

Konzeptvergleich: Kipper Actros und Atego-Schwer. Obwohl sie brüderlich aufs gleiche Fahrgestell zurückgreifen, sind Actros- und Atego-Kipper von denkbar ungleicher Natur. Der schwere Einsatz ist nichts für den Atego. Doch hinter den Kulissen rüstet sich der Junior bereits für Aufgaben gehobener Natur.

Gute Ideen sind meistens einfach. Aber nicht immer erweist sich eine einfache Lösung auch als gut. Der Atego-Schwer als Kipper zeigt besonders deutlich, dass sich ein profundes Baukastensystem nicht so leicht aus dem Ärmel schütteln lässt. Zwar klingt das Rezept genial: Man nehme den Rahmen und das Fahrgestell des Actros, setze die Kabine des Atego darauf, würze mit einem kleinen Reihensechszylinder von 230 bis 280 PS und schmecke anschließend mit 12 oder 16 Gängen ab.

Diese Form der schnellen Küche produziert nun nicht gerade einen Augenschmaus. Kommt der Atego-Leicht als schlankes, drolliges Kerlchen daher,

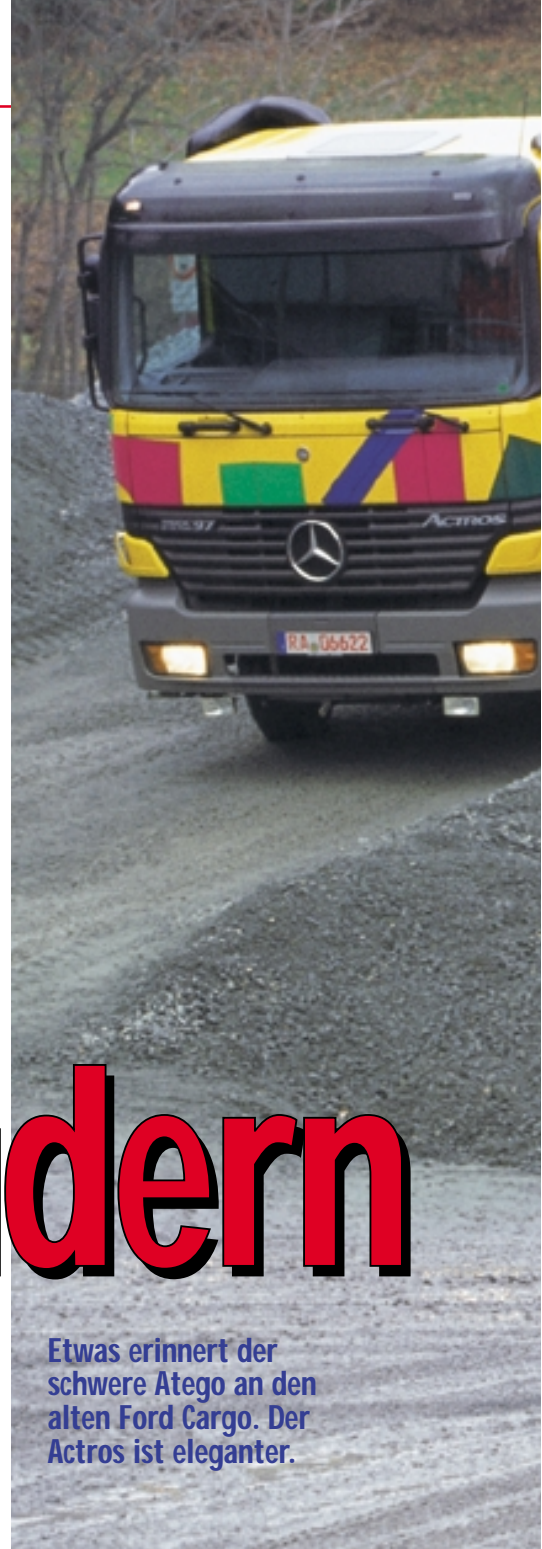
das mit großen blauen Augen in die Welt schaut, so erweckt der Atego-Schwer einen vollkommen anderen Eindruck: Der breite Unterbau schafft kantige Kinnladen, die ihm das barsche Flair einer Existenz bescheren, die grantig durch das Leben geht.

