

Krachtig kwartet



In deze 1000 Punten Krachtmeting vergelijken we vier trekkers in de klasse van rond de 550 pk. De punten in de inmiddels vertrouwde test kunnen worden verdiend op allerlei fronten, zoals comfort, interieur, opbergruimte en uiteraard brandstofverbruik en onderhoudskosten.

De klasse van zo rond de 550 pk wordt steeds belangrijker. Dankzij de vermogensrace behoren deze voertuigen al lang niet meer tot de top, die ligt inmiddels al ruim honderd pk hoger voor een aantal merken. Steeds meer vervoerders zetten voertuigen met vijfhonderd pk of meer in en menigeen weet daar ook

uitstekende resultaten mee te behalen. Uiteraard zijn dit soort vermogens in de eerste plaats bedoeld voor wie echt zware lading vervoert over zware routes, maar steeds vaker zien we hele normale combinaties met meer dan vijfhonderd pk. Het gaat de vervoerders dan vooral om een hoge gemiddelde snelheid

en niet te vergeten een stuk comfort. Vier fabrikanten gingen op de uitnodiging in voor deze test, namelijk Mercedes-Benz, MAN, Scania en Iveco. DAF levert boven de 510 pk XF niks en Volvo had van de nieuwe generatie nog geen testwagens klaar.

Wegen

Op de eerste testdag worden alle trekkers gewogen en daarbij wordt precies gekeken naar de specificaties. Stel dat een fabrikant zo bijdehand is om zonder reservewiel of bovenbed te komen dan zou dat een gewichtsvoordeel opleveren.

Om die reden worden de gewichten van dergelijke zaken opgeteld bij het gewicht dat de weegbrug aangeeft. Verder wordt er ook gekeken naar de hoeveelheid brandstof in de tanks, en ook dat wordt in de calculatie meegenomen. De gewichten die we hier publiceren kun je dan ook rechtstreeks met elkaar vergelijken. We zien hier dat de MAN op dit onderdeel de meeste punten scoort. De TGX met zijn grote XXL-cabine weegt slechts 7247 kilo, en dat is een knappe prestatie. Goede tweede is de Iveco met 7478 kilo. Beide trucks hebben een zescilinder lijnmotor en die zijn gewoon lichter



dan de V8-motoren in de Actros en de Scania. Toch scoren de Zweden ook beslist niet slecht met 7644 kilo. De Actros is de meest zwaarlijvige van het viertal met 8078 kilo. Dat is maar liefst 831 kilo zwaarder dan de MAN, en dat gaat rechtstreeks ten koste van het laadvermogen. Overigens hebben we hier te maken met wat we inmiddels de vorige generatie Actros noemen. Van het nieuwe model was ten tijde van de test nog geen testwagen beschikbaar. Voor het gewicht maakt dat niet uit, want de nieuwe is net zo zwaar. Na het wegen zijn we vervolgens

twee volle dagen intensief bezig met het meten van allerlei zaken zoals decibellen, acceleratie, afmetingen van de cabines enzovoorts. Verder hebben we onze standaard chauffeursbepakking die in iedere cabine wordt geplaatst. Deze standaard set bestaat uit zo'n beetje alles wat een chauffeur nodig heeft als hij een week van huis gaat. Door deze spullen netjes in de cabines te stouwen ontstaat een goed beeld van de praktische bruikbaarheid van allerlei opbergvakken en kastjes. Uiteraard wordt alles meteen op de gevoelige digitale chip vastgelegd terwijl we dit doen. Daarnaast is er

tijd voor de fotosessie met de groepsfoto's. Aansluitend rijden we met de vier trekkers met oplegger een rondje over binnenwegen en door kleine dorpjes. Op deze route leer je de auto's echt kennen: hoe veert het, hoe reageert de besturing op spoorvorming en hoe is het zicht vanuit de cabine.

