



Mercedes-Benz Atego 1024 AK

Trumpf in der Nische –  
 einzelbereifter Allrad-  
 Atego für Kommunen und  
 Straßendienste.

# Solide, flexibel und unkompliziert

Seine Fähigkeiten im Gelände sieht man ihm an – mit der richtigen Straßendienst-Ausstattung ist er im Ganzjahreseinsatz unterwegs. Dann transportiert, räumt oder baggert er zu vergleichsweise günstigen Konditionen.

**E**s muss nicht stets ein Unimog sein – auf den Trichter sind die Straßenbauämter schon länger gekommen. Der kann meist mehr, als man braucht. Auf die komplexe Unimog-Technik wird ein satter Obolus erhoben; jedoch hat der Alleskönner aus Gaggenau auf der Straße Schwachstellen: Transportieren können in dieser Gewichtsklasse andere bes-

ser – das machten sich die Wettbewerber aus München zu Nutze, platzierten ihren L2000 Allrad clever in diese Nische. Mit der Umstellung auf TGL und TGM gibt es aus München nur noch einen 13-Tonner, aber keinen allradgetriebenen Zehntonner mehr. Das freut die Strategen in Würth, die nun mit dem Atego 4 x 4 das richtige Ass im Ärmel haben.

**Ausgewogenes Nutzlastverhältnis.** Mit seinen riesigen 365er-Geländereifen (Einzelbereifung 365/80 R 20) ist der Allradkipper bereit, durch dick und dünn zu gehen; dies stellt der Mercedes-LKW auch gerne unter Beweis. Mit 3,26 m Radstand ist er erstaunlich wendig. Reicht der Grip in engen Kehren oder im Anstieg nicht, helfen Längs- und Quersperren



1



2



5



3



4

1) Flexibler Einsatz mit großer Kippbrücke – der Atego AK transportiert, räumt oder baggert (als Krankipper).

2) Vorsicht vor extremen Geländेरitten – unter dem langen Überhang vorne liegen Ölwanne, Kühler und Luftfilter geschützt.

3) Bewährte Typologie – 10 t zulässiges Gesamtgewicht – 240 PS Antriebsleistung.

4) Bodenfreiheit, nicht zu knapp – hinter dem Anfahrerschutz liegen Diesel- und Ad-Blue-Tank.

5) Dank kurzem Radstand wendig im Gelände – breite Niederdruckreifen für geringen Bodendruck.

weiter. Tiefe Wasserlöcher überlässt er lieber dem Konzernkollegen Unimog – die Wattiefe ist auf 60 cm begrenzt. Man darf von ihm keine Wunder erwarten: Das Grundkonzept entspricht einem robusten mittelschweren LKW. Der Atego-Zehntonner punktet mit seiner soliden Meiller-Kippbrücke – auf die packt er soviel Kies, wie es nur möglich ist: Das bedeutet soviel wie ein ausgewogenes Nutzlastverhältnis. Technische Höhenflüge à la Unimog sind beim Fahrgestell nicht zu erwarten. Für ein widerstandsfähiges Rückgrat sorgt ein kräftig dimensionierter Leiterraum, der sich im Gelände verwindungsfreudig zeigt. Das Fahrwerk verfügt über permanenten Allradantrieb, beide Achsen werden mit Parabelfedern geführt und gefedert. Seine Fahreigenschaften auf der Straße sind bequem und sicher. Gebremst wird ausschließlich mit Druckluft, aber zeitgemäßen 10-bar-Systemdruck. An den Rädern arbeiten Trommelbremsen, die laut der Mercedes-Techniker weniger unter Verschmutzung

oder mechanischer Beschädigung leiden. Diese müssen sie bei Geländeexkursionen eher für die Aggregate im Vorbau vorne befürchten: Ölwanne, Kühler und Luftfilter liegen im langen Atego-Überhang ziemlich ungeschützt.

**Mit Kraft und Laufkultur.** Die Kraft der 238 Pferde reichen sowohl im Gelände als auch mit einem Anhänger auf der Straße. Mit 850 Nm Drehmoment-Bestwert hat der 6,4 Liter große Reihensechszylinder OM 906 LA den nötigen Mumm, auch höhere Fahrwiderstände zu überwinden. Höhere Leistungswünsche sind denkbar, aber nur mit dem verstärkten 9-Gang-Getriebe erfüllbar. Lenkung und Schaltung gehen gut zur Hand – beide arbeiten ausreichend direkt und präzise, ohne dem Fahrer großen Kraftaufwand abzuverlangen. Man steigt gerne in den Atego ein, der zwar einen beherzten Schritt nach oben fordert, jedoch mit einer wohnlichen und sauber verarbeiteten Kabine aufwartet. Alle Schalter liegen griffbereit, das

Lenkrad wird pneumatisch verstellt, prima Pedalerie – die Ergonomie stimmt einfach. Die Ausstattung ist praxisgerecht, könnte aber mit Klimaanlage und Standheizung getoppt werden. Sehr angenehm: Der flache Motortunnel steht nur wenig im Weg, wenn man zur anderen Seite wechselt. Nasse Kleidung und Werkzeug finden im Anbau Platz, die Rückwand der S-Kabine wurde hier um 180 mm nach hinten verlegt. Sollen gelegentlich mehr Mitarbeiter zur Baustelle mitgenommen werden, empfiehlt sich die Doppelkabine, die Platz für fünf Personen bietet.

Mit seinem guten Allround-Eigenschaften wird der Atego 1024 AK seine Kunden finden. Er ist flexibel im Alltag und gibt sich betont unkompliziert. Man muss nur wissen, was er kann – und was nicht.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)