

NIEUWE VW CADDY ÈN TRANSPORTER!

April 2015

NR. 1

bestelauto



MULTITEST AUTOMATEN
SNEL KUNNEN SCHAKELLEN



MOVANO'S
VOOR VOSSINK
TRANSPORT



DE SNEEUW
IN MET
VITO 4X4



EEN NISSAN
OP STROOM
EN DAN?

Multitest grote bestellers

Automatic for the people

Het gebruik van grote bestelauto's neemt snel toe. Niet alleen door het MKB, maar vooral door zzp'ers die zich inzetten als pakketvervoerder. Wat is er nu fijner dan de hele dag met zo'n bestelauto rondrijden? Da's bovendien eenvoudig, als er een automatische transmissie op zit! Bestelauto test drie courante modellen uit het huidige aanbod.





Nederlandse gemeenten luiden de noodklok: het verkeer in woonwijken neemt sterk toe. Oorzaak: de enorme groei van e-commerce. Ga maar eens een ochtend zitten in een gemiddelde Vinex-wijk: eerst komt PostNL, daarna UPS, dan DPD en dan DHL. Maar wat kunt u, met uw grote bestelauto in de wijk, daar nu aan doen? Niet zoveel eigenlijk, het is vooral zaak zo efficiënt mogelijk door de wijk te rijden. Eindeloo schakelen en de koppeling intrappen wil je daarbij het liefst voorkomen.

Dat brengt ons bij de kern van deze multitest: de automatische transmissie. In deze test figureren drie grote bestelauto's met een automatische versnellingsbak: de Iveco Daily, de Mercedes-Benz Sprinter en de Opel Movano. De Iveco Daily kennen we natuurlijk wel: hij is de International Van of the Year 2015. De Daily komt naar onze redactie met de nieuwe 8-gangs Hi-Matic transmissie. Mercedes-Benz rust al langere tijd haar Sprinter standaard uit met een zevengangs transmissie. Wie met de hand wil schakelen, kan dat als optie aanvinken. En tot slot de Opel Movano, die van de Tecshift-bak is voorzien. Het aanbod in dit segment is natuurlijk wel groter. Zo is er de Renault Master met Quickshift, maar dat is dezelfde gerobotiseerde automaat als de Tecshift van de Movano. Fiat kan in haar nieuwe Ducato de ComfortMatic leveren, maar helaas niet aan ons. Tot in Italië werd gespeurd naar een Ducato ComfortMatic, maar tevergeefs. De ComfortMatic is door Fiat zelf ontwikkeld, en is niet opgenomen in het contract met PSA aangaande de Citroën Jumper en Peugeot Boxer. Die zijn dus ook niet met automaat leverbaar. De Volkswagen Crafter dan? Ook niet leverbaar met een automaat. "De Crafter heeft door Volkswagen ontwikkelde motoren die in deze context niet vergelijkbaar zijn met de motoren die Mercedes-Benz in de Sprinter levert. De motoren uit de Crafter kunnen niet zonder grote technische inspanningen van een automatische transmissie worden voorzien (Wandler automaat), waardoor Volkswagen AG voor deze generatie Crafter voor uitsluitend een handmatige transmissie heeft gekozen", laat VW-importeur Pon weten. Dat verandert wellicht met de volgende generatie Crafter, die voor volgend jaar op de agenda staat. En dan de laatste mogelijkheid: de Ford Transit, vorig jaar geheel vernieuwd. Maar vooralsnog niet leverbaar met een automaat. Een woordvoerder van Ford Nederland zegt dat eerst de 'mainstream' configuraties van de Transit worden geïntroduceerd, om daar later andere uitvoeringen aan toe te voegen. Naar verwachting komt er in het tweede kwartaal van 2016, tegelijk met Euro 6-motoren, een automatische transmissie voor de Transit. Vooralsnog moeten we het in deze test dus doen met drie auto's: de Iveco Daily, de Mercedes-Benz Sprinter en de Opel Movano.