Wisselen

Vervolgens rijden we twee dagen lang onze testroute over de Autobahn waarbij we steeds wisselen van chauffeur en van oplegger. Hierdoor worden mogelijke rolweerstandverschillen tussen de opleggers

geëlimineerd en ontstaan er exacte verbruikscijfers. Voor ons als testchauffeurs zijn dit inspannende ritten over bijna vierhonderd kilometer. De kunst is om de snelheid constant op 85 te houden en om op tijd van het gas af te gaan, en natuurlijk op tijd weer gas te geven voor een stijging. De rijders noteren iedere kilometer de standen van de verbruiksmeter en de stopwatch, bergopwaarts gebeurt dat zelfs iedere halve kilometer. De hierdoor vergaarde brij aan cijfers wordt vervolgens uitgewerkt en daarbij worden mogelijke storende factoren er weer uit gehaald. Als er bijvoor-



1



2



3

3) Koppelschotel

De hoogte van de koppelschotel wordt door Frank Zeitzen gemeten vanaf de grond.

4) Blickveld

Ook het blikveld in voorwaartse richting wordt voor elke truck vastgesteld.

5) Weegbrug

Elke truck wordt nauwkeurig gewogen.

1) Nat

Bij de remmentests wordt de baan natgehouden door personeel van het vliegveld.

2) Temperatuurmeting

Ook de temperatuur van de remmen en velgen wordt gemeten.



4



5

beeld geremd moet worden voor een ander voertuig dan zou dat anders de cijfers beïnvloeden. Als alle cijfermateriaal bekend is dan wordt eerst gekeken of de brandstof verbruiksmeters een afwijking hebben. Die wordt er vervolgens uitgerekend. Daarna wordt de brandstoftemperatuur gecorrigeerd. Dat moet omdat de retourflow vaak erg warm is. Door de warmte in de tank zet de vloeistof iets uit waardoor je aan het einde van de dag minder kunt tanken, en dat zou een vertekend beeld geven. In de tabel ziet u de puntenverdeling en onderaan ziet u wie er uit-

eindelijk gewonnen heeft over de hele test. Dat is de Scania R560 Topline, maar die truck heeft niet op alle fronten gewonnen. Als u bijvoorbeeld kijkt naar de cabine, de afwerking daarvan en de indeling van leef- en opbergruimte dan ziet u dat hier de Mercedes-Benz Actros wint, met als tweede de MAN met zijn XXL-cabine. Waar het gaat om het rijden, eindigen de MAN en de Scania bovenaan met vlak daaronder verassend genoeg de Iveco en de Actros. Onder 'Aandrijflijn en prestaties' is de Scania met zijn V8 de grote winnaar met een forse voorsprong op de nummer twee, de

Actros. Bij het onderdeel brandstofverbruik, en dat is vandaag de dag erg belangrijk, wint de MAN met de Actros op de tweede plaats en de Iveco als derde.

Eindscore

Op het gebied van laadvermogen wint de lichtgewicht MAN, met Iveco op een tweede plaats. Waar het gaat om service intervals wint de Iveco met twee punten voorsprong op de Duitsers en drie op de Zweed. Opvallend is verder de dode hoek en het directe zichtveld vanuit de cabine. Hier scoren de Actros en de Scania het beste, gevolgd door

de Iveco. De MAN met zijn grote spiegelhuizen scoort hier de minste punten. Op restwaarde scoort de Scania het hoogst, gevolgd door de Mercedes. Onder aan de streep komt de Scania er als beste uit, gevolgd door de Actros. Daar onder vinden we de MAN, en de Iveco komt uiteindelijk met de minste punten thuis. Toch zijn de verschillen minimaal tussen de vier trucks en uiteindelijk gaat het er om waar je de beste deal kunt maken en wat de beste dealer in uw regio is. Dat is echter niet in punten te vangen.

