

# Dieselgeflüster

KEP-Transporter  
des Jahres  
2005

*Kep-Fahrzeuge: Worauf es den Profis wirklich ankommt und wie sie ihre Kaufentscheidungen treffen.*

**D**er Andrang war in diesem Jahr besonders groß: Mehr als 90 Profis der Kurier-, Express- und Postbranche wollten ihr Votum abgeben bei der Wahl des »Kep-Transporter des Jahres«. 25 Praktiker folgten dann Anfang April der Einladung des ETM Verlags nach Leipzig. Dessen Zeitschriften **KEP aktuell**, **trans aktuell** und lastauto omnibus verliehen in Zusammenarbeit mit der Leipziger Messe GmbH und dem Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen e.V. (VDIK) zum fünften Mal den begehrten Titel »Kep-Transporter des Jahres«.

Zur Wahl stellten sich 19 Fahrzeuge in den Kategorien Lieferfahrzeuge, Transporter bis 2,8 und bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Die Organisatoren des Tests hatten eine wichtige Neuerung in petto: Alle Kep-Transporter mussten in diesem Jahr erstmals beladen antreten. Diese Anregung gaben die Teilnehmer im vergangenen Jahr den Organisatoren mit auf den Weg. Entsprechend war dann auch die Reaktion der Profis auf diese Neuerung durchweg positiv: »So testen wir wirklich unter realen Bedingungen«, erklärt Klaus-Dieter Bugiel, Geschäftsführer vom Kurierdienst Fox Courier.

## Alle Transporter waren beladen

Bugiel machte wie alle anderen Testkollegen auch regen Gebrauch von der Möglichkeit, so viele Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller parallel testen zu können. Mehr als 400 Testfahrten führten er und seine Kollegen gewissenhaft durch. Sie testeten auf den Routen entlang der Leipziger Messe das Fahrverhalten der Transporter, prüften Ergonomie und Verständlichkeit der Bedienelemente und nahmen den Laderaum samt Ladungssicherungselementen genau unter die Lupe. Die anwesenden Vertreter der Automobilhersteller nutzten die zwei Tage intensiv zum Austausch mit den Praktikern.

Dass es dabei auch kritische Stimmen gab, ist verständlich. So demonstrierte beispielsweise Markus Andric, Geschäftsführer AM Transport GmbH, Günzburg, dem anwesenden Fiat-Vertreter ziemlich deutlich, dass es nahezu unmöglich ist, beim Fiat-Transporter das Motoröl nachzufüllen, ohne eine Überschwemmung zu verursachen. Er habe eine ganze Liste mit Verbesserungsvorschlägen in petto. Fiat-Verkaufsleiter Niccolò Biagioli nahm die Anregungen dankbar auf.

## Die Kosten entscheiden mit

samt ist Andric Herr über einen Fuhrpark von 25 Fahrzeugen bis 7,5 Tonnen. »Ich habe bei dieser Wahl schon meine Favoriten, aber die fi-



Klaus-Dieter Bugiel (links) von Fox Courier und Carsten Cberk von S-F-S begutachten die Ladungssicherungselemente im VW Caddy.



sungen. Darin ist genau festgelegt, was die Fahrer vor Arbeitsbeginn und bei Arbeitsende alles kontrollieren müssen«, so Conrads.

Stephan Gabrys, Geschäftsführer Gabrys Transporte, setzt auch auf die Sorgfalt seiner Fahrer. Elektronische Fahrtenbücher tun ein Übriges – Stichwort: Spritverbrauch. Die Fahrer sind angehalten, so schnell wie möglich zu fahren. »Die Preise für Päckchen sind ja bekanntlich im Keller. Das muss man schon entsprechend wirtschaftlich rechnen«, so Gabrys. Ein freiwilliges Tempolimit soll helfen, den Spritverbrauch zu senken. Fahrer mit niedrigem Spritverbrauch werden daher belohnt. Einmal im Jahr schickt Gabrys seine Fahrer außerdem zum Fahrsicherheitstraining. »Für jeden Sprinter, den wir kaufen«, verrät er, »gibt es gratis ein Fahrsicherheitstraining dazu.«

