



# Extra leicht, extra stark

Der Mautkiller Atego NR 1222 L ging erstmals mit neuem 218-PS-Motor auf die Teststrecke. Ein starker Mittelklässler, der viel Leistung, Nutzlast und Komfort bietet.

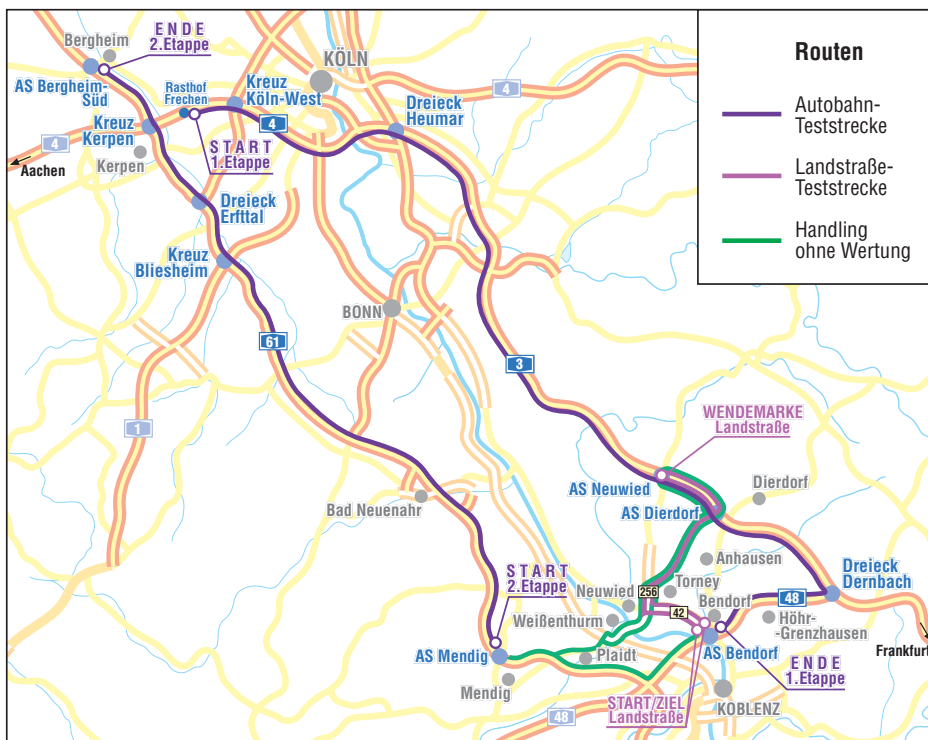


**Ansprprechendes Interieur:** Der Arbeitsplatz im Atego ist fahrer- und einsatzgerecht bis ins Detail gelungen. **Klare Linie:** Das elegant geschwungene Armaturenbrett ist ansprechend und übersichtlich gestaltet. **Durchdachtes Raumkonzept:** Alles im Blick: Das Kombiinstrument mit analogen Rundinstrumenten und Display hält alle wichtigen Informationen übersichtlich bereit.

**M**ercedes-Benz hat mit der neuen Typklasse Atego 2 NR 12 t ein interessantes Mautkiller-Solokonzept aufgelegt. Der neueste Typ, der Atego NR 1222 L mit neuem 218-PS-Motor OM 924 LA, lieferte beim Test eine gelungene Präsentation eines leistungsstarken Mautkillers für viel Nutzlast. Eine schnelle Reaktion auf die steigenden Zulassungszahlen in der Gesamtgewichtsklasse 11,99 t seit Einführung der Autobahnmaut in Deutschland.

Die Atego-Generation 2 für das Mittelklasse-Segment von 6,5 bis 15 t Gesamtgewicht wurde erst im Vorjahr auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vorgestellt. Das Baumuster Atego NR 12 t basiert auf 10,5-t-Fahrgestellen mit verstärkten Federn. Es umfasst vier Radstände von 3,62 bis 5,42 m, drei Federungsvarianten (Stahlblattparabel- bis Vollluftfederung) sowie vier Basiskabinen (Standard kurz; Standard mit verlängerter Rückwand; Fahrerhaus lang und Fahrerhaus lang mit Hochdach).

