

TEST Atego 818 L



Road-Runner

Mehr Motorleistung ist auch im Verteilerverkehr bei den 7,5-Tonnern gefragt. Die Antwort von Daimler-Chrysler heißt Mercedes-Benz Atego 818 L 4x2 mit 177 PS Motorleistung.



Dank 177 PS Motorleistung ist der Fahrer im Atego 818 L flott und komfortabel unterwegs.

Der Mercedes-Benz Atego 818 L mit 177 PS Motorleistung ist die Power-Variante von Daimler-Chrysler im Bereich der 7,49-Tonner. Vom Stand weg kommt er mit einem schnellen Sprint und wenigen Schaltungen auf Touren. Das ist kein Luxus für pures Fahrvergnügen (was beim 818 L auch nicht zu kurz kommt), sondern ermöglicht ein zügiges Mitschwimmen im Ver-

kehr. So ist der Atego 818 L flott und wenig unterwegs. Beim Atego 818 L stehen bei einem auf 7,5 t aufgerundeten Gesamtgewicht immerhin ein Leistungsverhältnis von 23,6 PS/t und vor allem ein maximales Drehmomentniveau von 90 Nm/t zur Verfügung.

Der 4-Zylinder-Reihendieselmotor OM 904 LA mit 4,3 l Hubraum bringt die Nennleistung von 177 PS bei 2.200/min und

das maximale Drehmoment von 675 Nm zwischen 1.200 und 1.600/min. Dahinter steht eine aufwändige Technik: Abgas-turbolader, Ladeluftkühlung, zwei Einlassventile und ein Auslassventil pro Zylinder sowie eine vollelektronisch geregelte Direkteinspritzung (Telligent-Motormanagement) über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder. Auch das 6-Gang-Getriebe G 60 in passender ➤



Telematik- und Kommunikationssysteme wie Fleetboard haben an Bedeutung gewonnen.

(links oben)

Variables Niveau: Verschiedene Rampenhöhen sind dank Ecas-Luftfederung an der Hinterachse mit Hebe- und Senkfunktion kein Problem.

Abstimmung zur 177-PS-Maschine überzeugte. Das Getriebe besitzt einen 1. Gang in Berggangauslegung (Übersetzung 9,201:1), der auch fürs langsame Rangieren und zum Anfahren mit 18 t zulässigem Zug-Gesamtgewicht gedacht ist. Die Spreizung für die übrigen fünf Gänge reicht von 5,23:1 bis 1:1. So ließ sich der Atego 818 L als Solist bei einem Testgewicht von etwa 7,4 t mit wenigen Schaltvorgängen, zum Beispiel 2 - 3 - 6, vom Stand weg in Fahrt bringen.

Der Motor zeigte sich sehr elastisch, packte auch Ortsdurchfahrten im 6. Gang und besaß bei einem Landstraßen- beziehungsweise Autobahntempo von 80 km/h ohne Schaltarbeit eine gute Standfestigkeit. So erreicht man hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten. Vorteilhaft auch, vor allem im Verteilereinsatz, sind die überaus günstige und vor allem einstufige Einstiegssituation mit niedrigem Fahrerhausboden sowie relativ einfachem Durchstieg zur Beifahrertür.

Weitere Pluspunkte des Atego 818 L waren die ausgezeichnete Fahrharmonie sowie das niedrige Geräuschniveau dank geschmeidiger Gangart und hoher Elasti-



TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km	133,4 km
Verbrauch Ø	14,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	85,1 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 1</i>	
gefahrte km	51,8 km
Verbrauch Ø	18,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,0 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahrte km	81,6 km
Verbrauch Ø	12,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	85,9 km/h

Landstraße

gefahrte km	71,4 km
Verbrauch Ø	12,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	60,7 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	204,8 km
Verbrauch Ø	13,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	74,6 km/h

Wetter

bewölkt; sonnig; sehr windig; +11 bis +22°C

Ø = Durchschnitt

zität des Motors im unteren Drehzahlbereich. Das erstklassig abgestimmte Fahrwerk mit stahlblatt-/parabelfederter Vorder- und luftfederter Hinterachse ebnete alles – in der Bandbreite von kurzen Fahrbahnstößen bis zu langen Bodenwellen – komfortabel ein. ➤

BERICHTIGUNG

Tiefes Hoch aus Wörth

Beim Test Atego 1828 LL („Tiefes Hoch aus Wörth“, KFZ-Anzeiger 3/2002) hat sich der Fehlerteufel eingeschlichen. Der Grund: eine fehlerhafte Maßbandmessung von Hand. So wurden bei den Volumen-Wechselbrücken eine lichte Ladehöhe von 3,20 m (wahrscheinlich 3.020 mm gemessen und 3,20 m notiert) und eine Außenlänge von 7,84 m veröffentlicht. Volumenprofis fiel natürlich sofort auf, dass sich bei einer vorgegebenen Außenhöhe von 4,0 m und der LKW-Bereifung in den Dimensionen 295/60

