



Flottenprofis am Start

Expertenwahl: 40 Flottenprofis aus der KEP-Branche haben an zwei Tagen ein straffes Testprogramm absolviert. Es galt, 17 Fahrzeuge zu bewerten und ein mehrstündiges Fahrsicherheitstraining zu durchlaufen.

Für Klaus-Dieter Bugiel ist die Wahl zum »KEP Transporter des Jahres« ein wichtiger Termin in seinem Kalender. Die zwei Tage im Frühjahr schaufelt er sich immer frei. Denn wann sonst hätte er die Möglichkeit, mehr als 20 Transporter im direkten Vergleich zu fahren? Bugiel ist ein alter Hase unter den Flottenprofis, er war schon einige Male als Testfahrer dabei. Langweilig geworden ist es ihm bisher aber nicht – im Gegenteil. »Die Veranstaltung hat sich immer weiter entwickelt«, lobt er und auch die Hersteller hätten über die Jahre dazu gelernt. Würden früher leere Fahrzeuge bereitgestellt, kann man sie heute mit halber Zuladung fahren. »In diesem Jahr profitieren wir vom Fahrsicherheitstraining«, sagt er. Auch das Thema Ladungssicherung stehe auf der Veranstaltungssagenda sehr weit oben. Die Hersteller zeigen dazu ihre neuesten Sicherungssysteme. Das Programm, das er und seine Kollegen absolvieren müssen, ist nicht ohne. Es bleibt kaum Zeit für ein Püschchen. Dass der Leipziger in diesem Jahr ein bisschen weiter fahren muss als sonst, stört ihn jedoch nicht.

Erstmals fand das Event auf dem ADAC Fahrsicherheitszentrum in Nohra bei Weimar statt. Das ist nicht nur günstig an die öffentlichen Straßen angebunden, so dass die Fahrer im realen Verkehr ihre Testrunden drehen können, sondern bietet zudem alle technischen Vorrichtungen wie Wasserhindernisse oder unterschiedliche Beläge und Strecken für Fahrsicherheitstrainings. »Ich erlebe hier viel Neues. Die Übungen machen richtig Spaß«, sagt Bugiel. Hier können sich die Flottenprofis austoben und ausprobieren, wie sich die Transporter unter widrigen Bedingungen verhalten. Zwei Instrukteure des Automobilclubs erklären, wie man richtig reagiert. Sie



Stehen für Testfahrten bereit: In der Kategorie Transporter bis 3,5 Tonnen traten fünf Kandidaten gegeneinander an.

betreuen die Teilnehmer per Sprechfunk und beantworten alle ihre Fragen.

Petra Reisinger, Inhaberin der Transporte Petra Reisinger, ist zum ersten Mal als Jurorin dabei und findet das Rahmenprogramm, also das Sicherheitstraining, sogar sinnvoller als die Testfahrten. Und sie ist der Meinung, dass jeder Berufsfahrer ein solches Training absolvieren sollte. »Aber wie soll ich die Autos richtig beurteilen, wenn sie alle nagelneu sind?«, fragt sie. Die Macken und Mängel der Fahrzeuge würden sich schließlich erst nach ein, zwei Jahren im Betrieb zeigen. Ihrer Ansicht nach unterscheiden sich die fabrikneuen kaum voneinander. Wissen will sie auch, wie es auf den kurzen Testrunden möglich sein soll, die Wirtschaftlichkeit der Transporter zu bewerten.

Trotzdem genießt Reisinger die zwei Tage Abwechslung vom Alltag und dass sie sich mit ihren Kollegen über die Sorgen und Nöte der Branche austauschen kann. Adelbert Riesterer

Inhaber von Ihr Kurier Riesterer Transporte, findet es indes gut, dass er so viele Fahrzeuge ausprobieren kann, »ohne dass die Verkäufer daneben stehen und so viel erzählen«, sagt er. Dass die Politik verspricht zu prüfen, ob es sinnvoll wäre, Busspuren oder Sonderspuren für KEP-Zusteller zu öffnen, damit sie beim Be- und Entladen nicht mehr in der zweiten Reihe anhalten müssen, bringt Riesterer jedoch zum Lachen. »Auch dass künftig viel mehr Elektrofahrzeuge unterwegs sein sollen, kann ich nicht glauben. Das sind doch alles Träumereien«, stellt er fest.

