



# MERCEDES-BENZ ATEGO

Новый Atego стоит дорого, но второй-третий владелец машиной, как правило, доволен: даже набрав огромный пробег, она требует минимальных расходов на запчасти

Грузовики с «мерседесовской» звездой и шильдиком Atego на наших дорогах встречаются часто, да и общее их количество в общероссийском парке немалое – около семи с половиной тысяч единиц (см. данные аналитического агентства «Автостат»). Но, как видим из таблицы, машин последних четырех лет выпуска, несмотря на межкризисный всплеск продаж в 2012-2013 годах, зарегистрировано всего около девяти сотен. Это примерно всемерно меньше, чем аналогичных по грузоподъемности автомобилей японской марки Nipō тех же классов грузоподъемности и тоже, кстати, недешевых. Зато весьма внушительные числа – в правой части таблицы, что и следовало

ожидать: в недавние времена, когда таможенных барьеров не было, пригонять подержанные Atego из Германии предпочитали не только частные предприниматели, но и АТП средней руки, с парками в десятков и более автомобилей. И сегодня, не нарадуясь на долговечность десятипятнадцатилетних «мерседесов», они берегут свои «евротретьи» сокровища как зеницу ока – таких машин уже не купишь...

### Модификации

Mercedes-Benz Atego первого поколения появился в 1998 году – под одним именем тогда выпускали автомобили двух семейств: «легкого» (полная масса 6,5-15 т) и «тяжелого» (18-26 т). Во втором поколении,

представленном в 2004 году, было уже только легкое семейство, расширенное модификациями полной массой до 16 тонн. Более тяжелые, включая трехосные, перевели в семейство Axor, доселе занимавшее узкую нишу двухосных седельных тягачей. Оставшиеся под именем Atego «легковесы», в свою очередь, разделились на подсемейства средне- и крупнотоннажных, полной массой 6,5-12 тонн и 12-16 тонн соответственно. В первом применяются только четырехцилиндровые двигатели, во втором – как четырех-, так и шестицилиндровые. Коробка передач с четырехцилиндровыми моторами идет 6-ступенчатая, с шестицилиндровыми – 9-ступенчатая. Также отличаются подсемейства размерами колес: на среднетоннажном – 17,5-дюймовые, на крупнотоннажном – 19,5-дюймовые.

Есть отличия и в несущей конструкции шасси – у машин тяжелого подсемейства рама мощнее. Профиль лонжеронов в обоих вариантах – Z-образный. Передняя

Парк Mercedes-Benz Atego на 01.07.2015 г.

|        | Всего | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | Нет данных |
|--------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Россия | 7479  | 20   | 148  | 486  | 240  | 244  | 318  | 193  | 448  | 561  | 286  | 432  | 728  | 814  | 452  | 240  | 636  | 801  | 427  | 5          |
| СЗФО   | 956   | 4    | 12   | 37   | 44   | 25   | 28   | 12   | 48   | 73   | 87   | 54   | 72   | 77   | 46   | 39   | 89   | 131  | 77   | 1          |
| ЦФО    | 4596  | 14   | 127  | 317  | 102  | 162  | 207  | 153  | 270  | 347  | 139  | 290  | 485  | 514  | 291  | 154  | 349  | 446  | 228  | 1          |
| СКФО   | 177   | 0    | 0    | 5    | 6    | 3    | 13   | 1    | 7    | 11   | 6    | 12   | 15   | 13   | 11   | 5    | 26   | 27   | 16   | 0          |
| ЮФО    | 549   | 0    | 0    | 63   | 20   | 12   | 22   | 7    | 30   | 34   | 24   | 25   | 52   | 68   | 35   | 13   | 57   | 61   | 26   | 0          |
| ПФО    | 838   | 2    | 7    | 39   | 49   | 31   | 35   | 16   | 71   | 70   | 24   | 36   | 76   | 102  | 42   | 16   | 64   | 102  | 55   | 1          |
| СФО    | 145   | 0    | 2    | 1    | 3    | 5    | 7    | 0    | 10   | 11   | 4    | 7    | 15   | 16   | 10   | 7    | 22   | 14   | 9    | 2          |
| УФО    | 205   | 0    | 0    | 24   | 16   | 6    | 6    | 2    | 9    | 15   | 2    | 8    | 13   | 18   | 17   | 6    | 28   | 20   | 15   | 0          |
| ДФО    | 13    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 3    | 0    | 0    | 0    | 0    | 6    | 0    | 0    | 1    | 0    | 1    | 0          |

