



Mercedes-Benz Axor 3243 K/8x4

Optional mit rustikalem Outfit – auf Wunsch trägt der Axor 8x4 eine Meiller-Halfpipe mit 15 m³.

Schlicht mit Stern

Die Einstiegsklasse in die Welt der schweren Mercedes heißt Axor. Als Vierachser macht er eine gute Figur: Er ist stark motorisiert und fahrtechnisch modern. Das schmale Fahrerhaus und sein Interieur bieten branchenüblichen Komfort.



Neben der Straße verträgt der als Straßenroller konzipierte Axor auch eine Schaufel mehr.

Ein neuer Actros dreht bereits seine ersten Runden, doch der Axor bleibt, wie er war. Für den Bau könnte er die erste Wahl sein. Schließlich konzentriert sich sein Konzept auf das Wesentliche, lässt so manchen Schnickschnack weg und trägt doch den Stern auf der Front. Gerade für das Grobe braucht es keine Kabine mit Trucker-Feeling – hier zählen Stehvermögen und ein robustes Kreuz. Der vierachsige Axor ist einer von echtem Schrot und Korn, davon kündigt bereits das schmalere Fahrerhaus. Das stammt originär vom Verteiler-LKW Atego und soll dem Axor Preis- und Gewichtsvorteile bringen. Also erstmal auf die Waage, wo der Mercedes ohne Reserverad mit 14.520 Kilogramm keine

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder-Diesel OM 457 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, 4 Ventile pro Zylinder, Konstantdrossel-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 4 mit SCR-Kat
 Hubraum 11.967 cm³
 Nennleistung . . . 315 kW/428 PS bei 1.900 U/min
 Max. Drehmoment. . . . 2.100 Nm bei 1.100 U/min

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkuppelung mit Druckluftunterstützung; manuelles 16-Gang-Getriebe GO 210 mit elektropneumatischer Telligent-Schaltung, Übersetzungen von 14,19 bis 0,83, Nebenantrieb MB 2c für Meiller-Kipperpumpe

Lenkung

Kugelmutter-Servolenkung LS8, variable Übersetzung 19,3-23,0 : 1; Lenkraddurchmesser 450 mm

Fahrwerk

2 Vorderachsen Typ VL 4/50 DC 7,5 – gerade Starachsen mit 3-Blatt-Parabelfedern (harte Kennung), Stoßdämpfern und Stabilisator; 2 angetriebene Hinterachsen – Außenplaneten-Achsen der Typen HD 7/56 DGS-3 und HL 7/56 DS -3 mit Differenzialsperre, Übersetzung i = 4,33, 3-Blatt-Parabelfederung (harte Kennung), Stoßdämpfer, schaltbare Längssperre, Stabilisator, Bereifung 13 R 22,5.

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert mit EBS-System, Scheibenbremsen an allen Achsen, Motorbremse mit Konstantdrossel

Fahrerhaus

S-Fahrerhaus mit 180 mm Rückwandverlängerung, hydraulische Kippvorrichtung, Vierpunkt-Lagerung mit Gummielementen und Federbeinen

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe . . . 8.252x2.507x3.338 mm
 Radstand 4.500/1.350 mm
 Tankinhalt 300 Liter
 Adblue-Behälter 40 Liter
 Böschungswinkel v/h 25/33,5 Grad
 Wattiefe 50 cm

Leergewicht. 14.520 kg
Testgewicht 32.060 kg



Mehr Platz in der Hütte durch die Rückwandverschiebung um 18 cm. Hochwertiges Cockpit mit erstklassiger Ergonomie – selbst Ablagen, Flaschenhalter und Cupholder sitzen da, wo man sie braucht.

schlechte Figur macht. Sein solider Rundmulden-Aufbau wiegt 4.200 Kilogramm und packt etwa 15 Kubikmeter. Am Heck trägt die Meiller-Halfpipe eine hydraulisch ferngesteuerte Klappwand – wie sie bei Gesteinsmulden üblich ist, die beim Kippen den gesamten Querschnitt freigibt. Doch so recht schlau wird man aus der Konfiguration nicht: Unser Axor gibt mit 32 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eher den Straßenroller als den harten Allwegetyp mit Überlastreserven.

