



Investition in die Zukunft

Fahrbericht: Mercedes Axor 1843 LS mit Powershift-Getriebe. Verbesserte Antriebstechnik, mehr Sicherheit und mehr Wirtschaftlichkeit sollen dem Axor den Weg in die Zukunft ebnen.

Die Frage ist so logisch wie das kleine Einmaleins. Warum muss es ein Actros sein, wenn es der „billige“ Axor auch tut? Das freilich ist die Logik des Käufers, der mindestens fünf Prozent Preisvorteil, 100 bis 200 Kilogramm mehr Nutzlast und die anspruchslosere Technik im Hinterkopf hat.

Der Fahrer winkt kopfschüttelnd ab. Kleineres Haus, einfachere Ausstattung und weniger Stauraum. Ganz zu schweigen davon, dass es viele nützliche Dinge im Actros zumindest gegen Geld, im Axor aber auch gegen Geld und gute Worte nicht gibt. Oder besser: gab.

Denn die spartanischen Zeiten im Axor sind weitgehend vorbei. Von August an ist die Powershift-Automatik für die Axor-Sattelzugmaschinen lieferbar und für das

kommende Jahr hat Mercedes den Axor zudem mit zwei Paketen geschnürt, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit weiter steigern sollen. Beim Thema Sicherheit haben die Stuttgarter den Spurassistenten, den Airbag, das Abstandsradar und das elektronische Stabilitätsprogramm zu einem Paket geschnürt, das „deutlich preiswerter“ als die Summe der Einzelpositionen ist. Paket Nummer zwei zielt auf die Wirtschaftlichkeit. Zum Vorzugspreis gibt es eine Vollverkleidung für das Fahrgestell, einen verstellbaren Dachspoiler, Sicherungsautomaten (statt Schmelzsicherungen) und eine kompakte (leichte) Sattelkupplung.

Letztlich spendiert Mercedes dem Axor wieder eine Turbobrake, die es – nochmals verstärkt – jetzt auf 450 kW Brems-

leistung bringt. Das freut den Fahrer, aber noch mehr den Käufer, der rund sechs Tausender für den Retarder spart und obendrein (am Actros gemessen) weitere Nutzlast gewinnt.

Doch derart komplett ausgerüstet zeigten sich jene Axor-Sattelzüge noch nicht, die Mercedes in der Türkei für erste Probefahrten bereitgestellt hatte. Dort ging es ausschließlich um die neue Triebstrangkombination von 428 PS starkem Axor-Reihenmotor und Zwölfgang-Powershift-Getriebe. Und dort, in der zentralanatolischen Stadt Aksaray, baut Mercedes seit mehr als 20 Jahren (siehe Kasten rechts) Lkw – fast ausschließlich Axor, die mittlerweile die Marktführerschaft in der Türkei übernommen haben.

Die Streckenführung für das erste Kennenlernen – insgesamt gut 400 Kilometer Land- und Bundesstraßen – von Aksaray bis nach Antalya an der türkischen Riviera hätte besser nicht sein können, um dieser neuen Triebstrang-Kombination auf



In der Türkei werden pro Jahr rund 10 000 Lkw und Zugmaschinen der Axor-Reihe gebaut.



Nach wie vor dominieren Drei- und Vierachser als 6x2 und 8x2 auf der Straße.

den Zahn zu fühlen: schmale Ortsdurchfahrten, enge Kurven und äußerst steile Passagen (teilweise deutlich über zehn Prozent) über das bis zu 3700 Meter hohe Taurus-Gebirge.

Rund 2000 Euro beträgt der Aufpreis für das Powershift-Getriebe, das seine Premiere schon im vergangenen Jahr im Actros hatte. Standardgetriebe im Axor sind nach wie vor die manuell oder halbautomatisch zu schaltenden Varianten der alten Getriebegeneration mit acht (plus Crawler) oder 16 Gängen. Der Gewichtsvorteil von Powershift beträgt 40 beziehungsweise 50 Kilogramm. Der wesentliche Unterschied zur alten Getriebegeneration ist der Verzicht auf die Synchronisierung im Hauptgetriebe mit deutlich fühlbarem Fortschritt bei der Schaltgeschwindigkeit. Ganz sanft geschieht obendrein jeder Gangwechsel, weil Motorelektronik und Getriebeklemme während der kurzen Leerlaufphase einen perfekten Gleichlauf der jeweiligen Zahnradpaarung herstellen.

