormen tot een straatveger. Nog een optie die zich bijzonder goed leent voor dergelijke speciale toepassingen is de vijftrapsautomaat met koppelomvormer van Allison, die perfect geschikt is voor gemeentediensten zoals afvalophaling, straatveger of brandweer.

Aftakas met vermogen tot 600 Nm

Met de nieuwe Mercedes-Benz Atego kan men bijkomende uitrusting aandrijven via een nieuw ontwikkelde aftakas die aan de vliegwielzijde van de motor is gemonteerd en die zelfs bij lage toerentallen tot 600 Nm aan aandrijfkoppel levert. Voor bijzondere toepassingen zoals brandweerwagens kan men ook speciale voorzieningen zoals een tandpomp monteren op de voorkant.

Eveneens het overwegen waard om het potentieel van de Atego als

brandweerwagen of voor terreintoepassingen te benutten, is de recent toegevoegde keuze tussen een permanente en een manueel inschakelbare integrale aandrijving. Terwijl het manueel inschakelbare systeem voornamelijk geschikt is als efficiënte oplossing voor gemeentediensten, landbouwtoepassingen of nutsbedrijven, werd de permanente AWD-aandrijving van de vooras ontwikkeld voor gebruik in moeilijkeres situaties buiten de geplaveide wegen. Een nieuwe transferbak met geoptimaliseerd gewicht in een robuuste aluminium behuizing verdeelt het koppel over de aangedreven assen.

Chassis en ophanging: nog betere wegligging

- Sterk verbeterd rijgedrag en rijcomfort
- Standaard Stability Control Assist
- Licht design met hoog laadvermogen
- Frameconcept met vijftien wielbases voor uitgebreide opbouw mogelijkheden
- Oplossingen voor specifieke sectoren en volledige voertuigen af fabriek

Met zijn volledig hertekende chassis slaagt de nieuwe Mercedes-Benz Atego erin om twee schijnbaar tegengestelde doelstellingen met elkaar te verzoenen: een uitzonderlijk rijcomfort en een nauwkeurig weggedrag ongeacht de belasting. Dankzij de minutieuze ontwikkeling van het chassis, de stuurinrichting en de ophanging neemt de Atego bovendien ook op het vlak van weggedrag het voortouw in het segment van de lichte vrachtwagens.

Om het beste weggedrag in zijn klasse te kunnen bieden moet een voertuig van vooras tot achterkant tot in de puntjes worden geoptimaliseerd. De vereisten die aan de Atego worden gesteld, lopen sterker uiteen dan bijvoorbeeld bij internationaal langeafstandstransport, waar het voertuig steeds met een vaste belasting werkt. De nieuwe Atego gaat die uitdaging aan met een ophanging die de bestuurder een uitzonderlijk gevoel van dynamiek, veiligheid en comfort biedt, of het voertuig nu leeg is of tot zijn maximaal toegelaten massa is beladen.

De ingrijpende maatregelen beginnen bij een nieuw afgestelde vooras, die in combinatie met het nieuwe kogelkringloopstuur een uitzonderlijk nauwkeurig stuurgedrag verzekert. Voor de nieuwe stuurinrichting streefden de ingenieurs naar een optimale nauwkeurigheid rond de rechttuitstand in combinatie met directe feedback van de weg, zonder echter de onregelmatigheden in het wegdek door te geven aan het stuur. De zwaardere Actros en Antos hebben al uitzonderlijk hoge normen gevestigd in deze discipline, die de Atego nu probeert te evenaren.

Directe respons, zonder toegevingen op comfortvlak

De nieuw ontwikkelde vierpuntsophanging voor de cabine werd strakker

afgesteld om aan te sluiten bij de geoptimaliseerde stuurprecisie, zodat de duik-, steiger- en rolneigingen merkbaar werden gereduceerd. Ook op dit gebied creëerden de ophangingsingenieurs van Mercedes-Benz een uitzonderlijk evenwicht tussen een directe respons op het wegdek en een uitmuntend rijcomfort. De nieuwe achterasverbinding optimaliseert het weggedrag van de nieuwe Atego door middel van verbeterde onder- en overstuureigenschappen tijdens snelle rijstrookwissels.

Het 'Stability Control Assist', de tegenhanger van het ESP-systeem in personenwagens, houdt het voertuig goed onder controle, zelfs in extreme situaties. Globaal gesproken resulteren de verschillende ingrepen in erg overtuigende rijeigenschappen in termen van stuurprecisie, dynamiek en comfort en moet de Atego op deze punten niet onderdoen voor de zware vrachtwagens van Mercedes-Benz.

