



Une longueur d'avance en ramassage-distribution

Information de presse

Le nouveau Mercedes-Benz Atego Euro VI

13 Mars 2013

Sommaire

Page

Version courte :

Nouveau Mercedes-Benz Atego : la nouvelle référence dans le segment des camions de ramassage-distribution de moyen tonnage

2

Version longue :

Le nouveau Mercedes-Benz Atego :

la référence dans une catégorie de véhicules aux multiples exigences

6

La nouvelle cabine :

un design Mercedes-Benz moderne et une grande richesse d'équipement

7

Les nouvelles motorisations :

BlueEfficiency Power technologie Euro VI au service de la polyvalence

11

Nouvelles boîtes de vitesses et chaîne cinématique

18

Châssis et train de roulement :

gain de confort et stabilité directionnelle

22

Coûts, service et valeur résiduelle :

une véritable prouesse en termes de rentabilité

24

Du LP 608 au nouvel Atego :

un chapitre majeur de l'épopée du camion

27

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre internationale de véhicules Mercedes-Benz. Des différences peuvent intervenir selon les pays.

Nouveau Mercedes-Benz Atego : la nouvelle référence dans le segment des camions de ramassage-distribution de moyen tonnage

- Sept motorisations Euro VI de quatre et six cylindres comprises entre 115 kW (156 ch) et 220 kW (299 ch) offrant une rentabilité encore améliorée
- Nouvelle cabine confort dotée d'un poste de travail parfaitement ergonomique et proposée en quatre versions
- Assistant de contrôle de stabilité et feux de jour de série
- Nouvelle boîte automatique à huit rapports Mercedes PowerShift 3 pour les motorisations comprises entre 175 kW (238 ch) et 220 kW (299 ch)
- Nouveau frein moteur et ralentisseur à aimant permanent sans usure (en option)
- Nouveau train de roulement pour une sécurité de conduite maximale associée à un confort élevé
- Consolidation de la position de référence de l'Atego dans le segment des 6,5 t à 16 t de P.T.A.C.

Le nouveau Mercedes-Benz Atego Euro VI, quatrième et dernier membre de la famille entièrement renouvelée des camions Mercedes-Benz, poursuit brillamment sa carrière de bestseller dans le segment des camions de ramassage-distribution échelonnés entre 6,5 t et 16 t de P.T.A.C.

La nouvelle version du Mercedes-Benz Atego, leader du marché européen, réaffirme sa position de référence en termes de qualité, de fiabilité, de coûts d'entretien et de réparation et de longévité dans le segment des camions de faible et medium tonnage. L'Atego peut désormais consolider cette position de leader grâce à de nombreuses innovations au niveau de la chaîne cinématique, du châssis et de la cabine.

Des moteurs high-tech offrant une rentabilité encore améliorée

La nouvelle chaîne cinématique de l'Atego repose notamment sur deux moteurs Euro VI de conception entièrement nouvelle, qui se distinguent par des caractéristiques ultramodernes et une conception de pointe dans le secteur

de la fabrication des moteurs. Les sept nouvelles variantes de moteur Euro VI, qui peuvent être combinées avec une large palette de boîtes de vitesses mécaniques ou automatisées (disponibles pour toutes les catégories de puissance), garantissent une adaptation exacte aux profils d'exigence des diverses missions de ramassage-distribution.

Dans ses variantes de faible tonnage, le nouvel Atego est animé par les moteurs quatre cylindres BlueEfficiency Power OM 934 de 5,1 l de cylindrée. De conception nouvelle, ils sont proposés au choix dans quatre catégories de puissance. Dotés de deux arbres à cames en tête à calage variable de l'échappement, ces moteurs ultramodernes à quatre soupapes par cylindre couvrent parfaitement la plage de puissance comprise entre 115 kW (156 ch) et 170 kW (231 ch) qui caractérise le secteur du ramassage-distribution. Le nouveau Mercedes-Benz Atego peut être également animé par le moteur six cylindres Common Rail OM 936, également de conception nouvelle, qui affiche une cylindrée de 7,7 litres et se décline en trois catégories de puissance allant de 175 kW (238 ch) à 220 kW (299 ch).

Les moteurs Euro VI, qui se caractérisent par d'excellentes reprises et une grande spontanéité dès les bas régimes, affichent à la fois une consommation de carburant considérablement réduite, des intervalles de maintenance nettement prolongés et des émissions de particules et de NOx réduites de plus de 90 % par rapport aux précédents modèles Euro V. Ils respectent la prochaine norme antipollution grâce à un système de recyclage des gaz d'échappement refroidi et un module d'échappement compact peu encombrant, qui intègre un système SCR et un filtre à particules fermé. La mise en œuvre de la technologie de dépollution moderne BlueTec 6 a en outre permis de réduire la consommation d'AdBlue de 50 % par rapport aux anciennes versions Euro V.

ESP de série et boîtes automatisées

La transmission de la force motrice des nouveaux moteurs est assurée par des boîtes automatisées Mercedes PowerShift 3 à six ou huit rapports – une option en Belgique. Grâce à la nouvelle boîte Mercedes PowerShift 3 à huit rapports, le passage des rapports est automatisé, y compris en liaison avec la motorisation haut de gamme. Des boîtes mécaniques à six ou neuf rapports, avec assistance au passage des rapports, font partis de la dotation de série. Le levier de commande des boîtes mécaniques est désormais placé directement sur la planche de bord, pour une utilisation plus ergonomique.

La chaîne cinématique du nouvel Atego inclut de série un assistant de contrôle de stabilité, connu sous le nom d'ESP dans le segment des voitures particulières. Un nouveau frein moteur à décompression hautes performances à deux niveaux, proposé en option avec une puissance maximale de 300 kW sur le moteur six cylindres, est associé aux puissants freins à disque à régulation électronique à tous les essieux, pour un maximum de sécurité sur la route. En exclusivité dans le segment du nouvel Atego, Mercedes-Benz propose également, départ usine, le ralentisseur à aimant permanent sans usure de 650 Nm de couple de freinage, qui vient assister énergiquement le système de freinage principal.

Un membre à part entière de la nouvelle génération de camions, également d'un point de vue esthétique

Le nouvel Atego vient compléter la nouvelle génération Mercedes-Benz dans le segment des camions de ramassage-distribution de moyen tonnage entre 6,5 t et 16 t de P.T.A.C. Son apparence extérieure s'harmonise parfaitement avec celle des nouvelles gammes Actros, Antos et Arocs. L'avant de l'Atego se caractérise par un pare-chocs redessiné avec feux de jour intégrés (à LED en option), qui souligne immédiatement son appartenance à la famille moderne des camions Mercedes-Benz.

Dans la cabine de l'Atego, le chauffeur appréciera le nouveau poste de conduite, dont le design et la fonctionnalité ont été conçus sur le modèle de l'Actros, de l'Antos et de l'Arocs. Le nouvel Atego se distingue notamment par un combiné d'instruments central aux grands affichages clairs, un volant multifonctions de série, également disponible en version cuir en option, des sièges de conception nouvelle avec appuie-tête et accoudoirs intégrés (en liaison avec Mercedes PowerShift 3) et un lit avec matelas en mousse monobloc à sept zones. Afin de simplifier les missions de ramassage-distribution toujours plus complexes, le nouvel Atego intègre des appareils multimédias ainsi qu'une nouvelle architecture électrique/électronique qui contribue encore à la fonctionnalité.

Des variantes multiples pour répondre aux besoins les plus variés

Grâce aux nombreuses optimisations du châssis, du guidage de pont arrière, de la suspension de cabine et de la nouvelle direction, le nouvel Atego pose des jalons en termes de dynamisme, de sécurité et de confort. Les 42 modèles Atego, qui se distinguent par un grand nombre de versions d'empattement,

trois longueurs de cabine et des variantes à transmission intégrale, répondent à toutes les attentes et exigences des clients du secteur du ramassage-distribution. En termes de rentabilité, et malgré sa technologie Euro VI, le nouvel Atego conforte également sa position actuelle de leader et reste le modèle de référence de sa catégorie. Grâce à des coûts de maintenance et de réparation nettement réduits, à la plus faible durée de séjour en atelier du segment, à des intervalles de maintenance allant jusqu'à 120 000 km et à des valeurs résiduelles plus élevées, la nouvelle star du ramassage-distribution contribue, tout au long de son cycle de vie, au maintien d'un bilan positif.

