



Attraktiv: Der DAF CF 440 Edition 2015 entpuppte sich beim Test als sparsames Flottenfahrzeug.

Auf sparsam getrimmt

Der DAF CF 440 präsentierte als „Edition 2015“ die neuesten Innovationen aus Eindhoven und zeigte sich beim Test als Sparmeister mit viel Komfort.

Auf der Teststrecke Süd trat der DAF CF 440 FT 4x2 Spacecab als erstes Fahrzeug aus dem Modelljahr 2015 an. Unter dem Titel „Edition 2015“ hat DAF Trucks gleich zu Jahresbeginn eine Vielzahl von Innovationen bei den CF- und XF-Baureihen sowie bei der MX-Motorenfamilie eingeführt. Es kam schon etwas Spannung auf, ob das Testfahrzeug die hochgesteckten Erwartungen – vor allem beim Kraftstoffsparen – erfüllen kann. Immerhin sollen laut DAF Trucks die neuesten Technologien wie der GPS-gestützte vorausschauende Tempomat PCC (Predictive Cruise Control) und das Antriebsstrang-Management „Eco Mode“ Kraftstoffeinsparungen von 5 Prozent oder sogar mehr bringen. Außerdem soll die gesteigerte Motorbremsleistung

der MX Engine Break jetzt den Sekundärretarder alternativ ersetzen können.

Sparmeistertitel

Und in der Tat: Der CF 440 konnte dank eines Durchschnittsverbrauchs von 31,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,3 km/h ein sparsames Gesamtergebnis erzielen (Einzelergebnisse siehe Kasten). Auf dem Autobahnabschnitt waren es nur 28,7 l/100 km bei 78,0 km/h. Damit holte sich das Testfahrzeug den Sparmeistertitel, der in der Leistungsklasse von 400 bis 450 PS an Testfahrzeuge mit einem Autobahn-Durchschnitts-Dieserverbrauch von unter 30 l/100 km vergeben wird.

Vor allem für die Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage muss noch

DAF Edition 2015 Die Summe vieler Bausteine

DAF Trucks hat unter dem Motto „Edition 2015“ zur Effizienzsteigerung seiner LKW viele Bausteine aneinandergesetzt: Es beginnt mit der richtigen Fahrzeugwahl, danach folgen zum Beispiel eine effizientere Aerodynamik, weiter verbesserte Motoren, längere Wartungsintervalle (Motorölwechsel bis 150.000 km) und ein niedrigeres

Leergewicht. Wichtig sind auch Reparatur- und Wartungsverträge sowie vorteilhafte Finanzierungsbedingungen und vor allem die Unterstützung des Fahrers, um das Beste aus den LKW herauszuholen.

Zu den Neuheiten für das Modelljahr 2015 zählt vor allem die Tempomat-Optimierung mit Predictive Cruise Control (PCC) und Predictive Shifting. Dank GPS-gestützter Vorausschau kennt das System Steigungen und Gefälle im Laufe der nächsten zwei Kilometer und gibt auf Basis der gesetzten Geschwin-

digkeit das ideale Tempo und den idealen Gang vor. Zusätzlich erhöht das System nur langsam die Fahrzeuggeschwindigkeit bis zum vorgegebenen Niveau. Insgesamt lässt sich so der Kraftstoffverbrauch um bis zu 3 Prozent senken.

Neu ist auch der serienmäßige Eco-Modus, der das Motordrehmoment in den ersten 11 Gängen um 10 Prozent verringert. Das soll nochmals eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 1 Prozent bringen. Hinzu kommen beim AS-Tronic-Getriebe neue Funktionen wie die Schnellschaltung Fast Shift

zwischen dem 10., 11. und 12. Gang und Eco-Roll.

