

TEST Atego 1223 L

231 PS Leistung und die Telligent-Schaltautomatik sorgten beim Atego 1223 für eine flotte Testfahrt.



Technisch überlegen

Treffsichere Software: Beim Test mit dem Atego 1223 L übernahm die Telligent-Schaltautomatik als Kollege Computer das Kuppeln und Schalten sowie die Gangwahl.

Der Atego 1223 L war beim Test auf der schwierigen Verteilerteststrecke mit Telligent-Schaltautomatik 2 unterwegs. Dieses 6-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie übernahm die Kupplungsarbeit, die Gangwahl und das Schalten in der Qualität eines Spitzenfahrers. Die Telligent-Schaltautomatik 2 auf Basis der 6-Gang-Schaltgetriebe G60-6 und G85-6 ist die jüngste High-Tech-Entwicklung aus dem Hause Daimler-Chrysler. Sie ist erst seit dem Vorjahr für die Atego-Baureihe auf dem Markt und deckt das Mittelklasse-

segment von 6,5 bis 15 t Gesamtgewicht ab. Die Software wurde jeweils für die 4-Zylinder-Reihendieselmotor OM 904 mit 4,3 l Hubraum und maximalen Drehmomentwerten bis 660 Nm sowie für die 6-Zylinder-Reihendieselmotor OM 906 mit 6,4 l Hubraum und maximalen Drehmomentwerten bis 1.100 Nm geschrieben.

So präsentierte sich im Testfahrzeug Atego 1223 L eine ziemlich ausgereifte Telligent-Schaltautomatik 2 mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe G85-6 AGS 2. Die Software des Fahrprogramms zeigte sich exakt auf die durchzugskräftige Motor-

Charakteristik des OM 906 LA in der 231-PS-Version abgestimmt. Der Motor bringt die Nennleistung bei 2.200/min und stellt das maximale Drehmoment von 810 Nm von 1.200 bis 1.600/min zur Verfügung. So ging es in flotter Fahrt voran. Das wurde auch erwartet, denn der Atego 1223 war bei einem Gesamtgewicht von 11,99 t mit einem Leistungsverhältnis von rund 19,3 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von durchzugsstarken 67,6 Nm/t unterwegs.

Beim Test mit dem Atego 1223 verlangte die treffsichere Software der Telligent-Schaltung 2 kaum eine Nachbesserung bei der Gangwahl. Selbst das Rangieren klappt in der Regel im Automatikmodus. Der Fahrer kann jedoch zu jeder Zeit die Schaltweise über Stellung und Kick-Down-Punkt des Fahrpedals oder Tippen am Wahlhebel übergeordnet beeinflussen. Im Automatikmodus werden die Eingaben über den Joystick nach einigen Sekunden korrigiert, falls sie sich nicht mit der Gangwahl des Mikroprozessors für wirtschaftliche Verbrauchswerte decken. Außerdem kann über einen Kippschalter auf manuellen Modus



(von links oben nach rechts unten)
Der Fahrer findet einen bequemen sowie übersichtlich und ergonomisch gestalteten Arbeitsplatz vor.

Der Überstieg zur Beifahrertür ist ohne große Probleme möglich.

Über einen Kippschalter in der Joystick-Konsole kann der Fahrer zwischen manuellem und automatischem Modus wählen.

Die Atego-Standardkabine mit verlängerter Rückwand besitzt eine gute Raumaufteilung.

umgeschaltet werden.

Automatik-Schaltgetriebe wie die Telligent-Schaltautomatik nur aus dem Gesichtspunkt zu betrachten, jeden x-beliebigen Fahrer mit besten Verbrauchsergebnissen hinters Steuer setzen zu können, ist nicht die richtige Perspektive. Hier ist gerade eine intensive Einwei-

sung, oder noch besser eine Schulung angesagt: Nur wenn der Fahrer mit der Schaltphilosophie der Software vertraut ist, lässt sich das Potenzial voll nutzen.

