

TEST Vergleich Axor 1843/Actros 1844



Zum Vergleich waren der Actros 1844 mit 435 PS starkem V6-Diesel und der Axor mit 428 PS starkem 6-Zylinder-Reihenmotor angetreten.

Jeder auf seine Weise

Welches Motorenkonzept hat die Nase vorn? Um diese Frage zu beantworten, traten der Axor 1843 mit 6-Zylinder-Reihendiesel und der Actros 1844 mit V6-Motor zum Vergleichstest an.



Die günstige Einstiegssituation beim Axor ist besonders im Verteilereinsatz von Vorteil.

Welches Fahrzeug komfortabler ist, musste nicht erst beim Vergleichstest zwischen dem Axor 1843 LS 4x2 und dem Actros 1844 LS 4x2 festgestellt werden. Es ging in erster Linie um die Motorentechnik und die interessante Frage, ob der 6-Zylinder-Reihendiesel im Axor oder der V6-Diesel im Actros vorne liegt. Immerhin ist Daimler-Chrysler der einzige Hersteller in Europa, der in der 12-t-Klasse einen V-Motor einsetzt. Ist das der Hang zur Tradition oder bietet der V6-Diesel tatsächlich mehr?

Zunächst trat der Axor 1843 LS zum Test an. Im direkten Vergleich mit dem

neuen Actros-Design ein schmuckloses Arbeitspferd. Es sah älter aus, als es eigentlich ist. Immerhin kam der Axor auf Basis der Actros-Fahrgestelltechnik erst 2001 auf den Markt. Die Kabine stammt von der Atego-Baureihe, die 1998 vorgestellt wurde. Also noch recht frische Konzeptionen. Für sich betrachtet zeigte sich der Axor dann auch recht sympathisch und wirkte sogar sportlich.

Für den Axor ist Daimler-Chrysler gewissermaßen über den eigenen Schatten gesprungen. Erstmals kam mit dem Motor OM 457 LA ein 6-Zylinder-Reihendiesel in einem schweren europäischen Mer-

KFZ-Anzeiger 19/2003 - Stünings Medien GmbH, Krefeld - www.kfz-anzeiger.com

cedes-Benz-LKW zum Einsatz; und das auch noch in drei Leistungsstufen. Im Testfahrzeug Axor 1843 arbeitet die stärkste Version mit 428 PS bei 1.900/min und maximalem Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.100/min. Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie vor allem die Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder, das vollelektronische Telligent-Motormanagement und vier Ventile pro Zylinder bekunden eine top-aktuelle Euro-3-Moto-

Im Testfahrzeug Axor 1843 arbeitet die stärkste Version des OM 457 LA mit 428 PS und maximalem Drehmoment von 2.100 Nm.

rentchnik. Als Option und technischen Leckerbissen bietet Daimler-Chrysler mit der Turbobrake noch eine sanft einsetzende, erhebliche Leistungssteigerung von serienmäßiger Stauklappen-Motorbremse und Konstantdrossel.

Breite, günstig aufgeteilte Trittstufen und gut platzierte Haltegriffe führen bequem und sicher nach oben in die Axor-Kabine. Hier wartet ein für die Mittelklasse überaus ansprechend gestalteteter Arbeitsplatz auf den Fahrer. Ergonomie, Übersichtlichkeit, Rundblick aufs Verkehrsgeschehen und die Blickwinkel in den Rückspiegeln sind – wie im Actros – vorbildlich gelungen.

Ein weiterer Pluspunkt ist die Halbautomatik-Schaltung beziehungsweise Telligent-Schaltung für das 16-Gang-Schaltgetriebe G 211-16. Der Fahrer kann über einen Joystick seinen Wunschgang vorwählen, oder sich von der Telligent-Elektronik eine passende Getriebestufe vorschlagen lassen, zum Beispiel beim Anrollen an eine Ampel oder Kreuzung. Der Schaltvorgang läuft durch Betätigung des Kupplungspedals automatisch ab. Die Telligent-Schaltung entlastet den Fahrer zwar nicht so deutlich wie die Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogramm, erleichtert ihm die Arbeit jedoch merklich.

