

Vijf distributietrucks met slaapcabine vergeleken

Overnachten in een distrib

In de traditionele Engelse cabinetest die TTM samen met de collega's van Commercial Motor uitvoert, komen dit keer distributietrucks met slaapcabine aan bod. Vijf trucks in de klasse van 7,5 tot 12 ton van de merken DAF, MAN, Mercedes-Benz, Renault en Iveco werden uitvoerig aan de tand gevoeld.

Distributietrucks met slaapcabine? Jazeker, meerdaagse distributeritten worden hiermee mogelijk zonder dat de chauffeur een hotel op hoeft te zoeken. Distributietrucks dienen aan een reeks van, soms zelfs tegengestelde, eisen te voldoen. In de eerste plaats is een lage instap nodig, ten einde het frequente in- en uitstappen voor de chauffeur zo eenvoudig mogelijk te houden. Verder dient een distributietruck wendbaar te zijn, en dat wordt

vooral bereikt door er een smalle, compacte cabine op te bouwen. Tegelijkertijd eist de chauffeur ook in dit segment een ruime en ergonomisch verantwoorde werkplek. Het wordt nog spannender wanneer we naar de slaapcabine-varianten van deze distributietrucks kijken. Niet iedereen zal elke week verre ritten maken met dit soort voertuigen, maar ook voor een incidenteel nachtje van huis moet er wel degelijk voldoende ruimte in de cabine zijn. Een chauffeur op dit type auto is tenslotte niet kleiner dan een lange-afstandschauffeur. De DAF LF in deze test beschikt over de standaard slaapcabine die ze in Eindhoven af-fabriek leveren. Datzelfde geldt voor de Iveco en de Mercedes Atego. MAN en Renault kozen voor een verhoogde versie van respectievelijk de L2000 en de Midlum-cabine. In beide gevallen gaat het hier om achteraf opgebouwde verhogingen, hoewel het MAN Hochdach wel

degelijk een eigen product is. Zeker is dat zo'n verhoogd dak iets toevoegt, vooral in dit segment. In de vrij krappe standaard slaapcabines moet je namelijk over redelijk acrobatische talenten beschikken om je om te kleden.

Exoot

Naast de vijf bekende voertuigen trad er een zesde truck aan voor de test, namelijk een Daewoo Avia. De cabine verraadt de Aziatische trekken van de Daewoo en wie goed op heeft gelet bij de truckraces kent dit huisje van de Baghera-racetrucks. Nieuw voor ons was de uitvoering met slaapcabine met daarop een verlengde Pony Fantasy topsleeper. Het resultaat is een cabine met twee bedden met daartussen een grote afscheiding. De dakverhoging is namelijk een echte topsleeper waarbij het originele cabinedak is blijven bestaan. Vreemde constructie. De Daewoo Avia word gebouwd in Tsjechië en in de landen daar omheen zie je ze ge-



utiecabine, kan dat?

regeld rijden. Nieuw is dat ze nu ook in Groot-Brittannië op de markt zijn. In Nederland is het voertuig echter niet te koop, vandaar dat we hem in de test verder buiten beschouwing laten. ■

Iep van der Meer



Grondig
Alles werd
grondig opge-
meten en ge-
noteerd.

Specialisten
De metingen
worden ver-
richt door spe-
cialisten van
Mira in Eng-
land.



Verlengd
De Daewoo
Avia met zijn
verlengde top-
sleeper.





Modern
De LF is een
distributie-
truck met een
moderne uit-
straling.

DAF LF 45.220

De DAF LF cabine wordt geproduceerd bij Renault maar DAF is er op een slimme wijze in geslaagd de LF een geheel eigen gezicht te geven. Vooral het front en het interieur zien er gewoon erg goed uit, waardoor het een echte DAF-truck is. De instap is prima en dat geldt ook voor de zit achter het stuur. Het dashboard is geheel in lijn met de overige DAF-producten en de klokkenwinkel zelf is exact dezelfde als die in de CF- en XF-modellen. Ook de distributiechauffeur heeft dus die eigenwijze cockpit voor

zijn neus met het fraaie infodisplay. Een beetje onhandig is de plek voor de tachograaf, die zit namelijk recht voor je linkerknie. Lastig is ook de positie van de afstandsbediening voor de luchtvering. Die zit precies op ellebooghoogte aan de B-stijl en dat voel je... Verder is alles keurig afgewerkt en goed doorzocht op de DAF-werkplek. Onze zoektocht naar een fatsoenlijke bekerhouder blijft steken bij het ronde gat op de handremconsole maar dat blijkt bij nader inzien een bakje voor kleingeld. Een blikje cola of een bak koffie wegzetten tijdens het rijden is dus niet mogelijk. Datzelfde geldt ook voor een thermoskan