So etwas kommt in den besten Familien vor und passiert besonders schnell, wenn es einen berühmten großen Bruder gibt. Dieser hört auf den Namen Actros, tanzt auf allen Hochzeiten und stiehlt dem Kleinen in fast jeder Hinsicht die Schau. Grundsätzlich für Gesamtzuggewichte von 40 Tonnen geeignet, glänzt er mit V6- und V8-Motoren, deren Leistungsspektrum von 310 bis 570 PS

Unter Brüdern



Bis hin zum Allrad-Vierachser mit Wandlerschaltkupplung reicht das Angebot an Mercedes-Lkw für den Bau. Doch eine schmale Kabine für schwere Einsätze fehlt.



Etwas erinnert der schwere Atego an den alten Ford Cargo. Der Actros ist eleganter.

reicht. Der Junior kann dagegen gerade mal maximal 280 PS ins Feld führen, die sich sein 6,3 Liter großes Motörchen hauptsächlich mit Drehzahl (2300/min) wacker erkämpft. Mit dem Drehmoment ist es nicht weit her: Maximal 1100 Nm mobilisiert der Reihensechszylinder des 280 PS starken Atego, während der Actros schon in der moderatesten Motorisierungsstufe von 310 PS auf die ansehnliche Summe von 1530 Nm zurückgreifen kann. Beim V6 reicht das




maximale Drehmoment schließlich bis 2000 Nm, der V8 fängt sogar bei 2300 Nm an und hört bei 2700 Nm in stattlicher Höhe erst auf.

Fotos: Emmerling, Tschovikov
 So kommt es, dass sich der Atego als 26-Tonner mit dem Ernst des Lebens auf dem Bau selbst als Solofahrzeug mit einer Motorisierung von 10,1 PS pro Tonne schwer tut. Trotz des geringen Unterschieds bei den Pferdestärken pro Tonne bereiten Fahrwiderstände den

beiden Großen deutlich weniger Probleme. Das liegt an der besseren Bestückung mit Drehmoment: Während der Atego-Schwer als 26-Tonner gerade mal mit 42,3 Nm pro Tonne aufwarten kann, hält der 2640 K als 40-Tonner immerhin schon 46,3 Nm pro Tonne parat. Der 2648er Actros kann gar seinen 40 Tonnen Gesamtgewicht exakt 57,5 Nm entgegensetzen. Dass der kleine Motor etwas schwach auf der Brust ist, dürfte der Grund dafür sein,

dass Daimler-Chrysler den Einsatz des Atego-Schwer als Kipper fast nur auf leichte Fälle beschränkt. Grundsätzlich gilt als Limit für das maximale Zuggewicht auf dem Bau die Grenze von 36 Tonnen. Als Allradkipper gibt es den Atego-Dreiachser nicht, als Vierachser rollt er erst gar nicht vom Band.

So bleibt ihm fast einzig die Rolle als zwei- oder dreiachsiger Solist für Partituren aus der leichteren Muße. Lediglich 

Konzeptvergleich: Kipper Actros und Atego-Schwer

in diesem Genre kann er dem großen Bruder Actros den Rang ablaufen. Diese Chance nutzt er immerhin konsequent. Fast alles, womit das Fahrwerk des Actros glänzt, kann auch er für sich ins Feld führen. Von den Scheibenbremsen vorn über Parabelfedern an allen Achsen bis hin zum Rahmen und zur Lagerung des Fahrerhauses steht der Atego-Schwer dem Actros in nichts nach. Nur die Option auf eine Luftfederung an der Hinterachse (die beim Actros allerdings wegen des dann sehr tief liegenden Stabilisators die Bodenfreiheit hinten drastisch einschränkt) muss er sich versagen. Auch ist er nur mit hydraulischer Schaltung zu haben, während es im Actros auf Wunsch immerhin eine Gelände-EPS und neuerdings sogar eine Wandlerschaltkupplung zusammen mit EPS gibt. Mit einem ersten Allrad-Prototypen (3340 AK) testet Daimler-Chrysler



Trotz der niedrig konzipierten Kabine ist der Einstieg in den Atego nicht ganz einfach. Innen sind die Verhältnisse zwar etwas beengt, doch als wendiger Zweiachskipper macht der Atego-Schwer auch mit seinem kleinen Reihensechszylinder eine gute Figur.

