



Der 231 PS starke Atego 1223 überzeuge als flottes Verteilerfahrzeug.

Komfortabler Renner

Daimler-Chrysler hat den ersten Atego mit 6-Gang-Telligent-Schaltautomatik zum Test geschickt. Der Atego 1223 mit 11,99 t Gesamtgewicht hatte seinen Auftritt als Mautkiller und flinker Verteiler.

Erst seit Mitte dieses Jahres ist für den Atego die Telligent-Schaltautomatik zu haben. Bereits im Herbst soll es auch die Telligent-Schaltautomatik für den Anhängerbetrieb geben. Das System besteht aus dem 6-Gang-Automatik-Schaltgetriebe G 85-6 AGS in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Die Telligent-Schaltautomatik hatte nun im Solo-Testfahrzeug Atego 1223 4x2, der

als 11,99-Tonner Mautkiller antrat, die erste Feuertaufe zu bestehen. Und mit 231 PS bei 2.200/min und einem maximalen Drehmoment von 810 Nm zwischen 1.200 und 1.600/min zeigte sich der Atego 1223 4x2 beim Test nicht nur auf der Autobahn als ein Renner.

Die Antriebsenergie im Atego 1223 liefert der Motor OM 906 LA als 6-Zylinder-Reihendiesel mit 6,4 l Hubraum, Ab-

gasturbolader und Ladeluftkühlung sowie 3-Ventiltechnik und Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder. Weitere Feinheiten – in dieser Gesamtgewichtsklasse bemerkenswert und Voraussetzung für die Telligent-Schaltautomatik – sind das elektronische und diagnosefähige Telligent-Motorsteuergerät und die Elektronik-Vernetzung über CAN-Datenbus an Bord.



(links) Der Fahrer sitzt entspannt und verfügt über eine günstige Einstiegsituation mit niedrigem Kabinenboden sowie günstiger Trittstufenaufteilung.

(rechts oben und unten) Klapptisch und Mittelablage sind als pfiffige Zusatzausstattungen in der Atego-Kabine beliebt.

Mit der Power des OM 906 LA kam das Testfahrzeug Atego 1223 bei etwa 11,99 t Gesamtgewicht immerhin auf ein Leistungsverhältnis von rund 19,3 PS/t und ein üppiges maximales Drehmomentniveau von 67,6 Nm/t. Da musste ja die Post abgehen. Und wenn das auf der Autobahn noch ohne Maut geschehen kann – um so besser.

Die Telligent-Schaltautomatik ist schon eine tolle Sache. Der Fahrer braucht nur noch den Anfahrang über den Joystick vorzuwählen und Gas geben. Alles andere wie Schalten und Kuppeln übernimmt Kollege Computer. Das Betätigen der Motorbremse quitiert der elektronische Beifahrer mit einem Zurückschalten für effektivere Motorbremsdrehzahlen. Beim Betätigen des Bremspedals wird gleich ein komplexes Bremsenmanagement aktiv: Die Elektronik versucht zunächst, durch zusätzliches Schalten in höhere Motorbremsdrehzahlen sowie mit

Motorbremse und Retarder (falls vorhanden) die gewünschte Verzögerung zu erreichen, um die Betriebsbremse zu schonen.

Dies und manches andere wurde auf der Handlingstrecke auf einem um 8 Prozent ansteigenden Serpentinenaufstieg erprobt. Beim Serpentinenaufstieg im

manuellem Modus zeigte sich die ausgezeichnete Elastizität des 6,4-l-Motors OM 906 LA. Er zog auch unterhalb von 1.200/min noch durch. Ein Zeichen dafür, dass hinter dem hohen Leistungsverhältnis vor allem ein kraftvolles maximales Drehmomentniveau steht.

Der Serpentinenaufstieg wurde sowohl im Automatikmodus ohne Eingriff als auch im manuellen Modus gefahren. Die Telligent-Schaltautomatik trieb den Atego 1223 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50,7 km/h und 11 Schaltungen recht zügig nach oben, kam dafür jedoch auf einen Durchschnittsverbrauch von 62,4 l/100 km. Der Fahrer war mit 49,6 km/h und fünf Schaltungen etwas langsamer, doch mit einem Verbrauch von 56,2 l/100 km deutlich günstiger unterwegs. Dabei ging es überwiegend im 5. Gang mit 48 km/h und 1.300/min aufwärts. Klar, dass hier die Telligent-Automatik unterlegen sein musste. Sie hat noch nicht die Fähigkeit, voraussehend zu fahren.

Allerdings ist nach meiner Meinung noch etwas Feinarbeit an der Telligent-Schaltautomatik von Daimler-Chrysler zu leisten. Nach meinem Gefühl, so wie ich die Motorelastizität im manuellen Modus erfahren habe, lässt die Telligent-Schaltautomatik in 60 bis 70 Prozent der Fälle den Motor zu hoch drehen. Vielleicht waren die Software-Experten zu sehr auf Power eingestellt. Darüber hinaus sind beim 6-Gang-Getriebe G 6-85 AGS recht große Drehzahlsprünge zu meistern.

