



Der Axor 1843 Bluetec 5 Powershift überzeugte beim Test mit wirtschaftlicher Transportleistung und einfachem Handling.

Axor 1843 Bluetec 5 Powershift

Schlauer Sparmeister

Der Mercedes-Benz Axor 1843 Euro 5 Powershift 4x2 zeigte sich beim Test als intelligentes Arbeitstier mit Sparverbrauch.



Der Fahrerplatz ist in allen Punkten vorbildlich gelungen.



Der Axor Powershift konnte schon Mitte dieses Jahres bei der Erstvorstellung in der Türkei (siehe KFZ-Anzeiger 14/07) beeindruckend. Jetzt überzeugte der Axor 1843 Bluetec 5 Powershift auch auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger mit intelligentem, schnellem und zugleich sanftem Schalt-rhythmus und setzte mit Sparwerten auf dem Autobahnabschnitt noch das berühmte Sahnehäubchen oben auf. Mit einem errechneten Durchschnitts-Dieselvebrauch von 30,8 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,5 km/h hat der Axor 1843 einen beachtlichen Sparwert auf der noch jungen, erst zur Test-Saison 2007 eröffneten Teststrecke vorgelegt. Die neue Strecke ist ein aussagekräftiges Segment der alten, wo ein Autobahnverbrauch im Bereich von 30 l/100 km in der Klasse von 400 bis 460 PS schon als sehr sparsam eingestuft wurde. Der jetzt wesentlich gekürzte Au-

Ein Liter eingesparter Kraftstoff bedeutet etwa 2,63 kg weniger CO₂ in unserer Atmosphäre.

tobahnabschnitt besitzt einen noch etwas gesteigerten Schwierigkeitsgrad. Außerdem wehte der Wind am Testtag ziemlich frisch mit Stärken von 3 bis 4 aus West bis Nord.

Nun, wie bei allen Euro-5-Fahrzeugen mit SCR-Technologie ist noch der Zuschlag des durchschnittlichen Ad-Blue-Verbrauchs fällig. Das sind in diesem Fall

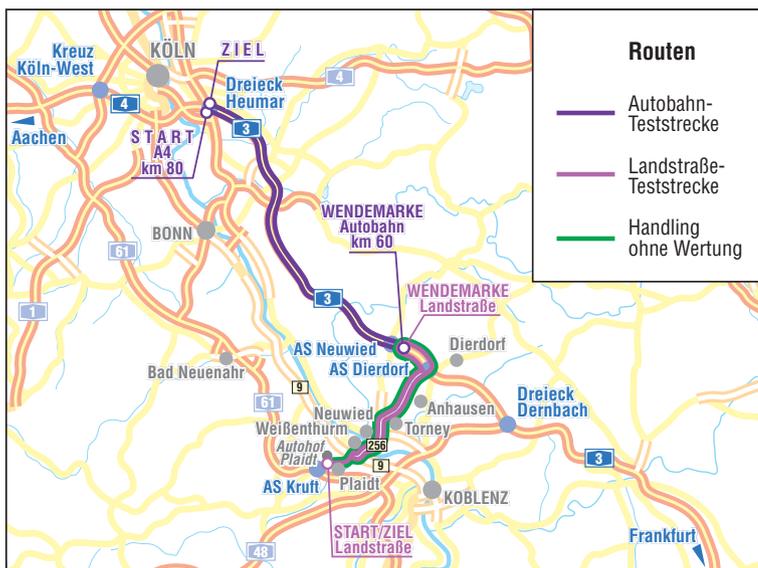
etwa 4,0 Prozent, woraus sich ein Verbrauchswert von rund 32,0 l/100 km ergibt (Einzelergebnisse siehe Kasten). Allerdings ist der Ad-Blue-Zuschlag praktisch CO₂-neutral. In der heutigen CO₂-Diskussion, die sogar den Feinstaub in die Ecke gestellt hat, ist nichts so hilfreich wie niedrige Verbrauchswerte. Sie sind auch die einzige Möglichkeit mit realistischem Aufwand in ökonomischer Weise die Emission des klimagefährdenden Gases zu reduzieren. Ein Liter eingesparter Kraftstoff bedeutet etwa 2,63 kg weniger CO₂ in unserer Atmosphäre.

