

# TEST Mercedes-Benz Atego 1833

Die 326 PS starke Sattelzugmaschine Atego 1833 LS 4x2 machte beim Test mit dem 32-t-Verteilierzug einen guten Job.



## Kompakt und kräftig

Der Motor OM 926 LA steht mit 326 PS als Spitzenmotorisierung für die Atego-Baureihe zur Verfügung. Im Atego 1833 LS 4x2 leistete er beim Verteilertest mit 32 t Zuggesamtgewicht gute Arbeit.

**D**er 326 PS starke Motor OM 926 LA des Testfahrzeugs Atego 1833 LS 4x2 feierte im Vorjahr auf der Nutzfahrzeug-IAA sein Debüt. Er ist als Spitzenmotorisierung in den Typen 1833 4x2 und 2533 6x2 der Atego-Baureihe gedacht. Damit hat Daimler-Chrysler das schwere Mittelklasse-Segment der Atego-Baureihe ausgebaut; zuvor war man hier bei einer Leistung von 279 PS am Ende der Fahnenstange angelangt.

Das 7,2-l-Aggregat OM 926 LA leistet mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung die 326 PS bei 2.200/min und gibt ein maximales Drehmoment von 1.300 Nm zwischen 1.200 und 1.600/min ab. Zum kompakten Aufbau des Motors kommt noch ein günstiges Trockengewicht von etwa 545 kg hinzu.

Der OM 926 LA basiert auf dem 279 PS starken 6,4-l-Diesel OM 906 LA und führt mit 326 PS Leistung und 7,2 l Hub-

raum jetzt die kompakten Vier- und Sechszylindermotoren der Baureihe 900 mit 4,3 und 6,4 l Hubraum an. Die Aggregate zeichnen sich durch Hightech wie vollelektronisches und diagnosefähiges Motormanagement, 3-Ventiltechnik sowie eine Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System (PLD) mit Einzelsteckpumpen aus. Mit dem OM 926 LA besitzt die Atego-Baureihe ein dicht gestaffeltes Leistungsangebot von



Für die Mittelklasse bietet die L-Hochdachkabine einen überaus zeitgemäßen Komfort, genügend Ablagemöglichkeiten und ausreichend Stauraum. (links)

Das Cockpit zeichnet sich durch das elegante Armaturenbrett sowie ausgezeichnete Ergonomie und Übersichtlichkeit aus. (oben)

Das Gepäcknetz an Stelle der oberen Liege ist für eine Single-Kabine ein praktisches Zubehör.



122 bis 326 PS. Der Atego 1833 LS 4x2 strahlte ein gefälliges und durch die ausgestellten Kotflügel sogar etwas sportliches Design aus. Passend dazu brachte die Test-Sattelzugmaschine in Vollausstattung mit Voith-Retarder sowie vollem 400-l-Tank und ohne Fahrer ein günstiges Leergewicht von rund 6,4 t auf die Waage.

Der Komfort im L-Hochdach-Fernverkehrshaus mit einer Stehhöhe von 1,92 m ist für die vorgesehen Einsatzfelder wie der nationale Fern- und Nahverkehr überaus zeitgerecht. Hinzu kommen das ausgezeichnete Sichtfeld aus der Kabine heraus und der Blickwinkel in den groß dimensionierten Außenspiegeln.

Weitere Pluspunkte waren das sympathische Interieur sowie der niedrige Motortunnel mit einer Durchsteigemöglichkeit zur Beifahrertür. Außerdem fiel das elegante, PKW-artig geschlossene Armaturenbrett auf, das von der Actros-Baureihe übernommen wurde. Einfach vorbildlich zeigten sich hier die klar gegliederte Instrumentierung und das gut ablesbare, zentral angeordnete Display des Fahrerinformationssystems.

Eine weitere Besonderheit ist beim Atego 1833 der Drehzahlmesser mit variablem grünen Kennfeld: Wenn der Fahrer den Motor in unwirtschaftlichen Drehzahlen betreibt, zeigen Leuchtdioden den günstigen Drehzahlbereich an. Sie fordern den Fahrer auf, die Nadel des

Drehzahlmessers durch Schalten in den grün leuchtenden Bereich zu bringen.

Für den Test wurde ein Gesamtgewicht von 32 t gewählt. Damit kam der Motor auf ein Leistungsverhältnis von rund 10,2 PS/t und ein maximales

Drehmomentniveau von 40,6 Nm/t. Eigentlich hatte der Atego 1833 einen 16,50 m langen Sattelzug mit einem zweiachsigen Trailer für 36 t Zuggesamtgewicht zu ziehen. Das Testfahrzeug wäre dann mit einem guten Leistungsverhältnis von 9,1 PS/t und einem maximalen Drehmoment von 36,1 Nm/t unterwegs gewesen.

