



Debütant: der DAF XF 440 mit neuem 10,8-l-Diesel MX11

Starkes Debüt

Der DAF XF 440 überzeugte beim Test mit wirtschaftlicher Kraftentfaltung und attraktivem Outfit.

Der New DAF XF 440 trat erstmals mit dem neuen 10,8-l-MX11-Motor auf der Teststrecke Süd des KFZ-Anzeiger zur Einzelprüfung an. Der 10,8-l-Diesel deckt mit fünf Versionen die Leistungsklassen von 290 bis 440 PS und eine Bandbreite bei den maximalen Drehmomenten von 1.200 bis 2.100 Nm ab. Für den XF im Fernverkehrseinsatz sind zwei Leistungsvarianten (396 und 435 PS mit 1.900 und 2.100 Nm) vorgesehen. Übrigens

bringt der MX11 rund 180 kg weniger auf die Waage als der 12,9-l-Diesel MX13 (drei Leistungsvarianten von 412 bis 510 PS mit 2.000 bis 2.500 Nm).

Die Typezeichnung DAF XF 440 lässt erkennen, dass im Testfahrzeug die stärkste Version des MX11 mit 435 PS bei 1.450 bis 1.700/min und 2.100 Nm maximalem Drehmoment bei 1.000 bis 1.450/min arbeitet. Wie beim MX13 kommen auch beim MX11



DAF New XF

Auf Erfolgskurs

Bei DAF Trucks in Eindhoven rollt der New XF Euro 6 seit Anfang 2013 vom Band. Schon die ersten Modelle mit dem 12,9-l-MX13-Motor konnten nahtlos an die Erfolge des Vorgängers anknüpfen. Jüngstes Mitglied der neuen Generation ist der New XF mit 10,8-l-MX11-Motor (fünf Leistungsklassen von 290 bis 440 PS und mit 1.200 bis 2.100 Nm).

Der New XF 460 hat bereits im Vorjahr auf der European Truck Challenge (ETC) 2013 in Northeim seine erste Bewährungsprobe bestanden. Beim großen internationalen Vergleichstest lieferten sich Mercedes-Benz, MAN, DAF, Scania und Volvo einen spannenden Kampf. DAF Trucks holte sich auf der ETC beim Wettstreit „The Cost Champion“ den Titel „Kostenmeister“ und konnte dank der günstigsten Gesamtkostenpauschale die begehrteste Trophäe der ETC in den Händen halten.

Noch dieses Jahr wird Anfang November der DAF New XF 440 auf der ETC 2014 antreten. Dieses Mal im Markenwettstreit gegen Mercedes-Benz, MAN, Scania und Renault.

Das europäische Testformat ETC gibt es seit 2009. Unter der Federführung von DVZ und KFZ-Anzeiger sind daran insgesamt 14 Fachzeitschriften aus neun EU-Ländern mit einer Gesamtauflage von knapp 100.000 Exemplaren beteiligt. **AS**

Ein attraktives Outfit zeichnet den DAF XF 440 aus.

Common-Rail-Hochdruckdirekteinspritzung und ein Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) zum Einsatz. Damit konnte der New XF 440 auf der Testfahrt reichlich punkten: Schon nach dem Anlassen machte sich der 10,8-l-Motor mit vibrationsarmem und leisem Lauf beliebt. Auf die Fahrpedalbefehle reagiert der XF 440 überraschend antrittsstark und mit dominanter Kraftentfaltung. Dabei sorgt der VGT für ein hervorragendes Ansprechverhalten. So ließ sich das Testfahrzeug vom Stand weg zügig elegant mit wenigen Gangsprüngen auf Marschgeschwindigkeit bringen.

Überzeugende Eigenschaften

Auch auf den überaus anspruchsvollen Streckenabschnitten mit langgezogenen Steigungen stellte der XF 440 seine Standhaftigkeit und sein Durchzugsvermögen unter Beweis. Der MX-11 erreicht sein maximales Drehmoment schon bei 1.000/min. Damit sind auch bei hügeliger Topographie gute Transportleistungen bei einem für die 11-l-Klasse recht niedrigem Drehzahlniveau möglich.

