



Mercedes Benz Atego

Kleine Meister

Neue Optik und verbesserte Technik sollen helfen, dem Klassenprimus seinen Platz im Markt zu erhalten

Nach Actros, Antos und Arocs kommt nun der neue Atego von Mercedes auf die Straße. Mit 6,5 bis 16 t zulässigem Gesamtgewicht soll er im leichten und mittelschweren Verteilerverkehr wie bisher kräftig mitmischen. Dafür haben ihn die Stuttgarter an allen Ecken und Enden modernisiert. Das beginnt beim äußeren Erscheinungsbild, das sich nun nahtlos in die moderne Lkw-Produktfamilie der Schwaben einreicht. Anders als bei seinen Geschwistern basiert das Fahrerhaus aber nicht auf einer ganz neuen Kabine, sondern fußt auf dem altbekannten Rohbau seines Vorgängers. Geschickt haben es die Entwickler aber verstanden, die Familienoptik zu wahren. Mit der zerklüfteten Frontpartie ist nun Schluss. Alles erscheint aus einem Guss. Der neugestaltete, dreiteilige Stoßfänger mit integrierten Frontscheinwerfern, in die Blinker und Tagfahrlicht – auf Wunsch in LED-Ausführung – integriert sind, zeichnet das typische Gesicht des Atego und lässt ihn sofort als

Optisch aufgepeppte Fahrerhäuser, kräftige Euro-6-Motoren, überarbeitete Fahrwerke und längere Wartungsintervalle versprechen für einen meisterhaften Atego. Damit will Mercedes seine Spitzenposition im Verteilerverkehr behaupten.

Mercedes erkennen. Mitten in der Frontpartie, die von drei nach unten zugespitzten Querlamellen dominiert wird, prangt jetzt auffällig und für jedermann von weitem sichtbar ein 280 mm großer Mercedes-Stern.

Der aerodynamische Feinschliff am Blech trägt wesentlich zur Verbrauchsverbesserung

des Verteiler-Lkw bei. Mehr noch sind es aber wohl die neuen Common-Rail-Motoren der Baureihen OM 934 und OM 936, die den Dieselsonsum der Atego trotz Euro 6 im Zaum halten. Ihre Bauweise kennzeichnen zwei obenliegende Nockenwellen, Vier-Ventil-Technik und verstellbare Auslasssteuerzeiten. Zusammen mit den hohen Zünddrücken von mehr als 200 bar und 2400 bar Arbeitsdruck sollen die beiden Reihenmotoren zwei

Prozent sparsamer gegenüber ihren Euro-5-Motoren laufen. Alle Maßnahmen am Fahrzeug zusammen bringen laut Daimler insgesamt fünf Prozent Minderverbrauch im Vergleich zum Vorgänger. Der OM 934 ist ein Vierzylinderdiesel mit 5,1 l Hubraum und feiert im Atego Premiere. Er deckt die Leistungsspanne zwischen 156 und 231 PS ab. Als Anschlussmotorisierung kommt der OM 936 zum Einsatz. Der 7,7 l große Sechszylindermotor ist bereits für Actros und Co. zu haben und leistet zwischen 238 und 299 PS.

Insgesamt stehen für den Atego sieben Leistungsstufen zur Wahl. Die Motoren erfüllen die zukünftige Abgasnorm dank gekühlter Abgasrückführung und kompakter Abgasbox. Die Chemiefabrik für die Abgasnachbehandlung befindet

sich platzsparend seitlich am Rahmen. In dem Behälter sind AdBlue-Einspritzung, SCR-System, Oxi-Kat und geschlossener Partikelfilter untergebracht. Letzterer regeneriert sich durch Einspritzung von Kraftstoff in den Oxi-Kat. Dadurch soll der Fahrer nicht in die Filterregeneration eingreifen müssen. Die motorseitig niedrigen Emissionen und ein intelligentes Abgasreinigungsmanagement lassen laut Hersteller den AdBlue-Konsum auf 2,5 % vom Dieserverbrauch sinken. Reduzieren soll sich auch der Wartungsaufwand. Die Serviceintervalle kletterten auf bis zu 120 000 km, was einem Plus von 20 % und Bestwert in der Klasse entspricht. Kostensenkend wirkte sich auch der Ölverbrauch aus. Die modernen Blue-Tec-Motoren benötigten nur noch halb so

viel Schmiermittel wie ihre Vorgänger der Baureihe 900. Die Kraft der Motoren bringen automatisierte Getriebe namens Powershift 3 mit sechs oder acht Gängen (ab 238 PS) auf die Straße. In Deutschland sind

Die neue Optik erscheint aus einem Guss

Den Atego gibt es in sieben Leistungsstufen

sie im Atego serienmäßig und entlasten den Fahrer im oft hektischen Stadtverkehr. Dank der Achtgang-Automatik qualifizieren sich die leistungsstärksten Atego-Typen auch für den Einsatz mit Anhänger. Schalten lassen sich die Powershift-Getriebe wie bei den großen Verwandten über einen Lenkstockhebel. Schließlich sollen sich auch die Atego-Verteilerfahrer wie echte Profis am Steuer fühlen. Die Powershift 3 verfügt über vier Fahrprogramme. Serienmäßig sind der Fahrmodus Economy und manuell. Darüber hinaus gibt es den Power-Modus mit leistungsorientierter Auslegung. Für den Einsatz im Gelände ist ein Offroad-Programm zu haben, das die Gänge länger hält.