Allerdings darf die Sattelzugmaschine auch ein Zuggesamtgewicht von 40 t mit einem Leistungsverhältnis von 8,2 PS/t und einem Drehmomentniveau von 32,5 Nm/t ziehen. Hier stößt der Motor OM 926 LA jedoch schon an seine wirtschaftliche Leistungsgrenze, wenn ausgelastet und in hügeliger Topographie gefahren wird.

Jedenfalls war es dem Motor des Atego mit 32 t Gesamtgewicht anzumerken, dass das Leistungsverhältnis von 10,2 PS/t und das maximale Drehmomentniveau von 40,6 Nm/t ideal zur Charakteristik passte. In allen Situationen, auch auf dem mit extremen Schwierigkeitsgraden bestückten Landstraßenabschnitt, zeichnete sich der Atego 1833 durch seine hohe Fahrharmonie aus.

Das Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 29,2 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 69,5 km/h ist mit 32 t Zuggesamtgewicht akzeptabel. Auf dem einfachen, überwiegend ebenen Autobahnabschnitt A 61 von Mendig bis Bergheim Süd kam der ➤

TESTERGEBNIS	
<b>Autobahn</b>	
gefahren km	133,4 km
Verbrauch Ø	27,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,7 km/h
davon: schwierige Strecke A 1	
gefahren km	51,8 km
Verbrauch Ø	39,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	77,0 km/h
davon: einfache Strecke A 61	
gefahren km	81,6 km
Verbrauch Ø	19,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,2 km/h
<b>Landstraße</b>	
gefahren km	71,4 km
Verbrauch Ø	32,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	55,2 km/h
<b>Testverbrauch gesamt</b>	
gefahren km	204,8 km
Verbrauch Ø	29,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	69,5 km/h
<b>Wetter</b>	
sonnig; kaum windig; +20 bis +32° C	
Ø = Durchschnitt	



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.817 mm
Gesamtbreite (Fahrerhaus)	2.300 mm
Gesamthöhe (Kabinendach)	3.362 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14,90 m
Zulässige Achslast vorn	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug gewogen mit vollem 400 l Tank, ohne Fahrer	ca. 6,4 t
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,55 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 32 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

### Antriebsstrang

**Motor:** Daimler-Chrysler OM 926 LA: Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement; Dreiventiltechnik (je zwei Ein- und ein Auslassventil pro Zylinder); Bohrung/Hub: 106/136 mm; Hubraum: 7,2 l; Leistung: 326 PS (240 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 1.300 Nm von 1.200/min bis 1.600/min; **Kupplung:** Zweischeiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Daimler-Chrysler G 211-16 synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 17,0:1 bis 1:1); automatisierte Schaltung Telligent-Schaltung (SA)

**Antriebs-Hinterachse:** HL 6/1 DCS-13 einfach-übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre und Übersetzung 3,583:1; Gesamtauslegung: 1.503/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe;

### Fahrwerk

**Federung:** starre 7,5-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 4-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer und Stabilenker

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit Telligent-Bremssystem mit EBS und druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum; ABS, ASR, Bremsassistent, Rollsperr; Dauerbremsintegration von Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse sowie Voith-Retarder R115 (SA); Tempomat/Bremsomat; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

**Reifen:** Zugfahrzeug: 295/80 R 22.5 Continental HSR rundum; Auflieger: 385/65 R 22.5 Michelin Energy XTA

(SA)= Sonderausstattung



Trittstufen und eine begehbbare Plattform hinter der Kabine sichern den Fahrer beim An- und Abkuppeln des Aufliegers.



Werkzeug, Warnausrüstung und Tankutensilien lassen sich praktischer Weise in Außenstauflächen unterbringen.

Atego 1833 mit 19,4 l/100 km bei 83,2 km/h gut voran.

Im Verteilerverkehr wäre eigentlich die Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedal-Technologie ideal. Doch die Telligent-Schaltung für das 16-Gang-Getriebe G 211-16 des Testfahrzeugs hatte im Vergleich zur konventionellen Schalthebelarbeit auch echte Handlingsvorteile zu bieten. Die automatische Schaltung über die Kupplungsbetätigung stammt aus der Actros-Baureihe und steht für den Atego ab 18 t Gesamtgewicht als Sonderausstattung zur Verfügung.

Der Fahrer kann bei der Telligent-Schaltung über einen Joystick die Gänge vorwählen oder direkt beim Kuppeln den entsprechenden Gang antippen. Außerdem kann er auch die Telligent-Elektronik nach passenden Gängen suchen lassen, und durch Betätigen des Kupplungs-



Die Komfortlagerung „1,8 Hz“ bringt mehr Bequemlichkeit für den Fahrer.

pedals automatisch schalten. Sowohl der eingelegte als auch der vorgewählte beziehungsweise vom Mikroprozessor vorgeschlagene Gang werden im Kombiinstrument angezeigt.

