



Foto's: Studio Jan Liefink, Doetinchem

Test Mercedes-Benz Axor 1840

Zuinig en licht

De speciaal voor de middellange afstand ontwikkelde Mercedes-Benz Axor is nu ook leverbaar met Powershift-transmissie. De importeur timmert met de Axor vooral aan de weg met een lichte en eenvoudige 'fleet'versie waar het hoge dak van de door TTM geteste Axor eigenlijk niet op hoort.

Banaal gezegd is de Axor een Atego-cabine op een Actros-chassis, maar wel met een 'eigen' krachtbron: een in Brazilië geproduceerde 12 liter lijnmotor. De Axor is écht een internationale truck, want hij wordt geproduceerd in de Turkse fabriek van Mercedes-Benz.

De enige keer dat TTM de in 2001 gelanceerde Axor testte was in een multi-cabinetest in februari 2006. De Axor werd toen vergeleken met onder andere een DAF 85, een smalle LX-versie van de MAN TGA, met de Renault Premium en met de Scania P-serie. De metingen bij die test werden uitgevoerd door BGZ, die daarbij uiteraard NEN-norm 5518 hanteerde. Conclusie was destijds dat de Axor aan nagenoeg alle punten van die norm voldeed. Alleen de hoogte van de deurgreep is een fractie boven de NEN-

norm. De oorzaak daarvan is dat de Axor met een vloerhoogte van ca 140 cm de hoogste in dit segment is. Om binnen te komen zijn dan ook drie treden nodig, die echter qua afstanden en afmetingen alle voldoen aan de norm. De chauffeur heeft die klim waarschijnlijk wel over voor de hogere zitpositie, want een smalere cabine is tot daar aan toe maar een lagere...

Fameus

Andere feiten die bij de vergelijkende test naar voren kwamen en die ook op deze test-Axor van toepassing zijn, waren het grote bovenbed en het wat krappere benedenbed. Het beste is om het bovenbed maar als slaapplek te kiezen, te meer omdat dit ook voorzien is van de fameuze Mercedes-lattenbodem. Het onderste matras ligt gewoon op een houten vloer. De ruimte in de cabine is in het algemeen voldoende. De tunnel is met 22 cm laag maar de ruimte erboven is met 162 cm niet voldoende om de kwalificatie 'sta-hoog' te mogen voeren. Rechttop staan kan wel ter plaatse van de rijderstoel,

want daar is de maat van vloer tot plafond 194 cm. Let wel: wanneer het lage dak wordt gespecificeerd, gaan daar enkele centimeters vanaf.

Mercedes biedt de Powershift aan tegen een scherpe meerprijs. Dat is een wijs besluit, want het merendeel van dit type trucks wordt ingezet voor lokale en regionale distributie. In dat kader is het trouwens uitermate prettig dat de Axor voor 50 ton treingewicht is gehomologeerd waardoor ook de tank- en bulkvervoerders kunnen worden bediend.

De automaat die op de Axor wordt geleverd is de 12 gang Powershift die ook al op de Actros leverbaar was. In tegenstelling tot de Actros is er geen mogelijkheid om de 16 gang Powershift te bestellen. Vergeleken met de oude "Telligent"-schakelautomaat vonden wij de Powershift een stuk sneller schakelen. Of dat nu ligt aan het feit dat de bak geen synchromesh-ringen meer heeft of aan het snellere aftoeren van de zescilinder motor vergeleken met de V-diesels in de Actros, valt niet te zeggen. Overigens hadden we het gevoel - meten kun je zo iets moeilijk -



Hoge zit

De Axor biedt in zijn klasse de hoogste zitpositie. Daarom heeft de wagen drie treden.



Lattenbodem

Het bovenste bed is het grootst en heeft ook de bekende lattenbodem.



Open vakken

Van de opbergruimtes boven de voorruit is alleen het middelste afsluitbaar.



Binnen handbereik

De royale koellade zit ook goed binnen handbereik.



Bergruimte

De Axor biedt in het dashboard, maar ook rond de bedden voldoende opruim- en aflegmogelijkheden.



Robuust

Met zonneklep en spoilers is de Axor toch een lekker dikke truck.



Gat met Actros kleiner

Na de restyling van de Axor is het verschil in comfort en luxe tussen Actros en Axor minder groot.



Simpel

Het instrumentenpaneel geeft alleen dat aan wat de chauffeur moet weten.