Im Stand machte der 12-l-Reihendieselmotor im Axor durch seinen vibrationsarmen Leerlauf vornehm auf sich aufmerksam.



(oben) Für die vorgesehenen Einsatzfelder bietet der Axor 1843 einen überdurchschnittlichen Komfort. *(unten)* Klar, dass der Actros dem Axor beim Thema Komfort überlegen war.

Mit der Power von 428 PS und dem durchzugsstarken maximalen Drehmoment im unteren Drehzahlbereich brachte der Axor den ausgelasteten 40-t-Sattelzug schnell und bequem auf Touren. Immerhin stehen beim Axor 1843 LS bei 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von rund 10,8 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t zur Verfügung.

So ging es auf dem Autobahnabschnitt A 3 von Köln bis zum Frankfurter Kreuz und zurück recht zügig die langgezogenen Steigungen bergauf. Vor allem auf dem Landstraßenabschnitt zeigte sich der 6-Zylinder-Reihendieselmotor überaus elastisch und hatte auch unterhalb der 1.000er-Drehzahlmarke ein spürbares Durchzugsvermögen zu bieten. Dazu ka-

men noch das einfache Handling – dank Telligent-Schaltung – und eine hohe Fahrharmonie auf Grund des perfekt abgestimmten Antriebsstrangs.

Fahrwerk, Komfort-Fahrerhauslagerung und Grammer-Schwingsitz dämpften Fahrbahnunebenheiten und lange Bodenwellen komfortabel bei hoher Fahrstabilität ab. Darüber hinaus überzeugte der Axor 1843 beim Test durch seine zielgenaue Lenkung. Sie fühlte sich sehr direkt an, ohne jedoch „nervös“ zu wirken. Die Lenkmittelstellung mit einwandfreiem Geradeauslauf war gut gedämpft sowie klar definiert und durch hohe Rückstellkräfte gestützt. Ein besonderer Pluspunkt für den Axor 1843.

Die Turbobrake für den Reihendieselmotor OM 457 LA kam beim Test sehr gut ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

(Axor 1843) Actros 1844

Gesamtlänge	5.817 mm
Kabinenbreite	(2.280 mm) 2.494 mm
Kabinendachhöhe	(3.520 mm) 3.565 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14.900 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	(6.900 kg) 7.130 kg
mit vollem Tank, ohne Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,60 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Tiefkühl-Kofferaufleger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: (Daimler-Chrysler OM 457 LA) Daimler-Chrysler OM 501 LA: Euro 3: flüssigkeitsgekühlter (6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor) V6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, PLD, pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement; Vierventiltechnik; Bohrung/Hub: (128/155 mm) 130/150 mm; Hubraum: 12,0 l; Leistung: (428 PS/315 KW bei 1.900/min) 435 PS/320 kW bei 1.800/min; maximales Drehmoment: (2.100 Nm bei 1.100/min) 2.100 Nm bei 1.080/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Kupplungsbetätigung (Telligent-Schaltautomatik II)

Getriebe: Daimler-Chrysler G 211-16 synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 17,03:1 bis 1:1); Sonderausstattung: (Telligent-Schaltung als Halbautomatik-Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie ohne Fahrprogramm) Telligent-Schaltautomatik II als Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogramm

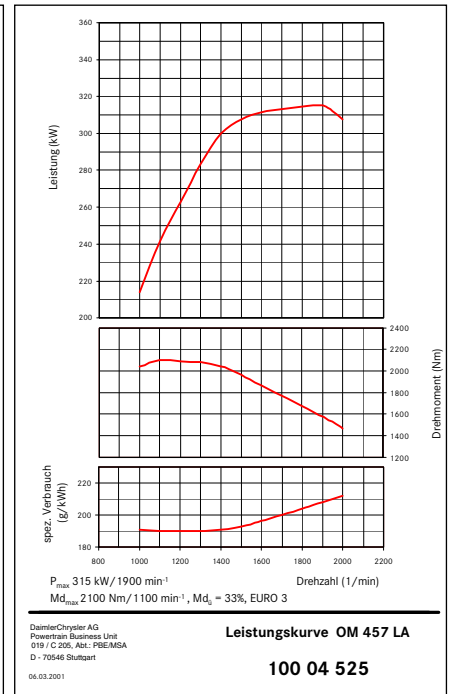
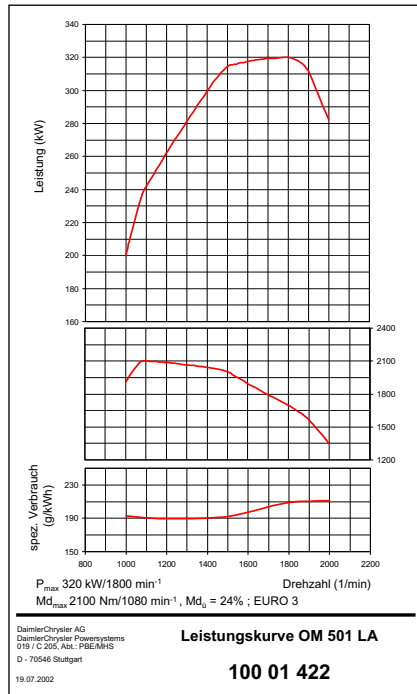
Antriebs-Hinterachse: HL 6/1 DCIS-13 einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre und Übersetzung 3,077:1; Gesamtauslegung: 1.250/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,5-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung; Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung; Stoßdämpfer und Stabilenker; Telligent-Stabilitätsregelung

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und druckluftbetätigten Rundum-Scheibenbremsen; ABS und ASR; (Turbobrake), Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: Zufahrzeug: 315/70 R 22.5 Michelin Energy 2: vorn XZA und hinten XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Continental HTL long Distance



Die Leistungskurven weisen die Motoren OM 457 LA und OM 501 LA als ebenbürtige Wettkämpfer aus.

an. Sie steigert sanft die Motorbremsleistung von Stauklappenmotorbremse und Konstantdrossel auf immerhin 650 PS ab 2.000/min. Da lohnt sich die zusätzliche Investition von 3.585 Euro in die Turbobrake. Damit lässt sich auch bergab mit hohen Sicherheitsreserven Tempo machen. Für den Notfall stand das Telligent-

Die Turbobrake für den OM 457 LA steigert die Motorbremsleistung sanft auf rund 650 PS.

Bremssystem mit Scheibenbremsen rundum sowie EBS mit ABS und ASR bereit.

Der Axor 1843 konnte beim Test mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,6 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,6 km/h ein wirtschaftliches Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) einfahren. Auf den Autobahnabschnitt bezogen kam er auf 31,6 l/100 km bei 79,9 km/h.

Nun gleich zu der Frage, wie der Axor 1843 im Vergleich zum Actros 1844 abgeschnitten hat: Es war ein durchaus ebenbürtiger Wettkampf. Der V6-Dieselmotor OM 501 LA im Actros leistet 435 PS bei 1.800/min und besitzt ein maximales

Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.080/min. Der V6-Dieselmotor OM 501 LA besitzt ebenfalls rund 12 l Hubraum, 4-Ventiltechnik, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie eine Hochdruck-Direkteinspritzung über PLD pro Zylinder und das vollelektronische, eigendiagnosefähige Telligent-Motormanagement.

Beim Verbrauchstest erreichte der Actros mit dem OM 501 LA ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 31,6 l/100 km und einer ➤



Das Außenstufach ist klein geraten, doch hier lassen sich griffbereit Notausrüstung und Tankhandschuhe unterbringen.

TEST Vergleich Axor 1843 - Actros 1844



Für sich betrachtet wirkt der Axor recht sympathisch und besitzt eine sportliche Note.

Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,7 km/h sowie einen Autobahnverbrauch von 30,5 l/100 km bei 80,3 km/h. So fuhr er überraschend mit einem Vorsprung von 1,1 l/100 km beziehungsweise 1,0 l/100 km durchs Ziel. Kein überwältigender Vorsprung. Er reicht jedoch aus, um den Actros als das sparsamere Fahrzeug auszumachen. Etwas deutlicher fiel da schon der Vergleich mit seinem Vorgänger Actros 1843 aus (Gesamtergebnis: 34,9 l/100 km bei 74,2 km/h; Autobahn: 33,3 l/100 km bei 78,0 km/h), der im Jahr 2001 mit neuer Euro-3-Motorisierung getestet wurde.

Die Überarbeitung des noch recht jungen Euro-3-Motors OM 501 LA brachte gegenüber der „Version 1“ (428 PS und

2.000 Nm) eine Leistungssteigerung von rund 1,6 Prozent und eine bedeutende Erhöhung des maximalen Drehmoments von fünf Prozent bei jeweils gleichem Drehzahlniveau. Die Steigerung ließ sich

Der Actros 1844 fuhr überraschend mit einem Vorsprung von 1,1l/100 km durchs Ziel.

auch beim Test erfahren: Der 435 PS starke OM 501 LA zeigte eine bemerkenswerte Geschwindigkeit sowie ein starkes Durchzugsvermögen. Selbst bei 900/min

ging es mit dem OM 501 LA klaglos weiter.

Der Actros glänzte mit seiner ausgezeichneten Fahrharmonie. Als Krönung kam noch die Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogramm für das 16-Gang-Schaltgetriebe G 211-16 aus dem Sonderausstattungsprogramm hinzu. Hier braucht der Fahrer nur noch den Anfahrang anzutippen. Alles Andere wie Kuppeln, Schalten und die Gangwahl übernimmt dann Kollege Computer. Die Spitzentechnologie der Telligent-Schaltautomatik bietet eine ganze Menge Vorteile wie Konditionssicherung des Fahrers, erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr und eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs.

Daimler-Chrysler hat beim neuen Actros nicht nur beim Motor für tiefgreifende Verbesserungen der inneren Werte gesorgt. In KFZ-Anzeiger 14/2003 wurde darüber beim Test mit dem Actros 1844 ausführlich berichtet. An der Kabine wurde praktisch jedes Blechteil für das neue Design mit einem weiter verminderten CW-Wert geändert. Und die ausgedrückte Fahrerhausrückwand ermöglicht eine breitere untere Liege.

Der Fahrerplatz wurde nochmals aufgewertet und mit einem Multifunktions-Lenkrad versehen. Dazu gibt es ein Modul-Innenraumkonzept mit unterschiedlichen Ausstattungsvarianten für Zweimann-Besatzungen und Single-Fahrer. Weitere Verbesserungen sind ein gesteigertes Stauraumvolumen und vergrößerte Außenstauflächen.

Klar, dass der Actros beim Komfort den Axor mit Abstand hinter sich ließ. Bemerkenswert waren auch die Laufruhe und Elastizität des V6-Diesels, der beim Test sogar den 6-Zylinder-Reihenmotor im Axor überbieten konnte. Warum Daimler-Chrysler beim Axor auf den 6-Zylinder-Reihendiesel OM 457 LA an Stelle des V6-Diesels kam, lässt sich einfach damit begründen, dass der V6-Motor nicht unter die Axor-Kabine passt.

Allerdings hatte der Reihendiesel OM 457 LA auch seine Vorteile wie vibrationsärmerer Leerlauf und die Turbobrake mit einer Bremsleistung von 650 PS. Beim OM 501 LA im Actros leisten Stauklappenmotorbremse und Konstantdrossel 448 PS bei 2.500/min. Auch beim

Kompakt: Axor 1843 LS 4x2 · Actros 1844 LS 4x2

Axor 1843 LS 4x2

- ✦ Das Design wirkt sympathisch und besitzt eine sportliche Note.
- ✦ Der 6-Zylinder-Reihenmotor OM 457 LA verfügt über Laufruhe und Elastizität.
- ✦ Die Turbobrake (Aufpreis) des OM 457 LA sorgt für eine Motorbremsleistung von 650 PS.
- ✦ Die zielgenaue Lenkung zeigt ein perfektes Lenkverhalten mit klar definierter Mittelstellung und treuem Geradeauslauf.