Ganz schnell zeigt sich zudem, dass die Powershift-Automatik recht genau weiß, was sie dem Motor zumuten kann und was nicht. Die Abwärtsschaltungen kommen genau zum richtigen Zeitpunkt.

Nicht ganz so perfekt – manchmal etwas später als eigentlich nötig – kommen die Hochschaltungen. Selbst auf den steilsten Passagen im Taurus-Gebirge kann der Fahrer das Getriebe und die Schaltung folglich vergessen und sich auf Schlaglöcher, wagemutige Überholer des Gegenverkehrs, enge Spitzkehren und auf jene langsamen Lkw konzentrieren, die

mit halber Axor-Geschwindigkeit bergauf und noch langsamer talwärts kriechen. Denn selbst wenn die Türkei mit riesigen Wachstumsraten glänzen kann, die Motorleistung der für die Türkei typischen drei- und vierachsigen Solo-Lkw orientiert sich mit 210 bis 280 PS immer noch am unteren Limit. Als ob dies noch nicht wenig genug wäre, überladen vor allem

AKSARAY: DIE TÜRKISCHE HEIMAT DES AXOR



In Deutschland (Wörth bei Karlsruhe), Brasilien und Türkei läuft der Axor vom Band. Im Jahr 1998 wurde das Werk Aksaray in den Produktionsverbund der Nutzfahrzeugsparte integriert. Mit dem Axor liefert Mercedes genau den richtigen Lkw für diese Region, in der schwere Solo-Lkw (noch) das Transportgeschehen dominieren. Der Sattelzug ist allerdings auf dem Vormarsch. Auch deswegen, weil die Türkei für Transportunternehmen mittlerweile

eine Nettotonlast von mindestens 25 Tonnen vorschreibt. Für selbstfahrende Unternehmer muss es jetzt also ein Sattelzug sein. Davon profitiert auch der Axor, weil die heimischen Nutzfahrzeughersteller wie Ford, BMC oder Chrysler Kamyon fast noch gar nicht auf diese Veränderung reagiert haben.

Mit Steigerungsraten von sechs bis zehn Prozent ist die Türkei in den vergangenen Jahren enorm gewachsen. Eine Folge davon: Das Transportgewerbe boomt, die Zulassungszahlen schnellen nach oben. Im Jahr 2006 wurden 42 000 Lkw (ab 6,0 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht) zugelassen. Drei Jahre zuvor waren es nur gut die Hälfte. Mit einem umfangreichen Angebot, zu dem auch schwere Kipper oder 8x2-Fahrgestelle zählen, hat es Mercedes in der Türkei mittlerweile zum Marktführer (30 Prozent Marktanteil) gebracht.



Vom Actros weitgehend übernommen wurden Display, Bedienung und auch ...



... einige der elektronischen Helfer wie Freischaukel- oder Rangiermodus.

die vielen selbstfahrenden Unternehmer ihre Lkw gnadenlos. Mit den 428 PS, den dazugehörigen 2100 Nm Drehmoment und dem tadellos arbeitenden Powershift-Getriebe mit zwölf Gängen zählt ein Axor hier zu den schnellsten Lkw, auch wenn er 40 Tonnen ziehen muss.

Teilweise vom Actros-Powershift übernommen wurden die elektronischen Helfer wie Freischaukelmodus (einfacher Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang) und dem Rangiermodus, der sanftes Rangieren mit wenig Kupplungsverschleiß garantiert. Der Powermodus,



Maximal 428 PS leistet der OM 457 LA. In der Türkei zählt man damit zu den Schnellsten.

der die maximale Leistung des Motors ausschöpft, fehlt hingegen. Die Begründung von Mercedes: „Auf den meisten Märkten ist der Axor ein Flottenfahrzeug, wo geringe Betriebskosten und nicht höchste Fahrleistungen wichtig sind.“

Bei der Bedienung zeigt sich das Powershift-Getriebe (im Axor kommt die Version G211-12 für maximal 2100 Nm Eingangsdrehmoment zum Einsatz) genauso logisch zu bedienen wie im Actros: Schaltwippe, Funktionsknopf und Leerlaufschalter sind an einer Art langen Armlehne rechts zusammengefasst.

