



500 Punten Test:

# Vier verrassende 'vloot

**Samen met vaktijdschriften uit zes verschillende Europese landen organiseerde TTM een grote vergelijkingstest. Deze keer lag de focus op zogenaamde 'vloottrekkers', ofwel trucks voor internationaal vervoer met slaapcabine en hoog dak. Qua uitrustingsniveau zitten ze nét onder de echte topmodellen. Normaliter kan elke truck maximaal 1000 punten scoren, maar omdat dit keer geen brandstofverbruik kan worden gemeten, is de maximaal haalbare score 500 punten.**

De verschillen in luxe, ruimte en uitvoering worden eigenlijk steeds kleiner, zo is de conclusie na onze driedaagse test in Duitsland. De vier truckmerken die aan de test meededen, bieden inmiddels allemaal schakelaars in het stuurwiel, slimme geautomatiseerde versnellingsbakken die bediend kunnen worden met de handen aan het stuur en zeer informatieve infodisplays. Verder hebben ze alle-

maal een koelkast aan boord, (vrijwel) stahoogte en uitstekende bedden. Opvallend is wel dat nog geen enkele van de vier deelnemende fabrikanten al gedacht heeft aan een USB-poortje voor een iPod of een mp3-speler. Dat zijn toch apparaten waar steeds meer chauffeurs mee rond lopen. Die digitale muziekdozen schelen een heleboel cd'tjes en doosjes die door de cabine slingeren.



# trekkers'

Uiteraard zijn er ook verschillen tussen de vier. Gelukkig wel, en die verschillen waren voor ons aanleiding om deze vier merken op een rij te zetten.

De test

De 500 punten test is eigenlijk een 'halve' 1000 punten test en dat houdt in dat we geen brandstofverbruik meten. De focus ligt volledig op het interieur en het praktische gebruik van de

cabines. Alles wordt opgemeten, vergeleken en uitgetest in en om de trucks en uiteraard proberen we weer om onze standaard chauffeursuitrusting in de cabines te stouwen. Daarbij komen de verschillen boven water in de verschillende ontwerpen. Uiteraard wordt er ook wel degelijk gereden tijdens deze test, maar alleen om het comfort, de vering en de geluidsniveaus met elkaar te kunnen vergelijken.

## Mercedes-Benz L-Cabine: Degelijke en keurige werkplek

Mercedes-Benz heeft een wat afwijkende cabine-strategie als we die vergelijken met de andere drie merken. Waar de rest het onderscheid maakt met het topmodel door een lager dak, zoekt Mercedes-Benz het met de Actros in het lager plaatsen van de complete cabine. De L-cabine is in feite exact dezelfde als het Megaspaceshuis, alleen dan verder over de motor heen gezakt. Dat resulteert in een opstaprede minder, maar ook in een hogere motortunnel. Aan opbergruimte is er geen gebrek in de Actros L. Er zijn voldoende kastjes, de deurtjes zijn stevig uitgevoerd en overal zit keurig een lampje in. Dat geldt niet alleen in de cabine, maar ook aan de beide zijkanten. De vakken onder het bed zijn ook van binnenuit bereikbaar. Wat ontbreekt is een echt groot vak voor de

weekentas met kleding. Onder het bed zou kunnen, maar dat is niet praktisch. Onze tas met kleding kwam dan ook op het onderbed terecht. Bij dat onderbed vinden we een prachtig nachtkastje en bedieningsknoppen voor dingen als standkachel, ramen en dakluik. Volgens Mercedes slaapt de chauffeur beter op het bovenbed met de fraaie lattenbodem. Daar ontbreekt echter dat fraaie afsluitbare nachtkastje. De bedieningsknoppen kun je in de Actros heel simpel naar het bovenbed verhuizen, daar is over nagedacht. Ook erg fraai is de koelkast met ontbijt-tafel die onder het bed geschoven kan worden. Keurig ontworpen en zelfs met een mooi lampje in de koelkast, net als thuis. Jammer is wel dat een literpak melk niet rechtop kan staan. Verder is de Actros-cabine in de L-uitvoering een keurig afgewerkte cabine. De gebruikte materialen zijn van een mooie kwaliteit



