



Leicht und locker



12 Tonnen: Mercedes Atego 1222 nR. Im gefragten Segment der mittelschweren Verteiler ist Mercedes mit einem optimierten Lkw vertreten, der sehr leicht daherkommt und sein Pensum äußerst locker absolviert.

Die deutsche Maut diene allenfalls als Geburtshelfer jener neuen Kategorie von Lkw, deren Gewichtslimit exakt bei 11,99 Tonnen liegt. Denn mittlerweile haben die Kunden erkannt, dass ein solcher Lkw fast alles besser kann als ein üblicher 7,5-Tonner. Er ist kaum teurer (15 bis 20 Prozent), er verträgt locker die doppelte Nutzlast und braucht dabei nur zehn Prozent mehr Diesel. Der einzige Nachteil hier zu Lande ist die Führerscheinregelung.

Mit seinen Vorzügen ist ein 11,99-Tonner nicht nur eine hervorragende Alternative zum noch dominierenden 7,5-Tonner, sondern auch zum schweren Solo-Lkw mit 18 Tonnen Gesamtgewicht. Zumal, wenn wie beim 1222 nR, konsequenter Leichtbau die Nutzlast auf über sechs Tonnen hebt. Das nR steht übrigens für eine auf rund 800 Millimeter abgesenkte Rahmenhöhe, die

zusammen mit weiteren Zutaten die Qualitäten des neuen Atego ausmacht. Dazu zählt freilich neben dem Leichtbau auch der verbesserte Innenraum und das kleine Vierzylinder-Kraftpaket OM 924 LA, das aus 4,8 Liter Hubraum immerhin 218 PS schöpft.

Nur rund 5,7 Tonnen bringt der Atego 1222 nR mit gut sechs Meter langem Kofferaufbau und 1500 Kilogramm tragender Ladebordwand auf die Waage. Der kompakte Vierzylinder trägt dazu ebenso bei wie das neue Fahrgestell. Dessen Rückgrat, ein 220 Millimeter hoher Rahmen (statt 260 Millimeter beim üblichen Zwölftonner) stammt vom 10,5-Tonner und wurde entsprechend verstärkt. Auch Vorder- und Antriebsachse kommen aus einem leichteren Fahrgestell, bieten in überarbeiteter Form aber die nötige Tragkraft für den 11,99-Tonner. 4,4 Tonnen trägt die Vorder-



Fotos: Kupperts

Etwas über 800 Millimeter misst der Einstieg des Atego nR. Eine Stufe reicht.

achse, bis zu 8,5 Tonnen die aus Stahlblech geschweißte Hinterachse, welche statt der Gussachse jetzt zum Einsatz kommt. Homogen, also gleichmäßig beladen, entfallen bei voller Auslastung etwas über vier Tonnen auf die Vorderachse, so dass bei kopflastiger Beladung noch eine – wenn auch kleine – Reserve bleibt.



Vom Actros übernommener Luxus im Verteilerverkehr.



Die Automatik macht ihre Sache gut, passt aber nicht zu jedem Fahrernaturell.

Um den Einstieg und auch die Höhe der Ladekante für den Verteilerverkehr so weit wie möglich abzusenken, rollt der nR auf 17,5 statt 19,5 Zoll großen Rädern, die (beladen) im Radius rund 30 Millimeter niedriger ausfallen. Hinzu kommen jene 40 Millimeter, die der niedrigere Rahmen bringt. Der Einstieg misst so gerade mal gut 800 Millimeter, kommt mit nur einer Stufe aus und lässt sich freihändig meistern. Die Ladekantenhöhe sackt auf fast genau 1000 Millimeter ab. Diese für die Verteilertour praktische Höhe hat beim Laden an üblichen Rampen (1200 bis 1300 Millimeter Höhe) allerdings ihr Tücken. Das gilt auch dann, wenn die Ladebordwand als Überfahrblech dienen muss. Denn dabei ergeben sich so große Winkel, dass der Hubwagen aufsetzt oder aber eine hoch beladene Palette kopfüber in den Laderaum poltert. Der Ausweg heißt Luftfederung.

