

# Forscher Typ

**Fahrbericht: Mercedes Atego 1823 K.** Vom großen Wagen Actros stammt der Unterbau, bei Motor und Kabine tun's kleinere Kaliber. Aber die Motorisierung beschränkt das Einsatzspektrum des schweren Atego-Kippers auf leichtere Fälle.



Auf großem Fuß: Rahmen und Achsen stammen aus der schweren Klasse.

Eine Kreuzung von schwerer Klasse und leichter Muße – so ließe sich mit einem Satz die jüngste Erscheinung am Firmament der Mercedes-Lkw charakterisieren. Mit diesen Erbanlagen versehen, soll der Atego mit dem Beinamen „schwer“ genau dort in die Bresche springen, wo die große Produktoffensive der Mercedes-Mannen bis vor kurzem noch mit gähnender Leere einherging: in der sogenannten Mittelklasse. Die hat es an sich, daß sie sich nur äußerst vage definieren läßt. Gemäßigte Ansprüche ans Fahrerhaus und an das Gesamtgewicht der Einheit lauten die wesentlichen Kri-

Fotos: Rocky

terien, die das Bild des Mittelklasse-Lkw im allgemeinen prägen.

Nichts lag also näher, als den Unterbau des Actros mit der Kabine des Atego zu versehen und dieses Ensemble dann noch mit einem Motor zu bestücken, der sich nach seiner Decke streckt: dem 6,4-Liter-Reihensechszylinder, der sich dadurch auszeichnet, daß er im Gegensatz zu den großen V6 von Daimler-Chrysler unter die schmale Atego-Kabine paßt. Speziell bei Baufahrzeugen zeigt sich dabei allerdings schnell, daß es sich der Stuttgarter Konzern mit diesem Vorgehen ein wenig einfach gemacht hat. Denn für mehr als 280 PS und 1100 Nm ist dieser Motor im Moment nicht gut. Und damit beschränkt sich der Aktionsradius des schweren Atego im Baubereich durchweg auf leichtere Fälle.

Zuggewichte von 40 Tonnen etwa kommen für den schweren Atego somit von vornherein nicht in Frage. Bei der 280-PS-Version weist der Hersteller ein Limit von 36 Tonnen aus, für die 230-PS-Version ist bei maximal 32 Tonnen Zuggesamtgewicht Schluß. Als Vierachser taucht der schwere Atego erst gar nicht im Verkaufshandbuch auf – sicher eine weise Entscheidung. Denn mit maximal 1100 Nm ist mit Gewichten von 32 Tonnen und mehr abseits des Asphalts wenig Staat zu machen, und im Gelände kommt selbst ein 350 PS starker Iveco mit einem Achtliter-Cursormotor (maximal 1280 Nm) als schwerer Vierachser bereits manchmal in Bedrängnis. So



Vorwitziges Glupschauge: Der Blinker am Radlauf führt eine gefährdete Existenz.



Kleine Klappe und wenig dahinter: Das Prüfen der Pegelstände besorgt im schweren Atego die Elektronik. Nur noch zum Nachfüllen muß der Fahrer an die Front.





**Gut aufgehoben:  
Der schwere  
Atego eignet  
sich für leichte  
Baueinsätze.**



**Rauhe Töne:** Den fahrerseitigen Kamin hört man bei offenem Fenster deutlich.

kommt es, daß der schwere Atego die Lücke zwischen der leichter Klasse und dem schweren Lkw gerade auf dem Bau nur unzureichend schließt. Andererseits können sich viele Kunden auf Antrieb mit der schmalen Kabine bei ihren schweren Kippern anfreunden, die naturgemäß weniger oft aneckt als das breite Haus des Actros.

Zumal der schwere Atego gegenüber dem Actros auch bei der Nutzlast handfeste Vorteile bietet: Rund 700 Kilogramm leichter als ein vergleichbarer Actros kommt zum Beispiel der Dreiachser-Atego 2628 daher. Die Differenz der unterschiedlichen Motorgewichte herausgerechnet, bleibt von vornherein immer noch ein prinzipielles Plus von rund 360 Kilogramm Nutzlast für den schweren Atego (545 Kilogramm wiegt der Reihensechszylinder, der große V6 bringt's auf 885 Kilogramm). So aber bleibt für den schweren Atego auf dem Bau im wesentlichen nur der Einsatz als zwei- oder dreiachsiger Solist, der bei Bedarf schon mal einen kleinen Hänger durch die Lande ziehen kann.