Der Atego NR 12 t bietet im Vergleich zum weiterhin verfügbaren 12-t-Standardtyp auf Basis von abgelasteten 15-t-Fahrgestellen rund 300 kg mehr Nutzlast sowie eine um 30 mm niedrigere Kabinenboden- und um 70 mm niedrigere Ladekantenhöhe (daher auch die Abkürzung „NR“ für den niederen Rahmen in der Typbezeichnung). Das wurde durch 17,5er statt 19,5“-Räder und ein 220er Rahmenprofil an Stelle einer Steghöhe von 260 mm erreicht. Neben den vorgenannten Maßnahmen sorgen auch die



## Die Mautkiller-Teststrecke des KFZ-Anzeiger mit hohem Autobahnanteil

verstärkte Vorderachse VL2 und die Urmachse HL2 für den Nutzlastvorteil. Für die Motorisierung der Typklasse Atego 2 NR 12 t steht die Motorenbaureihe 900 mit 4- und 6-Zylinder-Reihendiesel in einer Leistungspalette von 150 bis 231 PS zur Verfügung. Da gibt es zunächst den Vierzylinder-Motor OM 904 LA mit 4,25 l Hubraum in der 150- und 177-PS-Version. Daran schließt sich jetzt der neue 4-



**Starkes Leichtgewicht: Der Atego NR 1222 L mit neuem 218-PS-Motor absolvierte die Teststrecke komfortabel und in flotter Fahrt.**

**Erstaunlich kompakt: Der neue 4-Zylinder OM 924 LA mit 4,8 l Hubraum liefert 218 PS und ein maximales Drehmoment von 810 Nm.**



Zylinder OM 924 LA mit 218 PS und 4,8 l Hubraum an – wie im Testfahrzeug Atego NR 1222 L.

Weiterhin ist noch der 231 PS starke 6-Zylinder-Diesel OM 906 LA mit 6,4 l Hubraum im Programm. Er wiegt allerdings 100 kg mehr, besitzt nur das gleiche maximale Drehmomentniveau wie die 218-PS-Version des 4-Zylinders und benötigt das schwerere Fahrerhaus mit hohem Motortunnel und zweistufigem Einstieg.

Aus meiner Sicht macht der 6-Zylinder für den leichtgewichtigen Autobahnrenner wenig Sinn. Hier reicht der neue OM 924 LA, der jetzt als konsequente Weiter-

**Maße und Gewichte**

|  |  |
|--|--|
| Gesamtlänge (Fahrgestell) .....  | 7.664 mm   |
| Gesamtbreite (Fahrerhaus) .....  | 2.321 mm   |
| Gesamthöhe (Fahrerhausdach) .....  | 2.649 mm   |
| Radstand .....   | 4.220 mm   |
| Wendekreisdurchmesser .....  | 15.700 mm  |
| Zulässige Achslast vorn .....  | 4,4 t  |
| Zulässige Achslast hinten .....  | 8,1 t  |
| Zulässiges Gesamtgewicht .....   | 11,99 t  |
| Testgewicht .....  | ca. 11,88 t  |
| Leergewicht Testfahrzeug .....   | ca. 5,7 t<br>(mit vollem 125-l-Tank)                 |
| Fahrstellgewicht .....   | ca. 3,8 t<br>(laut Datenblatt mit vollem 125-l-Tank) |
| Zug-Gesamtgewicht (Test-Soloverision) .....                              | 15,5 t   |
| Aufbau: Trockenfracht-Kofferaufbau 6.140 x 2.540 x 2.535 mm (L x B x H); |  |
| Gesamtlänge .....  | 8,00 m   |
| Gesamtbreite .....   | 2,55 m   |
| Gesamthöhe .....   | 3,52 m   |

