



CABTEST 2007



Hooggemutste middenklassers

Wie regelmatig in zijn cabine overnacht, wil goed liggen. Bovendien moet het niet te koud worden, dus een prettige standkachel is ook niet weg. TTM testte een aantal hoge middenklassecabines. Geen upperclass, maar wel compleet.

Voor het segment middellange ritten met zware ladingen waarbij de chauffeur met een zekere regelmaat wel eens in zijn cabine overnacht, kun-

nen de truckfabrikanten cabinevarianten leveren die voorzien zijn van een bed, een standkachel, en soms nog een koelkastje, zonder dat die cabines tot de luxe upperclass gerekend kunnen worden. In de jaarlijkse Cabtest die TTM's zusterblad Commercial Motor organiseert, stonden dit keer de hoge middenklasse-cabines op een rij. Daarbij was Iveco vanwege de introductie van de nieuwe Stralis afwezig en liet

Scania op het laatste moment verstek gaan.

De cabines werden onderworpen aan de bekende veringstest, waarbij inzicht wordt verkregen in de veercharacteristiek van het chassis, de cabine en zelfs de stoel van de chauffeur. Verder werd de capaciteit van de standkachel getest, werden alle relevante maten gemeten en werd er ten slotte een nacht geslapen in de cabine. ■



Nog steeds afwijkend



Mercedes-interieur

Weinig op aan te merken, op dat Mercedes-interieur. De pook staat in de weg, lijkt het.

Mercedes heeft de Axor twee jaar geleden flink opgeknapt. De cabine oogt nu als een geheel en is duidelijk herkenbaar als een Mercedes. Grote opstaptreden, die zo groot zijn dat ze zelfs buiten de stroomlijn van de cabine komen, brengen de chauffeur bij de cabine. Deze staat, vergeleken met de concurrentie, duidelijk hoger op het chassis. Wat ons eraan herinnert wat de Axor ook al weer is: een Atego-cabine op een Actros-chassis. Mercedes positioneert de Axor als een echte middelzware truck, die

dankzij zijn lichte opbouw goed van pas kan komen in onder andere tank- en bulktransporten. Van binnen is alles duidelijk herkenbaar als Mercedes-nieuwe-stijl. Dus keurig verzorgd, geen al te goedkoop plastic meer, maar een prima leef en werkomgeving voor de chauffeur. Het bed ziet er normaal uit en de afmetingen garanderen dat ook chauffeurs van een stevig postuur hier wel tot rust kunnen komen. Een nadeeltje is dat de matras gewoon op een plank ligt. Onder die plank heeft Mercedes

nog een flink stuk opbergruimte gecreëerd: daar kan een chauffeur tenminste iets mee. Een deel van die ruimte is alleen van buitenaf bereik-

baar. Daartoe zit er een wat vreemd, beetje klein klepje in het reusachtige zijspatbord van de Axor. Het roept meer vraagtekens op dan dat het voldoening geeft. Vreemd is dat de bediening van de standkachel boven de voorruit zit, in de buurt van de tachograaf en de radio. Het is even wennen. Bij het bed kunnen behalve de standkachel, ook de veelzijdige verlichting en het schuif/kanteldak worden bediend. Keurig. De standkachel is van het normale type, dus geen ingewikkeld geprogrammeerd. Destijds bij de Actros kregen we een speciale leaflet om te voorkomen dat we 's nachts koud wakker zouden worden. De testpersoon stapte de volgende dag fris op ons af, hij had een prima nacht-

rust gehad. De gordijnen verduisteren de Axor-cabine goed.

De Mercedes scoort niet gunstig in de veringstest, noch bij de ge-luidstest. Alleen bij stationair draaien blijft de Axor stiller dan de anderen. Bij de afmetingen komt de Axor overall net wat centimeters tekort: het is in deze test de smalste, kortste en laagste cabine, die ook nog eens het hoogst boven het wegdek staat. Best wel vreemd, want de testpersoon kon prima rechtop staan en zich probleemloos omkleden. Achterop klimmen geeft geen echt veilig gevoel. Aan de voorkant is het schoonmaken van de ruit wel een makkie. Het geeft allemaal aan dat de Axor ondanks een veel beter uiterlijk, toch een beetje uitzonderlijk is in dit gezelschap. ■



Ruimte

Lekker veel ruimte onder het hoog geplaatste bed. Helaas ligt de matras op een plank.



