



Auf der Verteiler-Teststrecke unterwegs: Der Axor 2 1833 L 4x2 lieferte als Solist mit 326 PS eine starke Solovorstellung.



Mit den ausgestellten Kotflügeln wirkt der Axor recht sportlich.

## Flott unterwegs

Als erster Vertreter der 2. Generation lieferte der Axor 1833 L 4x2 eine starke Solovorstellung auf der Verteiler Teststrecke.

**S**chick sieht der Axor aus. Allerdings besteht auf den ersten Blick Verwechslungsgefahr mit seinem großen Bruder Actros, von dem er viele innere Qualitäten in Bezug auf Rahmen und Fahrwerk geerbt hat. Der Jungstar wirkt jedoch mit der schmalen Kabine und den ausgestellten Radläufen um ei-

niges sportlicher. Als erster Vertreter der neuen Generation befuhr der Axor 2 1833 L 4x2 mit 18 t Gesamtgewicht sowie einem Leistungsverhältnis von 18,1 PS/t und einem durchzugsstarken Drehmomentniveau von 72,2 Nm/t die Verteilerteststrecke. Der Solist kann mit einem Kofferaufbau in den Maßen von 7,60 m x 2,55 m x 2,70 m (Länge x Breite x Höhe) und Ladebordwand eine Nutzlast von etwa 8,9 t bieten.

Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor OM 926 LA des Testfahrzeugs Axor 2 1833 liefert 326 PS bei 2.200/min. Bemerkenswert ist das durchzugsstarke maximale Drehmoment von 1.300 Nm im unteren Drehzahlbereich, das der kompakte 7,2-l-Dieselmotor in einem weiten Fächer von 1.200 bis 1.600/min aufbringt. Beim Test zeigte sich eine treffsichere Abstimmung des Antriebsstrangs auf die durchzugsstarke Motorcharakteristik für eine hohe Fahrharmonie im Solo-Einsatz.

Und so ging's mit dem Axor vom Stand aus mit wenigen Schaltungen zügig auf Tour. Das hauseigene 9-Gang-Schaltgetriebe G131-9 ist die Standardausstattung, mit 8 gut gestuften Fahrgängen in einer Spreizung von 9,478:1 bis 1:1. So ist für passende Drehzahlanschlüsse im wirtschaftlichen Bereich gesorgt. Das spiegelt sich auch in den Werten des Axor 2 1833 L 4x2 auf der schwierigen Verteilerteststrecke wider: Ein Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 21,0 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,8 km/h kann sich hier sehen lassen.

Die Antriebsstrangauslegung des Testfahrzeugs auf rund 1.500/min bei Autobahn-tempo 80 km/h zeigte sich als zugkraftbetonte Abstimmung. Da dürfte auch ein Betrieb bis 32 t Zug-Gesamtgewicht bei einfacher Topographie keine Probleme bereiten, wobei dann noch ein ansprechendes Leistungsverhältnis von rund 10,2 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 40 Nm/t zur Verfügung stehen.

Lobenswert sind auch die exakte Gaslenkung und die geringen Betätigungs-kräfte der Doppel-H-Schaltung. Dahinter steht einiges an technischem Aufwand, wie eine hydraulische Übertragung über Geber- und Nehmerzylinder mit pneumatischer Servo-Schaltung an



Der Arbeitsplatz ist in jeder Hinsicht vorbildlich und ansprechend gelungen.



**Das Außenstaufach für Warmausrüstung, Werkzeug und Tankutensilien ist bei den Fahrern beliebt.**



**Dank günstiger Einstiegssituation lässt sich der Arbeitsplatz mühelos erreichen.**

Stelle eines Schaltgestänges für den manuellen Zahnradwechsel. Dazu kommen noch ein hoch übersetzter Crawler (14,57:1) und ein ebensolcher Rückwärtsgang (13,86:1) für niedrige Rangiergeschwindigkeiten bei geschlossener Kupplung.

**Die Eingewöhnungszeit für den Fahrer ist kurz: Alles wirkt sofort vertraut.**

Auf der Probefahrt überzeugte der Axor 2 weiterhin durch sein einfaches Handling sowie sein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk bei hoher Fahrstabilität und geringen Wankneigungen. Dank der leichtgängigen Lenkung mit treuem Geradeauslauf sowie exakter Mittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften ließ sich das Testfahrzeug einfach rangieren und auch auf engen Landstraßen zielgenau auf Kurs halten.

