



# Allrad-Mittelgewichtler statt Unimog?

Trumpf in der Nische – einzelbereifter Allrad-Atego für Kommunen und Straßendienste. Unten: Bequemer Einstieg ins komfortable Fahrerhaus. 1324: 13 t zGG, 240 PS

Mit der richtigen Ausstattung kann der hochbeinige Atego im Kommunaleinsatz gute Dienste leisten. Der Allradler transportiert, räumt oder baggert offroad zu vergleichsweise günstigen Konditionen.





**E**s muss nicht gleich ein Unimog sein, das ist bei den Entscheidern der Straßenbauämter längst angekommen. Das Multitalent kann natürlich mehr als handelsübliche Allrad-LKw, aber ob man das in der Praxis auch braucht? Für die komplexe Unimog-Technik wird ein satter Obolus erhoben, auf der Straße hat der Alleskönner aus Gaggenau aber durchaus Schwachstellen. Transportieren können in dieser Gewichtsklasse andere besser – und wer einen Stern im Fuhrpark braucht, sollte sich den mittelschweren Atego-Kipper vom Typ 1324 4x4 näher ansehen. Mit zuschaltbarem Allradantrieb und Einzelbereifung ist Fortkommen im Gelände gesichert, und auf die Ladebrücke passt so einiges.

### Ausgewogenes Nutzlastverhältnis

Mit seinen vollformatigen 100-Prozent-Geländereifen (Einzelbereifung 10 R 22,5) signalisiert der Allradkipper, durch dick und dünn zu gehen. Was der Mercedes-LKw auch gerne unter Beweis stellt. Mit kurzem Radstand ist er erstaunlich wendig. Reicht der Grip in engen Kehren oder im Anstieg nicht – vor allem,

wenn der Ladungsträger nur teilbeladen ist –, helfen die zuschaltbare Vorderachse plus Längs- und Quersperren weiter. Und braucht man noch etwas Zugkraft bei niedriger Geschwindigkeit, zaubert die zuschaltbare Geländeübersetzung noch ein paar zusätzliche PS ans Rad.

Tiefe Wasserlöcher überlässt man lieber dem Konzernkollegen Unimog – die Wattiefe des Atego ist auf 60 cm begrenzt. Überhaupt darf man von ihm keine Wunder erwarten: Sein Grundkonzept entspricht einem robusten mittelschweren LKW. Der 13-Tonner punktet mit solidem Meiller-Dreiseitenkipper – auf den packt er so viel Kies, wie auch darauf passt, er ist kein Blender. Technische Höhenflüge à la Unimog sind bei diesem Fahrgestell nicht zu erwarten: Für ein widerstandsfähiges Rückgrat sorgt der kräftig dimensionierte Leiterraum, der sich im Gelände ziemlich verwindungsfreudig zeigt. Beide Achsen werden mit langen Parabelfedern geführt und gefedert. So sind die Fahreigenschaften des Atego auf der Straße weit komfortabler als die eines Unimogs, auch der Lärm der wenig gedämm-

**Kurzer Radstand macht ihn wendig im Gelände, die Bodenfreiheit wird durch die Differentialglocke limitiert. Unten: Es geht hoch hinauf ins Fahrerhaus.**





Die großformatige Einzelbereifung schafft Platz unter dem Großserien-Fahrgestell.

ten Unimog-Kabine bleibt dem Atego-Fahrer erspart. Wie im Straßen-Atego verzögert ein modernes EBS-Bremssystem. An den Rädern arbeiten Trommelbremsen, die im harten Geländeinsatz weniger unter Verschmutzung oder mechanischer Beschädigung leiden. Die muss man aber eher für die Aggregate im langen Vorbau fürchten. Ölwanne, Kühler und Luftfilter liegen im langen Atego-Überhang ziemlich ungeschützt.

