

Grenz- Bereich

Test: Mercedes Atego 1828 LS mit 280 PS. Der stärkste und größte Atego gilt als Bindeglied zum Actros. Er soll die Lücke zwischen beiden Baureihen schließen. Bis etwa 30 Tonnen Gesamtgewicht macht der Atego seine Sache gut, doch dann fehlt die passende Motorisierung.

Eine Situation wie sie zur Zeit herrscht, hat es bei Daimler-Chrysler lange nicht mehr gegeben: Die Kunden rufen nach leichten und leistungsfähigen Zugmaschinen und die Stuttgarter haben keine. Vorbei ist es mit dem lange gepflegten Credo aus Untertürkheim. Der Kunde bekommt das, was er sich wünscht. Die Kehrseite der Medaille war freilich eine ausufernde, schier unübersehbare Modellvielfalt. Rote Zahlen folgten als Konsequenz dieses komplexen Angebots.

Heute – längst hat die Nutzfahrzeugsparte die Modellpalette rigoros zusammengestrichen – tun sich Lücken auf in jenem Programm, das Actros und Atego bestreiten sollen. Das wäre für sich betrachtet nicht weiter schlimm, wenn es nur um kleine Stückzahlen ginge. Doch den Stuttgartern fehlt eine ganze Fahrzeugklasse. Alle anderen Wettbewerber führen sie im Programm und verkaufen sie in Gewinn bringenden Stückzahlen. Die Rede ist von den leichten und gut motorisierten Zugmaschinen vom Schlage eines DAF 85, Iveco Eurotech oder Renault Premium. Deutlich unter

Fotos: Rocky





Stark: Der Atego 1828 LS ist der derzeit Stärkste aus dieser Baureihe. Eine Version mit etwa 320 PS folgt im kommenden Jahr.


sieben Tonnen Leergewicht heißt die eine Forderung, mindestens 350, besser noch 400 PS Motorleistung die andere.

Die erste Vorgabe erfüllt der Atego 1828 LS locker, wiegt er doch als Zugmaschine mit langem Fahrerhaus und einschließlich Sattelkupplung exakt sechs Tonnen. Selbst mit gefülltem 400-Liter-Tank, Hochdach und mit einer umfangreichen Ausrüstung (Klimaanlage, Dachspoiler, Seitenverkleidungen) bleibt die Waage bei etwa 6500 Kilogramm stehen. Eine Zahl, die jedem Tank- oder Silospediteur das Herz vor Freude höher schlagen lässt.

Aber es ist auch das Herz, also der Motor der Zugmaschine, das die Freude wiederum vergällt. Denn gerade mal 279 Pferdchen sind es, die der stärkste Atego mobilisiert. Selbst sparsamen Käufernaturen ist dies heute zu wenig, um 40 Tonnen zu bewegen. Zumal die 279 PS nur zum Teil auf einem kräftigen Drehmoment basieren. Die angebotenen 1100 Nm (bei 1250 bis 1500/min) sind für sich betrachtet zwar eine respektable Größe aus nur 6,4 Liter Hubraum und auch die obere Grenze, was sich aus diesem Hubvolumen holen lässt. Aber ein Teil der Leistung muss mit Hilfe einer recht hohen Nenndrehzahl produziert werden, die im Fall des kleinen Sechszylinders immerhin 2300/min beträgt. Etwas Abhilfe schaffen dürfte im kommenden Jahr ein auf gut sieben Liter Hubraum vergrößerter Motor dieser

Baureihe, der es vermutlich auf 320 PS und 1250 Nm bringt. Grundsätzlich aber fehlt im Programm ein Sechszylinder mit etwa acht bis neun Liter Hubraum und so viel Leistung und Drehmoment, dass sich 40 Tonnen zügig bewegen lassen.

Vorerst bleibt den Kunden also keine andere Wahl, als auf einen deutlich schwereren Actros oder auf ein anderes Fabrikat auszuweichen, wenn er in diesen Tonnagen fährt. Denn mit der gebotenen Motorleistung erfüllt der Atego heutige Ansprüche an die Transportgeschwindigkeit nur bis etwa 30 Tonnen Gesamtgewicht. Dies gilt auch dann, wenn seine Väter ihm 40 Tonnen Zuggewicht attestieren, wenn er mit einem 16-Gang-Getriebe ausgerüstet ist. Auf dem Papier ergeben sich damit rund sieben PS pro Tonne – ein vor 20 Jahren üblicher Wert.

Der Testzug spulte sein Programm mit 32 Tonnen auf vier Achsen ab, was knapp neun Tonnen pro PS entspricht, aber heute im Lastzug die untere Grenze markiert. Ausgerüstet mit dem haus-eigenen G-100-Overdrive-Getriebe (der größte Gang ist mit 0,82 ins Schnelle übersetzt) und mit einer Achsübersetzung von 4,55 ist der Triebstrang insgesamt auf ein hohes Drehzahlniveau ausgelegt. 80 Kilometer pro Stunde haben immerhin rund 1600/min zur Folge und erweisen sich als praktische Sache, weil der Motor von dort aus bei fallender Drehzahl noch an Kräften zulegen kann. 



