



Ein altbekanntes Problem ist das kleine Außenstaufach unter dem langen Haus.



750 Millimeter misst der Abstand zwischen den Behältern.

**W**er möglichst hohe Nutzlast braucht, kauft einen gewichtsoptimierten Sattelzug. Wer zudem viel Volumen braucht, kauft ein tiefgelegtes Fahrgestell samt Hänger gleicher Bauart. Und wer nur Volumen braucht, für den liefert die Industrie Fahrzeuge vom Schlage des Atego 1828.

Kenner der Mercedes-Typologie entziffern die 18 als Actros-Fahrgestell und die 28 als 279 PS starken Atego-Motor. Das Ganze krönt ein Fahrerhaus, das gleichfalls vom Atego stammt und im Fall des Testfahrzeugs in seiner größten Ausführung, nämlich lang und mit Hochdach, antritt. Recht exakt 18,75 Meter misst der Wechselbrückenzug, der zwei

Fotos: Tschovnikov



Die knappe Bodenfreiheit unter dem Tank dokumentiert, wie niedrig der Rahmen baut.



# Weniger ist

**Test: Volumenzug Atego 1828 LL.** Wer auf 40 Tonnen Gesamtgewicht im Volumen-Wechselbrückenzug verzichten kann, der kann eine Klasse tiefer fündig werden. Denn ein Atego 1828 LL bietet zwar eingeschränkte Nutzlast, kann aber ansonsten fast alles, was ein solcher Jumbozug mit zweimal 7850 Millimeter Ladelänge können muss.



mehr

Volumen-Wechselbehälter vom Kaliber 7850 trägt. Kombiniert mit den Innenmaßen von 2,5 Meter Breite und etwas über 3,0 Meter Höhe ergibt sich ein Volumen von rund 120 Kubikmetern oder Platz für 38 Europaletten in einer Ebene. Die für den Kombiverkehr tauglichen Wechselbehälter wiegen je 2,9 Tonnen.

Um diese Gardemaße bei Volumen und Ladefläche zu erreichen, ist eine Reihe von Kunstgriffen nötig. Zum einen ist da das abgesenkte und rundum luftgefederte Atego-Fahrgestell, das auf der kleinen Bereifung 295/60 R 22,5 rollt. Um dennoch genügend Bodenfreiheit zu gewährleisten, kommt statt der einfach übersetzten Hypoidachse die gute, alte Mercedes-Außenplanetenachse HL 7 zum Einsatz, die ein weitaus kompakteres Achsgehäuse aufweist. Zum anderen basiert das Volumen auf einem kurzgekuppelten Hänger mit niedrigem Tandemachsfahrgestell und Zwillingsbereifung im Format 235/75 R 17,5. Der Vorteil: die deutliche geringeren Reparaturkosten gegenüber einem kurzgekuppelten Drehschemelanhängen. Der Nachteil: zu viel Last auf der Anhängerkupplung und schlechtes Fahrverhalten bei Teilausladung mit ungleicher Lastverteilung.

Diesem Volumen und Platzangebot gegenüber steht eine Nutzlast von rund 8,7 Tonnen im Motorwagen und etwa 13 Tonnen im Hänger, was auf den ersten Blick nach einem sehr guten Wert für einen vierachsigen Wechselbrückenzug mit 36 Tonnen Gesamtgewicht aussieht. Doch dem gegenüber steht ein kleiner Reihensechszylinder mit maximal 279 PS und 1100 Nm. Macht nicht einmal acht

PS pro Tonne und damit viel zu wenig, um im Verkehr auch nur mitschwimmen zu können.

Somit bleibt nur, von Ausnahmen abgesehen, auf einen Teil dieser Nutzlastreserven zu verzichten. Davon ausgehend, dass zehn PS pro Tonne ein halbwegs anständiges Verhältnis ist, sollten 28 Tonnen im Fall Atego 1828 die normale Obergrenze darstellen. Damit allerdings reduziert sich die Nutzlast auf rund 14 Tonnen. Doch auch mit nur 28 Tonnen auf den vier Achsen

**36 Tonnen sind möglich, 28 Tonnen sind richtig**

is der Atego kein Ausbund an Spritzigkeit. Knapp die Hälfte der verfügbaren Leistung geht drauf, um in der Ebene Tempo 85 zu halten. Damit bleiben relativ geringe Reserven zum Klettern übrig.

Um dieses Manko auszugleichen, hatte Daimler-Chrysler den Triebstrang entsprechend kombiniert und die Achsübersetzung in Richtung Zugkraft optimiert. Angeblockt an den 6,4 Liter großen Reihensechszylinder fand sich folglich das 16-Gang-Getriebe G 211 an



Über der Frontscheibe thront ein Ensemble von Stauräumen und Ablagen.



Der Arbeitsplatz selbst ist weitgehend in Ordnung, die Bewegungsfreiheit aber eingeschränkt.

## Test: Volumenzug Atego 1828 LL

Stelle der serienmäßigen Zwölfgang-Variante. Und die Achsübersetzung von 3,43 sorgte in Verbindung mit den kleinen Reifen für fast 1800/min bei Tempo 85.