Met dit brandstofverbruik hoort de Axor in de eredivisie van de Euro 5-trucks



Aan de stoel

Mercedes was destijds de eerste die het schakelmechanisme aan de chauffeursstoel bevestigde.

Specificaties en metingen

Voertuig

Merk Mercedes-Benz
Type Axor 1840 LS.....

Motor

Type 6 cilinder lijn turbo ...
Slagvolume (l) 11,9 liter.....
Vermogen (omw/min) 401 pk/1900
Koppel (omw/min) 2000 Nm 1100

Aandrijflijn, onderstel

Transmissie Powershift 12 bak ...
Banden voor Michelin XZA2
 315/80R22,5
Banden achter Michelin XDA2
 315/80R22,5
Vering voor parabool
Vering achter lucht
Banden oplegger Michelin XTA2
 385/60R22,5

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg) 6750
Eigen gewicht tijdens test (ton)..... 40
Hoogte laadbak (m) 3,85
Frontaal oppervlak (m²)..... 9,8
Achterasreductie 3,077
Motortoerental bij 80 km/uur in hoogste gang 1200 omw/min.....
Spoilers dak, zij
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA) 66,0 dBA

Prijs

Basisprijs 100.610,-
Axor Pluspakket 3625,-
BlueTec 5 1750,-
Powershift 12 1595,-

Importeur: DaimlerChrysler Nederland B.V.
 Van Deventerlaan 50
 3528 AE Utrecht
 Postbus 2088
 3500 GB Utrecht
 Tel.: (030) 247 19 11
<http://www.mercedes-benz.nl>



dat de bak nog niet zo snel schakelt als Volvo's I-shift. Maar nogmaals: meer dan een gevoel is dat beslist niet. Een praktische en handige voorziening is verder dat de bak een rangeerstand kent en een 'freischaukel-modus'. Met de eerste kan nauwkeurig worden gemanoeuvreed, bijvoorbeeld bij het aandocken. De 'freischaukel-modus' is een voorziening waarmee je kunt schommelen tussen voor- en achteruit. Die mogelijkheid is bedoeld voor wegrijden bij gladheid. Nieuw is verder dat de Axor nu ook leverbaar is met de terugrolrem waarmee iedereen slaagt voor zelfs de lastigste hellingproef. Verder is nu ook de 'Spurassistent' leverbaar, maar daar zijn de meeste chauffeurs niet zo enthousiast over.

TTM testte de wagen op de buitenlandse route en dat is feitelijk niet het juiste traject, want 400 pk is tegenwoordig wat magertjes om de Duitse middelgebergten te bedwingen. Het verdient dan ook in diverse gevallen de voorkeur om de regie van het schakelen zelf even over te nemen want schakelen kan een schakelautomaat prima, maar zien nog altijd niet. Dat geldt met name voor afdalingen waarbij het verstandig is om tijdig terug te schakelen teneinde het volle uitlaatremvermogen bij de limiet van 2300 omw./min. te kunnen genereren.

TurboBrake

Onze test-Axor was voorzien van een geïntegreerde Voith-retarder. Begin volgend jaar kan de Axor ook worden geleverd met de TurboBrake.



Mercedes-Benz Axor 1840 LS 4x2

Traject	Afstand (km)	Verbruik (liters)	Tijd (uur)	Gemiddeld verbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/h)
I	108,4	26,2	1.19	24,2	82,4
II	116,8	39,5	1.26	33,8	81,5
III	geen meting				
IV	157,1	47,2	1.53	30,0	83,4
V	65,0	14,5	0.45	22,3	86,7
Totaal	geen meting				
Totaal	447,3	127,4	5.23	83,1	28,5
Excl. Bundesstrasse					



Binnen de norm

Het onderste bed is wat smal maar voldoet aan de NEN-norm.