Der 32 t schwere Atego-Testsattelzug ließ sich mit wenigen Schaltungen und Gangsprüngen vom Stand weg auf Marschgeschwindigkeit bringen. Der Motor zeichnete sich durch eine deutliche Zugkraft ab 1.000/min aus. In Steigungen ging es mit einer für seine Literklasse bemerkenswerten Standfestigkeit bei 1.200/min weiter nach oben. Dazu kamen noch ein ruhiger Motorlauf und ein dezent Sound, mit denen sich der OM 926 LA beim Fahrer schon fast einschmeichelte.

Die Gesamtabstimmung von Fahrwerk, Fahrerhauslagerung und Sitzfederung ist komfortabel gelungen. Die neue, hintere Komfort-Fahrerhauslagerung „1,8 Hz“ ist hier ein deutlicher Gewinn. Kurze Fahrbahnstöße wurden jedoch ein wenig steifbeinig genommen. Dafür zeichnete sich der Atego 1833 durch eine hohe Fahrstabilität mit geringen Kurvenneigungen aus. Und diesmal glänzte die Lenkung mit perfektem und zielgenauem Lenkverhalten, klar definierter sowie gut gedämpfter Mittelstellung, hohen Rückstellkräften und einem treuen Geradeauslauf.

Die Menge an ausgereifter Serien-Hightech im 1833 ist schon ungewöhnlich



**Ein Überstieg zur Beifahrertür ohne Turnübungen ist ein wichtiger Punkt im Verteilereinsatz.**



**Die günstige Einstiegssituation kommt besonders im Verteilerverkehr gut an.**

für ein Mittelklasse-Fahrzeug, die wichtigsten Dinge sind: Rundum-Scheibenbremsen mit elektronisch geregelter Intelligent-Bremssystem (EBS) und integrierter ABS-, ASR- und Dauerbremsfunktionen sowie Bremsassistent und zuschaltbarer Rollsperr (verhindert in Steigungen ein Anrollen beim Umwechseln vom Brems- aufs Fahrpedal); auch Tempomat und Bremsomat mit Integration des Voith-Retarders (Sonderausstattung) wa-

ren an Bord.

Komplexe Bordrechnersysteme wie das vollelektronische und diagnosefähige Intelligent-Motormanagement, das Fahrinformationssystem mit Intelligent-Wartungssystem und die Daten-Kommunikation über CAN-BUS sorgen für belastungsabhängig berechenbare Wartungsintervalle und für die Vereinigung aller Kräfte an Bord zu höchster Wirtschaftlichkeit, Verkehrs- und Betriebssicher-

heit. Außerdem ist so auch eine einfache Datenerfassung für Fuhrpark- und Speditions-Managementsysteme wie die internetgestützte Telematikplattform Fleetboard möglich.

Insgesamt gesehen besitzt die Test-Sattelzugmaschine Atego 1833 LS 4x2 dank umfangreicher und komfortabler Standardausstattung bei einem Grundpreis von 84.860 Euro, laut „Brutto“/Nettopreisliste, ein günstiges Preis/Leistungsverhältnis. Bei der Vollausstattung des Testfahrzeugs Atego 1833 LS 4x2 kommen XXX Euro zusammen. Dafür gibt es auch Dinge aus der relativ kurzen Sonderausstattungsliste wie Telligentschaltung, Voith-Retarder R 115, Alu-Felgen, Standheizung, Klimaanlage und mehr – zum Beispiel aerodynamisches Zubehör wie Seitenverkleidungen, Dach- und Endkanten-Spoiler. Auch hier wieder ein fairer Gegenwert zur Investitionshöhe.

**ADELBERT SCHWARZ**

## Kompakt: Atego 1833 LS 4x2

- ★ Der Atego besitzt mit den ausgestellten Kotflügeln ein sympathisches und sportlich wirkendes Design.
- ★ Für das Einsatzspektrum des Atego ist Daimler-Chrysler mit der L-Hochdachkabine ein überaus zeitgemäßer Komfort gelungen.
- ★ Der kompakte 6-Zylinder-Reihendiesel OM 926 LA mit 7,2 l Hubraum zeichnete

sich durch Laufruhe und Durchzugsvermögen aus.

- ★ Die Intelligent-Schaltung beim Atego war im Vergleich zur manuellen Handschaltung ein echter Handlingsvorteil.
- ★ Dank guter Antriebsstrangabstimmung besaß der Atego bei einem Leistungsverhältnis von 10,2 PS/t eine ausgezeichnete Fahrbarkeit.