**Antriebsstrang**

**Motor:** Daimler-Chrysler OM 924 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Telligent-Motormanagement; Dreiventiltechnik (je 2 Ein- und 1 Auslassventil pro Zylinder); Bohrung/Hub: 106/136 mm; Hubraum: 4,8 l; Leistung: 218 PS (160 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 810 Nm bei 1.400 bis 1.600/min  
**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung über Telligent-Schaltautomatik (AGS 2)

**Getriebe:** Daimler-Chrysler G85-6/6,7-0,73: vollsynchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe mit Automatikschaltung Telligent-Schaltautomatik und Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 6,70:1 bis 0,73:1

**Antriebs-Hinterachse:** Daimler-Chrysler HL2/46 DCSL-6,2: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung: 3,909:1; Gesamtauslegung: 1.529/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

**Fahrwerk**

**Federung:** Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisatoren und Stoßdämpfer; Hinterachse 2-Balg-Luftfederung, elektronische Niveauregelung mit Hebe- und Senkfunktion, Stabilisatoren und Stoßdämpfer

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage: druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum mit Telligent-Bremsanlage (EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion, Bremsassistent und Rollsperr); Stauklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel als zusätzliche Dekompressionsstufe; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinteräder wirkend;

**Reifen:** 245/70 R 17,5 Continental LSR vorn und LDR hinten.

**TEST Atego NR 1222 L**

entwicklung der Motorenbaureihe 900 verfügbar ist, völlig aus. Und das Baumuster Atego NR 12 t ist ohnehin als Solo-konzept auf ein Zuggesamtgewicht von 15,5 t ausgelegt, das reicht - im Gegensatz zum 12-t-Standard - nur für einen auflaufgebremsten 3,5-t-Anhänger.

Leider sind alle Motoren nur gemäß Euro 3 im Programm. Erst ab Mitte nächsten Jahres kommen die ersten Euro-4/5-Motoren für die Atego-Baureihe. Je nach Motorleistung gibt's drei synchronisierte

Bei einem Leergewicht von etwa 5,7 t mit vollem Tank sowie einem Kofferaufbau in den Maßen 6.140 x 2.540 x 2.535 mm (Länge x Breite x Höhe) und Ladebordwand lassen sich immerhin noch fast 6,3 t zuladen.

Der 4-Zylinder-Reihendiesel OM 924 LA im Atego NR 1222 L leistet mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung,

Der Leistungsüberschuss auf hohem Niveau sorgte für Fahrvergnügen pur.



**Reichlich Ablagen:** In den Türen gibt es Flaschenhalter und weitere Staufächer. **Logisch zugeordnet:** Fensterheber, Schließanlage und Spiegelbedienung sind auf der Fensterbrüstung der Fahrertür zusammengefasst.

Sechsgang-Schaltgetriebe (G56-6, G60-6 und G85-6), die sich alle auf Wunsch mit der Telligent-Schaltautomatik 2 kombinieren lassen.

So ist der Mercedes-Benz Atego NR 1222 L mit dem OM 924 LA als leistungsstarker Solo-Renner für viel Nutzlast und als erster Vertreter der Atego-Generation 2 auf der speziellen Mautkiller-Teststrecke mit hohem Autobahnanteil angetreten (siehe Grafik „Teststrecke“).

Dreiventiltechnik sowie elektronisch geregelter PLD-Hochdruck-Direkteinspritzung die 218 PS bei 2.200/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 810 Nm bei 1.400 bis 1.600/min. Das macht ihn zum leistungsstärksten Aggregat seiner Hubraumklasse.

Bei einem Gesamtgewicht von 11,99 t ist der Atego NR 1222 L mit einem Leistungsverhältnis von immerhin 18,2 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von bemerkenswerten 67,6 Nm/t unterwegs. Der Leistungsüberschuss auf hohem Niveau sorgte beim Test für Fahrvergnügen mit phantastischer Motorelastizität und ausgezeichneter Fahrharmonie. Was will man noch mehr?

