



# Aan elkaar gewaagd

**Slechts drie truckmerken gingen deze keer in op de uitnodiging voor Europa's grootste vergelijkingstest, de 1000 Punten Test. Om uiteenlopende redenen deden Renault, MAN, Iveco en Scania niet mee. Een gemiste kans, want deze test wordt in maar liefst 16 Europese landen gepubliceerd. Dus strijden DAF, Mercedes-Benz en Volvo om de eer.**

Aan Volvo, DAF en Mercedes-Benz was gevraagd trucks ter beschikking te stellen met vierhonderd pk en een zogenaamde 'vloot'-cabine. Dat houdt in een hoge cabine met een laag dak. Bij Volvo en DAF gaat die

omschrijving op, maar bij Mercedes-Benz zit het cabineprogramma wat anders in elkaar. Daar wordt niet alleen het dak hoger bij het topmodel, maar staat de hele cabine hoger op het chassis. De Actros is

hierdoor een beetje een vreemde eend in de bijt, maar als we kijken naar de positionering van de voertuigen, dan klopt het plaatje wel.

## Euro 5

Zowel DAF als Volvo komen met Euro 5-trucks, alleen bij de Actros staat er een BlueTech4-logo op de deur. Dat zou betekenen dat we hier met een Euro 4-model te maken hebben, wat op zich niet uitmaakt voor het brandstofverbruik. Alleen het AdBlue-verbruik zou wat minder moeten zijn. Navraag bij Mercedes-Benz leert echter dat de inspuiting volgens Euro 5-normen gaat. Er zit alleen een Euro 4-katalysator onder. Die is uiteraard wat

lichter en compacter, maar dat gewichtsvoordeel is er genadeloos bijgeteld. De Mercedes-Benz en de DAF hebben beide 410 pk op de deur staan, maar in het specificatieblad staat 408 pk. DAF vaardigt de XF105.410 SpaceCab af met de inmiddels bekende 1.9 liter Paccar MX-motor. Mercedes-Benz komt met een Actros 1841 met L-cabine aan de startstreep met als krachtbron de OM501 V6 motor met eveneens 408 pk. De Volvo heeft met 400 pk uit de bekende D13A-motor er dus slechts acht minder.

## Curve

Qua koppel ontlopen de drie trucks elkaar maar weinig. Alle drie leveren

ze 2000 NewtonMeter, alleen verschillen de toerentallen waarbij dat koppel beschikbaar is. De DAF heeft de vlakste curve, waarbij de 2000 Nm tussen de 1000 en de 1400 toeren beschikbaar zijn. De Volvo begint slechts 50 krukasomwentelingen later en loopt ook tot 1400 toeren. Bij de Actros is het maximale koppel beschikbaar bij 1080 toeren. Daarna loopt het weer terug. Puur op de cijfers zou de DAF dus het meest soepele voertuig moeten zijn om mee te rijden, op de voet gevolgd door de Volvo. Zowel waar het gaat om de trekkracht bij slechts 1000 omwentelingen als bij de koppeltoename bij lagere snelheden wint de DAF ruim op punten.



**1) Hochwald**

De testritten beginnen bij Raststätte Hochwald.

**2) Verbruik**

De brandstofverbruiksmeters worden gecontroleerd aan de hand van de getankte liters.



**3) In lijn**

Twee zescilinder in-lijn-motoren en een V6.

**4) Verschil**

De dodehoekmeting geeft opvallende verschillen.

**5) Uitrusting**

De standaard chauffeursuitrusting zoals we die in alle cabines passen.

**6) Rem**

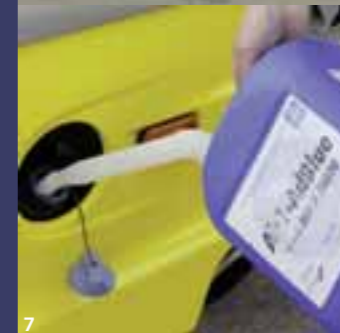
Remproeven maken deel uit van de test.