Paul Quaadvlieg
Arjan Velthoven

Foto: Jan Liefink

Iveco Daily 35S17 Hi-Matic Sportwagenallures

De nieuwe Iveco Daily was de grote afwezige bij de vorige multitest van Bestelauto. Nu, met de komst van een hagelnieuwe automatische versnellingsbak van ZF, is het de tijd om de Daily eens stevig aan te pakken. Van de importeur krijgen we de Daily als 35S17 Hi-Matic uitvoering mee. De 35 staat voor 3,5 ton, de 17 staat voor 170 pk. Dit vermogen komt uit een 3,0 liter blok en is een direct ingespoten turbodiesel met vier kleppen per cilinder. In de praktijk is dit een prettige, soepele motor, die, zeker in combinatie met de automaat, voor sportwagenallures zorgt. Bij wijze van spreken dan. Het koppel van de motor is met 430 Nm vanaf 1.600 omw./min. prettig groot, maar zorgt er ook voor dat de ZF automatische transmissie heel snel opschakelt. Dat schakelen gaat nagenoeg onmerkbaar door de acht versnellingen heen met kleine stapjes. Wat een heerlijke automaat is dit! De bediening van de automaat gaat met behulp van een soort joystick met een aantal standen en vergt wel enige gewenning. De bediening op zich gaat heel licht en prettig. De standaard keuzes zijn R, N

en D. Na het starten is de P-stand geactiveerd. De pook naar links en beneden bewegen activeert de D-stand en er kan gereden worden. Naar links en omhoog zorgt voor R-stand en alleen naar links voor de N-stand. In de middenstand kan er handmatig omhoog en omlaag geschakeld worden. De pook naar rechts bewegen zorgt voor de keuze tussen ECO en Power. In Eco modus wordt er sneller opgeschakeld, terwijl in Power modus er meer koppel en toeren voorhanden blijven. Het lijkt allemaal complex, maar valt in de praktijk wel mee. Het rijden met de Iveco Daily Hi-Matic bevalt in de praktijk prima. We kregen een testversie mee met een geveerde chauffeursstoel. De zit achter het stuur doet daardoor wat denken aan de houding in een vrachtwagen. Overigens wel een prettige houding, mede dankzij de voortreffelijke stoel. Het overzicht naar buiten is prima. Het geluidsniveau in de cabine is wel wat hoger dan normaal. Ondanks dat de automaat zo snel opschakelt is de motor wel goed hoorbaar en tevens stoort het nodige windgeruis rondom de buitenspiegels vanaf zo'n 80 km/h. Het onderstel met de vernieuwde wielophanging is stabiel, maar wordt wat springerig als er (onbeladen) mee over verkeersdrempels wordt gereden. Dit zal minder zijn als er lading in de laadruimte ligt. Positief is de korte draaicirkel, het hoge aanhangwagengewicht tot 3.500 kg, de robuuste siorogen in de laadruimte en de grote opbergvakken op het dashboard en onder de passagiersbank. Met een prijs van € 37.575,- (excl. BTW/BPM) staat er een prima bestelauto met een voortreffelijke automaat.



- prettige automaat
- soepele motor
- kleine draaicirkel



- motorgeluid
- windgeruis op snelheid
- weggedrag onbeladen

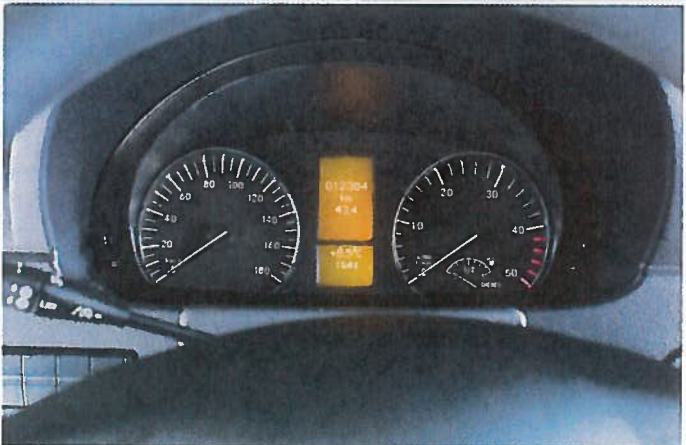


Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI 7G-Tronic Comfortabele automaat

De Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI was in de vorige editie van Bestelauto in handgeschakelde versie de winnaar van de multitest. We roemden toen de zuinige motor, het hoge veiligheidsniveau en het goede weggedrag. Wel vonden we de motor aan de trage kant, was het interieur zakelijk en grijs en was de Sprinter duur in vergelijking met de concurrentie. Al deze bevindingen gelden eigenlijk ook wel voor de 316 CDI met 7G-Tronic automatische versnellingsbak. Dus nemen we nu vooral de automaat in beschouwing. De pook van de transmissie zit op precies dezelfde plaats als waar de handgeschakelde pook zich bevindt. Dat is een prettige positie en goed onder handbereik. De automaat kent de vier bekende standen, P, R, N en D, waarbij in de D-stand de pook naar links of rechts bewogen kan worden om handmatig te schakelen. De bediening van de automaat gaat zwaar, maar je voelt wel meteen dat hij in een bepaalde stand staat. Bovendien wordt de stand weergegeven in de display tussen de toerenteller en de snelheidsmeter. Maar de bediening zou wat lichter mogen. Wordt de R-stand (achterruit) gekozen, dan wordt automa-


tisch de achteruitrijcamera actief, waarmee achteruit parkeren of een trailer aankoppelen een peulenschil wordt. Wel is het zicht op het scherm, dat tevens de navigatie, radio, media en telefoonfuncties herbergt, niet optimaal. Vanuit de chauffeurspositie is het scherm eigenlijk te vlak en spiegelt het nogal. Iets meer naar de chauffeur gedraaid zou het systeem bedieningsvriendelijker en beter afleesbaar zijn.

Qua schakelgedrag is de 7G-Tronic vooral comfortabel en niet zozeer snel. Het past wel bij de Sprinter, die in vergelijking met de twee andere testvoertuigen vooral als comfortabele kilometervreter overkomt. Het verbaast ons dus niet dat er inmiddels aardig wat grotere koeriers rondrijden met de nieuwe Sprinter. Dat de Sprinter comfortabel overkomt heeft ook te maken met het stabiele onderstel. Verkeersdrempels nemen is met deze bestelauto het prettigst en ook op de snelweg ligt de Sprinter stabiel op de weg. Ook het lagere geluidsniveau in de cabine en de prettige bestuurdersstoel dragen bij aan het comfort. De Mercedes-Benz is duidelijk stiller dan de twee andere testvoertuigen. Deze testversie van de Sprinter was voorzien van diverse optionele pakketten voor navigatie, verlichting en exterieur bovenop de Ambition-uitvoering. Daardoor oogde deze Mercedes-Benz wel het meest luxe in de test. Fraai zijn de bi-xenon koplampen met bochtverlichting, de lichtmetalen velgen, het navigatiesysteem in combinatie met achteruitrijcamera, de stoelverwarming en ga zo maar door. Dat alles heeft natuurlijk wel een prijs, want met € 41.613,- (excl. BTW/BPM) is de Sprinter wel de duurste van het geteste drietal.