Le nouveau Mercedes-Benz Atego : la référence dans une catégorie de véhicules aux multiples exigences

- **Une rentabilité globale exceptionnelle**

Le Mercedes-Benz Atego poursuit avec brio sa carrière fulgurante de leader européen du segment des camions de moyen tonnage. Les valeurs de consommation record des tout nouveaux moteurs en ligne BlueEfficiency Power qui déploient une puissance comprise entre 115 kW (156 ch) et 220 kW (299 ch), les nouvelles boîtes de vitesses automatisées Mercedes PowerShift 3 disponibles pour toutes les catégories de puissance et le concept entièrement revisité et optimisé du nouvel Atego en font la référence dans le segment des camions de ramassage-distribution de faible tonnage.

La nouvelle cabine a été réaménagée afin de mieux répondre aux besoins du ramassage-distribution et n'a rien à envier aux camions Mercedes-Benz de la gamme lourde en termes de design, de valorisation et d'équipements. La conception résolument légère du Mercedes-Benz Atego, la technologie moderne de ses motorisations et la configuration spécifique de sa chaîne cinématique lui permettent d'afficher des valeurs de consommation, de performance et de rentabilité exemplaires.

Grâce au nouvel indicateur dynamique de maintenance qui permet de prolonger les intervalles de maintenance jusqu'à 120 000 km, aux offres de maintenance très intéressantes et à la fiabilité légendaire des camions Mercedes-Benz, la nouvelle star du segment des camions de faible tonnage contribue de manière décisive à la rentabilité globale dans le secteur exigeant de la distribution.

La nouvelle cabine : un design Mercedes-Benz moderne et une grande richesse d'équipement

- Un véhicule au design clairement reconnaissable
- Préservation et amélioration de la condition physique du chauffeur
- Un poste de travail moderne et ergonomique, équipé d'instruments et de commandes haut de gamme
- Nouveau lit avec matelas monobloc 3-zones en mousse
- Nombreuses options de personnalisation et interfaces en prééquipement

Le Mercedes-Benz Atego est un membre à part entière de la toute dernière génération de camions Mercedes-Benz. D'aspect extérieur fidèle au style des camions des gammes lourdes, le nouvel Atego propose un aménagement de cabine pratique, ergonomique et de qualité inégalée. Une large palette d'options permet en outre de le personnaliser selon les souhaits des clients.

De l'extérieur, le nouveau Mercedes-Benz Atego signale clairement son intention de définir le nouveau standard international dans le segment des camions de ramassage-distribution de faible et medium tonnage. Son appartenance à la famille Mercedes-Benz se voit au premier regard : l'avant moderne et l'aérodynamique optimisée de la cabine du nouvel Atego rappellent clairement l'apparence de ses homologues de la gamme lourde, les Mercedes-Benz Actros, Antos et Arocs, sans renoncer pour autant au caractère spécifique de l'ancien bestseller.

La calandre, dominée par trois lamelles transversales dynamiques formant une pointe vers le bas, est couronnée en son centre par une étoile Mercedes grand format de 280 mm de diamètre.

La jupe avant, entièrement nouvelle, arbore un design dynamique englobant les nouveaux projecteurs avant, qui intègrent les clignotants et les feux de jour de série (à LED en option). Des déflecteurs latéraux, spécialement conçus pour les besoins de l'activité de ramassage-distribution, viennent compléter les optimisations aérodynamiques du nouvel Atego tout en limitant durablement l'encrassement des vitres latérales en cas de mauvais temps.

Une cabine parfaitement adaptée aux besoins quotidiens du secteur de la distribution

Page 8

Malgré tous les raffinements consacrés au nouveau design de la cabine de l'Atego, l'aspect pratique n'est absolument pas en reste. Ainsi, à l'avant, un marchepied particulièrement large permet de nettoyer le pare-brise dans une position stable. Les larges marchepieds latéraux, qui s'étendent dans le prolongement direct de la jupe avant, viennent également confirmer les atouts pratiques du nouvel Atego. Agencés comme un escalier, ils offrent ainsi un accès des plus aisés à la cabine.

Le nouveau Mercedes-Benz Atego marque également des points en termes d'accessibilité de la cabine : sur plusieurs variantes de ce bestseller européen, proposé avec un P.T.A.C. compris entre 6,5 t et 16 t, un seul marchepied suffit pour accéder à la nouvelle cabine – un avantage incontestable en termes d'ergonomie lorsque l'on considère qu'en ville, le chauffeur peut monter et descendre jusqu'à cent fois de son véhicule au cours d'une journée de travail. Par ailleurs, les nouvelles portes présentant un angle d'ouverture de 90° assurent au conducteur et au passager une grande liberté de mouvement et un confort élevé lors de la montée ou de la descente du véhicule.

A l'intérieur, le chauffeur de l'Atego découvre un concept de cabine entièrement nouveau dans le secteur du ramassage-distribution. Accès rapide et aisé du côté conducteur au côté passager sur les modèles à boîte automatique, poste de conduite affichant une grande ergonomie et aménagement intérieur résolument pratique – grâce à la parfaite conciliation de ces qualités, Mercedes-Benz propose de nouvelles solutions dans une catégorie habituellement caractérisée par un design exclusivement orienté vers l'aspect utilitaire.

Tous les nouveaux Mercedes-Benz Atego proposés sur le marché allemand sont équipés de série des boîtes de vitesses automatisées Mercedes PowerShift 3, commandées par un levier idéalement positionné. Quant aux clients qui leur préféreront une boîte mécanique en option, ils bénéficieront malgré tout d'un poste de travail optimisé en termes d'ergonomie : sur le nouvel Atego, la nouvelle commande de boîte par câble avec assistance au passage des rapports est en effet placée sur la planche de bord, près du volant, dans un manchon en cuir haut de gamme. Le nouveau concept de commande de boîte prend ainsi en compte la taille des chauffeurs, pour une fonctionnalité optimale.

Les sièges conducteur de conception nouvelle avec appuie-tête intégrés, accoudoirs rabattables et plage de réglage importante, garantissent aux chauffeurs un confort d'assise optimal, quelle que soit leur stature.

Un intérieur haut de gamme, dans l'esprit de l'Actros et de l'Antos

Conçu dans un design foncé, le poste de conduite d'allure haut de gamme reprend de nombreux éléments stylistiques des gammes lourdes.

La planche de bord noire avec visuel central aux affichages bien lisibles, les instruments analogiques rétroéclairés en blanc, le levier de commande ainsi que les commutateurs et touches optimisés en termes d'ergonomie suivent fidèlement l'actuel design Mercedes-Benz. Le nouveau concept d'aménagement intérieur « Trim & Color » apporte une touche esthétique dans l'habitacle avec des modules de commande et un autoradio rétroéclairés en jaune, un tachygraphe orné d'inserts chromés et des poignées de porte façon chrome.

Proposé de série sur toutes les variantes, le nouveau volant multifonctions peut être revêtu en option de cuir offrant une bonne préhension. Un ordinateur de bord, également installé de série sur toutes les versions du nouveau Mercedes-Benz Atego, permet de contrôler le véhicule en tout confort depuis le poste de conduite. Le nouvel autoradio avec lecteur CD, interface Bluetooth (pas sur TCC Low, uniquement sur TCC Mid) et prise USB, peut être combiné à un prééquipement permettant l'utilisation d'appareils multimédias et de smartphones avec restitution sonore via les haut-parleurs du véhicule.

Une prise 12 V et une prise de raccordement au réseau de haut-parleurs directement placées dans la planche de bord permettent de brancher des systèmes de navigation et/ou lecteurs MP3. L'extinction temporisée des feux (fonction Follow-Me-Home), les feux de stop adaptatifs et le clignotement par impulsion appartiennent aux nouvelles fonctionnalités confort proposées par l'unité centrale électronique du nouvel Atego. Le raccordement au système de gestion du transport FleetBoard est également possible via des interfaces adaptées disponibles en prééquipement.

