

**Test: Atego 1223 mit Schalt-automatik.** Lange ein Privileg der Dickschiffe im Fernverkehr, hält das automatisierte Getriebe bei Mercedes nun auch im leichten Frachter Atego Einzug. Es erleichtert die Arbeit des Fahrers im Nahverkehr gewaltig. Zudem hat sich der Atego einige nützliche Dinge von seinen großen Brüdern abgeschaut.



**Spiegelverstellung und Handbremse siedeln etwas im Abseits.**

**G**ut Ding braucht Weile. Ob's dann aber gleich sechs bis sieben Jahre sein müssen, werden zumindest die Nahverkehrsfahrer entschieden verneinen. So lange hat es nun gedauert, bis aus der im Ur-Actros anno 1996 vorgestellten automatisierten Schaltung EAS eine Art Ableger für den Atego hervorgegangen ist, die im trockenen Deutsch der Techniker AGS 2 heißt und in der blumigen Sprache der Marketing-Leute vollmundig unter dem Banner „Telligent-Schaltautomatik“ einhersegelt.

Voreilig wäre allerdings der nahe liegende Schluss, dass es sich deswegen auch um dasselbe raffinierte System handelt, mit dem Mercedes die schweren Lkw bestückt. So viel vorweg: Im Intelligenzquotienten unterscheiden sich EAS und AGS gehörig.

Mit 6 statt 16 Gängen und mit fast 20 PS pro Tonne braucht es eben auch lang nicht so viel Hirnschmalz wie zum Beispiel mit 10 PS pro Tonne, die etwa einem 40 Tonnen schweren 1840 zu Gebote stehen. Zumal eventuelle Spar-effekte einer automatisierten Schaltung

Fotos: Tschornikow



# Schlaues Ke



**Ein hoher Motortunnel und damit beengte Verhältnisse sind der Preis für den niedrigen Einstieg des 11,99-Tonnners.**

**Hurtig zieht der Atego mit automatisiertem Getriebe seine Bahn.**



im Nahverkehr mangels Masse an verbranntem Sprit eh nur schwer auszumachen sind, kaum nennenswert zu Buche schlagen und deswegen auch nicht im Vordergrund stehen.

Als entscheidende Kriterien dürften im Nahverkehr eher Punkte wie Fahrkomfort und Schonung des Antriebsstrangs anzusetzen sein. Und da hat der Atego mit AGS 2 einiges zu bieten: Von vornherein verzichtet der Nahverkehrsdampfer auf ein Kupplungspedal und setzt sowohl bei Starts und Stopps als auch beim Rangieren auf die Künste der automatisierten Kupplung. Das Kapitel Start und Stopp erledigt diese mit Bravour. Selbst das Anfahren an teuflisch steilen Bergen bringt sie nicht einmal ansatzweise in Verlegenheit.

Etwas schwerer tut sich das System allerdings beim Rangieren, sofern die Umstände das Prädikat „erschwert“ verdienen. Dann zeigt sich, dass mehr Feinabstimmung der etwas groben Weise durchaus zuträglich wäre, in der

### **Beim Rangieren tut sich das pffiffige Getriebe noch etwas schwer**

das Spiel mit dem Gaspedal über das Schließen der Kupplung entscheidet. Überdies vollzieht sich der Übergang von Rangiermodus (mit nur teilweise geschlossener Kupplung) in den Fahrmodus (mit ganz geschlossener Kupplung) unter Umständen so brüsk, dass der Fahrer hin und wieder doch zu einem kleinen Überraschungserlebnis kommt.

Immerhin: Die Regelung arbeitet sauber genug, um Dinge möglich zu machen, die sonst astreinen Automaten oder den raffinierten Systemen aus dem Fernverkehr vorbehalten sind: mit dem Rückwärtsgang zum Beispiel das Vorwärtsrollen bergab zu bremsen. Schnell mahnt in solchen Fällen allerdings die Überhitzungswarnung der Kupplung, es mit solchen Spielchen nicht zu übertreiben.

Stürzt sich der Fahrer schließlich ins Getümmel auf der Straße, findet er in der Telligent-Schaltautomatik einen zuverlässigen Freund und Helfer. Sauber und ruckfrei rochiert die AGS 2 zwischen den insgesamt sechs Gangstufen hin und her, schaltet relativ fix und nimmt beim Runterschalten perfekt portioniertes Zwischengas zu Hilfe. Das System verliert dabei nie aus den Augen, dass der Mann am Steuer in der Regel keine Zeit zu verlieren hat: Stehen

## Hilfe am Berg

Als hilfreich beim Anfahren am Berg erweist sich die zur neuerdings elektronisch geregelten Bremsanlage gehörige Rollsperrung, die Mercedes nun allen Atego von 15,0 Tonnen Gesamtgewicht bis hinunter zum 6,5-Tonner auf den Weg gibt: So lange der Fahrer per leichten Druck auf Brems- oder Gaspedal (beim Atego ohne AGS 2 darf's auch das Kupplungspedal sein) kund tut, dass er da noch was vorhat, verhindert dieses System automatisch das Zurückrollen. Vom auf Dauer nervigen Gewurstel mit der Handbremse bleibt der Fahrer verschont. Geht der Fuß vom Pedal, bleibt die Rollsperrung für kurze Zeit aktiv. Ein Pfeifton warnt dann beim Erlöschen der Funktion. Möglich machen dieses Extra pneumatische, voll elektronisch gesteuerte Radbremsventile. Aktiviert wird die Funktion über einen Schalter auf der Mittelkonsole. Eine Kontrollleuchte in der Instrumententafel zeigt an, ob die Funktion aktiv ist oder nicht.