Bei Bedarf lässt sich die Schaltstrategie der Getriebe nachträglich umprogrammieren und an veränderte Einsatzbedingungen anpassen. Alle automatisierten Getriebe besitzen den Freilaufmodus Eco-Roll. Damit lässt sich im Schubbetrieb kraftstoffsparend rollen und jede Schwungspitze nutzen. Alternativ können Kunden bei Mercedes schaltkraftunterstützte Handschaltgetriebe mit sechs oder neun Gängen ordern. Der Bedienhebel der Seilzugschaltung mit pneumatischer Schaltkraftunterstützung sitzt griffgünstig nah am Armaturenbrett, was auch den Durchstieg verbessern soll. Für besonders spezielle Einsätze hält Mercedes das fünfstufige Wandler-Getriebe von Allison bereit. Und für den Atego als Kommunalfahrzeug gibt es das Neungang-Handschaltgetriebe ZF 9S 1115 mit Crawler für Kriechfahrten. Zusätzlich offerieren die Stuttgarter einen permanenten oder zuschaltbaren Allrad sowie einen Nebenantrieb bis 600 Nm. Auch am Fahrwerk haben

die Mercedes-Mannen Hand angelegt. Im Ergebnis verfügt der Atego nun über eine neu abgestimmte Vorderachse, eine neue Lenkung mit mehr Präzision und eine straffer ausgelegte Vierpunkt-Fahrerhauslagerung, die weniger Nick- und Wankbewegungen zulassen soll. Die neue Hinterachs-Führung mit abgesenkten Anlenkpunkten sorgt zusätzlich für ein besseres Eigenlenkverhalten bei raschem Spurwechsel. Ein Übriges steuert das erstmals im Atego serienmäßig verfügbare ESP bei. Damit hat der Leicht-Lkw an Komfort und Fahr-sicherheit zulegen können. Der neue Atego brems rundum mit Scheibenbremsen. Um deren Verschleiß

gering zu halten, verfügen die Motoren über eine zwei-

stufige Dekompressionsbremse. Beim Vierzylinder leistet sie 145 oder optional 170 kW Dauerbremsleistung. Die Sechszylinder mobilisieren 235 kW und in der mehrpreispflichtigen Premiumvariante 300 kW. Wer viel mit Anhänger unterwegs ist, kann für seinen Atego einen verschleißfrei arbeitenden Permanent-Magnet-Retarder mitbestellen. Das Voith-Produkt liefert zusätzlich 650 Nm Bremsmoment und lässt sich selbst



Das grundsanierte Cockpit lehnt sich im Design und Funktionalität dem der Baureihen Actros, Antos und Arocs an



Im aktuellen Atego laufen nur noch Euro-6-Motoren

Fotos: Daimler

bei geringen Motordrehzahlen effektiv einsetzen. Das grundsanierte Fahrerhaus des Atego kommt in vier Varianten und drei Längen auf den Markt. Zur Auswahl stehen das S-Fahrerhaus Classic-Space in normaler und verlängerter Ausführung. Mehr Platz bietet das L-Fahrerhaus als Classic- oder Big-Space mit Hochdach. Alle vier Versionen weisen eine Außenbreite von 2,30 m auf. Für Spezialanwendungen wie Brandbekämpfung, Kommunaleinsatz tritt der Atego wahlweise mit einer sechssitzigen Doppelkabine zum Dienst an. Der Fahrerarbeitsplatz wartet mit vielen Neuerungen auf, die sich im Design und Funktionalität an das Cockpit-Konzept der Baureihen Actros, Antos und Arocs

anlehnen. Dazu gehören das Zentralinstrument mit Klargrafik-Anzeige, serienmäßiges Multifunktionslenkrad und neu gestaltete Sitze mit integrierten Kopfstützen und Armlehnen. Bei Übernachtensätzen kann es sich der Atego-Fahrer auf einem einteiligen Schlafbett mit Siebenzonen-Kaltschaummatratze gemütlich machen. Geblieben ist dem Atego seine hohe Variantenvielfalt. Insgesamt 42 verschiedene Baumuster will Mercedes gezählt haben. 15 unterschiedliche Radstände von 3020 bis 6260 mm bieten viel Raum für unterschiedlichste Aufbauten. Viele davon können die Stuttgarter als Komplettlösung bereits ab Werk liefern. Auch eine Sattelzugmaschine für leichte Zugkombinationen stehe im Atego-Programm. Wenn Mercedes Wort hält und die Kosten für den neuen Atego im Charterway-Service-Complete-Vertrag um fünf Prozent senkt sowie gleichzeitig die Laufzeit des All-Inclusive-Wartungsvertrages von 80 auf 96 Monate erhöht, setzt der Atego seinen Siegeszug in Deutschland wohl ungehindert fort. Bislang trug hier zu Lande fast jeder zweite Lkw dieser Klasse den Stern am Kühlergrill.

Frank Hausmann