

TEST Mercedes-Benz Atego 818



Der 177 PS starke Atego 818 brachte beim Test große Leistungen.



Das überaus zeitgemäße Design des Atego 818 weckt Sympathien.

Großer Kleiner

Dank Telligent-Schaltautomatik und 177 PS Leistung erwies sich der Atego 818 beim Test als agiler Verteiler mit einfachem Handling.

Die 2. Generation des Mercedes-Benz Atego für 6,5 bis 15 t Gesamtgewicht wurde erst 2004 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vorgestellt. Jetzt ist der Atego 818 4x2 mit 8,0 t Gesamtgewicht, 177 PS Motorleistung und Telligent-Schaltautomatik zum Test angetreten. Das vollsynchronisierte 6-Gang-Automatik-Schaltgetriebe G 56-6 in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung ist bei Daimler-Chrysler inzwischen auch zur 2. Generation herangereift. Und gerade im Verteilereinsatz ist die Telligent-Schaltautomatik besonders sinnvoll. Da heißt es beim Testfahrzeug Atego 818 einfach starten, den Automatikmodus anwählen und losfahren.

Für den Vortrieb des Atego 818 sorgt die stärkste Version des kompakten 4-Zylinder-Reihendiesels OM 904 LS Euro 3 mit 4,25 l Hubraum und eine Leistung von immerhin 177 PS bei 2.200/min sowie ein für die Hubraumklasse kräftiges maximales Drehmoment von 675 Nm bei 1.200 bis 1.600/min.

Der Atego 818 deckt auch das gefragte 7,49-t-Segment der Mittelklasse ab. Die „7,5-Tonner“ sind weiterhin sowohl in der Transportbranche als auch bei den Nutzfahrzeugvermietern beliebt, daran hat die neue EU-Führerscheinregelung nicht viel



Niedriger Kabinenboden und einstufiger Aufstieg ermöglichen das Ein- und Aussteigen in einem Zug. Das elegant geschwungene Armaturenbrett ist in allen Punkten erstklassig gelungen. Klar gegliedert und übersichtlich vermittelt das Kombiinstrument mit Fahrer-Informationssystem weitreichende Informationen. Neueste Scheinwerfertechnologie in Klarglasoptik sorgt für eine verbesserte Fahrbahnausleuchtung.



Maße und Gewichte

Gesamtlänge (Fahrgestell)	7.664 mm
Gesamtbreite (Fahrerhaus)	2.321 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach)	2.519 mm
Radstand	4.220 mm
Wendekreisdurchmesser	15.700 mm
Zulässige Achslast vorn	3,4 t
Zulässige Achslast hinten	5,0 t
Leergewicht Testfahrzeug	ca. 5,22 t
(mit vollem 125-l-Tank)	
Fahrgestellgewicht	ca. 3.565 kg
(laut Datenblatt mit vollem 125-l-Tank)	
Zug-Gesamtgewicht (Test-Solover)	13,0 t
Aufbau: Trockenfracht-Kofferaufbau: 6,14 x 2,55 x 2,54 m (L x B x H);	
Gesamtlänge	8,08 m
Gesamtbreite	2,55 m
Gesamthöhe	3,52 m

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 904 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Wastegate-Abgasurbolader und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Telligent-Motormanagement; 3-Ventiltechnik (je 2 Ein- und 1 Auslassventil pro Zylinder); Bohrung/Hub:

102/130 mm; Hubraum: 4,25 l; Leistung: 177 PS (130 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 675 Nm bei 1.200 bis 1.600/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung über Telligent-Schaltautomatik (AGS 2)

Getriebe: Daimler-Chrysler G56-6/6,29-0,78: vollsynchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe mit Automatikschaltung Telligent-Schaltautomatik 2 und Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 6,29:1 bis 0,78:1

Antriebs-Hinterachse: Daimler-Chrysler HL2/43 DCL-6,2: einfach übersetzte Hypoidachse; Übersetzung: 3,636:1; Gesamtauslegung: 1.630/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisatoren und Stoßdämpfer; Hinterachse 2-Balg-Luftfederung, elektronische Niveauregelung mit Hebe- und Senkfunktion, Stabilisatoren und Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage: druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum mit Telligent-Bremsanlage (EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion, Bremsassistent und Rollsperr); Stauklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel als zusätzliche Dekompressionsstufe; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: 215/75 R 17,5 Continental LSR vorn und LDR hinten.

