

# Formel 33



**Test: Mercedes Atego 1833 LS.**  
**Der einst als leichter Lkw konzipierte Atego zielt mit 326 PS mittlerweile bis in die 40-Tonnen-Klasse. Als 1833 kombiniert er viel Nutzlast, hohe Wirtschaftlichkeit und günstigen Einstandspreis zu einem attraktiven Auto, das allerdings seine Grenzen hat.**

ren, zielt der 1833 eindeutig auf den Verteilerverkehr ab. Das liegt daran, dass rund 330 PS heute eher Mittelmaß denn Spitzenleistung sind. Es liegt aber auch am Konzept des Atego, der 1998 als Verteilerfahrzeug auf die Straße kam und ursprünglich das Spektrum der Solo-Lkw von 7,5 bis 15 Tonnen Gesamtgewicht abdecken sollte.

Diese Herkunft kann die 326 PS starke Zugmaschine 1833 LS nicht leugnen. Das fängt bei der etwas spartanischen Einrichtung der schmalen Kabine an und hört bei der etwas umständlichen Bedienung noch lange nicht auf. Aber ein reinrassiger 40-Tonner für den Fernverkehr will der Atego 1833 ja auch nicht



**Viel Volumen im Fahrerhaus bedeutet nicht unbedingt große Bewegungsfreiheit.**

**E**ine 33 in der Typenbezeichnung hat bei Mercedes Tradition. Es gab in den 70er Jahren einen 14,6 Liter großen V8 im 1633, mit dem einst das Turbo-Zeitalter bei Mercedes begann. Es gab in den 80ern einen V6 im 1733, mit dem die Stuttgarter dem Trend zum Volumenzug folgten. Seit wenigen Monaten existiert nun ein 1833, in dem ein Reihensechszylinder werkelt, der mit 7,2 Liter nicht einmal die Hälfte des Volumens jenes einstigen V8-Turbos erreicht.

Fotos: Tschornikov

Doch anders als seine Vorgänger, die überwiegend im Fernverkehr tätig wa-

sein. Für solche Aufgaben haben die Stuttgarter schließlich die Baureihen Actros und Axor in petto.

Genau betrachtet ist der Atego 1833 jedoch ein Zwitter. Denn er rollt auf dem leicht modifizierten Fahrgestell der großen Brüder. Der wesentliche Unterschied: Der Rahmen ist im vorderen Bereich abgesenkt, was eine niedrigere Position der Kabine zur Folge hat. Mit dem Ergebnis, dass der Fahrerhausboden auf Bauchnabelhöhe eines normal gewachsenen Fahrers liegt, der hoch bauende Reihensechszylinder jedoch weit ins Fahrerhaus ragt. Dies wiederum schränkt



**Wie beim Actros führen vier Stufen ins Fahrerhaus.**

**32 Tonnen  
Gesamtgewicht  
meistert der  
330 PS starke  
Atego bravourös.**



den Freiraum deutlich ein, obwohl das Fahrerhaus mit 1920 Millimeter Innenhöhe und 1945 Millimeter Innenlänge üppiges Volumen verspricht. Wer genau hinschaut, wird sogar feststellen, dass die Atego-Kabine ein paar Millimeter länger als die des Actros geraten ist. Doch am Actros gemessen fehlt es an Breite und an Bewegungsfreiheit. Nicht jedoch an Stauraum. Unter der Liege bleibt reichlich Platz (fast 300 Liter) für allerlei Gepäck und über der Frontscheibe spannt sich

### **Fast 300 Liter Stauraum unter der Liege**

im Fall Hochdach eine Konsole mit offenen Ablagen und geschlossenem Stauraum. Einzig an kleinen Ablagen in Reichweite des Fahrers mangelt es, wenn die Konsole auf dem Motortunnel nicht geordert wurde. Ähnliches gilt für die unter dem Fahrerhausboden hängenden Außenstauräume, die mickrig ausfallen.

Der Arbeitsplatz gefällt mit übersichtlichen Rundinstrumenten und einem zentral angeordneten Display, in dem beim Start die wichtigsten Füllstände ab-



**Gut zugänglich, aber etwas klein fallen die Außenstauräume aus.**



## Test: Mercedes Atego 1833 LS

lesbar sind. Die Bedienung jedoch offenbart so manches Rätsel. So findet sich die elektrische Spiegelverstellung auf dem Motortunnel. Dort hat auch das Federspeicherventil seinen (nicht optimalen) Platz. Die Schalter für die Fensterheber sind ebenfalls nicht dort, wo sie hingehören: im Mittelteil des Armaturenrägers statt in der Türverkleidung. Schließlich bleibt an der Sitzposition zu bemängeln, dass der Abstand zur Armauflage in der Tür so groß ist. Federungskomfort und Innengeräusche sind in Ordnung, für einen Verteiler-Lkw sogar sehr gut.