lep van der Meer

Iveco Stralis AS440S56T/P



De Iveco Stralis Active Space cabine is ruim, en door de gebruikte lichte tinten oogt hij zelfs nog groter. Boven de voorruit zijn drie keurige kasten met daaronder nog aflegvakken. Hoewel het cabinedak erg gestroomlijnd oploopt, is er toch verrassend veel ruimte in deze kastenwand. Onder het bed is een fraaie grote schuiflade naast een praktische koelkast. Als je het bed omhoog doet, is er nog meer opberg ruimte. Aan de bijrijderskant is er een klein vakje bovenop het van buitenaf bereikbare vak terwijl de opberg ruimte aan de chauffeurskant zowel van binnen als van buiten bereikbaar is. Onder de grote zijvakken die van buitenaf bereikbaar zijn, vind je aan weerskanten nog twee kleinere vakjes. Ideaal voor gereedschappen en andere zaken die je niet dagelijks nodig hebt. Bij het onderbed bevindt zich achter de bestuurder een platform waar je een televisie op kunt zetten, compleet met een stroomaansluiting. Volgens ons zit dat ding aan de verkeerde kant, en bovendien heb je met een flatscreen geen platform nodig. Verder zijn er overal bakjes en vakjes in de Stralis, tot in de deuren aan toe. De afwerking van het interieur is op zich keurig, alleen moet je even wennen aan de vormgeving. Kwalitatief ziet alles er goed uit, het ziet er wat speelser uit dan we van de Noord-Europese merken gewend zijn. Het dashboard in de onlangs vernieuwde Eurocargo ziet er al weer een stuk beter uit en eigenlijk kunnen we niet wachten tot Iveco die stijl ook doorvoert in de Stralis-modellen.

Boven slaap je in de Iveco niet verkeerd. Het bed is er ruim en via een uitklapbaar laddertje is ook de klim naar boven geen probleem. Boven heb je verder alles bij de hand. Lectuurnetjes, een plek voor persoonlijke dingen en een mooie display waarmee je allerlei zaken kunt regelen. Beneden valt het wat tegen eigenlijk. Er is een leeslampje, maar verder zijn er eigenlijk geen voorzieningen. Of dit Stralis-chauffeurs kan overtuigen om boven te slapen is echter de vraag. Beneden slapen heeft nog altijd de voorkeur bij de meeste chauffeurs.

De Stralis is gezien het marktaandeel in onze streken een voertuig waar menigeen geen ervaring mee heeft en dat is eigenlijk jammer. Het is namelijk een ontzettend fijn ding om mee te werken. Over smaak kun je twisten maar alles klopt wel. De zitpositie achter het stuurwiel is prima en de Cursor 13 motor trekt als de spreekwoordelijke lier. De besturing is erg fijn en van spoorvorming heeft de Stralis geen last. Bij de puntenwaardering voor het rijden verdient de Iveco zelfs evenveel punten als de Scania, en die was tot nu toe altijd de winnaar op dit gebied. Ook de vering hebben ze uitstekend onder controle daar in Italië. Daarbij is de motor lekker stil in de cabine.



1) De Stralis heeft zelfs vier van buitenaf bereikbare opbergvakken.

3) Een handige koelkast, en mooi bij de werkplek.

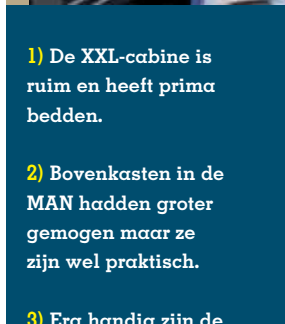
2) Volgens Iveco slaapt u boven het best in de Stralis.

4) Het Iveco-dash-board, beslist niet lelijk maar duidelijk afwijkend van de rest.

Technische gegevens

Wielbasis	3650 mm
Cabine	Active Space
Motor	Cursor 13
Prestaties	560 pk tussen 1575 en 1900 toeren
Koppel	2500 Nm tussen 1000 en 1575 toeren
Achteras	MS 13-175/D
Overbrenging	3,36:1
Banden	Michelin Energy 315/70 R 22,5
Tankinhoud	400 liter dieseltank, 55 liter AdBlue-tank
Versnellingsbak	12AS2530TO geautomatiseerde 12-bak met overdrive

MAN TGX 18.540 BLS XXL



1) De XXL-cabine is ruim en heeft prima bedden.