of een anderhalve liter fles water. De deurvakken zijn vrij smal en eigenlijk alleen goed voor een landkaart of documenten. Boven de ruit zijn drie open vakken met netjes. Hier hadden we liever afsluitbare kastjes gezien, die ogen nu eenmaal beter dan een netje. Wel heel keurig is de documentenbak op de motortunnel. Verder zijn er onder het bed drie kleppen aangebracht waaronder allerlei persoonlijke spullen opgeborgen kunnen worden. Het bed zelf staat overdag omhoog tegen de achterwand waardoor de opbergvakken prima bereikbaar zijn. Met het bed naar beneden rijden is onmogelijk gezien de, zeker voor dit segment, enorme afmetingen er van. Met een grootstte breedte van 70 centimeter, een lengte van 203 cm en een dikte van 15 centimeter is dit een volwassen bed, wat die naam ook echt mag dragen. Het nadeel ervan is dat je het eerst moet laten zakken voordat je erop kunt gaan liggen. Daarvoor moeten eerst minstens de rugleuningen naar voren klappen, anders past het niet. In de praktijk is het neerklappen van de linkerrugleuning het handigst. Door de rijdersstoel helemaal naar voren te zetten past het precies, zonder

dat je jezelf insluit in de cabine. Met de beide rugleuningen naar voren zit je namelijk zo'n beetje opgesloten in de DAF. Een nachtelijk sanitair uitstapje zou dan gepaard gaan met het opklappen van het bed en dat moet je niet willen. Speciale leeslampjes zijn er niet maar de plafondlampjes zitten binnen handbereik. Bril en horloge vinden een plek op

het dashboard en dat is vanuit het brede bed vlakbij. De DAF is zeker voor een incidenteel nachtje van huis een prima auto, al zal de LF-chauffeur wel eens met een scheef oogje naar de dakverhoging van de Midlum kijken. Aangezien die cabine exact hetzelfde is moet die dakverhoging namelijk ook op de DAF passen en dat voegt echt iets toe. ■



Slaapkamer
Met de rugleuningen neergeklapt ontstaat er een mooie slaapkamer.



Opbergruimte
Drie keurige kleppen achter de stoelen.



Sportiviteit
Het DAF-dashboard suggereert sportiviteit en is het mooiste in zijn klasse.

Iveco Eurocargo 75E17

De Eurocargo is de jongste van de vijf en dat zie je zowel aan de binnen- als aan de buitenkant. De Iveco-ontwerpers zijn erin geslaagd de cabine op een slimme manier een

facelift te geven waardoor hij er gewoon erg goed uitziet. Het interieur is helemaal in lijn met de grote Stralis-modellen, inclusief het feestelijk verlichte dashboard. Het paneel met klokken en lampjes ziet er futuristisch uit en zou niet misstaan in een bescheiden

Jong
Het jongste ontwerp en dat zie je aan alles.



MAN 8.150 Hochdach

De wat hoekig vormgegeven MAN L2000 is zonder meer het meest gedateerde ontwerp van de vijf. De cabine werd ooit door Steyr ontworpen en dook na de overname door MAN op met de bekende leeuw in de grille. In Engeland is deze cabine ook al heel lang een oude bekende doordat ERF er al jaren gebruik van maakt. Toch ziet de L2000 er on-

Hochdach
De MAN met Hochdach, niet echt modern, wel groot.

danks zijn inmiddels respectabele leeftijd nog altijd best goed uit. De strakke rechte lijnen zijn compromisloos en, zo is inmiddels gebleken, redelijk tijdloos. De instap en zitpositie zijn nog



Strak
Recht, strak en eenvoudig dashboard.