Der Fahrer musste jedenfalls öfters im Automatikmodus eingreifen, um die Telligent-Schaltautomatik früher schalten zu lassen. Das Lenkverhalten war ➤

Kompakt: Atego 1223 L 4x2

✦ Der Atego 1223 L 4x2 mit kurzem Standard-Fahrerhaus überzeugte als Verteiler-LKW durch seinen sympathischen Auftritt und das aktuelle Konzept.

✦ Mit der Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedaltechnologie ist der Atego ein Trendsetter bei Automatik-Schaltgetrieben in Mittelklassefahrzeugen.

✦ Inklusive Tiefkühlkoffer, Kühlaggregat und Ladebordwand verbleibt eine ordentliche Nutzlast von 4.130 kg – etwa das Doppelte eines vergleichbaren 7,5-t-LKW.

✦ Die kurze Standardkabine bietet im Verteiler-einsatz ausreichend Platz, einen einsatz- und zeitgerechten Komfort sowie pfiffige Detaillösungen.

TEST Mercedes-Benz Atego 1223



(oben) Die kurze Standardkabine bietet für den Verteilereinsatz ausreichend Raum und einen eleganten Arbeitsplatz.

(unten) Der Fahrer hat bei der Telligent-Schaltautomatik die Wahl zwischen Manuell- und Automatik-Modus.

grob gesehen in Ordnung, könnte aber nach meiner Meinung noch ein wenig zielgenauer sein. Außerdem fiel bei der Fahrwerksabstimmung eine etwas steifbeinige Vorderachsfederung auf.

Der Atego 1223 fuhr beim Test ein Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 17,4 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,3 km/h ein. Davon wurden auf schwieriger Autobahn ein Verbräuche von 18,9 l/100 km bei 84,8 km/h, auf einfacher Autobahn von 13,4 l/100 km bei 83,2 km/h sowie auf der Landstraße von 20,1 l/100 km bei 63,7 km/h erzielt.

So war das Testfahrzeug zwar ziemlich flott unterwegs, konnte jedoch keine

Sparwerte einfahren. Ein Handicap für den Atego 1223 bei der Testbewertung. Der Verbrauch ist jedoch nur ein Aspekt: In allen anderen Bereichen konnte sich der Atego an die Spitze setzen. Vor allem die Telligent-Schaltautomatik bringt im Alltagsgeschäft viele Vorteile: Eine verlängerte Konditions- und erhöhte Verkehrssicherheit für den Fahrer dank geringer Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Dazu kommt noch ein bemerkenswerter Spareffekt durch erheblich verlängerte Kupplungs- und Bremsbelagstandzeiten sowie Schonung des gesamten Antriebsstrangs.

Mit Sicherheit wird insgesamt die Telligent-Schaltautomatik im Alltagsgeschäft bei gesteigerten Transportleistungen auch verbrauchsgünstiger liegen als ein Fahrer mit konventionellem Schaltgetriebe. Falls die Software nachgearbeitet wird, lässt sich in der Regel die Fahrzeugprogrammierung mit einem Update problemlos auf den neuesten Stand bringen. Und das alles gibt es für einen verhältnismäßig geringen Aufpreis von 2.752 Euro.

Außerdem hatte der Atego 1223 weitere Hightech zu bieten: Für einen Aufpreis von 402 Euro sorgt das elektronisch geregelte Telligent-Bremssystem mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen für höchstmögliche Sicherheit. Bei einer Panikbremsung steuert der Bremsassistent gleich den vollen Bremsdruck ein und sorgt so für kürzere Bremswege. Die zusätzlich in das Telligent-Bremssystem integrierte, separat zuschaltbare Rollsperrung war am Berg eine feine Sache. Das System verhindert ein Vor- oder Zurückrollen. Es hält den Pedalbremsdruck für maximal zwei Sekunden und gibt den Bremsdruck bei Fahrpedalbetätigung sofort frei. Da gelingt vor allem in Verbindung mit der Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedaltechnologie auch an steilen Anstiegen ein elegantes Anfahren.

Das Testfahrzeug Atego 1223 mit Tiefkühlkoffer und kurzer Standardkabine zeigte ein überaus sympathisches Design. Die Atego-Baureihe wurde von Daimler-Chrysler erst im Jahre 1998 auf dem Markt eingeführt und ist noch ziemlich aktuell.

Die Tageskabine bietet für den Verteilereinsatz ausreichend Platz, und der

Fahrer ist im Cockpit rundum gut aufgehoben. Das gelungene Interieur zeichnet sich durch ein hochwertiges Erscheinungsbild mit dezenter Farbwahl aus. Der Grammer-Fahrschwingsitz Komfort (Sonderausstattung) mit integriertem Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurt zeigte sich überaus bequem. Das wohlgeformte Lenkrad mit kleinem Durchmesser liegt sehr griffig in der Hand, und die leichtgängige Lenkung ist ein weiterer Vorteil.

