



Fotos: Cerchez (7), Hersteller (2)

Anhang gesucht

Fahrbericht: Mercedes Atego 1224 L. Der Sechszylinder kostet den Mercedes-Verteiler zwar einige Kilogramm an Nutzlast, macht ihn aber fit für größere Aufgaben.

Gerade zwei Monate ist es her, da lief in Wörth Atego Nummer 250 000 vom Band. Verteilt auf die Laufzeit der Baureihe von heuer genau zehn Jahren ergibt dies rund 25 000 Verteiler-Lkw mit Stern pro Jahr. Eine ansehnliche Zahl, die sich europaweit auf einen Marktanteil von 25 Prozent addiert, in Deutschland sogar auf 40 Prozent. Die Popularität des Wörthers verdankt er vor allem seiner Variantenvielfalt: Neben vier Fahrerhausvarianten und sieben

Motortypen gibt es in Sachen Rahmen und Aufbau fast keinen Wunsch, der bei Mercedes oder einem der zahlreichen Aufbauer unerfüllt bleibt. Dabei ist es unerheblich, ob das Fahrzeug 6,5 oder 16 Tonnen wiegt – bereits die Vertriebsbroschüre mit den technischen Daten aller möglichen Grundtypen hat mit knapp 160 Seiten schon Taschenbuchstärke. Darin finden sich neben den populären 7,5- und 12-Tonnern aber auch Varianten, die auf den ersten Blick eher

ungewöhnlich erscheinen. So wie der gefahrene 1224, der mit seinem Sechszylindermotor im Vergleich zum vierzylindrigen 1222 (siehe Heft 9/2007) zwar ein Leistungs- und Drehmomentplus von 20 PS und 40 Newtonmetern vorweisen kann, aber auch mit einem Nutzlastminus von rund 100 Kilogramm zurechtkommen muss – in der gewichtssensiblen 11,99-Tonnen-Klasse durchaus erwähnenswert.

Die Zahlen allein zeichnen aber kein vollständiges Bild, wie die Probefahrt über Bundes- und Landstraßen im südlichen Einzugsgebiet von Stuttgart ergab. Der Testwagen mit automatisiertem Sechsgang-Getriebe profitierte spürbar vom Zusammenspiel der Schaltautomatik



Übersichtliche Instrumente in schlichtem Grau, nicht immer optimal ablesbar.



Wählhebel der optionalen Telligent-Schaltung mit Taster für manuellen Modus.



Der dreieckige Spiegelhalter wirkt gefälliger, aber wuchtiger als der frühere Arm.



Die SCR-Technik wiegt im Atego rund 40 Kilo (Adblue nicht mitgerechnet).

mit dem 238-PS-Motor. Trotz kleinerer Zylindereinheiten schafft es dieser, sein maximales Drehmoment bereits 200 Umdrehungen früher als der Vierzylinder mit 4,8 Liter Hubraum bereitzustellen. Das



Für den Atego sind drei verschiedene Adblue-Tankgrößen verfügbar (8, 25, 35 Liter).

Getriebe hangelt sich daher zügig in den fünften und sechsten Gang, ohne dass der Zwölftonner zum Verkehrshindernis wird. Im Gegenteil, die 850 Newtonmeter des Sechszylinders sorgen vor allem am Berg und bei Überholvorgängen für Entspannung beim Chauffeur, der sich auch über die klar gezeichneten Instrumente und den sinnvoll aufgeteilten Innenraum freut.

Die serienmäßige Verteilervariante des Atego-Cockpits spart sich die vorgezogene Mittelablage zugunsten des leichteren Durchstiegs auf die Beifahrerseite. Beim längeren Motortunnel der Sechszylinder-Varianten kommt dieser Vorteil aber nicht so sehr zum Tragen. Stattdessen stellt sich die Frage, warum das Ventil der Feststellbremse nur im Fernverkehrs- und Komfort-Cockpit griffgünstig vorne liegt, wo die Bremse im Verteilerverkehr doch viel häufiger betätigt wird.

