



DREIKAMPF

Vergleichstest: Hybridantrieb gegen automatisierte Schaltung mit Start-Stopp-Automatik versus Handschalter. Gesucht: der kostengünstigste Mercedes Atego für den Verteilerverkehr.

TEXT: OLIVER WILLMS | FOTOS: OLIVER WILLMS

Der Nachfolger steht schon in den Startlöchern, doch der aktuelle Mercedes Atego macht immer noch eine gute Figur. Ausgereift wie nur wenige Vertreter dieser Klasse bietet der Bestseller im Verteilergesamt eine Variantenvielfalt, die mit drei Fahrerhäusern, dutzenden Kombinationen von Radständen und Achsübersetzungen sowie zahlreichen Motorisierungen wohl alle Bedürfnisse im Distributionseinsatz abdeckt.

Als Krönung des Programms hat Mercedes eine Hybridvariante des Zwölftonners in petto. 44 kW zusätzliche Leistung aus dem batterieelektrischen Antrieb sollen beim Atego 1222 Bluetec Hybrid für einen deutlich spürbaren Minderverbrauch sorgen. Wie wirtschaftlich der grüne Atego mit den zwei Herzen tatsächlich unterwegs ist, soll der direkte Vergleich mit dem handgeschalteten Bruder in Blau und einem automatisierten die Gänge wechselnden silbernen Atego klären.

Die drei Testfahrer üben sich zudem in drei unterschiedlichen Fahrstilen. Während Fahrer A

möglichst sparsam unterwegs ist, fährt Kollege B zwar leistungsbetont, aber ohne sinnlos das Gaspedal durchzudrücken. Fahrer C indes geht – als praxisnahes Mittel zwischen diesen beiden Extremen – recht unbesorgt der Arbeit nach.

Die Teststrecke, insgesamt rund 400 Kilometer, umfasst all das, was dem durchschnittlichen Verteiler-Lkw so unter die Räder kommt: einen

Stadteinsatz mit reichlich Stop-and-go-Anteilen und vielen Abladestellen, eine Etappe Überland zur Versorgung der ländlichen Region sowie einen ordentlichen Autobahnanteil.

Zur ersten Disziplin im Verteiler-Dreikampf, dem städtischen Lieferverkehr: Hier zieht naturgemäß das Hybridmodell die Aufmerksamkeit auf sich. Jedes Mal aufs Neue fasziniert der sanfte, aber druckvolle Start des maximal 44 kW starken Synchronmotors. Wie von einem mächtigen Drehmomentband gezogen, setzt sich der Hybri-

de in Schwung. Wenig Vorteile gibt es aber, was die Geräuschemissionen angeht. Die Passanten vernehmen auch weiterhin den Diesel-Vierzylinder, weil der auch im Stand vor sich hin nagelt, um Lenkung und Luftpresser zu versorgen.

Bis fast 20 km/h lässt sich der Zwölftonner nahezu emissionsfrei beschleunigen, bevor der Diesel unter der Kabine die Regie übernimmt.

Der Hybrid-Atego punktet nicht nur in der Innenstadt mit deutlichen Verbrauchsvorteilen

Um den Elektroantrieb ungetrübt auszukosten, bedarf es aber eines zarten Gasfußes. Bei rüdem Beschleunigen ist der 218 PS starke Diesel nämlich sofort zur Stelle, um Vortriebsaufgaben zu übernehmen. Der Dialog zwischen Elektro- und Verbrennungsantrieb gestaltet sich übrigens ausgesprochen harmonisch. Harte Schläge beim Wechsel von Watt zu PS erlebt der Hybridfahrer nicht.

Der silberne Atego mit automatisierter Sechsgangschaltung schlägt sich ebenfalls wacker im



Vier Zylinder und 218 PS: Der OM 924 LA gehört zu den Dauerbrennern im Programm.



Der Hybrid-Fahrer wird über Zustrom und Verbrauch der elektrischen Energie informiert.



Crashsicher und aufbaufreundlich sitzt der Stromspeicher seitlich am Rahmen.

Großstadtdschungel. Sein Fahrer kann sich auf das Umschiffen von Passanten und Pkw konzentrieren. Nur beim Ampelstopp verwirrt der Atego den Fahrer mit einer recht langen Wartezeit, bis die Start-Stopp-Anlage den Motor endlich abstellt. Auch der Start bei Grün mag ungeduldigen Fahrerseele einen Tick zu langsam vorkommen. Der Griff zur Abschalttaste droht.

Nach alter Väter Sitte mit handgerissener Schaltung arbeitet sich der blaue Atego durch die City. Die Schaltung lässt sich leichtgängig und exakt bedienen, trotzdem erscheint der stetige Kupplungstritt mit Gangwechsel im Jahr 2013 wie ein Anachronismus.

