

ALTERNATIVPROGRAMM

Fahrbericht: Mercedes führt neben dem Alleskönner Unimog auch ein anspruchsvolles Allrad-Angebot im leichten bis mittelschweren Lkw-Segment. Der Atego 1324 AK glänzt mit universellem Charakter.

TEXT: OLIVER WILLMS | FOTOS: OWIMEDIA

Für viele Gemeinden soll es – Budgetknappheit hin oder her – bei der Wahl des Kommunalfuhrparks schon ein Daimler sein. Über Fahrzeuggenerationen hinweg spielte traditionell der Unimog die Rolle des Generalisten für kommunale Aufgaben. Ein Kollege aus dem eigenen Haus kann ihm aber in vielen Belangen durchaus das Wasser reichen: der allradgetriebene Atego 1324 AK aus der 13-Tonnen-Klasse.

Ebenso wie beim bayerischen Pendant TGM lässt sich der mittelschwere Atego mit Allradantrieb und Einzelbereifung zu einem veritablen traktionsstarken Fahrzeug konfigurieren, der vor

allem im Kommunaleinsatz über das ganze Jahr hinweg Arbeit findet. Mit einem massiven Schneeschildträger und Fronthydraulik ausgerüstet, übernimmt der Atego auch im Winter souverän Dienste auf und neben der Straße. Der zuschaltbare Allradantrieb, der sich bedarfsweise über das Verteilergetriebe untersetzen lässt, macht es möglich.

Die sechs Fahrgänge werden auch bei dem Allrad-Atego vom Powershift-Getriebe automatisch verwaltet. Das ist gerade im Kommunaleinsatz mit wechselnden Minimalgeschwindigkeiten eine feine Sache, die neben dem Fahrkomfort auch der längeren Lebenszeit der Kupplung dient. Nur im schweren Gelände ist der geübte Fahrer mit dem manuellen Fahrprogramm besser unterwegs, weil er hier die Schaltpunkte prä-

ziser setzt. Auf schwerem Geläuf kann der Atego-Fahrer zudem bedarfsweise Verteilergetriebe und Achsen sperren, um das Maximum an Vortrieb abzurufen.

Seinen Zusatznutzen spielt der hochbeinig auf Breitreifen im Format 10 R 22,5 daherrollende Allradler neben der Straße aus. Mit zwei angetriebenen Achsen und Single-Bereifung kann der Atego viele Herausforderungen meistern, auch wenn er im Unimog weiter seinen Meister findet.

Mit einer Wattiefe von 60 Zentimetern sind den Allradeskapaden Grenzen gesetzt. Der verwindungsfreudige und entsprechend stark dimensionierte Rahmen, der kurze Radstand und die dreilagigen Parabelfedern ermöglichen im Gelände erstaunlich viel. Allzu wild sollte es der





1

1 Steiler Einstieg über klappbaren Tritt, aber sensible Kunststoff-Stoßstange.

2 Genug Bodenfreiheit für kommunale Aufgaben dank hochgelegter Rahmenanbauteile.

3 Kräftig dimensionierte Außenplaneten-Hinterachse mit Singlebereifung.



2



3

ist der Mercedes aber ohnehin wohl weniger auf Nutzlastrekorde aus.

Unter die Rubrik Komfort lässt sich der Arbeitsplatz des orangenen Kommunalarbeiters einordnen. Ist erst der steile Aufstieg über die erste, klappbare Eintrittsstufe erklommen, findet der Fahrer im Atego einen rundum passend geschnittenen Arbeitsplatz vor. Dank der höhergelegten Kabine und des dadurch niedrig gehaltenen Motortunnels ist sogar der Durchstieg zur Beifahrerseite möglich. Die pneumatisch verstellbare Lenksäule und die Getriebebetätigung am Lenkradstößchen sorgen für störungsfreie Bewegung am Arbeitsplatz.

