



Mercedes-Benz Antos

Der Mittelfeldspieler

Mit dem Mercedes-Benz Antos betritt ein weiterer Mitspieler das Feld der Verteilerlogistik. Das Zeug zum wirtschaftlichen Erfolg könnte der Neue haben, zeichnet er sich doch durch ein breites Leistungspotenzial aus

Der Mittelfeldspieler ist, wenn man Wikipedia folgt, die Schaltstelle zwischen Abwehr und Angriff. Er ist genauso gut Spiel-macher wie erster Verteidiger. Darüberhinaus muss er extrem laufstark sein, da sowohl Abwehr als auch Sturm zu seinen Aufgabenfeldern zählen. Er ist ein Pendler zwischen den Welten; er ist im Ideal zugleich kurzstrecken- wie langstreckenfähig. Im Nutzfahrzeugbereich besetzen im übertragenen Sinn die schweren Verteiler die Position dieses Mittelfeldspielers. Sie fahren die Fracht vom Großmarkt in die Regionallager, liefern auch schon mal bis in die Innenstadt und gehen zur Not auf Mehrtagestour. Mercedes-Benz präsentierte auf der IAA mit seinem Antos einen neuen Spieler, der sich im Mittelfeld zukünftig als Klassenbester etablieren möchte. Antos ist die

Alle Antos fahren automatisiert mit PowerShift-3

MB-Baureihe für die schweren Verteilerverkehre mit 18 bis 26 t zul. GG und einem Gesamtzugewicht von maximal 40 t. Mit dem „Loader“ und „Volumer“ kommen innerhalb der Bauserie noch zwei Spezialisten daher (vgl. **güterverkehr** 9/2012). Der Name Antos passt zwar klanglich in die Reihe der MB-Lkw: Atego, Axor und Actros. Ob die Namenswahl in diesem Fall wirklich so gelungen ist, darf beim Antos ein wenig bezweifelt werden. Besonders wenn man weiß, dass es in den Niederlanden eine international arbeitende Firma gleichen Namens gibt, die sich auf Kauprodukte für Hunde und Katzen spezialisiert hat. Da ist doch der kleine Versprecher, der Volker Mornhinweg (Chef der MB-Vans) bei der Begrüßung zum „Distribution Drive 2012“ passierte, doch wesentlich spymphytischer. Er taufte

mitten in der Rede den Antos einfach in Anton um – was das Auto doch eine Ecke liebenswerter macht. Auf diesem sogenannten „Distribution Drive 2012“, einer Presseveranstaltung rund um alle Verteilerverfahrzeuge und Transporter in Düsseldorf, konnte der Neue erstmals auch ein Stück weit auf der Straße bewegt werden. Wir fuhren einen 1833 mit kleiner Kabine und Planenkofferaufbau von Spier sowie im direkten Anschluss einen 1835 mit großer Kabine und einem Siloaufleger (Spitzer). Namen, zugegeben, mögen Schall und Rauch sein. Aber optisch, und da gibt es kein Vertun, orientieren sich die Designer sehr am großen Bruder Actros. Diese Verwandtschaft sieht der Betrachter auf den ersten Blick. Allein die gelochten Kühlerrippen und ihre Anordnung in der Front machen diesen Vergleich leicht. Die Antos-Kabine trägt den stolzen Namen

„ClassicSpace“ und man bekommt sie entweder in kurzer (S) oder mittellanger Ausführung (M). Der Unterschied beträgt 300 mm. Die kleine Kabine ist 1700 mm lang, die M-Variante kommt somit auf 2000 mm. Die Stehhöhe erreicht bei beiden 1600 mm. Der Motortunnel reicht entweder 320 oder 170 mm in den Innenraum. Alle ClassicSpace-Kabinen sind auch mit einem dritten Sitz lieferbar. Für Kühlfahrzeuge gibt es die M-Hütte zudem in einer besonders flachen Version (CompactSpace), so dass auch ein Kühlaggregat an der Stirnwand möglich ist. Die Fahrerhausbreite liegt bei allen Varianten bei 2300 mm. Der Einstieg ist treppenförmig gestaltet, d. h. die drei Stufen sind leicht nach hinten versetzt. Das erleichtert das im Verteilerverkehr häufige Ein- und Aussteigen sehr. Neben der Größe unterscheiden sich beide Kabinen auch in der Lärmisolation, wie sich bei der Testtour durchs

