

TEST Atego 1828



Leicht bestückt

Beim Verteilertest ging es mit dem Atego 1828 LS 4x2 und einem Zuggesamtgewicht von 28 t auf Tour.

Die Atego-Sattelzugmaschine 1828 LS 4x2 Euro 3 war mit einer Motorleistung von 279 PS als stärkstes Mittelklasse-Modell von Mercedes-Benz zum Test angetreten.

Das Testfahrzeug, die Atego-Sattelzugmaschine 1828 LS 4x2 Euro 3, ist das stärkste Modell, das im Mittelklasse-Programm von Mercedes-Benz zur Verfügung steht. Der eingebaute Euro-3-Motor OM 906 LA mit einem Hubraum von rund 6,4 l leistet als 6-Zylinder-Reihendiesel 279 PS bei 2.200/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 1.100 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min. Damit ist bereits beim Atego die Top-Motorisierung erreicht. So sind

klare Grenzen zum schweren Actros gesetzt. Bei der Erstvorstellung der Atego-Baureihe wurde der neu entwickelte 6-Zylinder-Reihendiesel OM 906 LA als Hightech-Motor vorgestellt: Abgasturbo-lader mit Wastegate-Technik und Ladeluftkühlung sowie elektronisch geregelte Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD-System) und Drei-Ventiltechnik sind die wichtigsten Attribute. Daran hat sich auch beim OM 906 LA in der Euro-3-Version nichts geändert. Im Ver-

gleich zum Euro-2-Motor wurde bei der Euro-3-Version nicht nur die Software für das Telligent-Motorsystem auf die strengeren Abgasnormen umgeschrieben, sondern es kommen im Wesentlichen auch 6-Loch- an Stelle von 8-Loch-Einspritzdüsen zum Einsatz, die Druckeinstellung des Wastegate wurde geändert und die Verdichtung durch eine neue Kolbenboden-Muldenform geringfügig erhöht.

So liegt die Nennleistung jetzt schon bei 2.200/min (Euro 2: 2.300/min) an, und der Drehzahlbereich des maximalen Drehmoments konnte von 1.250 bis 1.500/min auf 1.200 bis 1.500/min ausgeweitet werden.

Doch mehr als 279 PS Motorleistung sind für die Atego-Modelle nicht zu haben. Bei einer in Deutschland geforderten Motorleistung von mindestens ➤



Der sichere und bequeme Einstieg ist auf häufiges Ein- und Aussteigen im Verteilerverkehr ausgelegt.



Auch der Überstieg zur Beifahrertür ist möglich.



Das Hochdach-Fernfahrerhaus bietet dem Fahrer viel Komfort und einen perfekten Arbeitsplatz.

6 PS/t (4,4 kW/t) darf die Sattelzugmaschine auch einen 40-t-Zug bewegen. Das funktioniert gerade noch auf dem platten Land, und nicht in jedem europäischen Land darf mit 6 PS/t herumgekrabbelt werden.

Das stärkste Atego-Modell ist bei Mercedes-Benz im Mittelklasseprogramm für Zug-Gesamtgewichte bis 36 t gedacht. Doch schon 34 t Gesamtgewicht bedeuten eine ziemlich hohe Bürde für den 6,4-l-Motor, wenn im nationalen Fernverkehr gefahren wird. Das zeigte sich beim ersten Atego-Test mit dem Typ 2528 Euro 2 im Jahre 1998. Als Zugpferd eines Gliederzugs mit 34 t Gesamtgewicht absolvierte der Atego den schwierigen Verteilertest mit einem Durchschnittsverbrauch von 35,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 63,4 km/h.

Zusätzlich wurde der Atego-Lastzug 2528 auf der schwierigen Autobahn-Fernverkehrsstrecke von Köln bis zum Frankfurter Kreuz und zurück gefahren. Da kam der Gliederzug mit 34 t Gesamtgewicht auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,7 km/h bei nicht gerade sparsamen 33,2 l/100 km. Auch hier zeigte sich die Motorisierung als Schwachstelle. Beim jetzigen Verteilertest mit der Sattelzugmaschine 1828 LS 4x2 fiel die Wahl auf ein Zug-Gesamtgewicht von 28 t. Bei dieser Auslastung und auf Grund des hohen Schwierigkeitsgrades sowie der ungünstigen Wetterbedingungen lässt sich das Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 27,6 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,4 km/h (Einzelheiten siehe Kasten) als ein akzeptables Ergebnis bewerten.