Werkplek

**Keurige werkplek, mooi overzichtelijk en fraai afgewerkt.**

en alles ademt klasse uit. Het ontbreekt een beetje aan stahoogte door de motortunnel, maar er is prima mee te leven. De binnenverlichting is nog steeds de mooiste in de branche met die fraaie dimmers. Daardoor is alles uitstekend doseerbaar en kun je licht maken waar en hoe fel je dat zelf wilt. Het dashboard zelf is keurig, goed afleesbaar en

logisch ingedeeld. Spannend is het echter beslist niet. Rijden doet de Actros erg comfortabel, maar ook wat bedaad. Een fel bijtertje is het niet, deze 1944, maar meer een goedmoedige doordouwer. Dat is een gevolg van de V6-motor. Zo'n V-motor geeft gewoon een compleet ander gevoel dan een lijnmotor. Duide-

lijk merkbaar is de grote stap die dit merk gemaakt heeft met de nieuwe generatie 'Powershift'-versnellingsbakken. Waar de vorige generatie hier en daar nog om manueel ingrijpen vroeg, is dat nu vrijwel voorbij. De schakeltijden zijn korter geworden en belangrijker nog, foute schakelingen hebben we niet meer kunnen vaststellen. ■



Bovenkasten

**Drie riante en keurig afgewerkte bovenkasten.**



Lattenbodem

**Boven slaap je beter op de lattenbodem.**



Flipper

**Mercedes houdt vast aan het schakelsysteem met de flipper aan de armleuning.**



'Duits' saai

**Goed afleesbaar en overzichtelijk, maar een beetje 'Duits' saai.**



Van buitenaf

**Groot opbergvlak onder het bed, ook van buitenaf bereikbaar.**



Functioneel

**Eenvoudig van vormgeving, maar een erg functionele spiegelbezetting.**

# Lastig om een kritische noot te vinden



Aan het werk

### **Prima werkplek in de XF105.**

De nieuwe XF105 in SpaceCab-uitvoering is een stuk minder opvallend 'nieuw' dan de Super Space Cab-uitvoering. Vooral met de daklampen is dat echt een opvallende verschijning en dat kun je van de SpaceCab niet zeggen. In de geteste uitvoering, zonder zonneklep, is het een enigszins anonieme auto. De verschillen met de XF95 zitten in de spiegels en in de grille, maar dat ziet alleen een kenner. Toch scoort de XF105 punten, vooral waar het gaat om ruimte, opbergruimte, de omvang van de bedden en de afwerking van het interieur. Alles ziet er bijzonder smaakvol uit en bij de inrichting is veel rekening gehouden met het prakti-

sche gebruik. De grote schuiflade onder het bed en de daarnaast geplaatste uitschuifbare koelkast zijn erg handig en ruim. Sterker nog, door de weekendtas in die schuiflade te zetten was de DAF de enige van de vier waarbij het bed niet als opbergruimte hoefde te dienen. De aloude schrijftafel die vanuit de middenconsole geschoven kan worden is ook in

de nieuwste generatie DAF's behouden en dat zal veel chauffeurs tevreden stemmen. Het vernieuwde dashboard ziet er modern uit en is dat ook. Fraaie klokken met aluminium kleurige randen omvatten zowel digitale als analoge informatie en het hele beeld is erg helder en duidelijk. Minpuntjes zijn er ook. Zo zijn er alleen in de deuren uitsparingen voor

een blikje cola en verder nergens. Verder kan de chauffeur zich eenvoudig vergissen tussen de schakelaar voor de AS-Tronic en de daar vlak onder geplaatste draaiknop voor de kachel. Dat kan vervelend zijn. De bedden zijn ruim en vooral dik, en ook in de DAF is er een keurig nachtkastje voor persoonlijke spullen. Onze bekpakking vindt in de DAF-cabine moeiteloos een plek, inclusief de weekendtas dus. De bovenkasten lijken identiek aan de vorige generatie, maar ze zijn echt volledig nieuw ontworpen. Niet alleen de kleur is anders, maar ook de vormgeving is aangepast. Alles is net wat rond en binnenin zijn de scherpe kantjes nu verdwenen. Voor wat betreft de hoeveelheid opbergruimte en de praktische mogelijkheden daarvan scoort de DAF gewoon de hoogste punten in deze test. Nieuw in de XF105 is dat de bediening van de bak en de handrem verhuis-