Les quatre variantes de cabine disponibles en trois longueurs offrent de multiples possibilités d'adaptation du nouvel Atego en fonction de son affectation. Il s'agit de la cabine courte ClassicSpace en version normale et rallongée, de la cabine longue ClassicSpace et de la cabine longue BigSpace. Les quatre versions sont proposées dans la largeur hors tout de 2,30 mètres, la mieux adaptée aux conditions de circulation souvent délicates que rencontre l'Atego dans ses missions de ramassage-distribution. Pour les affectations spéciales telles que la lutte contre les incendies, les services communaux ou les services d'autoroute, l'Atego peut être également livré en option avec une cabine double à six places.

Cependant, tous les Atego ne se contentent pas d'effectuer des tournées d'une journée en centre-ville. Environ un tiers des trajets réalisés dans ce segment se déroulent sur autoroute, pour des missions qui peuvent parfois durer plusieurs jours. Afin d'offrir au conducteur des nuits confortables à bord de son véhicule, un nouveau lit a été développé pour le nouvel Atego. Il s'agit d'une couchette monobloc avec matelas en mousse à sept zones, qui garantit un confort optimal même en-dehors de chez soi. Le lit supérieur disponible en option se positionne de manière optimale grâce à un système d'inclinaison simple d'utilisation et à un niveau intégré.

L'équipement haut de gamme du nouvel Atego n'est pas uniquement destiné à maintenir la valeur de revente du véhicule. Il contribue également à valoriser la profession de chauffeur de camions de ramassage-distribution de faible tonnage.

Les diverses mesures de confort et d'ergonomie prises sur le nouvel Atego, par exemple au niveau de la climatisation, de la réduction des bruits, des sièges et du lit, permettent de prévenir une fatigue prématurée du chauffeur lors de son service et de préserver sa condition physique.

Les nouvelles motorisations : BlueEfficiency Power technologie au service de la polyvalence

- **Version Euro VI : jusqu'à 5 % d'économie de carburant pour un potentiel de performances sensiblement accru**
- **Un programme complet et dédié de motorisations compactes à 4 et 6 cylindres**
- **Des performances souveraines combinées à de fortes reprises**
- **Une durée de vie prolongée de 20 % grâce à une conception high-tech robuste**
- **Technologie de dépollution BlueTec 6 innovante avec consommation d'AdBlue optimisée et régénération automatique du filtre**
- **Puissance du frein moteur améliorée de 50 %**
- **Intervalles de maintenance allongés jusqu'à 120 000 km maximum (en transport long-courrier)**

Les nouveaux modèles Mercedes-Benz Atego sont animés par deux moteurs BlueEfficiency Power à quatre et six cylindres de conception entièrement nouvelle, qui développent une puissance comprise entre 115 kW (156 ch) et 220 kW (299 ch). Ces organes ultramodernes combinent une faible consommation de carburant et une dépollution maximale des gaz d'échappement. Ils convainquent non seulement par une puissance et un couple élevés mais également par une spontanéité nettement accrue sur toute la gamme de rapports.

Les deux moteurs de base, l'OM 934 quatre cylindres de 5,1 litres de cylindrée et l'OM 936 six cylindres de 7,7 litres de cylindrée, présentent une conception entièrement nouvelle. Les avantages de la nouvelle série BlueEfficiency Power par rapport aux moteurs déjà existants développés pour répondre à la prochaine norme Euro VI sont évidents : ils se traduisent à la fois par une conception radicalement orientée sur le respect des normes antipollution et par une recherche de performances maximales en termes de souplesse, de puissance, de rentabilité et de longévité.

Le plus petit des deux moteurs, l'OM 934, sera inauguré sur le nouvel Atego tandis que l'OM 936 est déjà en service sur l'Actros, l'Antos et l'Arocs.

Des moteurs BlueEfficiency Power sur une conception modulaire ultramoderne

D'emblée, les nouveaux moteurs en ligne méritent de recevoir les meilleures notes de leur catégorie. Ils conservent cette position de leader incontesté grâce au recours à une technologie de pointe, jusqu'à présent mise en œuvre sous cette forme uniquement dans la catégorie des camions de la gamme lourde. Le moteur quatre cylindres OM 934, considérablement allégé comme en atteste son poids à sec de moins de 500 kg, repose en effet, comme son homologue de plus grosse cylindrée, le moteur OM 936, sur une conception modulaire mettant en œuvre de nombreuses pièces identiques.

Les caractéristiques conceptuelles de ces moteurs, telles que les arbres à cames assemblés selon un procédé thermique (shrinking), les bielles forgées et vissées et le vilebrequin étudié pour une rigidité maximale, renvoient au patrimoine génétique des grandes séries de moteurs, signalant clairement que ces organes sont conçus pour un cycle de vie long, riche et efficient.

Avec deux arbres à cames en tête, quatre soupapes par cylindre et deux fois deux canaux parallèles à l'admission et à l'échappement dans la culasse à flux transversal, la nouvelle génération de moteurs témoigne d'une conception ultramoderne. Les puissances et les caractéristiques des nouveaux organes ont été parfaitement adaptées au milieu urbain et interurbain dans lequel ils sont appelés à évoluer. Grâce à des pressions d'allumage élevées de plus de 200 bars combinées à une injection Common Rail moderne de 2 400 bars, les deux moteurs en ligne Euro VI affichent des valeurs de consommation nettement optimisées, qui se traduisent par des économies de 2 % par rapport à la génération précédente. En outre, les temps d'injection variables autorisent des démarrages à froid immédiats, même par des températures extérieures polaires.

La mise en œuvre systématique d'une technologie de pointe révolutionnaire permet d'obtenir des valeurs de puissance, de qualité des gaz d'échappement et de rentabilité encore jamais atteintes dans ce secteur d'activités. Les nouveaux injecteurs à électrovanne avec gicleurs à dix trous garantissent, en termes de quantité et de synchronisation, une injection optimale et toujours adaptée du carburant dans les chambres de combustion étagées des pistons en aluminium refroidis par projection d'huile. Avec une puissance moteur

spécifique de 33,8 kW/l (46 ch/l) maximum, les nouveaux blocs à course longue, dotés d'un système de recyclage des gaz d'échappement refroidi figurent parmi les moteurs diesel affichant le meilleur rendement. Ainsi, le nouveau quatre cylindres de 5,1 litres déploie, dès sa version d'entrée de gamme, une puissance de 115 kW (156 ch) et un couple maximal convaincant de 650 Nm, qui reste constamment disponible sur toute la plage de régime principale comprise entre 1 200 et 1 600 tr/min. Sur la plage de régime supérieure, située entre 1 600 et 2 500 tr/min, le moteur délivre encore près de 90 % de sa puissance maximale.

Cette courbe caractéristique, avec des reprises exceptionnelles dans les bas et moyens régimes, offre ainsi une force motrice optimale dans toutes les conditions, y compris à puissance maximale et ce, jusqu'au régime nominal.

Moteur quatre cylindres : poids optimisé et niveaux de puissance finement échelonnés

Le nouveau Mercedes-Benz Atego peut ainsi remplir sa tâche quotidienne avec rapidité et dynamisme, tout en garantissant une rentabilité accrue. La gamme de motorisations offre une solution pour tous les besoins du segment très diversifié des camions de faible tonnage. Le moteur quatre cylindres BlueEfficiency Power propose quatre catégories de puissance très rapprochées de 115 kW (156 ch), 130 kW (177 ch), 155 kW (211 ch) et 170 kW (231 ch), qui couvrent toutes les exigences du secteur de la distribution en version solo ou train articulé de faible tonnage.

Sur le moteur quatre cylindres OM 934, les couples maximums de 650 à 900 Nm déployés de manière constante à partir de 1 200 tr/min font du nouveau Mercedes-Benz Atego un champion des reprises dans sa catégorie. Globalement, les performances du nouveau quatre cylindres rejoignent même les valeurs du moteur six cylindres de la série 900 proposé jusqu'à présent.

