

# In Ruhe gereift

Mercedes-Benz schickt jetzt den Axor 2 als ausgewachsenen LKW für das schwere Mittelklasse-Segment ins Rennen.

**D**er Axor 2 ist erwachsen geworden. Er wird jetzt von Mercedes-Benz deutlich aufgewertet ins Rennen geschickt. Der Axor 2 deckt mit Sattelzugmaschinen 4x2 und als LKW-Fahrgestelle 4x2, 6x2 und 6x4 das schwere Mittelklasse-Segment von 18 bis 25 t beziehungsweise 26 t (6x4) ab. Das Design hebt voll auf den Actros ab. Im direkten

Vergleich wirken der Axor 2 und der Actros 2 schon fast wie eineiige Zwillinge. Da muss man schon genau hinschauen, um beide voneinander unterscheiden zu können.

Ein mutiger Schritt von Mercedes-Benz. Vor drei Jahren wurde der Axor noch sehr vorsichtig ausschließlich als Sattelzugmaschine 4x2 auf dem Markt

platziert. Wahrscheinlich um dem Actros nicht das Wasser abzugraben. Inzwischen hat Mercedes-Benz das Flaggschiff Actros neu positioniert.

So steht eine ziemlich komplette Axor-Baureihe für schwere Verteiler-Einsätze und mittlere Fernverkehrsstrecken zur Verfügung, mit vier unterschiedlichen Kabinen vom kurzen Standard-Haus bis zur Hochdach-Fernverkehrskabine. Ebenso wie beim Atego 2 stehen für eine individuelle Einsatzspezifizierung drei unterschiedliche Armaturenbretter (Verteiler-, Fernverkehrs- und Komfort-Cockpit) zur Wahl. Ebenfalls sorgen ein neues, großdimensioniertes Spiegelsystem für eine Minimierung des gefährlichen toten Winkels sowie H7-Fahr- und H1-Fernlicht für eine gute Nachtsicht. Außerdem stehen auch beim Axor 2 Arbeitsscheinwerfer im Hinterachsbereich als Rangierhilfe zur Verfügung.

Mehr Auswahl auch beim Antrieb: So stehen neben dem 12-l-Reihendiesel OM 457 LA in den Leistungsversionen von 354 bis 428 PS noch zwei kompakte 6-Zylinder-Reihendiesels mit 6,4 und 7,2 l Hubraum mit Leistungen von 231 bis 326 PS zur Verfügung. Der Antriebsstrang zeigte sich durchzugsstark und sehr gut auf die jeweilige Motorcharakteristik für eine hohe Fahrharmonie abgestimmt.

Hinzu kommt noch eine ausgezeichnete Fahrwerksabstimmung. Beeindruckend war vor allem die Fahrt im vollluftgefederten Axor mit aktiver Wankregelung. Ein dickes Lob auch für den erstklassigen, bedienerfreundlichen Fahrerplatz mit ausgezeichneter Übersicht.

Interessant war die Fahrt im Axor 2 mit den 9-Gang-Getrieben. Hier zeigte sich, dass auch acht Fahrgänge – vor allem im Verteilerverkehr – ausreichen können. Klar, dass auch das 16-Gang-Getriebe G211-16 für den Axor 2 zur Verfügung steht. Für den Axor 2 mit dem Motor OM 457 LA ist auf Wunsch die sehr zu empfehlende halbautomatische Telligent-Schaltung zu haben.

Für den Axor 2 mit den Motoren OM 906 und 926 sowie für alle 9-Gang-Getriebe steht ausschließlich eine mechanische beziehungsweise hydraulische Schaltung mit Doppel-H-Schema zur Verfügung. Neu ist hier die hydraulische



Mit seinem Outfit als „Actros-Zwilling“ wurde der Axor 2 deutlich aufgewertet.



**(oben)** Auch beim Cockpit braucht der Axor 2 keinen Vergleich mit dem Actros zu scheuen.  
**(unten)** Die Hochdach-Schlafkabine bietet auch über der Windschutzscheibe viel Stauraum.

Leichtschaltung mit pneumatischer Schaltkraftunterstützung. Allerdings zeigten sich für mich alle mechanisch schaltbaren Getriebe im Axor 2 wegen des Kraftaufwands nicht von ihrer besten Seite.