Ab durch die Mitte: Antos heißt die Lösung von Mercedes-Benz für den schweren Verteilerverkehr

Umland von Düsseldorf feststellen ließ. Der Sechszylinder unter der kleinen Kabine am Kastenwagen war deutlich vernehmbar und erinnerte bei seiner Arbeit – nicht nur im Leerlauf – entfernt an das Stampfen eines alten Schiffsdiesels. Eine Frequenz, die zumindest mein Gehör als latent unangenehm empfand. Von diesen Begleiterscheinungen war in der M-Version nichts mehr zu spüren. Ansonsten gab es keinen Grund zum Klagen. Die Motorisierung war für die topografisch nicht sehr anspruchsvolle Strecke mehr als ausreichend. Am Arbeitsplatz finden sich selbst Gelegenheitsfahrer schnell zurecht. Die Struktur des Cockpits ist sehr funktional gehalten. Altgediente Daimler-Chauffeure müssen sich hier kaum umgewöhnen. Denn auch das Cockpit und die Instrumentierung orientieren sich an den Vorgaben aus dem Actros. Den Schlüssel gibt es nunmehr im Scheckkartenformat. Er schaltet den

eigentlichen Motorstartknopf frei, über den wiederum die Maschine angeworfen wird. Auf Wunsch gibt es einen Multifunktionsschlüssel mit Fernbedienung. 16 Fahrzeugfunktionen (Arbeitscheinwerfer, Zusatzheizung usw.) können hierauf programmiert und entsprechend bedient werden. Das Standard-Display im Armaturenbrett hat eine Bildschirmdiagonale von 104 mm, das alternative Farbdisplay kommt auf 127 mm. Gesteuert werden beide bzw. die hinterlegten Programme und Menüs durch die Lenkradtastatur. Die bekannten Rundinstrumente, wie Drehzahlmesser und Tacho, runden das Informationsangebot ab. Das Multifunktionslenkrad lässt sich bis 16,5 Grad verstellen. Der Fahrer nimmt vor dem Steuer auf einem Schwingsitz Platz.

Der neue Vollbremsautomat ist Option

Als Alternative stehen u. a. Klimaschwingsitze mit Massagefunktion parat. Als besondere Rangierhilfe dient ein schwenkbarer rechter Außenspiegel. Er lässt sich per Tastendruck ca. 10 Grad nach außen verstellen, um so das Sichtfeld zu verbessern. Nach zwei Minuten oder einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h stellt

Die Motoren Mercedes-Benz Antos

OM 936		Gewicht: 650 kg	
Leistung:		Drehmoment:	
175 kW/238 PS bei 2 200 min ⁻¹	200 kW/272 PS bei 2 200 min ⁻¹	1 000 Nm bei 1 200–1 600 min ⁻¹	1 100 Nm bei 1 200–1 600 min ⁻¹
220 kW/299 PS bei 2 200 min ⁻¹	235 kW/320 PS bei 2 200 min ⁻¹	1 200 Nm bei 1 200–1 600 min ⁻¹	1 300 Nm bei 1 200–1 600 min ⁻¹
260 kW/354 PS bei 2 200 min ⁻¹		1 400 Nm bei 1 200–1 600 min ⁻¹	
OM 470		Gewicht: 990 kg	
Leistung:		Drehmoment:	
240 kW/326 PS bei 1 800 min ⁻¹	265 kW/360 PS bei 1 800 min ⁻¹	1 700 Nm bei 1 100 min ⁻¹	1 800 Nm bei 1 100 min ⁻¹
290 kW/394 PS bei 1 800 min ⁻¹	315 kW/428 PS bei 1 800 min ⁻¹	1 900 Nm bei 1 100 min ⁻¹	2 100 Nm bei 1 100 min ⁻¹
OM 471		Gewicht: 1 126 kg	
Leistung:		Drehmoment:	
310 kW/421 PS bei 1 800 min ⁻¹	330 kW/449 PS bei 1 800 min ⁻¹	2 100 Nm bei 1 100 min ⁻¹	2 200 Nm bei 1 100 min ⁻¹
350 kW/476 PS bei 1 800 min ⁻¹	375 kW/510 PS bei 1 800 min ⁻¹	2 300 Nm bei 1 100 min ⁻¹	2 500 Nm bei 1 100 min ⁻¹