**7) AdBlue**

Het AdBlue-verbruik wordt nauwgezet bijgehouden.

**8) Concentratie**

Opperste concentratie bij het tanken.



Op zowel de Volvo als de DAF staat de grootste cabine, alleen dan met een middelhoog dak. Bij DAF heet dat 'SpaceCab', en bij Volvo 'Globetrotter.' Het zijn typisch modellen die je in grote vloten aantreft. De hogere versie is meer voorbehouden aan de eigenrijder en wordt vaak als vlaggenschip ingezet. In beide cabines kom je niets te kort. De leefruimte is groot dankzij de lage motortunnel en vooral in de DAF mis je de extra centimeters van de SuperSpaceCab maar amper. Mercedes-Benz heeft een wat afwijkende cabinestrategie. Bij dit Duitse merk zit het verschil niet in de dakhoogte, maar wordt de cabine wat lager op het chassis geplaatst. Als gevolg daarvan is er een hogere motortunnel en dat merk je meteen. Op zich is het een prima huis, die LS-cabine, maar ruimte voor een grote schuiflade onder het bed is er bijvoorbeeld niet. Ook de toegang tot het slaapgedeelte is wat lastiger door de hoge tunnel, en stahoogte voor het omkleden heb je er ook niet. Toch heeft het ook zijn voordelen. Het grote oppervlak boven op de motortunnel kan namelijk prima fungeren als tafel voor bijvoorbeeld je ladingdocumenten. Feit is dat de Actros er wat minder indrukwekkend uitziet met de LS-cabine in het rijtje tussen de Volvo en de DAF.

De grote opbergkampioen van het drietal is de DAF. Boven de voorruit bevinden zich mooie grote kasten met degelijke deurtjes waar veel spul achter kan. Verder is vooral de grote schuiflade onder het bed erg praktisch. Je gooit er zo een hele weekentas met schone kleren in! Jammer dat deze lade niet standaard is. Ook de rest van de ruimte onder het bed is erg praktisch ingedeeld en prima bereikbaar van binnenuit. Aan de beide zijanten bevinden zich klepjes, waardoor je er ook bij kunt, maar die mogen groter. Of eigenlijk, de gaten achter de klepjes. In de Volvo is dat beter geregeld. Die heeft ook grote kleppen, maar daarachter zit een even groot gat waardoor we ons testkratje zo naar binnen konden schuiven.

**Schuiflade**

Overigens is de opbergruimte achter die kleppen de enige ruimte onder het bed waar je bij kunt. Van binnen kun je daar niet bij. Daar wordt de resterende ruimte opgevuld door een grote schuiflade. Als je een koelkast besteld dan zit die in deze lade waardoor je de praktische lade kwijt bent. Boven de voorruit houdt het ook al niet over in de Volvo. Door de ver naar achteren neigende voorruit zijn de kastjes niet erg diep. Een prima oplossing wordt gevormd

door de kasten tegen de achterwand. Die zijn tegen meerprijs verkrijgbaar, maar ze voegen echt wat toe aan de Volvo. In de Actros vinden we boven de voorruit mooie degelijke en goed afgewerkte kasten. Ze zijn kleiner dan die in de DAF, maar wel weer beter bruikbaar dan de Volvo-kasten. Daarnaast is er onder het bed opbergruimte die zowel van binnen- als van buitenaf bereikbaar is.

**Afwerking**

De Actros was een trendsetter waar het gaat om de afwerking van het interieur. Mooie materialen, prachtige vormen en hele mooie passingen domineren nog steeds het Mercedes-interieur. Je mag het allemaal wat grijs vinden, maar dat is een kwestie van smaak. Opvallend saai is zo langzamerhand wel de klokkenwinkel. Het is erg overzichtelijk allemaal, maar iets meer feest zou best mogen. Een chroomrandje om de klokken zou de Actros niet misstaan bijvoorbeeld. Een ander hoogstandje vormt nog steeds de verlichting in de Actros. Alles zwelt aan en dooft weer langzaam en bovendien heb je licht waar je dat nodig hebt. Hier is echt aandacht aan besteed. In de DAF en de Volvo kom je ook geen licht tekort, maar het is allemaal wat eenvoudiger qua

