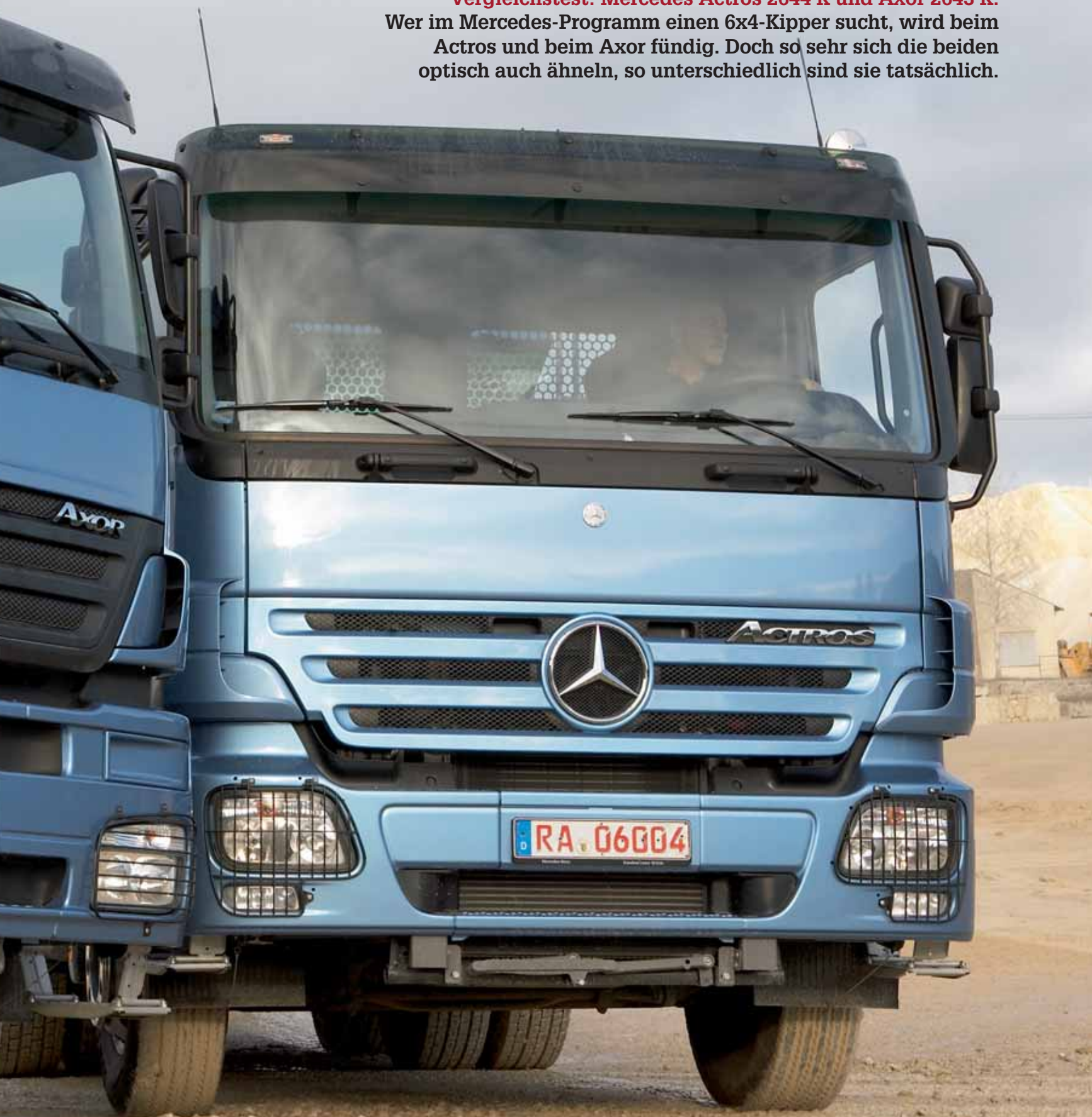




# Unter Brüdern

**Vergleichstest: Mercedes Actros 2644 K und Axor 2643 K.**  
Wer im Mercedes-Programm einen 6x4-Kipper sucht, wird beim Actros und beim Axor fündig. Doch so sehr sich die beiden optisch auch ähneln, so unterschiedlich sind sie tatsächlich.