Da fällt bei einem Gesamtgewicht von 28 t das Nutzlastverhältnis ziemlich mager für den 16,50 m langen Test-Sattelzug mit zweiachsigem Auflieger aus, der eigentlich auf ein Gesamtgewicht von 36 t ausgelegt ist. Allerdings wurde auch ständig mit 28 t gefahren. In der Verteilerverkehr-Praxis ist nur vom Start bis zur ersten Entladestation das Maximalgewicht im Auflieger.

Das Leistungsverhältnis von 10 PS/t und das maximale Drehmomentniveau von 39,9 Nm/t ergaben eine hohe Fahrharmonie: Der 279 PS starke OM 906 LA

zeigte sich durchzugskräftig, standfest und elastisch. Bergauf hielt der 6-Zylinder-Reihendiesel bis 1.100/min noch kräftig weiteren Drehzahlabfällen entgegen, und bei halbwegs ebener Topographie ließ sich der Atego auch bei Landstraßentempo 60 km/h in diesem Drehzahlbereich ohne Probleme im größten Gang fahren.

Vor allem auf dem schwierigen Landstraßenabschnitt zeigte sich die Telligent-Schaltung des 16-Gang-Getriebes als echter Handlingsvorteil. Die Telligent-Schaltung ermöglicht eine automatische Schaltung über die Kupplungsbetätigung mit einer Gangwahl durch die Getriebe-Elektronik oder vom Fahrer mit vorwählbarer Schaltung. Sie steht jetzt neuerdings als Sonderausstattung für die Atego-Modelle ab 18 t Gesamtgewicht zur Verfügung.

Die Elektronik der Telligent-Schaltung brauchte allerdings noch etwas Unterstützung durch den Fahrer - etwa beim Start vom Stand weg, wenn schnell und mit wenigen Schaltungen das Marschtempo erreicht werden sollte. Das war einfach möglich, wenn die Motordrehzahl auf über 2.000/min gebracht wurde, dann passte beim Überspringen eines ganzen Ganges der Drehzahleinstieg gut. In den oberen Gängen betrug der Drehzahlsprung einer Gangstufe zum Beispiel vom 8. Gang klein in den 8. Gang groß etwa 400/min.

In der Gesamtabstimmung des Fahrwerks wurde ein durchschnittlich guter Fahrkomfort erreicht. Negativ fielen bei Fahrbahnunebenheiten die etwas zu hohen Beschleunigungen um die Rollachse und eine Steifbeinigkeit bei kurzen Fahrbahnstößen auf. Das Lenkverhalten war nur grob gesehen in Ordnung: Nicht nach meinem Geschmack waren Details wie eine leichte Spurrillen-Empfindlichkeit und eine knapp ausreichende Dämpfung, die für eine nervös wirkende Lenkung auf schlechten Wegstrecken sorgte.

Die Atego-Baureihe ist 1998 als jüngstes Mitglied im LKW-Programm von Mercedes-Benz vorgestellt worden und hat dem Fahrer einiges zu bieten: Da ist zunächst der bequeme Einstieg über zwei Trittstufen zum rund 966 mm hohen Boden der Fernfahrerkabine (L) mit serienmäßiger Liege. Sie bietet in der Hochdachversion einen für die Mittelklasse



Der Atego strahlt eine sportliche Sympathie aus, doch für den schweren Nah- und Fernverkehr sind 279 PS zu wenig.



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

| | |
|---|-----------|
| Gesamtlänge | 5.815 mm |
| Gesamtbreite | 2.300 mm |
| Gesamthöhe | 3.270 mm |
| Radstand | 3.600 mm |
| Wendekreisdurchmesser | 14.900 mm |
| Zulässige Achslast vorn | 7.500 kg |
| Zulässige Achslast hinten | 11.500 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 18.000 kg |
| Leergewicht Testfahrzeug | 6.630 kg |
| Zulässiges Zuggesamtgewicht | 40.000 kg |
| Zulässiges Test-Zuggesamtgewicht | 36.000 kg |
| Gesamtzuglänge | 16,50 m |
| Gesamtzugbreite | 2,55 m |
| Gesamtzughöhe | 4,0 m |
| Test-Zuggesamtgewicht | ca. 28 t |
| Sattelanhänger: Kofferaufleger; Luftfederung; starres 2-Achs-Aggregat | |