2) Bovenkasten in de MAN hadden groter gemogen maar ze zijn wel praktisch.

3) Erg handig zijn de schuiflades in het midden van het dashboard.

4) Ontzettend mooi dashboard in de TGX.

Technische gegevens

Wielbasis	3600 mm
Cabine	XXL
Motor	D2676LF13
Prestaties	540 pk bij 1900 toeren
Koppel	2500 Nm tussen 1050 en 1350 toeren
Achteras	HY-1350
Overbrenging	3,36:1
Banden	Michelin Energy 315/70 R 22,5
Tankinhoud	400 liter dieseltank, 75 liter AdBlue-tank
Versnellingsbak	12AS2530TO geautomatiseerde 12-bak met overdrive

In de MAN TGX XXL ontbreekt het niet aan ruimte. Dit is voor wat betreft de cabine-inhoud één van de grootste cabines die je in Europa kunt kopen. Sinds de facelift van vorig jaar ziet alles er ontzettend goed uit in de MAN. Het dashboard is prachtig en de schuiflades in de middenconsole zijn erg handig. Jammer alleen dat de console naast de stoel met daarop de handrem en de draaiknop voor de AS-Tronic is blijven bestaan. Die functies hadden probleemloos een plek op het dashboard kunnen krijgen waardoor de vloer helemaal vrij zou zijn geworden. Verder houdt het met de opbergruimte niet echt over in de XXL-cabine.

De op zich prima koelkast is op een rail naar voren te trekken, maar ook in de achterste stand staat hij eigenlijk nog te ver in de cabine. Aan weerskanten onder het bed zijn kunststof kasten aangebracht waarvan de rechter ook van binnenuit te bereiken is. De kast aan de andere kant is alleen van buitenaf bereikbaar, en daarmee mooi geurdicht. Jammer is dat er bij het onderbed geen schakelaars aanwezig zijn, en eigenlijk ook geen plek voor je bril of andere persoonlijke spullen. Al die zaken zijn samengevoegd op de console waarin ook de handrem geplaatst is.

Het nieuwe dashboard ziet er fantastisch uit en ook het stuurwiel met de geïntegreerde bediening van allerlei functies is prachtig om te zien. Helaas blijken die fraaie knopjes op het stuur in de praktijk niet altijd even praktisch. Als je aan het manoeuvreren bent gebeurt het nogal eens dat allerlei functies via het stuurwiel onbedoeld bediend worden. Ineens gaat de radio van de zender af, en dat soort dingen. Een ander minpunt van de nieuwe MAN is de plaatsing van de buitenspiegels. De nieuwe spiegelhuizen zijn erg fraai, maar ook enorm. Vooral aan de rechterkant zorgt het spiegelhuis in combinatie met de A-stijl voor een forse dode hoek, en dat moet anders kunnen. Verder is de MAN een comfortabel voertuig en de besturing voelt erg goed aan. Ondanks het feit dat de XXL-cabine hoog boven het asfalt zweeft op zijn rubber veerbalgen wordt het nergens zweverig. Ook in snelle bochten hangt de cabine amper over en het gevoel met de weg is gewoon erg goed. De vering van de MAN behoort tot de top van wat je kunt kopen en alle bedieningsorganen zitten waar je ze verwacht. De geautomatiseerde ZF AS-Tronic werkt supersnel en nauwkeurig samen met de D26-motor en ingrijpen is dan ook vrijwel niet nodig. Het verbruik van de MAN bleek het meest bescheiden van alle vier, maar daar staat tegenover dat de gemiddelde snelheid het laagste is. Zowel in snelheid als in verbruik scheelt dat maar heel weinig met de anderen, maar juist die kleine verschillen zorgen voor de winst of het verlies in deze test.

Mercedes-Benz Actros 1855LS



1) Erg fijn in de Actros is dit nachtkastje bij het onderbed.

2) De koelkast had dieper gemogen, maar het systeem met de tafel is super-praktisch.

