

**Vorstellung: Mercedes Atego.** In der neuen leichten Klasse wollen die Mercedes-Entwickler moderne Technik und Wirtschaftlichkeit vereinen und dennoch den Fahrer in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen stellen.

**N**amen prägen sich leichter ein als technische Kürzel. Mit Namen verbindet man ein Gesicht. Das haben die Marketingstrategen von Daimler-Benz längst erkannt und nennen ihre Nutzfahrzeuge nicht mehr „T 1“, „T 2“ oder „SK“, sondern Vario, Sprinter und Actros. Jetzt hat die Familie Zuwachs bekommen. Sein Name: Atego.

Er löst die Baureihe LK (Leichte Klasse) ab, die 13 Jahre lang den Gewichtsbereich zwischen 6,5 und 15 Tonnen abdeckte und mehr als 300 000mal verkauft wurde. An diesen Erfolg muß der Atego anknüpfen, ihn sogar übertreffen. Die Erbanlagen dazu haben ihm die Fahrzeugkonstrukteure eingepflanzt. Das war nicht ganz einfach: Laut Mercedes-interner Vorgabe muß der Atego all das können, was der LK konnte, doch viel, viel besser. Dafür wurde ein völlig neues Fahrzeugkonzept entwickelt, das neben der Erfüllung ambitionierter technischer und wirtschaftlicher Vorgaben den Arbeitsplatz für den Fahrer so angenehm wie möglich machen soll.

Der Schwerpunkt dieser Gewichtsklasse liegt eindeutig beim Verteiler- und

# Gestatten: Atego





leichten Fernverkehr. Fahrer, die durchschnittlich 30mal am Tag ein- und aussteigen müssen, werden den Mercedes-Konstrukteuren deren Idee danken: Der völlig neu entwickelte Rahmen ist zweigeteilt. Das Vorderteil verläuft schräg nach unten. Die Spitze ist so um 102 Millimeter abgesenkt. Dadurch ist der Einstieg zum Arbeitsplatz rund 15 Zentimeter niedriger als beim vergleichbaren Vorgänger LK 814. Damit setzt der Atego in der gesamten Klasse neue Maßstäbe: Das Fahrerhaus liegt bei den Fahrzeugen bis 9,5 Tonnen nur 818 Millimeter über dem Boden und lässt sich über eine Trittstufe erklimmen. Die Fahrzeuge bis 15 Tonnen erkennt man an der größeren Einstiegshöhe von 966 Millimeter und zwei Trittstufen.

Durch den abgesenkten und auch gespreizten Rahmen liegen die wahlweise angebotenen Vier- und Sechszylindermotoren weit unten. Für den Fahrer bedeutet dies einen nahezu ungehinderten Durchstieg beziehungsweise nur ein kleines Podest bei Ausführungen mit dem Sechszylinder. Gewollter Nebeneffekt der Konstruktion ist ein besseres Crashverhalten: Bei einem Frontalzusammenstoß werden Lenkaggregate und der Motor unter dem Fahrerhausboden hindurchgeschoben.

Die schräg nach unten verlaufende Sichtkante der Seitenfenster und die charakteristisch schräg angestellte Frontscheibe geben dem Atego sein Gesicht. Für einen guten Luftwiderstandsbeiwert sorgen außerdem große Radien an den Frontkanten, geklebte Scheiben sowie die aerodynamischen Endkanten der Kabine. Als „c<sub>w</sub>-Wert-Gewinn“ gibt Mercedes sechs Prozent gegenüber den vergleichbaren LK-Fahrerhäusern an. Das macht sich auch im Geldbeutel bemerk-



Fotos: Werk



Breites Programm: Die Atego-Familie besteht aus 25 Grundtypen mit insgesamt 224 Fahrzeugbaumustern in 14 Radstandsvarianten zwischen 3010 und 6960 Millimeter.

## Vorstellung: Mercedes Atego

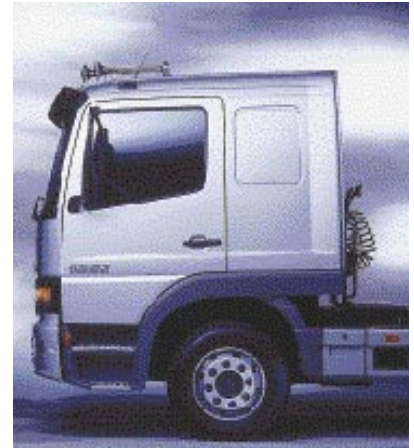
bar: Laut Mercedes konnte der Atego bei Erprobungsfahrten allein damit einen um zwei Prozent niedrigeren Kraftstoffverbrauch erreichen als sein Vorgänger.