Für den Antrieb der 11,99-Tonner in nR-Bauweise bieten sich vier Alternativen. 150, 177 oder 218 PS aus dem Vierzylinder OM 924 LA oder 231 PS aus einem Sechszylinder der gleichen Baureihe. Die schwächste Variante taugt nur für den Flachlandeinsatz und eine seltene Nutzung der vollen Ausladung. Mit 177 PS ist der Atego schon ganz manierlich motorisiert und den meisten der in Frage kommenden Aufgaben gewachsen. Der starke Sechszylinder muss nicht sein, zumal er gut zwei Zentner mehr wiegt und deutlich mehr Platz im ohnehin nicht sehr großen Fahrerhaus beansprucht.

Bleibt die 218 PS starke Variante, mit der der 1222 nR auf Testtour ging. Trotz voller Auslastung zeigte sich der Atego so kräftig motorisiert, dass auf den Wegen von Abladestelle zu Abladestelle keine unnötige Zeit



Seit der Überarbeitung im Herbst 2004 gibt es deutliche Ähnlichkeiten mit dem Actros.



Die praktische und rutschfeste Ablage auf dem Armaturenräger ist serienmäßig.



Kleine, offene Ablagen rund um den Arbeitsplatz sind reichlich vorhanden.

verloren geht. Der Verbrauch pendelte sich bei 17,3 Liter auf 100 Kilometer ein.

Bei dem neuen OM 924 LA handelt es sich um den in Hub und Bohrung vergrößerten Vierzylinder der Baureihe 900. Trotz dem nur 4,8 Liter großen Hubraum (vorher

4,25) erreicht er mit 810 Nm exakt das Drehmoment des 231 PS starken Sechszylinders. Mit Blick auf die Zugkraft bleiben also kaum Wünsche offen. Jedoch läuft der Sechszylinder kultivierter. Dies gilt besonders bei niedrigen Drehzahlen. Sie



Als Extra im Atego zu bekommen ist der Staukasten samt einem Flaschenhalter.

12 Tonnen: Mercedes Atego 1222 nR

werden von dem 924er mit rauer Gangart quittiert, die daran erinnert, dass nur vier Zylinder ihrer Arbeit nachgehen.

Kombiniert hat Mercedes den Vierzylinder mit der automatisierten Version des standardmäßigen G 85-Sechsganggetriebes, das eine ausreichend große Spreizung (9,59) bietet und im größten Gang mit 0,73 zu 1 übersetzt ist. Mit einer Achsübersetzung von 3,909 zu 1 läuft der 1222 nR dann im Stadtverkehr zumeist im fünften Gang mit direktem Durchtrieb und dreht mit 1200 bis 1400 Umdrehungen gemächlich vor sich hin. Auf der Autobahn hingegen sorgt der Overdrive für immer noch moderate Drehzahlen von 1600 bis 1650

Umdrehungen. Dies senkt Geräuschniveau und Verbrauch. Dennoch dringt das kernige Verbrennungsgeräusch mit fast 67 d(B)A deutlich vernehmbar ans Fahrerohr.

Die Automatik macht ihre Sache insgesamt gut, so lange der Fahrer mit einer gemütlichen Gangart einverstanden ist. Sie schaltet vom Start weg zügig und gekonnt bis in den Sechsten, hält diesen Gang dann aber so lange wie irgendwie möglich. Die daraus resultierende gelassene Fahrweise ist zwar wünschenswert, entspricht aber nicht jedem Fahrer-typisch. Eine deutliche Entlastung ist die Automatik auf alle Fälle. Das gilt auch für die Rollsperrung, die selbst unter schwierigen Bedingungen einfaches und kupplungs-schonendes Anfahren möglich macht.

