

# Mit neuer Sparformel

Der CF 400 trat zum Test mit dem neuen Sparprogramm „Edition 2015“ von DAF Trucks für geringere Flottenverbräuche an.



Arbeits-tier für die Flotte: CF 400  
Spacecab Edition 2015 im Test mit  
neuem Eco-Programm



**Überzeugende Qualitäten: gute Fahrharmonie, einfaches Handling und hervorragendes Lenkverhalten**

**E**in mutiger Schritt von DAF Trucks: Unter dem Titel „Edition 2015“ rollen jetzt die LKW der Baureihen CF und XF mit kompromissloser Sparformel vom Band des niederländischen Nutzfahrzeugfabrikanten in Eindhoven. Als erstes Fahrzeug aus der DAF-LKW-Generation 2015 trat jetzt der CF 400 zum Test an. Da kam schon ein wenig Spannung auf, was die neue, serienmäßige Spartrimmung bringt und wie hoch die Akzeptanz beim Fahrer ist.

Dazu noch einiges vorweg: Klar ist, dass bislang DAF Trucks und auch der Wettbewerb unter dem Schlagwort „Efficiency“ umfangreiche Pakete von der Beratung bis zu Fahrerseminaren geschnürt haben, um die Einsatzeffizienz ihrer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Vor allem jedoch, um den Kraftstoffverbrauch und so auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern.

### Neuer Chef im Ring

In diesem Sinne haben sich die Eindhovener (sind als Trendsetter eigentlich zurückhaltend) mit ihrer LKW-Edition 2015 nach vorne gewagt und setzen nun serienmäßig die neu geschriebene Spar-Software in ihren Trucks ein. So ist jetzt Kollege Computer eher der Chef im Ring, und der Fahrer hat noch weniger Möglichkeiten einzugreifen. Von nun an ist im Automatik-Modus „A“ das Eco-Fahrprogramm aktiv, und der DAF-Truck ist kompromisslos auf Sparsamkeit getrimmt unterwegs. Das betrifft sowohl das Beschleunigungsverhalten als auch das frühzeitige Schalten in unteren Drehzahlbereichen. Hinzu kommt noch eine Drehmomentreduzierung von etwa 10 Prozent. Das volle Drehmoment steht nur noch in der höchsten Getriebestufe (12. Gang) für den Vortrieb zur Verfügung. Eine weitere Maßnahme ist die grundsätzliche Programmierung des Tempomaten auf eine maximalen Marschgeschwindigkeit von 85 km/h.



**Kompromisslos sparsam: die LKW-Generation Edition 2015 von DAF (oben)  
Fahrerfreundlich: Cockpit im CF 400**

### Frage nach der Akzeptanz

Generell gilt bei der DAF-LKW-Generation 2015 mit dem Eco-Fahrprogramm: „Sprintsparen geht vor Zeitgewinn“. Nur bleiben die Fragen: „Freut das wirklich den Unternehmer, und wie hoch ist am Ende die Fahrerakzeptanz?“ Immerhin ist das Eco-Programm beim DAF keine Option mehr, sondern als Standard festgeschrieben an Bord.

Für eine verbesserte Akzeptanz lässt DAF dem Fahrer noch ein wenig Spielraum: Er kann, falls es aus seiner Sicht von Vorteil ist, mit der Wahl auf „Eco-Off“ das normale Fahrprogramm aktivieren, zum Beispiel beim Auffahren auf die Autobahn und vor Steigungen. Er kann auch mit dem Fahrpedal die jeweils ge-

**DAF Trucks hat sich nach vorne gewagt und für seine LKW-Generation Edition 2015 das Eco-Programm als Standard festgeschrieben.**

# Technische Daten: DAF CF 400 Edition 2015



## Maße und Gewichte

Truck Länge/Breite	5,72/2,50 m
Truck Höhe Kabinendach	3,78 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/4,00 m
Radstand	3,60 m
Wendekreisdurchmesser	14,32 m
Tankvolumen Diesel/Ad Blue	430/45 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	7,3 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t

## Antriebsstrang

**Motor:** Paccar 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); CommonRail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 10,8 l; Leistung: 396 PS (291 kW) bei 1.450 bis 1.700/min; maximales Drehmoment: 1.900 Nm bei 1.000 bis 1.450/min.