Der Schalthebel sitzt jedenfalls in allen Modellen günstig, die Telligent-Automatik überzeugt sowohl beim Timing des Schaltvorgangs als auch durch die Kürze der Zugkraftunterbrechung. Beim Beschleunigen wählt die Steuerung den Schaltpunkt stets so, dass die Nadel des Drehzahlmessers im nächsthöheren Gang genau auf den Beginn des grünen Bereichs zurückfällt. Der Motor arbeitet also häufig im Bereich seiner höchsten Effizienz, was – unabhängig vom eingesetzten Fahrer – den Verbrauch positiv beeinflusst. Angenehmer Nebeneffekt: Fehlbedienungen sind trotz manueller Eingriffsmöglichkeit so gut wie ausgeschlossen. Dass auch die Handschaltung des Sechsgang-Getriebes keine schlechte Alternative ist, ergab die Proberunde im Fahrzeug mit Start-/Stopp-Automatik (siehe Kasten). Betätigungs-kräfte und Schaltwege gehören in dieser Klasse mit an die Spitze. Fazit: Der 6,37-Liter-Sechszylinder empfiehlt sich für diejenigen Transporteure, die zwar einen

WERTVOLLES EXTRA

Bereits vor über zwei Jahren hat sich mit der Start-/Stopp-Automatik ein Extra in der Atego-Preisliste eingeschlichen, das angesichts gestiegener Treibstoffkosten



Außen gleich: Atego 1224 mit MSS.

und CO₂-Diskussion neue Bedeutung erhält. „Die Start-/Stopp-Automatik kostet nur rund 100 Euro und bringt nachweisbar einen Minderverbrauch“, sagt Dietrich Müller, Leiter des Produktmanagements MB-Lkw. Dabei schaltet ein zusätzlicher elektronischer Regelkreis den Motor ab, sobald das Fahrzeug länger als drei Sekunden im Leerlauf steht – vorausgesetzt, das Aggregat hat bereits seine Betriebstemperatur erreicht. Durch diesen Kniff soll der Verbrauch je nach Einsatzart um zirka 2,8 Prozent sinken. Im Inneren deutet außer einem zusätzlichen Kippschalter nichts auf die Sonderausstattung „MSS“ hin. Der Fahrer muss sich lediglich an das regelmäßige Absterben des Motors gewöhnen. Sobald er aber das Kupplungspedal betätigt, erwacht das Aggregat wieder zum Leben. Laut Mercedes sollen die zahlreichen Startvorgänge keine negativen Auswirkungen auf Anlasser und Batterie haben. Auf einer kurzen Probefahrt funktionierte das System tatsächlich äußerst effektiv, die Reaktion auf das Betätigen des Kupplungspedals kann als blitzschnell gelten. Lediglich die Zeit bis zum Abschalten im Leerlauf erscheint subjektiv länger als drei Sekunden.



Der MSS-Schalter ist der einzige Hinweis auf die Start-/Stopp-Automatik.

mautbefreiten Zwölftonner im Fuhrpark haben wollen, im Solobetrieb aber nicht auf das letzte Kilogramm Nutzlast angewiesen sind und sich mit dem kräftigen Motor die Option auf gelegentlichen Anhängerbetrieb erhalten wollen. Denn der 1224 darf bis zu vier Tonnen mehr ziehen als der 1222 und ist optional auch mit dem weiter gespreizten 8+1-Gang-Getriebe G 131-9 erhältlich. Das kostet zwar weitere 70 Kilogramm Nutzlast, macht mit seinem Kriechgang den Atego aber endgültig gespanntauglich.

Stefan Cerchez ■

Der Motor taugt für schwerere Jobs

TECHNISCHE DATEN



Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (OM 906 LA) mit Turbolader und Ladeluftkühlung. Drei Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung mit Einzelsteckpumpen, Euro 5 per SCR

Hubraum	6370 cm ³
Bohrung/Hub	102/130 mm
Nennleistung	175 kW (238 PS) bei 2200/min
Maximales Drehmoment	850 Nm bei 1200–1600/min

Kraftübertragung

Automatisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe (G85-6 mit Telligent-Schaltautomatik, opt.), i = 6,7–0,73, Achsübersetzung i = 3,91

Fahrwerk

4x2-Fahrgestell, Leiterrahmen, Faustachse mit Zweiblatt-Parabelfedern vorn, einstufige Hypoidachse mit Zweibalgluftfederung hinten, Bereifung 265/70 R 19,5

Bremsen

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit innenbelüfteten Faustsattel-Scheibenbremsen vorne und hinten, ABS, ASR, Bremsassistent, Rückrollsperr (opt.), Auspuffklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel

Maße und Gewichte

Radstand	4760 mm
Wendekreis	17,4 m
Nutzlast	7290 kg (Werkang. Fahrgestell)
Zulässiges Gesamtgewicht	11 990 kg
Zulässiges Zuggesamtgew.	28 000 kg