



# Några svängar med halvgamla *nyheter!*

Mercedes-Benz Atego har producerats sedan juli förra året, men något officiellt körintryck har Svensk Åkeritidning inte skaffat sig förrän nu. Vi har också tittat närmare på bland annat låggolvsmodellen Econic, som fortfarande väntar på den nya gasmotorn.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

**B**land nyheterna som lyftes fram då nya Ategon presenterades under hösten förra året var de två nya motorerna. Den fyrcylindriga O934 på 5,1 liter och den sexcylindriga O936 på 7,7 liter, vilka ersatte de tidigare tre motorerna. Men de två täcker ändå upp ett bredare effektområde än tidigare från 156 till 299 hästkrafter och 650 till 1200 Nm i vridmoment.

Först ut på Frankfurts gator är den lilla Atego 823 med en totalvikt på 7,5 ton. Under hytten fyran på 231 hästar och 900 Nm vridmoment vid 1 200 varv i minuten. Hytten är den korta S-modellen, och där kan konstateras faktum att Mercedes aldrig i modernare tid kunnat anklagas för att ha en plöttrig instrumentering i sina lastbilar – reglagen sitter på de rätta ställena. Alltså inte en massa onödigt listverk så vida man inte själv vill ha detta.

Vad jag reagerar på i Atego är att den håller ett onödigt högt motorljud, precis som många andra lastbilar i distributionsklassen. Varför det generellt är okej att det brötar mer i en förarhytt som är tänkt för distributionstrafik har jag svårt att begripa.

I grunden är hytten densamma som kan dateras tillbaka till 1998. Men dagens Atego ur fjärde generationen – som i övrigt på inga sätt känns omodern – borde ändå ha fått betydligt mer ludd mellan balkarna och inte bara klätts med ompressade ytterplåtar.

I 823:an sitter den standardmonterade sexväxlade manuella lådan. En bra låda, lättväxlad och behaglig som gör det riktigt kul att få växla lite själv i tider när växlingsautomatiken tagit över det mesta i lastbilsvärlden.

Nästa Ategovariant blir den större 272-hästaren med typbeteckningen 1527, där sifferkombinationen avslöjar att det är en 15-tonnare. Här är det också



Mercedes PowerShift 3 växlingsautomatik som ser till att de åtta växlar hamnar i rätt ordning vid rätt tillfälle. Kvick i accelerationen är intrycket.

Den standardutrustade motorbromsen på 235 kW räcker gott och väl för att få ner farten. Men om man inte anser den god nog finns som tillval High Performace-motorbromsen, som till sexan utvecklar 300 kW i retardationskraft. Det är bland de bättre motorbromsarna på marknaden i sitt segment.

1527:an kräver ett steg mer för att ta sig upp i L-hytten, där även sov- möjlighet finns. En sovhytt med högt till tak finns också på tillvalslistan.

Något jag däremot är tveksam till är att AdBlue-påfyllningen sitter i inestet framför framskärmen på alla Antos. Urealösningen är inget vidare att få på kläderna. Och sölar man med dunkar är det oundvikligt att spillta ut lösningen kring påfyllningen, och det är just där man drar byxbenet vid i- och urstigning.

Det känns bra på förarplatsen. När jag får stolen och ratten dit jag vill, döljs dock övre delen av instrumentpanelen av rattkranen. Nu var det väl inte absolut nödvändigt att jag måste sitta just som jag gör, men ökad justeringsmån för ratten är ändå önskvärd.

**DEN ELEKTRONISKA ARKITEKTUREN** som kommer från de större modellerna erbjuder en hel massa tekniska finesser som komfortblinkers, varningsblinkers som slås på vid hård inbromsning och ett halvljus med fördröjning som slocknar först efter att man hunnit leta upp andra ljuskällor i en eventuell mörk omgivning. Att ESP är standard är väl inte något omvälvande heller då Mercedes faktiskt alltid gått i bräschen när det gäller standardmonterade säkerhetshjälpmedel. Men som sagt, lite mer isolering skulle inte skada.

” 1527:an kräver ett steg mer för att ta sig upp i L-hytten, där även sov- möjlighet finns. En sovhytt med högt till tak finns också på tillvalslistan.



Sikten är mycket bra i Eonic. En hel del tack vare bussdörren, en helglasad sådan som nästan når ända ner till golvet.