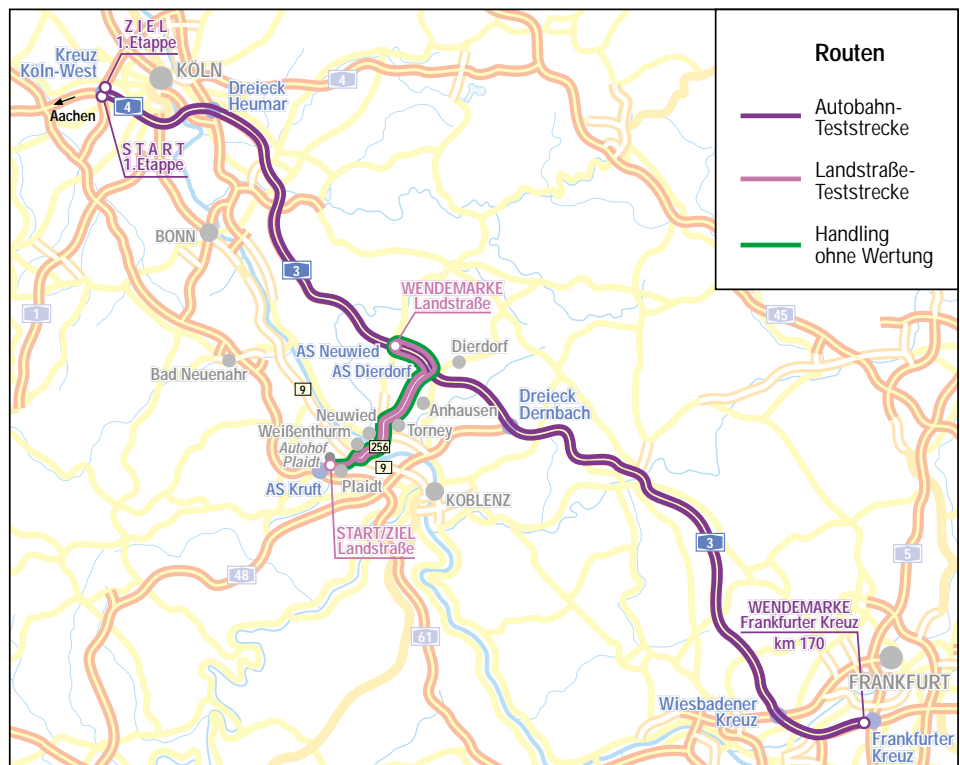
Actros 1844 LS 4x2

- ✦ Markant: das maskuline Erscheinungsbild mit sympathischer Ausstrahlung.
- ✦ Der 435 PS starke OM 501 LA zeigt sich als ein geschmeidiges Triebwerk und überzeugt beim Test mit Sparwerten.
- ✦ Die Telligent-Schaltautomatik (Aufpreis) liefert eine perfekte Schalt- und Kupplungsarbeit.
- ✦ Das Komfortbett (Aufpreis) sorgt im Fernverkehrseinsatz für eine ideale Entspannung.

Lenkverhalten schnitt nach meinem Fahrgefühl der Axor besser ab.

Insgesamt schwebt der Actros 1844 jedoch um einiges über seinem Test-Pendant – ganz im Sinne von Daimler-Chrysler. Es soll nämlich eine möglichst klare Abgrenzung zwischen dem Actros für den schweren Fernverkehr und dem Axor für das schwere Mittelklassesegment geben. Beim Vergleich zwischen dem Actros und Axor zeigte sich, dass Daimler-Chrysler für das jeweilige Einsatzspektrum ein Top-Equipment bieten kann. So ist im schweren Fernverkehrseinsatz der Actros 1844 mit der langen Kabine die erste Wahl, die nur noch vom Magaspace-Fahrerhaus mit ebenem Fußboden überboten werden kann.