Genau das hat DAF Trucks bei der Antriebsstrangabstimmung für sparsame Verbrauchs-

werte genutzt. Dabei fällt die für ein Fahrzeug aus der 11-l-Klasse recht lange Hinterachsübersetzung von 2,53:1 auf, was einer Auslegung des Antriebsstrangs auf etwa 1.090/min bei Autobahntempo 80 km/h im höchsten Gang entspricht. In der Standard-Konfiguration wird von DAF eine Hinterachsübersetzung von 2,64:1 empfohlen, was umgerechnet eine Auslegung von 1.139/min bei 80 km/h bedeutet.

Doch der Hightechdiesel ist vor allem in den unteren Drehzahlbereichen in seinem Element und treibt den XF 440 auch lang übersetzt mit erstaunlich geringer Schaltfrequenz und hoher Fahrharmonie voran.

Mit Sparmeistertitel

Das macht sich natürlich auch beim Dieserverbrauch bemerkbar. So konnte der DAF XF 440 ein sehr günstiges Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,8 km/h erzielen. Auch auf der Autobahn kam das Testfahrzeug mit 29,3 l/100 km bei 79,2 km/h sparsam voran und fuhr obendrein auch den Sparmeistertitel in der Leistungsklasse von 400 bis 450 PS ein. Der Titel „Spar-

ANZEIGE

TDS
Truck Door Service
Die LKW-Rolltor Profis!

Wir liefern alle Ersatzteile für Ihre LKW-Rolltore ab Lager!

„Besuchen Sie unseren neuen webshop“
www.truckdoorservice.de

24 Stunden Lieferung - Alle Marken und Typen

Technische Daten: DAF XF 440 FT 4x2

Maße und Gewichte

Truck Länge/Breite	5,72/2,49 m
Truck Höhe Kabinendach	3,52 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/3,98 m
Radstand	3,60 m
Wendekreisdurchmesser	14,33 m
Spurweite vorn/hinten	1.710/1.716 mm
Tankvolumen Diesel/Adblue	430/90 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	7,2 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t
Testzuggesamtgewicht	39,9 t
Nutzlast ca.	25,0 t

Antriebsstrang

Motor: MX 11: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor, Abgasturbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung; Emissionsminderung: Kombination von AGR mit Oxi-Kat (DOC), geschlossenem Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Ad-Blue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC); Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 10,8 l; Leistung: 435 PS (320 kW) bei 1.450 bis 1.700/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.450/min.
Getriebe: ZF 12AS2130 Tronic DD: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung: Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1.
Antriebs-Hinterachse: Einfach übersetzte Hypoid-Starrachse (i=2,53:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.091/min.

Fahrwerk

Vorne: starre 8,0-t-Achse; Stahlblatt-Parabel-Leichtfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion
Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum und EBS-3 mit integrierten ABS-ASR-Funktionen sowie ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.
Weitere Ausstattung: hydraulisch betriebene in die Ventilstößelgruppe integrierte MX-Engine-Brake mit einer Leistung von 204 bis 490 PS (150 bis 360 kW) bei 1.250 bis 2.300/min; AS-Tronic-Getriebe mit Fast-Shift-, Eco-Roll- und Hillstart-Aid-Funktion, LDW (Spurwächter), ACC (abstandsgeregelter Tempomat) mit FCW (automatische Kollisionswarnung) und erweitertem Notbremssystem (AEBS), Airbag und Gurtstraffer, LED-Scheinwerfer, Kurven-/Abbiegelicht, Seiten- oder Frontkamera.
Reifen: Zugfahrzeug: vorn 315/70 R 22,5; hinten 315/70 R 22,5 Michelin; vorn: X Energy Savergreen XLEZ; hinten: X Energy Savergreen XLED; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy

Wartung/Garantie

DAF-Multi-Support-Garantie Plus – Antriebsstrang: Versicherung mit vollem Garantieschutz für 1 Jahr auf das gesamte Fahrzeug (ausgenommen tatsächliche Verschleißteile), im 2. und 3. Jahr auf den Antriebsstrang bis 500.000 km plus 1 Jahr Pannenhilfe; ITS-Service, Standardwartungsintervall.

