



Der Mercedes-Benz Axor – jetzt mit dem neuen Automatikgetriebe Powershift.

Mercedes-Benz Axor Powershift

Deutlich aufgewertet

Das neue Automatikgetriebe Axor Powershift konnte auf der ersten Probefahrt in den Bergen reichlich Pluspunkte sammeln.

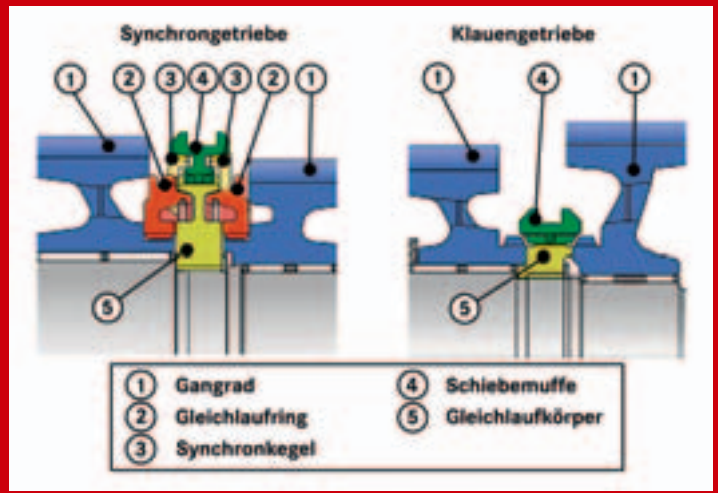
Ab sofort lässt sich für den Axor das 12-stufige Mercedes Powershift ordern. Die erste Fahrt auf einer extrem schwierigen Bergstrecke in der Türkei war beeindruckend: Der intelligente, schnelle und sanfte Schalterhythmus des Automatik-Schaltgetriebes in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung überzeugte rundum. Ebenso beeindruckten die Vorstellung des Axor Powershift im Daimler-Chrysler-Werk Aksaray und die etwa 450 km

lange, zum Teil extrem schwierige Teststrecke von Aksaray über Konya und das Taurusgebirge bis zur Touristenhochburg Antalya.

Im Vergleich zum aktuellen Getriebeprogramm trifft das 12-Gang-Powershift die goldene Mitte, denn gab es für den mittelschweren Axor nur das 9-Gang-Handschatgetriebe und die 16-Gang-Teiligenschaltung. Das Powershift steht zunächst für die Axor Sattelzugmaschinen 1843, 1840 und 1836 mit 12-Liter-

Motor und Motorleistungen von 428 PS bis 360 PS und maximalen Drehmomentwerten von 2100 bis 1850 Nm zur Verfügung. Anfang des kommenden Jahres sollen auch die dreiachsigen 6x2-Fahrgestelle 2543 bis 2536 optional mit Mercedes Powershift vom Band rollen.

Neues Fahrgefühl. Das 12-Gang-Powershift verleiht dem Axor-Fahrer ein neues Gefühl. Der hohe IQ der integrierten Getriebe-Elektronik im Antriebsstrang



Die Bauart als Klauenschaltgetriebe mit unsynchronisiertem 3-Gang-Grundgetriebe spart Baulänge und Gewicht.



Auch extreme Bedingungen auf den Passstraßen im Taurusgebirge, meisterte das Mercedes Powershift problemlos.

links: Im Rangiermodus kann der Fahrer das Anfahren fast über den gesamten Fahrpedalweg feinfühlig dosieren.

und die kompromisslose Bauweise als unsynchronisiertes Automatik-Klauen-schaltgetriebe ermöglichen ebenso schnelle wie sanfte Schaltvorgänge – gerade das richtige für eine zügig-elegante Fahrweise. Das zeigte sich schon auf der Probefahrt durch die Türkei.