Vreemd

Een enigszins vreemd klein toegangsklepje aan de buitenkant.



Beter

De opbergruimten boven de voorruit hadden nog beter ontworpen kunnen worden.



Brede treden

De instap is hoog bij de Axor, maar de treden zijn zo groot dat ze buiten de stroomlijn komen.



Hoog geplaatst

De bediening van de standkachel is hoog geplaatst, nabij de tachograaf. Ook vanuit het bed is de kachel te bedienen.

DAF CF SpaceCab

Scoort op alle criteria

De CF-cabine van DAF is specifiek gebouwd als middenklasser. Wie de tabellen bestudeert, ziet wat deze extra inspanning oplevert. De DAF scoort overall goed. Wie in de CF-cabine stapt, ziet eerst het mooie, stevige, sportieve stuurwiel. Daaromheen is een modern dashboard gebouwd, dat een cockpit-achtig effect heeft. Daar voelt een chauffeur zich direct thuis. Opvallend is verder de forse binnenruimte, en wat ook opvalt is de hooggeplaatste dikke matras. Alles straalt comfort uit.

Het grootste nadeel van deze cabine is de hoge motortunnel. De chauffeur moet echt even klimmen om op de motortunnel te komen om zo het leefgedeelte van deze cabine te bereiken. Toch is het mogelijk, ook voor wat langere chauffeurs, om rechtop op de tunnel te staan. In het leefgedeelte treft de chauffeur ruim voldoende opbergmogelijkheden aan voor zijn bagage. Heren der had er nog een bagagenetje bij gekund, maar DAF heeft toch duidelijk verschil willen houden tussen de CF en de XF. DAF benut de ruimte onder het bed optimaal. Weliswaar niet met die mooie schuiflade van de XF, maar met een kleiner exemplaar, een simpele koellade. Hetzelfde geldt voor de ruimte boven de voorruit. Bij de automaatversie is de schakelpook verdwenen en dat schept meer bewegingsruimte. Het selecteren van het schakelprogramma gebeurt met een

draaiknop op het dashboard. De bediening van de standkachel is in de DAF kinderlijk eenvoudig. Er hoeft geen contact aan te blijven staan en de kachelwarmte is eenvoudig vanuit het bed te regelen. De voornaamste bedieningsfuncties, zoals verlichting aan boord en de kachel, zijn vanaf de achterwand te regelen. Het was beter wanneer daarvandaan ook het dak geopend en gesloten kon worden, maar vreemd genoeg is dat niet zo. DAF monteert wel prima gordijnen in de CF-cabine, die het daglicht goed buiten houden.

Een dikke matras is niet automatisch een garantie voor een perfecte nachtrust. Het gaat er ook om waar die matras zelf weer op rust. Op dat punt heeft DAF ook nog wat te verbeteren, getuige de komst bij MAN en straks ook bij Iveco, van de lat-bodem. De DAF CF scoort ten slotte het beste bij de veringstest. Andermaal de bevestiging dat een specifiek voor het segment bedoeld ontwerp het beste scoort. Wat betreft het motorgeluid is de DAF het lawaaiigst bij 80 km/h



Eenvoudig
 Bij de DAF kan de kachel eenvoudig bediend worden vanaf het bed.



Leefomgeving

DAF doet zijn best om voor de chauffeur een aangename leefomgeving te creëren. Dat lukt aardig. In de details kan het nog wat beter.

en presteert hij middelmatig bij stationair draaien. De DAF heeft de veiligste opstap achter de cabine. Dat komt doordat de chauffeur zich letterlijk aan de geleidestang kan optrekken. Een voorbeeld voor de meeste van DAF's concurrenten. Ook aan de voorkant kan de chauffeur veilig zijn voorruit schoonmaken, dankzij twee opstaptredes en degelijke handgrepen. De DAF CF SpaceCab scoorde erg goed bij de cabineafmetingen. Tel daarbij op de royale op-

bergmogelijkheden en de goed doordachte details op en om de cabine, en

de CF wordt een potentiële winnaar van deze test. ■



Hooggeplaatst

Door de hoge plaatsing van het bed is eronder plaats voor deze koellade. Waarom niet zo'n mooie ladeset als bij de XF?