Zum Wohlbehagen in der Kabine trugen auch das elegante wie übersichtliche und PKW-artig geschlossene Armaturenbrett sowie trickreiche Ausstattungsdetails bei, zum Beispiel eine vor dem Armaturenbrett ausklappbare Tischkonsole, die sich auch als Schreibunterlage nutzen lässt. Für eine individuelle Fahrzeugspezifizierung steht ein gut sortiertes Sonderausstattungsprogramm mit Dach- und Endkantenspoiler, Klimaanlage, Tempomat, Frontunterfahrschutz, Fahrerairbag und anderen Details wie Komfort-Schließanlage und Wegfahrsperrung zur Verfügung. ➤

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km	201,6 km
Verbrauch Ø	16,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,1 km/h
davon: schwierige Strecke A 4/ A 3	
gefahren km	120,0 km
Verbrauch Ø	18,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,8 km/h
davon: einfache Strecke A 61	
gefahren km	81,6 km
Verbrauch Ø	13,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,2 km/h

Landstraße

gefahren km	61,0 km
Verbrauch Ø	20,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	63,7 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km	262,6 km
Verbrauch Ø	17,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	78,3 km/h

Wetter

bewölkt; trocken; kaum windig; +22 bis +31°C

Ø = Durchschnitt

TEST Mercedes-Benz Atego 1223



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	9.050 mm
Gesamtbreite	2.600 mm
Gesamthöhe (beladen)	3.380 mm
Radstand	4.760 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	ca. 11.99 t
Leergewicht Testfahrzeug	ca. 7,86 t

mit vollem 180 l Kraftstofftank, Kühlaggregat, Tiefkühl-Kofferaufbau und Ladebordwand; lichte Innenmaße: 7.032 x 2.462 x 2.138 mm (Länge x Breite x Höhe)

Antriebsstrang

Motor: Daimler Chrysler OM 906 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Hochdruck-Direkteinspritzung mit elektronischem und diagnosefähigem Telligent-Motorsteuerggerät und Pumpe-Leitung-Düse-System (PLD) pro Zylinder; 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 zwischen 1.200 und 1.600/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Mercedes-Benz G85-6 AGS 2 Telligent-Schaltautomatik: Automatik-Sechsgang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und anwählbarem Handschaltmodus über Joystick; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 6,7:1 bis 0,73:1

Antriebs-Hinterachse: HL 4/040 DCLS-10,8: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 4,3:1; Gesamtauslegung: 3,14:1 = 1.572/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre Vorderachse: 2-Blatt-Stahl-Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung; Stoßdämpfer, Drehstab-Stabilisator, verstärkte Ausführung

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

Reifen: 265/70 R 19,5 Michelin Energy 2 XZE vorn und hinten



(oben) Mit Tiefkühlkofferaufbau, Kühlaggregat und Ladebordwand verfügt der Atego 1223 noch über eine ordentliche Zuladung von etwa 4.120 kg.

(unten) Die Atego-Kabine in schickem Design strahlt jugendliche Leistungsbereitschaft aus.

automatik durch sein einfaches Handling hervor. Vor allem die Einstiegsituation mit großen Türöffnungswinkeln sowie breiten, bequem aufgeteilten Trittstufen zum niedrigen Fahrerhausboden kam gut an. Dank Sitz-Schnellabsenkung sowie einfach hochklappbarem Lenkrad ist auch häufiges Ein- und Aussteigen wenig beschwerlich. Und auch der Durchstieg zur Beifahrertür war, wenn auch leicht eingeschränkt, problemlos möglich.

Laut Fahrzeugschein bringt das Testfahrzeug mit Tiefkühlkoffer - lichte Innenmaße: 7.032 x 2.462 x 2.138 mm (Länge x Breite x Höhe) - sowie Kühlaggregat und Ladebordwand ein Leergewicht von 7.860 kg auf die Waage. Da verbleibt immerhin noch eine recht ordentliche Nutzlast von 4.130 kg, abzüglich Fahrer. Das ist in etwa das Doppelte eines vergleichbaren 7,5-t-LKW. Allerdings ist zum Führen des 11,99-Tonnners entweder der alte Zweier-LKW-Schein oder die Klasse C nötig.

Laut Netto/Bruttopreisliste gibt es den Atego 1223 L 4x2 mit kurzem Standardfahrerhaus für 60.330 Euro beziehungsweise mit Telligent-Schaltautomatik und Telligent-Bremssystem für 63.484 Euro. Dafür bekommt der Kunde eine ziemlich komplette Ausstattung einschließlich Telligent-Bremssystem mit integrierten ABS und ASR-Funktionen, Konstantdrossel-Motorbremse, Dauerbremsen-Management und Rollsperr sowie Fahrerinformationssystem.

Bewährt hat sich auch der Kombischalter rechts am Lenkrad, wo die Funktionen Motorbremse (leise und leistungsstark dank serienmäßiger Konstantdrossel-Motorbremse) und Tempomat zusammengefasst sind. Außerdem wurden im direkten Fahrerumfeld einfach zu erreichende Ablagemöglichkeiten platziert.

Überhaupt hob sich der Atego 1223 nicht nur wegen seiner Telligent-Schalt-

ADELBERT SCHWARZ