



# Erfolgsmodell

**Test: Mercedes Atego 818 L. Im Mittelpunkt der erneuerten Atego-Baureihe steht der 7,49-Tonner. Als 177 PS starker 818 L macht er eine gute, aber auch gewichtige Figur.**

**K**eine Frage, der überarbeitete Atego ist besser geworden. Seit der Vorstellung im Spätherbst 2004 gibt es eine neue Einrichtung, eine moderne Front und eine Reihe von weiteren kleinen und größeren Verbesserungen, die den Erfolg dieses Bestsellers sichern sollen. Als klassischer 7,49-Tonner verkauft er sich vor allen Dingen in Deutschland in riesigen Stückzahlen, weil die alte Führerscheinegelung es so will. In aller Regel wird er von einem Vierzylinder angetrieben, der wahlweise 122, 150, 177 oder gar 218 PS leistet.

Doch trotz kompaktem Vierzylinder und dem kleinsten der vier lieferbaren Fahrerhausvarianten ist der 818 L kein Leichtgewicht. Mit einem gut sechs Meter langen Kofferaufbau und einer Bär-Ladebordwand

für 1000 Kilogramm steht der Atego mit 5250 Kilogramm auf der Waage. Die Nutzlast schrumpft auf magere 2240 Kilogramm. Ein vor gut einem Jahr gefahrener MAN TGL 7.180 kam bei gleichen Voraussetzungen auf 5020 Kilogramm Leergewicht. Allerdings handelt es sich beim leichtesten TGL um eine gewichtsoptimierte Variante mit maximal 11,99 Tonnen Zuggewicht, die den einen oder anderen Kompromiss verlangt. So ist beispielsweise für die Antriebsachse keine Differenzialsperre lieferbar. Kommt der TGL als Achttonner wie der Atego 818 daher, schmilzt der Gewichtsvorteil dahin.

Ohnehin ist das Thema Nutzlast bei allen 7,49-Tonnern eine eher traurige Angelegenheit. Daran führt kein Weg vor-

bei. Wichtig aber ist, dass trotz geringer Nutzlast die Vorderachse über reichlich Traglastreserven verfügt. Denn schon im Leerzustand sind hier im Schnitt rund 2,5 Tonnen versammelt. 3,5 Tonnen Tragfähigkeit wie im Atego 818 L sollte die Achslast schon betragen. Zusammen mit den rund fünf Tonnen an der Hinterachse ergeben sich dann ein paar Kilo Reserven bei jener ungleichen Lastverteilung, wie sie im Verteilerverkehr die Regel ist.

Auch wenn MAN mit dem neuen, im vergangenen Jahr vorgestellten TGL in Sachen Fahrerhausabmessungen und Fahrkomfort die Messlatte sehr hoch gelegt hat, der Atego steht diesen Qualitäten in nichts nach. Die wichtigsten Maße sind hier wie



**Vier Zylinder, kerniger Lauf und 177 PS bietet der 4,25 Liter große OM 904 LA.**



*Viel Raum bleibt über der Frontscheibe nicht, doch für eine Konsole reicht es.*



*Als Extra lieferbar ist die geteilte Box auf der Mittelkonsole.*



*Bei der neuen Einrichtung des Mercedes stand der Actros Pate.*

da nahezu identisch: manchmal zum Vorteil des Mercedes, dessen BBC-Maß (Stoßstange bis Fahrerhausrückwand) rund 30 Millimeter länger geriet und dies in einer größeren Innenlänge umsetzt, manchmal zum Vorteil des MAN, der gut 70 Millimeter mehr Innenhöhe offeriert. Bei der Innenbreite herrscht in etwa Gleichstand, beim Einstieg wiederum hat der Atego die Nase vorn: 800 zu 880 Millimeter lautet hier das Verhältnis zu Gunsten des Mercedes, der diesen niedrigeren Einstieg dank eines nach außen abgesenkten Fahrerhausbodens möglich macht. Ein zusätzlicher Trick, das Fahrerhaus so nahe wie möglich in Richtung Boden zu bringen, ist der zweigeteilte Rahmen mit niedrigerem Vorderteil. Die breite Stufe und die weit öffnende Tür machen die beiden Haltegriffe eigentlich überflüssig. Man läuft in den Atego förmlich hinein. Einmal Platz genommen, bleibt der bis dato positive Eindruck erhalten: Mit der Modellpflege Ende 2004 hat im Atego sozusagen Actros-Qualität (gemeint ist die des neuen Actros) Einzug gehalten.