Hoog laadvermogen en flexibele configuratie

Een hoog laadvermogen is een van de meest waardevolle kenmerken in de wereld van de korteaafstandsdistributie. De structurele wijzigingen die het chassis van de nieuwe Mercedes-Benz Atego onderging, compenseren ongeveer het meergewicht dat inherent is aan de emissiecontroletechnologie. Voor toepassingen waarbij elke kilogram telt, kan de nieuwe Atego worden uitgerust met een lichtere kunststof brandstoftank van 80 liter in plaats van de standaard dieseltank van 120 liter. Ook veren met enkelbladig paraboolontwerp op de achteras behoren tot de mogelijkheden, net als een ultralichte zijbescherming (tot 10,5 ton) en de lichtmetalen velgen die in alle maten van 17,5 tot 19,5 duim verkrijgbaar zijn.

De uitzonderlijke voorzieningen voor opbouwkoetswerken van de vorige modellen blijven ook op de nieuwe Mercedes-Benz Atego van de partij. De nieuwe Atego kan af fabriek worden voorzien van tal van complete koetswerken, waaronder de nieuwste generatie Meiller-kipbakken maar ook versies zoals de crewcab met zes plaatsen, het basisvoertuig voor een veegmachine of het brandweerschassis met een hoger totaalgewicht (9,8 ton) zullen bijdragen tot een lange en succesvolle carrière. De in het totaal vijftien verschillende wielbases van 3.020 tot 6.260 millimeter bieden koetswerkbouwers een uitgebreide waaier aan mogelijkheden. Een trekker voor gebruik met een lichte trailer behoort eveneens tot het modelgamma van de nieuwe Atego.

Kosten, service en waardebehoud: economisch mirakel op wielen

- Onovertroffen zuinigheid, milieuvriendelijkheid en kostefficiëntie
- Uitgebreide waaier financierings-, leasing- en servicecontracten
- Sectorspecifieke FleetBoard-services
- Grotere onderhoudsintervallen en een aanzienlijk langere levensduur
- Lagere kostprijs voor herstellingen en wisselstukken dan bij concurrenten
- Laagste pech- en defectgehalte in zijn klasse
- Beter waardebehoud en hogere restwaarde dan alle concurrenten

In de distributiesector is de globale economische efficiëntie van de gebruikte vrachtwagen cruciaal om succes te boeken. De nieuwe Atego beperkt zich dan ook niet tot lage kosten in dagelijks gebruik om het succes van de onderneming te ondersteunen. Met herstel- en onderhoudskosten die tot de laagste op de markt behoren, een geavanceerd FleetBoard-fleetbeheersysteem en een voor deze klasse uitzonderlijk waardebehoud blijkt de nieuwe Mercedes-Benz Atego doorheen zijn volledige levenscyclus een veilige investering.

De nieuwe Mercedes-Benz Atego laat niemand onberoerd. Hij oogt stijlvol en geavanceerd en zijn bestuurdersplaats werd perfect ontworpen voor de sterk uiteenlopende vereisten die korteaafstandstransport met zich meebrengt. In combinatie met de nooit geziene verbruikscijfers maken deze factoren hem tot een populaire keuze voor bestuurders, zaakvoerders en aandeelhouders. En ook boekhouders zijn fan van deze nieuwe vrachtwagen in het lichte segment.

Atego-klanten leggen jaarlijks gemiddeld tussen 60.000 en 90.000 kilometer jaar af met hun voertuig. Het brandstofverbruik is dan ook, net als in de sector van het langeafstandstransport, het voornaamste criterium, nog voor de originele aankoopprijs en personeelskosten om de kostenstructuur van een voertuig op lange termijn te bepalen.

Dankzij de nieuwe BlueTec 6-motoren werd het mogelijk om het gemiddelde verbruik van de nieuwe Atego met maar liefst vijf procent te verminderen in vergelijking met zijn Euro V-voorganger, en dat ondanks de verbruiksstijging die inherent is aan de uitlaatgasnabehandeling. Het AdBlue-verbruik werd

zelfs met vijftig procent gereduceerd. De nieuwe BlueTec 6-motoren, de uiterst zuinige Mercedes PowerShift 3-automaten en in sommige gevallen de langere overbrengingsverhoudingen in combinatie met betere prestaties zijn de basispijlers die de toonaangevende positie van de nieuwe Atego in het distributiesegment ondersteunen. De duidelijke verbruiksvoordelen die daaruit voortvloeien in vergelijking met de concurrentie komen niet alleen de dagelijkse balans ten goede.