Standard: Vom Fahrkomfort darf der Fahrer im Atego logischerweise keine Actros-Qualitäten erwarten. Doch für Tagestouren im Fernverkehr reicht es allemal.

Test: Mercedes Atego 1828 LS mit 280 PS

Das in den oberen Gängen gleichmäßig gestufte Zwölfganggetriebe arbeitet mit Drehzahlsprüngen (von der Nenndrehzahl aus gerechnet) von rund 350 Umdrehungen. Von der Marschdrehzahl 1600/min aus macht es damit durchaus Sinn, an leichten Steigungen halbgangweise zurückzuschalten. An kräftigeren Steigungen muss jedoch sofort ein ganzer Gang her, der die Drehzahl bis 2300/min steigen lässt. Die etwas größere Stufung in den unteren Gängen macht sich in der Praxis kaum bemerkbar, sorgt aber für eine weitere Spreizung (12,15 statt 10,50). Und dies wiederum hat beim Anfahren in Steigungen deutliche Vorteile.

Die mit diesem Triebstrang auf der Messstrecke eingefahrenen Ergebnisse

(Verbrauch 26,5 L/100 km, 71,8 Kilometer pro Stunde) sind durchaus in Ordnung, könnten beim Verbrauch allerdings besser sein. Denn nicht nur der ins schnelle übersetzte und zumeist gefahrene größte Gang kostet Kraftstoff, sondern auch das unnötig große Tellerrad der einfach übersetzten HL-8-Achse, die eigentlich für den Actros und Motorleistungen bis 530 PS entwickelt wurde. Zudem ist diese gegossene Achse unnötig schwer. Eine HL 6 genannte, deutlich leichtere Achse aus verschweißten Stahlblechen ist schon lange in Planung, einzig zu haben ist sie noch nicht. Nicht lieferbar – zumindest in Verbindung mit dem eingebauten Getriebe – ist zudem ein Retarder. Obwohl die Motorbremse im 1828 serienmäßig mit einer Konstantdrossel arbeitet und am Hubraum gemessen durchaus „deftig“ geriet, wünscht sich mancher Fahrer im Lastzugbetrieb etwas mehr Dauerbremsleistung. Doch den Voith-Retarder gibt



Unpraktisch: Mit treppenförmig angeordneten Stufen könnte der Einstieg noch bequemer sein.

lastauto omnibus Atego 1828 LS: Daten, Messwerte, Kosten, Wertung



Motor

Reihensechszylinder (Mercedes OM 906 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühler, drei Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen
 Hubraum 6370 cm³
 Bohrung/Hub 102/130 mm
 Nennleistung 205 kW (279 PS) bei 1900/min

Maximales Drehmoment 1100 Nm bei 1250 bis 1500/min
 Verdichtung 17,4 : 1
 Mittlere Kolben-geschwindigkeit 9,96 m/s bei Nenndrehzahl
 Mittlerer Verbrennungsdruck 21,70 bar bei max. Drehmoment

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, 395 mm Durchmesser
Getriebe: Mercedes G 100-12, Sechsgang-Grundgetriebe mit Splitgruppe, zwölf Gänge, Spreizung 12,15, Einfach-H-Schaltung mit hydraulischer Unterstützung
Hinterachse: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 4,55 : 1 (118 km/h) bei Nenndrehzahl

Fahrgestell

4x2-Fahrgestell mit Parallel-Leiterrahmen, Parabelfedern vorn, Luftfederung hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Mercedes-Lenkung LS 8 mit variabler Übersetzung (19,3–23 : 1), Bereifung 295/80 R 22,5

Messwerte

Bundesstraße	km/h	56,2
	L/100 km	30,5
Autobahn	km/h	79,4
	L/100 km	25,7
Gesamt	km/h	74,3
	L/100 km	26,5
Steigung 7 %	km/h	43,8
	L/100 km	93,3

Steigungsbedingte Schaltungen		11
Innengeräusch 80 km/h	dB(A)	70
Testgewicht		32 000 kg
Leergewicht*		6580 kg
Nutzlast*		11 420 kg

*fahrfertig, mit gefülltem 400-L-Tank



Betriebskosten

Fahrzeugtyp	Mercedes Atego 1828 LS
Feste Kosten pro Jahr	55 079 Mark
Feste Kosten pro km	68,85 Pfennig
Variable Kosten pro km	54,01 Pfennig
Gesamtkosten pro km	122,86 Pfennig

Parameter für die Dekra-Betriebskostenberechnungen: Kaufpreis: 128 000 Mark, Testverbrauch: 26,5 Liter/100 km, Haftpflicht und Kasko 100 Prozent, jährliche Laufleistung 80 000 km, Nutzungsdauer sechs Jahre



Wertung

-  • Nutzlast
- Gute Fahreigenschaften und Handlichkeit
-  • Anordnung vieler Schalter
- Overdrive-Getriebe und überdimensionierte Hinterachse



Farbspiel: Blau als Hintergrundfarbe schadet nicht und sieht schmuck aus.