Im Grunde genommen wäre die Aufteilung einfach: Der etwas ruppige und einfachere Axor dient als Basis für die Baustelle, der komfortable Actros spielt dagegen die Rolle des weitgereisten Gentleman auf europäischen Autobahnen. Doch so simpel wie auch logisch ist die Praxis eben nicht. Denn beispielsweise als 4x2-Sattelzugmaschine hat der Axor dem Actros gegenüber bei Preis und Nutzlast eindeutige Vorteile, was letztlich dazu führt, dass viele Axor-Zugmaschinen im Fernverkehr unterwegs sind. Die Entscheidung pro Axor für diesen Einsatz fällt zudem recht leicht, weil Mercedes ihm zur Modellpflege im Jahr 2004 das noble Interieur seines großen Bruders spendierte.

Umgekehrt wiederum gilt, dass der vornehme Actros in deutlich mehr Varianten in Wörth vom Band purzelt als der Axor in der Türkei. Bis hin zum 8x8-Kipper oder zur über 600 PS starken Schwerlastzugmaschine ist die erst vor wenigen Jahren gründlich renovierte und aufgewertete Baureihe zu bekommen.

Beides, also Baustelle und Straße, ist mit beiden Baureihen möglich. Was letztlich immer wieder die Frage aufwirft, ob es ein Axor oder ein Actros sein soll. Hier, beim aktuellen Vergleich, geht es um die Entscheidung „Actros 2644 K 6x4 oder Axor 2643 K 6x4?“. Die Typenbezeichnungen, die bis auf eine Ziffer identisch sind, dokumentieren, dass es sich bei Gesamtgewicht, Antrieb und Motorleistung



Fotos: Thomas Küppers

**Im Axor 2643 arbeitet ein Reihensechszylinder mit 428 PS.**

um fast identische Dreiachser mit zwei angetriebenen Achsen handelt. Doch so einfach ist die Sache nicht. Unterschiede finden sich jede Menge: am Fahrgestell, beim Fahrkomfort, im Fahrerhaus, bei der Motorcharakteristik, beim Bremsen und bei vielem mehr.

Doch der Reihe nach. Stärkstes Stück des Axor ist ohne Zweifel sein knapp zwölf Liter großer und 428 PS starker Reihensechszylinder. Der bollert zwar deutlich hörbar aus dem Maschinenraum, doch geht er derart vehement zur Sache

und zieht aus jeder Lebenslage so ungestüm los, dass der vermeintlich stärkere V6 (435 PS) des Actros in der Praxis als der schwächere Motor daherkommt. Erstaunlich, denn der V6 bietet auf dem Papier eine leicht höhere Nennleistung und rein theoretisch etwa die gleiche Motorleistung im mittleren Drehzahlbereich.

Beim Blick auf die Messwerte fällt dann aber doch auf, dass die Unterschiede so dramatisch nicht sind. Der V6 geht sanfter an die Arbeit, reagiert nicht so spontan auf Gaspedalbewegungen und strapaziert



**Beim Einstieg hat der Actros das Nachsehen. Deutlich steiler geht es nach oben.**



**Beim Axor erleichtern die treppenartigen Stufen den Weg nach oben.**



**Im Actros verwöhnt ein elektrisch betätigtes Schiebedach den Fahrer.**



**Im Axor muss sich der Fahrer mit einer manuellen Dachluke begnügen.**



*Der Actros setzt traditionell auf einen V6, der im 2644 genau 435 PS leistet.*

mit seinen gut gedämmten Geräuschen deutlich weniger das Trommelfell des Fahrers. Kurz: Der Actros lässt es ein wenig gemütlicher angehen, was beim Fahrer leicht dazu führt, ihm eine gewisse Kraftlosigkeit zu unterstellen.

Dass der Actros am Ende trotzdem der schnellere ist, hat aber einen ganz anderen Grund, der sich im Fahrwerk findet. Hinten rollt der Actros auf acht Luftfederbälgen (vier pro Achse) und an beiden Antriebsachsen übernehmen so genannte Stabilenker wichtige Führungsaufgaben. Satt liegt er damit leer wie beladen auf der Straße und neigt sich in engen Kehren und schnellen Kurven bei voller Auslastung weit weniger zur Seite als der Axor.