Hervorragend zeigten sich die Rundsicht auf das Verkehrsgeschehen und die Blickwinkel in den Rückblickspiegeln. Übrigens wird der gefährliche Totwinkel beim Rechtsabbiegen jetzt von einem zusätzlichen Weitwinkelspiegel ausgeleuchtet. Beim Testfahrzeug sorgten ins-

gesamt fünf Spiegel (zwei groß dimensionierte Rückblickspiegel, zwei kleinere Weitwinkelspiegel und ein Bordsteinspiegel) für mehr Sicherheit – sowohl für den Fahrer als auch für die anderen Verkehrsteilnehmer.

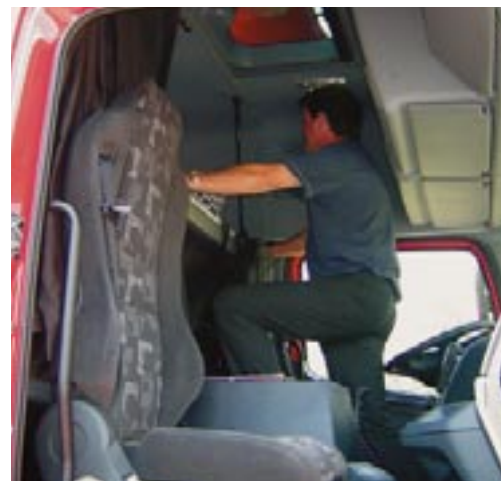
Das Axor-Fahrerhaus L mit Hochdach wurde nach den neuesten Ergonomie- und Sicherheitserkenntnissen konzipiert. Es ist sowohl auf die Einsatzbedingungen des mittelschweren LKW als auch auf die Bedürfnisse des Fahrers zugeschnitten. Die Kabinenbreite von 2,28 m erleichtert dem Fahrer die Rangierarbeit bei beengten Verhältnissen, und die günstige Einstiegssituation macht die häufigen Auf- und Abstiege im Verteilereinsatz komfortabler.

Speziell die L-Hochdachkabine bietet mit einem Standardbett sowie einer Stehhöhe von 1,92 m vor den Sitzen und einer Innenbreite von 2,0 m auch im nationalen Fernverkehr zeitgemäßen Komfort zu bieten. Auf Wunsch ist der Einbau eines zweiten Bettes oder einer Sitz/Bett-Kombination möglich.

Die Eingewöhnungszeit des Fahrers ist beim Axor-Arbeitsplatz besonders kurz. Alles wirkt sofort vertraut, und das Zusammenspiel von Pedalerie, Schaltung, Bedienschalter und Steuerung funktioniert auf Anhieb. Nach dem Baukastenprinzip verfügen außerdem Accros, Axor und Atego über ein einheitli-

ches Cockpitkonzept. Speziell bei Atego und Axor kann der Kunde zwischen drei unterschiedlichen Armaturenbrett-Ausführungen wählen: Verteiler-, Komfort- und Fernverkehrs-Cockpit.

Das Fernverkehrs-Cockpit im Testfahrzeug zeigte sich sehr fahrerorientiert: Anmutige Oberflächen und ein hochwertiges Kabineninterieur sorgen für eine häusliche Atmosphäre. Dank ergonomisch angeordneter Bedienelemente und gegenüber dem Verteiler-Cockpit erweiterter Ablagen und Stauräume ist der Fahrer für den nationalen Fernverkehr und erst recht für den Verteileralltag gut gerüstet. Becher- und Getränke-



**Der Axor bietet mit der L-Hochdachkabine einen zeitgemäßen Komfort im nationalen Fernverkehr und Luxus im Verteilereinsatz.**

**Maße und Gewichte**

Gesamtlänge .....	9.970 mm
Gesamtbreite (Fahrerhaus) .....	2.280 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach) .....	3.362 mm
Radstand .....	6.000 mm
Wendekreisdurchmesser .....	22.400 mm
Zulässige Achslast vorn .....	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten .....	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	18.000 kg
Testgewicht .....	ca. 17,9 t
Leergewicht Testfahrzeug .....	ca. 9,12 t
Leergewicht Fahrgestell .....	ca. 6,2 t
(jeweils mit Fahrer und vollem 400-l-Tank)	
Zuggesamtgewicht (Testfahrzeug) .....	32.000 kg
<b>Aufbau:</b> Trockenfracht-Kofferaufbau; Außen-	
maße: 7,60 x 2,55 x 2,70 m (Länge x Breite x Höhe)	
Gesamtlänge .....	9,97 m
Gesamtbreite .....	2,55 m
Gesamthöhe .....	3,98 m