Das Fahrverhalten profitiert von der zielgenauen Lenkung und die Seitenneigung der Kabine korrespondiert recht genau mit jenem Sicherheitsgefühl, das der Fahrer in Kurven braucht.

Der auf 326 PS verstärkte Reihen-sechszylinder im Atego ist im Grunde ein alter Bekannter aus der Baureihe OM 900. Bisher 6,37 Liter groß und maximal 279 PS stark, verordneten die Motorentechniker ihm mehr Hub und mehr Bohrung, was jetzt 7,2 Liter Hubraum ergibt. Daraus resultieren 47 Mehr-PS und ein deutlich höheres Drehmoment, das jetzt bei 1300 statt 1100 Nm sein Maximum erreicht. Kombiniert mit einer Achsübersetzung von 3,58 und einem

16-stufigen Direktganggetriebe (serienmäßig ist ein Neunganggetriebe) machte der immer noch relativ kleine Motor im großen Sattelzug eine gute Figur. Jedenfalls bewegte er die 32 Tonnen Gesamtgewicht im Test so gut, dass es auf nicht allzu schwerer Topografie auch mal mehr sein darf. Auf vier Achsen sind immerhin 36 Tonnen Gesamtgewicht und gut 23 Tonnen Nutzlast im Pritschenzug möglich. Auch 40 Tonnen müssten mit diesem Triebstrang möglich sein, sollten aber die Ausnahme bleiben.

Die mit 32 Tonnen Gesamtgewicht erfahrenen Werte bewegen sich sowohl bei Tempo als auch Verbrauch im guten Mittelfeld. Rund 80 km/h Durchschnitts-

### Atego 1833 LS



#### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Mercedes OM 926 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Drei Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen  
 Hubraum 7201 cm<sup>3</sup>  
 Bohrung/Hub 106/136 mm  
 Leistung 240 kW (326 PS) bei 2200/min  
 Maximales Drehmoment 1300 Nm bei 1250-1600/min

#### Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Mercedes-Direktgang-Getriebe G211: 16 Gänge, Spreizung 17,03, einfach übersetzte Antriebsachse, Übersetzung 3,583

#### Fahrwerk

4x2-Fahrgestell mit Monorahmen, genietete und geschraubte Querträger, servounterstützte Kugelumlaufenkung (Mercedes LS 8), Übersetzung 19,3 bis 23,0. Zweiblatt-Parabelfedern vorn, Luftfederung hinten

#### Bremsanlage

Elektronisch geregeltes Druckluftbremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und hinten, Auspuffklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel, ca. 185 kW Bremsleistung

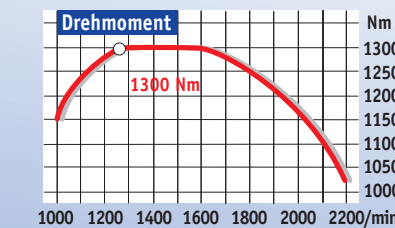
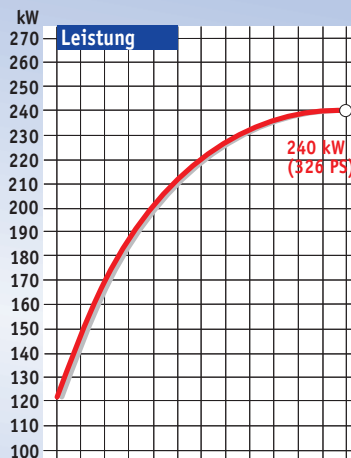
#### Maße und Gewichte

Radstand 3600 mm  
 Länge/Breite/Höhe 5817/2488/3337 mm  
 Leergewicht 6500 kg  
 Nutzlast 11 500 kg  
 Zulässiges Gesamtgewicht 18 000 kg  
 Testgewicht 32 000 kg