3) Nadeel van de Megaspac cabine is de hoge instap, maar liefst vier treden!

4) Nog steeds een erg fraai dashboard in de Actros.

Technische gegevens

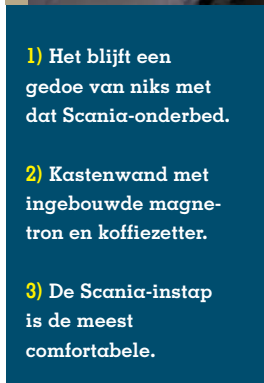
Wielbasis	3600 mm
Cabine	Mega Space
Motor	OM 502 LA
Prestaties	551 pk bij 1800 toeren
Koppel	2600 Nm bij 1080 toeren
Achteras	HL8/1DCLS-13
Overbrenging	3,154:1
Banden	Michelin Energy 315/70 R 22,5
Tankinhoud	450 liter dieseltank, 95 liter AdBlue tank
Versnellingsbak	G281-12 geautomatiseerde 12-bak met direct drive

De Actros Megaspac die we hier testen kennen we al een tijdje. Helaas had Mercedes-Benz nog geen Actros van de nieuwe generatie klaar voor onze test, maar motorisch is er niets veranderd, alleen schijnt de nieuwe Powershift al weer sneller te werken dan de door ons geteste versie. Ook in het interieur is grotendeels het zelfde gebleven en waarom ook niet. Zoveel was daar tenslotte niet mis mee. De klokkenwinkel zelf is dan misschien niet de meest spannende, door de gebruikte materialen en het hele ontwerp staat dit interieur nog steeds op grote hoogte. Boven de voorruit zijn mooie en praktische kasten aangebracht en ook onder het bed is alle ruimte handig ingedeeld. Aan beide kanten kun je zowel van binnen- als van buitenaf bij je spullen en zelfs een weekendtas vol kleding past er in.

Aan de schuiflade waar de koelkast in zit is een handig uitklapbaar tafeltje aangebracht. Onder de koelkast zit nog een grote schuiflade, en die is ideaal. Verder vinden ze bij Mercedes dat je boven het beste slaapt. Daar zit inderdaad het breedste bed, maar het is een beetje gedoe om daar te komen. Om te voorkomen dat de hoofdsteunen van de stoelen in het bovenbed prikken, moeten de rugleuningen van beide stoelen naar voren en vervolgens moet je naar boven klimmen. Beneden is het bed wat minder breed, maar kwalitatief net zo fraai. Eigenlijk nog beter dan het bovenbed met de dikkere matras, als je het ons vraagt. Verder ontbreekt het aan niks in de Actros. U kunt uw spullen kwijt bij het bed en alle functies zijn binnen handbereik te bedienen.

De Megaspac cabine is de enige van de vier met een volledig vlakke vloer. Of dat een voordeel is vragen wij ons af, want het heeft ook zo zijn nadelen. Het grootste nadeel is wel dat je maar liefst vier opstaptraden moet beklimmen voordat je binnen bent. De oplossing van MAN is wat dat betreft slimmer. Daar heb je een bijna vlakke vloer en slechts drie opstappen. De Mercedes-Benz Actros rijdt erg comfortabel. De stuurverstelling is net niet wat we zouden willen zien, maar ook dat went. Het zicht rondom is prima en de bescheiden vormgegeven buitenspiegels bieden voldoende zicht. Groot voordeel van die eenvoudige spiegels is dat je er gemakkelijk langs kunt kijken. De bediening van de Powershift-schakelautomaat zit onder de rechter armsteun aan een opklapbare arm. Op zich een prima systeem maar de concurrentie bewijst dat deze functies vandaag de dag prima aan een stengel aan de stuurkolom geïntegreerd kunnen worden. Lastig in de Actros is nog steeds de bediening van de boordcomputer. Dat went vast wel als je er dagelijks mee werkt, maar voor ons is het elke keer weer even zoeken naar de juiste knoppen op het stuur.

Scania R560 LA



1) Het blijft een gedoe van niks met dat Scania-onderbed.