Le moteur Mercedes-Benz OM 934 est disponible au choix dans quatre versions de puissance et de couple :

Puissance	Couple
115 kW (156 ch) à 2 200 tr/min	650 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min
130 kW (177 ch) à 2 200 tr/min	750 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min
155 kW (211 ch) à 2 200 tr/min	850 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min
170 kW (231 ch) à 2 200 tr/min	900 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min

En termes de puissance, le grand moteur six cylindres en ligne OM 936 de 7,7 litres se situe dans le prolongement direct du bloc quatre cylindres d'architecture compacte. Avec trois versions de puissance rapprochées de 175 kW (238 ch), 200 kW (272 ch) et 220 kW (299 ch) et des couples maximums de 1 000 Nm à 1 200 Nm, ce moteur doté de deux arbres à cames en tête couvre toutes les catégories de puissance essentielles, que ce soit sur le segment des camions de faible et de moyen tonnage ou dans le secteur exigeant du ramassage-distribution.

Le moteur Mercedes-Benz OM 936 est disponible au choix dans trois versions de puissance et de couple :

Puissance	Couple
175 kW (238 ch) à 2 200 tr/min	1 000 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min
200 kW (272 ch) à 2 200 tr/min	1 100 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min
220 kW (299 ch) à 2 200 tr/min	1 200 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min

A l'instar de son grand frère de la série OM 47x, le moteur six cylindres monoturbo présente une architecture de turbine asymétrique. Tous les blocs partagent un même système de régulation de la pression de suralimentation par soupape by-pass électronique, qui améliore aussi bien la réactivité du moteur à l'accélération que le fonctionnement du frein moteur grâce à la régulation précise de la pression de suralimentation.

Circuit de refroidissement optimisé

Grâce à un circuit de refroidissement optimisé qui régule de manière efficace les hausses de la température de service grâce au système de recyclage refroidi des gaz d'échappement, les deux séries de moteurs sont parfaitement équipées pour répondre à la norme Euro VI, techniquement exigeante. La nouvelle implantation de la pompe à eau à côté du moteur et le déplacement vers l'arrière des pignons de la distribution et de la pompe à huile permettent aux deux moteurs BlueTec 6 de conserver les dimensions extérieures compactes de leurs prédécesseurs, malgré une cylindrée et un circuit de refroidissement plus imposants.

En matière de dépollution des gaz d'échappement, l'accent a été également mis sur une meilleure gestion de l'espace, de manière à respecter la norme Euro VI qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Outre le système de recyclage des gaz d'échappement interne au moteur, la dépollution est assurée par plusieurs autres dispositifs montés en série : le catalyseur d'oxydation, le filtre à particules fermé, l'injection d'AdBlue et le catalyseur SCR, avec catalyseur d'oxydation contribuant à éviter les fuites d'ammoniac. Les systèmes de filtre BlueTec 6 intégrés dans un module d'échappement peu encombrant sont commandés par un boîtier électronique qui régule la dépollution des gaz d'échappement en fonction des besoins à partir de plusieurs paramètres moteur et de fonctionnement.

Le calculateur de l'unité de post-traitement des gaz d'échappement ACM (After Treatment Control Module) est associé au calculateur moteur MCM (Motor Converter Module), qui prend en charge toutes les fonctions principales du moteur, de l'injection à la régulation du frein moteur. Cette gestion moteur ultraprécise contribue dans une large mesure à la réduction de 2 % de la consommation de carburant des moteurs BlueEfficiency Power par rapport à leurs prédécesseurs Euro V de la gamme 900 largement éprouvée, et ce malgré la mise en œuvre de la technologie de dépollution Euro VI. Après toutes ces optimisations, le nouveau Mercedes-Benz Atego affiche une baisse de consommation de carburant atteignant 5 % par rapport à ses prédécesseurs.

Une rentabilité accrue grâce à la baisse de la consommation

Grâce au faible taux d'émissions du moteur et à la gestion intelligente de l'unité de post-traitement des gaz d'échappement, la quantité d'AdBlue nécessaire est divisée de moitié pour ne plus atteindre que 2 à 2,5 % de la consommation de carburant. Cette consommation réduite contribue également à la rentabilité globale convaincante du nouveau Mercedes-Benz Atego. Grâce à la volonté systématique des ingénieurs d'optimiser la rentabilité tout en améliorant significativement les performances, les deux nouveaux moteurs en ligne BlueTec 6 de l'Atego occupent une position de leader incontestée sur l'ensemble du segment.

La régénération du filtre à particules diesel constitue un exemple édifiant de ce travail d'intégration sans compromis entre le moteur et l'unité de post-traitement. Elle consiste à brûler à intervalles réguliers les particules de suie filtrées des gaz d'échappement, un processus au cours duquel le moteur augmente provisoirement la température des gaz d'échappement. Du carburant

est injecté dans les gaz d'échappement brûlants en aval du moteur via l'unité de dosage. Ce carburant libère de la chaleur lors de la combustion catalytique dans le catalyseur d'oxydation. Cette chaleur augmente encore la température des gaz d'échappement, qui atteint ainsi le seuil nécessaire à la combustion des particules de suie filtrées. A cet effet, il était impératif d'harmoniser parfaitement les mesures appliquées au moteur (calage des arbres à cames avec distribution variable à l'échappement et injections multiples destinées à augmenter la température des gaz d'échappement) et au système de post-traitement des gaz d'échappement (unité de dosage du carburant et mélange avec les gaz d'échappement ainsi qu'adéquation de la surface et du revêtement en métal précieux du catalyseur d'oxydation). Résultat : même lorsque les températures extérieures atteignent - 30° C, la régénération automatique du filtre à particules est possible dans presque toutes les situations de conduite. Autrement dit, il n'est pratiquement plus jamais nécessaire d'effectuer une régénération forcée du filtre à particules en laissant tourner le moteur, véhicule immobilisé – un avantage inestimable, en particulier pour les véhicules destinés au ramassage-distribution en centre-ville. Le conducteur peut ainsi poursuivre sa route sans se préoccuper de la régénération en cours.

Première mondiale sur les moteurs diesel : le calage variable des arbres à cames d'échappement

C'est la première fois au monde que le calage variable des arbres à cames d'échappement VCP (Variable Camshaft Phaser) est exploité sur un moteur diesel de série. Grâce au calage hydraulique variable des arbres à cames, les soupapes d'échappement s'ouvrent plus tôt en cas de nécessité. Les gaz d'échappement brûlants s'échappent par le collecteur d'échappement pour activer la régénération du filtre à particules, y compris pendant la marche ou en cas de températures atteignant - 30° C. Ce processus évite toute perturbation lors des trajets. Le nouvel indicateur de maintenance, qui calcule les intervalles de maintenance nécessaires en fonction des conditions de travail et d'utilisation, contribue à limiter les interruptions de transport productif. En trafic long-courrier, le nouveau Mercedes-Benz Atego peut parcourir jusqu'à 120 000 km entre deux révisions, soit 20 000 km de plus que son prédécesseur et leader du segment. Le nouvel Atego se montre également particulièrement rentable en termes de consommation d'huile. En effet, les moteurs BlueTec 6 modernes utilisent moitié moins de lubrifiants que leurs prédécesseurs de la gamme 900.

Les moteurs modernes de l'Atego affichent de nouvelles valeurs record non seulement en termes de rentabilité et de dynamisme, mais également de puissance du frein moteur, posant ainsi de nouveaux jalons dans le secteur de la distribution. Les variantes à quatre cylindres développent une puissance de frein continu de 145 kW ou 170 kW en option. Les six cylindres de 7,7 litres de cylindrée mobilisent 235 kW de puissance de freinage disponible dès la version de série, et jusqu'à 300 kW dans la version premium proposée en option. La puissance de frein moteur maximale de la série 93x dépasse encore celle du puissant frein moteur à soupape de décharge constante de sa devancière d'environ 75 %. Dans la plage des bas régimes, l'avantage de ce nouveau système est encore plus net. Les performances du frein moteur du nouveau quatre cylindres sont supérieures à celles du six cylindres Euro V, tandis que le nouveau six cylindres atteint une dimension jusqu'alors réservée aux moteurs Heavy Duty de grosse cylindrée.