- comfortabele automaat
- stabiel onderstel
- prettige zit



- bediening automaat
- zichtbaarheid navigatiescherm
- prijzig



Opel Movano 2.3 CDTi Tecshift Een handje helpen

Opel heeft de Movano onlangs licht aangepast. Het ging hierbij vooral om nieuwe Bi-Turbo motoren met start-stop-systeem. In combinatie met de Tecshift automatische versnellingsbak grijpt Opel echter in de kast van de oudere, lees minder efficiënte, motoren. De Tecshift is namelijk alleen leverbaar met een 92 kW (125 pk) 2.3 CDTi motor of een 110 kW (150 pk) versie hiervan. Wij kregen van Opel de sterkste versie mee. Opel gebruikt, net als Renault, een gerobotiseerde handbak en noemt dit een automaat. De bediening van de koppeling en het op- en terugschakelen gebeurt door een actuator. Daardoor verloopt het schakelen minder soepel in vergelijking met de Iveco en de Mercedes-Benz die over conventionele automaten beschikken met een vloeistofkoppeling. Vooral bij fors accelereren leidt dat tot het duiken van de auto bij het opschakelen. Wie echter normaal rijdt kan met het gaspedaal iets anticiperen, waardoor een acceleratie toch prettiger verloopt. Jammer is dat de Tecshift pas boven de 90 km/h overschakelt van de vijfde naar de zesde versnelling. Zeker op 80 km/h wegen blijft hij gewoon in de vijf hangen,

terwijl de zes toch zeker het toerental verlaagt en dus ook het brandstofverbruik en het geluidsniveau. Dit is tijdelijk op te lossen door de bak een handje te helpen en een tikje naar voren te geven met de pook. De bak schakelt op, maar na verloop van tijd toch ook weer terug naar de vijf. De Tecshift is ook geheel handmatig te bedienen. Een tik naar links en de bak gaat van A (automaat) naar M (manueel). De bediening van de joystickachtige pook gaat wel heel licht en prettig. Van de importeur kregen wij de Movano mee in dubbele-cabine-uitvoering. De bestuurdersstoel is comfortabel genoeg voor langere ritten en de zithouding achter het stuur is goed voor elkaar. Door de luxe bekleding van de voorstoelen en de bank komt het dashboard wat goedkoop over. Wel zijn er veel opbergvakken en bekerhouders te vinden. De Movano is tevens optioneel voorzien van een navigatiepakket, waarbij de TomTom op de plaats hangt van de binnenspiegel. Doordat deze draaibaar is, is er goed zicht op. Toch haperde het apparaat soms en de meegeleverde afstandsbediening weigerde ook soms dienst. Rijden met de Movano bevalt goed, het weggedrag is stabiel genoeg en verkeersdrempels worden redelijk comfortabel genomen. Wel is het geluidsniveau op snelheid wat aan de hoge kant. Door de dubbele cabine, die overigens opvallend ruim is, wordt wel de laadruimte kleiner. De fraaie ombouw van Snoeks is echter zodanig, dat lange voorwerpen tot onder de bank geschoven kunnen worden. Prettig is het prijskaartje van de Opel. Met een totaalprijs van € 32.995 (excl. BTW/BPM) staat er een keurige bestelauto met automaat, die je wel soms een handje moet helpen. En daar is een automaat eigenlijk niet voor bedoeld.



- prijsstelling
- fijne stoelen
- bediening automaat



- trage automaat
- afstemming automaat
- geluidsniveau



Zo test Bestelauto

Alle metingen vonden plaats met een onbeladen voertuig. Het geluidsniveau wordt gemeten op 15 cm afstand van het rechteroor van de berijder. De vermelde waarde is het gemiddelde van de gemeten waarden bij nullast. Het brandstofverbruik werd gemeten op een traject van 240 km, waarvan 70 procent snelweg. Op de snelweg werd een kruissnelheid aangehouden van 120 km/uur. De actieradius werd berekend aan de hand van het gemeten brandstofverbruik en de door de fabrikant opgegeven tankinhoud minus 5 liter.