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
 Verbrauch Ø: 29,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 79,2 km/h
 davon 50% schwieriger Abschnitt:
 Ø 36,1 l/100 km bei 79,1 km/h
 und 50% einfacher Abschnitt:
 Ø 23,1 l/100 km bei 79,3 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
 16% Autobahn
 gefahrte km: 65,4 km
 Verbrauch Ø: 37,6 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 61,6 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
 Verbrauch Ø: 133,7 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 49,3 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
 gefahrte km: 181,0 km
 Verbrauch Ø: 32,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 71,8 km/h
 Adblue-Verbrauch Ø: 2,8 % je l/100 km

Wetter

heiter/sonnig; wenig Wind; Temperatur +20 bis +26°C

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

➤ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; bequeme Komfortmatratze; ansprechendes und wohnliches Interieur; in Alleinfahrer-version überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür; wirkungsvolle mechanische Nacht-Einbruchsicherung.

Antrieb

➤ Hohe Motorelastizität; serienmäßiges 12-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF AS Tronic, gute Fahrharmonie; Sparmeister-Titel für geringe Verbrauchswerte.

Fahrwerk/Sicherheit

➤ Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. Vielzahl von Assistenzsystemen auf Wunsch.

Wartung/Service

➤ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und Fahrzeugfunktionen; einfacher Birnenwechsel, Hauptscheinwerfer. Flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.



Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8/435
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.454,43
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	32,30
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,90
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	32,70
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,26
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,63
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	40,70
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,57
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,67
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.453,16
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	26.054,16
Feste Kosten [Euro/Tag]	108,56
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	17.453,16
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	48.903,75
Maut [Euro/Jahr]	15.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	93.135,41
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	20,84
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,67
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	74,51

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach „Spacecab“, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22,5

(1) Quelle: DAF Trucks Deutschland, Frechen; Preisstand: Juni 2014. (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate. (3) Verbrauch ermittelt auf der Kfz-Anzeiger-Teststrecke. (4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung. Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen. Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

meister“ wird für Testfahrzeuge vergeben, die auf dem Autobahnabschnitt einen Durchschnittsverbrauch von unter 30 l Diesel/100 km erzielen.

Der Fairness wegen und vor allem für die Kostenrechnung ist jedoch der Adblue-Verbrauch von 2,8 Prozent je l Diesel/100 km kostengewichtet hinzuzurechnen. Bei einem Verhältnis von 1,26 Euro/l Diesel zu 0,63 Euro/l Ad-Blue gerechnet, sind das rund 0,4 l Ad-Blue/100 km. Hierdurch summiert sich das Gesamtergebnis auf 32,7 l/100 km und beim Autobahnverbrauch sind es dann 29,7 l/100 km (Einzelverbräuche siehe Kasten). Ad-Blue verhält sich in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral.

Einfaches Handling

Beim Testfahrzeug XF 440 hat DAF Trucks für Spritsparergebnisse neben dem MX-11-Motor auch sonst neueste Hightech im Antriebsstrang verbaut. Von besonderer Bedeutung ist das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe 12 S AS Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Die neueste AS-Tronic-Generation von ZF hebt sich im New XF mit neuen Funktionen wie Eco-Roll und Fast-Shift (Schnellschaltfunktion in den oberen Gängen für kurze Zugkraftunterbrechungen in Steigungen und mehr Fahrkomfort) hervor.

Weitere Pluspunkte sind eine ausgereifte Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung sowie ein dezentes Geräuschniveau in der Kabine. Wichtig das einfache Handling dank perfektem Lenkverhalten mit gut gedämpfter Lenkung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf. Gefallen haben auch die idealen Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln.