Wer von einem solchen Volumenzug allerdings Wunder in Sachen Verbrauch erwartet, weil das Gesamtgewicht recht niedrig ist, der sieht sich schnell getäuscht. Denn das kompromisslos auf Volumen zugeschnittene Fahrzeugkonzept steht einem guten Verbrauch eindeutig im Weg. Zum einen ist da das schmale Fahrerhaus, das den eckigen und hohen Aufbau nur unzureichend ab-

deckt. Weiter ist da die Außenplanetenachse, die durchaus für einen Liter Mehrverbrauch pro 100 Kilometer gut ist. Und auch die kleine Bereifung kostet Kraftstoff. Hinzu kommt das hohe Drehzahlniveau, das letztlich dafür sorgt, dass ein solcher Lastzug auf der Autobahn unter



Für eine niedrige Rahmenhöhe ist die Außenplanetenachse nötig.



Alles im Blick und übersichtlich. Aber was soll der 140er-Tacho?



Im Mittelteil sind Schalter, Radio, Tachograf und Lüftung zusammengefasst.



Der Testzug war mit 16 Gängen und EPS ausgerüstet, Serie sind zwölf Gänge.

lastauto omnibus

## Atego 1828 LL



### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Mercedes OM 906 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Drei Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen  
Hubraum 6370 cm<sup>3</sup>  
Bohrung/Hub 102/130 mm  
Leistung 205 kW (279 PS) bei 2200/min  
Maximales Drehmoment 1100 Nm bei 1050-1600/min

### Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Mercedes Direktgang-Getriebe G 211: 16 Gänge, Spreizung 17,03, doppelt übersetzte Antriebsachse, Übersetzung 3,431

### Fahrwerk

Vollluftgefedertes 4x2-Fahrgestell mit Niedrigrahmen (284 x 70 x 7 mm) und direkt montiertem Wechselrahmen, genietete und geschraubte Querträger, Servounterstützte Kugelumlaufenkung (Mercedes LS 8), Übersetzung 19,3 bis 23,0

### Bremsanlage

Elektronisch geregeltes Druckluftbremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und hinten, Aufpuffklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel, 165 kW Bremsleistung

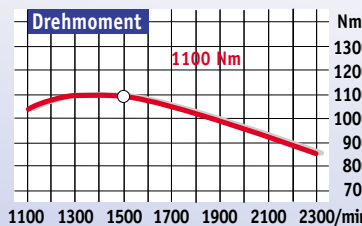
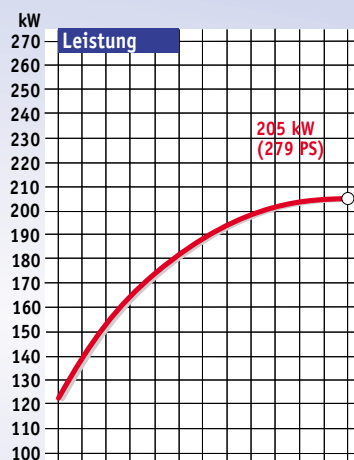
### Maße und Gewichte

Radstand 5700 mm  
Länge/Breite/Höhe\* 10200/2550/4000mm  
Überhang vorn 1440 mm  
Leergewicht \* 9270 kg  
Nutzlast 8730 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 18 000 kg  
\*mit Wechselrahmen und Wechselbehälter

### Messwerte

Bundesstraße	
Verbrauch	31,4 Liter/100 km
Geschwindigkeit	57,0 km/h
Autobahn	
Verbrauch	29,5 Liter/100 km
Geschwindigkeit	79,8 km/h
Steigung 7,0 Prozent	
Verbrauch	100,0 Liter/100 km
Geschwindigkeit	47,7 km/h
Gesamt	
Verbrauch	30,0 Liter/100 km
Geschwindigkeit	74,4 km/h
Betriebskosten**	
fixe Kosten pro km	31,77 Cent
variable Kosten pro km	32,80 Cent

\*\* bei 100 000 km/Jahr, Kaufpreis 63 000 Euro



1100 Nm aus knapp 6,4 Liter Hubraum ist eine stramme Ausbeute.

30 L/100 km kaum zu bewegen ist. Als Trost bleibt, dass dies kein Problem des Atego ist, sondern ein generelles Problem von derart optimierten Volumenzügen. In Sachen Triebstrang bleibt noch die Anmerkung, dass die serienmäßige Motorbremse auf Grund des kleinen Motors keine Wunder vollbringen kann, aber mit 165 kW Bremsleistung bei 28 Tonnen Gesamtgewicht meist ausreicht. Wenn nicht: Ein Voith-Retarder ist für das 16-Gang-Getriebe lieferbar.

Auch was die Kabine betrifft, darf der Fahrer keine Wunder erwarten. Das Haus fällt mit Hochdach zwar recht voluminös aus, doch wirkt es relativ eng, ist verhältnismäßig laut und in Bezug auf Bedienqualität nicht auf dem neuesten Stand, auch wenn es in den letzten Jahren einige Detailverbesserungen gab.

Dennoch: Das Konzept des Atego-Wechselbrückenjumbos passt hervorragend als logistisches Fahrzeugkonzept im Werkverkehr und im nationalen Fernverkehr, wenn Nutzlast keine Rolle spielt.

Frank Zeiten