Allerdings brauchen die 218 Pferdestärken unter der Kabine des Atego NR 1222 L einiges an Futter: Das zeigt ein Gesamtergebnis unter günstigen Testbedingungen und bei flotter Fahrweise mit einem Durchschnittsverbrauch von 17,4 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,3 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten). Damit liegt der Atego NR 1222 L auf gleichem Verbrauchsniveau bei höherer Durchschnittsgeschwindigkeit wie der Vorgänger Atego 1223 L mit dem 231 PS starken 6-Zylinder (17,4 l/100 km bei 78,3 km/h), der als Mautkiller im Jahre 2003 die Teststrecke absolvierte.

Der Atego NR 1222 L konnte nicht nur durch Leistung und Durchzugsvermögen, sondern auch mit verteilergerechtem Komfort der Standardkabine, einfachem Handling und der Telligent-Schaltautomatik 2 begeistern. Mit diesem 6-Gang-



Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie und Fahrprogrammregelung hat Mercedes-Benz Einiges für das Mittelklassesegment zu bieten: Die Telligent-Schaltautomatik 2 verfügt über eine automatische Lasterkennung und zeigte sich hervorragend abgestimmt. Da braucht der Fahrer nur noch den Anfahrang anwählen und Gas geben. Der Leistungsüberschuss wurde beim Beschleunigen vom Stand weg für Gangsprünge genutzt. Dank zuschaltbarer Rollsperr (das Telligent-Bremssystem hält den Bremsdruck nach Lösen des Bremspedals für einige Sekunden, solange das Gaspedal nicht betätigt wird) lässt es sich

auch in Steigungen wie mit einem Automat-Getriebe anfahren. Angenehm ist, dass Mercedes-Benz bei der Telligent-Schaltautomatik 2 für den Atego die gleiche Bedienphilosophie wie im Actros gewählt hat. Auch das Gebergerät mit im T-Gangwahlhebel integrierten Funktionstastern sowie Modusschalter für Automatik- und manuelle Wahl ist identisch gestaltet. Der Fahrer kann jederzeit im Automatikmodus über den T-Hebel eingreifen, das war beim Test jedoch nicht notwendig. Wesentlich sinnvoller zeigte sich die Beeinflussung der Schaltcharakteristik über das Fahrpedal, wenn Unterstützung durch voraussehende Fahrwei-

**In einem Zug: So schnell und einfach funktioniert das Ein- und Aussteigen.**

**Einfacher Seitenwechsel: Der Fahrer gelangt ohne Verrenkungen von seinem Platz aus zur Beifahrertür.**

**Symphatisch tiefgelegt: Haltegriffe und großzügige Trittflächen sind zwar vorhanden, doch der Fahrer wird sie kaum brauchen.**

se angesagt war.

Dank automatischer Rückschaltung wird im Schubetrieb die Motorbremsleistung effektiv genutzt. Allerdings kann der Fahrer von einem Motor mit 4,8 l Hubraum nicht zu viel erwarten. Doch ab 2.000/min bringt die Stauklappenmotorbremse in Verbindung mit der Konstant-



**Vorbild Actros: Bedienteil und Schaltphilosophie der Telligent-Schaltautomatik 2 im Atego sind mit dem Actros identisch.**

drossel als leistungssteigernde Dekompressionsstufe bei rund 12 t Gesamtgewicht ausreichende Leistungen.

Eins sollte der Fahrer auch wissen: Die Telligent-Schaltautomatik hält im Schubetrieb den jeweiligen Gang eisern fest. Auch bei Erreichen der maximalen Motordrehzahl! Die Sicherheits-Philosophie von Mercedes-Benz nimmt eher einen kapitalen Schaden in Kauf als eine durch

das Schaltprogramm gestützte Beschleunigung einer Talfahrt. Mit Telligent-Schaltautomatik 2 und aktiviertem Tempomat/Bremsomat war der Fahrer im Atego NR 1222 L auf der Autobahn so komfortabel wie mit einem Autopiloten unterwegs. Doch vor allem auf dem Landstraßabschnitt mit 8-prozentigen Serpentinsteigungen und engen Ortsdurchfahrten zeigten sich die überragenden Vorteile des Automatik-Schaltgetriebes. Hier wurde der Fahrer deutlich entlastet und so die Fahrsicherheit erhöht. Außerdem wurden die Motorbremsleistung bestmöglich genutzt und Rangiervorgänge vereinfacht. Weitere Vorteile der Telligent-Schaltautomatik sind das Vermeiden von Fehlbedienungen sowie eine Reduzierung der Betriebskosten durch geringeren Verschleiß und Kraftstoffverbrauch.