Der wiederum schmeißt sich bei zügiger Gangart und beladener Kippbrücke mit deftiger Neigung dermaßen erschreckend

in jede Kurve, dass der Fahrer ganz schnell auf „langsam, aber sicher“ umschaltet und vor jeder Kurve vom Gaspedal geht, um Fahrt rauszunehmen.

Doch nicht nur beim Fahrverhalten, sondern auch beim Fahrkomfort liegen zwischen Actros und Axor Welten. Beladen macht der Axor seine Sache noch einigermaßen gut, bei Leerfahrt allerdings rumpelt der hinten parabelgedeferte Dreiaxler (Marke „harte Federkennlinie“) deutlich unkomfortabler über die Straße und verfährt zudem nach der Devise „Klappern gehört zum Handwerk“. So ist der Mercedes Axor mitunter schon geraume Zeit zu hören, bevor er zu sehen ist. Im Gegensatz dazu rollt der Actros-Kipper mit seiner hinteren Luftfederung wie die sprichwörtliche Sänfte über die meisten Unebenheiten.

## DIE MESSWERTE

	Actros	Axor
<b>Hinfahrt voll *</b>		
Fahrleistung km/h	46,4	46,1
Verbrauch L/100 km	88,3	93,4
<b>Rückfahrt leer</b>		
Fahrleistung km/h	56,2	54,7
Verbrauch L/100 km	21,6	21,8
<b>Total</b>		
Fahrleistung km/h	51,3	50,4
Verbrauch L/100 km	55,0	57,6
* 40 km schwere Landstraße; Mittelwerte aus mehreren Fahrten		

Die beiden 6x4 sind, so wie sie hier zum Test antraten, keine Schwerarbeiter für die Baustelle. Auch mit Blick auf die montierte Bereifung zählen sie mehr zur Gattung Straßenroller mit brauchbarer Geländegängigkeit. Die technischen Gesamtgewichte liegen auf gleicher Höhe wie die zulässigen (also bei 26,0 Tonnen), was einen harten Offroad-Einsatz zwar nicht verhindert, aber wirtschaftlich nicht sinnvoll macht. Deswegen kommen die beiden Kipper auch relativ leichtgewichtig daher. Einschließlich 4800 Millimeter langem Dreiseitenkippaufbau und den nötigen Zutaten addieren sich die Leergewichte auf 11,7 Tonnen beim Axor und auf 11,8 beim Actros.

Mit einem üblichen Tandem-Kippanhänger im Schlepp bleiben in beiden Fällen also rund 22 Tonnen Nutzlast. Zum Vergleich: Wird die verstärkte Actros-Ausführung 3344 K 6x4 als Zugfahrzeug eingesetzt, reduziert sich die Nutzlast um eine halbe Tonne, ein Solo-Vierachser in 8x4-Bauweise bringt es (auf der Straße) auf rund 18 Tonnen Nutzlast.

Trotz der Ausrichtung auf überwiegenden Straßeneinsatz wühlen sich Actros und Axor auch ganz manierlich



*Die Hinterachsen im Actros mit acht Luftbälgen und Stabilenker.*



*Herkömmliche Stabilisatoren und Stahlfedern im Axor.*

TECHNISCHE DATEN



Motor	Mercedes Actros 2644 K	Mercedes Axor 2643 K
	Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor (OM 501 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; elektronisch gesteuerte Einzelsteckpumpen; bis 1800 bar Einspritzdruck, Achtlochdüsen; SCR-Anlage, Euro 5	Wassergekühlter Reihensechszylinder (OM 457 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; elektronisch gesteuerte Einzelsteckpumpen; bis 1800 bar Einspritzdruck, Achtlochdüsen; SCR-Anlage, Euro 4
Bohrung/Hub	130/150 mm	128/155 mm
Hubraum	11 946 cm <sup>3</sup>	11 967 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	320 kW (435 PS) bei 1800/min	315 kW (428 PS) bei 1900/min
Maximales Drehmoment	2100 Nm bei 1080/min	2100 Nm bei 1100/min
Mittlerer Verbrennungsdruck	bis 22,09 bar	22,06 bar
Mittlere Kolbengeschwindigkeit	9,00 m/s bei Nenndrehzahl 1800/min	9,81 m/s bei Nenndrehzahl 1900/min
Motorgewicht	945 kg befüllt	1045 kg befüllt