Beim Axor Powershift fällt natürlich sofort das fehlende Kupplungspedal auf. Sonst hat sich für Fahrer mit der 16-Gang-Telligentenschaltung wenig geändert. Daimler-Chrysler hat an dem klappbaren Armlehnen-Wippschalter festgehalten. Allerdings zeigt die Ganganzeige auf dem großzügigen Display nur noch ganze Gänge von 1 bis 12 an, und es gibt neue Tastschalter für die Aktivierung des Rangiermodus. Aufgrund der Bauweise stehen jetzt sogar vier an Stelle von bislang zwei Rückwärtsgangstufen zur Verfügung. Im Vergleich zum Actros-Powershift ist im Axor ge-

wissermaßen die Sparversion im Einsatz, hier lassen sich keine vorprogrammierten Fahrstrategien wie „Power“, „Eco“ und „Eco-Roll“ sowie „Freischaufelmodus“ aktivieren. Doch schon mit der grundsätzlichen Möglichkeit des schnellen Wechsels in den Vorwärts- und Rückwärtsgang ohne Neutralwahl ist dem Fahrer in den meisten Fäl-

Mit dem neuen 12-Gang-Powershift-Automaten erlebt der Axor-Fahrer ein ganz anderes Fahrgefühl.

len geholfen.

Der serienmäßige Rangiermodus ist eine wichtige Hilfe wenn es auf Präzision ankommt: Hier dosiert die Elektronik den Ein- und Ausrückweg der Kupplung feinfühlig, fast über den gesamten Fahr-

pedalweg und begrenzt dabei die Motordrehzahl auf 1.000/min. Allerdings fehlte auf den extremen Steigungen im Taurusgebirge schon ein Powerprogramm. Und, jedoch wirklich nur in wenigen Ausnahmefällen, vermisste man die feinere 16-Gang-Stufung. Doch der Fahrer kann ja voraussehend im Automatikmodus über die Schaltwippe vor einem drohenden Drehzahlverlust mit einer Gangwahl für höhere Drehzahlen und über den Kickdown am Fahrpedal für einen höher gelegten Schaltpunkt eingreifen oder über einen Kippschalter an der Schaltwippe den manuellen Modus anwählen.

Auch wenn er von Anfang an die Gangwahl dem Powershift überlässt, ist er immer im grünen Bereich. Es geht vielleicht nur langsamer voran, weil die Elektronik auf extremen Steigungen die Drehzahl etwas zu tief absinken

lässt.

Aufgewertet. Beim diesjährigen Vergleichstest zwischen dem Axor 1843 mit 9-Gang-Handschaltgetriebe und dem Axor 1843 mit 16-Gang-Telligentenschaltung (siehe *KFZ-Anzeiger 05/2007*) punktete das halbautomatisierte Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie (die Gangwahl muss bei der Telligentenschaltung vom Fahrer angefordert beziehungsweise durchgeführt werden und der Schaltvorgang erfolgt bei Kupplungsbetätigung) mit einer Zeiteinsparung von 4,8 Prozent und einer Kraftstoffeinsparung von 6,4 Prozent. Ob das 12-Gang-Powershift im Vergleich mit der 16-Gang-Telligentenschaltung durch die intelligente Fahrprogrammregelung noch mehr Kraftstoff

Der serienmäßige Rangiermodus des Axor-Powershift arbeitet sehr präzise.

sparen kann, ist offen.

Jedenfalls profitieren Fahrer und Unternehmer von dem Automatikschaltssystem mit Fahrprogrammregelung und automatisierter Kupplung. Gegenüber der 16-Gang-Telligentenschaltung hat das Mercedes Powershift einen Nutzlastvorteil von 50 kg, gegenüber der 9-Gang-Handschaltung sind es noch 40 kg. Die kompromisslose Konzeption als Automatikschaltgetriebe mit unsynchronisiertem 3-Gang-Grundgetriebe ermöglicht diese Leichtbauweise.

Das Mercedes Powershift ist auch der Auftakt einer respektablen Aufwertung der Axor-Baureihe. Auf Wunsch soll es in Kürze exklusiv für den Axor eine in das Telligent-Bremssystem (EBS) integrierte Turbobrake mit einer Motorbremsleistung von 612 PS bei über 2.000/min geben. Später kommen neueste Sicherheits-Assistenzsysteme wie die Telligent-Stabilitätsregelung (ESP), der Telligent-Spurassistent, der Telligent-Abstandsregeltempomat und die Telligent-Wankregelung hinzu, die bislang nur für die Actros-Baureihe reserviert waren.

ADELBERT SCHWARZ

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



Das Werk Aksaray hat sich zu einem wichtigen Bindeglied nach Europa und einem Brückenkopf in den Vorderen Orient entwickelt.

Hoch motiviert

Das Werk Aksaray ist für Daimler-Chrysler der Brückenkopf in den vorderen Orient.



