



Gerne groß

Fahrbericht: Neuer Mercedes Axor. Er hat sich innendrin jetzt viel von seinem großen Bruder Actros abgeschaut. Und doch bleibt der neue Axor trotz der Möblierung à la Actros eine Marke für sich.



**Süd-
ländisches
Temperament:
Der 430-PS-Mo-
tor OM 457 LA
ist eine Wucht.**

bereits jene neuen Spiegel verpasst, die laut EU-Verordnung künftig vorgesehen sind. Sie verfügen über eine stärkere Krümmung als die bisherigen Spiegel, was zwar das Bild stärker verzerrt als bisher gewohnt, das Sichtfeld aber stark erweitert.

Sonst aber ist alles im neuen Axor betont und sicherlich ganz bewusst den Gegebenheiten im Actros 2 nachempfunden, der von Erfolg zu Erfolg eilt. Mercedes-Lkw-Chef Klaus Maier sagt über ihn voller Stolz, was er sich nun natürlich auch vom neuen Axor



Wie bei den Großen: Die Lenkradentriegelung geschieht bequem per Knopfdruck.

Das Rezept ist im Prinzip das Gleiche geblieben, auch wenn die Zutaten sich ein wenig verändert haben. Hieß es früher: Man nehme den Unterbau des Actros, die Kabine des Atego und würze das Ganze mit einem rassigen Reihensechszylinder aus Südamerika, so heißt es heute: Man nehme den Unterbau des neuen Actros, füge in der immer noch vom Atego stammenden Kabine so viele Elemente aus dem neuen Actros wie möglich dazu und würze das Ganze wiederum mit einem feurigen Reihensechszylinder namens OM 457.

So kommt in Gestalt des neuen Axor nun ein weitaus gefälligeres Fahrzeug als beim ersten Versuch heraus, der aus dem Jahr 2001 stammt und dessen Existenz somit gerade mal drei Jahre dauerte. Weit aus eleganter als sein eckig zusammengefügt und stets leicht grimmig dreinschauender Vorgänger kommt der Neue schon äußerlich anders daher: Gekonnt verschmilzt der neue, wuchtig ausgeführte Kühlergrill in ausgeprägter V-Form frontseitig den Unterbau sowie die Kabine, welche einst daherkamen, als wollten sie lieber nichts miteinander zu tun haben. Gefällig zwinkert der Axor 2 den Betrachter durch die neuen Klarglasscheinwerfer an.

Bei der Bespiegelung hat der kleine dem großen Bruder gar etwas voraus. Denn links und rechts hat Mercedes dem neuen Axor



Kleine Klappe: Die Abfahrtskontrolle lässt sich auch am Display erledigen.



Dürftiger Kasten: Das Außenstaufach hat wenig Volumen und einen unpraktischen Zuschnitt.

Fotos: Lehmer

Fahrbericht: Neuer Mercedes Axor

verspricht „Am Ende setzen sich Qualität und gute Leistung durch.“ Weshalb Mercedes nun auch frohgemut davon abgeht, den Axor nur als Sattelzugmaschine anzubieten. Ab sofort gibt es den Zwitter aus Actros und Atego auch als zwei- und dreiaxlige Motorwagen. Mit von der Partie sind auch die Achsformeln 4x4 und 6x4: Den Bau wird's freuen, dass es nun bei den Schwere auch wieder eine schmale Kabine gibt.

Nicht ganz aus der Welt geschafft, aber erheblich gemindert ist das Handicap des riesenhohen Motortunnels, an dem die Kabine der ersten Axor-Generation schwer zu tragen hatte. Doch ragt das Gebilde nun nur noch 310 statt wie vordem 415 Milli-



Gelungenes Ensemble: Die Instrumente sind aus einem Guss.

meter hoch zur Rechten des Fahrers empor. Und damit ist schon viel gewonnen. Beträgt die Stehhöhe über dem Motortunnel im Hochdach-Axor damit schon 1620 Millimeter. Doch immerhin finden die Tasten für den Fensterheber nun endlich in artgemäßem Türmodul ein Unterkommen, während auch der Federspeicher-Hebel einen durchaus vorteilhaften Tausch gemacht hat: Er siedelt nun vorn am Armaturenbrett.