\*данные аналитического агентства «Автостат»

подвеска, как правило, на малолистовых параболических рессорах, задняя – либо такая же рессорная, либо пневматическая. По желанию заказчика и вместо передних рессор завод поставит пневматику. Тормоза всех модификаций, включая самые легкие, с пневмоприводом. Ведущий мост – с гипоидным редуктором.

В 2010 году Atego второго поколения подвергли рестайлингу – в стиле флагманской модели Actros. Изменились приборы светотехники, решетка радиатора, бампер, а также элементы интерьера кабины, по-прежнему доступной в четырех вариантах. Развозному фургону или бортовому грузовику с манипулятором, работающим на коротком

плече, больше подойдет дневная S в обычном или удлиненном исполнении, а если, например, доставка грузов сопряжена с длительным ожиданием в очереди на терминале, тем более в ночное время, разумнее выбрать Atego со спальном кабиной L – с низкой либо высокой крышей. Размеры кабин – в таблице.

Двигатели, предлагаемые на Atego в России, принципиально отличаются от «еврошестых» агрегатов моделей OM 934 и OM 936, размерностью 110x135 мм, что ставят на машины для европейского рынка. Пока у нас действуют нормы Евро-5, есть возможность применять моторы моделей OM 904, OM 906 и OM 924 (см. таблицу),



С 4-цилиндровым мотором ставят длинный кожух вентилятора



Для работы на трассе с прицепом можно заказать магнитный ретардер



Механизм переключения коробки передач приводится одной тягой...



...от рычага, расположенного на двигателе и проходящего в кабину



Четырехцилиндровый 12-клапанный мотор весьма компактен. Система питания – с PLD-секциями: индивидуальные насосы в блоке, а форсунки в головке

Характеристики двигателей\*

| Модель | Количество цилиндров | Рабочий объем, л | Диаметр цилиндра/ход поршня, мм | Мощность, л.с. (при 2200 об/мин) | Крутящий момент, Н.м (при 1200-1600 об/мин) |
|--------|----------------------|------------------|---------------------------------|----------------------------------|---|
| OM 904 | 4                    | 4,249            | 102/130                         | 129                              | 675   |
| OM 904 | 4                    | 4,249            | 102/130                         | 156                              | 610   |
| OM 904 | 4                    | 4,249            | 102/130                         | 177                              | 675   |
| OM 924 | 4                    | 4,801            | 106/136                         | 218                              | 810   |
| OM 906 | 6                    | 6,374            | 102/130                         | 256                              | 970   |
| OM 906 | 6                    | 6,374            | 102/130                         | 286                              | 1120  |

\* Mercedes-Benz Atego класса Евро-5 для российского рынка



Один из вариантов надстроек – бортовой кузов с краном-манипулятором

Atego легкого подсемейства весьма актуален в качестве автозакватора

Atego последнего поколения в Россию официально пока не поставляют

оборудованные насосными PLD-секциями вместо топливной аппаратуры Common Rail. Перевозчики обычно заказывают на развозные Atego четырехцилиндровые агрегаты рабочим объемом 4,2 и 4,8 л, более мощные 6,4-литровые «шестерки» встречаются гораздо реже. Конструктивно моторы выполнены в чугунном блоке с расточенными безгильзовыми цилиндрами. Головка блока чугунная, в ней по три клапана на каждый цилиндр: два впускных и один выпускной – с натриевым наполнителем для лучшего охлаждения. Привод клапанов – штангами от расположенного в блоке распредвала, приводимого шестернями со стороны маховика. До начала 2013 года российские дилеры предлагали Atego класса Евро-3 – без системы впрыска мочевины, затем пошли только «европятые» машины с баками для AdBlue. В том же 2013 году в Гер-

мании представили новый Atego четвертого поколения, но и по прошествии двух с половиной лет у нас его официально не продают. Это, однако, не мешает заинтересованному перевозчику самостоятельно перегнать такую машину из Европы. Например, за 50 тыс. евро там можно купить совсем свежий экземпляр с пробегом 15-20 тыс. км.

