



Universell einsetzbar – robuster Axor-Dreiachskipper mit Zentralachsanhänger. Im Zugbetrieb seitlich kippen oder solo nach hinten – ausreichend Traktion für die Ausfahrt.

# Die rustikale Lösung

**IM TEST: MB AXOR** Neben dem Vollwertprogramm Actros bietet Mercedes auch den Axor als Kipper. Wo die Stärken des 6x4-Axor liegen und ob er es mit dem Actros aufnehmen kann, zeigt der harte Einsatz im Kippertest.

**D**er 35er SK hat genau gepasst“, sagen die alten Fahrensmänner am Kipper-Stammtisch und loben den Actros-Vorgänger mit dem dicken V8 noch heute über den grünen Klee. Die Kabine schlank, robust und pflegeleicht, ein anfahrstarker Diesel mit Büffelcharakteristik, keine Elektronik und wenig Pflegebedarf – so hat sich der Mercedes von einst im Gedächtnis der Fahrer tief eingebrannt. Den

Komfort der neuen LKW lassen sie gelten, doch vom rechten Schrot und Korn ist keiner – so klingt es jedenfalls in die Runde. Höchste Zeit für eine Aufklärung – es gibt ihn ja doch, er heißt Axor, kommt von Mercedes und ist ein echter Typ für den Bau. Er soll im Segment der schweren „Leichten“ gegen Renault Lander, Iveco Trakker und andere antreten, für die der Actros zu schwer und zu teuer ist.

**Praxisgerecht schlank.** Doch die Voraussetzungen für günstige Nutzlastverhältnisse stehen nicht gut. Zwar ist die Kabine 2,30 m schlank und stammt aus dem kleinen Atego-Programm. Doch mit kräftig dimensioniertem Rahmen, schweren Achsen und Antriebskomponenten liegt der Axor-Dreiachser mit 11.620 Kilogramm Leergewicht auf dem Niveau seines Stallkollegen Actros.



## TECHNISCHE DATEN

### Mercedes-Benz Axor 2643 K/6x4:

#### Maße und Gewichte

Länge 7.402 mm; Breite 2.495 mm; Höhe 3.194 mm; Radstand 3.600/1.350 mm; Tankinhalt 300 l; Adblue-Behälter 35 l; Böschungswinkel v/h 25/33,5 Grad; Rampenwinkel 24 Grad; Wattiefe 50 cm; Leergewicht 11.620 kg; Leergewicht Lastzug 16.420 kg; Testgewicht mit beladenem Zentralachshänger 40.180 kg.

#### Fahrerhaus

S-Fahrerhaus mit 180 mm Rückwandverlängerung, hydraulische Kippvorrichtung, Vierpunkt-Lagerung mit Gummielementen und Federbeinen.

#### Antriebsstrang

**Motor:** Reihensechszylinder-Diesel OM 457 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, 4 Ventile pro Zylinder, Konstantdrossel-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 4 mit SCR-Kat. Hubraum 1.967 cm<sup>3</sup>; Nennleistung 315 kW/428 PS bei 1.900 U/min; Max. Drehmoment .....2.100 Nm bei 1.100 U/min.

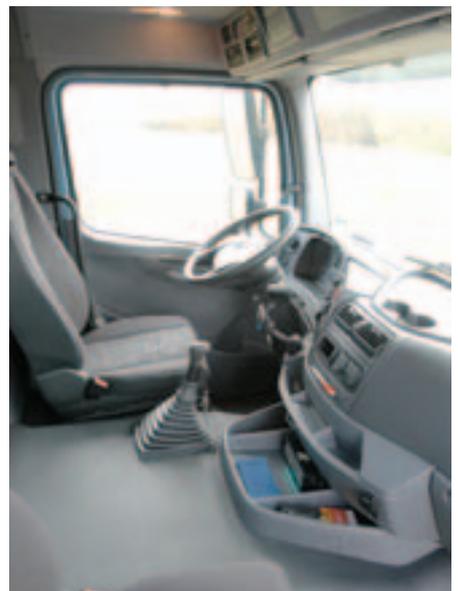
**Kraftübertragung:** Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung. Manuelles 16-Gang-Getriebe GO 210 mit Doppel-H-Schaltung, Übersetzungen von 14,19 bis 0,83, Nebenantrieb MB 2c für Meiller-Kipperrampe.

#### Fahrwerk

**Achsen:** vorn: Typ VL 4/50 DC 7,5 - gerade Starrachse mit 3-Blatt-Parabelfedern (harte Kennung), Stoßdämpfern und Stabilisator; 2 angetriebene Hinterachsen - Außenplaneten-Achsen der Typen HD 7/56 DGS-3 und HL 7/56 DS -3 mit Differenzialsperre, Übersetzung i = 4,83, 3-Blatt-Parabelfederung (harte Kennung), Stoßdämpfer, schaltbare Längssperre, Stabilisator. Bereifung 315/70 R 22,5.