TEST Mercedes-Benz Atego 818



Der kompakte 4,25-l-Motor im Atego 818 leistet 177 PS und bringt ein maximales Drehmoment von 675 Nm auf.

geändert. Es gibt noch massenhaft Besitzer des alten Klasse-3-Führerscheins oder einer entsprechend umgeschriebenen EU-Fahrerlizenz.

Das taufrische und jugendliche Antlitz des Atego 2 wirkt sehr sympathisch und strahlt Leistungsbereitschaft aus. Leer bringt das Testfahrzeug mit Kofferaufbau und Ladebordwand sowie vollem Tank und Fahrer etwa 5,22 t auf die Waage. Da kann der Atego 818 mit der Auslegung auf 7,49 t Gesamtgewicht noch eine Nutzlast von rund 2,27 t aufnehmen. Er verfügt dann über ein hohes Leistungsverhältnis von etwa 23,6 PS/t sowie über ein kräftiges maximales Drehmomentniveau von 90,1 Nm/t.

Wo nur der neue EU-Führerschein zählt – hier reicht der PKW-Führerschein ja nur bis 3,5 t Gesamtgewicht – kann das Testfahrzeug als 8-Tonner immerhin knapp 2,8 t Nutzlast aufnehmen. Das Gewicht für das voll ausgestattete Motorwagenfahrgerüst Atego 818 4x2 ist werkseitig mit 3.565 kg angegeben – einschließlich kurzem Standardhaus, vollem 125-l-Tank und Fahrer.

Die rund 500 kg mehr Nutzlast werden allerdings mit Nachteilen erkauft: Fahrer der alten Führerscheinklasse 3 beziehungsweise mit umgeschriebenen

EU-Führerscheins dürfen dann nicht mehr ans Steuer und auf der Landstraße darf an Stelle von 80 km/h nur noch 60 km/h gefahren werden. Allerdings lässt sich der 8-Tonner bei Bedarf, zum Beispiel beim Weiterverkauf, mit verhältnismäßig geringem Aufwand auf 7,49 t Gesamtgewicht ablasten.

Bei rund 8 t Gesamtgewicht war das Testfahrzeug Atego 818 mit einem Leistungsverhältnis von 22,1 PS/t und einem maximalem Drehmomentniveau von 84,4 Nm/t unterwegs. Im Solobetrieb

Glanzpunkte des Atego sind das komfortabel abgestimmte Fahrwerk und das stabile Fahrverhalten.

stellt der kompakte Motor OM 904 LA ab etwa 2.000/min eine recht spürbare Verzögerungsleistung zur Verfügung, dank Stauklappen-Motorbremse mit serienmäßiger Konstantdrossel als Dekompressionsstufe.

Mit der Telligent-Schaltautomatik und der leistungsstarken Motorisierung bringt der Atego 818 auch als 8-Tonner einiges an Fahrspaß. Der Leistungsüberschuss wurde von der Fahrprogrammregelung auch für ein zügig/elegantes Beschleunigen mit wenigen Schaltungen



Das Verteiler-Cockpit sorgt für eine ansprechende Arbeits-Atmosphäre und einen einfachen Übergang zur Beifahrertür.

genutzt. Hinzu kommen eine bemerkenswerte Motorelastizität und ausgezeichnete Fahrharmonie.

Ein Zeichen, dass die Auslegung des Atego-Antriebsstrangs auf 1.630/min bei Autobahntempo 80 km/h beziehungsweise 1.223/min bei 60 km/h in der höchsten Getriebestufe die Motorcharakteristik sehr gut trifft. Sie ist auch für Zuggesamtgewichte bis 13 t geeignet. Dank unterschiedlicher Hinterachsübersetzungen und Getriebetypen (zum Beispiel das Direktgang-Getriebe G60-6) ist eine Antriebsstrangabstimmung des Atego 818 für Zuggesamtgewichte bis 20 t möglich.