Kraftübertragung		
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser	Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser
Getriebe	Mercedes G 240-16; Viergang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 16 Gänge, Spreizung 11,72 bis 0,69	Mercedes G 210-16; Viergang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 16 Gänge, Spreizung 14,19 bis 0,83
Antriebsachse	HD 7/HL 7, Außenplanetenachsen mit Längs- und Quersperren; Übersetzung 4,833 zu 1; = 106 km/h bei 1800/min	HD 7/HL 7, Außenplanetenachsen mit Längs- und Quersperren; Übersetzung 4,143 zu 1; = 109 km/h bei 1900/min

Fahrwerk		
	Dreiblatt-Parabelfedern vorn, Achtbalg-Luftfederung (4 pro Achse) hinten; Stabilisator vorn, Stabilenker und obere Dreieckslenker hinten; Scheibenbremsen an allen Achsen, Federspeicher-Bremszylinder an beiden Antriebsachsen	Dreiblatt-Parabelfedern hinten; Stabilisator vorn und hinten, obere Dreieckslenker hinten; Scheibenbremsen an allen Achsen, Federspeicher-Bremszylinder an beiden Antriebsachsen

Maße und Gewichte		
Radstand	3300 mm	3600 mm
Leergewicht fahrfertig <sup>1)</sup>	11 785 kg	11 680 kg
Leergewicht Chassis	8205 kg	8070 kg
Zul. Gesamtgewicht	26 000 kg	26 000 kg
Technisch mögliches Gesamtgewicht	26 000 kg	26 000 kg
Nutzlast	14 215 kg	14 320 kg
Bodenfreiheit v./h.	359/395 mm	364/392 mm
Böschungswinkel	21 Grad	21 Grad
Wendekreis	15 500 mm	16 500 mm

Fahrerhaus		
Außenbreite	2487 mm	2495 mm
Höhe gesamt	3268 mm	3194 mm
Einstieg	530/300/330/330 mm	465/325/325/345 mm
Höhe Boden	1490 mm	1460 mm
Breite zw. Fenstern	2375 mm	2115 mm
Breite zw. Türen	2149 mm	1937 mm
Innenlänge	1732 mm	1673 mm
Stehhöhe vor Sitz über Motortunnel	1546 mm	1512 mm
Höhe Motortunnel	1273 mm	1237 mm
Höhe Motortunnel	336 mm	310 mm
Innenvolumen Kabine	5,24 m <sup>3</sup>	4,45 m <sup>3</sup>

<sup>1)</sup> Mit Bereifung 315/80 R 22,5, vollem Kraftstoff- und AdBlue-Tank (300 plus 35 Liter); Kippbrücke Meiller 4800 x 2300 x 850 mm; Actros mit zusätzlicher Bordmatik (40 kg)



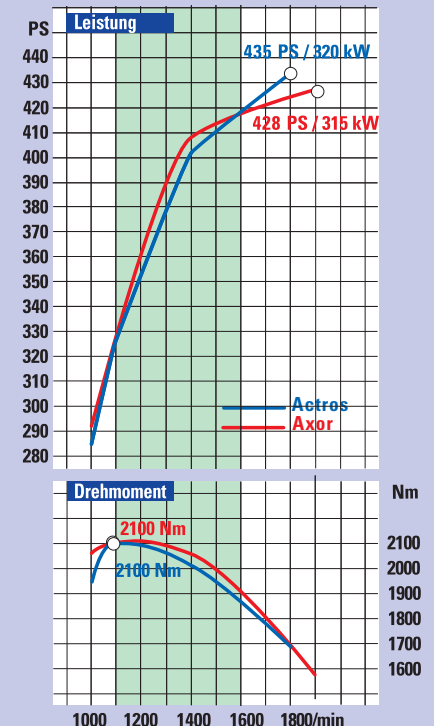
Vom Actros (unten) hat der Axor einen Teil der Innenausstattung spendiert ...