**Bremsen:** Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert mit EBS-System, Scheibenbremsen an allen Achsen, Motorbremse mit Konstantdrossel.

**Lenkung:** Kugelmutter-Servolenkung LS8, variable Übersetzung 19,3 - 23,0 : 1; Lenkraddurchmesser 450 mm.



**Hohe Überlastreserven, in Sachen Nutzlast durchschnittlich – mit Meiller-Aufbau bleiben 23,5 Tonnen. Stabiles Rückgrat – korrosionsfester Monorahmen mit KTL-Behandlung, Hydraulik und Kipper von Meiller. Sicherer Aufstieg mit Klappstufe und kräftigen Handläufen. Ausreichend Platz in der S-Kabine mit Verlängerung – hochwertiges Cockpit mit Fahrerappeal.**

Der einfachere Axor ergänzt den Actros, dessen Fahrerhaus mit 2.500 mm die Breite des Fahrgestells voll nutzt. Der Axor-Fahrer sitzt etwas eingerückt, aber nicht minder hoch auf dem Rahmen, den er mit dem Kollegen Actros gemein hat. Der niedrige Innenraum ist einfacher, aber auch pflegeleichter gehalten. Den Fahrer wird es nur wenig stören, er sitzt bequem auf üppigem Isri-Gestühl und hat ein ansehnliches Cockpit mit bester Ergonomie vor sich. Alles in Griffweite und gut einsehbar, das knappe Angebot

## TESTERGEBNIS

### Kraftstoff-Verbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeiten

#### Leerfahrten

Landstraße . . . . . 26,5 l/100 km bei 53,3 km/h  
Autobahn . . . . . 24,3 l/100 km bei 84,3 km/h

#### Beladen

Landstraße . . . . . 48,1 l/100 km bei 63,2 km/h  
Autobahn . . . . . 22,3 l/100 km bei 82,9 km/h

#### Gesamt:

Teststrecke . . . . . 170 km  
Landstraßenanteil . . . . . 78 %  
Verbrauch Diesel . . . . . 33,8 l/100 km  
Verbrauch Adblue . . . . . 1,35 l/100 km  
Geschwindigkeit . . . . . 69,1 km/h



**Der Musterknabe unter der Kabine – Reihensechszylinder OM 457 LA mit 428 PS und 2.100 Nm.**

an Schaltern und Bedienelementen ist verwechslungssicher, einfach einsteigen und losfahren. Dass der Axor mit Navigation, OBU (On-Board-Unit zur Mauterfassung), Klimaanlage und Freisprechanlage aufgerüstet werden kann, darf als selbstverständlich gelten – nicht mal die obligatorischen Dosen und Becherhalter fehlen. Der flache Motortunnel steht nur wenig im Weg, wenn man zur anderen Seite wechselt. Nasse Kleidung und Werkzeug finden im Anbau Platz, die Rückwand der S-Kabine (Nahverkehr) wurde für den Axor um 180 mm nach hinten verlegt.

**Eigene Motoren für den Axor.** Man kann es drehen wie man will, unter der schmalen Bodengruppe der Kabine finden die handelsüblichen V6-Motoren aus dem Actros keinen Platz. So setzt man in Würth auf den in Brasilien gefertigten Reihensechszylinder OM 457 LA, der im Kipper seinen Job außerordentlich gut versieht. Freilich haben die Motortechniker noch mal Hand angelegt und den braven 12-Liter-Diesel mit 4-Ventiltechnik, neuester Hochdruckeinspritzung und Bluetec-Abgasnachbehandlung zum modernen Euro 4-Motor aufgewertet. Ein echter Steher, der den 40-Tonner auch mit weniger als 1.000 Umdrehungen um enge Kurven

wuchtet und aus dem Drehzahlkeller schnell Fahrt aufnimmt. Maximal 2.100 Nm Drehmoment schon bei 1.100 Umdrehungen, nur 50 weniger sind es bei 1.000 – wer kurz Gas gibt, bekommt bei 1.400 Umdrehungen schon 408 PS frei Haus geliefert. Autobahntempo 85 fordern dem nach Schiffsdiesel klingenden 457er gelassene 1.500 Umdrehungen pro Minute ab, da bleiben noch genügend Reserven für den nächsten Anstieg. Diese Leistung lässt den alten SK sofort vergessen und macht dem Actros schwer zu schaffen. Denn der gut ausbalancierte Reihendiesel läuft ein ganzes Stückweit kultivierter als

die eher rauen V6-Motoren aus dem Premium-Fahrzeug. Weniger innovativ als handsam ist auch das Getriebe. Das vollsynchronisierte GO 210-Getriebe, konzern-eigene Konvektionsware mit 16 Gängen und Doppel-H-Schaltung, ist auch älteren Fahrern vertraut. Die Übersetzungen passen immer und der griffige Schalthebel lässt sich schnell und knackig durch die Gassen führen – was will man im Kipper mehr?