Avec l'introduction du nouveau frein moteur, les freins à disque montés sur tous les essieux sont nettement moins sollicités, aussi bien en termes d'usure des garnitures que de température. Par rapport au modèle précédent, la puissance du nouveau frein moteur à décompression s'est accrue d'environ 50 %, contribuant ainsi à la sécurité, au confort de marche et à la réduction de l'usure. Pour les missions difficiles avec remorque, Mercedes-Benz est le seul constructeur du segment des camions de ramassage-distribution à proposer un ralentisseur à aimant permanent sans usure de 650 Nm de couple de freinage. Par rapport au frein moteur, le ralentisseur offre non seulement une puissance de frein continu encore améliorée, mais également un confort accru car il permet de rouler à un régime moteur plus faible.

Le tempérament particulièrement dynamique des nouveaux moteurs high-tech, qui développent des reprises exceptionnelles dès les plus bas régimes, permet de paramétrer des rapports de pont plus longs dès la version de série, ce qui contribue là encore à la rentabilité globale du véhicule. Dans l'ensemble, les nouveaux moteurs en ligne modernes présentent des caractéristiques qui ne pouvaient jusqu'à présent être atteintes qu'avec des moteurs de bien plus grosse cylindrée. En cela, le nouveau Mercedes-Benz Atego pose clairement de nouveaux jalons dans sa catégorie.

Nouvelles boîtes de vitesses et chaîne cinématique : une commande automatisée

- **Nouvelles boîtes de vitesses automatisées Mercedes PowerShift 3 avec temps de passage raccourcis et programmes de conduite adaptés à la situation**
- **Boîtes de vitesses mécaniques de série avec commande par câble et assistance au passage des rapports**
- **Boîte de vitesses d'architecture plate pour véhicules communaux avec fonction de marche lente**
- **Consommation réduite grâce à la fonction roue libre EcoRoll sur toutes les variantes de boîte Mercedes PowerShift 3**
- **Nouvelles prises de force sur la face avant et côté volant moteur**
- **Transmission intégrale permanente ou enclenchable avec nouvelle boîte de transfert**

Avec l'introduction du nouveau Mercedes-Benz Atego, une nouvelle génération de boîtes de vitesses à six, huit ou neuf rapports fait son apparition.

Pour les affectations spécifiques telles que les services communaux ou tout-terrain, il est toutefois possible d'opter pour une transmission intégrale permanente ou enclenchable. Des prises de force à l'avant du moteur et côté boîte font par ailleurs de l'Atego un véritable outil de travail multifonctionnel.

En termes de technologie de transmission, le nouveau Mercedes-Benz Atego définit également de nouveaux standards dans sa catégorie. Mercedes-Benz est en effet le seul constructeur à équiper le nouveau multitalent du secteur de la distribution, de série sur le marché allemand – optionnel en Belgique - de boîtes de vitesses automatisées dans toutes les catégories de puissance. Cette offre innovante constitue bien plus qu'un simple atout confort pour les conducteurs circulant beaucoup en ville dans le cadre de leurs tournées de distribution. La qualité de passage des rapports des boîtes automatisées, qui reste constamment élevée même dans l'agitation du trafic urbain, garantit une sélection optimale des rapports. Les programmes de conduite parfaitement adaptés aux

caractéristiques des nouveaux moteurs présentent des temps de passage raccourcis. Cela permet de réaliser des économies de carburant et de réduire l'usure de l'embrayage et de la chaîne cinématique, ce qui a un impact positif direct sur les coûts d'exploitation.

Mercedes PowerShift 3 : des boîtes automatisées à six ou huit rapports

Les nouvelles boîtes automatisées Mercedes PowerShift 3 G70, G71 et G90-6 sont dotées de six rapports dans la catégorie de puissance jusqu'à 175 kW (238 ch). Par ailleurs, une toute nouvelle boîte à huit rapports Mercedes PowerShift 3 est également proposée sur le segment. Forts de deux rapports de boîte supplémentaires, les puissants modèles Atego de 175 kW (238 ch) et plus sont parfaitement adaptés pour une utilisation en mode attelé (option).

La nouvelle boîte à huit rapports, comme la boîte à six rapports, propose quatre programmes de conduite divisés chacun en trois modes de conduite. Le mode « Economy », conçu pour une rentabilité maximale grâce au passage anticipé des rapports supérieurs et à une conduite à faible régime, et le mode « Manuel » sont proposés de série à bord. Le mode de conduite « Power », qui implique un réglage spécifique de la nouvelle boîte et permet au moteur de monter dans des plages de régimes plus élevées, est disponible en fonction des affectations envisagées. Le programme « Offroad » disponible pour les missions tout-terrain permet de garder les rapports enclenchés plus longtemps dans les côtes, de manière à éviter les interruptions de la force motrice.

Par ailleurs, sachant que l'Atego est très apprécié des services de lutte contre les incendies, Mercedes-Benz propose également un programme de conduite spécifique « Fire Service ». Dans ce secteur en effet, tout peut se jouer à quelques secondes près. C'est pourquoi la boîte G140-8 installée sur les modèles de véhicule de lutte contre les incendies garantit des passages de rapports extrêmement rapides afin d'assurer des performances optimales.

L'option des quatre programmes de conduite offre au client la possibilité de configurer son nouveau Mercedes-Benz Atego de manière optimale, avant même sa première utilisation. Il est également possible de faire adapter ultérieurement la stratégie de passage des rapports de ces boîtes automatisées intelligentes par un partenaire Mercedes-Benz lorsque les conditions d'utilisation du véhicule évoluent. A bord du nouveau Mercedes-Benz Atego,

toutes les boîtes automatisées disposent de la fonction EcoRoll, bien connue des utilisateurs de camions de la gamme lourde. Cette fonction roue libre à activation automatique en poussée permet d'exploiter l'élan excédentaire pour réaliser des économies de carburant supplémentaires.

A bord de l'Atego, la nouvelle boîte automatisée se commande, comme sur les modèles de gamme supérieure Actros, Antos et Arocs, via un levier placé à portée de main, tout près du volant. Ce levier de commande permet également d'activer le nouveau frein moteur à décompression ainsi que le ralentisseur à aimant permanent disponible en option. Par ailleurs, la large palette de démultiplications disponibles pour les essieux moteurs hypoïdes s'enrichit d'un nouveau rapport de pont arrière $i=3,417$.

Nouvelle commande par câble placée à portée de main dans la planche de bord

Deux boîtes de vitesses mécaniques à six et neuf rapports sont incluses dans le programme à l'intention des clients qui affichent une nette préférence pour ce type de boîte. Elles disposent d'une commande par câble désormais intégrée dans la planche de bord, à portée de main. Découplée du moteur, la commande de boîte réduit aussi bien les vibrations au niveau du levier que le niveau sonore dans la cabine. Lors des missions de ramassage-distribution nécessitant de nombreux changements de rapports, l'assistance pneumatique de la boîte de vitesses garantit une commande souple et précise qui n'exige pas du conducteur une force importante et fatigante.

La boîte mécanique à neuf rapports ZF 9S 1115 a été spécialement conçue pour les services communaux. Grâce au rapport extra-lent et à sa démultiplication particulièrement courte, l'Atego affiche alors d'excellentes propriétés en marche lente. Lorsqu'il est destiné à ce genre d'utilisation, le nouvel Atego Euro VI peut être commandé directement départ usine avec un pack balayeuse élaboré spécialement pour la transformation du camion. L'Atego peut être également équipé de la boîte automatique à cinq rapports à convertisseur de marque Allison pour d'autres affectations spéciales, telles que la collecte des ordures ou le nettoyage des rues dans les services communaux, ou encore la lutte contre les incendies.

Sur le nouveau Mercedes-Benz Atego, l'entraînement des outils est assuré par une prise de force de conception nouvelle, placée côté volant moteur, qui fournit jusqu'à 600 Nm de couple dès les plages de régime inférieures. Pour les affectations spéciales telles que la lutte contre les incendies, il est en outre possible d'installer des équipements spéciaux, par exemple une pompe tandem, à l'avant du moteur.

Autre nouvelle solution intéressante pour les véhicules de lutte contre les incendies ou en cas d'utilisation tout-terrain : la transmission intégrale permanente ou enclenchable. Tandis que la transmission intégrale enclenchable constitue une solution d'entraînement tout à fait efficace pour les services communaux, dans le secteur agricole ou pour les fournisseurs d'énergie, la transmission intégrale permanente sur l'essieu avant permet de répondre aux exigences des missions qui se déroulent en-dehors des routes carrossables. Une nouvelle boîte de transfert allégée et placée dans un solide carter en aluminium se charge de la répartition des forces entre les essieux entraînés.

