

TEST MB Axor 1835

Tapfer geschlagen:
Der 354 PS starke Axor 1835
LS 4x2 zeigte sich beim Test
mit 40 t Sattelzuglast
hart im Nehmen.



TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km	377,0 km
Verbrauch Ø	31,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	76,3 km/h
davon: einfache Strecke A 4	
gefahren km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,0 km/h

Landstraße

gefahren km	70,4 km
Verbrauch Ø	38,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	60,6 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	138,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	39,2 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km	447,4 km
Verbrauch Ø	32,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	73,3 km/h

Wetter

bewölkt; windig; 20 km starker Regen;
+7 bis +15°C

Ø = Durchschnitt

Zähes Lastenmuli

Ohne Glanz und Gloria, doch sportlich adrett und hart im Nehmen zeigte sich der 354 PS starke Mercedes Benz Axor 1835 beim Test. Nebenbei überraschte er durch sein einfaches Handling.

Klar, dass mit den 354 PS Motorleistung der Testsattelzugmaschine Mercedes-Benz Axor 1835 LS 4x2 im Fernverkehr kein Staat zu machen ist. Und die Kabine verhehlt auch in der langen Hochdach-Schlafkabinausführung ihre Abstammung aus der Mittelklassebaureihe Atego nicht. Doch der Actros-

Unterbau und das Atego-Haus münden in sportliches Design. Die hochgesetzte Kabine und die weit ausladenden Kotflügel verschaffen dem Axor diese agile Note.

Ein Outfit, das gut zu den Qualitäten des Testfahrzeugs passte, weil sich der Axor bei 40 t Sattelzuglast hart im Nehmen zeigte. Unter der Kabine schlug mit



Fahrerfreundlich: Der erstklassig gestaltete Arbeitsplatz in Wurzelholzdesign (Sonderausstattung) wirkt sogar elegant.

dem Motor OM 457 LA in der 354-PS-Version ein recht zähes Kämpferherz. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 12 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung bringt seine Nennleistung bei 1.900/min und sein maximales Drehmoment von

Der Fahrer kann nach dem Start den kultivierten Leerlauf eines 6-Zylinder-Reihendiesels registrieren. Ungewöhnlich für Daimler-Chrysler, als Verfechter einer 16-Gang-Philosophie in der schweren Klasse, war beim Testfahrzeug die Paarung des Motors OM 457 LA mit dem hauseigenen 9-Gang-Getriebe G 221-9. Für die Vorwärtsfahrt stehen neben einem Kriechgang 8 Getriebestufen in einer Spreizung von 10,187:1 bis 1,0:1 mit einfach H-Schaltung zur Verfügung.

Speziell beim Axor 1835 war das durchaus eine sinnvolle einsatzspezifizierte Verbindung. Die 354-PS-Version des Axor 1835 ist nicht der Idealfall für den schweren Fernverkehrseinsatz mit 40 t Gesamtgewicht, sondern eher für Belastungen bis 38 t - oder auch mit 40 t bei überwiegend ebener Topographie sowie im schweren Regional- und Verteilerverkehr.

Dank 9-Gang-Getriebe, das eine saubere Einfach-H-Gassenführung besaß, ging es mit wenig Schaltarbeit vom Stand weg flott auf Tour. Selbst auf der schwierigen Teststrecke kam der Axor zu etwa 98 Prozent mit den 8 Fahrgängen hervorragend klar. Zu den wenigen Ausnahmen zählten ein besonders steiler und langgezogener Anstieg auf dem Autobahnabschnitt, der A3 von Köln bis Frankfurt und zurück, sowie eine Serpentinestrecke auf dem Landstraßenabschnitt. Hier drehte der Motor je- ➤

1.850 Nm bei 1.100/min. Zu den Highlights des OM 457 LA im Axor zählen vor allem die Turbobrake und das vollelektronische diagnosefähige Telligent-Motormanagement sowie die Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System und die Vierventil-Technik (je zwei Aus- und Einlassventile) pro Zylinder.