**Getriebe:** ZF 12 S 2130 AS Tronic DD: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1.

**Antriebs-Hinterachse:** Einfach übersetzte Hypoid-Starachse (i=2,64:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.139/min.

## Fahrwerk

**Vorne:** starre 7,5-t-Achse; 2-Blatt-Stahlparabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator

**Hinten:** starre 11,5-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-, ASR- und SMR (verhindert bei Glätte Räderblockieren bei Motorbremseinsatz)-Funktionen sowie ESP; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse mit 435 PS (320 kW) Leis-

tung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.

**Weitere Ausstattung:** ACC mit Kollisionswarner und aktives Notbremsystem AEB; GPS-gestützter Tempomat PCC mit Eco-Roll; Spürwächter LDWS, Airbag und Gurtstraffer, LED-Scheinwerfer; Abbiegelicht und Nachtverriegelung

**Reifen:** Zugfahrzeug: vorn und hinten 315/70 R 22,5 Goodyear; Typ vorn/hinten: FMAXS/FMAXD Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy

## Testergebnis

### Autobahn

gefahrte km: **154,0 km**  
Verbrauch Ø: **30,8 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **76,7 km/h**

davon 40% einfacher Abschnitt:  
Ø 23,6 l/100 km bei 81,7 km/h;  
39% mittelschwieriger Abschnitt: Ø 31,4 l/100 km bei 78,2 km/h und 21% schwieriger Abschnitt:  
Ø 43,4 l/100 km bei 66,3 km/h

### Landstraße

gefahrte km: **27,0 km**  
Verbrauch Ø: **37,1 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **51,9 km/h**

### Bergwertung

gefahrte km: **8,5 km**  
Verbrauch Ø: **104,7 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **51,3 km/h**

### Gesamt

85% Autobahn,  
15% Landstraße  
gefahrte km: **181,0 km**  
Verbrauch Ø: **31,7 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **71,6 km/h**  
Adblue-Verbrauch Ø: **3,0%**

### Wetter

bewölkt/sonnig;  
Wind 0-1 aus West;  
Temperatur +7 bis +18°C

Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 181,0 km	Ø l/100 km	30,8	32,1
	Ø km/h	76,7	79,3
Autobahn einfach Anteil ca. 40 %	Ø l/100 km	23,6	24,5
	Ø km/h	81,7	83,9
Autobahn mittel- schwierig ca. 39 %	Ø l/100 km	31,4	32,9
	Ø km/h	78,2	80,7
Autobahn schwierig ca. 21 %	Ø l/100 km	43,4	45,1
	Ø km/h	66,3	69,8

## Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



### Fahrerhaus

+ Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Fernverkehrskomfort; ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen, günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

### Antrieb

+ Gute Motorelastizität; gute Fahrharmonie; GPS-gestützter Tempomat PCC und Eco-Roll für sparsame Verbrauchswerte.

- Trotz leistungsstarker Motorbremse wird im Gefälle der gesetzte Überschwung des Bremsomats überschritten, der Fahrer muss ständig eingreifen (inzwischen durch neu geschriebene Software behoben, siehe Kasten)

### Fahrwerk/Sicherheit

+ Sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic in 2-Pedal-Technologie; EBS-3, ESP, MX Engine Brake; neueste Fahrerassistenzsysteme wie ACC, AEBs und LDWS.

### Wartung/Service

+ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

**Dank Eco-PCC ist der DAF CF 400 Edition 2015 auch bei Tempo 85 noch wirtschaftlich unterwegs.**

## Kostenrechnung

### Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Motor: Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8/396
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Full-Service-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.250,00
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 Diesel [l/100 km] (3)	31,70
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km] (3)	0,90
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	32,10
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,10
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	34,87
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,41
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (4)	10,48
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	45,76
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	15.000,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	23.601,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	98,34
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr] (1)	15.000,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	44.093,75
Maut [Euro/Jahr]	13.100,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten je km [Euro/Jahr]	80.794,70
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	18,88
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	45,76
Feste und variable Kosten je km [ct/km]	64,64

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5

(1) Quelle: Schätzwert, da DAF die Angabe verweigert

(2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate

(3) Verbrauch ermittelt auf der ETC-Teststrecke des Kfz-Anzeiger

(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



setzte Tempomatgeschwindigkeit bis auf etwa 89 km/h übersteuern. Die Fahrzeugelektronik akzeptiert alles jedoch nur für maximal eine Minute, das gilt auch beim Wechsel auf manuell. Danach aktiviert sich wieder das Eco-Fahrprogramm. In den unteren Gängen ist jedoch ein Fahren im manuellen Modus bei niedrigen Geschwindigkeiten möglich, wie zum Beispiel beim Rangieren.