Opstap

De opstap naar achter de cabine is bij DAF veilig en verantwoord te noemen.



Dikke matras

De dikke matras bood de testpersoon voldoende nachtrust.

Ruim en veelzijdig



Multifunctioneel

Het multifunctionele stuurwiel van de MAN valt op.

Lichtheid en ruimte zijn de kenmerken van de TGA-cabine van MAN, waarvan de LX-versie een smallere uitvoering is. Daarmee wil MAN gewicht besparen, wat op de keper beschouwd ten koste gaat van de ruimte voor de chauffeur. Getuige de lengte van het bed valt dat echter flink mee en de chauffeur beschikt in de MAN nog over een lattenbodem ook. Net zo comfortabel als thuis dus.

De gordijnen in de cabine bleken te klein en te dun, twee onvoldoendes dus voor MAN, dat met de grotere TGA-modellen

laat zien dat het ook beter kan. Hier is een modificatie op zijn plaats. Opvallen bij de MAN doet het nieuwe stuurwiel. Een multifunctioneel exemplaar dat fijn in de hand ligt. Het MAN-dashboard is, de traditie getrouw, compact gehouden en vrij dicht tegen de voorruit gemonteerd. Ook dat komt de leefruimte in de cabine ten goede. De motortunnel is aange-naam laag gehouden. Daar heeft MAN destijds bij de ontwikkeling veel aandacht aan besteed. Voor wat betreft de opbergruimte is de groot

ogende TGA nog altijd een tegenvaller. Niet alleen in LX-uitvoering, maar ook in grotere versies. Onder het bed kan de chauffeur onvoldoende kwijt, en boven de voorruit zijn de opberg-ruimten wel netjes, zoals de hele cabine, maar ze zijn niet echt praktisch. Positieve uitzondering zijn de grote opbergvakken die van buitenaf bereikbaar zijn. Daar kan een heel flessenkrat probleemloos doorheen. Of dat met de Beierse cultuur te maken heeft laten we in het midden, maar eerlijk is eerlijk: praktisch is het wel. We ver-

wachten trouwens niet dat chauffeurs hun overige bagage van buitenaf in de cabine willen opbergen, maar veel andere keus hebben ze niet. De bediening van de standkachel dient te gebeuren op een paneel dat naast de chauffeursstoel op de motortunnel is gemonteerd. Tegen de achterwand van de cabine treffen we alleen een lampje aan en een uitschuifbare wekker. Op zich leuk bedacht, maar de chauffeur moet wel grotendeels zijn bed weer uit om de standkachel en de lichtschaakelaars binnen te bedienen.

Mooi is de uitschuiflade van de MAN, die onder het bed vandaan komt. Het is net kamperen, maar dan heb je wel de beschikking over een

koelkast, waar je bovendien flessen in kwijt kunt, en over een volwassen lunchtafel. Mooi doordacht allemaal. De opstap achter de cabine is bij de MAN prima voor elkaar. Zonder problemen kan de chauffeur bij de luchtslangen komen of bij een eventuele koelmotor. Aan de voorkant van de cabine ontbreken echte grepen, waardoor de chauffeur houvast moet zoeken aan de toch wat scherpe bovenrand van de klep die onder de voorruit zit. In de dynamische tests scoorde de MAN als een weinig indrukwekkende middenmoter. Het geluid bij 80 km/h springt er in positieve zin uit. De TGA-LX cabine is erg klinisch en dat is precies wat veel fleetowners willen. ■



Uitklaptafel

Bijzonder is de uitklaptafel van de TGA-LX.



Licht en ruim

Het is allemaal licht en ruim in de TGA-cabine.



Opbergvakken

Twee opbergvakken en bovendien niet al te groot. Een beetje weinig, omdat de chauffeur onder het bed ook al onvoldoende kwijt kan.



Motortunnel

De bediening van de standkachel bevindt zich op de motortunnel.