Specificaties



Iveco
Daily
35S17 Hi-Matic



Mercedes-Benz
Sprinter
316 CDI 7G-Tronic



Opel
Movano
2.3 CDTi Tecshift

Motor	4 cil common rail diesel	4 cil common rail diesel	4 cil common rail diesel
Cilinderinhoud (cc)	2.998	2.143	2.299
Max. vermogen (kW/pk)	125/170	120/163	110/150
Koppel/bij toeren (Nm/tpm)	430/1.600-2.800	360/1.400-2.400	350/1.500-2.750
Wielbasis (cm)	352	367	368
LxBxH uitwendig (cm)	605 x 200 x 258	593 x 199 x 276	555 x 207 x 250
Frontaal oppervlakte (m ²)	5,2	5,5	5,2
LxBxH laadruimte (cm)	363 x 182 x 192	329 x 173 x 193	217* x 175 x 189
Volume laadruimte (m ³)	12,7	11,0	*7,2
Afstand laadvloer-straat (cm)	66	64	57
Bruto laadvermogen (kg)	1.248	1.288	1.493
Eigen gewicht (kg)	2.252	2.212	2.007
Totaal toelaatbaar gewicht (kg)	3.500	3.500	3.500
Max. aanhangwagengewicht (kg)	3.500	2.000	2.500
CO ₂ -uitstoot (gr/km)	209	208	209
Emissieklasse	Euro 5b+	Euro 5b+	Euro 5b+
Tankinhoud (l)	100	75	80
Prijs vanaf (€)	35.505	33.270	31.250
Prijs als getest (€)	37.575	41.613	32.995
Alle prijzen excl. BTW/BPM/afleverkosten * = dubbele cabine			

Testresultaten

	Iveco Daily 35S17 Hi-Matic	Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI 7G-Tronic	Opel Movano 2.3 CDTi Tecshift
Acceleratie 0-80 km/h	8,2	9,8	9,9
Acceleratie 0-120 km/h	17,6	22,7	22,3
Acceleratie 80-120 km/h	9,4	12,9	12,4
Tankinhoud (l)	100	75	80
Brandstofverbruik (km/l)	10,5	10,9	10,4
Actieradius (km)	997,5	763	780
Geluid bij 80 km/h (dbA)	66,7	65,2	66,2
Geluid bij 120 km/h (dbA)	72,6	71,7	72,9
Tellerafwijking (100 km ⇒)	96,8	97,4	95,8

Conclusie

In deze multitest draait alles om de aandrijving. Toch hebben we even een blik in de laadruimtes geworpen, ondanks dat de Opel Movano met dubbele cabine een veel kleinere laadruimte heeft dan de overige twee. Die laadruimte is misschien wel het kleinst, maar Snoeks heeft de laadruimte wel heel mooi afgewerkt. Ook de Mercedes-Benz Sprinter is als demo-model keurig afgewerkt in de laadruimte. Bij de Iveco zien we vooral kaal gelakt staal. Hanteren we de meetlat, dan zien we dat de Iveco de grootste laadruimte heeft. De Mercedes-Benz kan in deze uitvoering al veel meestouwen qua volume met 11 kubieke meter, de Iveco doet daar nog een schep bovenop en komt aan een inhoud van 12,7 kuub. Qua bruto laadvermogen zitten zowel de Mercedes-Benz als de Iveco nagenoeg op één lijn. De Sprinter mag 1.288 kg meenemen, terwijl de Iveco tot 1.248 kg mag gaan. Wel zien we dat de sjorogen van de Iveco van het type 'zeer stevig' zijn. Kijken we naar het geremde aanhangwagengewicht, dan zien we dat Iveco, mede dankzij het ladderchassis tot 3.500 kg mag gaan. Mercedes-Benz gaat tot 2.000 kg, terwijl de Opel Movano tot 2.500 belast mag worden met een aanhangwagen.