In der Verbrauchsbilanz kann der Hybrid den erwarteten Sieg einfahren. Fast 24 Prozent sparsamer als der handgeschaltete Atego und immer noch 20 Prozent ökonomischer als der automatisiert schaltende Start-Stopp-Atego rollt der grüne Mercedes nach insgesamt neun Stadtrunden ins Ziel. Durchschnittstempo zählt hierbei nicht, auch wenn alle drei Fahrzeuge dieselbe Anzahl von Stopps eingelegt haben. Erwartungsgemäß kommt im Stadteinsatz kein klarer Verbrauchsunterschied zwischen den Fahrernaturen zum Vorschein. Die City-Tour mit überaus wechselhaftem Verkehrsaufkommen und -fluss limitiert das Ausschöpfen des Fahrpotenzials zu stark, um Unterschiede messbar zu machen. Daher gibt's hier auch nur einen über alle drei Fahrer gemittelten Verbrauchswert in der Tabelle.

Konkretere Ergebnisse verspricht die folgende Zwei-Stunden-Etappe über einfache und mittelgroße Landstraßen, die alle drei auf knapp zwölf Tonnen ausgeladenen Atego mit sympathisch-komfortablen Schaukeln wie auf einer sanften Dünung unter die Reifen nehmen. Härte ist nicht die Sache des Atego, eher schon ein etwas überdämpftes Fahrverhalten.

Hinzu kommt das pflichtbewusst, aber nicht überambitioniert antretende Pumpe-Düse-Triebwerk. Der Motor fügt sich ins Bild eines gereiften, mit seinen Mitteln klug haushaltenden Arbeiters. Den Fahrern gefällt dieser ausgewogene Charakter, der auch auf den Fahrstil abfährt. Trotz

unterschiedlicher Fahrweisen liegen die Durchschnittsgeschwindigkeiten fast gleichauf. Allerdings – und das überrascht manchen Hybrid-Nutzen – kann der Atego den zusätzlichen



Elektrische Boost auch auf der Landstraße in Verbrauchsvorteile umsetzen. Mit fast drei Liter geringeren Durchschnittsverbrauch auf 100 Kilometer als der automatisiert schaltende Atego und immer noch knapp zwei Liter pro 100 Kilometer unter dem handgeschalteten Mercedes rollt der Hybride als Diesel-Sparmeister über die Dis-

tanz. Ein Verbrauchsminus von 14 Prozent, das bei gleichen Fahrleistungen aller Ehren wert ist.

Geringer fallen die Unterschiede auf der Autobahnetappe aus. Abgesehen vom fahrerbedingt niedrigeren Durchschnittstempo liegen die drei Atego im Abstand von einem halben Liter auf 100 Kilometer fast gleichauf. Auf der Autobahn kann der Hybride nur beim Auffahren seinen Bonus nutzen. Selbst die extrem hügelige Fernstraßenetappe von Mainburg nach Holledau bietet nur wenig Möglichkeiten zum Rekuprieren und Segeln.

In der Gesamtbilanz knappst der Hybrid über alle Etappen den arrivierten Kollegen über zwei Liter Durchschnittsverbrauch auf 100 Kilometer ab. Erstaunlicherweise liegt der silberne Atego mit Telligent-Schaltautomat dabei sogar noch hinter dem handgeschalteten Bruder im Blaumann, der talwärts die spürbaren Vorzüge des Permanent-Magnet-Retarders im Antriebsstrang genießt. ▶



- 1** An den klassisch gezeichneten Instrumenten gibt es nichts auszusetzen.
- 2** Die automatisierte Sechsgang-Schaltung sitzt auf dem Ausleger neben dem Fahrersitz.
- 3** Der Schalthebel des manuellen Getriebes thront auf dem Tunnel und behindert etwas den Durchstieg.





Die Stunde der Wahrheit an der Tanke: Der Hybride verbraucht fast drei Liter pro 100 Kilometer weniger als seine Kollegen.

Die Atego-Kabine ist gereift wie ein badischer Weißwein.

Die so scheinbar verbrauchsintensivere automatisierte Schaltung fing dagegen erwartungsgemäß die unterschiedlichen Fahrweisen auf und münzte sie geschickt in recht nah zusammenliegende Ergebnisse um. Sprich: Automatisierung tut gut, vor allem wenn unterschiedliche Fahrer mit abweichenden Fahrkünsten am Volant arbeiten.