Auch von den Kosten her ist der Ad-Blue-Zuschlag weniger schmerzlich. Ad-Blue gibt es schon für 36 Euro-Cent/l im praktischen 1.000-l-Gitterboxtank. In Kleingebinden und an der Tankstelle ist das Reduktionsmittel ab 53 Euro-Cent/l zu bekommen. Der Dieselpreis liegt dagegen zur Zeit deutlich über 1,20 Euro (Tendenz: weiter steigendes Preisniveau). Da ist jetzt das Testfahrzeug mit seinen

Diesel-Autobahnsparswerten sowohl beim Thema CO₂ als auch bei der Dieselpreisentwicklung klar im Vorteil.

Weiterhin kann sich die Transportleistung des 1843 mit 78,5 km/h auf dem hügeligen Autobahnabschnitt, der mit einigen langgezogenen Steigungen in der Größenordnung von 5 Prozent bestückt ist, sehen lassen. Der 1843 stellt 428 PS bei 1.900/min und ein maximales Drehmoment von 52,5 Nm bei 1.100/min zur Verfügung. Damit ist der 40-t-Test-Sattelzug immerhin mit einem Leistungsverhältnis von 10,7 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t unterwegs.

Außerdem konnte der 6-Zylinder-Reihendieselmotor OM 457 LS im 1843 durch seine hohe Elastizität und Laufruhe punkten. Noch unterhalb der 1.000er Drehzahlmarke steht eine spürbare Durchzugskraft an. Bei einer Auslegung von etwa 1.250/min bei Autobahntempo 80 km/h in der höchsten Getriebestufe hat



Für einen bequemen Aufstieg in die obere Kojette fehlt eine Trittleiter.
(Bild links).
Die Axor-Kabine bietet für das vorgesehene Einsatzfeld einen überaus zeitgemäßen Komfort.

TECHNISCHE DATEN

Axor 1843 Bluetec 5 Powershift:

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kühl-Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen

Maße und Gewichte

Länge: 5,81 m; Breite (L-Hochdach-Kabine): 2,28 m; Höhe (Kablenndach): 3,51 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,90 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem 450-l-Tank +95 l Ad-Blue): ca. 7,3 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t;

Antriebsstrang

Motor: OM 457 LA Bluetec 5: 6-Zylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue gemäß Euro 5, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); vollelektronisches, eingendiagnosefähiges Motormanagement; Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse pro Zylinder; Bohrung/Hub: 128/155 mm; Hubraum: 12,0 l, Leistung: 428 PS (315 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.100/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung, selbstnachstellend;

Getriebe: Mercedes Powershift G 211-12 (Sonderausstattung): 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Getriebe: unsynchronisiertes Allklauenschaltgetriebe mit synchronisierter Split- und Range-Gruppe; Fahrprogrammregelung mit wahlweise manueller Bedienung über Armlehnenwippschalter, 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnis von 14,93:1 bis 1:1

Antriebsachse: Daimler-Chrysler HL6: einfach übersetzte Hypoid-Achse ($i=3,077:1$); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.251/min

Fahrwerk

Achsen: vorn: starre 7,5-t-Vorderachse VL4 mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: antriebsene Starrachse mit 2-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilenker

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion, Rollsperrung sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Motorbremsleistung von 336 PS (247 kW) bei 2.400/min; Voith-Retarder R 115 V (Sonderausstattung); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/80 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten; Sattelanhänger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA



Ein Birnenwechsel ist dank ausklappbarer Scheinwerfer- und Blinkereinheiten schnell erledigt.

Daimler diese Motorcharakteristik in eine harmonische Antriebsstrangabstimmung mit ausgezeichneter Fahrbarkeit sowie hervorragend sparsamer Langstreckenabstimmung eingebunden.