Im Vergleich: Atego- und Actros-Straßenkipper



Fahrzeugtyp	Atego 2628 K/6x4	Actros 2640 K/6x4	Actros 2648 LK/6x4
Motor	OM 906 LA	OM 501 LA	OM 502 LA
Leistung	205 kW (279 PS)/2300/min	290 kW (394 PS)/1800/min	350 kW (476 PS)/1800/min
Drehmoment	1100 Nm (1250–1500/min)	1850 Nm (1080/min)	2300 Nm (1080/min)
Getriebe	G 211-16, Spreizung 17,0	G 210-16, Spreizung 17,1	G 240-16, Spreizung 17,0
Schaltung	hydraulisch	EAS-Automatik	EPS
Vorderachse	VL 4/50 DC-7,5 gekröpft	VL 4/50 DC-7,5, gerade	VL 4/51 DC-7,5
1. Hinterachse	HD 7/52 DGS-11,5	HD 7/52 DGS-11,5	HD 7/52 DGS-11,5
2. Hinterachse	HL 7/52 DS-11,5	HL 7/52 DS-11,5	HL 7/52 DS-11,5
Bereifung	315/80 R 22,5	315/80 R 22,5	315/80 R 22,5
Bremsen vorn	Scheibe	Scheibe	Scheibe
Bremsen hinten	Trommel	Trommel	Trommel
Übersetzung	4,83 = 94 km/h	4,33 = 99 km/h	4,83 = 119 km/h
V _{max} 1. Gang	5,5 km/h	5,8 km/h	5,8 km/h
Kabine	S-Kabine, verlängert	M-Kabine	M-Kabine
Standard-Leergewicht (ohne Aufbau)	7450 kg (Radstand 3300 mm)	8265 kg (Radstand 3900 mm)	8360 kg (Radstand 3300 mm)
Nutzlast Fahrgestell	18 550 kg	17 735 kg	17 640 kg
Aufbau	Dreiseitenkipper, Bordmatik	Dreiseitenkipper, Bordmatik	Dreiseiten-Alukipper
Sonderausstattung	Alu-Räder und -Luftkessel, Klimaanlage, verlängerte Kabine, 300-l-Alutank	Alu-Räder, Klimaanlage, Anhängerkupplung für Tandemhänger, 300-l-Alutank	Alu-Räder, 300-l-Alutank
Leergewicht mit Aufbau	10 700 kg	11 400 kg	11 100 kg
Nutzlast mit Aufbau	15 300 kg	14 600 kg	14 900 kg
Gesamtgewicht Zug	36 000 kg	40 000 kg	40 000 kg

jetzt sogar, ob sich die Automatik EAS alias Telligent-Schaltautomatik als gewichtssparende und billigere Alternative zur Wandlerschaltkupplung nicht doch auch fürs Gelände trimmen lässt (siehe Kasten Seite 15).

Es sind der kleine Motor und die kleinere Kabine, die den Atego-Schwer als Kipper dem Actros in Fragen der Nutzlast haushoch überlegen machen. Allein der kleine Reihensechszylinder spart gegenüber dem Zwölfzylinder-V6 rund 250 Kilogramm. Gegenüber dem großen V8 steigt der Gewichtsvorteil auf 490 Kilogramm. Dazu addieren sich jene vielen Pfunde, die die schlanke Kabine des Atego weniger wiegt als die des Actros: Je nach Ausstattung dürften das gut 300 Kilogramm sein. Macht also summa summarum bis zu 800 Kilogramm, die der Atego-Schwer leichter daherkommt als der Actros. Da Daimler-Chrysler den Actros serienmäßig mit 300-Liter-Stahl-tank, den Atego-Schwer aber mit einem 210 Liter fassenden Kunststofftank aus-



Ein wenig höher zu klettern gilt's beim Einstieg in den Actros, dessen Instrumententafel der Hersteller soeben renoviert und auf kleineres Format gebracht hat. Der Meister fürs Bau-Schergewicht ist immer noch der bärenstarke V8 mit 16 Liter Hubraum.