Gabrys Flotte besteht aus 22 Mercedes Sprinter, zehn Fiat Ducato sowie drei T4-Bussen. Auswahlentscheidend sind für ihn erstens der Preis und zweitens ein vernünftiges Werkstattnetz. Bei allen Testern sind Ausfallzeiten der Fahrzeuge durch Werkstattaufenthalte verpönt. »Von der Qualität jedenfalls nehmen sich alle Modelle nicht mehr viel«, so Gabrys. Er hat eigene und geleaste Fahrzeuge beziehungsweise Charterway-Einheiten. Gabrys spricht dabei von einem Sorglos-Paket. »Charterway-Fahrzeuge setzen wir vor allem auf unseren Touren nachts ein. Wenn dann mal etwas sein sollte, ist ein Ersatzfahrzeug schnell vor Ort.« Alle drei Jahre tauscht

Fotos: Klüppers





Helmut Schmidt von Schmidt Transporte wagt einen Blick unter die Motorhaube des Opel Movano.

nanziellen Fakten sprechen eben auch für sich«, sagt Andric. Die Tester bewerteten nämlich auch das Preis-Leistungs-Verhältnis der einzelnen Kandidaten.

Dass die Kosten bei allen Testern ein wichtiges Entscheidungskriterium sind, zeigte sich in vielen Gesprächen. Für Dirk Conrads, Geschäftsführer der Trans-Express Transport & Kurier GmbH, Sarstedt, stellt sich vor einer Neuanschaffung immer wieder die Frage, ob er die Fahrzeuge leasen soll oder doch lieber kaufen. Conrads hat eine Flotte von 40 Fahrzeugen, die Hälfte von ihnen sind Transporter und Pkw, die andere Hälfte sind Nutzfahrzeuge zwischen 7,5 und 12 Tonnen. Im Transporterbereich setzt er zurzeit Mercedes Sprinter, Citroën Jumper und Iveco Daily ein.

»Beim Citroën«, betont Conrads, »stimmt einfach das Preis-Leistungs-Verhältnis.« Gegen den Franzosen spreche dagegen die Tatsache, dass der



Stephan Gabrys von Gabrys Transporte prüft, wie gut die Frontscheibe des Iveco Daily zu reinigen ist.

Wiederverkaufswert im Vergleich zu der Konkurrenz schlechter sei. Dagegen sei es in der Anschaffung im Vergleich günstig. »Für mich ist schon entscheidend, was das Auto unterm Strich kostet«, so der gelernte Automobilfachmann Conrads. Hat er sich für ein Leasingmodell entschieden,

verkauft er es nach Vertragsende immer selbst am Markt.

Die Jahreslaufleistung seiner Fahrzeuge liegt bei 100.000 Kilometern. Dass die Fahrer pfleglich mit den Fahrzeugen umgehen, auch wenn sie ständig andere Modelle fahren, dafür ist gesorgt. »Es gibt bei uns Fahreranwei-

er die Fahrzeuge mit einer Laufleistung von durchschnittlich 300.000 Kilometern aus. Geleaste Fahrzeuge vermarktet er wie Conrads in eigener Regie.

Das Thema Feinstaub gehen die Kep-Dienste übrigens unterschiedlich an. Ein Teil der Tester sieht noch keinen Handlungsbedarf. Dagegen beschäftigen sich andere schon mit Alternativen zum Diesel. Der Erdgas-getriebene Kastenwagen steht hoch im Kurs. Dieter Moratz, Geschäftsführer von West-Air Courier Rostock, hat bereits vier Iveco Daily CNG bestellt, um drohende Fahrverbote in Innenstädten zu umgehen. Auch Andreas Wölke, Geschäftsführer des Pots-Blitz Kurier, Potsdam, liebäugelt mit einem Erdgasauto. »Ich sitze direkt neben einer Erdgas-Tankstelle«, so Wölke. Sollte er sich jedoch wieder für einen Diesel entscheiden, dann kommt ihm nur noch ein Modell mit Partikelfilter ins Haus. as



Ein kritischer Blick in den Laderaum des Mercedes-Benz Vito: Stefan Seipp von Seipp-Courier-Service.



Jeder Testfahrer erhält eine Mappe mit Fragebogen und den technischen Daten, um die Fahrzeuge einheitlich zu bewerten.



Keine reine Männer-Domäne: Sabine Zürn vom WSD Wach- und Sicherheitsdienst Gailing bewertet den Opel Combo.