Kostefficiënte topatleet met marathonkwaliteiten

Zijn spreekwoordelijke betrouwbaarheid, met het laagste pechgehalte van alle concurrenten in de sector van de korteafstandsdistributie, inspireert vertrouwen in een voertuigconcept dat dankzij zijn lage kosten doorheen zijn levensduur een positieve langetermijnbijdrage levert aan het succes van de onderneming. Twintig procent langere onderhoudsintervallen met een maximum van 120.000 kilometer, de laagste herstel- en onderhoudskosten (3,82 cent/kilometer) en de gunstigste prijzen voor wisselstukken in deze klasse zorgen ervoor dat de nieuwe Atego een zeldzame en dus budgetvriendelijke bezoeker in de Mercedes-garages is.

De beproefde Atego spendeert de helft minder tijd in de werkplaats dan zijn concurrenten. Als het op pechstatistieken aankomt, eindigt hij met voorsprong op de eerste plaats in de betrouwbaarheidsrankings voor lichte vrachtwagens, met cijfers die twee derden lager liggen dan voor de andere vertegenwoordigers in deze toepassingsklasse.

FleetBoard EcoSupport: gecontroleerd economisch succes

Bijkomende diensten zoals 'FleetBoard EcoSupport', het gepersonaliseerde feedbacksysteem voor bestuurders, zijn speciaal ontworpen voor distributieactiviteiten en helpen beheerders de dagelijkse activiteiten zo effectief mogelijk te beheren. Het complete pakket FleetBoard-beheerservices, dat als optie verkrijgbaar is, omvat een brede waaier aan tracking- en supportservices zoals barcodescanning, gegevensuitwisseling in twee richtingen tussen magazijn en bestuurder, vrachtwagennavigatie, monitoring en workflow-analyse. Als speciaal welkomstaanbod wordt de FleetBoard-service de eerste vier maanden gratis aangeboden. Na die initiële periode kunnen klanten tegen betaling van een erg redelijke maandelijkse som blijven genieten van deze complete dienstverlening.

Conform de inspanningen die werden geleverd op het gebied van zuinigheid, lage herstelkosten en betrouwbaarheid, werden ook de kosten voor de diensten van Mercedes-Benz naar beneden toe herzien om ze op hetzelfde uitstekende efficiëntieniveau te plaatsen als de Atego zelf. Zo ging de prijs van het complete onderhoudscontract 'CharterWay Service' met vijf procent omlaag. Tegelijk werd de geldigheidsperiode van het aantrekkelijke 'all-in' service- en onderhoudscontract automatisch verlengd van 80 tot 96 maanden.

En ook wanneer het na een lange en succesvolle carrière tijd wordt om afscheid te nemen van uw nieuwe Atego, zien de vooruitzichten er goed uit: het is namelijk geen geheim dat de Atego op de tweedehandsmarkt erg goed scoort in termen van herverkoopwaarde.

Een belangrijk hoofdstuk in de vrachtwagengeschiedenis: van de LP 608 tot de nieuwe Atego

- LP 608: 1965, aan de voet van een nieuw tijdperk
- LK en MK: opmerkelijke diversiteit
- Atego: gamma geherstructureerd voor de distributiesector

Ze was misschien klein maar daarom niet minder belangrijk: de lancering van de lichte vrachtwagen LP 608 in Brussel vormde in 1965 in verscheidene opzichten het begin van een heel nieuw hoofdstuk in de vrachtwagenproductie bij Daimler-Benz. Het voertuig paste perfect in de toenmalige strategie van de constructeur, die zich bij de personenwagens begon toe te leggen op de luxeklasse terwijl hij zich bij de bedrijfsvoertuigen opwierp als een allround massaconstructeur die voor alle categorieën een oplossing bood.

De nieuwe vrachtwagenfabriek van Wörth speelde van bij het begin een cruciale rol in die strategie. De preproductie van de LP 608 was er net van start gegaan en in de zomer van 1965 liepen de eerste in serie gebouwde voertuigen voor klanten van de band.