den naar letterlijk meer voor de hand liggende plekken. Tijdens de testrit blijkt de DAF ook een uiterst comfortabel en voorspelbaar voertuig. De nieuwe spiegels geven een prima beeld en eigenlijk is het lastig om kritiek te verzinnen. Okay, er zou iets meer respons in het rempedaal mogen zitten, en de nieuwe spiegels blokkeren wat direct zicht. Dat is een rechtstreeks gevolg van de stijltjes in de zijruiten. Zonder die stijltjes zouden de spiegels wat naar achteren kunnen, waardoor er vrij zicht ontstaat tussen A-stijl en het spiegelhuis. Een ander puntje betreft de opbergvakken die van buitenaf bereikbaar zijn. Die vakken zijn erg ruim, maar de klepjes zouden wel wat ruimer mogen. Het kratje past er prima in, alleen niet van buitenaf. Voor de rest is de XF105 een topper die zich uitstekend kan meten met de directe concurrentie. ■



Uitschuiftafel

### **De uitschuiftafel in de DAF is een praktisch ding.**



Bereikbaar

### **De zekeringen in de DAF zijn eenvoudig bereikbaar.**



Lekker slapen

### **De DAF heeft een riant onderbed.**



Vakken

### **Mooie grote vakken van buitenaf, maar te kleine kleppen.**



Schuiflade

### **De weekendtas past in de DAF-schuiflade.**

# MAN XLX: Lager, maar nog steeds riant

Met de vorig jaar geïntroduceerde XLX-cabine heeft MAN nu ook een hoge, brede cabine met een middelhoog dak, kortom een echt vlootmodel. Aan de buitenkant moet je twee keer kijken, maar het meest kenmerkende is dat de hoge voorruit van de XXL plaats heeft gemaakt voor een exemplaar met een wat bescheidener omvang. Hoe fraai die hoge ruit ook is, en hoe geweldig de uitzichten ook zijn vanuit de XXL, je doet er niet iedere chauffeur een plezier meer. Door een wat lagere voorruit toe te passen konden de bovenkasten uit de XXL een stuk zakken, en meteen daarboven begint het dak. Hierdoor is ook aan de binnenkant het verschil met het topmodel niet opvallend. De zijruitjes boven de deuren missen, en inderdaad heb je wat

minder stahoogte in de XLX, maar het is nog steeds een riante cabine. In onze line-up is het zelfs de grootste waar het gaat om de inhoud. Zelf kan ik er met mijn ruim 190 centimeter vrijwel rechtop in staan, zeker bij het dakluik. De koelkast is mooi ruim en heeft twee slimme deksels. Fraai is ook de ontbijttafel die aan de koelkast vast zit. Het hele apparaat staat op een rail en kan onder het bed geschoven worden, maar niet helemaal. Daardoor neemt hij toch ruimte in. Wat ook ruimte neemt, is de console naast de bestuurdersstoel. Daar vinden we de schakelaar voor de bediening van de AS-Tronic, de handrem en alemaal dingen die eigenlijk bij het bed zouden moeten zitten. Kortom, schakel- en handremfuncties naar het dashboard, en weg met die console. Het ruimtegevoel zou er op vooruit gaan. Belangrijker nog is dat je dan meer profiteert van de vrijwel vlakke