Für die Automatik sprechen vor allen Dingen die narrensichere Bedienung, der relativ geringe Aufpreis, der schonende Umgang mit allen Triebstrangkomponenten und auch der geringere Verbrauch. Um auf die logische Frage des Käufers zurückzukommen: Ja, der Axor ist durchaus eine Alternative zum Actros. Jetzt sogar mit einem noch größeren (bis 350 Kilogramm) Nutzlastvorteil. Mit Blick auf den Fahrer gilt allerdings nach wie vor: Bis 100 000 Kilometer Fahrleistung pro Jahr ist der Axor der Richtige.

Frank Zeitzen ■

TECHNISCHE DATEN

Motor

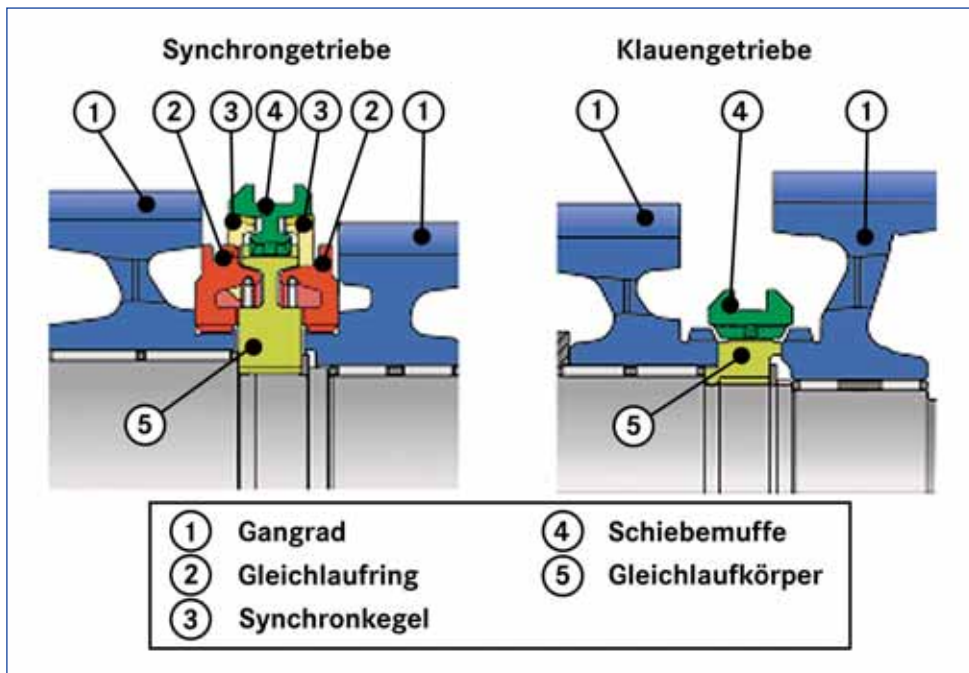
Reihensechszylinder (OM 457 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, halbhoch liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Einzylinderköpfe. Elektronische Einspritzung mit Einzelsteckpumpen, Euro 4 oder Euro 5

Bohrung/Hub	128/155 mm
Hubraum	11 967 cm ³
Verdichtung	17,75 : 1
Nennleistung	315 kW (428 PS) bei 1900/min
Max. Drehmoment	2100 Nm bei 1100/min
Motorgewicht	1045 kg = 3,32 kg/kW

Kraftübertragung

Getriebe: Mercedes G211-12 Powershift; automatisch betätigtes Dreigang-Klauengetriebe mit Range- und Splitgruppe. 12 Gänge, Spreizung 14,93 zu 1, vier Rückwärtsgänge

Achsübersetzung: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre. Übersetzung 3,077 (121 km/h bei Nenndrehzahl), wahlweise 2,85



Weniger Aufwand und weniger Gewicht mit Klauen statt Synchronisierung.