Scheibenbremsen rundum mit Telligent-Bremssystem (EBS) und integrierten ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsassistent und zuschaltbarer Rollsperr präsentieren im Testfahrzeug den neuesten Stand in der Bremsentechnologie. Entsprechend feinfühlig, mit PKW-artigem Pedaldruck, ließ sich das Fahrzeug sicher verzögern und zum Stillstand bringen.

Auf der Teststrecke konnte der Atego NR 1222 L weiterhin mit einfachem Handling punkten: Vorteilhaft zeigten sich neben der Telligent-Schaltautomatik 2 auch die ausgezeichneten Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und die groß dimensionierten Rückblickspiegel. Die leichtgängige Lenkung wurde zwar als etwas indirekt, jedoch zielgenau empfunden.

Auch der Komfort kam bei einer guten Fahrwerksabstimmung und stabilem Fahrverhalten nicht zu kurz. Die Geräuschkulisse in der Kabine liegt auf einem angenehmen Niveau. Allerdings hört sich der Motor im Leerlaufbetrieb

ziemlich rappelig an. In diesem Bereich dürfte der kompakte 4-Zylinder noch einiges an Verbesserungspotenzial bieten.

Sonst haben die Ingenieure bei der kurzen Atego-Standardkabine mit 1,52 m Stehhöhe für das Verteilersegment aus meiner Sicht alles richtig gemacht, um den Fahrern den Alltag zu erleichtern. Das beginnt mit einer Kabinenbreite von rund 2,32 m für eine hohe Rangierwendigkeit und eine überaus günstige einstufige Einstiegssituation sowie bequemem Überstieg zur Beifahrertür.

Speziell beim Atego NR 12 t mit 17,5er Bereifung kommt noch im Vergleich zur 19,5er Bereifung ein um 30 mm niedrigerer Fahrerhausboden über der Fahrbahn hinzu. Ein geringer Höhenunterschied: Er reicht jedoch aus, um praktisch in einem Rutsch aus- und einsteigen zu können. Ebenso einfach und ohne Verrenkungen gelingt vom Fahrerplatz aus der Überstieg zur Beifahrertür. Der kompakte 4-Zylinder OM 924 LA ermöglicht eben einen niedrigen Motortunnel im Fahrerhaus, und so lässt sich auf Wunsch auch ein zusätzlicher Mittelsitz einbauen.

Insgesamt gesehen ist der neu gestaltete Arbeitsplatz im Atego 2 sowohl einsetz- als auch fahrerorientiert hervorragend gelungen und bietet ein ansprechendes Interieur sowie ein angenehmes Raumgefühl. Das Verteilercockpit besitzt eine elegante Mittelschwinge. Das Kombi-Instrument im direkten Sichtfeld des Fahrers ist vorbildlich übersichtlich und klar gegliedert. Zu den analogen Rundinstrumenten gibt es ein Fahrerinformationsdisplay in der Mitte mit Ganganzeige und weiteren Informationsgehalten. Das als Sonderwunsch lieferbare High-Kombiinstrument besitzt sogar ein grafikfähiges Display für Fehlermeldungen, Reise-rechner und Verbrauchsdaten sowie einen Drehzahlmesser mit variablem grün-

nen Bereich.