Im Vergleich: Atego- und Actros-Allradkipper



Fahrzeugtyp	Atego 1828 AK/4x4	Actros 1840 AK/4x4	Actros 3340 AK/6x6	Actros 4143 AK/8x8
Motor	OM 906 LA	OM 501 LA	OM 501 LA	OM 501 LA
Leistung	205 kW (279 PS)/2300/min	290 kW (394 PS)/1800/min	290 kW (394 PS)/1800/min	315 kW (428 PS)/1800/min
Drehmoment	1100 Nm (1250–1500/min)	1850 Nm (1080/min)	1850 Nm (1080/min)	2000 Nm (1080/min)
Getriebe	G 100-12, Spreizung 12,2	G 210-16, Spreizung 17,1	G 240-16, Spreizung 17,0	G 240-16, Spreizung 17,0
Schaltung	hydraulisch	hydraulisch	EAS-Automatik (Prototyp)	EPS, WSK
1. Vorderachse	AL 7/50 DS-7,5	AL 7/50 DS-7,5	AL 7/50 DS-7,5	AL 7/52 D-9
2. Vorderachse	–	–	–	AD 7/52 D-9
1. Hinterachse	HL 7/052 DS-13	HL 7/052 DS-13	HD 7/052 DGS-13	HD 7/052 DGS-13
2. Hinterachse	–	–	HL 7/052 DS-13	HL 7/052 DS-13
Bereifung	12 R 22,5	13 R 22,5	13 R 22,5	13 R 22,5
Bremsen vorn	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
Bremsen hinten	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
Übersetzung	6,0 = 93 km/h	4,14 = 103 km/h	4,83 = 111 km/h	4,83 = 111 km/h
V _{max} 1. Gang	7,6 km/h	6,0 km/h	6,5 km/h	6,5 km/h
Kabine	S-Kabine, verlängert	M-Kabine	M-Kabine	M-Kabine
Standard-Leergewicht (ohne Aufbau)	6490 kg (Radstand 3900 mm)	7305 kg (Radstand 3900 mm)	9475 kg (Radstand 3300 mm)	11 630 kg (Radstand 4800 mm)
Nutzlast Fahrgestell	11 510 kg	10 695 kg	23 525 kg (technisch)	29 370 kg (technisch)
Aufbau	Dreiseitenkipper	Dreiseitenkipper	Dreiseitenkipper	Hinterkipper
Leergewicht mit Aufbau	8640 kg	9800 kg	12 980 kg	17 810 kg
Nutzlast mit Aufbau	9360 kg	8200 kg	20 020 kg (technisch)	23 190 kg
Gesamtgewicht Zug	36 000 kg	40 000 kg	40 000 kg	41 000 kg

Konzeptvergleich: Kipper Actros und Atego-Schwer

liefert, fällt die Differenz für das Standard-Fahrgestell (wie's im Verkaufshandbuche steht) mitunter noch größer aus. Schnell addiert sich Kilogramm auf Kilogramm, so dass ein zweiachsiger

Atego-Allradkipper einem Actros-Allradkipper (jeweils mit 3900 Millimeter Radstand) knapp 1200 Kilogramm Nutzlast voraushaben kann (siehe Tabelle Seite 13). Mit gleichem Radstand, Tank und mit gleicher Spezifikation beträgt der Unterschied zwischen dem dreiachsigen Atego 2628 K und dem V6-Actros 2640 K im Leergewicht immer noch ziemlich genau 555 Kilogramm.



Modellpflege im Actros

Rund um die Uhren



Ein vollkommen neu gestaltetes Armaturenbrett für den Actros liefert Daimler-Chrysler seit Anbruch des dritten Jahrtausends aus. Augenfälligster Unterschied zum Vorgänger ist die Verbanung des Tachographen in einen Schacht oberhalb der Windschutzscheibe. Tachograph sowie Geschwindigkeitsanzeige sind damit nun getrennt.