Châssis et train de roulement : gain de confort et stabilité directionnelle

- **Comportement routier nettement amélioré et confort de marche en hausse**
- **Assistant de contrôle de stabilité de série**
- **Charge utile en hausse grâce à une conception optimisée en termes de poids**
- **Multiples possibilités de carrossage grâce à un concept de cadre permettant 15 longueurs d'empattement**
- **Solutions professionnelles et véhicules carrossés proposés départ usine**

Doté d'un châssis de conception entièrement nouvelle, le nouveau Mercedes-Benz Atego réunit deux qualités au premier abord contradictoires : confort de marche élevé et grande stabilité directionnelle quel que soit l'état de chargement. Grâce à un travail de développement intense sur le train de roulement, la direction et la suspension, l'Atego présente un excellent comportement routier qui lui permet d'atteindre un objectif ambitieux : se positionner une fois encore en tête de la catégorie des camions de faible tonnage.

Pour offrir le meilleur comportement routier de son segment, l'Atego a dû faire preuve d'une technique élaborée, de l'essieu avant jusqu'à la partie arrière. En effet, les exigences liées à ses affectations sont bien plus vastes que celles requises en transport long-courrier international, où les états de charge sont définis à l'avance. Néanmoins, le nouvel Atego relève ce défi avec brio grâce à un train de roulement qui offre à son conducteur un maximum de dynamisme, de sécurité et de confort – que son poids total soit entièrement exploité ou non.

Ce large pack de mesures comprend notamment un essieu avant au réglage modifié qui, associé à une nouvelle direction à circulation de billes, garantit une précision directionnelle exceptionnelle. Lors de la conception de cette nouvelle direction, l'objectif était d'offrir une précision optimale en position centrale et un retour direct de la chaussée, tout en évitant de transmettre au volant les irrégularités de la route. Les modèles Actros et Antos de la gamme lourde avaient déjà défini des standards en ce sens, que le nouvel Atego se devait de respecter également.

La nouvelle suspension de cabine à quatre points bénéficie d'un réglage plus ferme qui réduit significativement les mouvements de tangage et de roulis, ce qui va tout à fait dans le sens de la précision directionnelle. Une fois encore, les ingénieurs Mercedes-Benz chargés du développement du train de roulement ont réussi à allier le retour direct de la chaussée et le maintien d'un confort de marche maximal. La nouvelle articulation de l'essieu arrière contribue à optimiser le comportement routier du nouvel Atego grâce un comportement autodirectionnel amélioré lors des changements de voie rapides.

L'assistant de contrôle de stabilité monté de série, connu sous le nom d'ESP dans le segment des voitures particulières, garantit une maîtrise maximale du véhicule, même dans les situations extrêmes. Dans l'ensemble, ces nombreuses optimisations ont permis de développer un comportement routier convaincant, qui n'a rien à envier aux camions Mercedes-Benz de la gamme lourde en termes de précision directionnelle, de dynamique de marche et de confort.

Charge utile élevée et multiples possibilités de configuration

Dans le secteur du ramassage-distribution, il est indispensable de disposer d'une charge utile élevée. Grâce aux modifications apportées à la structure du châssis, le nouveau Mercedes-Benz Atego est parvenu à compenser en grande partie le surpoids engendré par sa technologie de dépollution. Pour les affectations où chaque kilo supplémentaire compte, le nouvel Atego peut être livré avec un réservoir de gazole en matière synthétique plus léger de 80 l à la place du réservoir de 120 l, des ressorts paraboliques à une lame sur l'essieu arrière, une protection anti-encastrement latérale optimisée en termes de poids (jusqu'à 10,5 t) ou des jantes en aluminium proposées dans toutes les dimensions de 17,5 à 19,5 pouces.

Le nouveau Mercedes-Benz Atego se distingue également par des possibilités de configuration multiples, qui existaient déjà sur les modèles précédents. Outre les nombreuses superstructures complètes disponibles départ usine, dont la dernière génération de benne Meiller, le nouvel Atego peut être livré en option avec une cabine double six places pour servir de base à une balayeuse ou un châssis de véhicule de lutte contre les incendies affichant un P.T.A.C. accru de 9,8 t – pour une carrière assurément longue et florissante. Les 15 longueurs d'empattement proposées (3 020 mm à 6 260 mm) permettent par ailleurs de réaliser de nombreuses solutions de carrossage, sans oublier le tracteur pour attelage léger, inclus dans le programme du nouvel Atego.

Coûts, service et valeur résiduelle : une véritable prouesse en termes de rentabilité

- Les meilleures valeurs de consommation, d'éco-compatibilité et d'efficacité en termes de coûts
- Une large palette de solutions de financement, de contrats de leasing et de formules multiservices
- Des services FleetBoard adaptés aux différents secteurs d'activités
- Des intervalles de maintenance prolongés et une durée de vie globale plus longue
- Des réparations et des pièces de rechange à des prix défiant toute concurrence
- Le taux de défaillance et de panne le plus faible de sa catégorie
- Une valeur de revente très stable, sans équivalent sur le segment

Dans le secteur de la distribution, la rentabilité globale du camion joue un rôle essentiel pour le succès de l'entreprise. A ce titre, le nouveau Mercedes-Benz Atego contribue non seulement à la réussite commerciale de la société par ses faibles coûts d'exploitation au quotidien, mais il constitue également un investissement sûr tout au long de son cycle de vie en raison de ses faibles coûts d'entretien et de réparation, du système de gestion de flotte performant FleetBoard et d'une valeur résiduelle élevée pour sa catégorie.

Par ailleurs, le nouveau Mercedes-Benz Atego ne laisse pas indifférent : son allure esthétique et moderne, son poste de travail parfaitement aménagé pour toutes les missions de ramassage-distribution et sa rentabilité jusqu'à présent inégalée font de lui le grand favori des conducteurs, des entrepreneurs et des partenaires commerciaux. Même les agents comptables plébiscitent l'arrivée de ce nouveau venu dans le segment des camions de faible tonnage.

En moyenne, la plupart des Atego parcourent entre 60 000 et 90 000 km par an. C'est pourquoi la consommation de carburant est, comme dans le secteur long-courrier, et avant même les critères liés aux coûts d'acquisition et aux frais de personnel, le paramètre qui influence le plus la structure de coûts d'un véhicule.

Grâce aux nouveaux moteurs BlueTec 6, la consommation moyenne du nouvel Atego a pu être réduite de près de 5 % par rapport à son prédécesseur Euro V, et ce malgré le système de post-traitement des gaz d'échappement gourmand en carburant. La consommation d'additif AdBlue a même diminué de 50 %. Les trois piliers qui garantissent au nouvel Atego sa position de leader du segment des camions de ramassage-distribution sont : les nouveaux moteurs BlueTec 6, les boîtes automatisées Mercedes PowerShift 3 contribuant au faible niveau de consommation ainsi que les démultiplications globalement allongées, le tout associé à des performances routières optimisées. Il en résulte, par rapport à la concurrence, des avantages considérables en termes de consommation, qui impactent, directement et indirectement, le bilan quotidien.

Un véritable marathonien performant et économique

La fiabilité légendaire de l'Atego, qui affiche le taux de défaillance le plus faible du segment du ramassage-distribution, explique la confiance accordée à ce concept de véhicule, qui contribue tout au long de son cycle de vie au succès de l'entreprise grâce à ses coûts d'exploitation toujours faibles. Les intervalles de maintenance prolongés de 20 % pour atteindre 120 000 km maximum, les faibles coûts d'entretien et de réparation (3,82 ct/km) et les prix imbattables des pièces de rechange contribuent à faire du nouvel Atego un visiteur peu assidu des points de service agréés Mercedes-Benz, donc intéressant pour le porte-monnaie. En effet, les modèles Atego éprouvés passent globalement moitié moins de temps à l'atelier que leurs concurrents. En outre, les statistiques de panne les placent clairement en tête du classement de fiabilité des camions de faible tonnage, avec près d'un tiers de pannes en moins que les autres représentants du segment.