steeds prima en als chauffeur heb je een prettige ruime werkplek. Wel doet het interieur inmiddels erg gedateerd aan en het straalt een zekere Duitse sobere degelijkheid uit. Eigenlijk is het typische jaren tachtig dashboard gewoon achterhaald ook al is het goed afleesbaar. Als we een truck bekijken als een stuk gereedschap dan is er niets mis mee, maar

inmiddels laten andere fabrikanten zien wat voor moois er ook in deze klasse mogelijk is. Toch heeft de MAN wel degelijk zijn pluspunten. Zo zijn er de mooie grote deurvakken waarin grote flessen passen. Op de motortunnel bevindt zich een klein documentenvak voor vrachtbrieven en dergelijke. Onder het bed zijn verder drie ruime vakken voor allerlei spullen, die

afgesloten worden door een beetje simpele deksels. Niet echt een handig systeem en je moet het wel goed doen want die deksels vormen tevens de bodem van het bed. Boven de voorruit zijn standaard twee open vakken gemonteerd. Afgezien van de ook hier ontbrekende bekerhouders is er toch voldoende opbergruimte voor allerlei persoonlijke spullen. In de



ruimteschip. Toch is het op zijn eigen manier overzichtelijk en erg modern met zijn frisse vormgeving. De rest van het interieur is uitgevoerd in 'felgrijs' met donkergrijze accenten. Niet echt spannend dus, maar wel netjes afgewerkt en degelijk. De blauwe bolletjesbekleding op de deuren, stelen en het bed zorgt er voor dat de cabine er toch fleurig uitziet. Instap, zitpositie en uitzicht vanuit de Iveco zijn gewoon prima. Op de motortunnel is een mooie documentenbak met een klep aangebracht en overal zijn aflegplekken voor alles wat je maar bij je hebt. In de deurvakken passen grote flessen en boven de voorruit is een open vak en een kastje aangebracht. Voor de rijdersstoel bevindt zich verder nog een erg bruikbaar dashboardkastje.

Een beetje jammer is dat we ook in de Iveco geen bekerhouder aantreffen. Wel twee asbakken die vrij zinloos vlak naast elkaar zijn gemonteerd, dat dan weer wél! Onder het bed is aan één kant een opbergvak wat van binnenuit bereikt kan worden. Aan de andere kant is er een vak dat je van buitenaf kunt openen en dat is in deze klasse uniek en erg handig. In de cabine is verder de ruimte-indruk erg goed en het bed uit twee delen belooft een prima nachtrust. Met 188 cm lengte is het wat aan de korte kant. In de breedte meet het matrasje 60 centimeter en dat zonder inhammen of kunstgrepen. Je kunt de beide rugleuningen gewoon laten staan en meteen in bed duiken. De gordijnen zijn prima in de Iveco en bij het bed heb je alles bij de hand

Nieuw
Mooi ontwerp, die nieuwe kleine Iveco.



Kettingrokers
Voor zware rokers zijn er twee asbakken, pal naast elkaar!



Enige
De Eurocargo is de enige met een van buitenaf bereikbaar bergvak.

zoals een leeslampje en schakelaars voor de ramen en het licht.



Twee
Het bed bestaat uit twee delen.



Legpuzzel
**Alles bij elkaar wel breed
 met bijna zestig cm, maar
 uit vijf delen!**

indruk erg goed is. Ook het omkleeden is een stuk handiger dan in de standaard cabine, dat scheelt echt behoorlijk. Door het verhoogde dak is er een tweede bed in de MAN, dat aanmerkelijk breder is dan het onderste exemplaar. Toch beperken we ons tot het onderbed aangezien dat standaard is en een nadere studie waard. Het bestaat namelijk uit maar liefst vijf delen waarvan er twee over-



Extra ruimte
**In de Hochdach uitvoering
 krijgt de chauffeur extra
 kastjes ter beschikking.**

optionele dakverhoging vinden we verder nog twee vakken en een kastje met een klep en daarvoor weer een netje. Een beetje rommelig allemaal maar wel ruim. Het grote voordeel van de verhoging is wel dat de ruimte-

dag tegen de achterwand hangen. Als er geslapen moet worden kunnen die twee losse delen in de uit-hammen achter de stoelen geplaatst worden, waardoor het bed over de volle breedte net geen zestig cm breed wordt.

Echt handig is het niet en al die delen voel je toch door je slaapzak heen. Bovendien wordt het erg lastig om een hoeslaken te gebruiken. Een ander minpuntje betreft de gordijnen in de MAN: die zijn erg dun waardoor ze

niet voldoende verduisteren. Duidelijk is dat de MAN aan een opwaardering toe is, vooral waar het gaat om het interieur. Dat steekt inmiddels wel erg mager af tegenover bijvoorbeeld de Iveco of de DAF.