Naast laadruimte is brandstofverbruik belangrijk bij bestelauto's. De drie automaten in deze test hebben allemaal een ander aantal versnellingen. De Opel heeft er zes, de Mercedes-Benz zeven en de Iveco heeft er acht. Kijken we dan naar het brandstofverbruik,

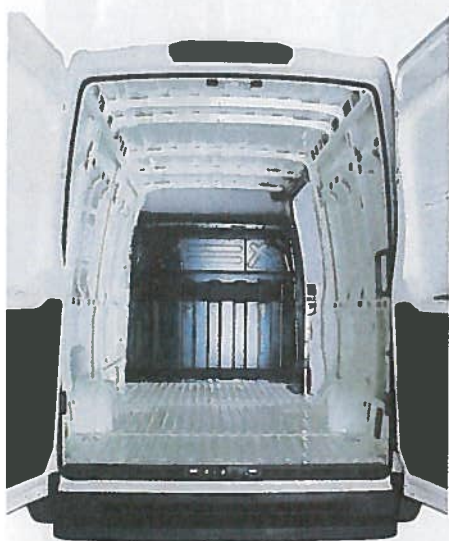
dan valt op hoe weinig verschil er tussen de voertuigen zit. Zowel de Opel (6) als de Mercedes-Benz (7) maken bij 120 km/h zo'n 2.400 omw./min., terwijl de Iveco maar 1.700 omw./min. bij deze snelheid maakt. Toch is de Mercedes-Benz iets zuiniger dan de beide andere kandidaten. Nu hangt het brandstofverbruik niet alleen af van het toerental van de motor, maar spelen factoren als motorinhoud, vermogen, frontaal oppervlak, bandenspanning en massa ook een rol. Dat verklaart bijvoorbeeld dat de Iveco met acht versnellingen, een 3,0 liter motor en een eigen massa van 2.252 kg net zo zuinig is als de Opel met zes versnellingen, een 2,3 liter motor en een massa van 2.007 kg.

Drie automaten bij drie verschillende merken betekende voor deze test ook drie verschillende technieken en verschillen in het aantal versnellingen. Opel kiest voor een gerobotiseerde automaat, vaak een compromis tussen prijs en techniek. Daardoor is het wel de minst verfijnde van de drie geteste automaten. Bovendien is het een automaat met 'maar' zes versnellingen. Dat komt omdat deze qua techniek sterk lijkt op een handgeschakelde versnellingsbak, eveneens met zes versnellingen. Over de nadelen van zo'n gerobotiseerde bak is al veel geschreven. Vooral het overschakelen bij fors accelereren blijft een punt van kritiek. Ook het nemen van minirotondes is minder prettig, want bij het verlaten van zo'n minirotonde zit vaak net het overschakelmoment van de tweede



naar de derde versnelling. Wie er gevoel voor heeft kan met zijn rechtervoet anticiperen op de schakelmomenten en dan valt best te leven met zo'n Tecshift. Echt jammer is het dat deze bak pas rond de 90 km/h overschakelt naar de zesde versnelling. Opel (en dus Renault) zouden ervoor kunnen kiezen de software van de bak hierop aan te passen, zodat met een tempo van 80 km/h er toch zuinig en met minder motorgeluid kan worden gereden. Nu maakt de motor in de Opel in de vijfde versnelling 2.000 omw./min., echter in handmatige stand en de zes nog maar 1.500 omw./min. Bij 120 km/h draait de Opel motor zo rond de 2.400 omw./min. en daar valt goed mee te leven. Zowel Mercedes-Benz als Iveco maken

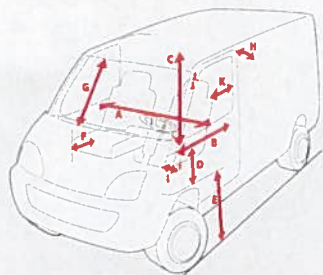
gebruik van conventionele automaten, die voorzien zijn van planetaire tandwielstelsels en een vloeistofkoppeling. Mercedes-Benz maakt daarbij gebruik van hun in eigen huis ontwikkelde en gefabriceerde 7G-Tronic versnellingsbak met zeven versnellingen. Een transmissie met de nodige levenservaring. Deze versnellingsbak doet zijn werk in alle rust, maar schakelt niet als snelste op. Daarmee is het wel een rustige automaat, die vooral comfortabel overkomt. Mercedes-Benz staat bekend om zijn degelijke techniek en zo voelt deze automaat ook aan. De bediening van de pook gaat zwaar, maar je ziet wel direct in welke stand deze staat. Bij de Sprinter staat de pook ook in een bepaalde stand, terwijl bij zowel de Opel als de Iveco