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Kabinnenlänge	ca. 2.250 mm
Kabinnenbreite	ca. 2.300 mm
Kabindachhöhe über Fahrbahn	ca. 3.595 mm
Fahrzeugbreite	2.490 mm
Fahrzeuglänge	5.810 mm
Radstand	3.600 mm
Überhang vorn/hinten	1.440/770 mm
Wendekreisdurchmesser	ca. 14,90 m
Zulässige Achslast vorn/hinten	7,5 t/11,5 t
Zulässiges Gesamtgewicht	18,0 t
Leergewicht Testfahrzeug mit vollem 400-l-Tank	ca. 6.460 kg
Sattelzug-Gesamtlänge	16,50 m
Sattelzug-Gesamtbreite	2,60 m
Sattelzug-Gesamthöhe	4,0 m
Test-Gewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Tiefkühl-Kofferauflieger mit starrem 3-Achs-Aggregat.	

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 457 LA; Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; 4-Ventil-Technik (je 2 Ein- und 2 Auslassventil pro Zylinder); vollelektronische und diagnosefähige Hochdruck-Direkteinspritzung (Telligent-Motormanagement) über Pumpe-Leitung-Düse pro Zylinder; Bohrung/Hub: 128/155 mm; Hubraum:12,0 l; Leistung: 354 PS (260 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.850 Nm bei 1.100/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Daimler-Chrysler G 221-9; synchronisiertes Schaltgetriebe mit Kriechgang (Übersetzung: 16,15:1) und 8 Fahrgängen (Übersetzungsverhältnisse von 10,187:1 bis 1,0:1); Rückwärtsgang: 14,907:1; Einfach-H-Schaltung

Antriebs-Hinterachse: HL6; einfach übersetzte Starrachse; Übersetzung 3,077:1; Gesamtaulegung: 1.290/min bei 80 km/h in höchster Getriebe-stufe

Fahrwerk

Federung: starre Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Antriebs-Hinterachse: Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer, Stabilanker

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Telligent-Bremsystem (elektronisch geregeltes Bremsbremsensystem, EBS, mit integrierten ABS-, ASR- und Dauerbremsfunktionen sowie Bremsassistent); Radbremsen: druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; Dauerbremsenrichtung: Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse sowie Turbobrake; Hilfs- und Feststellbremse: über Feder-speicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: Zugfahrzeug: 315/80 R 22,5 Michelin Energy; XZA vorn/XDA hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5

TEST MB Axor 1835



Praktisch: Das Utensilien-Außenfach für Werkzeug- und Ausrüstungsgegenstände ist jedoch etwas klein geraten.



Einladend: Die günstige Einstiegssituation macht den Aufstieg zur Axor-Kabine weniger anstrengend.

gungen hätte der Axor vielleicht das beste Ergebnis in der 360-PS-Klasse einfahren können.

Die Fernverkehrsfahrzeuge sind heute meist mit über 400 PS motorisiert, und die Nachfrage nach mehr Leistung steigt weiter an. Da kann der Axor 1835 nicht mithalten. Doch mit einem Leistungsverhältnis von 8,9 PS/t sowie durchzugstarkem maximalen Drehmomentniveau von 46,3 Nm/t zeigte er sich als zäher Kämpfer, der sich mit einfachem Handling führen ließ. Dabei kam ein angenehmer leiser Sound vom Triebwerk in die Kabine rüber.

Einfach klasse ist beim Axor die sanfte, kaum hörbare Funktionsweise der neuartigen Turbobrake. In Verbindung mit der Dekompressionswirkung der Konstantdrossel baut sich schnell und doch sanft eine enorme Motorbremsleistung (maximal: 600 PS bei 2.400/min) auf. Sie ist etwa doppelt so hoch wie bei der serienmäßigen Kombination von Konstantdrossel und Stauklappe. Dem

weils im entsprechenden Gang nach oben aus, und in der nächst höheren Getriebestufe schaffte er den Anstieg nicht.