Bei der Telligent-Schaltautomatik zählen ja nicht nur die Wirtschaftlichkeit mit verringertem Kraftstoffverbrauch, sondern auch weitere Vorteile wie ver-

längerte Kupplungsstandzeiten und ein integriertes Motorbrems-Schaltprogramm. Diese Faktoren machen sich allerdings im Gegensatz zu den Verbrauchswerten – genauso wie die Schonung des Antriebsstrangs, das sichere Vermeiden von manuellen Fehlschaltungen und die erhöhte Verkehrssi- ➤

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	9.050 mm
Gesamtbreite	2.298 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach)	2.647 mm
Radstand	4.760 mm
Wendekreisdurchmesser	17.600 mm
Zulässige Achslast vorn	4.400 kg
Zulässige Achslast hinten	8.100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	11.990 kg
Leergewicht Testfahrzeug	7.860 kg
mit vollem 180-l-Tank, ohne Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	28 t
Tiefkühlkofferaufbau mit Ladebordwand, lichte Innenmaße: 7.032 x 2.462 x 2.138 mm (Länge x Breite x Höhe)	
Gesamtbreite	2,60 m
Gesamthöhe	3,38 m

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 906 LA: Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Telligent-Motormanagement; Dreiventiltechnik (je 2 Ein- und 1 Auslassventil pro Zylinder); Bohrung/Hub: 102/130 mm; Hubraum: 6,4 l; Leistung: 231 PS (170 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 810 Nm von 1.200 bis 1.600/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Kupplungsbetätigung (Telligent-Schaltautomatik II)

Getriebe: Daimler-Chrysler G 85-6 AGS synchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe (Übersetzungsverhältnisse 1. bis 6. Gang von 6,7:1 bis 0,73:1); Sonderausstattung mit Telligent-Schaltautomatik II als Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit elektronischer Fahrregelung

Antriebs-Hinterachse: HL 4/040 DCLS-10,8 einfach übersetzte Hypoidachse Übersetzung 4,3:1; Gesamtauslegung 3,14:1 = 1.582/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre Vorderachse VL/21 DC-5,3: Stahlblatt-Parabelfederung und Stoßdämpfer; starre Antriebs-Hinterachse: 2-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer und Drehstabstabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum; Telligent-Bremssystem (EBS) mit integriertem ABS und ASR sowie Dauerbremsfunktion, Bremsassistent, zuschaltbarer Rollsperr, Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterachse wirkend

Reifen: 265/70 R 19.5 Michelin XZE

TEST Atego 1223 L



Mit Tiefkühlkofferaufbau und Ladebordwand bringt der Atego 1223 ein Leergewicht von rund 7,8 t auf die Waage.

cherheit – erst mittelfristig bis langfristig bemerkbar. Die wachsende Verkehrsdichte sowohl in der Stadt als auch über Land, verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Schikanen und Spielstraßen verlangen ein immer zielgenaueres Fahren und eine erhöhte Wachsamkeit im Straßenverkehr. LKW-Fahrer können Ablenkung und zusätzlichen Stress durch die Schaltarbeit immer weniger gebrauchen. Da ist es gut, dass für die Atego-Baureihe seit 2003 die Telligent-Schaltautomatik 2 als Sonderausstattung zur Verfügung steht. Noch hält sich die Begeisterung in Grenzen, trotz eines moderaten Aufpreises von 2.752 Euro: Im Vorjahr entschieden sich gerade 1,7 Prozent der Atego-Käufer für die Telligent-Schaltautomatik. Für dieses Jahr ist ein Anteil von etwa 3,8 Prozent im Gespräch.