Serienmäßig an Bord sind jetzt eine Reifendrucküberwachung und der DAF Driver Performance Assistant (DPA). Dank DPA erhält der Fahrer umfassende Rückmeldungen zum Fahrverhalten, einschließlich Hinweisen für eine noch effizientere Fahrweise. Reifendruck und Wartungsintervalle können jetzt direkt auf dem Fahrerinformations-Display im Armaturenbrett abgelesen werden. Aktuell ist auch der einfach einstellbare Dachspoiler für eine optimale Aerodynamik. AS

Technische Daten: DAF CF 440



Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz

Fahrerhaus

⊕ Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; wohndliches Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Fernverkehrscomfort; ausreichend Stauraum, geruchsichtiges Utensilien-Außenstauraufach, günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

Antrieb

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

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.

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/Adblue	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); 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 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=2,53:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.091/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 Motorbremseneinsatz)-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 Notbremssystem AEBS; GPS-gestützter Tempomat PCC mit Eco-Roll; Spurwächter LDWS, Airbag und Gurtstraffer, LED-Scheinwerfer; Abbiegelicht und Nachtverriegelung

Reifen: Zugfahrzeug: vorn und hinten 315/70 R 22,5 Goodyear; Typ vorn/hinten: FMAX5/FMAXD Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
Verbrauch Ø: 28,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 78,0 km/h
davon 50% schwieriger Abschnitt:
Ø 35,6 l/100 km bei 77,8 km/h
und 50% einfacher Abschnitt:
Ø 22,3 l/100 km bei 78,2 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
16% Autobahn
gefahrte km: 65,4 km
Verbrauch Ø: 37,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 59,9 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
Verbrauch Ø: 139,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 40,0 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrte km: 181,0 km
Verbrauch Ø: 31,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 70,3 km/h
Adblue-Verbrauch Ø: 3,2 % je l Diesel/100 km

Wetter

heiter/sonnig; wenig Wind;
Temperatur +17 bis +22°C

Dank Eco-PCC holte sich der DAF CF 440 Edition 2015 auf dem Autobahnabschnitt den Sparmeistertitel.

Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Motor: Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8/435
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Full-Service-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.300,00
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)	31,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km] (3)	1,00
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	32,20
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]*	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	34,98
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,45
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (4)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	46,23
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	15.600,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	24.201,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	100,84
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr] (1)	15.600,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	44.287,50
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten je km [Euro/Jahr]	81.988,50
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	19,36
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	46,23
Feste und variable Kosten je km [ct/km]	65,59

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

(1) Quelle: angenommener Wert mit Praxisabgleich

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

(3) Verbrauch ermittelt auf der Standard-Trestdes des Kfz-Anzeiger

(4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung

* Autobahn- und Bundesstraßenmaut, gültig ab Oktober 2015 für Last- und Sattelzüge mit fünf oder mehr Achsen

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

der Adblue-Verbrauch hinzugerechnet werden. Beim CF 440 mit AGR und SCR-Technologie ist der Adblue-Anteil mit 3,2 Prozent je l Diesel/100 km ziemlich gering. Kostengewichtet, in einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue gerechnet, ist das ein Wert von rund 0,4 auf den Durchschnittsverbrauch/100 km. So ergibt sich ein Gesamtergebnis von 32,2 l/100 km und ein Autobahnverbrauch von 29,1 l/100 km. Bei der Titelvergabe zählt jedoch nur der Dieselverbrauch, weil sich Adblue in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral verhält.

Effizienzsteigerung

So gesehen haben sich die Investitionen von DAF Trucks in neue Hightech für das Modelljahr 2015 gelohnt. Der Antriebsstrang des DAF CF 440 ist mit dem Motor Paccar MX11 bestückt. Der 10,8-l-Dieselantrieb leistet 435 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm ab. Beim MX11 sorgen von Haus aus Hightech wie Common-Rail-Hochdruckdirekteinspritzung und ein Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) für einen hohen Wirkungsgrad. Im Modelljahr 2015 sollen jetzt Weiterentwicklungen und Verbesserungen für zusätzliche Kraftstoffeinsparungen von etwa 2 Prozent sorgen, die wichtigsten Veränderungen sind eine optimierte Ölwanne, eine effizientere zweistufige Wasserpumpe sowie eine neu gestaltete Brennkammer, eine weiter verbesserte Mehrfacheinspritzung und eine weiterentwickelte Software für eine noch effizientere Verbrennung. Hinzu kommt das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe AS Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung.