Einfache Bedienung. Da lohnt auch noch ein Blick in die Fahrzeugdaten: Der Axor ist für ein Gesamtgewicht von 33.200 Kilogramm ausgelegt, wobei er mit robusten Dreiblatt-Parabelfedern vorn und hinten abseits öffentlicher Straßen auch für schwerere Lasten gut gerüstet wäre. Das Fahrgestell bezieht die Axor-Fertigung (im badischen Wörth und im anatolischen Aksaray) aus dem Actros-Baukasten – doch keine Sorge: Hier wie dort sind Fahrerhaus und Rahmen mit KTL-Tauchlackierung aufwändig gegen Korrosion geschützt. Im harten Baualltag, wenn der Axor Aushub fährt, stört das schmale Fahrerhaus kaum. Über vier Stufen steigt der Fahrer und thront hoch über dem Fahrweg – dennoch sind die Sichtverhältnisse im näheren vorderen Umfeld nicht optimal. Der luftgefederte Isri-Sitz ist breit und bequem, der Kollege nebenan muss sich mit einem fest montierten Beifahrersitz bescheiden.

Zählt noch längst nicht zum alten Eisen: 12-Liter-Reihensechszylinder OM 457 LA mit PLD-Einspritzung und 428 PS

Was sich schnell einprägt, ist die einfache Bedienung. Rasch nimmt der Axor seinen Fahrer für sich ein: Beim Cockpit stimmt die Qualität. Lange Sitzschienen und das weit verstellbare Lenkrad passen für jede Fahrerlänge und für jeden Fahrertyp. Alle Bedienelemente sind schnell erfasst und gut im Griff. Gegen Aufpreis gibt es die manuell geregelte Klimaanlage mit 6,4 Kilowatt Kälteleistung – die Mindestausrüstung für staubige Einsätze, das Fenster kann auch bei sommerlicher Hitze geschlossen bleiben. Das Platzangebot mag im Vergleich zum Actros und zu manchem Wettbewerber nicht üppig sein – mit der um 180 Millimeter nach hinten verlängerten Rückwand bleibt noch Raum für das Werkzeug-Set und ein paar Gummistiefel. Auch an einen luftigen Aufstieg für einen Blick in die Mulde ist gedacht. Jedoch besitzt der nur wenig Standfläche und einen mickrigen Haltegriff an der Fahrerhaus-Rückseite.

TESTERGEBNIS

Leerfahrten

Landstraße . . . 25,2 l/100 km bei 59,9 km/h
 Autobahn 24,3 l/100 km bei 84,8 km/h

Beladen

Landstraße . . . 43,6 l/100 km bei 50,2 km/h
 Autobahn 22,7 l/100 km bei 81,5 km/h

Gesamt

Teststrecke 180,9 km
 Landstraßenanteil 78 %
 Verbrauch Diesel 33,0 l/100 km
 Geschwindigkeit 61,3 km/h

**Adblue-Verbrauch 2,7%
 des Kraftstoffverbrauchs**



Auch mit Allradantrieb

Das Diktat ausschließlich angetriebener Hinterachsen gilt für den Axor nicht mehr. Die erste Ausnahme macht der Axor 1833 AK 4x4, der sich mit permanentem Allradantrieb auch durch tiefes Geläuf wühlt. Er ist ein Fahrzeug für alle Fälle – schnell zur Stelle, wenn es um Ladungen abseits der Fahrwege geht, Räumschild und Streuer machen ihn fit für den Winterdienst. Allerdings ist der Axor-Zweiachser kein Nutzlastriese, doch er punktet mit satten Achslastreserven. Sein technisches Gesamtgewicht von mehr als 20 Tonnen hilft dann, wenn schwere Lasten eine gleichmäßige Beladung unmöglich machen. Mit 326 PS aus 7,2 Liter Hubraum nimmt es der als Solofahrzeug konzipierte Zweiachser auch mit einem Anhänger auf. Mit 1.300 Nm Drehmomentbestwert ist der 18-Tonner kräftig motorisiert – selbst mit hohen Fahrwiderständen im Gelände hat der Reihensechszylinder OM 926 LA keine Probleme. Das