uitvoering. De DAF scoort trouwens ook hoge ogen waar het gaat om de afwerking. Het 'soft-touch' dashboard ziet er bijzonder fraai uit en het instrumentenpaneel is gewoon erg mooi. In een sportieve personenwagen zou het niet eens mistaan! Ronduit handig is de grote opbergbak onder de asbak en het grote vak op het dashboard. De Actros heeft dat ook, en dat is duidelijk geïnspireerd op het DAF-ontwerp. Een beetje jammer in de DAF is de afwerking van de deuren. Rondom de zijruiten zie je de carrosseriekleur terug en dat hebben de andere twee merken net even netter aangepakt. In de Volvo domineren harde kunststoffen en hoewel het er fraai uitziet is dat toch net even minder. Het instrumentarium is keurig verzorgd maar de cijfertjes zijn wat lastig afleesbaar. Alles zou wat groter en duidelijker mogen wat ons betreft. Verder is het in de Volvo nog steeds wat karig gesteld met de aflegvakjes rondom de bestuurder. Bovenop het dashboard is een klein vakje en naast de stoel staat een bakje. Verder is er vlak boven de vloer, onder het dashboard is nog wel een diep vak met een lampje.

**Zicht**

Een heel belangrijk veiligheidsaspect

betreft het zicht rondom de cabine. Zowel het directe zicht als het zicht in de spiegels zijn uiteraard van het grootste belang. Bij de Volvo zijn de buitenspiegels aangepast en dat scheelt echt stukken. De spiegelhuizen zijn wat meer afgeschuind en staan verder naar achteren. Het resultaat daarvan is dat je nu beter tussen de A-stijlen en de spiegelhuizen door kunt kijken en daarmee heeft Volvo echt een grote verbetering doorgevoerd. De spiegelhuizen van de Actros zijn misschien het minst modieus vormgegeven, maar voldoen door hun compacte bouw het best. Het zicht naar achteren is gewoon goed en je kijkt er gemakkelijk omheen voor direct zicht naar links en rechts. Bij de nieuwe DAF-spiegels gaat dat wat minder eenvoudig. Vooral aan de rechterkant is er nog maar nauwelijks tussen de spiegels en de A-stijlen door te kijken en dat is jammer. Door de spijltjes in de deuren die tevens de leeftijd van de cabine verraden is het echter ook lastig om die spiegel verder naar achteren te plaatsen. Bij het directe zicht naar links scoort de DAF het best, maar naar de rechterkant heeft de XF105 de grootste dode hoek. Het zicht op straat recht naar voren en naar rechts is in de Actros-cabine het beste, maar dat is

door de relatief laag geplaatste cabine logisch.

**Achteras**  
Een belangrijke factor is de gekozen achteras. Volvo heeft voor de 'korte' 3,10:1 as gekozen terwijl de Actros met zijn 2,85:1 juist een 'lange' overbrenging heeft. De DAF zit daar met zijn 2,93:1 overbrenging tussenin. Voor ons testparcours met zijn vele stijgingen betekent dit in theorie dat de Volvo de snelste zou moeten zijn als het bergop gaat. Dat klopt ook precies, en de DAF volgt op de tweede plaats. Een korte overbrenging zoals in de Volvo betekent ook dat je niet meteen terug hoeft te schakelen als er een heuvel opdoemt. Nadeel op lange vlakke stukken is natuurlijk dat het toerental wat hoger ligt dan noodzakelijk. Uiteindelijk blijkt dat de Actros over de hele testroute de Actros toch de mooiste verbruikcijfers neerzet, gevolgd door de DAF en met de Volvo als hekkensluiter. Geheel volgens verwachting bleek de Volvo wel de snelste op de testritten, gevolgd door de Mercedes. De verschillen, zowel in liters als in seconden, zijn echter zo klein dat we kunnen zeggen dat alle drie de trucks een wereldprestatie hebben neergezet met een verbruik van rond de 21 liter op de honderd kilo-

