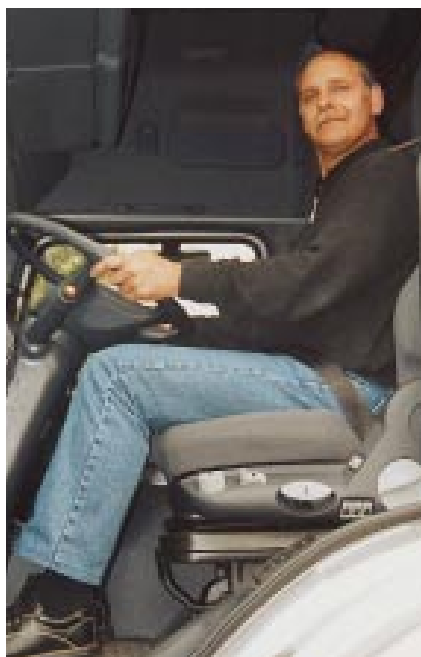


# TEST Mercedes-Benz Axor 1840

Die Sattelzugmaschine Axor 1840 LS 4x2 überzeugte weniger als Strahlemann, sondern vielmehr durch Komfort und Wirtschaftlichkeit.



## Mehr Sein als Schein



Der Axor bietet mit Hochdachkabine sowie rund 1,91 m Stehhöhe, gemütlicher Schlafliège und Telligent-Schaltung ein hohes Komfortniveau.

Mehr Sein als Schein: unter diesem Motto ging die Sattelzugmaschine Axor 1840 LS 4x2 auf Testfahrt und überzeugte mit ihren inneren Werten.

**D**ie Sattelzugmaschine Mercedes-Benz Axor 1840 LS 4x2 trat als schmuckloses Arbeitstier zum Test an, überzeugte jedoch durch effektive Technik. Der Axor besitzt zum Beispiel den attraktiven 6-Zylinder-Reihendiesel OM 407 LA. Das Aggregat wird in Europa ausschließlich in die Axor-Baureihe eingebaut, sonst sind alle schweren Mercedes-Benz-LKW mit V6- oder V8-Dieselmotoren ausgerüstet. Der OM 457 LA

steht in drei Leistungsstufen mit 353, 401 und 428 PS zur Verfügung.

Im Testfahrzeug sorgte die 400-PS-Version mit genau 401 PS bei 1.900/min und einem maximalen Drehmoment von 2.000 Nm bei 1.100/min für den Vorschub. Der OM 457 LA liefert mit aktueller Technik Abgaswerte gemäß Euro 3. Doch mit der Turbobrake, die mit sanftem Einsatz die Leistung von Stauklappen-Motorbremse und Konstantdros-



Die zweite Actros-Generation lässt den eigentlich noch frischen Axor ziemlich alt aussehen.

sel auf immerhin 650 PS ab 2.000/min fast verdoppelt, hält Daimler-Chrysler beim OM 457 LA noch einen technischen Leckerbissen bereit. Die Turbobrake, die sich beim Test als eine echte Retarder-Alternative zu erkennen gab, ist für etwa 3.585 Euro zu haben. Ein akzeptabler Preis für hohe Sicherheitsreserven auf Talfahrten und erheblich verringerten Bremsbelagverschleiß. Auch sonst ist das Sicherheits-Niveau dank des serienmäßigen Telligent-Bremssystems mit Schei-

### **Das Sicherheits-Niveau ist unter anderem dank serienmäßigem Telligent-Bremssystem außerordentlich hoch.**

benbremsen rundum sowie EBS, ABS und ASR außerordentlich hoch.

Das Konzept des Axor – die Fahrwerkstechnik und Bordelektronik vom Actros und die Kabine vom Atego – soll den Einsatz auf den schweren Nah- und nationalen Fernverkehr begrenzen. Außerdem brachte das Testfahrzeug so nur etwa 6.900 kg mit vollem Tank und ohne Fahrer für ein günstiges Nutzlastverhältnis auf die Waage.

Für das vorgesehene Einsatzfeld zeigten sich beim Axor eine überaus günstige

Einstiegs-Situation und ein ansprechend gestalteter Arbeitsplatz. Die serienmäßige Telligent-Schaltung für das 16-Gang-Schaltgetriebe G 211-16 ist ein weiterer Pluspunkt: Der Fahrer kann 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.