Beim Axor 1843 für das schweren Mittelklassesegment besitzt das serienmäßige lange Fahrerhaus einen überdurchschnittlichen Komfort. Besonders wohnlich zeigte sich beim Testfahrzeug die Hochdachversion (Aufpreis) der Kabine. Sie kann im Regionalverkehr und auf Tagestouren im nationalen Fernverkehr einen zeitgerechten Komfort bieten. Der geringere Ausstattungsumfang und die



Auf der schwierigen Fernverkehrs-Teststrecke lieferten sich der Actros 1844 und der Axor 1843 einen spannenden Wettkampf.

schmalere Kabine bringen dem Axor auch Gewichtsvorteile: Das Testfahrzeug brachte mit vollem Tank und ohne Fahrer etwa 6.900 kg auf die Waage. Doch auch der Actros mit umfangreicher Ausstattung wie Komfortbett und Klimaanlage ist mit 7.130 kg auch recht leichtgewichtig. Hier sorgen zum Beispiel die neue 2-Balg-Luftfederung und die Antriebshinterachse HL 6 schon für eine Gewichteinsparung von 90 kg.

Die Actros-Basis des Axor schafft eine Menge Gemeinsamkeiten zwischen den beiden Testfahrzeugen. Ein Beispiel ist das Actros-Fahrgestell des Axor. So ist auch das Telligent-Bremssystem mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und integriertem Bremsenmanagement verfügbar. Hier kommen bei Bremspedalbetätigung automatisch die Dauerbremsen zum Einsatz.

Zu den Gemeinsamkeiten zählt auch das eigendiagnosefähige Telligent-Wartungssystem. Dank der belastungsabhängigen Berechnung sind Wartungsintervalle im Fernverkehr von bis zu 120.000 km möglich. Weitere Pluspunkte sind das Fahrerinformationssystem (FIS) und die einheitliche Armaturentafel mit Display

im direkten Fahrerblickfeld. So werden neben Tempo und Motordrehzahl nur noch die wichtigsten Funktionen angezeigt. Bei Störungen wird der Fahrer über das Display informiert.

Die gut ausgestattete Grundversion des Testfahrzeugs Axor 1843 LS 4x2 mit L-Hochdachfahrerhaus steht mit 109.460 Euro in der Brutto/Nettopreisliste. Die Testsattelzugmaschine Actros 1844 LS 4x2 mit der L-Fernverkehrskabine kommt dagegen in der Grundausstattung auf 123.325 Euro. Dafür ist der Actros 1844 LS schon in der Grundausstattung wesentlich reichhaltiger bestückt, so dass am Ende beide Fahrzeuge über ein etwa gleich günstiges Preis-Leistungsverhältnis verfügen.

Auch sonst gab es beim Vergleich zwischen dem Actros und Axor eigentlich keinen Verlierer, sondern beide Fahrzeuge zeigten für das jeweils vorgesehene Einsatzfeld ein Top-Konzept von Daimler-Chrysler. Der Kunde ist jedenfalls der Gewinner, wenn er für die Lösung seiner Transportaufgaben ein Fahrzeug für zufriedene Fahrer mit bestmöglicher Wirtschaftlichkeit ordern kann.

TESTERGEBNIS

Actros 1844 LS 4x2/Axor 1843 LS 4x2

Autobahn

gefahren km 377,0 km

Verbrauch Ø (31,6) 30,5 l/100 km

Geschwindigkeit Ø (79,9) 80,3 km/h

davon: einfache Strecke A 4

gefahren km 34,2 km

Verbrauch Ø (21,8) 21,2 l/100 km

Geschwindigkeit Ø (85,6) 83,8 km/h

Landstraße

gefahren km 70,4 km

Verbrauch Ø (38,4) 37,3 l/100 km

Geschwindigkeit Ø (62,6) 66,3 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge 3,1 km

Verbrauch Ø (131,0) 142,5 l/100 km

Geschwindigkeit Ø (39,0) 44,1 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km 447,4 km

Verbrauch Ø (32,6) 31,6 l/100 km

Geschwindigkeit Ø (76,6) 77,7 km/h

Wetter

sonnig; kaum windig; +23 bis +31° C

Ø = Durchschnitt

ADELBERT SCHWARZ