# rlchen

**Die Dosenhalter sind für Fahrer wie Beifahrer gut erreichbar.**



**Die Schaltwippe des Atego liegt gut zur Hand.**



## Atego 1223 L



### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder OM 906 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Drei Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen, Euro 3

Bohrung/Hub	102/130 mm
Hubraum	6370 cm <sup>3</sup>
Nennleistung bei 1900/min	170 kW (231 PS)
Max. Drehmoment	810 Nm bei 1200–1600/min

### Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Getriebe G 85-6, 6 Gänge, Spreizung 9,2, einfach übersetzte Antriebsachse HL 4, Übersetzung 4,3

### Fahrwerk

Z-profilartig im Bereich des Fahrerhauses nach außen und vorn geneigter, zweigeteilter Leiterahmen, servounterstützte Kugelumlaufleitung LS 4 (Übersetzung 17,4–20,6), Zweiblatt-Parabelfedern vorn, Zweibalg-Luftfederung hinten, Bereifung 265/70 R 19,5, elektronisch gesteuerte Zweikreis-Druckluftbremse

### Maße und Gewichte

Radstand	4760 mm
Länge/Breite/Höhe	9050/2600/3380 mm
Leergewicht m. Aufbau	8000 kg
Nutzlast	3990 kg
Zul. Gesamtgewicht	11 990 kg
Testgewicht	11 990 kg

## Test: Atego 1223 mit Schaltautomatik

Tempomachen oder Bummeln bei niedriger Drehzahl zur Wahl, fackelt die AGS 2 nicht lange, sondern greift schnurstracks zur Zeit sparenden, aber drehzahlintensiven Variante. In Maßen kann der Fahrer allerdings auch übers Gaspedal gewissen Einfluss aufs Tempe-



**Farbenfroh, aber klar strukturiert ist die Instrumententafel des Atego.**



**Die Entriegelung des Lenkrads geschieht per Knopfdruck.**



**Aktueller Gang und Fahrmodus scheinen im Display auf.**



**Das gelbe Lämpchen links bedeutet „Rollsperre aktiv“.**

rament der Automatik nehmen: Streichelt der Fuß das Pedal ganz sanfte, dann gibt sich auch die AGS 2 ein wenig zäher.

Dann kann es sogar passieren, dass das System beim Raufschalten zwei der insgesamt nur sechs Gänge überspringt und den Atego 1223 mit 1000/min weiter tuckern lässt. Dabei handelt es sich allerdings um die Ausnahme, welche die Regel bestätigt, dass die Automatik unterm Strich doch einen Tick zu gern stur recht hoch hinaus dreht und die Gänge sehr schematisch wechselt. Von Drehzahlen unter 1500/min will sie gewöhnlich wenig wissen, beim Beschleunigen geht's Stufe für Stufe die Gangleiter hinauf. Doch sind das alles in allem nur kleine Schönheitsfehler an einem insgesamt nützlichen System, das die Arbeit gerade im schaltintensiven Nahverkehr zum Bruttopreis von 2700 Euro beträchtlich erleichtert. In Sachen Verbrauch steht der automati-

## Meine Meinung



Michael Kern

Längst überfällig sind automatisierte Schaltungen für den Nahverkehr. Mercedes hat nun mit AGS 2 einen munteren Anfang gemacht, von dem Fahrer wie Unternehmer profitieren: Dem einen schon die Automatik das linke Knie und den rechten Arm, dem anderen dank pfleglichem Umgang mit dem Triebstrang das Portemonnaie.

Die eine oder andere Scheibe aus der EAS im großen Bruder Actros könnte sich AGS 2 aber durchaus noch abschneiden: Etwas Feinarbeit am Rangiermodus sowie ein paar graue Zellen mehr für eine flexiblere Schaltstrategie könnten den Spaß am automatisierten Atego kräftig steigern.



**Auch noch so steile Berge bringen die Automatik nicht in Verlegenheit.**

sierte Atego selbst auf schwierigen Strecken trotzdem genauso gut da wie von Könnenhand geschaltet. Dass er bei den Messfahrten auf diffizilem Terrain im automatischen Modus gegenüber der handgeschalteten Fahrt minimal an Fahrleistung einbüßt, ist auf das schematische Vorgehen der Automatik zurückzuführen. In der Praxis spielt das keine Rolle: Zur Debatte steht ein Zeitunterschied von fünf Sekunden, der sich auf knapp 90 Kilometer Autobahnfahrt einstellt.

Michael Kern ■

## Messwerte Atego 1223 mit AGS

### Fahrten auf mittelschwerer Autobahn (88 km)

	Automatik		Manueller Modus	
	km/h	L/100 km	km/h	L/100 km
Hin:	86,6	22,3	86,8	22,3
Zurück:	88,9	16,6	88,9	16,6
Gesamt:	87,7	19,4	87,8	19,4

### Fahrten in schwersten Bergen

	Automatik		Manueller Modus	
	km/h	L/100 km	km/h	L/100 km
Gesamt:	51,5	100,0	52,2	100,0