FleetBoard EcoSupport : un succès économique contrôlé

Des offres de service complémentaires, telles que le retour d'information chauffeur sur le combiné d'instruments FleetBoard EcoSupport, conçu sur mesure pour le secteur du ramassage-distribution, contribuent à rendre le travail quotidien le plus efficace possible. Le vaste pack de gestion du transport FleetBoard proposé en option comprend toute une série de services tels que la lecture de codes-barres, l'échange bilatéral de données entre la centrale et le conducteur, le système de navigation pour camions, la surveillance et l'analyse

des flux de travail. Une offre découverte spéciale permet d'utiliser gratuitement le service FleetBoard pendant quatre mois. A l'issue de cette période, le client devra s'acquitter d'une somme mensuelle tout à fait raisonnable pour profiter de l'ensemble du service.

Dans la suite logique des arguments que sont la rentabilité, les coûts de réparation modestes et le faible taux de défaillance, les offres de service Mercedes-Benz ont été elles aussi ajustées à la rentabilité globale exceptionnelle du nouvel Atego. Le prix du contrat d'entretien CharterWay Service Complete a ainsi été réduit de 5 %. Parallèlement, la durée du contrat de maintenance tout compris a été automatiquement prolongée pour passer de 80 à 96 mois, ce qui rend la formule d'autant plus intéressante.

Et même au moment de se séparer après une collaboration fructueuse, le nouvel Atego réserve une dernière bonne surprise à son propriétaire puisqu'il se classe habituellement parmi les véhicules d'occasion offrant les meilleures valeurs de revente.

Du LP 608 au nouvel Atego : un chapitre majeur de l'épopée du camion

- **LP 608 : entrée dans l'univers des camions modernes dès 1965**
- **Gammes LK et MK : une diversité de modèles inédite**
- **Atego : la restructuration du segment des véhicules de ramassage-distribution**

Un grand pas en avant avec un petit véhicule. La présentation du LP 608 à Bruxelles en 1965 peut être considérée à plusieurs titres comme le début d'une nouvelle ère de la construction d'utilitaires chez Daimler-Benz. Ce véhicule s'inscrit dans la stratégie alors définie par le groupe, laquelle prévoyait une concentration de la marque dans le segment haut de gamme pour les voitures particulières et un repositionnement en tant que constructeur généraliste visant de gros volumes dans toutes les catégories de tonnage pour les camions.

D'emblée, la toute nouvelle usine de Wörth joue un rôle décisif. C'est là qu'est lancée la production des modèles LP 608 de présérie, laquelle sera suivie de la sortie des chaînes et de la livraison des premiers véhicules de série dès l'été 1965.

Une étape importante de la stratégie de diversification tous azimuts

Le LP 608 permet à Mercedes-Benz de prendre pied également dans le segment des véhicules légers avec un camion sur mesure d'une vivacité exceptionnelle. Le constructeur fait ainsi un grand pas en avant dans sa stratégie de diversification tous azimuts avec des véhicules à cabine avancée dans toutes les catégories de tonnage. Le « P » figurant dans la désignation du véhicule n'était autre que l'initiale du nom « Pullmann » symbolisant le type de cabine. Utilisée depuis les années 1950, cette appellation permettait d'effectuer la distinction entre les véhicules à cabine avancée et les véhicules à cabine à capot encore au programme.

Dès son lancement, le LP 608 est une révélation. Il s'impose immédiatement sur le marché des véhicules de 6,5 t pouvant être conduits avec un permis voiture, s'octroyant ainsi très rapidement une part de marché de 45 %. De forme cubique et dotée de grandes surfaces vitrées, la cabine avancée du LP 608 rappelle celle des véhicules lourds, elle aussi cubique, que Mercedes-Benz avait lancée dès 1963.

Contrairement aux camions de la gamme lourde, le LP 608 était équipé à ses débuts de blocs optiques avant intégrés dans la calandre, tandis que son emmarchement était implanté derrière l'essieu avant fortement avancé. Pour accéder à la cabine conçue pour les courtes distances, le chauffeur n'avait qu'une seule marche à emprunter. A noter que celle-ci n'était pas encore rabattable.

Placé à très faible hauteur et particulièrement confortable, deux atouts fonctionnels élémentaires des véhicules de transport de proximité, l'emmarchement conservera ses caractéristiques jusqu'à l'avènement de l'Atego moderne, tel un fil rouge à travers l'histoire des camions de gammes légère et moyenne Mercedes-Benz.

Un exemple de légèreté : le moteur OM 314

Fier de sa silhouette gracile, le LP 608 se devait de trouver un moteur adapté. C'est ainsi que fut développé le nouveau moteur OM 314, un moteur inspiré tout droit du légendaire six cylindres OM 312 construit après-guerre et particulièrement léger. Contrairement à son prédécesseur, le moteur diesel OM 314 se voit doté d'une injection directe, une première chez Mercedes-Benz, le nombre de cylindres passant de six à quatre.

Alors que les premières versions délivraient 59 kW (80 ch), le quatre cylindres prend du muscle en 1969 pour fournir désormais 63 kW (85 ch). En 1967, une première version de 7,5 t vient enrichir la gamme. Baptisé LP 808, le véhicule affiche une charge utile de 4,5 t, soit une tonne de plus que son petit frère.

Elargissement de la gamme jusqu'à 11 t

En 1970, deux nouveaux modèles LP plus puissants sortent des chaînes, les LP 811 et LP 913. Bien que dotés du moteur six cylindres OM 352 de 5,7 l issu de la gamme mi-lourde (puissances respectives de 81 kW/110 ch et 96 kW/130 ch), les derniers-nés reçoivent néanmoins la cabine surbaissée des camions légers de la gamme LP. Au cours de leur évolution, les LP verront leur P.T.A.C progresser jusqu'à 11 t et leur P.T.R.A grimper jusqu'à 21,6 t.

Les modèles « light » de la gamme LP à cabine cubique bénéficieront de deux restylages au cours de leur longue carrière de près de deux décennies. En 1977, un nouveau véhicule à face avant redimensionnée apparaît sur le marché, les projecteurs descendant de la calandre vers le pare-chocs. Le LP 608

évolue alors en LP 708 avec une puissance passant de 59 kW (80 ch) à 63 kW (85 ch) et une charge utile rehaussée d'une demi-tonne. En 1979, tous les points d'entretien des modèles LP de la gamme légère sont déplacés vers l'extérieur de manière à compenser l'absence de système de basculement pour la cabine.

La gamme mi-lourde produite en parallèle à Mannheim

Parallèlement à la gamme légère LP, l'usine de Mannheim continue de produire des camions de moyen tonnage déclinés deux versions avec cabine à capot ou cabine avancée. A partir de 1965, les modèles mi-lourds à cabine avancée renoncent à l'ancienne cabine aux formes arrondies au profit d'une cabine de milieu de gamme spécifique et moderne qui leur permet d'occuper l'espace encore en jachère entre les versions LP dotées d'une grande cabine cubique et celles équipées d'une cabine raccourcie.

Une foison de modèles

En très peu de temps, les gammes légère et mi-lourde Mercedes-Benz occupent le terrain avec une densité remarquable, celle-ci étant encore accentuée par les utilitaires légers grand volume à capot court (rebaptisés plus tard T2) commercialisés en 1968 pour s'élancer eux aussi à la conquête du segment des 6 t de PTAC avant de viser celui des 7,5 t. Les choses évoluent encore lorsque les véhicules mi-lourds produits à Mannheim cèdent la place en 1975 à leurs congénères de la Nouvelle Génération produite à Wörth. Les nouveaux camions permettent à Mercedes-Benz de renforcer encore sa présence sur le marché.

Subdivisé en quatre catégories de P.T.A.C (10, 12, 14 et 16 t) et construit selon le système modulaire mis en place par Mercedes-Benz à partir de 1975, le quatuor Nouvelle Génération révolutionne le milieu de gamme avec des cabines désormais basculables. Outre les moteurs six cylindres en ligne de la gamme 300, le programme de motorisations intègre désormais également des moteurs en V issus de la nouvelle gamme 400.

1984 : lancement de la gamme légère LK

Au milieu des années 1980, les mi-lourds Nouvelle Génération doivent faire face à une forte concurrence interne suite à la présentation de la gamme LN2 ou LK, abréviation de « Leichte Klasse » (gamme légère), à Rome en 1984.