R 22,5 sowie der Anhängerbereifung von 235/75 R 17,5 eine lichte Innenhöhe von 3,20 m technisch nicht realisieren lässt. Auch beträgt das Außenlängen-Normmaß 7,82 m. In den nachgeforderten Prospekten sowohl von Daimler-Chrysler als auch von Kögel wird eine lichte Ladehöhe von 3.000 mm angegeben. Deshalb hier die technischen Daten laut Datenblatt des Herstellers Kögel für die Wechselbrücken des Testfahrzeugs:

- Außenlänge: 7.820 mm
- lichte Innenlänge: 7.730 mm
- Außenbreite: 2.550 mm
- lichte Innenbreite: 2.480 mm

- Stirnwandhöhe: 3.030 mm
- lichte Innenhöhe: 3.000 mm

(Stirnwandhöhe gemessen von Ladeboden bis Stirnwandoberkante; Innenhöhe gemessen zwischen Ladeboden und Dach-Querspiegel) Daraus ergibt sich auch ein Gesamtladevolumen von 115 m³ und nicht von über 120 m³ für den tiefgekuppelten 2x7,82-m-Wechselbrücken-Zug mit Zentralachsanhänger.

Bleibt noch anzumerken, dass zur Wechselbrücken-Ausstattung Hubdächer mit einer Hubhöhe von etwa 360 mm für das seitliche Be- und Entladen gehörten.

AS

TEST Atego 818 L



Bequemer Alltag: Einstieg und Fahrerplatz sowie der Übergang zur Beifahrertür sind besonders vorteilhaft im Verteilereinsatz.

Tadellos auch das Lenkverhalten mit gut gedämpfter Lenkmittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften. Insgesamt lag der Atego 818 L satt und mit treuem Geradeauslauf auf der Straße. Er ließ sich auch durch Spurrillen nicht aus der Ruhe bringen. Außerdem war der Atego 818 L im Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 13,9 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von

74,6 km/h auf der schwierigen Verteiler-Teststrecke schnell und sparsam unterwegs.

Der seit Anfang 2001 neu ins Zubehör genommene verstellbare 3D-Dachspoiler und die verlängerten Fahrerhaus-Endkantenspoiler sowie die Fahrgestell-Seitenverkleidungen verhalfen dem Atego 818 L offensichtlich nicht nur optisch zu einer ausgezeichneten Aerodynamik. Dazu trugen auch die großzügig gerundeten Stirnwand- und Dachkantenprofile des leichtgewichtigen Spier-Kofferaufbaus mit Ladebordwand bei.

Auch sonst kann sich das aktuelle Atego-Modell sehen lassen. Da sind das elegante PKW-Design des Armaturenbretts mit übersichtlichem Instrumententräger sowie ein vorbildlich gestalteter Arbeitsplatz mit sortiertem Staufachangebot zu nennen. Eine gute Idee ist auch ein Kühlfach, das bei Fahrzeugen mit Klimaanlage auf das Armaturenbrett befestigt und von den Luftaustrittsdüsen gekühlt wird.

Darüber hinaus besitzt der Atego auch als kleiner 7,5-Tonner eine fortschrittliche Elektronik-Architektur mit einer Datenkommunikation über CAN-Bus, wie der große Bruder Actros. Das macht den Weg frei für das elektronisch geregelte Betriebsbremsystem EBS mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum.

Daimler-Chrysler hat auch beim Atego ab 6,5 t Gesamtgewicht unter dem Begriff Telligent-Bremssystem neben den EBS-Funktionen wie Bremsbelag-Verschleißausgleich und Lastzugabstimmung mit elektronischer Bremskraftverteilung auch noch Bremsassistent-, ABS-, ASR- und Dauerbremsfunktionen zusammengefasst.

Tadellos auch das Lenkverhalten mit gut gedämpfter Lenkmittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften.

So wird die wirkungsvolle Stauklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel als Dekompressionsstufe automatisch vorgeschaltet, wenn der Fahrer über das Bremspedal eine Verzögerung des Fahrzeugs anfordert. Darüber hinaus lässt sich die Motorbremse bequem über einen Lenksäulen-Schalterhebel aktivieren.

Außerdem ist beim Atego-Telligent-Bremssystem noch eine zu- und abschaltbare Rollsperrung integriert. Hier hält die Elektronik – zum Beispiel beim Ampelstopp an einer Steigung – den über das



Cooler Zubehör: Bei eingebauter Klimaanlage sorgt diese von den Lüftdüsen gekühlte Box für kalte Getränke.



Nur voran: Die integrierte Rollsperr im Telligent-Bremssystem verhindert das Zurückrollen an Steigungen.