So endet der Dreiervergleich mit einem Sieg für den Atego Hybrid in fast antik-tragischem Ausmaß: Der Held gewinnt die Schlacht und geht doch unter. Nicht seine 350 Kilo Mehrgewicht, die das Hybrid-System mit sich bringt, und schon gleich gar nicht die nahezu vorbildlichen Arbeitsmanieren reißen den dieselek-

trischen Atego ins wirtschaftliche Verderben. Sein satter Aufpreis von fast 60 Prozent auf den Kaufpreis eines normalen Atego 1222 stempeln den kleinen Mercedes mit den zwei Herzen zum Verlierer. Deshalb taugt der Hybrid bislang mit rund 100 verkauften Exemplaren vornehmlich als Leuchtturmprojekt, das den Weg zu einer vermeintlichen Hybridzukunft weisen soll. Die liegt fortan – glaubt man den Lkw-Herstellern – aber nicht mehr bei den vormals favorisierten City-Verteilern, sondern vielmehr im Fernverkehr, wo die Kilometerzahl den Mildhybrid-Mehrpriß endlich einspielen soll.

Und während der japanische Konzern-Schwager Fuso Canter Hybrid dank üppiger Subven-

Verbrauchsmessungen

| | Total Tempo km/h | Total Verbrauch l/100 km | Stadt-runde* l/100 km |
|--|---------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Atego 1222 manuelles Schaltgetriebe | | | |
| Fahrer A | 56,07 | 20,06 | – |
| Fahrer B | 58,48 | 19,91 | – |
| Fahrer C | 55,66 | 19,57 | – |
| Gesamt | 56,74 | 19,85 | 25,2 |
| Atego 1222 Telligent-Getriebe mit Start-Stopp | | | |
| Fahrer A | 57,06 | 20,11 | – |
| Fahrer B | 59,08 | 20,48 | – |
| Fahrer C | 57,44 | 21,05 | – |
| Gesamt | 57,86 | 20,55 | 24,0 |
| Atego 1222 Hybrid | | | |
| Fahrer A | 56,81 | 18,84 | – |
| Fahrer B | 59,00 | 18,48 | – |
| Fahrer C | 57,32 | 17,58 | – |
| Gesamt | 57,71 | 18,30 | 19,2 |

Fahrer A: verbrauchsorientiert,
Fahrer B: tempoorientiert,
Fahrer C: praxisnahe.
*wegen unterschiedlichen Verkehrsaufkommens nur Mittelwert aus allen drei Fahrten

tionen bereits vierstellige Verkaufserfolge feiert, bleibt der Atego Hybrid im Kreise der konventionell angetriebenen Brüder ein stiller Star – einen hybridisierten Nachfolger im neuen Gewand des europäischen Bestsellers soll es nicht geben. So rollt der Atego mit einem Verbrauchsrekord und Szenenapplaus in die Auslaufrunde seiner langjährigen Karriere und übergibt die Staffel an den gleichnamigen Nachfolger. ■

Mercedes-Benz Atego 1222 Hybrid/(Telligent-Getriebe mit Start-Stopp)/(Schaltgetriebe)

MOTOR

Reihenvierzylinder OM 924 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; drei Ventile pro Zylinder, oben liegende Nockenwelle, Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung mit max. 2.200 bar, SCR-Kat, Euro 5 EEV
Hubraum 4.800 cm³
Leistung 218 PS (160 kW) von 2.200/min

E-MOTOR HYBRID

Synchron-Motor
Spitzenleistung 44 kW
Dauerleistung 29 kW
Betriebsspannung 340 V, Lithium-Ionen-Batterie
Kapazität 1,9 kWh

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatisiertes ((manuell geschaltetes)) Sechsganggetriebe MB G 85-6, Spreizung 6,7–0,73; Einscheiben-Trockenkupplung MFZ 395, (Start-Stopp-Anlage), Dauerbremse. Auspuffklappenbremse, ((Permanent-Magnet-Retarder im Antriebsstrang, max. Bremsmoment 650 Nm))

FAHRGESTELL

Vorne abgesenkter Leiterraum in U-Profil, vorne gekrüpfte Starrachse an Zweiblatt-Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten einfach unteretzte Starrachse an Zweibalg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hydraulisch betätigte, elektronisch geregelte, druckluftbetätigte innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern. Bereifung 265/70 R 19.5, Aufbau: Junge Plywood-Koffer, Ladebordwand

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Außenmaße L x B x H 8.943 x 2.470 x 3.290 mm
Innenhöhe Fahrerhaus max. 1.510 mm
Radstand 4.760 mm
Tankinhalt 125 l Diesel
Adblue 25 l
Leergewicht 11.840 kg/(11.760 kg)/(11.760 kg)
zul. Achslasten vorne/hinten 4.400/8.100 kg
Leergewicht Chassis 4.620 kg
Mehrgewicht Hybridantrieb ca. 350 kg
Mehrgewicht Permanent- ca. 40 kg
Magnet-Retarder
Leergewicht Koffer-Aufbau 1.485 kg
Ladebordwand 325 kg
zul. Gesamtgewicht 11.990 kg

VOLLLASTKURVEN