**lastauto omnibus**

## Mercedes Atego: Technische Daten, Maße und Gewichte



### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Mercedes-Benz OM 906 LA) mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und Waste-Gate, drei Ventile pro Zylinder, nasse, auswechselbare Laufrohre, elektronische Einspritzung

Hubraum	6370 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	170 kW (231 PS) bei 2300/min
Maximales Drehmoment	810 Nm bei 1250 bis 1500/min

### Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheibenkupplung mit Druckluftunterstützung, 390 mm Durchmesser. Getriebe Mercedes-Benz G 100-12, Sechsgang-Grundgetriebe mit Splitgruppe,

zwölf Gänge, Spreizung 12,15, hydraulische Schaltung mit Druckluftunterstützung. Hinterachse: Außenplanetenachse HL 7/53 DS 11,5 mit Differentialsperre, Achsübersetzung 4,37 : 1  $\pm$  104 km/h, wahlweise 4,92  $\pm$  93 km/h

### Fahrwerk

Vorne gespreizter U-Profil-Leiterrahmen mit geschraubten und genieteten Querträgern, Parabelfedern vorn und hinten, Stoßdämpfer und Stabilisator vorn und hinten, Bereifung 12 R 22,5, Mercedes-Benz-Lenkung LS 8 mit variabler Übersetzung von 19,3 bis 23,0 : 1

### Bremsen

Innenbelüftete Scheibenbremsen (Schwimm-sattel) vorn, Trommelbremsen hinten, Betriebsdruck 10,0 bar

### Maße und Gewichte

Radstand	3900 mm
Rahmenhöhe	1046 mm unbelastet
Leergewicht fahrfertig	9120 kg mit Ladekran
Leergewicht Fahrgestell laut Typenblatt	5725 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18 000 kg
Nutzlast	8880 kg
Zulässiges Anhängelast	14 000 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	32 000 kg

**Fahrbericht:  
Mercedes Atego 1823 K**

Mit 18 Tonnen Gesamtgewicht zum Beispiel zeigt sich der Mercedes Atego 1823 als putzmunteres und agiles Kerlchen. Steigungen von acht Prozent und mehr rennt er leichtfüßig hinauf, auch im Gelände herrscht keinerlei Mangel an den nötigen Reserven. Von der Nenn-



**Schnell geschaltet:** Die hydraulische Schaltung gefällt.

drehzahl 2300/min aus gesehen, steigt das Drehmoment des Reihen-sechszylinders schön stetig bis zu 1500/min an, um dann bis auf 1200/min bei 810 Nm zu verharren. Das schafft einen berechenbaren und gutmütigen Charakter, an dem die Fahrer ihre Freude haben.

Gut gedämmt hat Daimler-Chrysler den Sechszylinder obendrein, dessen hartes Verbrennungsgeräusch bei geschlossener Scheibe nur als sonores Stampfen ans Fahrerohr gelangt. Sobald das Fenster aber einen Spalt freigibt, ändert sich das schnell: Der linksseitig montierte und hochgezogene Auspuff fungiert dann als Sprachrohr, aus dem eher rauhe Töne klingen. Es zeigt sich in vielen weiteren Details, daß der schwere Atego eben aus vielen Kompromissen besteht. So gestaltet die hydraulische Schaltung mit Druckluftunterstützung des Zwölfanggetriebes den Wechsel zwischen den sechs Hauptstufen leicht und flüssig, zum Splitten will die Kuppelung aber wie in alten Zeiten bis an das Bodenblech getreten sein. Ein zwispaltiger Charakter prägt auch die Federung: Trotz Stabilisatoren vorn und hinten erinnert das vollbeladene Gefährt im leichten Geländeeinsatz an einen schwankenden Kahn – doch wenn es richtig ernst wird, dann zeigen die Parabelfedern auch genügend Härte.