meter bij 85 km/h constant op de vlakke gedeeltes. Over het totale traject van 525 kilometer met alle stijgingen ziet het cijfer er wat anders uit. Om precies te zijn komt de Actros op 37,7 liter op de honderd kilometer, de DAF op 38,1 en de Volvo op 38,5 liter uit. Om er voor te zorgen dat alle trucks onder de zelfde omstandigheden reden, werd er na iedere testrit omgekopeld en van chauffeur gewisseld. Rolweerstandverschillen tussen de opleggers en verschillende rijstijlen zijn daarmee voor ieder merk gelijk.

**Rijden**

Voor het rijden zijn in totaal 45 punten te vergeven en daarvan haalt de Mercedes met 38 de meeste in huis. Vlak daar achter met 37 volgt de DAF en de Volvo eindigt hier met 36 punten. Dat is dus erg dicht bij elkaar. In deze paragraaf voor het hoofdstuk 'rijden' zitten ook de waardering voor ventilatie en verwarming en daar laat DAF wat punten liggen. Zowel de koeling- als de warmtecapaciteit in de DAF is de minste van het drietal en ook de regeling van de temperatuur is het minst handig. Bij het rijgedrag gaat de DAF in dit hoofdstuk echter op kop. Daarbij gaat het over de vering en de besturing. De DAF wordt hoog gewaardeerd door de test-

chauffeurs en geeft zonder meer het beste gevoel met de weg. De cabinevering is lekker strak en de rechttuit stabiliteit is gewoon erg goed. Bij het remmen zijn weinig verschillen op te merken tussen de drie, alleen kost het hangende rempedaal de DAF kostbare punten. De voorkeur van de testchauffeurs gaat uit naar een staand pedaal en hoewel je er snel aan went, kan ik niet anders dan de collega's gelijk geven. Het resultaat is dan ook dat de DAF hier bijna twee punten verliest.

**Conclusie**

Puur op punten wint de Volvo dus deze 1000 punten test, gevolgd door de Mercedes en de DAF. Het verschil is echter minimaal en vooral de resultaten van de brandstofmetingen liggen extreem dicht bij elkaar. Voor de DAF zijn er best nog wat puntjes te winnen door bijvoorbeeld het hangende rempedaal te vervangen door een meer heden-daags type en door het zicht naar rechts nog wat te verbeteren. Waar het echter gaat om het rijgenot, de ruimte in de cabine en de bedden blijft de DAF toch de favoriet van het drietal. Maar sommige dingen zijn nou eenmaal niet in punten weer te geven.

**Iep van der Meer**

## DAF XF105.410 SpaceCab



### specificaties

**Motor**  
Zescilinder lijnmotor (Paccar MX 300) met turbolading en intercooling. Cilinderkop uit één deel, vier kleppen per cilinder. Halfhoog liggende nokkenas, elektronische inspuiting. SCR-systeem, Euro 5.

**Boring/slag**  
130/162 mm  
**Cilinderinhoud**  
12.900 cm<sup>3</sup>  
**Compressieverhouding**  
16,5 : 1  
**Effectieve druk**  
19,49 bar bij max. koppel  
**Max. vermogen**  
300 kW (408 PK) bij 1900 omw/min  
**Max. koppel**  
2000 Nm bij 1000-1400 omw/min

**Insputing**  
Elektronisch gestuurde pompverstuivers, tot 2000 bar inspuitedruk. Zevengats verstuivers.

**Olieverversinterval (km)**  
150.000

**Koppeling**  
Automatisch bediende enkele-droge plaatkoppeling met luchtdrukondersteuning, 430 mm doorsnede.

**Versnellingsbak**  
ZF 12 AS 2130 TD, driegangshoofdbak met range- en split-groep. 12 gangen, overbrenging tussen 15,86 tot 1,00.

**Achteras**  
Hypoidas met differentieelslot, overbrenging 2,93 : 1. (120 km/h bij nenntoerental en bandenmaat 315/70R 22,5.)