Belangrijke stap op de weg naar een allesomvattend gamma

Met de LP 608 was Mercedes-Benz voor het eerst aanwezig in het segment van de lichte vrachtwagens, met een wendbaar voertuig dat speciaal voor deze sector was ontwikkeld. Het was een belangrijke stap op de weg naar een compleet gamma moderne vrachtwagens met cabine boven de motor. De 'P' in de modelnaam stond trouwens voor 'Pullman cab', een term die het Mercedes-gamma sinds de jaren vijftig gebruikte om deze modellen te onderscheiden van de klassieke versies met cabine achter de motor, die eveneens verkrijgbaar bleven.

Het leek alsof de klanten op de LP 608 zaten te wachten: in geen tijd veroverde hij een marktaandeel van 45 procent in het segment van de voertuigen tot 6,5 ton, die men met een normaal rijbewijs voor personenwagens mocht besturen. Met zijn geblokte look en grote ruitoppervlakken had de cabine boven de motor van de LP 608 wat weg van de zware vrachtwagens met kubusvormige cabine die Mercedes-Benz in 1963 op de markt had gebracht.

In tegenstelling tot die zwaardere modellen hadden de eerste versies van de LP 608 echter koplampen in het radiatorrooster, terwijl de deur zich voor de vooras bevond, die op haar beurt ver naar voren geschoven werd. Een kleine trede volstond om de bestuurder genoeg hoogte te geven om toegang te krijgen tot de korteafstandscabine, die in die tijd nog niet kon worden gekanteld.

Die bijzonder lage en handige instap (cruciaal voor korteafstandsvervoer) bleef doorheen de geschiedenis van de lichte en middelzware vrachtwagens van Mercedes-Benz terugkomen, zelfs bij de nieuwe Atego die we vandaag voorstellen.

OM 314 hielp het gewicht te beperken.

De ideale aanvulling op de slanke look van de LP 608 was de nieuwe OM 314-motor, waarvan de voornaamste onderdelen werden overgenomen van de legendarische en bijzonder lichte OM 312-zescilinder uit de naoorlogse periode. De OM 314 was echter een van de eerste rechtstreeks ingespoten dieselmotoren van Mercedes-Benz en telde slechts vier in plaats van zes cilinders.

Oorspronkelijk leverde de viercilindermotor een vermogen van 59 kW (80 pk) maar dat steeg tot 63 kW (85 pk) in 1969. De eerste vrachtwagen van 7,5 ton, de LP 808, vervoegde het gamma in 1967. Met 4,5 ton aan laadvermogen kon dit voertuig een ton meer aan dan de kleinste telg uit het gamma.

Bruto totaalgewicht stijgt tot elf ton

In 1970 kreeg de lichte LP-reeks het gezelschap van nog twee andere, krachtigere modellen, de LP 811 en LP 913. Hoewel deze modellen de 5,7 liter grote OM 352-zescilinder (81 en 96 kW/110 en 130 pk) uit de middelzware vrachtwagens gebruikten, deden ze nog steeds een beroep op de laag gemonteerde cabine van de lichte LP-reeks. In de loop der jaren werden de lichte LP-modellen uitgebreid met brutogewichten tot elf ton en een sleepgewicht tot 21,6 ton.

Het gamma lichte LP-modellen met hun compacte, kubusvormige cabine onderging in zijn bijna twintigjarige carrière twee facelifts: in 1977 kreeg de voorkant een vlakker design waarbij de koplampen verhuisden van het radiatorrooster naar de bumpers. De LP 608 werd dan de opgewaardeerde

LP 708 met 63 in plaats van 59 kW (85 in plaats van 80 pk) en met ongeveer een halve ton extra laadvermogen. In 1979 werden alle toegangspunten voor het onderhoud aan de lichte LP-modellen naar de buitenkant van het voertuig verplaatst als compensatie voor het feit dat de cabine niet kantelbaar was.

Parallele producten van middelzware modellen in Mannheim

Naast de lichte LP-modellen bleef de fabriek van Mannheim ook middelzware vrachtwagens bouwen, zowel met de klassieke lay-out met cabine achter de motor als met cabine boven de motor. Vanaf 1965 verving een nieuwe, eigentijdse middelzware cabine de oude, afgeronde cabine om de kloof tussen de grote kleine kubusvormige LP-cabines te dichten.

Overlappende clusters

De lichte en middelzware vrachtwagens van Mercedes-Benz hadden zo in een relatief korte tijdspanne een dichte dekking van de markt, vooral omdat ook de bestelwagens met korte neus (het latere T2-gamma) evolueerden naar een maximaal toegelaten massa van zes ton en later zelfs 7,5 ton. En dat was nog niet alles: toen de middelzware Mannheim-modellen hun plaats afstonden aan de 'New Generation'-modellen die vanaf 1975 in Wörth van de band liepen, werd die marktaanwezigheid nog sterker.