Большинство находящихся в России Mercedes-Benz Atego выпущено на головном заводе в Вёрте (земля Баден-Вюртемберг, Германия) – это легко определить по VIN-номеру, начинающемуся на WDB. Немногочисленные машины турецкой сборки, с завода в Аксараяе, имеют WMI-код WDF (официально импортированные) либо NMB (ввезенные в частном порядке). В последние два года дилеры предлагают Atego с российским VIN-номером, начинающимся на Z9M – такие шасси в режиме крупноузловой CKD-сборки



Подвеска кабины – на стойках с гидравлическими амортизаторами



Штанга стабилизатора поперечной устойчивости подвешена на длинных кронштейнах. Заменить подушки нетрудно

Ведущий мост – типа «банджо» с балкой, сваренной из штампованных элементов, и гипоидным редуктором



Под спрямленной балкой – вполне приемлемый дорожный просвет

В шарнирах рессор применены необслуживаемые сайлентблоки

### МНЕНИЕ

**АНДРЕЙ КУЗОВНИКОВ**  
директор по транспорту  
компании «Айсбит», Един-  
цво Московской области

– Наша компания – один из крупнейших в России производителей замороженных продуктов питания. В автопарке свыше трех сотен автомобилей разных классов грузоподъемности, почти все – с изотермическими фургонами-рефрижераторами. Из них 140 единиц Mercedes-Benz Atego, занятых преимущественно на городских и пригородных маршрутах. Среднетоннажные модификации оборудованы кузовами на 10 палет и ХОУ с приводом от двигателя шасси, крупнотоннажники – 16-палетными, с автономными установками.

Большинство машин легкой серии – свежие Atego 813, купленные на замену старым Mercedes-Benz Vario, отработавшим около десяти лет. Их приобрели



в 2014-2015 годах, пробеги не превышают 40 тыс. км, никаких замечаний по ним нет, все агрегаты и системы пока работают безупречно. Опыт эксплуатации машин предшествующей 812 модификации показал высокую долговечность основных узлов – двигателя, коробки передач и ведущего моста. По мелочам приходилось заменять треснувшие стекла фар (от попадания воды в осеннее-весенний период), периодически протягивать шарниры рессор, заменять трос и рукоятку подъема

кабины, датчик водяного конденсата в ресивере пневмосистемы, втулки стабилизатора передней подвески, а также перебирать подклинивающие суппорты дисковых тормозов.

Среди крупнотоннажных Atego 1518 самые старые – 2009 года выпуска с пробегами до 400 тыс. км. Типичные неисправности – задержка при растормаживании машины после постановки на стояночный тормоз, выход из строя автономного подогревателя двигателя. На автомобилях экологического класса Евро-5 (от 2011 года выпуска) – отказ системы BlueTec впрыска мочевины. Серьезных и дорогостоящих ремонтов ни одна из машин не требовала.

Обслуживаем и ремонтируем автомобили мы самостоятельно – наше предприятие имеет статус авторизованного сервисного центра Mercedes-Benz. Все необходимое оборудование и персонал имеются.

из немецких комплектующих выпускает совместное предприятие «Мерседес-Бенц Тракс Восток» в Набережных Челнах (Татарстан).

В системе обозначений грузовиков Mercedes-Benz Atego первые одна-две цифры – полная масса в тоннах, другие две – округленная мощность двигателя в десятках лошадиных сил. Далее могут быть приведены буквы, указывающие на особенности конструкции и тип шасси. В частности, L – это пневмоподвеска ведущей оси. Если буквы L нет, значит подвеска рессорная. Самосвалы и седельные тягачи на шасси Atego, обозначаемые соответственно

буквами K и S, в нашей стране малоактуальны. А вот полноприводные версии с буквой A в маркировке, например, бортовые грузовики 4x4 с краном-манипулятором – то, что надо для работы аварийных бригад коммунальных служб в условиях бездорожья и снежных зим.