Für einen geringen Aufpreis von 410 Euro lässt sich beim Atego 1223 zu den serienmäßigen Scheibenbremsen das sehr empfehlenswerte Telligent-Bremsensystem mit EBS, ABS und ASR sowie Bremsassistent und zuschaltbare Rollsperr für ein vereinfachtes Anfahren ordern. Telligent-Bremsensystem und Telligent-Schaltautomatik bilden einen „telligenten“ Verbund: Ein integriertes Motorbrems-Schaltprogramm sorgt vor allem auch bei geringeren Geschwindigkeiten im Stadtverkehr für deutliche verschleißfreie Verzögerungen über Motorbremse und Retarder (falls vorhanden). Das bringt neben dem Bremsbelag-Verschleißausgleich des EBS weiter verlan-

gerte Bremsbelag-Standzeiten. Das Zusammenwirken unterschiedlicher Elektroniken ist heute dank moderner Systemintegration via CAN-BUS bei der Atego-Baureihe vom kleinsten bis zum größten Typ möglich.

So gesehen hat die Atego-Baureihe einiges auf einer ausgereiften Basis zu bieten. Immerhin wurde der Atego im Jahre 1998 erstmals vorgestellt und bekam 2002 schon seine erste Frischzellenkur mit fortschrittlicher Elektronikstruktur nach Actros-Vorbild. So lassen sich auch beim Atego der tägliche Routine-Check durch eine Funktionskontrolle per Tastendruck erledigen und belastungsabhängige Wartungsintervalle ermitteln. Störungen und fällige Wartung werden dem Fahrer vom elektronischen Fahrerinformationssystem über ein Display im direkten Sichtfeld angezeigt.

Der Atego 1223 besitzt als ausgereiftes Modell mit fortschrittlicher Technik ein zeitgemäßes Verteilerfahrzeugkonzept und ansprechendes Design. Die inzwischen bekannte Standardkabine mit 2,30 m Außenbreite und auf 1,85 m Außenlänge verlängerter Rückwand der Atego-Modelle bietet im Verteilereinsatz eine besonders günstige Einstiegsituation mit geringer Fußbodenhöhe und möglichem Überstieg zur Beifahrertür. Wiederum vorbildlich sind Arbeitsplatz und Rundblick auf das Verkehrsgeschehen gelun-

Der Atego 1223 stellte sich als ausgereiftes Modell mit ansprechendem Design und fortschrittlicher Technik vor.

gen.

Weiterhin konnte der Atego 1223 mit besonders einfachem Handling dank stabiler Straßenlage, geringem Neigungsverhalten in Kurven, leichtgängiger Lenkung mit ausreichenden Rückstellkräften, treuem Geradeauslauf und komfortabler Fahrwerksabstimmung punkten. Angenehm war auch das niedrige Geräuschniveau in der Kabine.

Allerdings nahm die Vorderachse kurze Bodenwellen etwas steifbeinig. Für mich war bei diesem Testfahrzeug die Lenkung wegen zu indirekter Mittelstellung gewöhnungsbedürftig. So entstand vor allem auf engen Straßen mit LKW-Ge-



genverkehr und in Schikanen beim zielgenauen Fahren ein leicht schwammiger beziehungsweise träger Eindruck.

Der Atego 1223 L 4x2 ist laut Brutto/Netto-Preisliste in bemerkenswert kompletter Grundausstattung ab 61.540 Euro zu haben. Mit Telligent-Schaltautomatik und Telligent-Bremssystem sind 64.702 Euro fällig. Die zusätzliche Investition dürfte sich jedoch schnell amortisieren. Laut Spezifikation bringt das Motorwagen-Fahrgestell fahrbereit 4.445 kg auf die Waage. Da bleiben für Aufbau und Nutzlast rund 7,5 t übrig.

Die Anzeichen verdichten sich, dass Daimler-Chrysler noch in diesem Jahr – wahrscheinlich auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover – die 2. Atego-Generation vorstellen wird. Nach dem Test mit dem Atego 1223 L lässt sich da nur sagen: „Das Bessere ist des Guten Feind.“ Doch für die Ingenieure dürfte es nicht gerade einfach sein, das hohe und ausgereifte Niveau sowie das günstige Preis/Leistungs-Verhältnis der jetzigen Atego-Generation zu überbieten.

ADELBERT SCHWARZ

Die Grundausstattung ist bemerkenswert komplett ausgefallen.