Intelligente Sicherheitssysteme

Bemerkenswert noch die leistungsstarke MX Engine Brake (MXEB). Sie bringt in Kombination mit der Auspuff-Drosselklappen-Motorbremse immerhin eine verschleißfreie Dauerbremsleistung von 204 PS bei bereits 1.250/min und eine Maximalleistung von 490 PS bei 2.300/min auf. Dabei wiegt MXEB nur 15 kg und belastet nicht die Motorkühlung.

Auf diese Weise ist vor allem auf langgezogenen Autobahn-Gefälleabschnitten in Verbindung mit aktiviertem Tempomat/Bremsomat und speziellem Motorbremschaltprogramm für regelte, stressfreie Talfahrten bei hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten gesorgt. Auf dem Landstraßenabschnitt zeigte sich der Primärretarder auch den An-

Design

Attraktive Linie

Bei der Entwicklung der New-XF-Generation ist DAF Trucks seiner Linie treu geblieben und hat keine Experimente gewagt, sondern vielmehr auf Bewährtem aufgebaut. Dennoch ist den Designern bei der komplett neu gestalteten XF-Front ein Kunststück gelungen: Die DAF-typischen Grundzüge wie Robustheit und Zuverlässigkeit zeichnen sich im Antlitz wesentlich eleganter als beim Vorgänger ab. Damit kann der New XF mit überaus attraktivem Erscheinungsbild auftreten. Zu den wesentlichen Merkmalen zählen der neue Kühlergrill, der neue Stahlstoßfänger und vor allem die neu gestaltete Beleuchtungsanlage, auf Wunsch auch mit LED-Scheinwerfergruppen, LED-Tagfahr- und Abbiegeleucht. Hinzu kommen neue Schmutzfänger, Seitenfender, Seitenschürzen und ein Dachspoiler.

Auch das Cockpit ist gut gelungen, und der Fahrer ist dank intuitivem Handling schnell mit der Bedienung des New XF vertraut. Hervorragend gestaltete Details wie das Multifunktions-Lenkrad, das übersichtlich instrumentierte Kombiinstrument mit Farbdisplay, gut erreichbare Bedienelemente und Getränkehalter sowie geschickt platzierte weitere Ablagen sorgen für ein erstklassig ergonomisch gestaltetes Arbeitsumfeld. AS

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Viel Platz, gutes Stauraum- und Ablagesystem, gutes Display



Der Aufstieg – für fitte Fahrer nie ein Problem

forderungen einer Serpentinenfahrt mit etwa 8 Prozent Gefälle gewachsen. So ist jedenfalls bei 40 t Zuggesamtgewicht selbst in Einsatzgebieten mit hügeliger Topographie eine zusätzliche Sekundärretarder-Ausstattung in der Regel entbehrlich.

Schon in der Grundausstattung ist dank Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-, ASR- und SMR-Funktionen (SMR verhindert ein Blockieren der Antriebsräder bei Motorbremseinsatz auf glatten Straßen) sowie ESP für ein hohes Sicherheitsniveau gesorgt. Jetzt kommen optional noch neueste Sicherheits-Assistenzsysteme hinzu. An erster Stelle steht der abstandsgeregelte Tempomat (ACC) mit Kollisionswarner (FCW) und erweitertem Notbremssystem (AEBS) sowie der Spurverlassenswarner (LDWS). Weitere Sicherheits-Details sind Airbag und Gurtstraffer,

Seiten- und Frontkamera sowie LED-Hauptscheinwerfer, LED-Tagfahrlicht, Kurven- und Abbieglicht.

Die Preisfrage

Im Straßenverkehr wird im harten Wettbewerb mit spitzem Bleistift gerechnet. So muss nicht nur der Preis für den LKW stimmen, sondern es werden immer mehr umfassende Lösungen nachgefragt. Hinter DAF Trucks stehen dank Multisupport mit Reparatur- und Wartungsverträgen, Paccar Financial mit maßgeschneiderten Dienstleistungen und Paccar Parts mit Originalersatzteilen professionelle Organisationen. Auch im Pannenfalle sorgt der DAF International Truck Service (ITS) rund um die Uhr für schnelle Hilfe vor Ort. Ein wichtiges Glied im Dienstleistungsportfolio ist ebenfalls die DAF-Fahrer-Academy mit Schulungen für sicheres und wirtschaftliches Fahren.

