

Wenn Kep-Unternehmer aus dem Nähkästchen plaudern

Praxistest: 25 Kurier- und Express-Profis sagen, nach welchen Kriterien sie Fahrzeuge kaufen und mit welchen Problemen die Branche gerade kämpft.

Dirk Conrads ist ein viel beschäftigter Mann. Doch einmal im Jahr nimmt sich der Geschäftsführer der Trans-Express Transport + Kurier GmbH, Sarstedt, gerne eine Auszeit und folgt der Einladung des ETM Verlags. Einmal im Jahr organisieren der Verlag und seine Fachzeitschriften **KEP aktuell** und **trans aktuell** sowie das neu erschienene Transporter Magazin nämlich die Leserwahl »KEP-Transporter des Jahres«. Das Interesse seitens der Leser ist groß. Auch in diesem Jahr bewarben sich wieder knapp 100 Profis aus der Kurier-, Express- und Postbranche für die Teilnahme an der Wahl. Da leider aus organisatorischen Gründen nicht alle Bewerber dabei sein können, mussten 25 Kep-Profis stellvertretend für die Branche die »KEP-Transporter des Jahres« küren. Unter den Fahrern finden sich immer einige alte Hasen wie eben Conrads wieder, aber in jedem Jahr sind vor allem viele neue Tester dabei.

Zur Wahl stellten sich 16 Fahrzeuge in den Kategorien Lieferwagen, Transporter bis 2,8 Tonnen sowie Transporter bis 3,5 Tonnen, wie immer beladen mit der halben Nutzlast. Alle am Test teilnehmenden Fahrzeuge wurden übrigens erstmals auf dem ETM-Stand während der Automobilmesse AMI ausgestellt. Die Profis testeten das Fahrverhalten und den Komfort der Transporter in der Stadt, auf dem Land oder auf der Autobahn. Daneben sollten sie die Ergonomie und die Verständlichkeit der Be-



Eingespieltes Team: Markus Andric (AM Transport, links) und Klaus-Dieter Bugiel (Fox Courier) fahren und testen gemeinsam.

Während der Fahrpausen suchten wieder Vertreter der Automobilindustrie das Gespräch mit den Kep-Profis. Selten erfahren sie so ungefiltert die Meinung über die eigenen Modelle und die über die Wettbewerber. Und tatsächlich fanden sich in der Vergangenheit so manche Anregungen aus den Vorjahren in den Nachfolgermodellen wieder.

Dass kein Vertreter von To-

der Fisch noch Fleisch«, kommentiert er. Dabei bescheinigt Conrads beispielsweise dem neuen Peugeot Expert und seinen baugleichen Geschwistern Fiat Scudo und Citroën Jumpy gute Eigenschaften. Trotzdem: »Entweder reicht mir ein Lieferwagen wie der Caddy oder ich kaufe gleich einen 3,5-Tonner. Beim Preis ist ja ohnehin wenig Unterschied zu einem 2,8-Tonner«, sagt er und schlägt

See, setzt neue Mercedes Sprinter ein. Daneben fahren bei ihm noch VW T4 und Fiat Ducato. Gabrys setzt voll auf Qualität. »Unsere Auftraggeber erwarten wieder Qualität und wollen nicht mehr alles nur günstig«, sagt Gabrys. Er setzt deshalb auch auf fest angestellte Fahrer. Für ihn sind gute und saubere Fahrzeuge ein Aushängeschild. Manchmal wünscht er sich eine Art Gütesiegel, um sich von den

geben unseren Fahrern beispielsweise vor, nur 130 Kilometer je Stunde zu fahren«, nennt er ein Beispiel. Trotzdem kauft er lieber Fahrzeuge mit großen Motoren. »Weil große Motoren, vernünftig gefahren, weniger Sprit verbrauchen als kleine Motoren, die getreten werden«, sagt Kemna.

Er ist auch offen für alternative Antriebe wie Bio-Antrieb mit kaltgepresstem Rapsöl oder

die Hälfte an Treibstoffkosten mit den erdgasbetriebenen Ducato eingespart«, so Kemna. Ihm gehören 28 Fahrzeuge.

Auch Boris Goldberg, Geschäftsführer der Wü Kurier Goldberg GmbH & Co. KG, Würzburg, setzt auf alternative Antriebe: »Wir haben zurzeit sieben monovalent betriebene Sprinter im Einsatz.« Er setzt die Fahrzeuge nur im Nahverkehr auf bestimmten Touren ein. »Die Fahrer«, bekennt Goldberg, »sind nicht zufrieden mit den Erdgasfahrzeugen.« Gerade in der hügeligen Gegend in und um Würzburg seien die vollgeladenen Erdgasfahrzeuge etwas schwerfällig. Auf der Autobahn dagegen ließen sich die Fahrzeuge mit 120 bis 140 Kilometern je Stunde gut fahren. Goldberg hat insgesamt 20 eigene Fahrzeuge, vor allem Mercedes Sprinter und Vario im Einsatz.