**Antriebsstrang**

**Motor:** Mercedes-Benz OM 926 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder; 3-Ventiltechnik (je 1 Auß- und 2 Einlassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 106/136 mm; Hubraum: 7,2 l; Leistung: 326 PS (240 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 1.300 Nm bei 1.200 bis 1.600/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Servo-Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Mercedes-Benz G131-9: vollsynchronisiertes 9-Gang-Schaltgetriebe mit Doppel-H-Schaltung; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 8. Gang: 9,478:1 bis 1:1; Crawler: 14,57:1; Rückwärtsgang: 13,86:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung: 3,583:1; Gesamtauslegung: 1.503/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

**Fahrwerk**

**Federung:** Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisator und Stoßdämpfer; Hinterachse: Luftfederung mit elektronischer Niveauregulierung sowie Hebe- und Senkfunkiton, Stabilenker und Stoßdämpfer.

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und Telligent-Bremsanlage (EBS) mit ABS- und ASR-Funktion; Konstantdrossel-Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

**Reifen:** 295/80 R 22.5 Continental Regional Traffic HSR vorn und HDR hinten.

**TEST Axor 2 1833 L 4x2**



Drei Unterschiedliche Cockpits (Verteiler, Fernverkehr und Komfort) stehen zur Wahl.

halter sowie eine 24-V-Steckdose und große Staufächer über der Windschutzscheibe gehören ebenfalls zur Ausstattung.

Im direkten Blickfeld liegt das vorbildlich klar gegliederte Kombiinstrument. Es ist die Informationszentrale und liefert zu den betriebsbedingten Infos auf analogen Rundinstrumenten über ein Informationsdisplay auch system- und funktionsbedingte Inhalte wie Ganganzeige und Ölstand. Das Menüsystem umfasst zum Beispiel auch die Onboard-Diagnose sowie Reiserechner und Weckerfunktion.

Insgesamt gesehen zeigte sich das Testfahrzeug Axor 2 1833 L 4x2 als leichtgewichtiger Solist mit gutem Nutzlastverhältnis. Der kompakte OM 926 sorgte bei 18 t Gesamtgewicht für Fahrvergnügen und hohe Fahrharmonie. Ein weiteres Argument ist das günstige Preis/Leistungsverhältnis: Das Basisfahrgestell Mercedes-Benz Axor 2 1833 L 4x2 mit kurzem Standardhaus ist laut Nettopreisliste für 88.370 Euro zu haben. Dafür gibt es ein ziemlich komplett ausgestattetes Fahrzeug inklusive Telligent-Bremssystem (EBS) nach neuestem Stand der Bremsentechnik mit ABS- und ASR-Funktion sowie eine Stauklappenmotorbremse mit Konstantdrossel, die im Solo-Einsatz schon ab 2.000/min ansprechende Leistungen zeigte. Dazu kommen noch Differenzialsperre, 5er-Spielegalerie und Telligent-Wartungssystem für belastungsabhängigi-

**TESTERGEBNIS**

<b>Autobahn</b>	
gefahren km .....	132,0 km
Verbrauch Ø .....	20,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	81,7 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 1</i>	
gefahren km .....	51,8 km
Verbrauch Ø .....	29,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	84,0 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahren km .....	80,2 km
Verbrauch Ø .....	15,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	80,3 km/h
<b>Landstraße</b>	
gefahren km .....	70,7 km
Verbrauch Ø .....	21,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	58,5 km/h

<b>Testverbrauch gesamt</b>	
gefahren km .....	202,7 km
Verbrauch Ø .....	21,0l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	71,8 km/h

**Wetter**  
sonnig; Wind: O-SW; 2 bis 3  
+12 bis +26° C  
Ø = Durchschnitt

ge Wartungsintervalle sowie vieles mehr wie eine „ATS“-Gewährleistung von drei Jahren oder 250.000 km.

In der Vollausrüstung des Testfahrzeugs kommen insgesamt 117.821 Euro zusammen. Darin sind zum Beispiel das Fahrerhaus L mit Hochdach, Luftleitkörper, MB-Navigationssystem Sound 30 APS, Warmluftheizung, Klimaanlage und Alcoa-Leichtmetallfelgen enthalten.

**ADELBERT SCHWARZ**