Platz geschaffen hat Daimler-Chrysler auf diese Weise für mehr Anzeigen: An Stelle der bisher üblichen Fehlercodes redet die diagnostische Fraktion jetzt Klartext: „Ölstand zu niedrig“ beispielsweise leuchtet auf, wenn die Elektronik einen zu niedrigen Pegel ausmacht.

Ganganzeige, Uhr und Kilometerzähler teilen sich nun mittig zwischen Tacho und Drehzahlmesser postiert einen gut einsehbaren quadratischen Kasten, der zudem weit reflexfreier arbeitet als die mitunter funzelige Anzeige im Vorgänger-Armaturenbrett. Darüber siedelt ein breiter rechteckiger Kasten, der als Fahrerinfo-Display fungiert und auch jene Anzeigen beherbergt, die der Abstandsregeltempomat (ART) meldet: ART sowie Spurassistent (meldet akustisch, wenn der Fahrer die



rechte oder linke Linie überfährt) sollen ab März/April 2000 zu haben sein. Insgesamt nimmt das neue Armaturensensemble weniger Platz weg als der Vorgänger, arbeitet reflexfreier und lässt sich generell besser ablesen.

Mitte des Jahres möchte Daimler-Chrysler zudem einen variablen grünen Bereich im Drehzahlmesser einführen, der jene Drehzahlempfehlungen ausspricht, die die Automatik EAS schon länger zur Grundlage ihrer Schaltstrategie macht.

Dass der Durchblick sich schließlich auch aus der Kabine hinaus verbessert und die Seitenscheibe nicht so schnell verschmutzt wie früher, dafür sorgt nun ein neuer Windabweiser an der A-Säule des Actros.

Ernsthaft Konkurrenz machen kann der Atego-Schwer damit dem Actros allerdings nur im Bereich der zwei- und dreiachsigen Solisten. Sobald Transportkapazität gefragt ist, muss er sich als Straßenkipper mangels des vernünftigen Zuggewichts einem Sattel- oder Tandemzug geschlagen geben. Bei den Baustellenkippern kann er einem Vierachser wegen geringerer Schwergelände-Tauglichkeit und Nutzlast (rund 2,7 Tonnen weniger) das Wasser nicht reichen. Die Talente des Atego-Schwer, die auch von der schmalen Kabine herühren, kommen unter beengten Bedingungen besonders gut zur Geltung. Denn da stellt sich mit 2295 Millimeter Außenbreite in der Praxis der eine oder andere Remppler erst gar nicht ein, den sich das fülliger gebaute Actros-Fahrerhaus mit seinen 2490 Millimeter Außenbreite eben schneller einfängt.

Doch hat die schmale Kabine auch Nachteile: Die Unzulänglichkeiten beginnen schon beim Einstieg. Zwar siedelt die Kabine des Atego insgesamt etwas tiefer als die des Actros, trotzdem fällt das Hineinklettern über das merkwürdig gestufte Gelände der Atego-Flanke nicht leichter. Es irritiert, dass der Unterbau des Gefährts nicht bündig mit der Außenwand der Kabine verläuft, sondern nach außen vorsteht und somit dem Fahrer auf gewisse Weise sogar den Weg verstellt. Zumal der Türausschnitt des Atego ein wenig breiter ausfällt als der des Actros. Die rechte Haltestange etwa zu greifen und zu fixieren bereitet Menschen mit geringer Spannweite beim Atego doch mehr Mühe als beim Actros.

Im Atego-Schwer werkelt – verglichen mit dem Innenraum



Bei den Baufahrzeugen sind Parabelfedern rundum Serie.