Het vier modellen tellende gamma achter de moduleerbare basisstructuur van de 'New Generation' van Mercedes-Benz omvatte vanaf 1975 vrachtwagens met een MTM van 10, 12, 14 en 16 ton, die vanaf dat ogenblik ook een kantelbare cabine kregen. Samen met de zescilinders-in-lijn van de 300-reeks omvatte het gamma van toen af ook de V-motoren van de nieuwe 400-reeks.

1984: de komst van de lichte klasse

In het midden van de jaren tachtig moesten deze middelzware 'New Generation'-vrachtwagens opboksen tegen sterke concurrentie van een rivaal uit de eigen groep, de LN2-reeks, die in 1984 in Rome werd gelanceerd en die ook door het leven ging als LK, naar de Duitse afkorting voor 'lichte klasse'. Met een gewicht tussen 6,5 en 11 ton waren deze voertuigen niet alleen waardige erfgenamen van de lichte LP-modellen maar klommen ze ook al snel op naar de zwaardere segmenten met modellen met een MTM tot 15 ton.

De komst van de LK-modellen in 1984 betekende een enorme sprong voorwaarts op het gebied van technologie: de kantelbare cabines waren van toen af verkrijgbaar met een MTM vanaf 6,5 ton en ook laagprofielbanden behoorden voor het eerst tot de mogelijkheden. De pick-upmodellen konden vooraan worden besteld met een luchtvering voor de achteras. De nieuwe lichte modellen waren ook standaard uitgerust met een stuurbevestiging en een remsysteem met perslucht in een dubbel circuit. Net als bij de oorspronkelijke LP-modellen bestond het motorgamma initieel uit de vier- en zescilinders van de 300-reeks maar werd het later aangevuld met motoren tot 176 kW (240 pk).

Primeur voor lange cabines in het lichte segment

Enkele kenmerkende eigenschappen van deze cabines waren de lijn van de zijruiten die naar voren toe afliep en natuurlijk de lage instap voor de vooras van de cabine. Een absolute primeur voor het lichte segment was de mogelijkheid om alle modellen als optie uit te rusten met een lange cabine met slaapbank. De licht afgeronde voorkant en het brede radiatorrooster, een klassiek stijlelement van Mercedes-vrachtwagens, maakten hem onmiddellijk herkenbaar als een lid van de 'New Generation'-familie.

De LK onderging twee facelifts om te zorgen dat hij tot de absolute top bleef behoren, en niet alleen vanuit technisch oogpunt: bij de overgang naar de Euro II-normen in 1994 introduceerde Mercedes-Benz een vijf centimeter langere cabine met een handiger geplaatst stuurwiel. Vanaf 1996 kregen de lichte modellen dan een imposanter radiatorrooster met bredere vinnen.

Wisseling van de wacht in het motorgamma

Bovendien werd het hele motorgamma in 1996 herwerkt. In de categorie tot 125 kW (170 pk) vervingen de ingenieurs het hele OM 364 LA-gamma en sommige OM 366 LA-versies door de viercilinder uit de nieuwe 900-reeks met vermogens van 90, 100 en 136 kW (122, 136 en 170 pk).

Het zou echter nog tot de lancering van de nieuwe Atego 1998 duren voor de 900-reeks de norm werd in het gamma lichte en middelzware vrachtwagens van Mercedes-Benz. Op veertien jaar tijd hadden ruim 300.000 LK-modellen de fabriek in Wörth verlaten tegen de tijd dat de Atego op de markt kwam en het lichte en middelzware segment volledig op zijn kop zette. Hij onderscheidde zich door een vooraan gebogen frame waardoor de cabine nog lager kon worden geplaatst en de instap vlotter verliep dan ooit tevoren.

Atego introduceert nieuwe structuur voor lichte en middelzware vrachtwagens

Van bij het begin was de Atego verkrijgbaar met vier cabines, gaande van de korte cabine voor lokaal distributietransport tot de lange cabine met verhoogd dak als ideale oplossing voor langeafstandstransport. Het design was zacht en kubusvormig terwijl het laag geplaatste radiatorrooster was getooid met een driepuntster die zich uitstrekte tot over het onderhoudspaneel. Het interieur werd nog aantrekkelijker door het vierspakige stuur met comfortgreep, de nieuw ontwikkelde versnellingspook op de motorsteun en diverse opbergvakken.