Gäste im Fahrerhaus sind in diesem Einsatzfeld nicht selten, da kommt das Platzangebot in dem nach hinten um 18 Zentimeter verlängerten S-Fahrerhaus gerade recht. Ansonsten herrscht auch im Allrad-Atego jene gediegene Kabinen-Atmosphäre wie in seinen heckangetriebenen Brüdern. Zudem fällt während der Fahrt die erstaunlich gute Geräuschdämmung auf.

Am Ende der Testrunde steht fest: Es muss nicht immer ein Unimog sein. Wer seine Einsätze genau spezifiziert, kann mit dem Atego-Allradler eine ebenso lange und glückliche Beziehung eingehen. Der Mercedes ist zwar etwas weniger hochgeländetauglich als der Unimog, aber dafür auch ein wenig günstiger. Bruttoliste Fahrgestell: 99.460 Euro, zuzüglich Aufbau, Winterdienstausrüstung und Umbauten: 147.530 Euro. Und der Atego ist immer noch ein waschechtes Produkt von Daimler. ■

Kommunalarbeiter abseits der Straße aber nicht angehen. Die Kunststoffstoßstange wird zwar von der Geräteträgerplatte leidlich geschützt, der vordere Überhang ist aber für harten Off-road-Einsatz zu groß und zusätzlich von der exponierten Position des Geräteträgers limitiert.

Darüber hinaus sitzen Ölwanne und Kühler relativ frei im Schussfeld vor der Vorderachse. Für Aufgaben im Leitungsbau, auf Gemeindeflächen oder auf dem Bauhof reichen die Allrad-Qualitäten aber gut aus.

Einen Beitrag zu den guten Fahreigenschaften leistet der 7,7 Liter große Sechszylinder OM 936 LA. Der Reihensechszylinder mobilisiert seine Leistung vergleichsweise früh und kann mit 1.000 Newtonmetern an maximalem Drehmoment als Solofahrzeug mit ausgesprochen guten Durchzugswerten aufwarten.

Wer im Fall des Atego-Allradlers explizit auf Nutzlast aus ist, der kann im Motorenprogramm alternativ zum leichteren, 231 PS und 900 Newtonmeter starken Vierzylinder greifen. Gegenüber dem geschmeidigen Sechszylinder lassen sich damit 155 Kilo einsparen. Mit der soliden Meiller-Kippbrücke auf den kräftigen Rahmensschultern und den beiden angetriebenen Achsen

Mercedes Atego 1324 AK

MOTOR

Sechszylinder-Diesel OM 936 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit elektronisch geregelter Common-Rail-System, gekühlte Abgasrückführung, Euro 6, SCR-Kat und Partikelfilter

Hubraum	7.700 cm ³
Leistung	175 kW (238 PS) bei 2.200/min
Max. Drehmoment	1.000 Nm bei 1.200–1.650/min

ANTRIEBSSTRANG

Automatisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe Powershift 3, Gelände-Schaltprogrammierung, zweistufiges Verteilergewinne $i = 0,91/1,61$

FAHRWERK

Zuschaltbarer Allradantrieb, angetriebene Faustachse mit Dreiblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfern an der Vorderachse, Differenzialsperre, zul. Achslast 5.700 kg, hinten AP-Achse mit Dreiblatt-Parabelfederung, Differenzialsperre, zul. Achslast 11.000 kg, Bereifung: 10 R 22,5

LENKUNG

Hydrolenkung, Lenkrad in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar

BREMSEANLAGE

Zweikreis-EBS-Bremsanlage mit automatisch lastabhängiger Bremskraftregelung, Lufttrockner, Trommelbremsen an allen Rädern, ABS, EBS, ESP als Standard

MASSE UND GEWICHTE

Länge x Breite x Höhe	6.000 x 2.480 x 3.520 mm
Radstand	3.260 mm
Leergewicht lt. Hersteller	7.500 kg
Zul. Gesamtgewicht	13.500 kg