### Hightech an Bord

Die passenden Antworten will DAF Trucks mit dem CF 400 auf der Teststrecke Nord des Kfz-Anzeiger geben. Sie führt auf dem Hauptabschnitt der ETC-Teststrecke. Der CF 400 tritt als Arbeitstier aus dem schweren Mittelklasse-Segment für den nationalen Flotteneinsatz an. Mit der hohen Silhouette des 2,30 m breiten Spacecab und den ausladenden Kotflügeln gibt sich das Testfahrzeug sportlich bis kämpferisch und macht einen ziemlich sympathischen Eindruck.

An Hardware und Software hat der CF 400 im Antriebsstrang den Motor Paccar MX11 mit 10,8 l Hubraum, 396 PS und 1.900 Nm maximales Drehmoment samt Motorelektronik sowie das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe AS Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung zu bieten: Beim MX11 soll Hightech wie Common-Rail-Hochdruckdirekteinspritzung und ein Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) für Sparwerte sorgen. Daran ist bei perfektem Zusammenspiel die neueste AS-Tronic-Generation von ZF mit neuen Funktionen wie Eco-Roll und Fast-Shift (Schnellschaltfunktion in den oberen Gängen für kurze Zugkraftunterbrechungen in Steigungen und mehr Fahrkomfort) gekoppelt.



**Sicherer Arbeitsplatz: Trittstufen fürs Absatteln, günstige Einstiegsituation in die Kabine**

**CF 400 Spacecab:  
Das Testfahrzeug  
tritt aus dem schweren  
Mittelklasse-  
Segment für den  
Fernverkehr an.**



Sicherer Stand: Scheibenputzen beim CF 400 Spacecab

## Sparen mit Eco-PCC

Und, jetzt als Krönung in das DAF-Eco-Programm eingebunden, das neue GPS-gestützte Tempomat-System „Predictive Cruise Control“ (PCC) oben drauf. Jetzt bestimmen je nach den topographischen Bedingungen sowie innerhalb des vorgegebenen Bereichs die Funktion Predictive Cruise Control die ideale Geschwindigkeit und die Funktion Predictive Shifting den idealen Gang, einschließlich Eco-Roll. Ein weiterer Pluspunkt ist das einfache Handling dank einstellbarem Unterschwing über drei vorprogrammierte Optionen. Für den Test wurde bei einer festgelegten Marschgeschwindigkeit von 82 km/h auf dem Autobahnabschnitt die mittlere Stufe mit minus 7 km/h gewählt. Tempomat (auf 82 km/h) und Bremsomat (plus 7 auf 89 km/h) lassen sich einfach während der Fahrt setzen.

Nach dem Start kommt der CF 400 ein wenig bedächtig und aufs Spritsparen bedacht vom Stand weg auf Touren. Allerdings sind bei 40 t Zuggesamtgewicht mit einem Leistungsverhältnis von rund 10 PS/t auch keine Sprints zu erwarten. Es steht jedoch ein kräftiges maximales Drehmomentniveau von 47,5 Nm/t zur Verfügung. Doch der CF 400 wird mit einer Drehmomentreduzierung von zehn Prozent in besonders wirtschaftlichen Bahnen zurück-

gehalten. So geht es auch auf dem Autobahnabschnitt – zumindest subjektiv empfunden – etwas behäbig voran, und der festgesetzte Unterschwing wird sogar hier und da unterschritten. Selbst in Steigungen lässt Kollege Computer den 10,8-l-Diesel ziemlich nah an die 1.000er Drehzahlmarke zurückfallen, bevor er die nächste Getriebestufe schaltet.