Bijna vlak

**Veel ruimte in de MAN door de bijna vlakke vloer.**

vloer. Een ander minpuntje is dat er geen 'nachtastje' is voor persoonlijke spullen. De bodems van de bovenkasten zijn tegenwoordig bekleed met eenlaagje stof waardoor het gerammel verleden tijd is. Verder is de bedrading in de kastjes aangepakt. Het dashboard is nog steeds geen voorbeeld van overzichtelijkheid, maar lelijk is het niet. De afwerking van de truck die wij testten, was

in ieder geval al stukken beter dan vroeger. Verder is er het nieuwe, erg fraaie stuurwiel. Met al die schakelaars is het een lust voor het oog. Tijdens de testrit over smalle boerenweggetjes, door krappe dorpjes en over Bundesstrassen gedraagt de MAN zich voorbeeldig. Het overzicht is goed, de spiegels voldoen uitstekend en de AS-Tronic geeft ondanks de vele krappe bochten en bergen totaal geen reden

om manueel in te grijpen. De cabine is vrijwel vrij van rolneigingen en de vering gedraagt zich voorbeeldig. Ook het geluidsniveau in de cabine is prettig laag, alleen dringt er een wat rauw geluid door bij een bepaald toerental.



Opbergruimte

**De accessoire vervangt de opbergruimte voor klein spul.**



Relaxen

**Prima relaxen in de bijrijdersstoel.**



Koelkast

**Handige en grote koelkast, alleen schuift hij niet ver genoeg onder het bed.**



Anti-slip

**De bovenkasten zijn verbeterd met een anti-slipmat en weggewerkte bedrading.**



Verlichting

**De verlichting in de MAN-cabine is keurig geregeld.**



Gemak

**Schakelen kan zonder de handen van het stuur te nemen.**

## VOLVO FH Globetrotter: Prettig maatje voor lange reizen

De FH Globetrotter-cabine kennen we al wat langer en het fraaie aerodynamische ontwerp is nog steeds mateloos populair. Boven de Globetrotter heeft Volvo nog een XL-uitvoering in de aanbieding, maar het verschil met de geteste 'normale'

Globetrotter is niet groot. Als chauffeur kom je niks tekort in de Volvo, maar er zijn vandaag de dag ruimere cabines. De ver naar binnen hellende voorruit gaat ten koste van de opbergruimte boven die ruit. De opbergvakken onder het bed zijn uitsluitend van buitenaf bereikbaar, maar wel mooi ruim en keurig verlicht. De koelkast zit in een schuiflade onder het bed. Die

plek is goed, alleen is de Volvo-oplossing niet de meest handige. De koelkast is wat ondiep en de handgreep zit zo ver van de chauffeur af dat je vrij lange armen moet hebben bij dorst onderweg. Verder zit er een vrij zinloos vriesvakje in, en dat gaat ten koste van de ruimte in het koelvak. Het dashboard is eenvoudig uitgevoerd en rustig aan de ogen.

De gebruikte materialen in het interieur doen wat plasticachtig aan. Het paneeltje bovenop het dashboard bijvoorbeeld brengt soms rammels ten gehore en dat is jammer. Op dat paneel is een klein bakje aangebracht voor persoonlijke spullen en dat zou heel eenvoudig

een keer zo groot kunnen. Plek voor klein spul rondom de werkplek is er gewoon onvoldoende, dat stelden we al eerder vast. Voordeel in de uitvoering met twee bedden is dat er een extra opbergvakje naast de stoel is. Dat fungeert tevens als opstap naar het bovenbed. Onderweg op de testroute valt in de eerste plaats toch weer de wat meer beweeglijke Volvo-cabine op. Ze hebben er alles aan gedaan en het is inmiddels enorm verbeterd, maar de Volvo-cabine vertoont nog steeds de meeste rolneigingen van de vier geteste trucks. Of dat erg is? Dat valt wel mee. Het went snel en het positieve ervan is dat je als chauffeur wel even een

seintje krijgt als je wat snel een bocht in duikt. Het goede nieuws is dat de vering van de vooras inmiddels helemaal onder controle is. De Volvo laat zich niet van de wijs brengen door de oneffenheden in het wegdek en het is gewoon een zeer comfortabel voertuig. Dat, in combinatie met de nog steeds onovertroffen I-Shift maakt van deze FH dan ook een favoriet van een deel van het testpaneel. De Volvo hangt prima aan het gas, schakelt steeds net voordat je zelf wilt ingrijpen en vertoont een zeer prettig weggedrag. Een punt wat wel opvalt is het directe zicht rondom. De erg fraaie zonneklep is erg aanwezig en de grote spiegelhuizen nemen nog steeds te veel direct zicht weg. Op rotondes is het gewoon even extra opletten geblijven en je moet daarbij echt even om de spiegelhuizen heen kijken. Voor de rest wordt wel duidelijk waarom de FH nog steeds een grote chauffeursvriend is. Het is namelijk nog steeds een erg prettig maatje voor lange reizen. ■