Die Produktionskapazität konnte in den letzten Jahren auf über 12.000 Einheiten pro Jahr gesteigert werden.



Dank der neuen KTL-Anlage wird in derselben Qualität wie im Werk Wörth produziert.

Angesichts der relativ geringen Stückzahl gibt es nur eine Roboterlinie, für Präzisionsschweißarbeiten mit schwerem Gerät.

Die Vorstellung des Axor Power-shift war auch für das Werk Aksaray der Mercedes-Benz Türk A.S. ein großer Tag. Auffällig ist hier sofort, dass nur fröhliche Gesichter zu sehen sind. Die hohe Motivation der Mitarbeiter hat das Werk in Anatolien zu einem glänzenden Edelstein im weltweiten Daimler-Chrysler-Produktionsverbund werden lassen. Gefertigt werden hier zwei Atego-Varianten, der 12- und 15-Tonner, sowie sechs Axor-Varianten von der Sattelzugmaschine bis zum schweren Allradkipper sowie der Unimog U 4000.

Im Jahre 1986 begann hier die Serienproduktion von LKW. Schon bald wird der 100.000-ste LKW in Aksaray vom Band rollen. In den letzten Jahren erzielte die hochmotivierte Mannschaft einen Produktionsrekord nach dem anderen und konnte die LKW-Produktion auf eine Kapazität von heute 12.300 LKW pro Jahr ausbauen. Von 1999 bis 2003 investierte Daimler-Chrysler über 75 Millionen Euro, unter anderem in eine KTL-Anlage für einen hochwirksamen Korrosionsschutz auf dem Niveau der deutschen Werke. In den letzten zwölf Monaten wurden ein neues Kundenzentrum eingeweiht, die Lagerhallen erweitert und eine neue Fi-

nish-Halle gebaut. Das hohe Investment hat Aksaray zum modernsten LKW-Werk in der Türkei aufsteigen lassen. Auch der einheitliche Qualitätsstandard im weltweiten Produktionsverbund wurde hervorragend umgesetzt. So lässt sich ein Axor aus Aksaray 1:1 mit dem aus Wörth gleichstellen. Zur Zukunftssicherung investiert Daimler-Chrysler in eine Berufsausbildung nach deutschem Vorbild.

Die Produktion in Aksaray ist nicht nur für den Heimmarkt bestimmt: Die Axoren und Ategos werden nach West- und Osteuropa geliefert. Besonders mit dem Axor hat sich das Werk als ein Bindeglied nach Europa und als wichtiger Brückenkopf zu den Märkten in Weißrussland, der Ukraine, Kasachstan, Nordafrika und Saudi-Arabien entwickelt.

Inzwischen hilft Aksaray auch bei Kapazitätsengpässen in Wörth aus. Dank des anhaltenden Booms in Europa ist das Werk in Deutschland mit der Actros-Produktion an der Kapazitätsgrenze angelangt. So wird jede freie Kapazität in der Türkei für die Axor- und Atego-Nachfrage in Europa genutzt. Auch die Türkei hat in den letzten sieben Jahren eine erstaunliche Entwicklung zur aufstrebenden

den Wirtschaftsmacht mit Deutschland als größtem Handelspartner vollzogen. Die brummende Konjunktur hat die Inlandsnachfrage nach LKW in der Türkei anspringen lassen. Hier konnten die Mercedes-Benz-LKW im Vorjahr die Führerschaft mit einem Anteil von 24 Prozent auf dem Nutzfahrzeugmarkt ab 6,0 t Gesamtgewicht erringen. Auch für dieses Jahr zeichnet sich bereits ein positiver Absatzimpuls ab.

Den wichtigsten Wirtschaftsimpuls gibt heute das produzierende Gewerbe, wobei der Fahrzeugbau die vorherrschende Branche ist. Daimler-Chrysler zählt zu den ersten Fahrzeugherstellern, die sich in der Türkei eingebracht haben. Heute produzieren 18 Fahrzeughersteller und Zulieferer in der Türkei. Die Branche erzielte im Vorjahr einen Umsatz von etwa 14,3 Milliarden US-Dollar. Mit seinem hohen Exportvolumen in viele Länder ist das Werk Aksaray nicht nur regional, sondern auch für die türkische Wirtschaft von großer Bedeutung.