sich der Spiegel automatisch wieder in Fahrposition. Übrigens: Alle Sicherheitssysteme, die man aus dem Actros kennt, lassen sich auch als Extra für den Antos ordern. Dazu gehört auch der Active Brake Assistent 3, der neue Vollbremsautomat, der stehende Hindernisse erkennt. Der Antos wird mit drei unterschiedlichen Motoren gefertigt: Es gibt ihn mit dem OM 471, dem 12,8-l-Aggregat aus dem Actros, den OM 470 mit 10,7 l sowie dem OM 936 mit gerade einmal 7,7 l Hubraum. Alle drei sind Reihensechszylinder und erfüllen die Abgasstufe Euro 6. Der OM 471, bei Mercedes 2011 eingeführt, deckt

im Antos die Bandbreite von 310 kW (421 PS) bis 375 kW (510 PS) ab. 2 100 Nm Drehmoment (bei 1 100 min⁻¹) stehen hier bei allen Ausführungen zur Verfügung. Den OM 470, der vom OM 471 abstammt, gibt es in vier Leistungsstufen von 240 kW (326 PS) bis 315 kW (428 PS) und Drehmomenten von 1 700 bis 2 100 Nm bei 1 100 min⁻¹. Der kleine Motor OM 936 bietet fünf Leistungsvarianten zwischen 175 kW (238 PS) und 260 kW (354 PS). Das maximale Drehmoment liegt zwischen 1 000 und 1 400 Nm (1 200 bis 1 600 min⁻¹). Er ist der Jüngste im Bunde, wobei man die beiden anderen auch wohl kaum als alt bezeichnen kann. 650 kg wiegt der Kleine trocken. Der kleine Diesel arbeitet mit Common-Rail-Technik und verträgt Einspritzdrücke von maximal 2 400 bar. Laut Daimler besitzt er „die weltweit erste verstellbare Auslassnockenwelle in einem Dieselmotor“. Bei den Modellen mit 238, 272 und 299 PS unterstützt ein



Ein Antos mit mittellanger ClassicSpace-Kabine zieht hier einen Silo von Feldbinder

Fotos: Daimler, Hausmann, Sanner



güterverkehr

FACHZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORT UND TECHNIK

HERAUSGEBER

Bernhard Kirschbaum

CHEFREDAKTEUR

Dirk Sanne (verantwortlich)
Anschriфт siehe Verlag

REDAKTION

Jacqueline Engler (Chef vom Dienst), Rebecca Klug-Lange, Markus Schmitz, Ralf Theisen

AUTOREN DIESER AUSGABE

Folkher Braun, Claus Bünnagel, Jacqueline Engler, Frank Hausmann, Ralf Johanning, Anne Kieserling, Michael Kern, Klaus-Peter Kessler, Dirk Sanne, Herbert Schadewald, Marcus Walter, Hans-Jürgen Wildhage

ANZEIGEN

Volker Rutkowski (verantwortlich)

VERTREIB

Elisabeth Bachem

VERLAG

Kirschbaum Verlag GmbH,
53179 Bonn, Siegfriedstraße 28,
Telefon (02 28) 95 45 3-0,
Telefax (02 28) 95 45 3-27
Internet: www.kirschbaum.de
E-Mail: gueterverkehr@kirschbaum.de
E-Mail (Verlag): info@kirschbaum.de

BEZUGSPREISE UND ISSN

Inland 59,- € jährlich (10 Hefte)
+ 12,50 € Versandkosten, Ausland
59,- € jährlich zuzüglich 21,90 €
Versandkosten. ISSN 0017-5137