So kann Mercedes-Benz mit dem Atego 818 auch im unteren Mittelklasse-Segment ein ziemlich kraftvolles Muskelspiel bieten. Entsprechend kam das Testfahrzeug im Soloeinsatz bei flotter Fahrt mit einem Durchschnittsverbrauch von 14,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,1 km/h über die schwierige Verteilertestrunde. Auf dem ab dem Bliesheimer Kreuz meist ansteigenden Autobahnabschnitt von Kerpen bis Blankenheim (A 61/A 1) wurden Motorpower gefordert und 18,9 l/100 km verbraucht. Auf dem einfachen, überwiegend ebenen Autobahnabschnitt von Mendig nach Bergheim Süd (A 61) waren



Die Telligent-Schaltautomatik entmündigt nicht den Fahrer, er kann über den Wahlhebel auch im Automatikmodus jederzeit eingreifen.

es dagegen 13,2 l/100 km und auf dem anspruchsvollen Landstraßenabschnitt kam der Atego 818 mit günstigen 12,9 l/100 km bei 60,0 km/h aus.

Beim Test konnte der Atego 818 mit seinem komfortabel abgestimmten Fahrwerk und stabilem Fahrverhalten glänzen. Die Lenkung benahm sich so, wie es im Verteilereinsatz erwünscht ist: leichtgängig, gut gedämpft und zielgenau. Hinzu kommen praxisorientierte und inno-

vative Detaillösungen für eine erhöhte Verkehrssicherheit wie Scheinwerfer in Klarglasoptik mit einer verbesserten Fahrbahnausleuchtung sowie ein großdimensioniertes, neues Spiegelsystem. Es trägt zur drastischen Verkleinerung des toten Winkels vor allem beim Rechtsabbiegen bei. Eine pfiffige Idee sind auch seitliche Arbeitsscheinwerfer vor der Hinterachse. Sie leuchten bei Dunkelheit als Rangierhilfe den Bereich um die Antriebsachse aus.

Für den Fahrer gibt sich der Atego wie ein großer LKW. Selbst das kurze Standardhaus bietet eine angenehm gedämpfte Geräuschkulisse und eine ansprechende Atmosphäre. Zu den herausragenden Merkmalen der 2. Atego-Generation zählen hier das komplett neue Interieur der neu gestalteten Fahrerinnen mit etwa 2,30 m Außenbreite und einer im leichten Mittelklasse-Segment fast einmaligen Wahlmöglichkeit zwischen drei unterschiedlichen Cockpits für eine einatzgerechte Spezifizierung.

Das Verteiler-Cockpit im kurzen Standardhaus des Testfahrzeugs Atego 818 zeichnet sich besonders durch die einfache Durchsteigemöglichkeit zur Beifah-

TESTERGEBNIS	
Autobahn	
gefahrte km	132,0 km
Verbrauch Ø	15,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,8 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 1</i>	
gefahrte km	51,8 km
Verbrauch Ø	18,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,7 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahrte km	80,2 km
Verbrauch Ø	13,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	85,2 km/h
Landstraße	
gefahrte km	70,7 km
Verbrauch Ø	12,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	60,0 km/h
Testverbrauch gesamt	
gefahrte km	202,7 km
Verbrauch Ø	14,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	74,1 km/h
Wetter	
bewölkt/sonnig; Wind: 2 bis 3/N bis O; +12 bis +16° C	
Ø = Durchschnitt	

Gerade im Verteilereinsatz ist die Telligent-Schaltautomatik von Mercedes-Benz besonders sinnvoll.

rertür aus. Außerdem ist es – genauso wie die anderen Cockpit-Versionen – in allen Punkten wie Ergonomie, Optik und Design sowie Übersichtlichkeit, Komfort, Heizung, Lüftung und Klimatisierung erstklassig gelungen. Hinzu kommt noch eine günstige Einstiegssituation dank niedrigem Fahrerhausboden und einstufigem Aufstieg für einen bequemereren Fahreralltag im Verteilereinsatz.