Duo: Im L-Fahrerhaus (L wie lang) mit Hochdach gibt es auf Wunsch eine zweite Liege.



Richtiger Einsatz: Als großer Citysattel mit etwa 30 Tonnen Gesamtgewicht macht der Atego 1828 LS eine gute Figur. Mehr Gewicht sollte es nur im Ausnahmefall sein.



Platz da: Das lange Fahrerhaus mit Hochdach (Aufpreis rund 4500 Mark) offeriert Stehhöhe und Stauraum satt.



Hilfe: Schalten wird hydraulisch unterstützt.

es nur in Verbindung mit dem 16-Gang-Getriebe G 211, was unnötiges Mehrgewicht und einen Aufpreis verursacht.

Was die Bedienung betrifft, so stellt der Atego den Fahrer vor wenig Probleme. Allerdings muss er sich an die etwas unorthodoxe Anordnung einiger Schalter gewöhnen. Die Schalter für die Fensterheber finden sich gut versteckt in einer Schalterleiste mit lauter gleichen Schaltern im Armaturenräger, die Spiegelverstellung ist in der Gegend des Schalthebels versteckt. Dort hat auch das Ventil für die Feder-speicherbremszylinder seinen Platz gefunden.

Die Schaltung im Atego, geführt in einer

Kulisse mit drei Ebenen, arbeitet mit einer hydraulischen Übertragung, was die Schaltvorgänge zu einer leichten Angelegenheit macht. Versucht der Fahrer allerdings etwas schneller zu schalten, als die Hydraulik mit ihrer Arbeit nachkommt, dann sperrt sich die Schaltung. Ähnliches gilt für die Splitgruppe, die nur dann mitspielt, wenn die Kupplung bis ans Bodenblech getreten ist und der Fahrer die nötige Geduld mitbringt. Doch schließlich gewöhnt man sich rasch an diese Art des Gangwechsels.

Insgesamt ist der große Atego pflegeleicht und so dürfte es auch Lkw-Neulingen leicht fallen, mit ihm klarzukommen. Denn



Hell: Die wirkungsvolle, ausfahrbare Scheinwerfer-Reinigungsanlage kostet knapp 500 Mark brutto.

Meine Meinung



Frank Zeitzen

Kosten über alles

Da, wo beim Scania P 94 D (siehe Seite 14) das Baukastensystem die Grenzen des Machbaren dik-

tiert, da schnürt die übertrieben anmutende Sparsamkeit der Schwaben den Atego in ein enges Korsett. Was wäre der Atego mit einem kräftigeren Motor, der ruhig ein paar Kilo mehr wiegen dürfte, für ein tolles Angebot. Zumal das Mehrgewicht von einer leichteren Hinterachse wieder kompensiert würde. Pkw-Transporteure, Silo- und Tankwagenspeditionen sowie Baustoffhändler würden den Verkäufern das Fahrzeug förmlich aus den Händen reißen. So aber freuen sich vermutlich nur die Aktionäre über die gesparten Entwicklungskosten.

er verfügt über eine hervorragende Handlichkeit mit einer etwas zu indirekten Lenkung und vermittelt keinesfalls die typische „Schwerfälligkeit“ eines großen Lkw. Vielmehr erinnert der 1828 LS mit seinen Fahr- und Motorgeräuschen, mit seiner Federung und seinem ganzen inneren Ambiente an einen leichtfüßigen 7,5-Tonner, wo das Fahrerhaus ja auch seinen Ursprung hat.

Optisch wirkt das Fahrerhaus etwas zu schmal für das breite Actros-Fahrgestell. Es gibt Lkw in dieser Kategorie, die formschöner daherkommen. Besonders aus der Perspektive von schräg vorne, aus der die wuchtigen Einstiegs-kästen und Radabdeckungen den Anblick beherrschen, fällt dies auf. Zudem wäre es praktischer, wenn der Einstieg treppenförmig aufgebaut wäre. So wie er jetzt konzipiert ist, verschenkt der Atego ein ganzes Stück Bequemlichkeit beim Einsteigen.

Trotzdem erfüllt das Fahrzeug seine an ihn gestellten Aufgaben gut, solange man in seiner Gewichtsklasse bleibt. Mit der etwas knappen Motorisierung will er kein Fernverkehrs-Lkw sein, sondern ein Arbeiter im Nah- und Verteilerverkehr, der auch mal eine etwas längere Zweitagestour absolvieren kann. Seine wichtigsten Stärken finden sich in der Wirtschaftlichkeit mit langen Wartungsintervallen, hoher Nutzlast und annehmbarem Verbrauch. Die Schwächen stecken im Detail.

Frank Zeitzen ■