

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, opberg-ruimte 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 spannende 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-

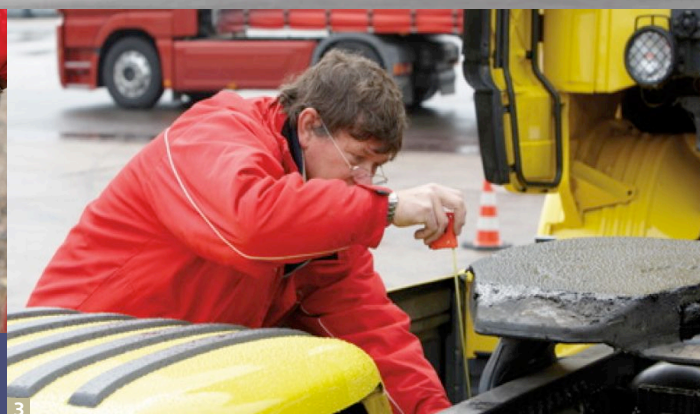


Foto's: Thomas Kuipers



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.



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

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

5) Weegbrug
Elke truck wordt nauwkeurig gewogen.



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 verrassend 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.

Iep van der Meer

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	100x860	-	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	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 veiligheidsopties:	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