## Technische Daten: Atego 1324 AK 4x4

### Maße und Gewichte

Länge	ca. 6.000 mm
Breite	2.480 mm
Höhe	ca. 2.800 mm
Zul. Gesamtgewicht	13.500 kg

### Motor

Vierzylinder-Diesel OM 936 LA mit Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader mit Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Abgasnachbehandlung und DPF	
Hubraum	7700 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	175 kW/238 PS bei 2.200 U/min
Höhe	ca. 2.800 mm
Max. Drehmoment	1.000 Nm bei 1.200–1.600 U/min

### Kraftübertragung

Automatisiertes 6-Gang-Getriebe mit MB Powershift 3-Schaltung, zweistufiges Verteilergetriebe mit Straßen- (i = 0,98) und Ge-

ländeuntersetzung (i = 1,61), zuschaltbarer Allradantrieb, Drehmomentverteilung zwischen VA und HA 1 : 1, Längs- und Quersperre.

### Fahrwerk

Starre Vorderachse, Parabelfedern, zul. 5,7 t Achslast; starre Hypoid-Hinterachse, Parabelfedern, zul. 11,0 t Achslast.

### Lenkung, Bremsen

Hydraulische Servolenkung, verstellbare Lenksäule; pneumatische EBS-Bremsanlage, Trommelbremsen an beiden Achsen, ABS, ALB (automatisch lastabhängige Bremskraftregelung).

### Lenkung, Bremsen

Hydraulische Servolenkung, verstellbare Lenksäule; pneumatische EBS-Bremsanlage, Trommelbremsen an beiden Achsen, ABS, ALB (automatisch lastabhängige Bremskraftregelung).

## Mit Kraft und Laufkultur

Der Motor ist freilich ein Gedicht, wenn man dem Atego einen Sechszylinder spendiert. Die Kraft von 238 Pferden reichen sowohl im Gelände als auch für den Geräteantrieb und immer für einen Anhänger auf der Straße. Mit 1.000 Nm Drehmomentbestwert hat der geschmeidige 7,7-l-Reihensechszylinder vom Typ OM 936 immer den nötigen Mumm, um höhere Fahrwiderstände zu überwinden. Höhere Leistungswünsche wären erfüllbar, dann aber nur in Verbindung mit dem nächstgrößeren Achtgang-Getriebe. Die sechs Gänge des serienmäßigen Powershift-Getriebes werden automatisch geschaltet, was im Normalfall auch gut funktioniert. Auf schwierig-schmierigem Terrain fährt man aber besser, wenn man in den manuellen Modus wechselt.

ANZEIGE



Lenkung, Gas und Bremse funktionieren direkt und gut, ohne dem Fahrer allzu viel Kraftaufwand abzuverlangen. Es geht hoch hinauf in den groß bereiften Atego, der zwar einen beherzten Schritt nach oben fordert, dann aber mit der wohnlichen und sauber verarbeiteten Classic-Space-Kabine aufwartet. Alle Schalter sind griffbereit positioniert, das Lenkrad wird pneumatisch verstellt – die Ergonomie stimmt einfach. Die Ausstattung ist praxisgerecht, kann aber mit Klimaanlage und Standheizung getoppt werden. Sehr angenehm: Der moderate Motortunnel steht nur wenig im Weg, wenn man zur anderen Seite wechselt.

Nasse Kleidung und Werkzeug finden im Anbau Platz, die Rückwand der Kabine wurde hier ja um 180 mm nach hinten verlegt. Sollen gelegentlich mehr Mitarbeiter zur Baustelle mitgenommen werden, empfiehlt sich die Doppelkabine, die für den Atego im Spezialitätenwerk Molsheim gebaut wird.