de pook (of is het meer een joystick) altijd terugkeert naar de middelste positie. Bij 80 km/h maakt de motor in de Mercedes-Benz 1.600 omw./min. in de zevende versnelling. Bij 120 km/h staat de toerenteller op 2.450 omw./min. Desondanks blijft het motorgeluid binnen de perken, waardoor de Mercedes-Benz Sprinter een hele comfortabele besteller wordt. Iveco leverde in het verleden een geïmporteerde automaat in de Daily, maar wil deze bak liever vergeten. Voor de nieuwe Daily richtte het bedrijf zich tot de Duitse versnellingsbakspecialist ZF. Dit bedrijf levert een achttraps automaat, welke ook aan diverse luxe personenauto merken wordt geleverd. Met wat aanpassingen is deze bak ook geschikt voor het zware werk in een bedrijfswagen. Zo beschikt deze automaat over een separaat oliekoelsysteem. Verder is het een stukje technisch vernuft met acht versnellingen vooruit en één achteruit. De automaat is opgebouwd uit vier epicycloïde reductiegroepen, drie plaatkoppelingen en twee remmen. De transmissie past zich volgens Iveco aan het optimale werkgebied van de motor aan om zodoende de beste prestaties te garanderen op het gebied

van acceleratie en brandstofverbruik. Dat betekent dat in ECO-stand de bak heel snel en soepel opschakelt om de motor met zo weinig mogelijk toeren zijn werk te laten doen. De bediening van de automaat bij de Iveco gaat met behulp van een compacte en licht bedienbare joystick. Op deze joystick is te zien hoe deze bewogen moet worden om de juiste stand te kiezen. Net als bij de Opel keert de joystick/pook altijd terug naar het midden en is in de display te zien welke stand is gekozen. Bij 80 km/h maakt de motor van de Iveco zo'n 1.400 omw./min. in ECO-stand. De bak staat dan in zijn zevende versnelling. In Power-stand draait de motor 1.700 omw./min. in de zesde versnelling. Datzelfde toerental draait de motor bij 120 km/h, maar dan staat de versnellingsbak wel in de achtste versnelling. Al met al een hele fijne automaat. In combinatie met de 170 pk motor is er altijd meer dan voldoende trekkracht over en blijft het brandstofverbruik heel acceptabel. Tellen we daarbij een grote laadruimte, een compacte draaicirkel en een geremd aanhangwagengewicht van 3.500 kg mee, dan is de Iveco Daily Hi-Matic wel een winnaar in deze test.



Hoeveel ruimte biedt de cabine?

Iveco Daily 35S17 Hi-Matic	Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI 7G-Tronic	Opel Movano 2.3 CDTi Tecshift
----------------------------------	--	-------------------------------------

A= breedte op ellebooghoogte (cm)	184	183	185
B= diepte boven dashboard (cm)	132	148	230* * = dubbele cabine
C= hoogte boven chauffeursstoel	102	129	109
D= afstand stoel-vloer (cm)	45	40	37
E= afstand vloer-straat (cm)	68	65	74
F= knieruimte bijrijder (cm)	27	34	30
G= hoogte voorruit (cm)	81	87	84
H= openingshoek portier (graden)	80	80	85
I= afstand stuurwiel-portier (cm)	24	21	25
J= breedte bijrijdersbank	90	89	nvt
K= hoofdruimte bestuurder (cm)	16	47	27