### Что ломается

По опыту перевозчиков, Atego поломками и отказами не донимает – даже если речь о машине, сменившей пару хозяев. Причем машины «лохматых» годов выпуска владельцы хвалят еще больше, чем свежие: их

Для  
**MERCEDES ATEGO**



Специалисты Total рекомендуют.

**TOTAL RUBIA TIR  
9900 FE 5W-30**

www.total-lub.ru

Снижает износ.  
Продлевает срок  
службы двигателя.





**Воздушный фильтр размещен в арке переднего правого колеса**



**Крепление колес – без футорок с центровкой на пояске ступицы**



**Бачок для жидкости ГУРа закреплен рядом с рулевым механизмом**



**В параболических рессорах передней подвески всего по два листа**

моторы обходятся без впрыска мочевины, тогда как именно система SCR нередко выходит из строя на более молодых экземплярах класса Евро-5. В сыкотные зимы бывают отказы электрооборудования – особенно неприятно, когда это касается жизненно важных узлов и вызвано окислением контактов в цепях, соединяющих ЭБУ с коробкой передач, или на разъемах жгутов системы АБС тормозов. Сами тормозные механизмы, а точнее суппорты, также страдают от влаги и грязи на наших дорогах. Вовремя не заметили, что скоба подклинивает в направляющих – готовьтесь к замене тормозных дисков. Еще хуже, если поздно обнаружили разрыв пыльника поршня.

Долговечность сцепления и подвесок напрямую зависит от бережливости водителя (владельца) машины, но, судя по отзывам перевозчиков, на Атего кого попало не сажают – уж больно дороги запчасти к этому автомобилю. А по некоторым позициям цены просто шокируют. Например, радуясь на первых порах комфорту и беспроблемности подержанного Атего, бывший владелец грузовика ГАЗ или КАМАЗ вдруг узнает, что ему надо заменить глушитель, поскольку вышел из строя катализатор. Только вот стоит новая деталь не тысячу рублей и не две, а... четыреста тринадцать тысяч! На память приходят лозунги из нашего недалекого прошлого о не-



**На задних колесах – дисковые тормоза с энергоаккумуляторами**



**Два нижних листа задних рессор выполняют роль подрессорников**

| Цены запчастей*                                       |               |                    |
|---|---------------|--------------------|
| Позиция   | Производитель | Цена с НДС, рублей |
| Фильтр воздушный (элемент)                            | MB            | 3400               |
|   | Filter AG     | 3100               |
| Фильтр масляный                                       | Fleetguard    | 3600               |
|   | MB            | 550                |
| Фильтр топливный (комплект)                           | Filter AG     | 490                |
|   | Fleetguard    | 580                |
| Поршневые кольца (комплект на цилиндр)                | MB            | 550                |
|   | Filter AG     | 500                |
| Поршневая группа (комплект на цилиндр)                | Fleetguard    | 730                |
|   | MB            | 6080               |
| Прокладка ГБЦ   | MB            | 28 000             |
| Форсунка  | MB            | 17 300             |
| Топливный насос подкачивающий                         | MB            | 20 710             |
| Комплект вкладышей шатунных на одну шейку             | MB            | 11 000             |
|   | MB            | 13 700             |
| Комплект вкладышей коренных на одну шейку             | MB            | 5800               |
|   | Mahle         | 2180               |
| Водяной насос   | MB            | 4650               |
| Клапан впускной                                       | Mahle         | 1140               |
| Клапан выпускной                                      | MB            | 32 400             |
| Комплект прокладок на двигатель                       | MB            | 3100               |
| Глушитель   | MB            | 2900               |
| Турбокомпрессор                                       | MB            | 17 600             |
| Стартер   | Eiring        | 9600               |
| Термостат   | MB            | 413 000            |
| Выжимной подшипник сцепления                          | MB            | 95 000             |
|   | Sachs         | 34 900             |
| Рессора передняя                                      | MB            | 99 000             |
| Стремянка передней рессоры                            | MB            | 1400               |
| Пневмобаллон задней подвески                          | MB            | 570                |
|   | Firestone     | 47 700             |
| Тормозной диск передний                               | MB            | 40 700             |
|   | Ferodo        | 2000               |
| Тормозной диск задний                                 | MB            | 23 300             |
|   | Europart      | 10 200             |
| Комплект сайлентблоков подвески кабины                | Emmerre       | 6080               |
|   | Europart      | 5100               |
| Амортизатор подвески кабины                           | Emmerre       | 4600               |
|   | Europart      | 5200               |
| Подшипники передней ступицы (комплект на одно колесо) | MB            | 1300               |
|   | Auger         | 470                |
| Подшипники задней ступицы (комплект на одно колесо)   | MB            | 12 000             |
|   | Sachs         | 5600               |
| Насос гидроусилителя руля                             | MB            | 30 400             |
|   | MB            | 11 700             |
| Суппорт тормозной передний                            | FAG           | 4200               |
|   | SKF           | 6300               |
| Тяга продольная рулевая                               | DieselTechnic | 1500               |
|   | MB            | 35 700             |
| Ремкомплект шкворневого узла                          | MB            | 123 000            |
|   | MB            | 12 300             |
| Амортизатор   | Emmerre       | 6300               |
|   | MB            | 3900               |
| Стекло ветровое                                       | MB            | 9200               |
|   | Sachs         | 5400               |
| Фара в сборе  | MB            | 19 600             |
|   | Eurocode      | 6700               |
|   | MB            | 17 300             |