Die Automatik zwingt zu einer gelassenen Fahrweise

Überhaupt hat der Atego durch die Neuaufgabe auch aus Fahrersicht hinzugewonnen. Er mag zwar keine Spurrillen und zeigt ebenso Schwächen beim Federungskomfort, dafür glänzt er am Arbeitsplatz mit neuen Qualitäten wie den teilweise vom Actros übernommenen Armaturen, Schaltern und Einrichtungsdetails. Beim Vierzylinder-Motor bleibt sogar ein relativ leichter Durchstieg, praktische Ablagen sowie Getränkehalter sind ebenfalls ausreichend vorhanden.

Das Fazit: ein gut gemachter Arbeitsplatz, ein kräftiger sowie sparsamer Motor, die vermutlich beste Nutzlast in dieser Klasse und dies alles bei nur wenigen Schwächen.

Frank Zeitzen ■

lastauto omnibus Mercedes Atego 1222 nR



Motor

Wassergekühlter Reihenvierzylinder (Mercedes OM 924 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Drei Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen
 Hubraum 4801 cm³
 Bohrung/Hub 106/136 mm
 Leistung 160 kW (218 PS) bei 2200/min
 Maximales Drehmoment 810 Nm bei 1400-1600/min

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Mercedes-Overdrive-Getriebe G 85, 6 : 6 Gänge, Spreizung 9,12, einfach übersetzte Antriebsachse HL 2, Übersetzung 3,909

Fahrwerk

4x2-Fahrgestell mit im vorderen Bereich abgesenktem und gespreiztem Parallel-Leiterrahmen, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung (Mercedes LS 4 BK), Übersetzung 17,4 bis 20,6 zu 1; Parabelfeder vorn, Luftfederung hinten

Bremsanlage

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

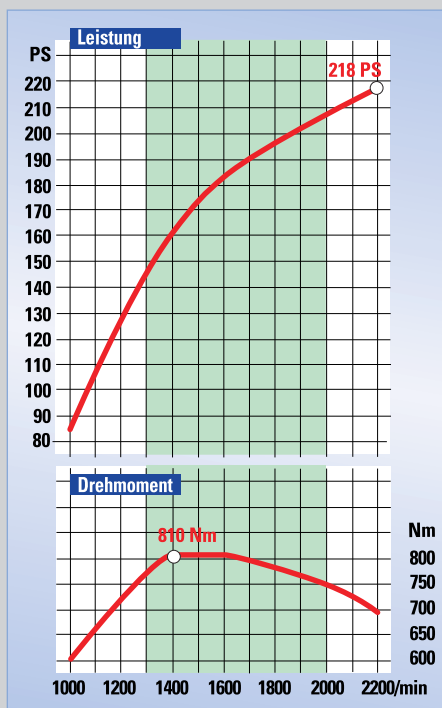
Maße und Gewichte

Radstand 4760 mm
 Aufbaumaße (L/B/H) 6100/2540/2535mm
 Leergewicht 5700kg
 Nutzlast 6299 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 11 990 kg
 Testgewicht 11 960 kg

Messwerte und Betriebskosten

Bundesstraße	
Verbrauch	17,8 Liter/100 km
Geschwindigkeit	62,6 km/h
Autobahn	
Verbrauch	17,2 Liter/100 km
Geschwindigkeit	83,2 km/h
Gesamt	
Verbrauch	17,3 Liter/100 km
Geschwindigkeit	78,8 km/h
Betriebskosten**	
feste Kosten pro km	50,38 Cent
variable Kosten pro km	26,71 Cent

** bei 50 000 km/Jahr, Kaufpreis 49 000 Euro, Nutzungsdauer sechs Jahre



In aller Regel läuft der Vierzylinder mit Drehzahlen zwischen 1200 und 1650/min.



Kurz, kompakt und leistungsstark gibt sich der 218 PS starke Vierzylinder.



Die Rahmenhöhe des 1222 nR misst 800 Millimeter – 70 weniger als zuvor.



Die 17,5 Zoll großen Räder sparen rund 30 Millimeter im Halbmesser.