Doch es ist nicht nur die Materialqualität, es ist auch die praxisingerechte Einrichtung für den Fahrer im Verteilerverkehr. Vom Actros übertragen haben die Innenarchitekten beispielsweise die große zentrale Ablage, die gut platzierten Schalter, die übersichtlichen und weniger bunten Instrumente, das griffige Lenkrad und die effektive Belüftung der Seitenscheiben. Alles ergänzt um einige für den Verteilerverkehr nötigen Dinge. Nicht zu vergessen das jetzt

lieferbare automatisierte Sechsganggetriebe, das zwar einfacher als im Actros gestrickt ist, aber keine Mühe hat, den gut motorisierten 7,49-Tonner wirtschaftlich und sparsam zugleich zu bewegen. Ein weiterer Vorteil, der sich vermutlich schon schnell in der Praxis bestätigen wird, ist der geringere Verschleiß von Kupplung und Synchronisierung.

Platz für große Taschen finden sich im Atego genauso wenig wie Außenstauräume. Weder das eine, noch das andere ist im Verteilerverkehr üblich oder nötig. Auf



*Wahlweise lieferbar ist ein Sechsganggetriebe mit automatischer Schaltung.*



*Nirgendwo gibt es einen niedrigeren Einstieg im 7,5-Tonner als im Atego.*



*Komfortable Sitze, ausreichende Lenkradverstellung, guter Federungskomfort.*

## Test: Mercedes Atego 818 L

dem Motortunnel lässt sich gegen Aufpreis allerdings eine große und praxisgerecht aufgeteilte Box unterbringen. Oberhalb der Frontscheibe gibt es die übliche dreigeteilte Konsole mit DIN-Schächten und drei offenen Ablagen.

In den meisten Fällen reichen wird auch die Motorisierung mit exakt 177 PS, die der nur 4,25 Liter große Vierzylinder auf recht kernige Weise produziert. Das meiste davon trifft allerdings nicht in Form von Schalldruck auf die Trommelfelle. In Form von Beschleunigung und Fahrdynamik macht sich der Vierzylinder, wenn es denn sein muss, aber deutlich bemerkbar. Fast 24 PS pro Tonne sind schließlich ein üppiges Ver-

hältnis. In der Regel allerdings schnurrt der Vierzylinder mit vom Bordrechner verordneten gemäßigten Drehzahlen durch die Stadt und über Landstraßen. Und auch auf der Autobahn diktieren relativ lange Achsübersetzung (3,36 zu 1) und Overdrive (0,78 zu 1) überwiegend niedrige Drehzahlen zwischen 1600 und 1700/min.

Unterstützt wird dieses Tun von einem recht hohen Drehmoment, immerhin 675 Nm, und einem breiten konstanten Bereich von 1200 bis 1600/min, der für reichlich Leistung im mittleren Drehzahlbereich sorgt. Aus dem steilen Leistungsanstieg resultiert auch die in dieser Gewichtsklasse niedrige Nenndrehzahl von nur 2200/min. Selbst mit einem nicht zu schweren Tandem-Anhänger dürfte die Leistung des 818 L in vielen Fällen reichen. Wer dagegen die möglichen 18,75 Tonnen Zuggewicht



Mit seiner hinteren Luftfederung kann der Atego sein Heck auf 1,2 Meter heben.

nutzen will, der muss auf stärkere Motoren und kräftigere Getriebe zurückgreifen. Zur Wahl stehen ein 218 PS starker Vierzylinder und ein 231 PS starker Sechszylinder.

Als Solo-Wagen mit voller Auslastung erreichte der Mercedes Atego 818 L eine standesgemäße Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp Tempo 80 und einen Dieserverbrauch von 14,9 Liter auf 100 Kilometer. Hinzu addiert werden müssen 0,5 bis 0,6 Liter pro 100 Kilometer Adblue, die auf das Konto der Abgasmachbehandlung gehen, um Euro 4 zu erreichen. Der montierte 25 Liter große Tank reicht folglich für 4000 bis 5000 Kilometer.