\* оригинальных и альтернативных, к автомобилю Mercedes-Benz Atego в компании «ЕВРОПАРТ Рус»

## АХОНЕ 4 И NAVIGATOR TXTS С НОВЫМ ПРОГРАММНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ IDC4E TRUCK



- Диагностическое оборудование для:
- грузовых автомобилей
  - коммерческих автомобилей
  - автобусов
  - прицепов
  - промышленных моторов
  - сельскохозяйственной техники
  - строительной техники
- Произведенных в Европе, США, России и Азии.



ООО "ТЕХА ДИАГНОСТИКА"  
info@texa.ru  
www.texa.ru

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ** Изображения и контур автомобилей, присутствующих в данном документе, имеет цель упрощения понимания категории транспортных средств (легковой, грузовой автомобиль, мотоцикл и т.д.), которым посвящены продукция и/или программное обеспечение TEXA.

реклама

Москва  
С-Петербург  
Барнаул  
Брянск  
Воронеж  
Екатеринбург  
Иркутск  
Казань  
Краснодар  
Красноярск  
Минеральные Воды  
Нижний Новгород  
Новокузнецк  
Новосибирск  
Омск  
Орел  
Ростов-на-Дону  
Рязань  
Самара  
Смоленск  
Сургут  
Тюмень  
Хабаровск

новый интернет-магазин запчастей  
**shop.europart.ru**

многоканальный для всех регионов  
**+7 495 500-35-85**  
www.europart.ru

# Запасные части

оригинальные и альтернативные  
для коммерческого транспорта европейского производства

реклама



**Блок реле и предохранителей – под крышкой панели приборов справа**



**Чтобы не поскользнуться зимой, ступени сделаны из просечного листа**

| Типоразмер            | Основные размеры кабин* |                      |            |                    |
|-----------------------|-------------------------|----------------------|------------|--------------------|
|                       | S дневная               | S дневная удлиненная | L спальная | L спальная высокая |
| Спальное место        | нет                     | нет                  | одно       | одно               |
| Ширина наружная, мм   | 2295                    | 2295                 | 2295       | 2295               |
| Длина наружная, мм    | 1650                    | 1830                 | 2250       | 2250               |
| Ширина внутренняя, мм | 2000                    | 2000                 | 2000       | 2000               |
| Высота внутренняя, мм | 1510                    | 1510                 | 1510       | 1910               |

\*Mercedes-Benz Atego

примиримости в классовой борьбе, и начинает работать «соображалка»: как устранить неисправность малой кровью? Увы, простые рецепты (сварить новый глушитель из корпуса просроченного огнетушителя ОП-3 и т. п.) не годятся – придется обратиться в специализированный сервис для установки эмулятора мочевины и извлечения керамических элементов катализатора. Но в любом случае, это обойдется раз в пятнадцать дешевле, чем жестяной бочонок в коробке с трехлучевой эмблемой по цене нового Renault Logan...