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 906 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader, Wastegate und Ladeluftkühlung; Dreiventil-Technik (je 2 Ein- und 1 Auslassventil pro Zylinder); vollelektronische und diagnosefähige Hochdruck-Direkteinspritzung (Telligent-Motormanagement) über Pumpe-Leitung-Düse pro Zylinder; Bohrung/Hub: 102/130 mm; Hubraum: 6,4 l; Leistung: 279 PS (205 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 1.100 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Daimler-Chrysler G 211-16/17,0-1,0: synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splittgruppe: 16 Fahrgängen (Übersetzungsverhältnisse von 17,03:1 bis 1,0:1); Telligent-Schaltung: automatische Schaltung über Kupplungsbetätigung; Gangwahl: durch die Getriebe-Elektronik oder vom Fahrer mit vorwählbarer Schaltung

Antriebs-Hinterachse: HL 8/1 DCS-13; einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,727:1; Gesamtauslegung: 1.560/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,5-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Antriebs-Hinterachse: 4-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; elektronisch geregeltes Betriebsbremsensystem mit integrierten ABS- und ASR-Bremsassistent und Dauerbremsfunktion sowie zu- und abschaltbarer Rollsperr; druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; Voith Hochtrieb-Retarder R115 (Sonderausstattung); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend; **Reifen:** Zugfahrzeug (295/80 R 22,5): vorn Michelin Energy XZA; hinten Michelin Energy XDA; Auflieger (385/65 R 22,5): Michelin Energy XTA

überdurchschnittlichen Komfort und eine Stehhöhe von 1,92 m. Ausgezeichnet auch das Sichtfeld aus der Kabine heraus und der Blickwinkel in den groß dimensionierten Außenspiegeln. Weitere Pluspunkte: das Interieur und der niedrige Motortunnel für eine gute Durchsteigemöglichkeit zur Beifahrertür. Das elegante, PKW-artig geschlossene Armaturenbrett wurde nach dem letzten Feinschliff im Vorjahr von der Actros-

Baureihe übernommen und lässt sich jetzt bei schräg einfallendem Sonnenlicht bedeutend besser ablesen.

Zur vorbildlich klar gegliederten Instrumentierung kommt noch ein gut ablesbares Informationsdisplay, das alle wichtigen Betriebsdaten überwacht und Störungen mit Gefahren-Status anzeigt. Außerdem wird angezeigt, wann der nächste Service fällig ist.

Neu ist auch der Drehzahlmesser mit variablem grünen Kennfeld: Über Leuchtdioden werden dem Fahrer die günstigsten Drehzahlbereiche angezeigt. Das funktioniert jedoch nur dann, wenn sich der Fahrer in einem unwirtschaftlichen Drehzahlbereich befindet, ansonsten bleibt das Leuchten aus. Deshalb fällt der neue Drehzahlmesser einem guten Fahrer erst sehr spät und nicht oft auf.

Im Atego gibt es eine Menge ausgereifter Serien-Hightech: Rundum-Scheibenbremsen, elektronisch geregeltes Betriebsbremsensystem (Telligent-Bremsensystem) mit integrierten ABS- und ASR-Bremsassistent und Dauerbremsfunktionen, Tempomat und Bremsomat sowie Euro-3-Motorisierung, vollelektronisches und diagnosefähiges Telligent-Motormanagement und ein CAN-BUS-Bordnetzsystem. Was der Atego-Mittelklassebaureihe noch fehlt, ist eine stärkere Motorisierung für Einsätze im regionalen Nah- und nationalen Fernverkehr mit Gesamtgewichten von 36 bis 40 t. Schon bei der Vorstellung des Atego ab 18 t bis 26 t Solo-Gesamtgewicht im Jahre 1998 war die Rede, dass später noch ein Motor mit mehr PS zur Verfügung stehen würde.

TESTERGEBNIS

Autobahn

| | |
|-------------------------------|---------------|
| gefahrte km | 133,4 km |
| Verbrauch Ø | 27,6 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 78,7 km/h |
| davon: schwierige Strecke A 1 | |

| | |
|------------------------------|---------------|
| gefahrte km | 51,8 km |
| Verbrauch Ø | 39,4 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 76,3 km/h |
| davon: einfache Strecke A 61 | |

| | |
|-------------------|---------------|
| gefahrte km | 81,6 km |
| Verbrauch Ø | 20,2 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 80,4 km/h |

Landstraße

| | |
|-------------------|---------------|
| gefahrte km | 71,4 km |
| Verbrauch Ø | 27,6 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 54,9 km/h |

Testverbrauch gesamt

| | |
|-------------------|---------------|
| gefahrte km | 204,8 km |
| Verbrauch Ø | 27,6 l/100 km |
| Geschwindigkeit Ø | 68,4 km/h |

Wetter

bewölkt; Regen; ca. 30 km nasse Fahrbahn (A 61); sehr windig; +10 bis +19°C

Ø = Durchschnitt

ADELBERT SCHWARZ