



Die neue Ausstattung des 817: Tradition und High-Tech kombiniert.

Neu eingerichtet

Test: Mercedes 817.

Wer ihn von außen sieht, bemerkt kaum einen Unterschied zum Vorgänger. Doch innen haben die



Ingenieure

den Mercedes 817 mit einem neuen Motor voller technischer Raffinessen ausgestattet. Und wer den kennenlernt, der wird sich wundern.

Die schlechte Nachricht zuerst: Die Leichte Klasse von Mercedes kommt auch in ihrer neuesten Ausführung daher wie eh und je. Die Fassade unauffällig und offensichtlich kaum verändert. Ein anderer Kühlergrill hier, ein grüner Schriftzug da, das war's.

Doch jetzt die gute Nachricht: Unter dem Blech, tief im Innern, wo es kaum jemand sieht, da haben die Mercedes-Ingenieure gearbeitet. Und wie: Sie haben dem Klassiker unter den 7,5-Tonnern einen Motor verpaßt, in dem so ziemlich alles an High-Tech steckt, was

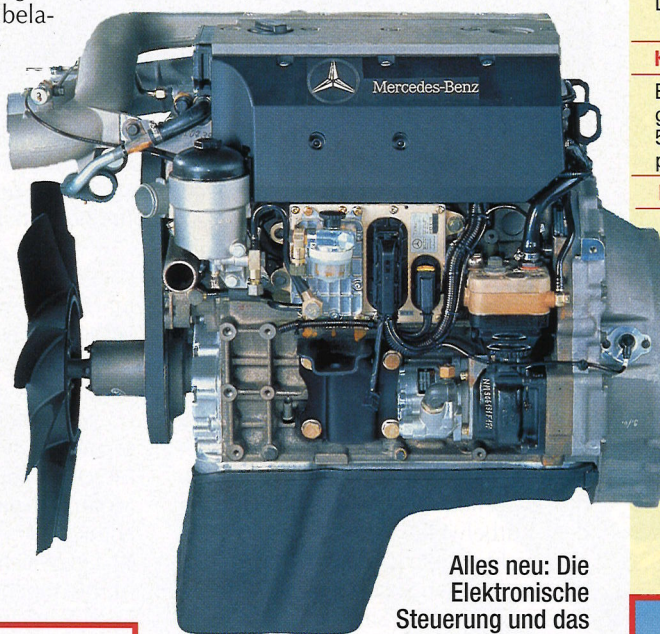
die moderne Motorentechnik zu bieten hat. Vom Wastegate, das den Turbolader gleichmäßig mit Antriebsluft versorgt, über eine äußerst wirksame Motorbremse mit Konstantdrossel (990 Mark Aufpreis) bis hin zu Pumpe-Leitung-Düse-Elementen und einem elek-

tronischen Motormanagement, das dem 4,25 Liter großen Vierzylinder wahlweise 122, 136 oder 170 PS entlockt.

Auf der Testrunde von lastauto omnibus, kreuz und quer durch den Stuttgarter Stadtverkehr, mußte der leichte Mercedes mit 170 PS zeigen, welche Auswirkungen die Elektronik auf die Fahrleistungen und den wirtschaftlichen Einsatz des Verteiler-Brummis hat. Denn Stadtverkehr mit vielen Ampeln, kombiniert mit Überlandstrecken und einer kleinen Autobahnstrecke ist das typische Einsatzgebiet für diese Art von Lastwagen. Einen ganzen Tag mußte der Mercedes mit dem vollbeladenen Möbelkoffer beweisen, was in ihm steckt.

Der Einstieg ins Fahrerhaus hält ebenso wenig Überraschungen bereit, wie der äußere Anschein. Schließlich ist der LK seit zwölf Jahren vieltausendfach im Einsatz. Allzu vertraut ist der Fahrerarbeitsplatz. Der Blick auf das Armaturenbrett zeigt das gewohnte Bild von übersichtlich angeordneten Instrumenten. Kein Schnickschnack, keine billigen Plastischalterchen – Aus-

Fotos: Emmending



Alles neu: Die Elektronische Steuerung und das Pumpe-Leitung-Düse-System entlocken dem Dreiventiler ungeahnte Kräfte.

müssen. Dann kommt die neue Generation der Leichten Klasse und sehr wahrscheinlich auch mehr Kopffreiheit und ein längerer Innenraum.