Eco-Modus

Beim Test mit dem CF 440 fiel vor allem das perfekte Zusammenspiel von Motorelektronik und neuesten AS-Tronic-Funktionen wie Eco-Roll und Fast-Shift (Schnellschaltfunktion in den oberen Gängen für kurze Zugkraftunterbrechungen) auf. Allerdings lassen die DAF-Modelle 2015 mit dem serienmäßigen „Eco-Modus“ etwas weniger an Eingriffsmöglichkeiten für den Fahrer zu. Das betrifft sowohl das Beschleunigungsverhalten als auch das frühzeitige Schalten in unteren Drehzahlberei-

chen. So ist das Motordrehmoment in den ersten elf Gängen um 10 Prozent verringert. Damit kommt der CF 440 etwas verhaltener auf Touren, doch in den meisten Situationen ist keine volle Beschleunigung erforderlich. Für eine verbesserte Akzeptanz steht per Knopfdruck kurzzeitig die volle Durchzugskraft zur Verfügung. Der konsequente Eco-Einsatz soll jedoch eine zusätzliche Kraftstoffeinsparung von rund 1 Prozent bringen.

Eine weitere sinnvolle Maßnahme ist die grundsätzliche Programmierung des Tempomaten auf eine maximale Marschgeschwindigkeit von 85 km/h. Im Vergleich zu Tempo 89 km/h kann das den Verbrauch um beachtliche 4 Prozent reduzieren. Das ist jedoch beim Test nicht relevant, weil ohnehin 82 km/h als Tempolimit auf den Autobahnabschnitten vorgegeben sind.

Voraussehend

In das DAF-Eco-Programm sind auch das neue GPS-gestützte Tempomat-System „Predictive Cruise Control“ (PCC) und Predictive Shifting (PS) eingebunden. Das System kann dank GPS-Technologie die zu erwarteten Fahrbedingungen errechnen, die sich aufgrund der topographischen Bedingungen im Laufe der kommenden zwei Kilometer ergeben. So bestimmen in voraussehender Weise und innerhalb eines vorgegebenen Bereichs PCC die ideale Geschwindigkeit und Predictive Shifting den idealen Gang, einschließlich Eco-Roll. Außerdem sorgt die Tempomat-Optimierung (Mild Cruise Control, MCC) kraftstoffsparend für eine sanfte Beschleunigung, bis der vorgegebene Sollwert wieder erreicht ist.

Beim DAF CF 440 ist das einfache PCC-Handling dank einstellbarem Unterschwung über drei vorprogrammierte Optionen ein weiterer Vorteil. Für den Test auf dem Autobahnabschnitt wurde die mittlere Stufe mit minus 7 km/h gewählt. Ebenso einfach lassen sich Tempomat (auf 82 km/h) und Bremsomat (plus 7 auf 89 km/h) während der Fahrt setzen.

Überzeugend

Vom Stand weg kommt der CF 440 ein wenig verhalten, weil aufs Spritsparen bedacht, auf Touren. Trotzdem zeigt



Praktisch: geruchdichtes Utensilien-Außenfach

sich die Fahrdynamik dem Leistungsverhältnis von knapp 11 PS/t bei 40 t Zuggesamtgewicht angemessen. Zudem steht ein durchzugsstarkes maximales Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t zur Verfügung. So geht es auch auf dem Autobahnabschnitt voran. Und das mit einer extrem langen Hinterachsüberetzung von 2,53:1 für eine Auslegung auf 1.091/min bei 80 km/h in der höchsten Gangstufe. Trotzdem lässt Kollege Computer den 10,8-l-Diesel in Steigungen ziemlich nah an die 1.000er Drehzahlmarke zurückfallen, bevor er die nächste Getriebestufe schaltet. Etwas kritisch ist, dass je nach Topographie ab und an auch noch der festgesetzte Unterschwing vor der Bergkuppe unterschritten wird. Ein anfangs gewöhnungsbedürftiger Fahrstil, doch die Devise „Kraftstoffsparen geht vor Zeitgewinn“ bringt mit Blick auf die Testergebnisse tatsächlich spürbare Verbrauchsreduzierungen.