2) Kastenvand met ingebouwde magnetron en koffiezetter.

3) De Scania-instap is de meest comfortabele.

4) Werken met de ingebouwde 'Interactor' computer in de Scania.

Technische gegevens

Wielbasis	3700 mm
Cabine	R Topline
Motor	DC16 18
Prestaties	560 pk bij 1900 toeren
Koppel	2700 Nm tussen 1000 en 1400 toeren
Achteras	R780
Overbrenging	2,92:1
Banden	Michelin Energy 315/70 R 22,5
Tankinhoud	400 liter dieseltank
Versnellingsbak	GRS905R geautomatiseerde 12+2-bak met direct drive

De R Topline-cabine kennen we al een tijdje, maar toch weet Scania er steeds weer wat aan te veranderen. Nieuw sinds de introductie van de R-serie is het grote opbergvak, dat je van buitenaf kunt bereiken aan de rechterkant. De testwagen heeft ook links zo'n vak en dat is een optie. Wel een hele praktische optie trouwens, want aan die opbergvakken heb je ook echt wat. Aan beide kanten kun je ook van binnenuit in dat vak komen en dat baarde de Zweden kennelijk zorgen. Je zou dus ook van buitenaf via de grote klep in de cabine kunnen komen. Daarvoor moet je dan wel zo lenig zijn als een slangenmens, maar dat weerhoudt Scania er niet van om een extra borging op het onderbed te maken. Als je het bed omhoog wilt doen dan moet je aan een rood lint trekken waardoor het bed ontgrendeld wordt. Tja, Zweden en veiligheid... Maar goed, over die vakken zelf zijn we het eens. Onze grote weekendtas gevuld met kleding verdwijnt zo onder het bed en dat scheelt stukken. Boven de voorruit vinden we nog steeds dezelfde drie kastjes met daaronder een aflegvak. In het middelste vak is een magnetron ingebouwd terwijl rechts een koffiezetapparaat is ingebouwd. Of je dat op die plek wilt, is de vraag, maar het is wel heel netjes. We vragen ons trouwens af waar alle damp heen trekt als de koffiemachine begint te pruttelen. De koelkast onder het bed is niet echt praktisch. Het onderbed is nog steeds hetzelfde verhaal met de losse kussentjes en de uitschuifbare delen. Handig is wel dat de beide stoelen voortaan eenvoudig naar voren te schuiven zijn door een pedaaltje in te trappen. Dat maakt het ombouwen al een stuk eenvoudiger, maar onze voorkeur gaat uit naar een bed uit één stuk. Er is geen ruimte om je bril weg te leggen bij het bed, maar er is wel een mooie multifunctionele afstandsbediening voor allerlei functies. De Scania heeft de fijnste instap van het viertal en dat heeft ook te maken met de relatief lage vloer. De treden zijn breed en je wandelt zo naar binnen. Achter het stuurwiel zit je als een vorst, vooral door de nog steeds unieke stuurverstelling in de Scania. De plaats van de schakelaars voor de cruise control op het Scania-stuurwiel vinden we niet handig. Die zitten zeg maar onderaan het stuurwiel en wij zouden ze liever halverwege zien, net als bij de andere merken. Daar heb je beter zicht op en bovendien zijn je handen daar toch al. Rijden doet de Scania ontzettend fijn met zijn fijne V8. Het is altijd weer even wennen aan dat koppelpedaal bij het weggrijden en stoppen, maar voor de rest werkt alles perfect. Zelf vinden we de bediening van de Opticruise vlak onder het stuurwiel ideaal. Scania is er in geslaagd alle functies in één handige stengel te bouwen en dat werkt gewoon goed.