Doch die Antriebstechnik feiert schon jetzt ihren Einstand, im Keller des alten Hauses hat Mercedes Benz bereits gründlich renoviert. Der Vierzylinder brummelt nach dem Starten kaum hörbar vor sich hin. Wer erstmals den Gang in das Mercedes-eigene Sechsganggetriebe einlegt, ist zunächst überrascht. Selbst voll ausgeladen ist der erste Gang nur für ganz steile Berganfahrten vonnöten. Auf ebener Strecke reicht oft sogar der dritte Gang zum losfahren, ohne die Kupplung unnötig zu strapazieren. Das elektronisch geregelte Gaspedal reagiert feinfühlig auf jede Bewegung des rechten Fußes. Schon in niedrigen Drehzah-

Technische Daten

Typ	Mercedes 817
Motor	
Wassergekühlter Reihenvierzylinder-Dieselmotor (OM 904 LA) mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und Wastegate-Ventil, Euro II. Drei Ventile pro Zylinder. Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-Elemente. Konstantdrossel (Aufpreis 990 Mark).	
Bohrung/Hub	102/130 mm
Hubraum	4250 cm ³
Verdichtung	17,4:1
Einspritzdruck	1600 bar
Effektiver Druck	15,3 bar
Nennleistung	125 kW (170 PS) bei 2300/min
Maximales Drehmoment	630 Nm bei 1200 bis 1500/min

Kraftübertragung

Einscheibentrockenkupplung, Mercedes-Sechsganggetriebe G 60-6/9,2, Übersetzung 9,20/5,23/3,15/2,03/1,371,0 : 1. Einfach übersetzte Hypoid-Antriebsachse, Übersetzung 2,92 : 1.

Maße und Gewichte

Radstand	4250 mm
Überhang vorn	1275 mm
Wendekreis	15,3 m
Leergewicht	4720 kg
Tragfähigkeit	
Vorderachse	3800 kg (Aufpreis)
Hinterachse	4800 kg
Reifen	235/75 R 17.5
Gesamtgewicht	7490 kg

Meßwerte

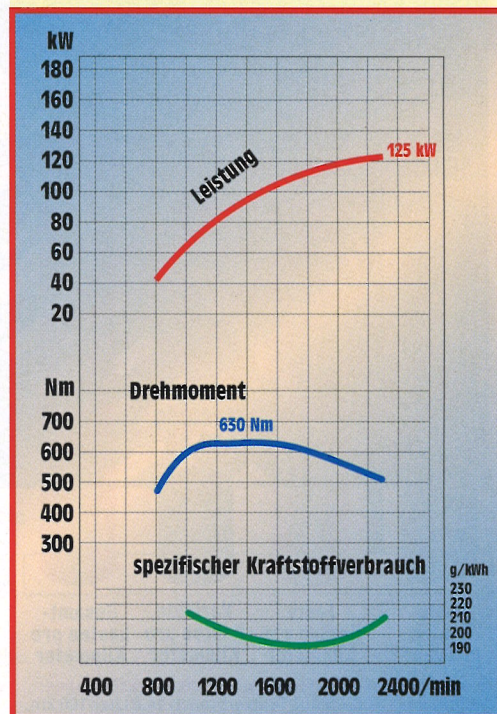
Testverbrauch Stadt	14,75 L/100 km
Innengeräusch	
Stand/50/80 km/h	55/64/70 dB(A)
Durchschnittsgeschwindigkeit Stadt	41,1 km/h



Andreas Lubitz

Meine Meinung

Der kleine Vierzylinder im Mercedes 817 ist eine Wucht. Was die moderne Motorentechnik aus nur 4,25 Liter Hubraum an Leistung und Drehmoment herausholt, ist wirklich erstaunlich. Zudem ist der gesamte Triebstrang perfekt abgestimmt. So ist entspanntes und wirtschaftliches Fahren selbst im dichten Stadtverkehr möglich. Der niedrige Kraftstoffverbrauch im Test beweist es. Leider ist das Fahrerhaus nicht mehr ganz auf dem neuesten Stand. Wer darauf Wert legt, muß sich bis zum nächsten Jahr gedulden. Dann kommt die neue Generation der leichten Klasse.



Charakteristisch: gleichmäßige Leistungsentfaltung und ein ungewöhnlich hohes Drehmoment.

Test: Mercedes 817

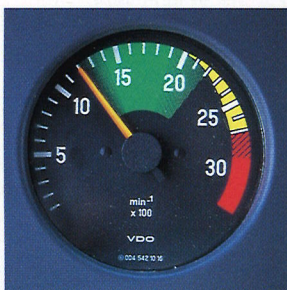
len um die 1200/min ziehen die 170 Pferde kräftig an und entfalten gleichmäßig ihre Leistung, bis zum Höhepunkt bei 2300/min. Von einem Turbo-Loch ist nichts zu spüren. Dafür sorgt das sogenannte Wastegate, eine Art Schleuse, welche die Abgase dem Turbolader kontrolliert zuführt und so eine gleichmäßige Kraftentwicklung ermöglicht. Störend wirkt allerdings das sehr deutlich vernehmbare Turbopfeifen.