Couvrant un segment de 6,5 à 11 t de P.T.A.C, elle vient non seulement faire de l'ombre aux LP de faible tonnage, mais vient aussi rapidement marcher sur les platebandes des catégories supérieures jusqu'à 15 t de P.T.A.C.

La révolution technologie amorcée par les modèles LK en 1984 est sans équivalent. Ceux-ci se dotent de cabines basculantes dès 6,5 t de P.T.A.C, mais aussi de pneus taille basse, une véritable première. Le programme d'options inclut même une suspension pneumatique arrière pour les porteurs. Enfin, les véhicules bénéficient de série d'une direction assistée et d'un système de freinage à double circuit entièrement pneumatique. Côté motorisations, les nouveaux LK reprennent la stratégie adoptée pour les premiers LP de faible tonnage. Ils se dotent ainsi de moteurs à quatre et six cylindres de la gamme 300 dont la puissance évolue au fil du temps pour atteindre la barre des 176 kW (240 ch).

L'arrivée des cabines longues sur les LK

Les cabines reprennent le dessin classique avec des bas de glace plongeant vers l'avant et un emmarchement surbaissé positionné avant l'essieu avant. Néanmoins, Mercedes-Benz décide d'innover en proposant pour la toute première fois et ce, pour tous les modèles LK, une cabine longue dotée d'une couchette. Pour afficher leurs liens de parenté avec les autres véhicules de Nouvelle Génération, les nouveaux LK se dotent d'une partie avant légèrement bombée et de la large calandre propre aux camions Mercedes-Benz.

La gamme LK bénéficiera de deux restylages pour rester à l'avant-garde sur le plan technique et évoluer avec son temps. Lors du passage à la norme Euro II en 1994, les véhicules se dotent d'une cabine rallongée de 5 cm et d'un volant plus pratique. A partir de 1996, la gamme LK change de look en adoptant une nouvelle calandre plus musclée avec des nervures plus larges.

Motorisations : l'heure de la relève

En 1996, les motorisations font peau neuve. Dans la catégorie de 125 kW (170 ch), les ingénieurs remplacent le moteur OM 364 LA, mais aussi partiellement le moteur OM 366 LA, par des quatre cylindres de la nouvelle gamme 900 déclinée en 90, 100 et 136 kW (122, 136 et 170 ch).

Les moteurs de la gamme 900 s'imposent définitivement sur les camions légers et mi-lourds, lorsque la gamme LK cède la place à l'Atego en 1998. Au moment où l'Atego s'apprête à redéfinir les segments léger et mi-lourd, le LK se retire avec les honneurs, après avoir été produit à quelque 300 000 exemplaires à Würth au cours de ses 14 années de carrière. Signes distinctifs du nouveau camion : son cadre coudé à l'avant, lequel permet d'abaisser encore la cabine et d'y accéder plus confortablement que jamais.

L'Atego redistribue les cartes dans les segments léger et mi-lourd

Dès son lancement, l'Atego est décliné en quatre versions de cabine couvrant un champ d'applications allant des messageries locales aux missions long-courriers avec la cabine longue à toit surélevé. Leurs formes sont aussi fluides que rectilignes. Placée très bas, leur calandre basse est ornée d'une étoile qui vient s'insérer dans le volet de maintenance. Parmi les atouts confort de l'habitacle, citons le volant à quatre branches assurant une excellente prise en main, la nouvelle commande de boîte très résistante et la multiplication des possibilités de rangement.

Outre le moteur OM 904 LA, l'Atego se voit attribuer un second moteur issu de la gamme 900, le moteur six cylindres OM 906 LA, lequel sera proposé à ses débuts avec des puissances de 170 kW (231 ch) et 205 kW (279 ch). Grâce à leur distribution à trois soupapes par cylindre et leurs injecteurs-pompes, les deux moteurs semblent parfaitement préparés au changement programmé pour la fin du millénaire, à savoir l'entrée en vigueur de la norme Euro III.

Pour ce qui est des catégories de tonnage, l'Atego s'inscrit dans la continuité en couvrant un segment de 6,5 à 15 t de P.T.A.C. Par contre, il rompt avec le passé en offrant des possibilités de configuration tout simplement inédites. Dès son lancement, il est proposé en 25 versions de base configurables en 240 modèles. L'éventail des configurations s'étend du camion de ramassage-distribution classique au porteur-benne pour le BTP, en passant par les tracteurs de semi-remorque et les véhicules communaux.

Tous les véhicules mi-lourds au-delà des 15 t de P.T.A.C ou dotés de plus de deux essieux sont généralement soit des Atego lourds (construits entre 1998 et 2004), soit des Axor (construits à partir de 2001). Les qualités de la cabine longue Atego dans le secteur long-courrier séduisent non seulement les

chauffeurs de véhicules de la gamme Axor en Europe, mais également leurs homologues brésiliens. Dans ce pays, qui a valeur d'exemple, pratiquement tous les véhicules long-courriers se voient dotés de cabines Atego.

Des liens de parenté très forts entre l'Atego de deuxième génération et l'Actros

L'Atego de deuxième génération est présenté en 2004 à l'occasion du Salon du véhicule industriel de Hanovre (IAA). Non seulement sur le plan stylistique, mais également grâce à ses nombreuses innovations technologiques, le nouvel Atego affiche des liens de parenté très forts avec le fleuron du programme VI, l'Actros. Sur le plan ergonomique, sa cabine, dotée d'un poste de conduite entièrement dédié au conducteur, n'a rien à envier à celle de l'Actros 2 dont les qualités font l'objet des commentaires les plus élogieux.

Son concept baptisé « Global Cockpit » fera bientôt le tour du monde. On le retrouvera notamment sur les véhicules industriels Mercedes-Benz de fabrication brésilienne. Au chapitre des nouveautés pour le ramassage-distribution figurent également une boîte six vitesses automatisée ainsi qu'un dispositif antirecul (Hillholder) intégré au système de freinage Telligent.

Le numéro un européen des camions à propulsion hybride

En 2008, à l'occasion du Salon du véhicule industriel de Hanovre, Mercedes-Benz présente l'Atego comme le fer de lance du segment des camions de ramassage-distribution. Pour étayer cette affirmation, le constructeur ne se contente pas de dévoiler des moteurs BlueTec combinés à un système de dépollution de type SCR (réduction catalytique sélective), mais s'avance également en présentant un modèle hybride de 12 t de P.T.A.C. Depuis son lancement en 2010, le véhicule a été produit à plus de 100 exemplaires.

La même année, l'Atego de troisième génération fait ses premiers pas. Outre un design rappelant celui de l'Actros de troisième génération, avec une calandre plus expressive, il se distingue de son prédécesseur par un habitacle plus cossu. Le poste de conduite redessiné intègre désormais un volant multifonctions, tandis que les matériaux des différents équipements se voient une nouvelle fois revalorisés, sans parler des possibilités de rangement encore améliorées.

Misant lui aussi sur un cadre coudé à l'avant afin de faciliter au maximum l'accès à la cabine, le nouvel Atego reprend l'un des éléments essentiels qui ont fait la réputation de ses prédécesseurs. Dans le même temps, les ingénieurs ont veillé à ce que le nouveau venu s'intègre parfaitement dans la structure du programme SFTP (Strategic Future Truck Programm) élaboré par Daimler Trucks. Ainsi, tous les véhicules bénéficient désormais des mêmes moteurs de dernière génération, mais aussi des mêmes tissus, matériaux, commandes et instruments dans la cabine, sans parler de leur ressemblance en termes de design extérieur.

Ainsi, le nouvel Atego emprunte un grand nombre d'éléments stylistiques à ses grands frères, qu'il s'agisse du volet avant découpé par l'étoile Mercedes, de la calandre en V pratiquement suspendue, de l'emmarchement positionné devant l'essieu avant, du panneautage d'angle ou de la grille perforée imposante insérée derrière la calandre. Tous ces éléments caractéristiques contribuent à l'insertion parfaite du nouvel Atego parmi les modèles Actros de dernière génération et les spécialistes du BTP de la gamme Arocs, des signes distinctifs qui en font définitivement le troisième mousquetaire de la famille SFTP.