## Wirtschaftlich unterwegs

Der Fahrstil des Bord-Computers ist anfangs zwar gewöhnungsbedürftig, doch danach lässt es sich damit leben. Diese Fahrweise brachte am Ende ein wirtschaftliches Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 31,7 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,6 km/h. Auf dem Autobahnabschnitt waren es zudem sparsame 30,8 l/100 km bei 76,4 km/h. Und, so lange der Fahrer seinen Kollegen Computer schalten und walten lässt, ist er seiner eigenen Verantwortung für die Verbrauchswerte enthoben. Er kann selbst mit bewusstem Eingreifen bei der neuen Sparformel Edition 2015 nicht mehr viel ändern.

Noch hat er jedoch die Möglichkeit innerhalb eines festgelegten Rahmens unterschiedliche Fahrstile und Marschgeschwindigkeiten zu wählen. So wurde für eine zweite Runde auf dem Autobahnabschnitt für die PCC-Einstellung die höchste Geschwindigkeitsvorgabe mit 85 km/h Marschtempo gewählt, dabei jedoch der Unterschwing von minus 7 km/h beibehalten und der Überschwing dagegen auf plus 4 km/h begrenzt. Damit lässt sich subjektiv um einiges angenehmer fahren und auch im Unterschwing fällt das Testfahrzeug nicht mehr so weit ab. Am Ende war CF 400 mit 79,3 km/h bei 32,1 l/100 km um einiges schneller unterwegs, zog aber dafür mehr Diesel aus dem Tank. Doch auch diese Werte sind sehr wirtschaftlich, weil der Verbrauchssteigerung von rund 4,2 Prozent im halbwegs gleichen Verhältnis die Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um etwa 3,4 Prozent gegenübersteht.

## Überzeugende Vorstellung

Der CF 400 Spacecab Edition 2015 konnte mit seinen Leistungen beim Test überzeugen. Besonders gelungen ist DAF Trucks der GPS-gestützte Tempomat PCC für eine spritsparende voraussehende und vor allem gleichmäßige Fahrweise. Das hatte auch der Fahrstil-Test mit 82 und 85 km/h bewiesen. Der Einsatz von PCC und das Eco-Sparprogramm kann den Flottenverbrauch spürbar reduzieren. Auch bei der Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage kommt der CF 400 mit 64,64 Euro-Cent/km recht günstig weg.

Adelbert Schwar

## MX Engine Brake Hohes Leistungspotenzial

Beim Test mit dem CF 400 Spacecab hatte DAF Trucks bewusst auf die zusätzliche Ausstattung mit dem ZF-Intarder verzichtet. Der niederländische LKW-Fabrikant vertraut auf die maximale Dauerbremsleistung von immerhin 435 PS, die seine MX Engine Brake in Kombination mit der Auspuffklappenbremse zur Verfügung stellt. Allerdings zeigte sich beim Test, dass die MX-Motorbremse auch bei Gefällen von deutlich unter 6 Prozent das vom Fahrer gesetzte Tempolimit für den Bremsomat nicht einhalten konnte. Der 40-t-Zug mit dem CF 400 überlief sehr schnell die gesetzte Grenze von 89 km/h für den Überschwing und ließ sich nur noch durch Beibremsten wieder einfangen. Ein Grund war der viel zu sanfte MX-Mo-

torbremseinsatz ohne Rückschaltung am Beginn des Gefälles. Das war auch Thema der anschließenden Manöverkritik.

DAF Trucks reagierte darauf erstaunlich schnell mit einer neu geschriebenen Software. Jetzt ist der Bremsomat in den GPS-gestützten Tempomat PCC besser eingebunden und der Motorbremseinsatz erfolgt je nach Stärke des Gefälles schon am Beginn mit passenden Rückschaltungen. So wird jetzt das gesetzte Bremsomat-Limit eingehalten.

Inzwischen konnte der KFZ-Anzeiger ein weiteres Testfahrzeug mit MX-Motorbremse fahren. Und, in der Tat, jetzt hält der DAF bei Gefällen unter 6 Prozent das Bremsomat-Limit.

Bestimmt ist die schnelle Reaktion auf konstruktive Kritik und Kundenanregungen ein weiterer Pluspunkt für den nachhaltigen Erfolg der Eindhovenener auf dem LKW-Markt in Deutschland und Europa.