Prestaties				
Merk	Iveco	MAN	Mercedes	Scania
Wielbases	390/320/ 345/360	385/365/ 365/370	330/310/325 320/325	385/405 390/265
Hoogte cabinevloer	1415	1485	1610	1445
Opbergvak buiten links	186 +63	196	170 +81	205
Opbergvak buiten rechts	125 + 58	198	200 + 50	202
Totaal opbergvakken buiten	432	394	501	407
Bovenkasten	153	222	166	163
Kasten tegen achterwand	10 l hand- schoenkast			
Schuiflades dashboard	10 l onder stoel	25	8	12
Schuiflade onder bed	63		73	
Koelkast	17	38	25	29
Opbergruimte onder bed		53	7 hoofdeinde	
Totaal volume opbergruimte	675	732	780	611
Open aflegvakken	weinig	gemiddeld	7	7
Open vakken in pakjes sigaretten	Ca. 4	Ca 15	Ca. 30	Ca. 15
Flessenhouders	4	3	7	2
Motortunnel	220	-	-	160
Stahoogte boven tunnel	2003	2022	1938	2067
Stahoogte voor de stoel	2118	2181	1938	2247
Cabinebreedte	2383	2325	2342	2232
Breedte deur-deur	2131	2104	2157	2018
Inwendige cabinelengte	2039	2100	2063	2043
Totale cabineinhoud	8,95	9,30	8,62	8,89
Voetruimte bij pedalen	627	607	-	540
Onderbed (m ²)	1,5 m ²	1,70	1,39	1,73
Bovenbed (m ²)	1,47	1,41	1,66	1,27
Totale oppervlak bedden (m ²)	2,97	3,11	3,05	3,00
Vliegenhor	Ja	ja	Ja	Ja
Airbag	Nee	Nee	Ja	Ja
Gordelspanner	Nee	Nee	Ja	Ja
ESP	Ja	Ja	Ja	Ja
Lane Guard	Ja	Ja	Ja	Ja
ACC	Ja	Ja	Ja	Ja
Remassistent	Nee	Ja	Ja	Ja
Wegrijper	Ja	Nee	Ja	Ja
NB inhoudsmaten in liters				



Prestaties				
Calculatie gewichten				
	Iveco	MAN	Mercedes	Scania
op de weegbrug	kgs 7100	6860	7880	7540
correctie reservewiel	125	0	125	0
correctie brandstof (400 liter)	-40	0	-50	0
Correctie retarder	-125	0	-120	-113
correctie adblue 70 liter	15	-5	-25	-5
correctie eerste tankbeurt	117	100	0	0
correctie tweede tankbeurt	261	262	268	247
andere correcties	25	30	0	-25
gewicht met gelijke specificatie	7478	7247	8078	7644
Puntenverdeling 1000 Punten Test				
	Iveco	MAN	Mercedes	Scania
Cabine				
Servicepunten, kantelen:	9	10	10	9
Instappen, opstappen:	11	12	9	11
Standaarduitrusting:	18	18	18	18
Bergruimte totaal	31	32	36	29
Afmetingen interieur	18	19	17	18
Werkplek chauffeur:	29	31	34	32
Bedden:	19	22	20	19
Afwerking en kwaliteit:	14	16	17	14
Totaal cabine:	149	160	161	150
Rijden				
Rijcomfort:	50	50	50	50
Weggedrag, besturing:	35	34	32	35
Remmen:	38	39	39	39
Bedieningselementen als bak, cc:	39	41	41	40
Totaal rijden:	162	164	162	164
Aandrijflijn/prestaties				
Motorkarakteristiek:	15	15	15	18
Versnellingsbak:	53	53	52	52
Achterasoverbrenging:	17	18	22	23
Aantal schakelingen/gedrag:	25	27	38	37
Prestaties:	36	35	42	50
Totaal aandrijflijn/prestaties:	146	148	169	180
Brandstofverbruik:	128	130	124	126
Kosten en veiligheid				
laadvermogen:	35	40	24	32
Service intervals:	30	28	28	27
Restwaarde:	53	53	56	58
Beschikbare technische opties:	21	23	22	22
Motorrem:	32	30	35	32
Leverbare veiligheisoepies:	19	21	22	20
Dode hoek en zichtveld:	54	50	56	56
Totaal kosten en veiligheid:	244	245	243	247
Eindscore:	829	847	859	867