Renault Premium Privilege

Stijlvol en verrassend

De nog geen twee jaar oude Premium ziet er indrukwekkend uit, veel indrukwekkender dan zijn op zijn zachtst gezegd bescheiden ogende voorganger. De hoge voorkant suggereert ruimte, en die is er inderdaad. De Renault kan zich wat afmetingen betreft met de DAF meten. Waar het Renault nog aan schort is imago, maar dit model brengt daar verandering in. De instaptreden van de Premium staan schuin boven elkaar, ze vormen als het ware een trapje. Veiliger kan natuurlijk niet. Het stuurwiel is eenvoudig gehouden en het

dashboard oogt rustgevend en modern. Meer op comfort gericht dan, zoals bij de DAF, op het meer sportieve. Het dashboard zelf is even afwijkend als eenvoudig, met zijn digitale snelheidsmeter. Het kan op onze waardering rekenen. De overwegend lichte stoffen geven de Premium een nog ruimer gevoel, maar de vraag is of chauffeurs hierop zitten te wachten. Lichte tinten hebben de neiging sneller te vervuilen. De ruimte boven de voorruit wordt redelijk goed benut. Renault houdt vast aan een plank boven de passagiersstoel, waar een TV op kan staan. Beter zou zijn geweest wanneer die plank er naar keuze uit kon, zeker in deze tij-

den waarin niet alle chauffeurs een eigen auto hebben. De bediening van de standkachel bevindt zich à la MAN TGA op de motortunnel direct naast de bestuurdersstoel. Dat is niet de meest comfortabele plek. Het grootste nadeel van de Premium is dat de standkachel alleen werkt wanneer het contact aan staat en dat de nachtrustduur geprogrammeerd moet worden. Veel te veel gedoe naar onze smaak. Een chauffeur moet gewoon de auto af zetten, een knop indrukken en zelf de temperatuur traploos kunnen regelen. Mede omdat die kachel ook nog eens verreweg het meeste geluid maakte bij de geteste trucks - vol-

gens de testpersoon viel het geluid te vergelijken met dat van een quad - is er voor Renault hier nog werk aan de winkel. Het bed van de Premium is tussen de voorstoelen duidelijk breder, zodat je er ook op kunt zitten. Rechtop staan in de Premium gaat gemakkelijk. Onder het bed heeft Renault voldoende opbergruimte aangebracht. Tegenvallend zijn de kleppen die toegang geven tot opbergruimte van buitenaf. Die kleppen zijn nauwelijks groter dan een brievenbus, absoluut een minpuntje. Achterop de cabine klimmen vereist ook veel aandacht van de Premiumchauffeur, makkelijk is het niet. In de veringstest deed de

Premium het goed, bij het geluid was het gemiddeld. De Premium heeft zijn uiterlijk mee en is verrassend praktisch. Vervang die plank, vergroot de van buitenaf toegankelijke opbergruimte en vereenvoudig de kachelbediening. De chauffeurs zullen dit hoogelijk waarderen. ■



Trapje
 De treden van de Premium vormen een trapje.



Rustig

Renault heeft van het dashboard een rustig ogend geheel gemaakt. Dus niet zo'n spannend stuurwiel als bij DAF en MAN.



Hightech

De afwijkende meters van de Premium geven een hightech indruk.



Lichte kleuren

Lichte interieurkleuren kenmerken de Premium.



Paneeltje

Kachelbediening op het paneeltje op de tunnel. Contact eerst aanzetten en de computer programmeren.



Ruimte

De chauffeur heeft onder het bed veel ruimte tot zijn beschikking.

Typische middenmoter



Blauw

Overwegend blauwe tinten in de goed afgewerkte cabine. Het gebruikte kunststof voelt wat goedkoop aan en is te grijs. Het bed is riant, maar het matrascomfort wordt beperkt door de plank waar het matras op ligt.