Die Kombination von vergleichsweise kleinem Motor und dem neuen, leicht und exakt zu schaltenden Sechsganggetriebe überzeugt in allen Fahrsituationen. Springt die Ampel auf Grün, nimmt der 7,5-Tonner sofort zügig Fahrt auf und entfaltet beim Beschleunigen bisher kaum gekannte Kräfte. Bei Tempo 50 rollt er mit angenehmen



Nichts Neues: Das Fahrerhaus ist solide verarbeitet, es fehlen aber Ablagen für Lieferpapiere. Das niedrige Dach schränkt die Kopffreiheit ein. Dreipunktgurt serienmäßig.

Wie ein Großer:
Schon bei
1200/min legt
der 4,25 Liter
kleine Vierzylinder richtig los.



Drehzahlen um die 1500/min, fällt kurz vor der nächsten Ampel ohne Ruckeln auf 1100/min ab und nimmt dann ebenso willig im selben Gang wieder Fahrt auf. Allerdings dröhnt es bei niedrigen Drehzahlen auch deutlich aus dem Keller. Der Vierzylinder lässt grüßen. Das Drehmoment von 630 Nm, das zwischen 1200 und 1500/min an der Kurbelwelle anliegt, ermöglicht aber nicht nur ein gleichmäßiges Fahren mit nur wenigen Schaltvorgängen. Beim Aufstieg aus dem Stuttgarter Talkessel zieht der Dreiventiler den Möbelwagen so leicht eine achtprozentige Steigung hinauf, als sei er extra dafür geschaffen.

cedes 817 außerhalb der Testwertung fuhr, lag er mit 13,2 Liter Durchschnittsverbrauch beinahe so günstig wie ein Transporter.

Mit dem OM 904 LA – so heißt dieser neue Mercedes-Motor – haben die Mercedes-Ingenieure einen perfekten Motor für die Klasse der leichten Lkw entwickelt. Auch wenn das Haus des 817 inzwischen schon leicht angestaubt ist, die Inneneinrichtung mit dem High-Tech-Triebwerk entspricht ganz und gar dem Stil des 21. Jahrhunderts: wirtschaftlich und umweltbewusst, ohne unnötig auf Leistung zu verzichten.

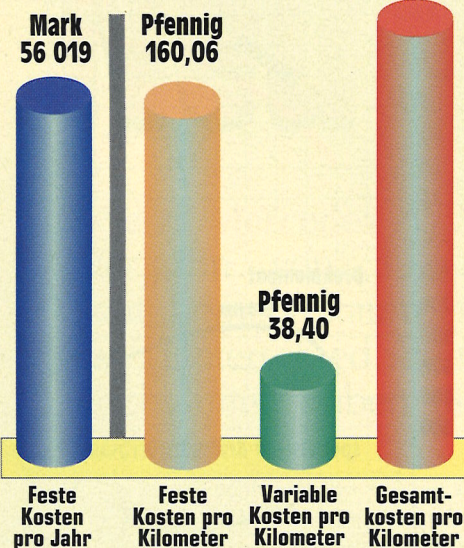
Andreas Lubitz

Doch nicht nur Steigungen und Stadtverkehr sind das Metier des computergesteuerten Motors. Auf Landstraßen und auf der Autobahn bewegt sich der 817 ebenso flott. Und auch hier überrascht der Blick auf den Drehzahlmesser: Bei Tempo 80 pendelt sich die Nadel knapp über 1700/min ein, nicht viel mehr als man es von den großvolumigen Triebwerken der 40-Tonner gewöhnt ist. Kein Wunder, daß bei so niedrigen Drehzahlen und einer minimalen Anzahl von Schaltvorgängen, der Spritverbrauch in den Keller fällt. Im dichten Stadtverkehr mit Anfahren am Berg, mit Ampelstopps und -sprints preßten die vier Einzelpumpen nur 14,8 Liter pro 100 Kilometer durch die Düsen – der bisher niedrigste Wert, den lastauto omnibus für voll beladene Verteilerfahrzeuge gemessen hat. Auf einer längeren Überland-Etappe, die der Mer-



Betriebskosten

Mercedes 817



Parameter für die Dekra-Betriebskostenberechnungen:
Kaufpreis 141 706,- Mark, Testverbrauch 14,8 Liter/100 km, Haftpflicht und Kasko 100 Prozent, jährliche Laufleistung 35 000 km, Nutzungsdauer fünf Jahre.