**LÅGGOLVSMODELLEN EONIC** från Mercedes-Benz erbjuder det bästa inestet – på ena sidan i alla fall. För övrigt finns här inte mycket nytt. Den stora nyheten kommer till våren 2015, i form av en helt ny gasmotor. Tillsammans med en automatlåda ur sista generationen kommer den att skapa rubriker, men till dess får vi hålla till godo med de nyheter som bjöds då den uppdaterade Eonic visades för snart ett år sedan. Ny grill och stötfångare, nya strålkastare med LED-varseljuss exteriört, samt en del ändringar även interiört. Och den nya drivlinan förstås, med 7,7-litersmotor på 299 respektive 353 hästkrafter.

**18 TON ÄR TOTALVIKT** för två-axlingen, och 26 ton för de treaxliga modellerna med elektropneumatiskt styrda pusher- eller löpaxlar. Så det är en tung vagn och kanske inte optimal i värsta innerstadsdistributionen.

Sikten är mycket bra i Eonic. En hel del tack vare bussdörren, en helglasad sådan som nästan når ända ner till golvet. Ypperligt, då personbilar har en förmåga att gärna vilja byta fil alldeles framför högerhörnet på tyngre fordon. Men det finns faktiskt en del smolk beträffande sikten. Att titta åt sidorna är som att kika genom en skog av stolpar, balkar och rör, och många kraftiga sådana. Värst är B-stolpen, eller som man hellre i detta fall vill kalla det – D-stolpen räknat framifrån. Vrider man huvudet 90 grader vänster stirrar man rätt in i stolpen, och så mycket mer ser man inte.

Att gå i och ur på högersida kan nog inte göras så mycket enklare. Den hyfsat breda vikedörren öppnas inåt pneumatiskt, och en riktig trappa leder ner till marken. I dörröppningen är det full ståhöjd så vida den högre hytten valts. Det finns alltså ett alternativ med lägre innerhöjd. Dörren stängs dessutom automatiskt när man sedan rullar igång igen.

Även i vanlig distributionstrafik med enkelbemannning har Eonic sina fördelar sett till högersidans entré, även om modellen främst förknippas inom renhållningstransporter. Men även som förare är det ett betydligt behagligare och trafiksäkrare alternativ att kunna gå raklång ner för en trappa ut på trottoaren istället för att behöva klättra ut i trafiken. Men ett litet tips till Daimlers konstruktörer är att uppfinna en lättillgänglig knapp som evakuerar luften ur förarstolen, samtidigt som en tiltning av ratten kan göras. Här finns egentligen ingen annan möjlighet än att använda den vanliga rattinställningen och evakueringsknappen på stolen i två förhållandevis omständliga moment för en ensamsegelare.

Växelväljaren och parkeringsbromsreglaget sitter

placerat i samma höjd, och i bra förhållande till ratten med tanke på ergonomin. Här är det tryckknapptrycksautomat, bara att trycka på D eller R. Lättare kan det inte bli att sköta den sex-stegade automatlådan från Allison som är standardutrustning i Eonic.

Det känns som att både kraften och accelerationen räcker till med råge, i alla fall när sopbilsaggregatet är tomt. Eonic med stödaxel upplevs lite slingrig i högre farter men det avhjälpas en del med ett knapptryck för att låsa styrningen på stödaxeln.

En annan behaglig funktion vid trafikljusen är att fordonet hålls bromsat ända tills man ger gas. En slags backstartshjälp utan tidsbegränsning.

Helt klart en genomtänkt modell för närtrafik. Men tänk, en Eonic från 8 till 12 ton. Det vore något att ha i distributionsvängen, bara de reducerar antalet hyttstolpar.



**MED EN FUSO CANTER ECO HYBRID** ska man uppnå 23 procent lägre förbrukning, jämfört med motsvarande dieselalternativ. Bilen marknadsförs visserligen inte i Sverige, men vi passar ändå på att känna lite på Canter 7C15 Eco-Hybrid eftersom den är ganska intressant.

Parallellhybriden som lanserades hösten 2012 drivs fram av treliters diesel på 130, 150 eller 175 hästkrafter tillsammans med en elmotor på 40 kW och 200 Nm. Den har 7,5 tons totalvikt och närmare fem tons lastförmåga. Växellådan är en helautomatiserad Duonic med dubbelkoppling baserad på en 6-stegs manuell växellåda.

Det som skiljer jämfört med att köra en traditionell diesel är att föraren än mer måste ha en bra framförhållning och motorbromsa ihop energi, istället för att fotbromsa bort den.

Sammanfattat är det en smidig och lättkörd liten lastbil som vi kanske i framtiden kan återkomma till med mer ingående körintryck, om den dyker upp här vill säga.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)