Recht lang sind auch die Intervalle für die Wartung, die mit 60 000 Kilometern (Verteilerverkehr) oder 100 000 Kilometern (Fernverkehr) fast das Niveau der großen Lastwagen erreichen. Wie ein richtig Großer darf sich der Atego auch an der Rampe fühlen. Die hintere Luftfederung hebt sein Heck auf über 1200 Millimeter, so dass einer Stapler-Beladung nichts im Wege steht. Außer die Nutzlast.

Frank Zeitzen ■

### Meine Meinung



Frank Zeitzen

Lange hat es gedauert. Sehr lange sogar. Jetzt nehmen die Lkw-Hersteller auch den Fahrer im Verteilerverkehr endlich ernst. Sie bieten Komfort, gute Sichtverhältnisse, reichlich Ablagen und zudem eine Einrichtung, die nicht mehr nach dem Motto „Hauptsache billig“ entwickelt wurde. Jetzt endlich

kommen auch die automatischen Getriebe, die im hektischen Stadt- und Überlandverkehr mit 30 oder 40 Lade- und Abladestellen viel nötiger sind als im Fernverkehr. Der Marke mit dem Stern ist hier insgesamt zu Gute zu halten, dass sie den Anfang gemacht hat.



### Atego 818 L



#### Motor

Reihenvierzylinder (Mercedes OM904 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Drei Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen, Euro 4  
 Hubraum 4250 cm<sup>3</sup>  
 Bohrung/Hub 106/136 mm  
 Leistung 130 kW (177 PS) bei 2200/min  
 Maximales Drehmoment 675 Nm bei 1200–1600/min

#### Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Mercedes-Overdrive-Getriebe G56-6, 6 Gänge, Spreizung 8,06, einfach übersetzte Antriebsachse, Übersetzung 2,83

#### Fahrwerk

4x2-Fahrgestell mit vorn abgesenktem und gespreiztem Parallel-Leiterrahmen, servounterstützte Kugelumlaufenkung (Mercedes LS4 BK), Übersetzung 17,4 bis 20,6; Einblatt-Parabelfedern vorn, Zweibalg-Luftfederung hinten

#### Bremsanlage

Elektronisch geregeltes Druckluftbremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und hinten, Auspuffklappen-Motorbremse mit Konstantdrossel

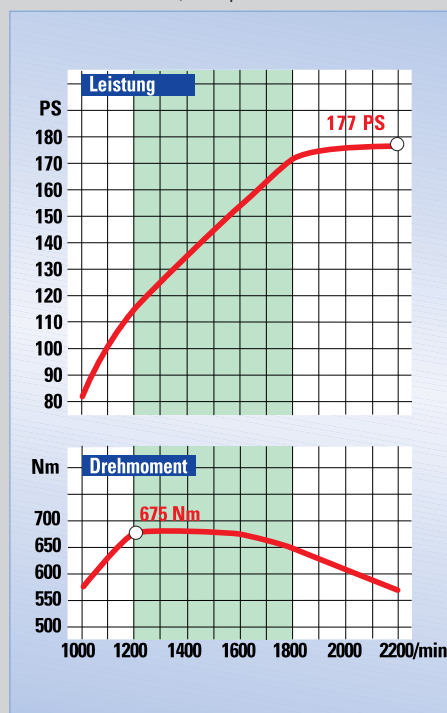
#### Maße und Gewichte

Radstand 4220 mm  
 Aufbau (außen, LxBxH) 6155x2540x2380 mm  
 Leergewicht 5250kg  
 Nutzlast 2240 kg  
 Zulässiges Gesamtgewicht 7490 kg  
 Testgewicht 7460 kg

#### Messwerte

<b>Bundesstraße</b>	
Verbrauch	15,5 Liter/100 km
Geschwindigkeit	63,1 km/h
<b>Autobahn</b>	
Verbrauch	14,7 Liter/100 km
Geschwindigkeit	84,0 km/h
<b>Steigung 7,0 Prozent</b>	
Verbrauch	30,0 Liter/100 km
Geschwindigkeit	72,4 km/h
<b>Gesamt</b>	
Verbrauch	14,9 Liter/100 km
Geschwindigkeit	79,6 km/h
<b>Betriebskosten*</b>	
fixe Kosten pro km	55,88 Cent
variable Kosten pro km	25,44 Cent

\* bei 40 000 km/Jahr, Kaufpreis 44 000 Euro



Niedrige Nenndrehzahl, weil die Leistung im mittleren Bereich steil ansteigt.