Apropos Elektrofahrzeuge: Erstmals standen neben den 17 zu beurteilenden Transportern vier rein batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge und ein Gas-Auto für Testfahrten bereit. Völlig begeistert zeigen sich die Fahrer vom Vito E-Cell. »Wenn er erschwinglich ist, würde ich so einen sofort nehmen«, sagt Andreas Wölke, Geschäftsführer

von Pacour Deutschland. »Das geräuschlose Fahren einerseits, aber auch den durchzugsstarken Motor des Mercedes haben die Experten überzeugt, ebenso wie die Experten-Jury, die ihn mit dem Innovationspreis für das beste Gesamtkonzept ausgezeichnet hat.

Ganz angetan waren die meisten auch vom kleinen Peugeot iOn, der sich hervorragend als Stadtflixtler und Briefzustell-Auto eignen würde. Null Emissionen verursacht auch der Citroën Berlingo Venturi, der die Tester aber nicht überzeugen konnte. Als etwas schlapp auf der Brust empfanden die Fuhrparkprofs den Iveco Daily Electric, der schon bei kleinsten Steigungen an seine Leistungsgrenzen stößt. Insgesamt haben die Elektrofahrzeuge aber neue Fans gefunden und die, die vor allem im Stadtverkehr tätig sind, febern heute schon dem Fahrzeug der Zukunft entgegen. Noch sind sie ihnen aber zu teuer.

KEP-Wahl erstmals mit Elektrofahrzeugen

Gerne nutzen die Fahrer die Möglichkeit, den Vertretern der Hersteller ihre Ansprüche an die Fahrzeuge mitzuteilen. Sie bemängeln aber auch, dass es für die KEP-Branche bisher kein wirklich gutes Auto gebe. »Unsere Fahrzeuge müssen extrem robust sein«, sagt Jörg Bannemer, Leiter Organisation von Der Eilbote – regionaler Versandservice. In seinem Geschäft, der Briefzustellung, würden vor allem durch häufiges Öffnen und Schließen die Türen, Scharnieren und Dichtungen der Autos in Mitleidenschaft gezogen werden. Er weise seine Fahrer zwar häufig an, vorsichtig mit dem Material umzugehen. Doch aufgrund des Zeitdrucks, würden sie das nicht immer schaffen.

Für Dirk Conrads, Geschäftsführer von Trans-Express Transport & Kurier, lautet das Unwort des Jahres »Downsizing«. Der Experte bemängelt, dass die Hersteller zugunsten von Stückzahlen, ihr Angebot zunehmend straffen. Mittlerweile würden sie verstärkt dazu übergehen, alle Leistungsva-

rianten aus einem Motor und über Turbolader zu gewinnen, um günstiger produzieren zu können. »Dadurch halten die Motoren nicht mehr so lange«, sagt er. Das sei der falsche Weg. Seine Fahrer seien vor allem auf langen Strecken unterwegs, da müsse er auch haltbare Autos bereitstellen.

Der selbst fahrende Unternehmer Uwe Paul dagegen ist überzeugt, dass vieles die Pflege ausmache. »Es kommt darauf an, wer fährt und ob wechselnde Fahrer auf einem Fahrzeug unterwegs sind«, sagt er. Die Marke sei nicht mehr entscheidend. Seiner Ansicht nach sind alle Transporter technisch inzwischen gleichwertig. »Und wenn bei einem der Laderaum ein bisschen knarzt, stört mich das überhaupt nicht.« Vielmehr komme es darauf an, dass die Ladung richtig gesichert werden könne. Er verstehe nicht, dass die Fahrzeuge nicht alle mit Gurten ausgestattet sind.

Mit dem Vorgängermodell seines jetzigen Opel Movano sei er 660.000 Kilometer gefahren. Auf der Testrunde hat er sich daher sofort in den baugleichen Renault Master verliebt. »Die Zuladung bei diesen Transportern ist viel besser als beim Mercedes Sprinter. Und darauf kommt's doch letztlich an«, stellt er fest. Aber auch der Fiat Fiorino hat ihn begeistert. »Der ist klein, schnittig und übersichtlich.« Paul geht wie die anderen Teilnehmer mit einem Sack voll Eindrücken und Erlebnissen nach Hause. Und wenn er es terminlich einrichten kann, würde er auch im nächsten Jahr gerne wieder als Juror bei der Wahl zum »KEP-Transporter des Jahres« mitmachen. Trotz des straffen Programms habe er – und darin sind sich alle Testfahrer einig – zwei abwechslungsreiche Tage auf dem ADAC Fahrsicherheits-Zentrum erlebt.

Nicole de Jong

Fotos: Kuppfers