Mercedes Benz Atego 818

De Atego-cabine gaat al weer wat langer mee en staat vlak voor voor zijn facelift, die later dit jaar onthuld zal worden. Desondanks is het nog een vrij moderne cabine die vergeleken met zijn directe concurrenten opvallend laag op het chassis geplaatst is. Dat komt direct ten goede aan de instap in de Benz, die is gewoon prima. Ook de doorlooptmogelijkheden zijn erg goed in deze cabine. Als het intensieve stadsverkeer dat nodig maakt stap je net zo handig links als rechts in. Bijzonder fraai is de zijafscherming van het

chassis. Mercedes-Benz levert dit als enige merk standaard op de Atego en doordat het in lijn is met de spatborden zorgt dat voor een keurig geheel. Handig is ook het afsluitbare gereedschapskistje wat in deze zijafscherming is ingebouwd. Het dashboard doet inmiddels wat gedateerd aan en is wat saai van vormgeving. Donkergekleurde harde kunststoffen domineren en daardoor is het een beetje een saai interieur. Toch geeft de Atego je op een bepaalde manier wel het gevoel in een echte truck te rijden, misschien juist wel door



Lang en breed
**De Atego met slaapcabine
 is betrekkelijk lang en
 breed. Veel ruimte dus!**

dat donkere dashboard. De bediening van de elektrisch verstelbare buitenspiegels zit op de handremconsole waardoor je al snel met je elleboog de spiegels ontregelt. Die knoppen moeten gewoon op de deur, net als in de nieuwe Actros. Bergruimte in de Atego is er voldoende. Op de motortunnel is een open documentenvak en daarbij zijn er twee bekerhouders en een gat voor een grotere fles. Waar we bij de andere trucks tevergeefs zoeken



Breed
**Mercedes biedt een keurige slaapplek met een 65 cm
 breed bed.**

naar bekerhoudertjes heeft de Atego er in het dashboard zelfs nog twee! Ook is er een dashboardkastje en zijn er twee diepe vakken onder het bed en een wat min-

der diepe in het midden. Tegen de achterwand zijn twee pockets aangebracht voor lectuur en dat soort dingen. Boven de voorruit zijn twee open vakken en in de



Gedateerd
Het inmiddels wat gedateerde dashboard wordt binnenkort vervangen.

Renault Midlum

180 Dci

De Renault Midlum heeft in feite precies dezelfde cabine als de DAF, alleen is de Midlum het origineel aangezien het ontwerp van Renault is. Opvallend genoeg lijken de twee voertuigen niet eens op elkaar. Waar het front van de LF stoer en 'truc-kig' is lijkt de Midlum bijna lief met zijn kleine pruilende mondje. Ook het interieur is compleet anders dan in de DAF. Het dashboard met de blauwe

deuren kun je ook nog wat kwijt. Kortom, over opbergruimte hebben we niet veel te klagen in de Atego. Het bed zelf bestaat uit één stuk en is 195 cm lang bij 64 breed. De dikte houdt met 9 cm niet over maar het ligt wel goed. Bij het bed is een leeslampje en er zit een schakelaar voor de verlichting. Kortom, best een prima onderkomen voor een nacht van huis, alleen zouden de gordijnen dikker mogen. Die laten nu te veel licht door en dat is vervelend. ■



Verrassing
Handig is dit gereedschapsbakje in de fraaie zijskirts.



Armaturen
Leeslampje, lichtschakelaar en een lectuurnetje bij het bed. Alleen die gordijnen moeten beter kunnen.

wijzerplaten ziet er keurig uit en alles is modern vormgegeven maar dan toch net weer even helemaal anders. Het resultaat is een prettig ogend dashboard waarmee de chauffeur alles in één oogopslag kan aflezen. Typisch Renault is de onhebbelijke gewoonte om op de kilometerschaal het voor vrachtwagens zo belangrijke cijfer 80 te 'vergeten'. Bij Renault is 80 'ergens' tussen de 70 en de 90 en dat is lastig. Aan de andere kant heeft de Midlum weer van die typische Renault-handigheidjes zoals de bediening van de radio aan de stuurkolom. Opbergruimte vinden we in de vorm van een documentenbak op de motortunnel en diverse vakken in het dashboard. Boven de voorruit zijn er standaard twee kastjes met keurige deurtjes. Onder het bed vinden we drie grote keurige vakken. Ook op dit punt scoort de ruime Renault-cabine dus gewoon erg goed. Achter de stoelen vinden we een bed met een breedte van 58 centimeter en dan ook nog met forse inhammen achter de stoelen. Dat heeft als voordeel dat je minder hoeft te verbouwen dan in de DAF, het nadeel is natuurlijk dat het bed plaatselijk wat smaller is. Met een dikte van 13 cm en een lengte van ruim 201 behoort dit bed tot één van de beste in deze klasse. Op de Midlum-cabine staat een dakverhoging van de firma 'Hatcher' en dat geeft echt een zee van ruimte al hebben we wat moeite met de geel/oranje bekleding van het ding. Aan de buitenkant is de dakverhoging gemaakt naar het model van de Premium met hoog dak waar-