**Chassis**  
Chassis van U-profielen (265 x 75 x 6 mm) met geklonken en geschroefde dwarsdragers. Tweeblads paraboolveren voor, vierbalgs luchtvering achter. TRW hydrobesturing met variabele overbrenging (19,3 tot 23,0 : 1), schijfremmen met EBS.

**Cabine**  
DAF SpaceCab, stalen cabine met middelhoog dak, deels vuurverzinkt, vierpunts staalgeveerd (luchtvering tegen meerprijs).

**Wielbasis**  
3600 mm  
**Draaicirkel**  
14.600 mm

**1) Handling**  
Op een binnendoor traject wordt de handling van de voertuigen vergeleken.

**2) Spiegelhuizen**  
Fracie spiegelhuizen, maar vooral rechts nemen ze veel direct zicht weg.

**3) Soepel**  
De DAF heeft een krachtige en soepele MX-motor.

**4) Cockpit**  
Mooie 'cockpit-achtige' layout van het dashboard.

**5) Prima**  
De bediening van de As-Tronic achter het stuurwiel werkt prima.

**6) Kleine doorgang**  
De opbergvakken van buitenaf hebben weliswaar grote kleppen, maar daarachter zit een kleine doorgang.

**7) Opbergruimte**  
Veel vakken en bakjes rondom de bestuurder.



## MERCEDES Actros 1841 LS



### specificaties

**Motor**  
V-zes motor (Mercedes OM 501 LA) met turbolading en intercooling. Aparte cilinderkoppen met vier kleppen per cilinder. Centrale nokkenas. Elektronische inspuiting, SCR-systeem, Euro 5.

**Boring/slag**  
130/150 mm  
**Cilinderinhoud**  
11.946 cm<sup>3</sup>  
**Compressieverhouding**  
18,5 : 1  
**Effectieve druk**  
21,04 bar bij max. koppel  
**Max. vermogen**  
300 kW (408 PK) bij 1800 omw/min  
**Max. koppel**  
2000 Nm bij 1080 omw/min

**Insputing**  
Elektronisch gestuurde pompverstuivers, tot 1800 bar inspuitedruk. Zevengats verstuivers.

**Olieverversinterval (km)**  
120.000

**Koppeling**  
Automatisch bediende enkele-droge plaatkoppeling met luchtdrukondersteuning, 430 mm doorsnede.

**Versnellingsbak**  
Mercedes G211-12, driegangshoofdbak met range- en split-groep. 12 gangen, overbrenging tussen 14,93 tot 1,00.

**Achteras**  
Hypoidas met differentieelslot, overbrenging 2,85 : 1. (121 km/h bij nenntoerental en bandenmaat 315/70R 22,5.)

**Chassis**  
Chassis van U-profielen (282 x 70 x 8 mm) met geklonken en geschroefde dwarsdragers. Tweeblads paraboolveren voor, tweeblads luchtvering achter. Thyssen-Krupp Hydrobesturing LS8 met variabele overbrenging (19,3 tot 23,0 : 1), schijfremmen met EBS.

**Cabine**  
Mercedes L, stalen cabine met middelhoog dak, compleet vuurverzinkt, vierpunts staalgeveerd (luchtvering tegen meerprijs).

**Wielbasis**  
3600 mm  
**Draaicirkel**  
14.900 mm

**1) Laag**  
De laagst geplaatste cabine van het drietal.

**2) Lastig**  
De bediening van de tempomat is lastig doordat hij uit het zicht is geplaatst.

**3) V6**  
De V6-motor onder de Actros-cabine.

**4) Ontwaseming**  
Mooie deurpanelen met prima ontwaseming van de zijruit.

**5) Beklimmen**  
De Actros laat zich het minst gemakkelijk beklimmen aan de voorzijde.

**6) Handig**  
Mooie maar ondiepe koelkast met handige uitklapbare tafel.

**7) Prima zitten**  
Prima zitpositie dankzij comfortabel meubilair.



## VOLVO F 400 Globetrotter

### specificaties

**Motor**  
Zescilinder lijnmotor (D13A) met turbolading en intercooling. Cilinderkop uit één deel, vier kleppen per cilinder. Bovenliggende nokkenas, elektronische inspuiting. SCR systeem, Euro 5.