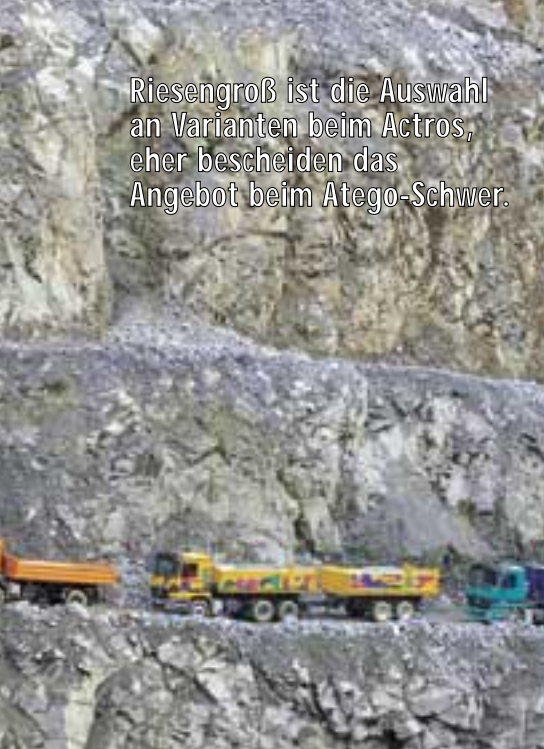


Die Sonderausstattung Luftfederung hinten gibt es nur beim Actros.

Im Vergleich: Atego- und Actros-Fahrerhäuser

Fahrzeugtyp	Atego kurz	Atego verlängert	Atego lang
Innenhöhe vor den Sitzen	1510 mm	1510 mm	1510 mm
Innenhöhe über Motortunnel	1100 mm	1100 mm	1100 mm
Höhe Motortunnel	410 mm	410 mm	410 mm
Innenbreite	2036 mm	2036 mm	2036 mm
Innenlänge	1650 mm	1830 mm	2250 mm
Liegenbreite unten	–	–	645 mm
Liegenlänge unten	–	–	1950 mm
Türausschnitt: Breite	960 mm	960 mm	960 mm
Türausschnitt: Höhe	1390 mm	1390 mm	1390 mm
Mehrgewicht gegenüber S-Fahrerhaus	–	+ 20 kg	+ 150 kg

Riesengroß ist die Auswahl an Varianten beim Actros, eher bescheiden das Angebot beim Atego-Schwer.



Meine Meinung



Gut geschlafen?

Ein langer Schatzen aus der Vergangenheit fällt auf das Zusammenspiel von

Michael Kern
Actros und Atego-Schwer. Die Entwickler der beiden Baureihen scheinen nicht viel – zumindest aber sehr spät – miteinander geredet zu haben. Mit der Folge, dass sich mangels des passenden starken Motors für den Atego ein schwarzes Loch auftut, wenn der Kunde zum Beispiel nach einem Vierachser mit schmaler Kabine und ausreichender Motorisierung fragt. Es ist wahrscheinlich nur eine Frage der Zeit, bis der Reihensechszylinder OM 457 im Atego-Schwer kommt. Bis dahin heißt es „Abwarten und Tee trinken“ oder eben etwas anderes als Mercedes kaufen.

des Actros – eben Kollege Schmalhans als Küchenmeister. Der Motortunnel im Kleinen etwa baut 13 Zentimeter höher als beim Großen und lässt nur eine enge Schlucht als Durchstieg frei, denn die Armaturen des Atego wölben sich zudem weit hinein in die geringe Tiefe des Raums. Auch mit der Höhe ist es nicht allzu weit her: 1100 Millimeter stellt der Atego oberhalb des Motortunnels zur Verfügung, der Actros hält dort immerhin 1285 Millimeter parat. Eng rückt im Atego die Konsole mit Federspeicher und Spiegelverstellung zur Rechten des Fahrers auf Ellenbogenhöhe an den Körper, Konflikte mit breit gebauten Naturen sind programmiert. Unterschiedlich ist auch die Position des Drehschalters zum An- und Ausknipsen der Sperren. Während er im Actros vorbildlich zu sehen und zu erreichen direkt neben dem Lenkrad postiert ist, haust er im Atego in unpraktischer Distanz zum Fahrer inmitten des ohnehin wenig strukturierten Schaltergetümmels auf der Mittelkonsole des Armaturenbretts.

Unterm Strich scheint es, als würde Daimler-Chrysler den Atego-Schwer als Kipper selbst nicht recht ernst nehmen. Warum sonst gaben die Mercedes-Mannen etwa dem Actros fürs Grobe von vornherein ein Baupaket mit Außentritt, Öljackengarderobe und Dachkommode auf den Weg, können aber Ähnliches heute noch nicht für den Atego-Kipper liefern? Es ist schnell aufgezählt, was dem Atego-Schwer fehlt, um im schweren Einsatz auf dem Bau eine bessere Figur zu machen: So gehört etwa ein Baupaket wie im Actros angeboten.