Volker Matter, Geschäftsführer PS Postfach Service GmbH, Düsseldorf, ist Herr über 14 eigene Fahrzeuge. Er sammelt und verteilt Post, unter anderem im Auftrag von Freesort. Seine Fahrzeuge setzt er hauptsächlich im Nahverkehr ein. »Im Nahverkehr werden die Fahrzeuge allerdings verschlissen«, bedauert Matter. Das macht sich auch bei den Reifen bemerkbar. »Im Nahverkehr muss ich alle 30.000 bis 40.000 Kilometer die Reifen wechseln«, erklärt er. Kollege Goldberg, mit dem Matter gemeinsam die Testfahrten absolvierte, muss dagegen im Fernverkehr nur alle 100.000 Kilometer die Reifen je Achse wechseln.

dienelemente überprüfen. Die Betriebskosten lagen jeweils aus. Am Ende der zweitägigen Probefahrten hatten dann alle 16 Fahrzeuge zusammen 7.000 Kilometer mehr auf dem Buckel. Für die Fahrer wahrlich kein Zuckerschlecken: »Das Testen schlaucht ganz schön«, meint dann unter anderem Andreas Bertram, Inhaber der ASL-Transporte Bad Harzburg. Nichtsdestotrotz würde er liebend gerne auch im nächsten Jahr wieder dabei sein. »Es hat mir richtig gut gefallen«, betont er und dürfte damit vielen seiner Test-Kollegen das Wort aus dem Mund nehmen.

yota anwesend war, war schade. Denn so kam das Lob eines Testers gar nicht erst an. Der japanische Automobilhersteller startete in der Kategorie Transporter bis 2,8 Tonnen mit dem Hiace. »Der Hiace ist der einzig echte Transporter im Feld. Hier gibt es keinen Schickschnack oder tolles Design, sondern ein Fahrzeug, das dafür ausgelegt ist, Lasten zu schleppen«, kommentierte Roland Busch, Inhaber des gleichnamigen Kurierdienstes aus Wuppertal.

Profi Conrads hat dagegen generell ein Problem mit den Fahrzeugen dieser Kategorie. »Sie sind für Kep-Dienste we-

vor, auch mal die 7,5-Tonner in den Test aufzunehmen.

Das Gros der Tester setzt im Alltag Fahrzeuge der Königsklasse, sprich Transporter bis 3,5 Tonnen, ein. Gesamtsieger Mercedes Sprinter überzeugte die Branche wie schon im Vorjahr. »Der Sprinter ist für mich das beste Nutzfahrzeug, das je gebaut wurde«, lobt beispielsweise Kay Wallenta von LMC GmbH Synergized Logistics, Gotha. Trotzdem rollen bei ihm hauptsächlich VW-Modelle. »Der Händler macht einfach gute Preise«, so Wallenta.

Auch Stephan Gabrys von Gabrys Transporte, Seddiner

»Turnschuh-Brigaden, die erst einmal die Preise kaputtmachen, abzugrenzen«.

Auch Ralf Kemna, Geschäftsführer von FMC Ltd., Thyrnau, leidet unter dem Preisdumping. »Die Preise sind im Keller«, sagt Kemna. Trotz steigender Kosten erziele er die gleichen Preise wie vor fünf, sechs Jahren am Markt. »Wir versuchen so kostengünstig wie möglich unsere Kunden zufrieden zu stellen, ohne an Qualität einzubüßen«, sagt Kemna.

Er dreht an der Kostenschraube, wo es nur geht. Vor allem die hohen Spritpreise machen ihm jedoch Sorgen. »Wir

auch Erd- beziehungsweise Flüssiggas. Kemna bedauert, dass nur wenige Hersteller reine Erdgasmodelle beziehungsweise Benziner, die umgerüstet werden können, bauen. Gerade hat er drei alte Fiat Ducato-Modelle mit Erdgasantrieb aufgekauft. »Es waren die letzten auf dem Markt, die ich bekommen konnte«, so Kemna. Sowohl bei Flüssiggas als auch bei Erdgas sei der Verbrauch zwar deutlich höher als bei klassischen Dieselfahrzeugen. Unterm Strich ist die Bilanz dennoch positiv: »Ich habe bei einer Jahreslaufleistung von bis zu 20.000 Kilometern knapp

Fazit: Nach vielen Gesprächen mit den Fahrern zeigt sich auch in diesem Jahr wieder, dass ihnen vor allem ein guter Service nach Kauf oder Leasing wichtig ist. Derjenige Hersteller oder auch Händler, der hier sticht, erhält oft den Zuschlag, auch wenn die Fahrzeuge in der Anschaffung teurer sind oder kürzere Wartungsintervalle haben. Zumindest die 25 Tester haben jetzt wenigstens einen guten Überblick bekommen, welche Alternativen in Frage kommen können. Und genau das ist der Grund, warum sich Conrads jedes Jahr aufs Neue bewirbt. Annett Boblenz



Alle Fahrzeuge präsentierten sich am ETM-Stand auf der AMI.



Johann Puchner informiert sich bei Marc Nowacki von Renault.



Sechs begehrte Trophäen warten auf die Gewinner.