KONTO

Postbank Köln Nr. 227620-505
(BLZ 37010050),
S.W.I.F.T.: PBNKDEFF370
IBAN: DE22 3701 0050 0227 6205 05

VERÖFFENTLICHUNGEN

Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Zum Abdruck angenommene Beiträge und Abbildungen gehen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht des Verlages über. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen des Verlages. In dieser Zeitschrift erscheinende Arbeiten dürfen vorher nicht an anderer Stelle veröffentlicht worden sein und auch später nicht anderweitig, weder im Inland noch im Ausland, veröffentlicht werden. Ausnahmen von der Regel bedürfen einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Verfasser und Verlag.

ANZEIGENPREISE

Preisliste Nr. 43 vom 1.10.2012

SATZ/GESTALTUNG

Mohr Mediendesign, Bonn

DRUCK

SDV Saarländische Druckerei
und Verlag GmbH, Saarlouis

geprüfte Auflage



Den Antos gibt es mit den verschiedensten Aufbauten. Hier ein 1840iger mit Kühlkoffer



Das Display warnt den Fahrer und mahnt ihn gegebenenfalls, das Licht auszuschalten

asymmetrischer Abgasturbolader mit zweiflutiger Turbine. Bei den beiden oberen Leistungsstufen (320 und 354 PS) übernehmen zwei Turbolader die (zweistufige) Aufladung. Eine ordentlich proportionierte Motorbremse (doppelt getaktete Dekompressionsbremse) fängt die Kraft des Sechszylinders gut wieder ab. Sie wird durch einen dreistufigen Lenkstockhebel aktiviert. In Düsseldorf reichte sie völlig aus, um auf rote Ampeln zurollende Antos bequem fast bis zum Stillstand abzubremsen. Für die Kassler Berge dürften diese Bremsen allein nicht ausreichen. Hier tut Beibremsten Not, besser noch ist der Einsatz eines Retarders. Aber immerhin beim OM 470 / 471 kommt die maximale Bremsleistung auf 340 kW / 462 PS. Die „High Performance Brake“, eine optionale, leistungsgesteigerte Motorbremse bietet sogar

400 kW / 544 PS. Die Alternative dazu lautet: „Wasser-Retarder“ mit 750 KW / 1020 PS. Alle Antos besitzen serienmäßig ein automatisiertes Getriebe. Das PowerShift-3 schaltet entweder über acht oder zwölf Gänge (G140-8 bis G281-12). Bis auf das G140-8 können die Getriebe mit drei unterschiedlichen Schaltphilosophien unterlegt werden (Economy, Power und Fleet). Alle Modelle besitzen zudem einen Kriechgang fürs Rangieren. Im Anfahr- bzw. Rückwärtsgang kann der Fahrer die Geschwindigkeit seines Lkw via Bremspedal steuern. Ein direktes Umschalten von den ersten in den Rückwärtsgang ist möglich. Die Automatik lässt sich auch im Antos über den Lenkstockhebel übersteuern und manuell schalten. Aus

insgesamt neun verschiedenen Übersetzungen (i = 3,9 bis i = 5,2) lässt sich wählen. Unser erster vorsichtiger Eindruck am Schluss unserer Probefahrt: Der Antos hat das Zeug zu einem klasse Mittelfeldspieler. Die Auswahl an Motorisierungen ist groß, die Leistungsfähigkeit und der Fahrkomfort sind durchaus

beeindruckend. Nun muss man abwarten, ob die Feldspieler aus den anderen Teams

Der OM 936 (Euro 6) verfügt über 7,7 l Hubraum

dem neuen Mitspieler Raum lassen sich zu entfalten oder auf Manndeckung spielen. P.S.: Vorsichtiger Eindruck deswegen, weil für ausführliche Probefahrten in Düsseldorf die Zeit fehlte – auch Sprinter, Fuso Canter Eco Hybrid u. a. m. wollten an diesem Tag der Verteilerfahrzeuge bewegt werden (vgl. ab S. 19).

DS ■



Treppenartig versetzt führen die Stufen in die Kabine