Trotzdem kam der Axor 1835 LS 4x2 auf günstige Verbrauchswerte und war dabei noch gut unterwegs. Das zeigt ein Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit 32,7 l/100 km bei 73,3 km/h.

Auf dem Autobahnabschnitt wurden ein Durchschnittsverbrauch von 31,6 l/100 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,3 km/h erreicht. Hinzu kamen noch ungünstige Witterungsbedingungen wie zeitweise starker Wind und eine etwa 20 km lange Fahrt auf regennasser Fahrbahn. Unter idealen Bedin-

Trucknology gibt's mit Frischegarantie.



www.man-nutzfahrzeuge.de

Der L2000 Evolution ist cool. Im leichten Verteilerverkehr zeigt der kleine MAN seine große Klasse.

Mit drei Fahrerhäusern, drei Motoren und vier Getrieben eröffnet er Ihnen 1a Wahlmöglichkeiten für jeden Einsatzzweck.

Bis hin zur Allradversion als 10-Tonner reicht das Spektrum.

*Einfach klasse ist beim Axor
die sanfte, kaum hörbare
Arbeitsweise der neuartigen
Turbobrake.*

Fahrer steht mit der im Turbolader integrierten Turbobrake bereits ab 2.000/min eine bemerkenswerte Bremsleistung zur Verfügung. Das kann einen hydro- oder elektrodynamischen Retarder, der mehr wiegt und mehr kostet, ersetzen. Allerdings muss der Fahrer durch Schalten und in vorrausschauender Fahrweise für effektive Drehzahlen beim Motorbremsbetrieb sorgen.

Weiterhin stehen EBS (Telligent-Bremssystem) mit PKW-artigem Bremspedalgefühl und Rundumscheibenbremsen in Reserve. Darüber hinaus sorgt ein vollelektronisches Motormanagement mit integrierter Tempomat- und

Bremsamatfunktion für den wirtschaftlichen und komfortablen Fahrzeugeinsatz.

Die Steuerung und Überwachung wichtiger Aggregate sowie die Kommunikation zwischen den einzelnen Steuersystemen erfolgt über CAN-BUS-Technik. Das ermöglicht auch den serienmäßigen Einsatz des Telligent-Wartungssystems für die Errechnung belastungsabhängiger Intervalle von bis zu maximal 120.000 km im Fernverkehr. Die nächste Fälligkeit wird über das Fahrer-Informations-Display mitgeteilt.

Vorteilhaft war auch das perfekte Lenkverhalten des Axor 1835. Der Fahrer musste selbst beim Rangieren nur wenig Kraft am griffigen Lenkrad aufwenden. Die Lenkung regierte ziemlich direkt und zeigte sich in der Mittelstellung gut gedämpft und von ausreichenden Rückstellkräften gestützt. Dazu kam noch eine komfortable Fahrwerkabstimmung mit hoher Stabilität und geringer Neigungstendenz bei Kurvenfahrten. Der Fahrerplatz des Axor entspricht dem in



Klettermax: Auch beim Scheibenputzen ist für einen sicheren Halt gesorgt.

der viel gelobten Atego-Kabine und ist ebenso erstklassig in Ergonomie, Übersichtlichkeit, Bedienkomfort und Design gelungen. Die gute Rundumsicht aus der Kabine erhöht die Sicherheit bei Rangierarbeiten sowie im dichten Verkehr, ➤



lasse.
den Einsatzzweck.

TEST Axor 1835



Zäh: Der 6-Zylinder-Reihen-Motor mit 12 l Hubraum und 354 PS Leistung zeigte sich beim Test als Kämpferherz mit Stehvermögen.

Bequem: Daimler-Chrysler ist auch ohne Luftfederung eine komfortable Kabinenfederung gelungen (rechts)

und die günstige Einstiegssituation macht Einsätze mit häufigem Ein- und Aussteigen weniger anstrengend.