Den Reihensechszylinder indes wie geplant ein wenig aufzubohren und auf 310/320 PS sowie gut 1200 Nm zu trimmen hilft nicht viel weiter: Auch wenn es die Gewichtsvorteile des kleinen Motors wieder zunichte macht, führt im schweren Atego derzeit wohl kein Weg an einem größeren Motor vorbei. Denn nicht nur auf dem Bausektor, sondern auch im Bereich strikt nutzlastorientierter Fahrzeuge (à la Renault Premium etwa) klafft derzeit im Programm von Daimler-Chrysler eine tiefe Lücke. Den Atego auf Actros-Rahmen mit dem 920 Kilogramm schweren Zwölfliter-Reihensechszylinder OM 457 (bis 420/430 PS und 2000 Nm) zusammenzuspannen, darum kommt der Hersteller auf Dauer wahrscheinlich nicht herum: „Wir tun ein bisschen mehr als nur darüber nachdenken“, umreißt Chefentwickler Dr. Hartmut Marwitz den Stand

Wandlerschaltkupplung und EAS

Automatik für den Bau



Vollautomat à la Volvo-Powertronic, Wandler-schaltkupplung oder EAS? Für schwerste Einsätze in hartem Geläuf hat sich Daimler-Chrysler für eine Kombination aus EPS und Wandlerschaltkupplung (WSK) entschieden. Kinderleicht ist das Fahren mit dem Allrad-Vierachser 4143 AK, der als eines der ersten Mercedes-Bafahrzeuge mit dieser Neuerung angetreten war: Gang einlegen, Kupplung kommen lassen, Handbremse lösen und dann Gas geben. Traumhaft fein dosierbar setzt sich das 41 Tonnen schwere Gefährt selbst an steilsten Bergen in Bewegung. Eine Drehmomentverstärkung bis zum Faktor 2,5 nimmt schließlich auch plötzlich auftretenden Fahrwiderständen ihren Schrecken, die sonst unweigerlich zum Absterben des Motors führen würden. Der Aufpreis von 21 000 Mark ist allerdings happig.



Billiger wäre die vom Straßenfahrzeug stammende Automatik EAS. Doch sie agiert im Gelände noch recht unbedarft. Als Experiment hat Daimler-Chrysler das System in einen Allradkipper 3340 eingebaut, um einmal zu sondieren, ob und wie

die EAS auf Geländetauglichkeit zu trimmen sei. Größte Mankos derzeit: Sobald die Drehzahl unter 500/min sinkt, trennt die Kupplung. EAS vermutet eben, der Fahrer wolle stehenbleiben. Auch an extremen Bergen erkennt EAS oft nicht schnell genug den Ernst der Lage und schaltet etwa am 30-Prozenter frohgemut hinauf, wenn eine hohe Drehzahl erreicht ist. Es gibt also viel zu tun. Doch fing auch mal die Straßen-EAS sehr klein und als simpel gestricktes System an, um sich in kurzer Zeit zum meisterhaften Schaltstrategen zu mausern.

der Dinge. Den Baufahrzeugen aus der schweren Atego-Klasse dann zugleich eine Gelände-EPS wie beim Actros als Option zu spendieren wäre wünschenswert: Die derzeitige hydraulische Schaltung von Daimler-Chrysler zumindest hinkt dem Stand der Technik hinterher, ist nur mit Mühe schneller zu schalten als eine Gelände-EPS und kann sich etwa mit dem heutigen mechanischen Pendant von Scania nicht messen.

Michael Kern ■

	Actros kurz	Actros mittel	Actros lang
	1560 mm	1560 mm	1920 mm
	1285 mm	1285 mm	1675 mm
	275 mm	275 mm	275 mm
	2260 mm	2260 mm	2260 mm
	1530 mm	1780 mm	2030 mm
	-	600 mm	600-750 mm
	-	1960 mm	1960 mm
	935 mm	935 mm	935 mm
	1355 mm	1355 mm	1355 mm
	-	+ 60 kg	+ 210 kg