Beachtlich auch der serienmäßige Aufwand bei der 2. Atego-Generation für mehr Wirtschaftlichkeit, erhöhte Verfüg-



Seitliche Arbeitscheinwerfer als Rangierhilfe sind eine gute Idee.

barkeit und verbesserte Verkehrssicherheit. Da gibt es kaum Unterschiede zu den großen Brüdern Axor und Actros aus der Mercedes-Benz LKW-Familie: Das vollelektronische eigendiagnosefähige Telligent-Motormanagement und das Telligent-Bremssystem mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie Brems-Assistent und zuschaltbarer Rollsperr (hält den Bremsdruck kurzzeitig beim Wechsel vom Brems- auf das Fahrpedal) sind nur einige Beispiele.

Auf Basis der CAN-Bus-Technologie wurde auch an Bord des Atego eine gemeinsame Kommunikations-Plattform für die unterschiedliche Elektronik sowie eine genormte Schnittstelle für schnelle Werkstattdiagnosen und Telematiksysteme wie Fleetboard geschaffen. Die elektronische Eigendiagnose des serienmäßigen Fahrer-Information-Systems unterstützt mit Bremsbelag- und Betriebsmittelstands-Prüfungen sowie anderen Funktionen den täglichen Rou-

tinecheck des Fahrers. Störungen werden auf einem Display im Kombiinstrument angezeigt. Außerdem ist das System in der Lage, für eine erhöhte Wirtschaftlichkeit einsatzabhängige Wartungsintervalle zu berechnen.

Auch die Telligent-Schaltautomatik 2 trägt zu mehr Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit bei. Die Fahrprogrammregelung zeigte sich beim Test ziemlich intelligent und die automatisierte Kuppelung funktionierte auch beim Rangieren professionell. Der Fahrer braucht sich nur noch auf den Verkehr zu konzentrieren und ist so sicherer unterwegs. Alles andere wie die Gangwahl für eine wirtschaftliche und materialschonende Fahrweise übernimmt die Elektronik. Außerdem sorgt das Programm der Telligent-Schaltautomatik bei aktivierter Motor- und/oder Betriebsbremse automatisch für effektive Drehzahlen.

Hinzu kommt ein für die Premiumqualität günstiges Preis/Leistungsverhältnis von 44.410 Euro laut verhandelbarer Nettopreisliste. Über die Lebensdauer oder Verweildauer des Fahrzeugs im Fuhrpark gerechnet, nimmt der Anschaffungspreis jedoch eine untergeordnete Rolle ein. Viel wichtiger sind hier die Betriebs- und vor allem Wartungskosten. In diesem Sinne sind auch die zusätzlichen Investitionen von 2.505 Euro in die Telligent-Schaltautomatik, 418 Euro in das Telligent-Bremssystem und 109 Euro für den beheizten Lufttrockner zu betrachten.

Das voll ausgestattete Testfahrzeug bringt es auf einen Listenpreis von 62.946 Euro, darin ist ein Sonderausstattungsanteil von 18.536 Euro enthalten, zum Beispiel 2.221 Euro für die Sonderlackierung, 1.668 Euro für die Alu-Räder, 1.336 Euro für den Luftleitkörper, 1.584 Euro für die Klimaanlage und 2.184 Euro für das Navigationssystem Sound 30 APS.

Doch auch in der erfreulich kompletten Grundausstattung hat der Atego 818 alle Anlagen für einen wirtschaftlichen Einsatz und eine hohe Verfügbarkeit in die Wiege gelegt bekommen. So hat sich mit dem Testfahrzeug auch die Baureihe Atego 2 als ein flexibles Transportsystem vorgestellt, das sauber in das Puzzle der LKW-Familie Mercedes-Benz einfügt ist.

ADELBERT SCHWARZ