Beim Test konnte sich der XF 440 als komfortables und sparsames Flottenfahrzeug mit hohem Sicherheitsniveau empfehlen. Vor allem als Spacecab in Alleinfahrerversion hat der New XF selbst auf Fernstrecken einen überdurchschnittlichen Komfort zu bieten. Hinzu kommt ein wirtschaftlicher km-Preis von 74,51 Cent/km – einschließlich aller festen und variablen Fahrzeugkosten (Einzelheiten siehe Kasten).

Der DAF XF 440 mit dem 10,8-l-MX11-Dieselmotor erzielte auch bei 40 t Zuggesamtgewicht sowie anspruchsvoller Streckenführung mit hügeliger Topographie bei einem Leistungsverhältnis von 11 PS/t und einem durchzugsstarken maximalen Drehmomentniveau von 52,5 Nm gute Transportleistungen. Damit ist er eine interessante Alternative, etwa zum XF 460 mit dem 12,9-l-MX13-Motor, vor allem wenn überwiegend mit leichterer Last oder in gewichtssensiblen Einsatzbereichen gefahren wird.

Adelbert Schwarz

DAF ATe

Mehr Effizienz

Wer will, der kann auch das optionale ATe (Advanced Transport Efficiency-Programm) ordern. Damit bietet DAF Trucks in einem Komplettpaket neben MX-Motoren und AS Tronic beim XF weitere Technologien und Lösungen an, mit denen sich Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen senken lassen. Als besonders wirkungsvoll wird von DAF eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 85 km/h empfohlen. Das macht

sich beim Test jedoch nicht bemerkbar, weil ja schon eine Marschgeschwindigkeit von 82 km/h auf der Autobahn vorgegeben ist. Doch im Flottenalltag dürfte die Tempobegrenzung wie auch die automatische Leerlauf-Motorabschaltung nach fünf Minuten und darüber hinaus Eco-Roll und der „Soft“-Tempomat, der die zuvor gesetzte Geschwindigkeit graduell bei Bergfahrten an die Topographie anpasst, für deutliche Kraftstoffparungen sorgen. Was noch fehlt ist eigentlich der GPS-gestütz-

te Tempomat. Doch DAF Trucks wartet noch mit dem Einsatz ab.

Außerdem kommt dank Driver-Performance-Assistent eine Fahrermotivation über das Hauptdisplay im Kombiinstrument mit detaillierten und motivierenden Tipps und Anzeigen für eine möglichst wirtschaftliche Fahrweise hinzu. Im Paket sind auch neue Hinterachs-Übersetzungen für niedrige Motordrehzahlen auf Langgetappen sowie ein verstellbarer Dachspoiler für eine maximale Einsatzeffizienz enthalten. **AS**

Buchen Sie jetzt

Ihren Anzeigenplatz in der Messeausgabe zur IAA Nutzfahrzeuge!



KFZ
anzeiger

»» IAA



Das große Pre-Opening

findet statt in der IAA-Messeausgabe, KFZ-Anzeiger 18 vom 18. September!

Nutzen Sie die KFZ-Anzeiger IAA-Messeausgabe als „Vorpremiere“-Plattform, um Ihre Neuheiten und Exponate bereits vor dem Mega-Event des Jahres an prominenter Stelle zu präsentieren – redaktionell, als themenbezogen eingebundenes Anzeigenformat oder als Sonderwerbeform.

KFZ-Anzeiger: Magazin (print) · Magazin-App · Online www.kfz-anzeiger.de

Redaktionsschluss: 1. September
Anzeigenschluss: 1. September
Kontakt: Cornelia Assem
Tel. +49 2151 5100-123
cornelia.assem@stuenings.de



KFZ
anzeiger

www.kfz-anzeiger.com