Generell haben Armaturenbrett sowie Instrumententafel nicht nur an Glanz, sondern auch an Funktionalität und Ergonomie gewonnen. Sachte um Fahrer und Beifahrer herumgeschwungene Formen haben das blockartige Gebilde von früher abgelöst. Weit aus edler muten die Materialien an. Die Instrumententafel ist ebenso wie beim Actros tief im Armaturenbrett versenkt und arbeitet damit weitgehend reflexfrei.

Im Display kann sich der Fahrer auch über die Serviceintervalle informieren, die Mercedes beim neuen Axor jetzt von maximal 80 000 Kilometer im Fernverkehr auf maximal 100 000 Kilometer gestreckt hat. Praktisches Detail am Rande: Der automatische Fahrzeugcheck reicht hin bis zur Glühlampen-Ausfallkontrolle.

Geschlossener Stauraum ist allerdings auch beim neuen Axor in Hochdachausführung immer noch Mangelware. Rund 37 Liter fasst das kleine, zudem sich unpraktisch nach unten verjüngende Außenstauraufach links. Stirnseitig unterm Dach gibt es mittig einen kleinen Schrank mit rund 70 Liter Fassungsvermögen. Unter dem Bett hält das Gefährt noch 300 Liter parat.

Bei den Betten selbst sind unten 2030 Millimeter in der Länge und 630 Millimeter in der Breite geboten. Für die obere Liege lauten die Abmessungen (knapp in der Länge, aber großzügig in der Breite) 1850 x 690 Millimeter. Wobei das obere Bett analog zu dem im Actros mit jener raffinierten Hightech-Konstruktion aus tellerartigen Pads versehen ist, deren rückenwirkende Schonung verbrieft ist.

Fürs Fahren selbst gilt: Der 428 PS starke Reihensechszylinder mit zwölf Liter Hubraum geht in alter Frische kompromisslos zur Sache. Beachtliche 2100 Nm hat der



Sanfter Schwung: Eleganter schmiegen sich die Armaturen um den Fahrer herum.

OM 457 LA als maximalen Dampf den Bergen dieser Welt entgegenzusetzen. Es hat sich der Fahrer allerdings damit abzufinden, dass dieser Geselle seinen Spaß am Leben gern in derber Tonlage herausposaunt. Anders gesagt: Es würde weit besser zum noblen Auftreten dieses Axor passen, wenn Mercedes die Kabine besser isoliert hätte.

Michael Kern ■



Hängender Schrank: Der mittig angeordnete Schrank fasst 70 Liter.

Runde Sache: Die seitliche Belüftung übernimmt wie beim Actros ein Kugelkopf.



Tief im Keller: Rund 300 Liter Volumen an Stauraum ist unter dem Bett geboten.

Mercedes Axor 1843



Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (OM 457 LA) mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und elektronischer Einspritzung per Steckpumpen, vier Ventile pro Zylinder

Hubraum	11 967 cm ³
Bohrung/Hub	128/155 mm
Effektiver Druck	22,06 bar
Leistung	bei max. Drehmoment 3150 kW (428 PS) bei 1900/min
Maximales Drehmoment	2100 Nm bei 1100/min
Motorbremse	Turbobrake mit 450 kW Bremsleistung

Kraftübertragung

Kupplung: hydraulisch betätigte Einscheiben-trockenkupplung mit 430 mm Durchmesser
Getriebe: Direktganggetriebe MB G 211-16, 16 Gänge, Spreizung 17,03 bis 1,0
Antriebsachse: einfach übersetzte Hypoidachse HL 6, Übersetzung 3,08 zu 1 = 121 km/h

Fahrwerk

Parabelfedern vorn, Luftfederung hinten, MB-Hydraulenkung LS 8 mit variabler Übersetzung 19,3 bis 23,0 zu 1

Maße und Gewichte

Radstand	3600 mm
Innenhöhe Kabine	1930/1620 mm
Innenbreite Kabine	1934 mm
Innenlänge Kabine	2080 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	18 000 kg
Zuggesamtgewicht	40 000 kg