... bekommen. Die Überkopfkonsolen beispielsweise sind nahezu identisch.

durchs Gelände. Vor allen Dingen solo kämpfen sie sich mit gesperrten Differenzialen und starrer Verbindung der beiden Antriebsachsen auch auf weichem Untergrund erstaunlich gut vorwärts. Die Grenze diktieren die Reifen, die sich schnell zusetzen und irgendwann keinen Grip mehr aufbauen. Mit Hänger und 40 Tonnen Gesamtgewicht sind die Traktionsgrenzen dann erstaunlich schnell erreicht. Schon beim Rückwärtsschieben auf etwas weichem Boden steckt der Zug schnell fest. Mehrmaliges Vor- und Rückwärtsfahren in der soeben gefahrenen Spur und ein wenig mehr Schwung beim Schieben

VOLLASTKURVEN



Identische höchste Drehmomente ergeben einen ähnlichen Leistungsverlauf.



**Die Axor-Instrumente sind übersichtlich und spiegelfrei abzulesen.**



**Das gilt auch für die Actros-Uhren, die aber ein wenig eleganter ausfallen.**

als eigentlich nötig, helfen aber erstaunlich gut, den Weg zu ebnen. Kipperfahrer müssen sich eben zu helfen wissen.

Eindeutige Vorteile kann im Gelände keiner der beiden Dreiachser für sich verbuchen. Mit dem kräftigeren Motor des Axor lässt es sich etwas leichter Anfahren, der Actros federt auch hier kommoder. Geht es aber um Traktion, das heißt um schieres Weiterkommen, um Böschungswinkel und um Bodenfreiheit, dann schenken sie sich nichts. Lobend zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang noch der praktische Drehschalter, mit dem sich Längs- und dann Quersperren in der richtigen Reihenfolge schalten lassen.

Relativer Gleichstand herrscht auch beim Triebstrang. Von der etwas unterschiedlichen Motorcharakteristik der beiden Sechszylinder abgesehen, stimmt die Technik hinter der Kupplung in beiden Fällen weitgehend überein. Die 16-Gang-Getriebe, G210-16 (Axor) und G240-16 (Actros) verfügen über eine riesengroße Spreizung von rund 17,0 und bieten hoch übersetzte Anfahr- und Rückwärtsgänge für kupplungschonendes Rangieren. In beiden Fällen gelangt das Drehmoment über die bekannten Außenplanetenachsen HD7/HL7 an die Antriebsräder. Die Übersetzungen freilich sind ein wenig unterschiedlich, was daran liegt, dass es im Actros zwei ins Schnelle übersetzte Gänge (0,83 und 0,69 zu 1) und im Axor nur einen (0,83) gibt. Unter dem Strich kommt dabei in etwa die gleiche Gesamtübersetzung heraus.

Ein einfacher Overdrive wie im Axor passt sehr gut zu einem Kipper, der überwiegend auf Landstraßen unterwegs ist. Im direkten, also im 15. Gang, dreht der Motor nur gut 1200/min bei Tempo 60 und



**Etwas eng geht es im Axor zu. Weite Teile der Inneneinrichtung stammen vom Actros.**



**Deutlich heller als der Axor und mit mehr Bewegungsfreiheit präsentiert sich der Actros.**

läuft damit so wirtschaftlich wie möglich. Für gelegentliche Autobahnfahrten muss dann der Overdrive ran, der bei Tempo 80 ein ähnlich niedriges Drehzahlniveau

garantiert. Der Actros hingegen verspielt mit seinem doppelten Overdrive zumindest theoretisch die Chance auf einen optimalen Landstraßenverbrauch. Die Praxis



**Beim Schalten der 16 Gänge ist im Axor Muskelkraft gefragt.**



**Der Actros verfügt traditionell über eine halbautomatische Schaltung.**

jedoch zeigt, dass der Actros trotz dieses Handicaps sparsamer als sein Kollege unterwegs ist. Dies, so die Vermutung, liegt an der intensiven Feinarbeit, mit der die V-Motoren zur Umstellung auf Euro 4/5 vorbereitet wurden. Alles in allem war der Actros bei diesem Vergleich vier bis fünf Prozent sparsamer unterwegs.