Intelligente Sparversion. Eigentlich wurde das 12-stufige Mercedes Powershift im Axor schon bei der Erstvorstellung in der Türkei genug gelobt. Doch die Testfahrt mit dem 1843 ermöglicht an markanten Prüfpunkten einige Vergleiche mit den Automatikschaltgetrieben in anderen Fahrzeugen. Hier bietet sich zum Beispiel die Vollversion des Powershifts im Actros 1860 an, die schon auf der Teststrecke gefahren wurde (siehe KFZ-Anzeiger 20/07). Übrigens mit ebenfalls sparsamen Verbrauchswerten.

Für die Axoren steht ausschließlich die „Sparversion“ des Powershift, wie im Testfahrzeug vorhanden, zur Wahl. So kann der Fahrer keine vorprogrammierten Fahrstrategien wie „Power“, „Eco“ und „Eco-Roll“ sowie „Freischaufelmodus“ über Tastschalter aktivieren. Dies wurde beim Axor-Test auch nicht wirklich vermisst.

Dank des serienmäßigen Rangiermodus kann sich der Fahrer, zum Beispiel auf winterlichen Straßen, in den meisten Fällen mit der grundsätzlichen Möglichkeit des schnellen Wechsels in den Vorwärts- und Rückwärtsgang ohne Neutralanwahl weiterhelfen. Außerdem do-

siert die Elektronik dann auch den Ein- und Ausrückweg der Kupplung feinfühlig fast über den gesamten Fahrpedalweg und begrenzt dabei die Motordrehzahl auf 1.000/min als Präzisionshilfe beim Rangieren.

Die fehlende Eco-Rollfunktion, wo bei leicht talwärts geneigter Topographie der Mikroprozessor die Getriebeneutralstellung wählt und das Fahrzeug ohne Motorschleppverluste länger rollen lässt, gleicht Kollege Computer im Axor auf der Landstraße oft mit einem Schalten in den 12. Gang aus. Ob die Eco-Rollfunktion wirklich so viel an Kraftstoffeinsparung bringt, ist im Alltagsgeschäft noch nicht bewiesen: Der Motor muss dann im Schubbetrieb seinen Leerlauf aufrecht erhalten, um alle Servofunktionen bedienen zu können.

Das Powershift reagiert erstaunlich schnell und intelligent auf veränderte Lastenkennfelder. Selbst Bergkuppen werden gut erkannt, und das Powershift schaltet rechtzeitig hoch, um den Beschleunigungsschwung zu nutzen. Das kann nur ein Fahrer mit guten Streckenkenntnissen besser. Doch insgesamt ist das Powershift mit seiner feinfühligem Sensorik und intelligenten Gangwahl sparsamer unterwegs. Weiterhin sorgt beim Axor ein komplexes Bremsenmanagement mit Einbindung der Motor-, Brems-, Getriebe- und Retardersteuerung



Die separaten Außenstauächer für Ausrüstungs-Utensilien sind sehr beliebt.





Sitzschnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad sorgen für ein einfaches Aus- und Einsteigen.

für höchste Sicherheit sowie geringsten Verschleiß beim Verzögern.

Einfaches Handling. Im Axor Powershift fühlt sich der Fahrer dank einfachstem Handling schon nach kurzer Zeit wie zuhause. Der ansprechende Fahrerplatz ist sowohl von der Ergonomie als auch von der Übersicht her vorbildlich gelungen. Gefallen hat die komfortable Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität. Außerdem hat sich die perfekte, zielgenaue Lenkung mit klar definierter und direkt

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km 115,6 km
Verbrauch Ø 30,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 78,5 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 36,9 l/100 km bei 77,6 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 25,2 l/100 km bei 79,3 km/h

Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
gefahren km 65,4 km
Verbrauch Ø 39,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 62,2 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung ... 2,0 km
Verbrauch Ø 133,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 49,7 km/h

Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
gefahren km 181,0 km
Verbrauch Ø 34,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 71,7 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø 4,0% je l/100 km

Wetter

bewölkt/heiter; teilw. Regen; Wind: 3 bis 4 aus W-N; Temperatur +10 bis +19° C

Ø = Durchschnitt

ansprechender Mittelstellung sowie hohen Rückstellkräften ein besonderes Lob verdient. Der Fahrer verfügt weiterhin über ausgezeichnete Sichtverhältnisse und kann in Verbindung mit dem Powershift seinen Fahrauftrag praktisch in allen Lebenslagen gelassen und bei voller Konzentration auf das Verkehrsgeschehen erfüllen.