mechanische 9-Ganggetriebe G 131-9 aus eigener Fertigung wird mit hydraulischer Kraftübertragung und pneumatisch unterstützt geschaltet – eine einfache Bedienung

wird garantiert. So ergänzt der mittelschwere Allrad-LKW passgenau die Axor-Baureihe – mit bewährten Zutaten aus Actros und Atego. Nur eine Frage bleiben die Mercedes-Strategen schuldig: Ob es künftig auch schwere Axor-Allradler geben wird?



Die leichte Alternative für schwere Lasten – auch tauglich für tiefes Geläuf

Der Reihensechszylinder. Auch wenn der Axor erst mal wenig Fahrerappeal verspricht, ändert sich die Einstellung schon bei den ersten Einsatz-Metern. Gewiss nicht unbeteiligt daran ist der Motor, der sich als quicklebendiger Partner präsentiert. Ein wenig halbstark mag er klingen, wenn sein Turbolader unter Volllast kräftig pfeift. Beschleunigt er aus dem Drehzahlkeller, klingt sein Bass besonders ausdrucksstark. Doch sein Leistungsangebot überzeugt – und das Beste: Er hängt spontan und allzeit bereit am Gaspedal. Maximal 2.100 Nm Drehmoment werden bei 1.100 Umdrehungen geboten, nur 50 weniger sind es bei 1.000. Kurbelt der ehrwürdige Reihensechszylinder OM 457 LA mit 1.400 Umdrehungen, kann der Fahrer schon 408 PS abfordern. Die haben mit den 32 Tonnen ein leichtes Spiel, sodass das Overdrive-Getriebe mit längeren Übersetzungen aufwarten kann.

Mit 1.420 Umdrehungen fährt der Axor im 16. Gang Tempo 85, passgenaue 1.440 Umdrehungen dreht der Sechszylinder im 11. Gang mit direktem Durchtrieb auf der Landstraße, die der Vierach-

ser für die geduldeten 70 km/h verlangt. Der Antriebsstrang hat Charme, auch wenn das 16-stufige Telligent-Getriebe kein reiner Quell der Freude ist. Ok – wer sich als Axor-Stammfahrer zum Telligent-Experten weiterbilden lässt, kann mit dem halbintelligenten Getriebe glücklich werden. Seine Vorteile liegen in minimalen und kraftfreien Schaltwegen, nachteilig sind lange Schaltzeiten, wenn die Fahrwiderstände zunehmen. Auch das Überspringen mehrerer Gänge mag nicht so einfach glücken – wir würden am Bau das konzerneigene 16-Gang-Getriebe mit Doppel-H-Schaltung vorziehen.

Im Fahrbetrieb. Solange der Untergrund nicht tief wird, zieht der Axor durch. Wenn nötig, helfen die Längs- und Quersperren des Doppelachsaggregats nach. Die bedient man mit dem praktischen Drehschalter – logisch geordnet und schön nacheinander. Doch am rustikalen Äußeren des Preiswert-Kippers sollte man sich nicht täuschen. Er trägt rechts

den Tank und links die Luftvorratsbehälter ziemlich tief. Auch die stabilen Radabdeckungen an den Hinterachsen kommen den Rädern schon ziemlich nahe – unser Axor 8x4 ist im Grunde seines Herzens ein Kind der Straße. Über die Beschaffenheit des Geländes lässt er seinen Fahrer nie im Unklaren – die Parabelfedern sind von der harten Sorte. So rollt er leer recht steifbeinig ab und stuckert beladen an den Vorderachsen.