**Boring/slag**  
131/158 mm  
**Cilinderinhoud**  
12 800 cm<sup>3</sup>  
**Compressieverhouding**  
18,0 : 1  
**Effectieve druk**  
19,64 bar bij max. koppel  
**Max. vermogen**  
294 kW (400 PK) bij 1900 omw/min  
**Max.koppel**  
2000 Nm bij 1050-1400 omw/min

**Inspuiting**  
Elektronisch gestuurde unit-injectors, tot 2000 bar inspuitdruk. Achtgats verstuivers.

**Olievervalsinterval (km)**  
100.000

**Koppeling**  
Automatisch bediende enkele-droge plaatkoppeling met luchtdrukondersteuning. 430 mm doorsnede.

**Versnellingsbak**  
Volvo I-Shift V2541AT, driegangshoofdbak met range- en splitsgroep. 12 gangen, overbrenging tussen 14,94 tot 1,00.

**Achteras**  
Hypoidas met differentieelslot, overbrenging 3,10 : 1. (101 km/h bij nenntoerental en bandenmaat 315/70R 22,5.)

**Chassis**  
Chassis van U-profielen (266 x 90 x 6,5) met geklonken en geschroefde dwarsdragers. Tweeblads paraboolvering voor, vierbalgs luchtvering achter. ZF-Hydrobesturing 8098 met variabele overbrenging (17,0 tot 20,0 : 1) schijfremmen met EBS.

**Cabine**  
Volvo Globetrotter, stalen cabine met middelhoog dak. Compleet vuurverzinkt. Vierpunts luchtvering.

**Wielbasis**  
3600 mm  
**Draaicirkel**  
14.500 mm



**1) Herkenbaar**  
De vormgeving van de Volvo-cabine is nog steeds eigentijds en zeer herkenbaar.

**2) Verbetering**  
De nieuwe spiegelhuizen leveren echt een verbeterd direct zicht op.

**3) 400 pk**  
De D13A-motor levert 400 pk.

**4) Kan beter**  
De afleesbaarheid van het dashboard laat te wensen over.

**5) Clipboard**  
Handige clipboard, die bovendien op het stuurwiel past.

**6) Koelkast**  
De schuiflade is standaard, tegen meerprijs zit hier de koelkast.

**7) Aan het werk**  
Prima werkplek in de Volvo.



### prestaties

Voertuig	DAF XF105.410 Spacecab	Mercedes Actros 1841 LS L-Cabine	Volvo FH400 Globetrotter
----------	------------------------	----------------------------------	--------------------------

**Prestaties**  
**Prestaties totale traject (525 km):**

	DAF	Mercedes	Volvo
Gemiddelde snelheid (km/h)	80,9	81,0	81,3
Gemiddeld brandstofverbruik (l/100 km)	38,1	37,7	38,5
Gemiddeld AdBlue-verbruik (l/100 km)	2,43	2,09	2,03

**Brandstofverbruik in deellast 85 km/uur constante snelheid**

L/100 km	DAF	Mercedes	Volvo
	21,0	21,0	21,4

**Brandstofverbruik in vollast bergop**

L/100 km	DAF	Mercedes	Volvo
	97,0	96,6	98,4
Bij km/h	63,9	63,1	64,8

Schakelingen bergop

	DAF	Mercedes	Volvo
	38	43	29

Maximale stijging in hoogste versnelling (5)

	DAF	Mercedes	Volvo
	2,74	2,67	2,90

Toerental bij 85 km/uur in hoogste versnelling

	DAF	Mercedes	Volvo
	1345	1380	1510

Motorremvermogen (fabrieksopgave) (kW/min)