Unter vier verschiedenen Fahrerhaus-Varianten aus Ganzstahl kann der Interessent wählen: dem Standard-Fahrerhaus (S-Fahrerhaus) und einer um 180 Millimeter verlängerten Variante, der Fernfahrerkabine (L-Fahrerhaus) und einer Hochdachvariante. Alle sind außen 2300 Millimeter und innen 2000 Millimeter breit. Mit dieser Innenbreite setzen sie im europäischen Vergleich ebenfalls neue Maßstäbe. Das Raumangebot ist gegenüber dem Vorgänger um rund 25 Prozent gewachsen. Die Rundumsicht wurde weiter verbessert. Sie beträgt wegen fehlender Seitenfensterstege 285 Grad und gewährt mehr als 80 Prozent freies Sichtfeld.

Das Sitzangebot reicht vom Standardsitz mit 200 Millimeter Längsverstellung, kombinierter Höhen- und Sitzkissenverstellung bis zu verschiedenen Schwingsitzvarianten mit integrierten Sicherheitsgurten. Das Lenkrad ist in Höhe und Neigung verstellbar, Wegfahrsperre, Außentemperaturanzeige sowie beheizte Spiegel (rechts elektrisch verstellbar) sind serienmäßig.

Ablagen gibt es ausreichend: vor dem Beifahrerplatz das Handschuhfach, im S- und L-Fahrerhaus fahrer- und beifahrerseitig je ein offenes Fach oberhalb der Windschutzscheibe für Listen, Karten und andere Unterlagen bis zum Format DIN A4. Bei dem L-Fahrerhaus mit Hochdach sitzt in der Mitte eine abschließbare Staubbox, die 40 Liter Inhalt hat. Zusätzlich ist das Hochdach-Fahrerhaus über den Türen in der Dachrundung mit einer weiteren Ablage ausgestattet. Im S-Fahrerhaus ist die Rückwand mit drei Ablageflächen versehen, und unter der Liege der Fernfahrerkabine sind drei Stauräume vorhanden.

Ähnlich wie beim großen Bruder Actros ist die Bordelektronik über einen sogenannten CAN-Bus vernetzt. Das völlig neu entwickelte Kombi-Instrument von VDO spielt dabei eine zentrale Rolle. Es zeigt neben seinen Grundfunktionen auch Informationen, Diagnosedaten und Störungsmeldungen an, die es von dem CAN-Bus oder anderen Steuergeräten



Das normale S-Fahrerhaus ist 1650 Millimeter, eine verlängerte Variante 1830 Millimeter lang. Das Fernverkehrs-Fahrerhaus hat eine Länge von 2250 Millimeter.



Neben dem Vierzylinder-Motor OM 904 LA bietet Mercedes jetzt neue Sechszylinder-Aggregate (OM 906 LA) mit Leistungen zwischen 231 und 279 PS an.

erhält. So kann beispielsweise die Abfahrtskontrolle im wesentlichen vom Sitzplatz aus erledigt werden. Nach dem Einschalten der Zündung durchläuft die Elektronik einen Funktionscheck: Motorölstand und erforderliche Nachfüllmengen, Bremsbelagverschleiß, Flüssigkeitsstände für Kühlmittel und Scheibenwaschanlage, Kondenswasser im Druckluftbehälter, Lampenausfall und mehr werden angezeigt.

Als Antrieb dienen dem Atego Vier- und Sechszylindermotoren der Baureihe 900 mit Turbolader und Ladeluftkühler. Ihr Konzept mit Mehrventiltechnik, elektronischer Steuerung und Hochdruckeinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-Elemente (PLD) hat sich bereits bewährt: Die Vierzylindervarianten tun schon seit 1996 in der Leichten Klasse ihren Dienst. Den OM 904 LA gibt es von 122 PS bis 170 PS, die 906 LA-Motoren von 231 PS bis 279 PS. Mercedes bietet zwei Sechsgang- und ein Zwölfgang-



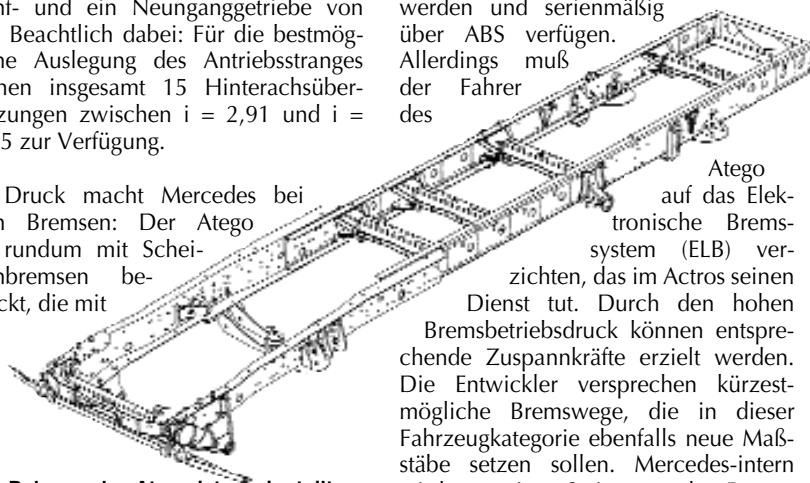


**Dreigeteiltes Armaturenbrett: links das neue Kombi-Instrument, in der Mitte die Bedienung für Heizung, Lüftung, Klima und DIN-Einschübe, rechts das Handschuhfach.**