Direct zicht

**Een prima set spiegels, maar ze nemen te veel direct zicht weg.**



Lekker slapen

**Gezellig slaapgedeelte in de Volvo.**



Kastenwand

**Hier is duidelijk te zien hoe ver de kastenwand naar binnen komt.**

Fijne bak

**De I-Shift, ontzettend fijne bak met bediening aan de stoel.**



Chauffeursstoel

**Elektrisch verstelbare chauffeursstoel met herinneringsstanden.**



Verstelbaar stuurwiel

**De werkplek in de Volvo met een uitstekend verstelbaar stuurwiel.**

## Conclusie:

# Dicht bij elkaar, toch een winnaar

Ze zitten dicht bij elkaar, maar de winnaar is na zorgvuldig plussen en minnen de Mercedes-Benz Actros met de L-cabine. Naast alle metingen worden er door de deelnemende journalisten punten gegeven voor heel veel verschillende zaken en uit de optelsom daarvan komt de Actros als winnaar uit de bus. De tweede plaats wordt gedeeld door de DAF XF105 en de Volvo FH Globetrotter. De Actros



Opmeten

**Alles wordt zorgvuldig opgemeten.**

scoort op verschillende puntjes gewoon net wat beter dan de DAF en de Volvo. Voorbeelden van minpuntjes in de DAF zijn de niet verstelbare ventilatie voor de zijrui-

ten, de stijltjes in de deuren en de wat onhandige deuropeners aan de buitenkant. Volvo laat punten liggen waar het gaat om leef- en opbergruimte. Als laatste eindigt de



Stuurkolom

**De verstelling van de stuurkolom is één van de meetpunten.**

MAN XLX. Dit merk is duidelijk aan zet om het interieur wat op te fruisen zeg maar, en dat lijkt ook te gaan gebeuren binnenkort. Opvallend is wel dat de DAF het hoog-

ste scoort als het gaat om de cabine. Opbergruimte, leefruimte en de praktische indeling van dat alles scoren gewoon hoog. De Mercedes is hier tweede, de MAN derde en de Volvo eindigt als laatste op dit punt. Bij het rijden is het de Volvo die de meeste punten scoort, gevolgd door Mercedes en DAF en daarna MAN. Op het gebied van veiligheid, zicht rondom en overzicht wint wederom de Mercedes met Volvo daar achter. DAF pakt hier de derde plaats, gevolgd door MAN. Of die dan ook de minste is van deze vier? Zeker niet, want alle vier hebben ze hun kwaliteiten en nogmaals, de scores liggen wel heel dicht bij elkaar. Een punt wat we niet kunnen meten of waarderen is hoe chauffeurs denken over onze score. Wij doen metingen en vergelijken de cabines op heel veel punten, maar zaken als imago en uitstraling zijn echter heel persoonlijk en worden dan ook niet meegewogen in deze uitslag. Daardoor kan het zo maar zijn dat een chauffeur of eigenrijder voor een ander merk kiest dan degene die hier als eerste uit de bus is gekomen. ■

## Score 500 punten cabinetest

CABINE	max. haalbaar	DAF	MAN	MB	Volvo
Service	10,00	6,50	8,50	8,50	6,50
Instap-uitstap	15,00	9,00	9,66	9,83	12,00
Standaarduitrusting	20,00	17,00	17,00	17,00	17,00
Opbergruimte	40,00	34,82	31,49	28,16	29,82
Cabineafmetingen	20,00	17,00	18,00	17,00	16,00
Werkplek	50,00	42,65	37,98	38,99	40,49
Bedden	35,00	28,66	27,66	28,66	23,66
Afwerking interieur	20,00	17,33	15,50	19,66	16,66
Totaal afgerond	210,00	174,00	167,00	169,00	163,00