Mit seinen Allround-Talenten findet der Atego 1324 AK 4x4 den Weg zu den Kunden – da sind wir uns sicher. Er ist flexibel im Alltag und gibt sich betont unkompliziert, der Euro-6-Sechszylinder ist ein Motor der Extraklasse. Wichtig im Alltag: Man muss nur wissen, was er kann – einen Unimog kann der Allrad-Atego im Ernstfall nicht ersetzen. **Wolfgang Tschakert**

Palfinger

## Personensicherung mit dem Ladekran

Durch den Einsatz eines eigenen Personensicherungsmodus ermöglicht Palfinger als einziger Anbieter eine Personensicherung mit dem Ladekran. Der Personensicherungsmodus FPM (Fall Protection Mode) kann bei SH-Kranen und TEC-7-Kranen bestellt werden.

Wenn bei Arbeiten in großer Höhe keine stationären Sicherungsmöglichkeiten wie Gerüste oder Sicherungsösen vorhanden sind, dann kann eine Personensicherung mit dem Ladekran als wirtschaftliche Alternative für den Schutz des Arbeiters sorgen. Dabei wird ein Höhensicherungsgerät am Kran angebracht, und der zu sichernde Arbeiter trägt ein Gurt-Geschirr, das ihn mit dem Höhensicherungsgerät verbindet. Die Sicherung der Person erfolgt grundsätzlich am stillgesetzten Kran. Die Personensicherung mit dem Kran bleibt eine Ausnahmesitu-



Von Palfinger:  
Personensicherung  
mit dem Ladekran

ation. Unter besonderen Voraussetzungen und unter strikter Einhaltung von genau definierten Sicherungsmaßnahmen kann eine Personensicherung durch den Ladekran im Personensicherungsmodus erfolgen. Eine der Voraussetzungen ist, dass mindestens zwei Personen im Einsatz sein müssen: eine Person, die gesichert wird, und eine Person, die den Kran bedient. Die Traglastreserven des Kranes und die Standsicherheit des Fahrzeuges unterliegen im FPM den strengen Anforderungen des Personentransports.

Fliegl

## Auf einer Achse durch die Schweiz

Die Guyan Logistik GmbH aus Schiers (Graubünden) hat ihren Fuhrpark um einen vierten Fliegl-Trailer aufgestockt. Typisch für die Schweiz, kommt der populäre Einachs-Gardinenauflieger im nationalen Stückgutverkehr zum Einsatz, wo er in erster Linie Erzeugnisse eines großen Blechbearbeiters befördert. Für schnelles, unkompliziertes Be- und Entladen hat ihn Guyan mit einer 2-t-Ladebordwand ausstatten lassen. Eine mechanische Tridex-Zwangslenkung verleiht ihm Wendigkeit und optimale Manövrierbarkeit auf Passstraßen oder in Innenstädten.

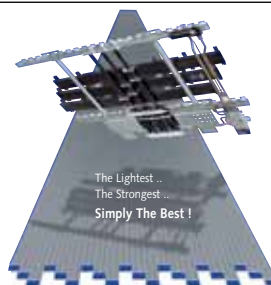
Neben dem attraktiven Preis-Leistungsverhältnis war vor allem das feuerverzinkte Chassis ausschlaggebend für die Anschaffung des langlebigen Citysattels, der eine Nutzlast mit knapp 15 t bietet.



# CARGO FLOOR®

HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM

## Das Schubboden-System



The Lightest ...  
The Strongest ...  
Simply The Best !



Gratis App für Mobil



Cargo Roller  
(art.nr.: 9165003)

CF500 SL-C, Typ **standard** mit 21 oder 24 Profilen für maximale Effizienz!  
Schüttgut und Paletten, Ballen, Säcke, Rollen usw.

**NEU**

CF500 SL-C, Typ **Bulkmover**  
nur mit 15 Profilen  
Extra Gewichtsparsnis  
nur Schüttgut



Bitte nehmen Sie Kontakt auf mit Ihrem Händler / Fahrzeugbauer  
+31 524 593 900 info@cargofloor.com www.cargofloor.com

Cargo Floor® wurde gegründet in Die Niederlande und produziert nur mit der höchsten Qualität echter Europäischer Teile!