Erstklassig auch die Ergonomie und Gestaltung des Fahrerplatzes. Über zwei Lenksäulen-Bendienhebel lassen sich – wie bei Actros und Axor – in unmittelbarer Lenkradnähe die wichtigsten Funktionen wie Tempomat/Bremsomat, Motorbremse, Scheibenwischer und Einiges mehr steuern. Auch alle anderen Bedientasten sind durch das mit eleganter Mittelschwinge zum Fahrer hin gerichtete Armaturenbrett einfach erreichbar.

Hinzu kommt ein durchdachtes Ablagenkonzept im direkten Fahrerbereich einschließlich Getränkehalter-Ausstattung für Fahrer und Beifahrer. Auf Wunsch kann eine geräumige Ablage-Mittelkonsole ohne Behinderung des

Telligent hält den jeweiligen Gang eisern fest. Auch bei maximaler Motordrehzahl.

Überstiegs installiert werden.

Wie bei den großen Brüdern Actros und Axor sorgt auch im Atego ein neuartiges luftgeregeltes Heizungs- und Klimatisierungssystem mit kurzen Reaktionszeiten und hoher Regelqualität für ein angenehmes Kabinenklima. Möglich ist das dank neuester CAN-BUS-Architektur als Kommunikationplattform für Steuergeräte der Bordelektronik samt Mechatronik-Technologie. Bemerkenswert ist hier der für Mittelklasse-Fahrzeuge ungewöhnlich große Integrationsumfang einschließlich genormter Telematik-schnittstelle (FMS).

Im Atego übernimmt die Elektronik den Routinecheck von Betriebsmittelständen wie Motoröl und Kühlflüssigkeit sowie der Beleuchtung und Anderes



**Viel Nutzlast: Das Testfahrzeug Atego NR 1222 L mit Kofferaufbau und Ladebordwand kann etwa 6,3 t Nutzlast aufnehmen.**

mehr. Hinzu kommt eine On-Board-Diagnose für die schnelle Ermittlung von Fehlfunktionen und Aggregatzuständen bis zur Bremsbelagstärke. So lassen sich auch belastungsabhängige Wartungsintervalle berechnen. Das führt zu verkürzten Werkstattaufenthalten, einer

verbesserten Betriebssicherheit sowie einer erhöhten Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs. So fügt sich die Atego-Generation 2 vom Design, der Bedienphilosophie, der elektronischen Struktur sowie vom Preis/Leistungs-niveau her nahtlos zu seinen großen Brüdern Actros und Axor in die LKW-Familie von Mercedes-Benz ein. Der Atego NR 1222 L in Vollausstattung des Testfahrzeugs steht mit 80.021 Euro in der verhandelbaren Netto-Preisliste. Bei einem Basispreis von 61.400 Euro sind Sonderausstattungen wie Telligent-Schaltautomatik 2 für 2.752 Euro, Sonderlackierung für 2.559 Euro oder Telligent-Bremssystem für 410 Euro enthalten.

Mercedes-Benz hat mit dem leichtgewichtigen Atego NR 1222 L in der Gesamtgewichtsklasse 11,99 t einen Solospezialisten im Programm. Für den Hängerbetrieb empfiehlt sich jedoch zum Beispiel der robustere Atego 1222 L 12 t Standard als 11,99-Tonner für Zug-gesamtwichte bis 22 t.

### TESTERGEBNIS

#### Autobahn

gefarene km ..... 200,2 km  
 Verbrauch Ø ..... 16,5 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 84,8 km/h  
 davon: *schwierige Strecke A 3*

gefarene km ..... 120,0 km  
 Verbrauch Ø ..... 17,8 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 84,9 km/h  
 davon: *einfache Strecke A 61*

gefarene km ..... 80,2 km  
 Verbrauch Ø ..... 14,6 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 84,5 km/h

#### Landstraße

gefarene km ..... 61,0 km  
 Verbrauch Ø ..... 20,3 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 65,6 km/h

#### Testverbrauch gesamt

gefarene km ..... 261,2 km  
 Verbrauch Ø ..... 17,4 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 79,3 km/h

#### Wetter

bewölkt/sonnig; Wind: 1/N-S; +18 bis +22° C

Ø = Durchschnitt