RIJDEN	max. haalbaar	DAF	MAN	MB	Volvo
Rijcomfort	45,00	36,16	37,16	40,49	39,50
Weggedrag en besturing	50,00	40,15	34,99	40,50	39,33
Remmen	50,00	43,49	45,66	46,99	45,82
Handling	45,00	36,08	34,41	36,24	37,91
Totaal afgerond	190,00	155,00	152,00	164,00	163,00

VEILIGHEID	max. haalbaar	DAF	MAN	MB	Volvo
Leverbare veiligheidssystemen	30,00	28,50	28,50	30,00	29,00
Licht en zicht	55,00	45,00	43,00	50,00	48,00
Veiligheidsgordels	15,00	14,00	14,00	15,00	14,00
Totaal afgerond	100,00	88,00	86,00	95,00	91,00

**Totale score** ..... 500,00 ..... 417,00 ..... 405,00 ..... 428,00 ..... 417,00 .....

De volledige beoordelingslijst vindt u op [www.ttm.nl](http://www.ttm.nl)



Dode hoek  
**De dode-hoekmeting bij de Volvo.**



Standaard  
**Onze standaard chauffeursuitrusting werd in alle cabines gepakt.**



Fotoshoot  
**De 'Feuerwehr' zorgde voor het reinigen van de trucks voor de fotoshoot.**



Testritten  
**Testritten maken deel uit van de test.**

## Cabineafmetingen

	Daf XF105 Spacecab	MAN TGA XLX	Mercedes Actros L	Volvo FH Globetrotter
Breedte/Lengte buitenkant (mm)	2490/2250	2.440/2.280	2480/2.220	2.470/2.240
Vooroverbouw (mm)	1.380	1.475	1.440	1365
Hoogte opstappen (mm)	385/345/360/365	375/365/365/380	400/300/365/380	435/325/355/365
Bij bandenmaat:	315/80R22,5	315/70R22,5	315/70R22,5	315/70R22,5
<b>Binnen:</b>				
Voorruit tot achterwand (mm)	2.060	2.100	2.070	1.970
Breedte tussen zijruiten (mm)	2373	2358	2352	2264
Binnenhoogte voor stoel (mm)	1878	1939	1940	1959
Hoogte boven motortunnel (mm)	1752 bis 1820	1792 bis 1881	1641 bis 1738	1767 bis 1834
Afmeting motortunnel, B x H (mm)	970 x 135	810 x 110	993 x 307	1030 x 180
Cabinevolume (m <sup>3</sup> )	8,35	8,82	8,47	7,38
Lengte bedden onder/boven (mm)	2090/2030	2178/2100	2088/2010	1984/1984
Minimale breedte bedden o/b (mm)	701/596	670/680	600/800	700/700
Max. Breedte bedden o/b (mm)	801/596	795/680	720/800	700/700
Vrije hoogte boven bed o/b (mm)	560/546	678/519	571/677	509/674
Bedoppervlakte onder/boven (m <sup>2</sup> )	1,57/1,21	1,72/1,43	1,38/1,61	1,39/1,39
Volume koelkast in liters	45	35	26	23
Volume opbergvakken buitenaf (liter)	183/248	207/181	155/164	288/175
Opbergruimte binnen (liter)	363	291	210	127
Totaal volume opbergruimte (liter)	794	679	529	590
Afmeting display dashboard L x B (mm)	110 x 90	100 x 75	110 x 80	93 x 70
Uitklap/schuif tafel L x B (mm)	320 x 330	340 x 470	550 x 235	320 x 270
Verstelling stoel lengte/hoogte (mm)	220/135	310/110	150/110	180/105
Verstelling zitkussen (mm)	40	55	60	50
Verstelling stuurwiel (graden)	31,1 tot 46,0	20,1 tot 42,1	20,5 tot 39,7	25,5 tot 38,0
Verstelling stuurkolom in hoogte (mm)	90	55	64	85