	DAF	Mercedes	Volvo
	325/2100	325/2500	375/2300

**Acceleratie**  
**Acceleratie vanuit stilstand:**

	DAF	Mercedes	Volvo
0 tot 60 km/h	39,4	41,1	37,0
<b>in hoogste versnelling:</b>			
0 tot 85 km/h	66,0	69,1	63,5
60-85 km/h	46,8	50,0	40,8

**Cabinemetingen**  
**Geluidsmeting in cabine dB(A)**

	DAF	Mercedes	Volvo
Bij 85 km/h	65,0	64,6	63,5
Dakluid open	73,0	67,1	68,5
Vollast	70,0	69,0	65,0

**Afmetingen**

	DAF	Mercedes	Volvo
Voorste positie stoel (cm)	24	17	14
Achterste positie stoel (cm)	47	38	38
Horizontale verstelweg (cm)	23	21	24
Hoogste positie (cm)	56	50	50,5
Onderste positie (cm)	42	36	40
Vertikale verstelweg (cm)	14	14	10,5

**Stuurwiel**

	DAF	Mercedes	Volvo
Diameter (cm)	45	45	45
Kleinste verstelling (graden)	29,7	23,6	25,1
Grootste verstelling (graden)	44,1	38,4	45
Uitstapstand (graden)	-	-	9,7
Totale verstelling (graden)	14,4	14,8	19,9/35,7
Hoogte verstelling (cm)	8,5	6,0	7,5
Maximale deuropening (graden)	82,9	87,6	91

### prestaties

Voertuig	DAF XF105.410 Spacecab	Mercedes Actros 1841 LS L-Cabine	Volvo FH400 Globetrotter
----------	------------------------	----------------------------------	--------------------------

**Zichthoeken**

	DAF	Mercedes	Volvo
Zicht weggenomen door linker A-stijl (m <sup>2</sup> )	0,76	1,43	1,69
Zicht weggenomen door rechter A-stijl (m <sup>2</sup> )	6,25	3,83	5,13
Dode hoek voor (m)	3,08	2,92	3,00
Dode hoek rechts (m)	7,28	4,90	6,5

**Gewichten**

	DAF	Mercedes	Volvo
Op de weegbrug (kg)	7459	7371	7614
Leeggewicht rijklaar volgens opgave (kg)	7480	7410	7620
Netto schoteldruk (kg)	10.520	10.590	10.380
Testgewicht incl. oplegger (kg)	39.500	39.400	39.600

### Puntenverdeling 1000 Punten Test

	DAF	Mercedes	Volvo
<b>Cabine</b>			
Servicepunten, kantelen:	8	9	8
Instappen, opstappen:	9	10	10
Standaarduitrusting:	18	18	18
Bergruimte totaal:	35	31	31
Afmetingen interieur:	18	18	19
Werkplek chauffeur:	32	30	31
Bedden:	19	19	14
Afwerking en kwaliteit:	12	14	12
Totaal cabine:	151	149	143

**Rijden**

	DAF	Mercedes	Volvo
Rijcomfort:	42	48	53
Weggedrag, besturing:	34	34	33
Remmen:	47	48	49
Bedieningselementen:	37	38	36
Totaal rijden:	160	168	171

**Aandrijflijn/prestaties**

	DAF	Mercedes	Volvo
Motorkarakteristiek:	18	14	17
Versnellingsbak:	53	52	52
Achterasoverbrenging:	18	17	21
Aantal schakelingen/gedrag:	34	33	37
Prestaties:	44	42	48
Totaal aandrijflijn/prestaties:	167	158	175

Prestatie motorrem:

	DAF	Mercedes	Volvo
	33	33	34

Leverbare veiligheidsuitrusting:

	DAF	Mercedes	Volvo
	20	20	20

Brandstofverbruik:

	DAF	Mercedes	Volvo
	123	125	119

Kosten/laadvermogen:

	DAF	Mercedes	Volvo
	143	143	139

Veiligheidsvoorzieningen:

	DAF	Mercedes	Volvo
	56	59	56

**Eindscore:**

	DAF	Mercedes	Volvo
	<b>853</b>	<b>855</b>	<b>857</b>