Bei den Bremsen herrscht nahezu Gleichklang mit dem Actros-Kipper. Vorn verzögern Scheibenbremsen, hin-



**Aufgeräumtes Wesen:** Die Uhren des schweren Atego stehen wie eine Eins.



**Gut erreichbar:** Das Radio und Schalter sind im Mittelteil untergebracht.

**Meine Meinung**



**Ausbaufähig**

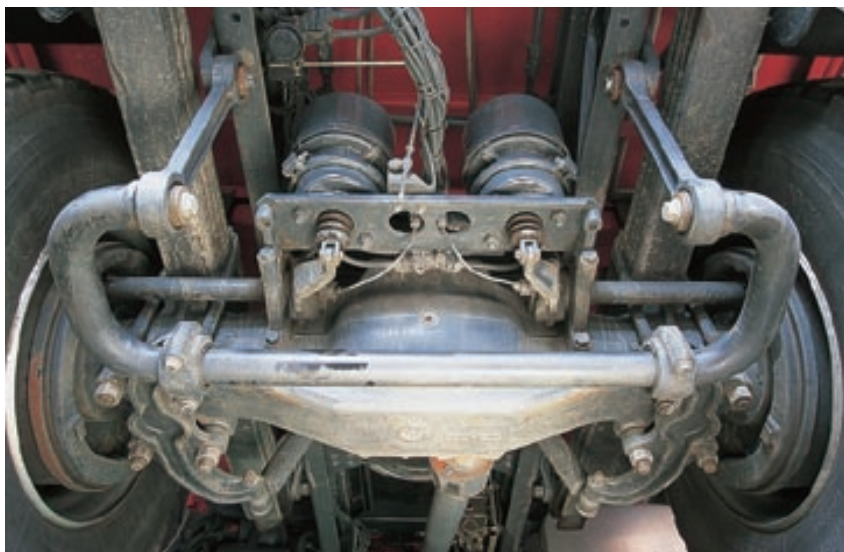
*Speziell für den Bau fehlt es dem schweren Atego insgesamt doch noch an Format. Für Vier-achser und 40-Tonnen-Kombinationen wird es auch kaum reichen, den vorhandenen 6,4-Liter-Motor auf mehr als 300 PS aufzublasen. Wenn der Atego schwer mehr als nur ein Nischen-Kipper werden soll, dann braucht er einen hubraumstärkeren Motor. Und da gibt es derzeit nur einen Kandidaten, der unter die Atego-Kabine passen könnte: Es ist der zwölf Liter große Reihensechszylinder OM 457, der für ein maximales Drehmoment bis 2000 Nm gut ist. Daß dieses Aggregat dann wahrscheinlich hinten ein wenig raussteht, macht ihn zwar für Volumentransporte tabu, stört beim Kipper aber überhaupt nicht.*

ten arbeiten konventionelle Trommelbremsen. Eine elektronische Regelung der Bremse, wie es sie im Actros-Kipper als Sonderausstattung gibt, ist für den schweren Atego aber nicht erhältlich.

Im Unterbau herrschen aufgeräumte Verhältnisse. Mit gekröpfter Vorderach-



**Alles klar:** Die Motorelektronik fungiert als automatische Abfahrtskontrolle.



**Platz da:** Bodenfreiheit ist im Erdgeschoß vorhanden. Trotz üppiger Verwendung von Stabilisatoren neigt das Gefährt bei leichtem Geländeeinsatz zum Schaukeln.

se und der Bereifung 12 R 22,5 erreicht der mit Ladekran bestückte Atego-Kipper vorn eine Bodenfreiheit von gemessenen 3100 Millimeter (mit gerader Achse sind's 40 Millimeter mehr), hinten zieht der Stabi seine Bahn in einer Flughöhe von 3800 Millimeter über Grund. Wenig glücklich ist allerdings der Luftfilter angesiedelt: Er sitzt weit vorn und ragt so tief hinunter, daß es ihn im Gelände leicht erwischen kann. Ähnlich gefährdet kommen die seitlichen Blinker des schweren Atego-Kippers daher. Als weit hervorstehende Glupschauglinsen sie vorwitzig vom Radlauf aus in die Pampa und riskieren dabei ein blaues Auge. Überhaupt schaut der schwere Atego als Kipper insgesamt noch etwas blauäugig in die Welt, aber er bringt gute Anlagen mit. Etwas Zeit zum Reifen sollte man ihm gönnen.

*Michael Kern* ■