Pedal angeforderten Bremsdruck so lange aufrecht, bis genügend Anzugsmoment anliegt. Das gilt, so lange eines der drei Pedale (Kupplungs-, Brems- oder Gaspedal) zumindest leicht betätigt wird. Da gibt es auch ohne Handbremsbetätigung kein unbeabsichtigtes An- oder Zurückrollen. Eine interessante Funktion, vor allem für Vermietfirmen, denn gerade im Bereich der 7,5-Tonner sind häufig LKW-unerfahrene PKW-Fahrer unterwegs. Doch auch erfahrene Fahrer können davon in schwierigen Rangier-Situationen profitieren.

Im Paket mit dem Telligent-Bremssystem bietet Daimler-Chrysler diese Funktion beim Atego 818 für 1.600 Euro an. Doch diese Investition bedeutet nicht nur mehr Sicherheit; hier kommen auch Vorteile wie ein geringerer Bremsbelagverschleiß zum Tragen.

Im Verteilerverkehr überzeugt der Atego 818 L vor allem durch Komfort, Fahrspaß und Zugkraft.

Die CAN-Datenbustechnologie ermöglicht eine ausgezeichnete On-Bord-Diagnose für kurze Werkstattaufenthalte sowie einsetzgerechte und wirtschaftliche Wartungsintervalle. Sie bildet auch die Grundlage für den Einsatz von Kommunikations- und Telematik-Systemen wie das internetgestützte Fleetboard von Daimler-Chrysler. Damit sind sogar Fern Diagnosen über die miteinander verzahnten Bordelektroniken möglich.

Insgesamt liegt Daimler-Chrysler mit dem Mercedes-Benz Atego 818 L, der als erfreulich komplett ausgestattetes Basisfahrzeug mit 44.480 Euro in der Brutto-Nettopreisliste steht, sehr gut im Rennen. Der Preis für die Vollausstattung des Testfahrzeugs beträgt 63.250 Euro; darin sind der Aufbau und die Ladebordwand sowie im Wesentlichen Telligent-Bremssystem für 1.600 Euro, Luftleitkörper für 1.400 Euro, Klimaanlage für 1.690 Euro, Alufelgen für 1.788 Euro und weitere Details enthalten.

Verglichen mit dem Basismodell Atego 815, das für den Soloeinsatz mit 150 PS auch gut bestückt ist, sind das allerdings 2.570 Euro mehr, mit denen der 177 PS starke Atego 818 L zu Buche schlägt. Doch dafür gibt es gesteigerten Fahrkomfort, Fahrspaß sowie im Betrieb mit 18 t Zuggesamtgewicht ein ordentliches Leistungsverhältnis von 9,8 PS/t und ein zugkräftiges maximales Drehmomentniveau von 37,5 Nm. Beste Voraussetzungen für einen Road-Runner im Verteilerverkehr.

ADELBERT SCHWARZ



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Kabinenlänge	1.650 mm
Kabinenbreite	2.300 mm
Kabinendachhöhe über Fahrbahn	2.528 mm
Radstand	4.220 mm
Wendekreisdurchmesser	ca. 16,0 m
Zulässige Achslast vorn	3.400 kg
Zulässige Achslast hinten	5.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	7.490 kg
Leergewicht Fahrgestell	ca. 3.370 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit vollem 125-l-Tank	ca. 4.890 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	18 t
Gesamtlänge	8,13 m
Gesamtbreite	2,51 m
Gesamthöhe	3,47 m
Test-Gewicht	ca. 7,4 t
Aufbau: palettenbreiter Spier-Kofferaufbau	6.365 x 2.510 x 2.530 mm (Länge x Breite x Höhe) und Ladebordwand

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 904 LA; Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; 3-Ventil-Technik (je 2 Ein- und 1 Auslassventil pro Zylinder); vollelektronische und diagnosefähige Hochdruck-Direkteinspritzung (Telligent-Motormanagement) über Pumpe-Leitung-Düse pro Zylinder; Bohrung/Hub: 102/130 mm; Hubraum: 4,25 l; Leistung: 177 PS (130 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 675 Nm zwischen 1.200 und 1.500/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Daimler-Chrysler G 60-6; synchronisiertes Schaltgetriebe mit 6 Fahrgängen (Übersetzungsverhältnisse von 9,201:1 bis 1,0:1)

Antriebs-Hinterachse: HL 2; einfach übersetzte Starrachse; Übersetzung 2,923:1; Gesamtauslegung: 1.665/min bei 80 km/h in höchster Getriebe-stufe

Fahrwerk

Federung: starre Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Antriebs-Hinterachse: Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Telligent-Bremssystem (Sonderausstattung): elektronisch geregeltes Betriebsbremssystem EBS mit integrierten ABS-, ASR- und Dauerbremsfunktionen, Bremsassistent sowie zu- und abschaltbarer Rollsperr; Radbremsen: druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; Dauerbremseinrichtung; Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: 215/75 R 17,5 Michelin Energy; vorn: XZA; hinten: XDA