Однако сроки службы основных агрегатов Atego, похоже, «стремятся в бесконечность» – отзывов о машинах в Сети с рассказами о капремонтах найти не удалось. Зато свидетельства прекращения состояния двигателей после пробегов в миллион и более километров. Разумеется,

у навесного оборудования моторов долговечность существенно ниже, чем у агрегата в целом. Например, прецизионные детали топливной аппаратуры рано или поздно изнашиваются, параметры впрыска ухудшаются, дымность выхлопа и расход топлива растут, вынуждая владельца машины раскошелиться на ремонт. При эксплуатации на разбитых провинциальных дорогах нередко страдает передний бампер – слишком уж низко он расположен для наших специфических условий. К счастью, без покупки новой детали в данном случае можно обойтись – ремонт пластиковой облицовки давно освоен придорожными сервисменами.

**Антон Уткин**

Фото Михаила Ахматова и фирмы-изготовителя



**Одно из важнейших преимуществ Atego перед азиатскими среднетоннажниками – комфортабельная кабина с пневмоподвеской водительского сиденья**

**МНЕНИЕ**

**АЛЕКСАНДР ДМИТРОВ**  
индивидуальный предприниматель, Пушкино Московской области



– Автомобили Mercedes-Benz Atego мы используем для перевозки парфюмерии – в нашем автопарке три грузовика этой модели: две среднетоннажные модификации 815 и один крупнотоннажник 1223. Машины 1999-2005 годов выпуска. Приобрели их подержанными из Германии – все три оборудованы немецкими мебельными фургонами с гидробортами. Несмотря на внушительные пробеги – от 700 тыс. до 2 млн километров – и эксплуатацию с прицепами, наши Atego демонстрируют высокую долговечность узлов и агрегатов. Ни на одном из них пока не было серьезных ремонтов. В отличном состоянии двигателя, сколько-нибудь заметного роста расхода масла на угар пока не наблюдается. Автономных подогревателей на машинах нет, тем не менее пуск мотора в любой мороз никогда не вызывал трудностей. Без проблем служат коробки передач, ведущие мосты, рулевые механизмы. Несмотря на периодические рейсы с перегрузами, на всех трех автомобилях до сих пор родные рессоры и пневмобаллоны задней подвески. Заменяли лишь неизбежно изнашивающиеся детали: сцепления (служат 600-700 тыс. км), тормозные диски (700 тыс. км), подушки стабилизаторов подвески, крестовины карданных валов (служат не менее 500 тыс. км), ремни, фильтры, подшипники ступиц и прочие «расходники». На всех трех автомобилях заменили венчики маховика – при пробегах от миллиона до полутора миллионов километров их зубья изнашиваются, что вызывает пробуксовку бендикса стартера. На фургоне самой старшей из машин заменили металл пола. Механизмы гидробортов (грузоподъемность Atego 815 – 1 т, Atego 1223 – 1,5 т) оказались исключительно долговечны – за все время эксплуатации мы заменяли только гидравлическую жидкость и пару раз шланги высокого давления.

Обслуживаем автомобили Mercedes-Benz Atego в независимых сервисных центрах либо приглашаем квалифицированных механиков – для разовых ремонтных работ на нашей территории. Запчасти предпочитаем ставить неоригинальные, проверенного качества. Но, например, фильтры при ТО применяем оригинальные. Шины взамен изношенных ставим марки «Кама», Dunlop и Bridgestone.



Тяжелый эвакуатор от завода «Чайка-Сервис» на базе MAN TGS 41.480

**70**

**KOMATSU РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ**

Официальный дистрибьютор компания ИСТК представит технику Komatsu в 10 субъектах

**70**



Scania P360 CB4x4 E5 с системой крюкового захвата марки Palfinger

**71**

**НОВЫЙ ЗАПРАВЩИК ТОПЛИВОМ**

РИАТ совместно с УралСпецТранс производят АТЗ УСТ-5453 на шасси КАМАЗ-43118-РФ

**72**



**рейс**  
Зарубеж

**СПЕЦТЕХНИКА**

**CIFA**

**АВТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛЬ НА ШАССИ MAN TGS**

**74**