Die lange Axor-Hochdach-Schlafkabine bietet mit einer Stehhöhe von etwa 1,91 m und einer Schlafhöhe für das vorgesehene Einsatzspektrum, nationaler Fernverkehr, einen zeitgemäßen Komfort. Hier sind dann auch die Stauräume, zum Beispiel unter der Liege sowie die Ablageanzahl und Einschubfächer über der Windschutzscheibe, an der Fahrerhausrückwand, auf dem Motortunnel und an anderen gut platzierten Stellen ausreichend dimensioniert.

Der Motor OM 457 LA steht für den Axor auch in Leistungsversionen mit 401 und 428 PS bei jeweils 1.900/min und entsprechenden maximalen Drehmomentwerten von 2.000 Nm und 2.100 Nm bei jeweils 1.100/min zur Verfügung. Das 9-Gang-Getriebe G 221-9 ist in der Standardspezifikation vorgesehen, auf Wunsch ist das 16-Gang-Getriebe G 211-16 mit Doppel-H-Schaltung und als Zu-



satz-Sonderausstattung mit Telligent-Schaltung zu haben. Damit deckt der OM 457 LA etwa die Leistungsklassen ab, die beim Actros vom V6-Diesel OM 501 LA mit ebenfalls 12 l Hubraum bedient werden.

Bei diesen Leistungsmerkmalen des Axor sind Überschneidungen mit dem Actros vorprogrammiert. Eine knapp gehaltene Spezifikation für den schweren Verteiler- und Mittelstrecken-Fernverkehr soll das auf einem kleinen Abschnitt begrenzen. In Deutschland gibt es den Axor nur als Sattelzugmaschine 4x2 mit Radständen von 3,60 m und 3,90 m, und es steht ausschließlich die 2,25 m lange Atego-Schlafkabine in Normal- und Hochdachausführung mit Innenhöhen von 1,51 m und 1,91 m zur Verfügung.

Auch beim Preis/Leistungsverhältnis bewegt sich der Axor als Bindeglied zwischen der Atego- und Actros-Baureihe:

Der Axor hat beim Test gezeigt, dass er sich nicht weit vom Actros entfernt platziert hat – auch wenn es nur die 354-PS-Version war.

Die Sattelzugmaschine Axor 1835 LS 4x2 steht mit 100.330 Euro in der Brutto-Preisliste und der Actros 1831 LS 4x2 in vergleichbarer Standardausstattung mit 313 PS starkem V6-Diesel OM 501 LA wird laut Brutto-Preisliste für 107.680 Euro verkauft. Allerdings kam beim erfreulich komplett ausgestatteten Testfahrzeug Axor 1835 noch ein Sonderausstattungsanteil von insgesamt 25.730 Euro hinzu, darin waren beispielsweise enthalten: Leichtbaupaket für 3.455 Euro, Alu-Felgen für 2.900 Euro, Seitenverkleidungen und Dachspoiler für 2.580 Euro, Klimaanlage für 1.690 Euro, Webasto-Warmluft-Zusatzheizung für 1.550 Euro und Fleetboard-Fahrzeugsrechner für 3.063 Euro sowie andere Dinge aus einer kurz gehaltenen Liste möglicher Zusatzausstattungen. So kam die Testsattelzugmaschine Axor 1835 LS 4x2 auf einen Brutto-Gesamtpreis von rund 126.068 Euro.

Der Axor hat beim Test gezeigt, dass er sich nicht weit vom Actros entfernt platziert hat. Gefallen hat vor allem das 6-Zylinder-Reihentriebwerk – auch wenn es nur die 354-PS-Version war. Allerdings soll ja auf der diesjährigen IAA in Hannover die zweite Generation der schweren Baureihe Actros ihr Debüt feiern. Das dürfte den Abstand zwischen den beiden wieder um einiges vergrößern.

ADELBERT SCHWARZ