Eigenzinnig
De Midlum met zijn eigenzinnige pruilmondje.

door de Midlum met het hoge dak onmiskenbaar een Renault is. Een tweede bed zit er niet in, de verhoging komt uitsluitend ten goede aan de opberg- en leefruimte in de auto. Twee forse kasten met klep en een lectuurnetje zorgen er voor dat je net wat meer kwijt kunt dan in de standaard Midlum. Het elektrisch te openen dakvenster is voorzien van een gordijntje en er is, heel netjes, een hor aangebracht. Een nadeel van het hoge dak is wel dat de leeslampjes nu zover gestegen zijn dat ze onmogelijk te bedienen zijn vanuit het bed. En ook al zou dat lukken, dan nog komt het licht niet meer beneden aan. Nee, dat bed is echt alleen maar bedoeld om op te slapen, lezen doe je maar op een stoel. Toch, met hier en daar een extra leeslampje en misschien een ander behangetje in het verhoogde dak staat er een keurige auto waarmee je als chauffeur beslist niet gestraft wordt. Met het standaard cabinedak is de LF/Midlum-cabine al vrij ruim maar met zo'n petje er op wordt het gewoon een erg leefbaar huisje. ■



Blauw
Stoere blauwe wijzerplaten in het dashboard.



Extra ruimte
Handige opbergruimte onder het Midlum-bed.



Geen klachten
Prima dichte gordijnen en een goed bed in de Renault.

Resultaten cabinetest

Trillingsmetingen

Gemeten op de zitting (Z), de rugleuning (R) en vloer (V).
De metingen zijn op wetenschappelijk verantwoorde wijze
gedaan door technici van MIRA.
Hoe lager het getal hoe rustiger het voertuig.

Op vlak asfalt bij 80 km per uur:

	Z	R	V
DAF	0,044	0,016	0,051
Renault	0,048	0,026	0,056
Iveco	0,056	0,025	0,067
MAN	0,052	0,022	0,070
Mercedes	0,052	0,026	0,059

Op beschadigd slecht asfalt bij 32 km per uur:

	Z	R	V
DAF	0,060	0,035	0,077
Renault	0,081	0,041	0,115
Iveco	0,095	0,050	0,120
MAN	0,068	0,036	0,113
Mercedes	0,098	0,053	0,120

Conclusie

Zelfs met zijn standaard cabinedak blijkt de DAF op meerdere fronten de winnaar van deze cabinetest. De LF is niet alleen een fraaie stoere verschijning, hij heeft ook een keurig en modern dashboard, een prima werkplek en een riant matras. Alleen jammer van die ontbrekende voorzieningen voor bakers en flessen...

Bij zowel de trillingsmeting als de geluidstest scoort de LF ook erg goed.

Deels komt dat misschien doordat DAF als enige een twaalftonner afvaardigde, de andere trucks waren 7,5- of achttonners. Bij Iveco valt op dat het bed erg kort is. Ook MAN moet nog maar eens naar de beddenspecialist: dit puzzelwerk uit vijf stukken met een dikte van 7 centimeter verdient zeker geen schoonheidsprijs. De Atego en de Renault doen het stukken beter, terwijl de Mercedes met zijn bedbreedte van 64 cm goed scoort. Alleen de dikte schiet tekort, en juist daar doen Renault en Iveco het weer beter. Ook bij de geluids- en trillingsmetingen doen de Mercedes en de Renault het goed terwijl de Iveco daar wat minder presteert. De MAN blijkt in deze rechtstreekse vergelijking inmiddels echt verouderd op meerdere fronten, daar kan geen Hochdach meer wat aan doen. Zeker als Mercedes straks met de vernieuwde Atego op de proppen komt, moet MAN aan de slag met de L2000. ■

Afmetingen bed

In centimeters:

	Lengte	Breedte	Dikte
DAF	203	70	15
Renault	201	58	13
Iveco	188	60	12
MAN	190	59	7
Mercedes	195	64	9

Decibelmeting

Bij 80 km per uur in dBA:

DAF	71,7
Renault	72,2
Iveco	71,8
MAN	73,8
Mercedes	71,6

Foto's: Iep van der Meer