Die insgesamt sehr hohen Durchschnittsverbräuche von 55 und mehr Litern pro 100 Kilometer resultieren aus dem speziellen Einsatz bei den Kipper-Tests von lastauto omnibus. Beladen werden die Lkw am Fuße der Schwäbischen Alb in der Nähe von Kirchheim/Teck. Mit mindestens 40 Tonnen geht es dann über Land- und Bundesstraßen die Alb hinauf bis nach Merklingen, wo der „Ballast“ (Erdaushub) in einem Steinbruch zur Auffüllung dient. Zurück geht es dann leer und fast ausschließlich bergab. Mehrere Umläufe und sich abwechselnde Fahrer garantieren zudem, dass sich repräsentative Mittelwerte einstellen.



*Einen praktischen Aufstieg zur Kippbrücke gibt es in beiden Fällen.*



*Auch bei den Mercedes-Kippern geht es nicht ohne Adblue.*

Obwohl der Axor das deutlich jüngere Fahrzeug ist, kann er dem Actros in Sachen Bedienkomfort und Hightech nicht folgen. Die Betriebsbremsen beispielsweise arbeiten im Actros perfekt und sind trotz Leichtgängigkeit mit grobem Schuhwerk feinfühlig zu betätigen. Der Axor hingegen verlangt nach dem sprichwörtlichen „beherzten Tritt“. Geschmolzen ist zudem sein Vorsprung bei der Motorbremse, die sich als Turbobrake mit über 350 Kilowatt Bremsleistung einen Namen gemacht hat. Mit der Umstellung auf Euro 4/5 verschwand sie aus dem Lieferprogramm. V6 und R6 arbeiten jetzt unisono mit der bekannten Konstantdrossel und erreichen Bremsleistungen von 300 Kilowatt (Axor) beziehungsweise 320 Kilowatt (Actros).

Deutliche Unterschiede zeigen sich zudem im und am Fahrerhaus. Die Elektronik-Architektur im Axor ist viel einfacher gestrickt. Viele selbstverständliche Actros-Funktionen gibt es im Axor erst gar nicht. Dazu zählen beispielsweise das fehlende Multifunktionslenkrad oder auch die eingeschränkten Bedienfunktionen im Türmodul. Und auch der Umfang der serienmäßigen Ausstattung macht klar, dass der Axor etwas billiger sein muss als der Actros. Letztlich verliert der kleinere Bruder weitere Punkte beim Volumen der Kabine, bei Ellenbogen- und Bewegungsfreiheit, bei den Staumöglichkeiten und den Ablagen im Fahrerhaus.

*Serienmäßig setzten Mercedes Axor und Actros auf schrauben-gefederte Fahrerhäuser.*



*Drei Parabelfedern an der Vorderachse sind im Kipper Standard.*

Am Schluss bleibt nicht viel auf der Habenseite: ein leichter Gewichtsvorteil, der sympathischere Motor und ein etwas günstigerer Einstandspreis. Der insgesamt bessere Lkw ist der Actros. Für den Fernverkehr sowieso, für die Baustelle aber auch.

*Frank Zeitzen* ■

**PUNKTE-WERTUNG**



	Punkte maximal	Actros	Axor
<b>Fahrerhaus</b>			
Service	10	8	7
Einstieg	20	16	14
Serienausstattung	10	8	6
Ablagen	10	8	6
Abmessungen innen	10	8	6
Fahrerarbeitsplatz	10	9	7
Verarbeitung/Unempfindlichkeit	20	17	17
Extratritt Heck links	10	10	10
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>73</b>
<b>Fahren</b>			
Fahrkomfort beladen	20	19	14
Fahrkomfort leer	20	19	12
Fahrverhalten/Lenkung	20	18	17
Bremsen	20	19	15
Schaltung/Bedienung	20	19	16
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>74</b>
<b>Geländeeigung</b>			
Anfahren/Rangieren	20	17	18
Traktion	20	18	18
Fahrkomfort Gelände	20	18	15
Bodenfreiheit	20	16	16
Böschungswinkel	20	17	17
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>86</b>	<b>84</b>
<b>Triebstrang</b>			
Motorcharakteristik	30	25	29
Fahrleistung	30	28	27
Verbrauch	40	33	30
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>86</b>	<b>86</b>
<b>Kosten/Nutzen</b>			
Nutzlast	60	50	53
Serviceintervalle	40	35	35
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>85</b>	<b>88</b>
<b>Gesamt</b>	<b>500</b>	<b>435</b>	<b>405</b>