Die straffe Kabinenlagerung kann es im Gegensatz zum deutlich komfortableren Actros jedenfalls nicht ausgleichen. Dafür verneigt sich der Vierachser auch in zügig gefahrenen Kurven nicht, er liegt wie ein Brett und umrundet auch engere Radien mit Bravour. Trotz zweier gelenkter Achsen bleibt der Kraftaufwand bescheiden, die Präzision und die Rückstellkräfte zeugen von einer guten Abstimmungsarbeit. Dass der Axor auf Autobahnen den Spurrillen willig nachläuft, darf als Schönheitsfehler gelten und den Reifen zugeordnet werden – dass



Bilder von links oben nach rechts unten: Vierachser mit Hinterkippaufbau – schnelle Umläufe mit einfachem Handling. Meiller-Hinterkipptechnik mit Stabilisator, die hinteren Kotflügel aus Alu-Riffelblech. Große Klappwand mit hydraulischer Fernbedienung – die Meiller-Halfpipe nimmt es auch mit größeren Brocken auf. Die Geländetalente sind limitiert – tief montierte Komponenten bekommen Bodenkontakt.

die Lenkung in Mittellage ein wenig indifferent reagiert, haben wir schon bei früheren Axor-Testfahrzeugen registriert.

Für die Bremsen gibt es nur gute Noten: Sie sprechen vorzüglich an und lassen sich sehr gut dosieren – ihre Verzögerung ist über jeden Tadel erhaben. Schließlich kommt eine elektronische Bremsanlage mit abschaltbarer ABS- und ASR-Funktion zum Einsatz. An den acht Radköpfen der Achsen sitzen Scheibenbremsen, die mit Schutzblechen gegen Fremdkörper geschützt werden – es geht eben doch mit Scheibenbremsen im Gelände. Als Dauerbremse dient eine Stauklappe im Auspuff plus Konstantdrossel. Sie hält die 32 Tonnen auch an steilen Bergabfahrten sicher im Zaum, auch wenn sie nur bis zu 250 kW Bremsleistung auf die Gelenkwelle bringt.

Die Controller des Fuhrparks werden eine rechte Freude haben, wenn die Kraftstoffrechnungen des Axor eintreffen. Hier ist der Axor ein Ass – mit durchschnittlich 33 Litern umrundet der beladene Vierachser die harte Nahverkehrsrunde. Wie im richtigen Leben erschweren zahlreiche Stopps und Anfahrvorgänge den Job, doch der Mercedes rollt trotz grober Reifen gut und setzt seine Leistung geschickt in Szene. Unter Last läuft er zu Hochform auf – als Beweis dafür erzielt er auf der Landstraße niedrige Verbrauchswerte und ist dabei schnell unterwegs. Allerdings addieren sich 2,7 Prozent Adblue dazu, die der Euro-4-Bluetec-Motor für die Stickoxid-Entsorgung braucht. Seine Nutzlastwerte bleiben unter den Bestwerten mancher Wettbewerber, und auch der Actros steht ihm hier nicht viel nach.

Bleibt als Kaufargument der Preis, so ist künftig mit einem größeren Abstand zum Actros zu rechnen.

Fazit. Als Vierachser, der keine langen Distanzen kennt, bringt der Axor alles mit, was Erfolg verspricht. Die knapp geschnittene Kabine ist leicht sauber zu halten und bietet dem Fahrer ausreichend Komfort. Er ist einfach zu bedienen und kommt auch Aushilfsfahrern entgegen. Mit günstigen Kosten ist er ein Unternehmerfahrzeug, doch der Spaß an der Arbeit kommt mit einem kräftigen Reihensechszylinder nicht zu kurz. Nur wenn mehr Traktion gefragt ist, muss er passen. Dann übernimmt Kollege Actros, der mit einem deutlich komfortableren Fahrerhaus aufwartet.

WOLFGANG TSCHAKERT