Volvo's FM loopt alweer een tijdje mee en eerlijk gezegd is dat van binnen wel een beetje te zien. Uit de instap blijkt dat de FM mooi laag is, maar dat is een van de bedoelingen van dit cabineconcept. Het interieurontwerp is afgeleid van dat van de grote broer FH. Het verschil is dat er hier beduidend minder goed materiaal is gebruikt. Het blauwe kleurtje doet echter veel goed en het forse bed belooft ook wat. Dat bed kan besteld worden in een hogere positie, zo-

dat daaronder de nodige opbergruimte ontstaat. In het geval van de FM is dat in de vorm van een uitschuifbare lade. Boven het bed kan of een tweede bed of een kastenwand worden besteld waar ook nog een koelkastje in zit. Boven de voorruit kan de chauffeur ook van alles kwijt, maar het moet niet te groot zijn. De klepjes waarmee de opbergruimten worden afgesloten zijn namelijk aan de kleine kant. Het geheel oogt erg grijs-plasticach-

tig. Ook door zijn schuine voorruit levert de FM ten opzichte van zijn concurrenten hier wel wat ruimte in. Dat merk je bij het omkleden. Er is gewoon sprake van minder bewegingsvrijheid. Nog een punt is dat iemand van gemiddelde lengte toch niet rechtop kan staan, ook al betreft het hier de Globetrotter-uitvoering. De schuine voorruit beperkt verder de diepte van de opbergvakken boven de voorruit. Wellicht om die reden kan Volvo nog een

extra kastenwand leveren tegen de achterwand van de cabine. Het bed van de FM heeft prima afmetingen. Maar hoe goed die geveerde matras er ook uit ziet, het feit dat die op een houten plank ligt, doet het slaapcomfort geen goed. Een mooi pluspunt is de eenvoudige bediening van de kachel. Behalve vanaf het dashboard, kan dat ook vanaf een paneeltje op de cabineachterwand. Met zijn simpele aan-/uitknop en met zijn traploze regeling is de temperatuur goed af te stellen in de FM-cabine. Het bleek dat de standkachel zijn werk heel goed deed. Minpunt is dat de lichtdoorlaat van de gordijnen veel te groot is. Dat

kan zo eigenlijk niet. De Volvo deed het verder nog goed bij de veringertest en ook qua geluid blijkt de FM tot de stillere trucks te behoren. Minder goed zijn we te spreken over de toegang achter de cabine. Die vergroot niet echt het veiligheidsgevoel, en dat verwacht je niet bij Volvo. Om bij de remkoppelingen te kunnen komen moet de chauffeur goed kijken dat hij veilig opent en afstapt. Hier mag niet onvermeld blijven dat de FM-cabine zich van de andere vrachtauto's onderscheidt door een rookmelder en een kluisje. Verder deed de FM het goed bij de dynamische tests en bleek het zicht rondom uitstekend. ■



Grijs en klein

De opbergruimte boven de voorruit lijdt onder kleine grijze klepjes en geringe diepte als gevolg van de schuin geplaatste voorruit.



Schuiflade

Vanwege de hoge plaatsing van het bed kan er nog een schuiflade gemonteerd worden.



Eenvoudig

Eenvoudige bediening van een prima kachel op de achterwand van de FM-cabine.



Van buiten

De opbergruimte die van buiten de cabine toegankelijk is, valt niet tegen.



Conclusies

De metingen en ervaringen hebben geleid tot een duidelijke rangorde. De Mercedes is de cabine die het verliest op het punt van afmetingen en de hoge instap. Het interieur is daarentegen goed voor elkaar en veel fleetowners zullen de Axor waarderen vanwege het lage gewicht van het complete trekkerchassis. Maar zelfs bij Mercedes-fleetowners wordt de

Axor gezien als een buitenbeentje dat minder populair is dan Mercedes zou willen. In de veringstests scoorde de Axor het slechtst en de wagen produceerde ook het meeste geluid. De Axor had de minst krachtige standkachel en de hoogste, zeg maar gerust moeilijkste instap. De MAN laat ook de nodige steken vallen. Bij vering en geluid bijvoorbeeld, vallen de prestaties tegen. Dat verwacht je eigenlijk niet van Duitse trucks. Ook niet dat het zicht rondom ter wens overlaat. Inmiddels is de opvolger van de TGA aangekondigd. Ook deze LX geniet belang-

stelling van fleetowners vanwege het lage eigen gewicht. De chauffeurs hebben echter te stellen met onvoldoende opbergruimte en ze zien hun nachtrust nodeloos bekort door te korte en te lichte gordijnen. De Renault Premium is vele malen beter dan zijn voorganger. Lekker ruim en licht. Comfort, geluid en opbergruimte zijn redelijk goed in orde, maar het mag allemaal wel wat stiller. Niet alleen de motor, maar zeker ook de standkachel. Verder is de opstap achter de cabine een tegenvaller. Feit is dat de Renault hier als middenmoter goed uit de test komt.