De OM 904 LA voor de Atego kreeg vanaf dan het gezelschap van een zescilinder, de OM 906 LA, die debuteerde in diverse vermogensversies van 170 kW (231 pk) tot 205 kW (279 pk). De driekleppentechnologie en individuele pompen die beide motoren kenmerken, maakten ze bij uitstek geschikt om te voldoen aan de Euro III-emissienormen die bij het begin van het nieuwe millennium van kracht werden.

De maximaal toegelaten massa dekte nog steeds het volledige spectrum van 6,5 tot 15 ton en ook het eindeloze aantal keuzemogelijkheden was indrukwekkend: van bij de lancering was er keuze uit 25 verschillende basismodellen en een totaal van 240 versies. Het gamma ging van klassieke modellen voor korteafstands distributie en gemeentediensten tot en met trekkers en bouwvoertuigen met zijdelingse kipbakken.

Alle middelzware vrachtwagens met een brutogewicht van meer dan vijftien ton of meer dan twee assen, werd vanaf dat ogenblik beschouwd als een zware Atego (1998-2004) of Axor (2001). Dat de lange Atego-cabine al het nodige had voor gebruik over lange afstand kwam in Europa niet echt tot uiting in het Axor-gamma: in Brazilië bijvoorbeeld wel want daar zijn tot op de dag van vandaag bijna alle Mercedes-vrachtwagens voor langeafstandsvervoer uitgerust met Atego-cabines.

Tweede Atego-generatie geeft blijk van affiniteit met de Actros

De tweede generatie van de Atego debuteerde op de IAA voor bedrijfsvoertuigen in 2004. Zijn design en tal van nieuwe technische voorzieningen lieten geen twijfel bestaan over de verwantschap met het zware

topmodel Actros. Het ergonomische interieurdesign, met een cockpit die rond de bestuurder is opgebouwd, leek heel sterk op die van de alom geprezen Actros 2.

Dat concept, dat bekend werd als de 'Global Cockpit' zou wereldwijd worden gebruikt, ook in de vrachtwagens die Mercedes-Benz in Brazilië bouwde. Nog een première voor het segment van de korteafstands distributie waren de zestrapsautomaat en de vertrekhulp voor hellingen (hill holder), die in het Telligent-remsysteem werd geïntegreerd.

De meest succesvolle hybridevrachtwagen in Europa

Op de IAA 2008 toonde Mercedes-Benz de Atego als ongeëvenaarde pionier in het segment van de korteafstands distributie. Op de stand stonden echter niet alleen de BlueTec Euro IV- en Euro V-motoren met SCR-katalysator maar ook een hybrideversie met een brutogewicht van 12 ton. Sinds deze versie in 2010 op de markt kwam, werden er al meer dan honderd exemplaren van verkocht.

In 2010 werd de derde Atego-generatie gelanceerd. Hij onderscheidde zich niet alleen door een design met een nog opvallender radiatorrooster, waardoor hij dichter aanleunde bij de derde Actros-generatie, maar ook door een verder opgewaardeerd interieur met multifunctioneel stuurwiel en hertekend instrumentenbord. Bovendien zijn de materialen van de interieurafwerking van een betere kwaliteit en werd het opbergconcept nog verder geoptimaliseerd.

Het trio is nu compleet: de nieuwe Atego

De nieuwe Atego behoudt hetzelfde gebogen frame vooraan en dus de compromisloos functionele configuratie op het gebied van toegang tot de cabine en biedt dezelfde troeven als zijn voorganger. Tegelijk past hij perfect in de structuur van het SFTP-programma (Strategic Future Truck Program) van Daimler Trucks. De gemeenschappelijke eigenschappen tussen de producten gaan van de nieuwe motoren tot de bekledingen, de materialen, de schakelaars en de instrumenten in het interieur en zelfs de koetswerkstijl.

Algemeen gesproken deelt de nieuwe Atego een heel aantal designelementen met zijn grotere broers. Of het nu gaat om het voorpaneel met de opvallende Mercedes-ster, het pijlvormige en schijnbaar vrij zwevende radiatorrooster, de toegang tot de cabine, de hoekpanelen of het opvallende honingraatmotief

achter het radiatorrooster: het zijn stuk voor stuk typische eigenschappen die de nieuwe Atego duidelijk doen aanleunen bij de Actros en de bouwvoertuigen van het Arocs-gamma en die hem onmiddellijk herkenbaar maken als het derde lid van de SFTP-familie.

Pag. 34