Overzicht TTM testresultaten in de klasse 350 tot 450 pk

Merk / Type (motorvermogen)	Frontaal opp. (m ²)	Brandstofverbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/u - Autobahn)	Aantal schakelingen (Dortmund - Siegen)	AdBlue verbruik (l/100 km)
Euro 4/5					
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,90	28,2	82,2	14	1,6
Mercedes-Benz Axor 1840 (401 pk)	9,8	28,5	83,1	nvt	1,6
Euro 3					
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,90	28,7	82,2	17	n.v.t.
Mercedes Actros 1844 LS (435 pk)	9,70	26,4	84,0	28	n.v.t.
Renault Magnum 440 T (440 pk)	10,20	30,1	82,3	38	n.v.t.
DAF XF 95.430 (430 pk)	9,95	28,2	80,0	31	n.v.t.
Mercedes Axor 1835 (350 pk)	9,70	28,2	82,4	26	n.v.t.
Iveco Stralis 430 (430 pk)	9,80	29,4	79,3	22	n.v.t.
Renault Premium 420.19T (420 pk)	9,90	28,6	79,7	41	n.v.t.
DAF CF 85 (380 pk)	9,80	28,8	78,5	19	n.v.t.
MAN TG-A 18.363 FLS LX (360 pk)	9,70	28,1	81,6	34	n.v.t.
Scania R114 LA 4x2NA (380 pk)	10,09	29,1	79,3	31	n.v.t.
Mercedes Actros (428 pk)	10,00	28	82,9	34	n.v.t.
Volvo FM12 (380 pk)	9,75	29,4	80,3	28	n.v.t.

De rode lijnen geven het gemiddelde van de voertuigen aan



Open vakken

Van de opbergruimtes boven de voorruit is alleen het middelste afsluitbaar.



Lage tunnel

De tunnel is laag, maar erboven is de cabine niet stahoog.



Krap

Altijd een probleem bij lage trekkers: beschadigingen aan de spatborden als je door een kuil rijdt en tegelijk draait.



Konisch

Aerodynamici zeggen altijd dat je aan de achterzijde van een vrachtauto nog enorm veel kunt verbeteren. Een taps toelopende trailer leidt tot minder luchtweerstand.

verd met de nieuwe TurboBrake die volgens Mercedes een remvermogen biedt van 450 Kilowatt oftewel 612 pk bij 2000 toeren. De aangekondigde Turbobrake is goedkoper en ook 80 kilo lichter dan een retarder.

Bovendien levert de TurboBrake dat vermogen ook over langere tijd. Bij de Voith-retarder daalt het remvermogen bij oplopende temperatuur. Op de helling waar TTM het remvermogen meet, moest met de voet worden bijgeremd om de voorgeschreven snelheid te handhaven. Een laatste bezwaar van hydraulische retarders is dat ze altijd meedraaien in de aandrijflijn. Dus ook als niet geremd wordt. In de praktijk leidt dit tot een fractioneel hoger brandstofverbruik.

Telligent

De uitlaatrem, de Voith-retarder en de terugrolrem zijn deel van het Mercedes-Benz Telligent-remsysteem, dat gekoppeld is aan de cruise control. Het is met dit systeem mogelijk een snelheid in te stellen die naar gelang er vermogen en remcapaciteit voldoende is, automatisch wordt vastgehouden. De overlap tussen de ingestelde snelheid op de vlakke weg en de daalsnelheid is 3 km/uur. In tegenstelling tot bij de Actros is deze overlap-snelheid niet instelbaar. Dat heeft te maken met het feit dat het elektronisch systeem van de Axor een stuk eenvoudiger is dan van de grote broer.

De Axor werd in 2001 geïntroduceerd als 'no-nonsense' truck voor de middellange afstand en het zware distributiewerk. Het woord 'no-nonsense' is vaak een eufemisme voor een niveau lager of een tandje minder. Voor de Axor valt dat in onze beleving reuze mee. Zeker na de restyling en het beschikbaar komen van de Powershift-transmissie is het gat tussen Actros en Axor een stuk kleiner geworden. Waar de Axor de Actros zeker mee klopt is het eigen gewicht en misschien ook wel het brandstofverbruik. De Axor brengt met hoog dak 6750 kilo op de weegschaal. Met een brandstofverbruik van 28,5 liter op 100 kilometer hoort de wagen thuis in de eredivisie van het aanbod aan Euro 5-trucks. Ten slotte mag ook nog worden genoemd de aantrekkelijke aanschafprijs van rond de ton. Ook al zeggen truckfabrikanten dat de aanschafprijs op de totale exploitatierekening zo ongeveer verwaarloosbaar is, op het moment dat je als vervoerder dat bedrag op moet hoesten is het toch plezierig dat je een paar millietjes goedkoper uit bent dan wanneer je een vergelijkbare Actros had besteld.

P.C. Wieman

Hydraulische retarder niet ideaal