#### Messwerte

<b>Bundesstraße</b>	
Verbrauch	33,8 Liter/100 km
Geschwindigkeit	57,2 km/h
<b>Autobahn</b>	
Verbrauch	27,8 Liter/100 km
Geschwindigkeit	80,1 km/h
<b>Steigung 7,0 Prozent</b>	
Verbrauch	104,3 Liter/100 km
Geschwindigkeit	44,2 km/h
<b>Gesamt</b>	
Verbrauch	28,8 Liter/100 km
Geschwindigkeit	75,0 km/h
<b>Betriebskosten**</b>	
fixe Kosten pro km	36,13 Cent
variable Kosten pro km	31,92 Cent

\*\* bei 100 000 km/Jahr, Kaufpreis 67 000 Euro



1300 Nm aus 7,2 Liter entsprechen einem mittleren Verbrennungsdruck von 22,7 bar.



Die Instrumente liegen gut im Blickfeld und sind übersichtlich.



Federspeicherventil und Spiegelverstellung auf dem Motortunnel.



Links und rechts vom Motortunnel bleibt reichlich Stauraum.

## Test: Mercedes Atego 1833 LS



**Über Kopf gibt es reichlich offene und geschlossene Ablagen.**



**Der Sechszylinder wuchs von 6,37 auf 7,2 Liter Hubraum.**



**Statt zweiter Liege lässt sich auch ein Gepäcknetz anbringen.**

## Meine Meinung



Frank Zeitzen

Der auf 7,2 Liter vergrößerte Reihensechszylinder kann zwar überzeugen, doch eigentlich fehlt im Programm der Stuttgarter ein Motor mittlerer Größe. Gemeint ist ein Reihensechszylinder mit etwa acht bis neun Liter Hubraum, um die Lücke zwischen den gängigen Volumina von gut sechs und rund zwölf Litern zu schließen. So etwas gibt es bei DAF, bei Volvo, bei Scania, bei Iveco – nicht aber bei Daimler-Chrysler. Schon bei der Entwicklung des Axor wurde intern ein solcher Motor diskutiert. Als Eigenentwicklung oder auch als Kaufteil. Letztlich siegte der Sparzwang und die Konzerndisziplin. Gäbe es einen solchen Sechszylinder, dann könnte der Gewichtsvorteil des Axor gegenüber dem Actros deutlich größer sein. Vielleicht hätte man den Axor auch gar nicht erst entwickeln müssen. Denn ein Neun-Liter-Motor im Atego mit bis zu 380 PS hätte die Lücke im Lkw-Programm genauso gut geschlossen.

geschwindigkeit sind auf mittelschweren Autobahnen mit gelegentlichen Steigungen durchaus möglich, der Verbrauch bleibt dabei in aller Regel unter 30 Liter/100 km. Auf ebener Strecke stellen sich Werte um 25 Liter ein.

Hohe Wirtschaftlichkeit ist ohnehin Sache des Atego 1833 LS. Der Einkaufspreis wird bei in etwa gleicher Ausstattung rund 10 000 Euro (netto) unter einem Actros 1832 LS liegen. Für die Nutzlast gilt Ähnliches: Etwa 600 Kilogramm macht er im Vergleich mit dem Actros gut, was zu zwei Dritteln aus dem kleineren Motor, der nur 560 Kilogramm wiegt, und zu einem Drittel aus dem leichteren und schmaleren Fahrerhaus resultiert.

Im Vergleich zum Axor beträgt die Differenz etwa 400 Kilo. Die untere Grenze beim Leergewicht beträgt fahrfertig mit Hochdachfahrerhaus und vol-

lem 400-Liter-Tank sowie Reserverad 6,1 bis 6,2 Tonnen. Komplett ausgestattet und mit 16-Gang-Getriebe ausgerüstet steht ein 1833 LS mit rund 6,5 Tonnen auf der Waage. Wer viele Gefälle zu meistern hat, der muss noch einmal gut 100 Kilogramm hinzurechnen, weil die serienmäßige Motorbremse im Lastzugbetrieb mit 32 und mehr Tonnen kaum ausreicht. Lange Wartungsintervalle – bis zu 100 000 Kilometer – unterstreichen im Übrigen die hohe Wirtschaftlichkeit des Atego 1833.

Trotz seiner Leistung, der hohen Wirtschaftlichkeit und der sehr guten Nutzlast ist der Atego kein Ersatz für den Axor oder gar Actros. Auch wenn es reizvoll erscheint, den 33er vor einen Tanksattel zu spannen oder auf internationale Tour schicken zu wollen: Für den steten Einsatz als 40-Tonner ist er nicht gemacht – so verlockend dies auch scheint.

Frank Zeitzen ■