Insgesamt konnte der New DAF XF 440 mit hoher Fahrharmonie und aus-



gereifter Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung sowie dezentem Geräuschniveau in der Kabine überzeugen. Hinzu kommen ein perfektes Lenkverhalten sowie ideale Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln. Vorbildlich auch das Cockpit in Ergonomie und intuitivem Handling dank ideal gestalteter Details.

Außerdem wollte DAF Truck mit dem CF 440 Spacecab beweisen, dass sich mit der leistungsgesteigerten MX Engine Brake nun ein Sekundärretarder ersetzen lässt und hat bewusst auf die optionale Ausstattung mit dem ZF-Intarder verzichtet. Immerhin stellt die MX Engine Brake in Kombination mit der Auspuffklappenbremse eine maximale Dauerbremsleistung von 435 PS zur Verfügung.

Dank neu geschriebener Software ist die Bremsomatfunktion perfekt in den PCC-Tempomat und das Predictive Shifting eingebunden. So erfolgt bei aktiviertem PCC der Motorbremseinsatz je nach Stärke des Gefälles schon am Beginn mit passenden Rückschaltungen, und das gesetzte Bremsomat-Limit wird eingehalten. Jetzt sind nur noch bei Gefällen ab 6 Prozent vom Fahrer einige Beibremssungen nötig, damit das Fahrzeug nicht über die gesetzte Bremsomat-Geschwindigkeit hinauschiebt.

Attraktiv

Auch optisch macht der CF 440 eine gute Figur: Mit dem 2,30 m breiten Fernfahrerhaus und den ausgestellten Kotflügeln besitzt das Testfahrzeug ein sportlich-sympathisches Outfit. Das CF Spacecab hat innen eine Stehhöhe von etwa 2,23 m vor den Sitzen und einen akzeptablen Übergang auf den Motortunnel und zur Beifahrertür zu bieten. Damit sind vor allem Alleinfahrer im nationalen Fernverkehr gut bedient. Hinzu kommt ein ausreichendes Stauvolumen. Das Interieur ist DAF-typisch: solide, hochwertig und mit überaus wohllicher Atmosphäre.

Der DAF hat eine überzeugende Vorstellung als attraktives Flottenfahrzeug abgegeben. Dabei ist das GPS-gestützte Tempomat-System PCC mit Predictive Shifting (PS) samt Eco-Roll und Motorbrems-Schaltprogramm besonders gut gelungen. Das System zeigte beim Test eine wiederholbare spritsparende, voraussehende und vor allem gleichmäßige Fahrweise. Das hat die 2. Fahrt nach Fahrerwechsel auf dem Autobahnabschnitt bewiesen. Gefahren wurde mit ebenfalls 82 km/h Marschtempo unter vergleichbaren Bedingungen. Am Ende kamen vergleichbare Ergebnisse mit Abweichungen im Zehntelbereich heraus. Außerdem konnte der CF 440 auch in der Kostenrechnung mit 65,59 Cent/km recht günstig abschneiden.

Adelbert Schwarz

Goodyear Dunlop

Händler sind zufrieden

Goodyear Dunlop hat im August 2014 eine weiterentwickelte Version seines internetbasierten Managementsystems für Karkassen von LKW-Reifen, das ein Bestandteil des Bestellportals Myway ist, eingeführt. Über die Plattform „E-Casing“ werden die Karkassen und der gesamte Runderneuerungsprozess bei Goodyear Dunlop organisiert. Die überarbeitete Version bietet Reifenhändlern zusätzliche Funktionen wie eine detaillierte Statusverfolgung von Aufträgen sowie den digitalen Zugang zu wichtigen Dokumenten wie Rechnungen, Abholscheinen und Gutschriften. Nach einem Jahr fallen die Rückmeldungen der Nutzer positiv aus. „Die Akzeptanz bei den Händlern für das deutlich verbesserte E-Casing ist ausgesprochen hoch“, erklärt Klaus Delatron, Manager Truck Fleet Operations bei Goodyear im D-A-CH-Markt.