So kann es der Axor-Fahrer auch im anspruchsvollen Überland Einsatz und im Stadtverkehr ruhig und entspannt angehen lassen. Der 12-l-Reihendieselmotor OM 457 LA zeigte eine hohe Laufkultur sowie ein beachtliches Durchzugsvermögen in unteren Drehzahlbereichen. Und bei 40 t Zuggesamtgewicht ließ sich der Axor mit einem Leistungsverhältnis von rund 10 PS/t und einem maximalem Drehmoment-Niveau von stattlichen 50 Nm/t einfach und zügig auf Touren bringen.

Das Fahrzeug überzeugte weiterhin durch beachtlichen Fahrkomfort, zielgenaue Lenkung und einfaches Handling sowie durch hohe Fahrharmonie dank eines perfekt abgestimmten Antriebsstranges. Darüber hinaus konnte die Testsattelzugmaschine mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,1 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,5 km/h ein günstiges Gesamtergebnis

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.817 mm
Kabinenbreite	2.280 mm
Kabinendachhöhe	3.520 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 mit vollem Tank, ohne Fahrer	6.900 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,60 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Tiefkühl-Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

## Antriebsstrang

**Motor:** Daimler-Chrysler OM 457 LA : Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, PLD, pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement; Vierventiltechnik; Bohrung/Hub: 128/155 mm; Hubraum: 12,0 l; Leistung: 401 PS/295 kW bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.000 Nm bei 1.100/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung, selbstnachstellend

**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

**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 Rundumscheibenbremsen; ABS und ASR; Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse sowie Turbobrake als Sonderausstattung, Leistung: 650 PS ab 2.000/min

Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

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

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahren km	377,0 km
Verbrauch Ø	33,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	81,1 km/h
davon: einfache Strecke A 4	
gefahren km	34,2 km
Verbrauch Ø	23,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	85,8 km/h

### Landstraße

gefahren km	70,4 km
Verbrauch Ø	39,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	62,6 km/h

### Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	134,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	39,0 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahren km	447,4 km
Verbrauch Ø	34,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	77,5 km/h

### Wetter

bewölkt; Windstärke 2-3/ NW;  
+8 bis +12° C

Ø = Durchschnitt

(Einzelergebnisse siehe Kasten) einfahren, zumal am Test-Tag keine idealen Witterungsbedingungen herrschten.

Darüber hinaus lockt der Mercedes-Benz Axor mit einem attraktiven Preis-Leistungsverhältnis. Die gut ausgestattete Grundversion Axor 1840 LS 4x2 mit L-Kabine steht mit 106.130 Euro in der Brutto/Nettopreisliste. Das eigendiagnosefähige Telligent-Wartungssystem für be-

***Der Axor lockt mit einem attraktiven Preis-Leistungsverhältnis. Das Fahrerinfosystem gehört zum Standard.***

lastungsabhängige Ölwechselintervalle von bis zu 120.000 km, das Fahrerinformationssystem sowie das Telligent-Bremssystem mit integriertem Bremsmanagement gehören beim Axor bereits zum Standard und sorgen für eine erhöhte Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit.

## Ein starker Typ

Bei der Entwicklung des Axor gab es von Anfang an nur einen Maßstab: die Praxis. Das Ergebnis ist eine leistungsfähige, belastbare, teamfähige und wirtschaftliche Sattelzugmaschine.

Mercedes-Benz bietet seinen Kunden im Internet die Möglichkeit, über drei verschiedene Ansätze den individuellen Axor zu konfigurieren: über die Transportaufgabe, über die Fahrzeugtechnik oder über die Branchenlösung. Die Adresse: [www.mercedes-benz.de](http://www.mercedes-benz.de)

Doch seit der Markteinführung der zweiten Actros-Generation sieht der Axor wesentlich älter als sein ziemlich junges technisches Konzept aus. Der Axor wurde erst 2001 für das schwere Mittelklasse-Segment auf den Markt gebracht. Auf der IAA in Hannover soll nun in diesem Jahr die Weltpremiere der neuen Atego-Baureihe gefeiert werden. Und dann wird auch der neue Axor vorgestellt. **AS**