Vielleicht auch deshalb, weil noch brandneue Fahrzeuge gefahren wurden. Hier ist wohl noch etwas Feinarbeit nötig. Weiterhin fiel bei einer Fahrt mit dem Axor 2 als Sattelkipper-Zugmaschine mit langer Fernverkehrskabine neben der mechanischen Schaltung auch die Sitzverstellung negativ auf. Der Fahrersitz ließ sich trotz genügendem Freiraum bis zur Liege wegen zu kurzer Schienen nicht weit genug zurückschieben. So war die Einstellung einer bestmöglichen Sitzposition mit entsprechender Positionierung zum Schalthebel nicht möglich.

So weit sich das bei den Probefahrten

auf fremder Strecke mit den auf das jeweilige Zug- beziehungsweise Solo-Gesamtgewicht ausgelasteten Fahrzeugen beurteilen ließ, ist Mercedes-Benz mit dem Axor 2 insgesamt ein guter Wurf geglückt. Das hochwertige Interieur ist mit dem Actros vergleichbar und sorgt für eine gute Stimmung beim Fahrer.

Wie beim Actros 2 überwacht auch beim Axor 2 das Telligent-Wartungssystem alle wichtigen Betriebszustände und errechnet zum Beispiel belastungsabhängige Ölwechselintervalle, die im Fernverkehr bis zu 120.000 km betragen können. Auch die Sicherheitstechnik mit Telligent-Bremssystem ist mit dem Actros vergleichbar. Als Sonderausstattung stehen noch verschleißfreie Dauerbremsen wie die geregelte Motorbremse „Turbobrake“ und der Hochtrieb-Retarder R 115 HV von Voith zur Verfügung.

## Kabinen

Der neue Mercedes-Benz Axor 2 deckt jetzt das schwere Mittelklasse-Segment von 18 bis 25 t beziehungsweise bis 26 t Gesamtgewicht ab. Es gibt vier Kabinen mit einer Außenbreite von jeweils 2,28 m beziehungsweise 2,49 m über Kotflügelaußenkante, und zwar drei Kabinen mit einer Innenhöhe von jeweils 1,51 m wie das 1,65 m lange Standard-Fahrerhaus, die 1,83 m lange Version mit 18 cm verlängerter Rückwand sowie das 2,25 m lange Fahrerhaus „L“ mit einer Liege. Dazu kommt noch die „L“-Hochdachversion. Sie bietet 1,91 m Stehhöhe und ermöglicht den Einbau einer zweiten Liege.

## Motoren

Für den Axor stehen folgende Euro 3-Motoren zur Verfügung: **OM 906 LA Euro 3:** 6-Zylinder-Viertakt-Reihendieselmotor: Bohrung/Hub 102/130; Hubraum: 6,37 l; Leistungsversionen: 231 PS (170 kW), 279 PS (205 kW) b; maximale Drehmomentwerte: 810 und 1.100 Nm

**OM 926 LA Euro 3:** 6-Zylinder-Viertakt-Reihendieselmotor: Bohrung/Hub 106/136; Hubraum: 7,20 l; Leistung: 326 PS (240 kW); maximales Drehmoment: 1.300 Nm;

**OM 906 und OM 926:** Nennleistung bei jeweils 2.200/min; maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.600/min; 3-Ventiltechnik (jeweils zwei Einlassventile und ein Auslassventil).

**OM 457 LA Euro 3:** 6-Zylinder-Viertakt-Reihendieselmotor: Bohrung/Hub 128/155; Hubraum: 11,97 l; Leistungsversionen: 354 PS (260 kW), 401 PS (295 kW) und 428 PS (315 kW) bei jeweils 1.900/min; maximale Drehmomentwerte: 1.850, 2.000 und 2.100 Nm bei jeweils 1.100/min; 4-Ventiltechnik (jeweils 2 Ein- und 2 Auslassventile)

OM 906, 926 und OM 457 sind jeweils mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder ausgestattet. Das vollelektronische und eigendiagnosefähige Motormanagement ist jeweils in die Telligent Antriebssteuerung eingebunden.

## Getriebe

Je nach Gesamtgewicht und Motorisierung stehen unterschiedliche, hauseigene Getriebe zur Verfügung: Das 6-Ganggetriebe G 85-6, die 9-Ganggetriebe G 131-9 und G 221-9, das 12-Ganggetriebe G 100-12 sowie das 16-Gang-Getriebe G 211-16 (auf Wunsch auch mit halbautomatischer Telligent-Schaltung) und das G240-16 als Sonderausstattung mit Antriebsachse HL7.

## Fahrwerk

Es stehen die Achskonfigurationen 4x2, 6x2, 6x2/4 und 6x4 zur Verfügung und außerdem Blatt/Blatt-, Blatt/Luft- und Luft/Luft-Federungen sowie Radstände von 3,30 bis 6,30 m zur Wahl.