Vor allem die lange Hochdach-Axor-Schlafkabine des Testfahrzeugs bietet einen überaus zeitgemäßen Komfort. Das Interieur wirkt in Farb- und Materialwahl hochwertig und sorgt für ein angenehmes Ambiente. Hinzu kommen für den gedachten Einsatzzweck (1-Tages- bis 2-Tagestouren im Regionalverkehr und nationalen Fernverkehr) ein ausreichendes Stauraumangebot und geschickt platzierte Staufächer sowie Ablagen im direkten

Mit Powershift und Sicherheits-Assistenzsystemen hat Daimler den Axor deutlich aufgewertet.

Fahrerbereich. Darüber hinaus gibt es zwei gemütliche Betten für erholsame Schlafpausen- und Ruhezeiten. Allerdings fehlt eine Leiter für einen bequemen Aufstieg in die obere Koje.

Das Mercedes Powershift ist auch der Auftakt einer respektablen Aufwertung der Axor-Baureihe. Das Testfahrzeug präsentiert mit der Telligent-Stabilitätsregelung (ESP) und dem Telligent-Spurassistent sowie dem Abstandsregel-Tempomat wichtige Sonderausstattungen, die bislang nur für den Actros reserviert waren. Außerdem soll es bald für den Motor OM 457 LA eine in das Telligent-Bremssystem (EBS) integrierte Turbobrake geben, mit einer Motorbremsleistung von 612 PS bei über 2.000/min. In 2008 stehen dann auch kostengünstige Paketpreise für die Order von Sicherheits-Assistenzsystemen zur Verfügung.

Der Axor 1843 Powershift steht als Basisfahrzeug mit 101.600 Euro in der handelbaren Netto-Preisliste, wobei noch ein Aufpreis von 2.533 Euro für Bluetec 5 (Abgaswerte gemäß Euro 5) und 2.010 Euro für das Powershift sowie 2.479 Euro für das Hochdach-L-Fahrerhaus hinzuzurechnen sind. Der Preis des Testfahr-

LICHT UND SCHATTEN

Fahrerhaus. Positiv: vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; für Einsatzzweck „nationaler Fernverkehr“: zeitgerechter Komfort, ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen sowie vom Innenraum abgeschirmte Utensilien-Außenstaufächer; Überstieg zur Beifahrertür möglich

Negativ: unbequemer Aufstieg zum oberen Bett ohne Aufstiegsleiter

Antriebsstrang. Hohe Motorelastizität; perfekt abgestimmter Antriebsstrang; sparsame Verbrauchswerte

Fahrwerk. Zielgenaue, leichtgängige Lenkung, klar definierte Lenkmittelstellung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit. 12-Gang-Powershift-Automatikschaltgetriebe, in 2008 günstige Paketpreise für sicherheitsrelevante Hightech-Assistenzsysteme wie ESP, abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat und Spurassistent, weitere Sonderausstattungen wie Standklimaanlage und Xenonlicht

Routine-Check/Wartung. Positiv: Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel wie Motorölstand; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; lange, vom Bordrechner nach Belastungsprofil und eingesetzten Betriebsmitteln errechnete Wartungsintervalle

Negativ: Befestigungsschrauben der Scheinwerfereinheit können beim Birnenwechsel in Verlust geraten.

Service. Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz.

zeugs in Vollausstattung summiert sich auf 153.900 Euro. Im Preis sind zum Beispiel 6.692 Euro für den Voith-Retarder, 1.890 Euro fürs ESP, 1.938 Euro für den Spurassistent, 4.485 Euro für den abstandsgeregelten Tempomat/Bremsomat und 1.419 Euro fürs Xenon-Licht sowie 3.885 Euro für die Sonderlackierung, 2.756 für Alufelgen, 1.122 Euro für Seitenverkleidungen und 2.158 Euro für Dach- und Entkanten-Spoiler enthalten.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com