Renault Trucks

Minus 13

Renault Trucks hat kürzlich mit sechs Partnern das Kooperationsprojekt Edit (Efficient Distribution Truck) gestartet, mit dem Ziel, den Verbrauch seiner Verteilerverkehrsmo- delle um 13 Prozent gegenüber einem heutigen Serienfahrzeug zu reduzieren. Als Prototyp wird ein Renault Trucks D Wide Euro 6 mit Kühlkofferaufbau verwendet.

Beim Kooperationsprojekt arbeitet Renault Trucks mit sechs Partnern zusammen: Valeo, Lamberet, Michelin, Be Nomad, Insa Lyon und Ifsttar. Das Projekt stützt sich auf verschiedene Forschungsschwerpunkte. Zunächst wird die Aerodynamik des Fahrzeugs und des Kühlaufbaus grundlegend verbessert. Anschließend wird der Prototyp

mit einem Micro-Hybridsystem ausgerüstet, das einen Teil der Bremsenergie als elektrische Energie zurückgewinnt. Diese treibt die Nebenaggregate mit der zurückgewonnenen elektrischen Energie an und kann den Verbrennungsmotor punktuell unterstützen.

Ein weiterer Forschungsschwerpunkt ist die Entwicklung eines neuen Fahrhilfsystems. Mit der Verkehrsinfrastruktur

vernetzt, sieht es zum Beispiel bei Ampeln die Phasenwechsel voraus und ermittelt so ein verbrauchsgünstiges Geschwindigkeitsprofil. Auch bietet es dem Fahrer die Möglichkeit, die wirtschaftlichste Route zu wählen. Außerdem werden beim Prototyp neue Reifen mit einem geringeren Rollwiderstandskoeffizienten getestet. Der Abschluss des Projekts und die Auslieferung des Fahrzeuges sind für 2018 geplant.

Nufam 2015, Karlsruhe, Halle 1, Stand A10.1



Zur Kurz- oder Langzeitmiete:
Silo- und Tankfahrzeuge von PEMA.



Neues bzw. junges Equipment, modulare Servicegestaltung, Kurz- und Langzeitmiete, Kunden-CI und -Spezifikationen realisierbar – und das zu attraktiven Mietpreisen!

<p>Feldbinder Silosattelanhänger EUT 37.3-2/1 zum Transport von Baustoffen, ca. 37.000 l, Aluminium, 1-kammerig, 2 Materialauslaufkonen</p> 	<p>Feldbinder Tanksattelanhänger TSA 30.3-1 ADR z. Transport v. Gefahrstoffen gem. ADR Tankcode: L4 BH, ca. 30.000 l, V4A-Edelstahl, 1-kammerig, 3 Schwallwände</p> 
<p>Feldbinder Kippsilosattelanhänger KIP 60.3 ca. 60.000 l, Aluminium, für Staub- und Rieseltgüter technisch und Lebensmittel</p> 	<p>Feldbinder Tanksattelanhänger TSA 30.3-1 BIT z. Transport v. Bitumen gem. ADR Tankcode: L4 BH, ca. 30.000 l, V2A-Edelstahl, 1-kammerig, 3 Schwallwände</p> 
<p>Feldbinder Kippsilosattelanhänger KIP 60.3 ADR ca. 60.000 l, Aluminium, für Staub- und Rieseltgüter ADR Produkte</p> 	<p>Feldbinder Tanksattelanhänger TSA 32.3-3 LM z. Transport v. Lebensmitteln, ca. 32.000 l Volumen, V2A-Edelstahl, 3-kammerig</p> 

Tankcontainer Chassis – entspricht Fahrzeugklasse EX/II, EX/III, FL, OX, AT (o. Abb.)

- für 7,15 m, 7,45 m und 7,82 m (swap body) Tankcontainer als auch für 20- Fuß ISO-Container geeignet
- serienmäßig mit Auslaufwanne, Aluminiumfelgen, ADR-Tafel, Feuerlöscher und innenliegenden Schlauchrohren



www.pema.eu