Schaltgetriebe an, ergänzt durch ein Fünf- und ein Neunganggetriebe von ZF. Beachtlich dabei: Für die bestmögliche Auslegung des Antriebsstranges stehen insgesamt 15 Hinterachsübersetzungen zwischen  $i = 2,91$  und  $i = 6,85$  zur Verfügung.

Druck macht Mercedes bei den Bremsen: Der Atego ist rundum mit Scheibenbremsen bestückt, die mit

zehn bar Konstantbremsdruck betätigt werden und serienmäßig über ABS verfügen. Allerdings muß der Fahrer des



**Der Rahmen des Atego ist zweigeteilt, der vordere abgesenkte Teil ermöglicht den niedrigen Einstieg.**

Atego auf das Elektronische Bremsensystem (ELB) verzichten, das im Actros seinen Dienst tut. Durch den hohen Bremsbetriebsdruck können entsprechende Zuspännkräfte erzielt werden. Die Entwickler versprechen kürzestmögliche Bremswege, die in dieser Fahrzeugkategorie ebenfalls neue Maßstäbe setzen sollen. Mercedes-intern wird von einer Steigerung des Bremsmoments durch die Druckerhöhung von insgesamt 40 Prozent an der Vorder-



**Scheibenbremsen an allen Rädern. Sie arbeiten mit zehn bar Betriebsbremsdruck.**



**Fast wie im Flugzeug: Klappstisch mit Getränkehalter als Sonderausstattung.**

## Wartung und Reparatur

### Technik für den Geldbeutel

Die Vorgabe für die Atego-Konstrukteure war hart: Der Motor muß 600 000 Kilometer ohne Eingriff laufen und damit ein Drittel länger als beispielsweise die Baureihe 300. Gleichzeitig waren die Wartungsintervalle und -kosten zu senken. So sieht ein Atego im Verteilerverkehr nur noch alle 60 000 Kilometer die Werkstatt, im Fernverkehr gar nur noch alle 100 000 Kilometer. Möglich werden diese Intervalle durch den hohen Anteil an wartungsarmen oder -freien Komponenten, wie etwa die auf 600 000 Kilometer Lebensdauer ausgelegten Getriebe oder wartungsfreien Gelenkwellen. Sie wurden übrigens wie das gesamte Fahrzeug zu hundert Prozent am Bildschirm entwickelt.

Ein digitaler Lkw als Modell erlaubt die Montage am Bildschirm, von einzelnen Komponenten bis zum kompletten Fahrzeug, wie in einer richtigen Werkstatt. Damit ist sichergestellt, daß möglichst viele Teile ohne großen Zeitaufwand austauschbar sind. Das wirkt sich auf die Kosten aus: Insgesamt, so Mercedes, sparen Atego-Kunden im Nahverkehr 20 Prozent, im Fernverkehr sogar 30 Prozent Wartungskosten im Vergleich zum LK und rund 15 Prozent an Reparaturkosten. Zudem soll der Neue bis zu sechs Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen als der LK.

achse und 30 Prozent an der Hinterachse gesprochen. Wegen der Verschmutzungsgefahr der Scheibenbremsen bauen die Untertürkheimer jedoch bei Kippern ab zwölf Tonnen an der Hinterachse Trommelbremsen ein. Als Dauerbremse liefert Daimler-Benz die Kombination aus Konstantdrossel und Bremsklappe in Deutschland ab acht Tonnen serienmäßig.

Den Atego gibt es als Fahrgestell, Sattelzugmaschine, Pritsche, Kipper sowie als Kommunal- und Allradfahrzeug. Der hintere Rahmen hat ein Lochbildraster im 50-Millimeter-Abstand. Aufbauten können damit sehr flexibel gestaltet werden. Insgesamt 25 Grundtypen mit 224 Fahrzeugbaumustern ergeben eine stattliche Anzahl von Familienmitgliedern. Es ist schön, sie beim Namen nennen zu können und nicht etwa einen LKN (Leichte Klasse Neu) bestellen zu müssen, wenn man den Atego ab 20. März kaufen kann – zum gleichen Preis wie seinen Vorgänger.

**Thomas Göttl**