AS



Der AKFV von Heimann

Heimann

## Absetz-Aufbau AKFV: verbreiterbar

Gerade im innerstädtischen Bereich sind Systeme mit Containergrößen von 2 bis 10 m<sup>3</sup> hilfreich. Gefragt sind vielseitige, umrüstflexible Minis, die robust gebaut und zu einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis zu haben sind. Dafür eignen sich die Absetzkipper-Aufbauten der Fahrzeugbaufirma Heimann. Der Absetzkipper-Aufbau ist für Behälter von 2 bis 4 m<sup>3</sup> konzipiert. Die Hublast beträgt von der Fahrbahnebene aus 5.000 kg, am ausgefahrenen Teleskoparm 2.800 kg und bei 400 mm Unterflur 2.600 kg.

Mit 1.950 mm Aufbaubreite ist der Aufbau schmäler als das Führerhaus der dafür vorgesehenen Fahrgestelle. Das Abladen bei engen Platzverhältnissen wie auf Innenhöfen und in Tiefgaragen funktioniert problemlos, die Aufbaubreite der Absetzkipper kann hydraulisch verstellt werden. Das Entsorgungsfahrzeug transportiert schmale Mulden von 1,5 bis 4 m<sup>3</sup> Ladevolumen und DIN-Mulden mit 5 bis 10 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen. Die Basisaufbauten sind groß-dimensioniert in der Stabilität ausgelegt trotz kompakter Leichtbauweise. Ab Juli bietet Heimann dieses Gerät auch auf Renault-D7-Fahrgestell an.

Continental

## Niederquerschnittsreifen trägt viel

Zunehmend strengere Kontrollen bei der Einhaltung der zulässigen Gesamthöhe von Volumentransporten stellen Spediteure vor große Herausforderungen. Mit dem Conti EcoPlus HD3 hat Continental erstmals einen Antriebsreifen für den exklusiven Einsatz an Lowlinern entwickelt. Der Reifen in

der Dimension 315/45 R 22.5 ist speziell auf die Anforderungen im Segment Volumentransport ausgelegt und bietet trotz seines niedrigen Durchmessers eine Achslast von 11,6 t in der Zwillinganordnung.

Dank der Integration neuester Technologien ermöglicht es der Niederquerschnittsreifen (mit 852 mm Ø niedrigster seiner Klasse), die 3 m Innenladehöhe des Trailers zu nutzen. Niederquerschnittsreifen weisen aufgrund des geringeren Abrollumfangs weniger Abriebvolumen auf. Die neu entwickelte Gummimischung des Conti EcoPlus HD3 315/45 ermöglicht einen guten Abrieb der Lauffläche bei gleichzeitig geringem Rollwiderstand.

Wie alle Reifen der Generation 3 von Continental basiert auch der Conti EcoPlus HD3 315/45 auf einer runderneuerungsfähigen Premiumkarkasse mit der patentierten Air-keep-Innenseele gegen schleichenden Druckluftverlust. Die nachschneidbaren Profilrillen verlängern das Reifenleben und zahlen auf die Wirtschaftlichkeit des Traktionsreifens ein.

## 50 neue FH für Reinert Logistics

Volvo Trucks verstärkt die Fahrzeugflotte des europaweit agierenden Transport- und Logistikunternehmens aus dem ostsächsischen Schleife. Das mittelständische Transport- und Logistikunternehmen Reinert Logistics mit mehr als 1.000 Mitarbeitern unterhält sieben Standorte in Deutschland und ist spezialisiert auf den deutschland- und europaweiten Transport von Stück-, Schütt- und Kühlgütern. Der Fuhrpark des Unternehmens umfasst 700 Fahrzeuge mit entsprechenden Aufliegern, Anhängern, Kranen und Staplern sowie umfangreichen Sonderausstattungen. Die neuen FH werden in erster Linie im Fernverkehr eingesetzt.

Spezifiziert sind die neuen Volvo FH als 4x2-Sattelzugmaschinen mit Globetrotter XL-Fahrerhaus, 500-PS-Motor in Euro-6-Norm und umfangreicher Ausstattung für die Fahrer. Hierzu gehören Pakete für aktive Sicherheit, Fahrerkomfort und die integrierte Standklimaanlage I-Park Cool. Komplettiert werden die Fahrzeuge vor Auslieferung mit weiteren kundenspezifischen Ausstattungen der Popp Fahrzeugbau GmbH in Guben und Brieske.



Volvo Trucks: Übergabe bei Reinert Logistics