De Volvo biedt veel opbergruimte, dat wil zeggen meer dan de Renault en de andere eerder genoemde, en de cabine is goed stil en comfortabel. De kachel is makkelijk te bedienen en werkt uitstekend. De bewegingsruimte is vanwege de vorm van de cabine een tegenvaller. De hoogte vanaf de motortunnel is het laagst. De onderste instaptrede is onnodig hoog. De gordijnen laten te veel licht door. Maar dat is het dan ook. Het zicht rondom is uitstekend. Zou de afwerking van de FM Globetrottercabine uitgevoerd zijn met betere materialen, dan zou de FM het de

winnaar van deze test echt moeilijk hebben gemaakt. Die winnaar is de DAF: de auto heeft heel veel leefruimte, dito opbergruimte, scoort het best in bijna alle metingen en is keurig afgewerkt. Perfect is de DAF echter niet. Te wensen zijn een betere detaillering en XFSchuiflades onder dat hoge bed, waar overigens zeker zo'n mooie lattenbodem onder zou moeten zitten als bij de MAN. Maar goed, blijkbaar kun je niet alles hebben. Toch komt DAF met deze CF SpaceCab wel het dichtst in de buurt. ■

Tim de Jong

Veer karakteristiek en geluidsmeting

Bij de veer karakteristiek geldt: hoe lager het getal, des te beter de prestatie

| | Vering | | Geluid | |
|----------|---------|---------|-----------------|-----------------------|
| | 80 km/h | 32 km/h | geluid. 80 km/h | geluid stat. in dB(A) |
| DAF | 97,5 | 186,5 | 69,4 | 55,2 |
| MAN | 116,5 | 223 | 67,1 | 58,1 |
| Mercedes | 120,5 | 216 | 68,9 | 62 |
| Renault | 100,5 | 201 | 68,9 | 54,2 |
| Volvo | 98 | 202 | 66,7 | 56,4 |

Temperatuurmeting cabine

Temperatuur na drie uur stoken vanaf 4 °C

| | °C |
|----------|----|
| DAF | 25 |
| MAN | 26 |
| Mercedes | 23 |
| Renault | 28 |
| Volvo | 30 |

Cabineafmetingen (in cm)

| | DAF | MAN | Mercedes | Renault | Volvo |
|----------------------------------|-------|-------|----------|---------|-------|
| Hoogte vloer-dak | 223 | 195 | 192 | 206 | 193 |
| Diepte raam-achterwand | 207 | 210 | 207 | 197 | 200 |
| Breedte tussen zijramen | 224 | 216 | 213 | 222 | 228 |
| Hoogte voorruit | 78 | 81 | 79 | 80 | 81 |
| Opstaptreden (ex cabinevloer) | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Hoogte onderste trede | 40 | 36 | 43 | 39 | 50 |
| Hoogte vloer-straat | 119 | 128 | 147 | 131 | 125 |
| Hoogte motortunnel | 44 | 25 | 30 | 33 | 43 |
| Afst. Dashboard- passagiersstoel | 85 | 83 | 83 | 81 | 75 |
| Hoofdruimte boven bed | | | | | |
| (laagste-hoogste) | 143,5 | 123 | 130 | 138 | 76 |
| Lengte bed | 202 | 197 | 208 | 202 | 199 |
| Breedte bed | | | | | |
| (achter stoelen-tussen stoelen) | 61-72 | 62-74 | 67-67 | 68-79 | 56-70 |
| Matrasdikte | 14 | 7 | 11 | 13 | 11 |

Dode hoeken (in cm)

| | DAF | MAN | Mercedes | Renault | Volvo |
|-------------------|-----|-----|----------|---------|-------|
| A recht vooruit | 229 | 309 | 295 | 269 | 208 |
| B trottoirspiegel | 213 | 315 | 131 | 279 | 225 |
| C rechter zijruit | 574 | 720 | 705 | 506 | 486 |