**Auf die harte Tour.** Auch im Gelände macht der Axor nur wenig Aufhebens von sich. Er zeigt mit zwei angetriebenen



Außenplanetenachsen ordentliches Klettervermögen, das durch Längs- und Quersperre noch weiter verbessert wird. An seinen großzügigen Böschungswinkeln wird er im Gelände nur selten scheitern, auch wenn er schon mal vorn die flexible Einstiegsstufe einklappt. Eben ein harter Kerl für den Bau, dafür lässt er seinen Fahrer über den Untergrund nie im Unklaren. Leer rollt er mit Parabelfedern der härteren Sorte etwas steifbeinig ab und beantwortet Querfugen auch beladen etwas rustikal. Da macht sich auch die einfachere Fahrerhauslagerung mit Silentblöcken vorn und Federbeinen hinten bemerkbar, die bei kurz aufeinander folgenden Schwingungen Kabine und Fahrer in Stress geraten lässt. Die Kehrseite der Medaille ist ein untadeliges wankfreies Fahrverhalten, der Axor lenkt ohne Seitenneigung exakt ein und folgt den Lenkbefehlen aufs Wort. Enge Kehren werden, stets berechenbar, mit dem für Dreiaxser typischen Untersteuern genommen, zwei angetriebene Achsen schieben eben geradeaus in Richtung Kurvenausgang. Nur auf engen, buckligen Landstraßen macht sich etwas Unbehagen breit, weil die zwar leichtgängige, aber um die Mittellage gefühllose Lenkung dann zu wenig Mitteilung an den Fahrer gibt. Vertrauen schafft aber das präzise Gefühl auf der Bremse. Der schwere Dreiaxser verzögert hochmodern elektronisch und mit Scheibenbremsen an allen Achsen – der Actros lässt grüßen. Wobei die Radbremsen im Geländeeinsatz durch die diversen



**Fahrerhaus-Verlängerung á la Actros – der Rucksack schafft mehr Platz für Werkzeug und Arbeitskleidung.**  
**Der Böschungswinkel reicht für alle gängigen Geländeaktivitäten.**  
**Hintere Fahrerhauslagerung mit Federbeinen.**  
**Verstärkte Hecktraverse für die Stützlast des Tandemhängers.**

Schutzbleche gut beschirmt werden, um das Eindringen von Steinen in die Bremskomponenten zu verhindern. Die Vielzahl der Geschwindigkeitsanpassungen übernimmt die stämmige Konstantdrossel-Motorbremse, die hier nur mit einer einstufigen Funktion auskommen muss – die Bedienung per Handhebel ist einfach, aber logisch.

**Kalkulatorisch betrachtet.** Wirtschaftliches Fahren ist im Axor kein Hexenwerk – wer auf die immensen Zugkräfte des Axor vertraut und sie maßvoll einsetzt, wird mit günstigen Dieserverbräuchen belohnt. Während sich bei den Leerfahrten die beiden angetriebenen Achsen als Handicap erweisen, spielt der wirtschaftliche Antrieb im beladenen Einsatz seine Trümpfe aus. Vor allem hohe Lastzustände treiben ihn auf schweren Streckenabschnitten zu Werten, die so mancher Zweiaxser nicht besser vermag. Als Tribut an das Euro 4-Reinheitsgebot ist die Beigabe von Adblue anzusehen. Der Bluetec 4-Axor verlangt wie alle Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge nach dem Additiv und bleibt letztlich auch hier im Rahmen – weniger als drei Prozent des Kraftstoffverzehrs dürfen als ausgezeichnete Wert gelten. Die Serviceintervalle des Axor liegen gleich auf mit dem großen Bruder. Axor oder Actros – in den meisten Fällen wird wohl der Preis entscheiden – oder das Thema Gleichteile-Politik im Fuhrpark. Wie man hört, soll eine Neupositionierung dem Axor künftig bessere Chancen einräumen – er hätte sie auch verdient.

**Unser Fazit:** Der dominierende Eindruck zuerst – einfacher kann man einen Kipper nicht bedienen. Trotz kleiner Kabine kommt Fahrfreude auf, weil sich der Axor mit wesentlichen Komponenten blendend in Form zeigt – ein fahrsicherer Kipper mit bärenstarkem Motor und genügsamen Trinksitten, dazu ein leicht schaltbares Getriebe ohne Schnickschnack. Die raue Schale des Axor ist auch sein Handicap, etwas Feintuning kann dem Fahrwerk nicht schaden. Mehr Komfort, Finesse und viele Varianten mehr bietet zweifelsohne der Actros – er hat auch schon die zweite Modellpflege hinter sich.

**WOLFGANG TSCHAKERT**