

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SONDERDRUCK AUS NR. 19/2016

www.transaktuell.de



Sieben Kandidaten ziehen Bilanz

Das Ergebnis des trans aktuell-Fehrenkötter-Tests birgt nach zweieinhalb Jahren manche Überraschung

Jeder Cent zählt. Wer heute eine Spedition erfolgreich führen will, muss seine Kosten kennen. Im Spannungsfeld zwischen den wirtschaftlichen Interessen von Verladern und Staat stehen Transporteure seit Jahren in zunehmendem Maße unter Druck. Zu den Gewinnern im Geschäft gehören diejenigen, die bei niedrigen Frachten und hohen Mautkosten gekonnt an jenen wenigen Schrauben drehen, die in Reichweite liegen. Das sind im Wesentlichen die Kosten fürs Personal und für alles rund ums Fahrzeug.

Während der erste Kostenpunkt in Zeiten des Mangels an qualifiziertem Personal hochsensibel ist und wenig Spielraum lässt, lässt sich bei den Fahrzeugthemen noch so mancher Euro einsparen. Wo die Potenziale liegen, hat die Spedition Fehrenkötter in den vergangenen 30 Monaten zusammen mit trans aktuell im Praxistest analysiert. Deswegen standen im Vergleich aller sieben Lkw-Marken die Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge im Vordergrund, von der Anschaffung, über die Nutzung samt Ausfällen, bis hin zum Abverkauf.

Zur Bilanz nach 2,5 Jahren hat Dekra für den trans aktuell-Fehrenkötter-Test die im Markt erzielbaren Gebrauchtfahrzeugpreise abgefragt, um in der Kostenrechnung den Abverkauf der Testfahrzeuge zu simulieren. Fehrenkötter nutzt seine Lkw in der Regel fünf bis sieben Jahre, bevor sie dau-

erhaft vom Hof rollen. Da es sich bei den Testteilnehmern nach 30 Monaten nicht um Fahrzeuge handelt, die so ausgeführt noch neu zu bekommen sind, ist eine Orientierung auf dem Gebrauchtmärkte der einzig richtige Weg.

Fahrgestell im Fokus

Aufgrund der speziellen Ausführung von Anhängern und Aufbauten hat trans aktuell bereits von Testbeginn an das Fahrgestell als zentrales Testobjekt betrachtet. Für den Aufbau hat Fehrenkötter zum Start einen pauschalen Wert von 31.885 Euro für jedes Fahrzeug vorgegeben. Diesen Wert hat Dekra-Kostenrechnungsexperte Andreas Müller für alle vorausschauenden Kalkulationen verwendet. Da zum Zeitpunkt des Abverkaufs auch für den Aufbau ein Wertverlust anzunehmen ist, hat Müller von der bisherigen Pauschale einen angemessenen Betrag abgezogen, der in der Schlussrechnung ebenfalls für alle Lkw gilt.

So kommen zu den Dekra-Restwerten der Fahrgestelle noch jeweils 16.033,60 Euro für den gebrauchten Aufbau hinzu. Unterm Strich ergeben sich Preise für Fehrenkötters Gebrauchte, die zwischen 71.433,60 Euro für den Mercedes-Benz Actros 2545 und 57.733,60 Euro für den Iveco Stralis AS260S46 liegen (siehe Tabelle rechts). Was in Bezug auf die – tei-

TCO-RANKING

Kostenentwicklungen zum Miterleben – beim trans aktuell-Fehrenkötter-Test dreht sich alles um die Gesamtbetriebskosten (TCO) der sieben Fahrzeuge. Am Ende der Testlaufzeit entscheiden die Ausgaben der Spedition für jedes Fahrzeug über den Testsieg. Ganz nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ stellt trans aktuell in jeder Ausgabe im sogenannten TCO-Ranking die Zwischenstände zur Verfügung. Die Tabelle ergibt sich aus den kalkulierten Betriebskosten unter Berücksichtigung der aktuellen Verbräuche und bisher aufgelaufenen Kosten sowie einer im Sinne der Vergleichbarkeit angenommenen Laufleistung von 140.000 Kilometern pro Jahr.

Rang	Fahrzeug	Kalkulierte Kosten nach 30 Monaten ¹	Gefahrene Kilometer, Stand: 31.07.2016 ²	Diesel-/Adblue-Verbrauch pro 100 km ³
1.	Volvo Trucks FH460	196.151,95 €	330.932 km	28,93 l/2,16 l
2.	DAF XF460	199.369,76 €	320.814 km	30,47 l/1,36 l
3.	Mercedes-Benz Actros 2545	201.860,49 €	325.064 km	30,24 l/0,89 l
4.	Iveco Stralis AS260S46	205.039,46 €	341.549 km	31,57 l/2,30 l
5.	MAN TGX 24.440	206.678,01 €	345.792 km	31,60 l/0,95 l
6.	Renault Trucks T440	209.399,80 €	339.530 km	32,57 l/2,06 l
7.	Scania R450	225.298,84 €	331.205 km	31,92 l/1,19 l

¹In der Annahme, dass Fehrenkötter die Fahrzeuge dann auf dem Gebrauchtmärkte zum von Dekra kalkulierten Preis verkauft. ²Pauschale Laufleistung zur Berechnung: 320.000 km. ³Per Tankbelege berechnete Durchschnittswerte über die gesamte Laufzeit.

weise schwer nachvollziehbaren – Neufahrzeugpreise Wertverluste von 46,75 Prozent beim Actros bis hin zu 55,67 Prozent beim Scania R450 bedeutet und sich in der Kalkulation stark auf fixe und variable Kosten auswirkt. Wäre ein Mercedes-Benz Actros beispielsweise in den Anschaffungskosten auf Augenhöhe mit dem Volvo FH gelegen, hätte er den Test als Erstplatziertes abgeschlossen. Und der Iveco wäre mit einem etwas besse-

ren Restwert nicht noch um zwei Plätze im TCO-Ranking zurückgefallen (siehe Kasten Seite 9).

Welchen Einfluss der zweite große Kostenblock im Lebenszyklus eines Fahrzeugs hat, ist deutlich am Scania zu sehen. Der Schwede hat der Spedition Fehrenkötter reichlich Werkstatt- und Ausfallkosten beschert. Insgesamt vier Tage und fünf Stunden musste die Spedition auf den Lkw während des Regelbetriebs in den vergange-

nen 2,5 Jahren verzichten. Zudem sind 5.511,76 Euro Werkstatt- und Servicekosten aufgelaufen.

Der Volksmund nennt ein solches Fahrzeug Montagsauto. Es gibt wohl keinen am Test Beteiligten, der beim Scania mit einer Häufung solcher Vorfälle gerechnet hätte. Rein mit Fokus auf die Marke, hätte wohl jeder im Vorfeld den Scania unter den Top 3 gesehen. Die Realität hat allerdings ein anderes Bild gezeichnet.

Das scheint in vielerlei Hinsicht dem 450-PS-Motor mit Abgasrückführung geschuldet zu sein. Der hat anfänglich eine nicht nachvollziehbare Ölverlust zu verzeichnen gehabt, der erst nach rund zwölf Monaten von Scania eingedämmt werden konnte. Damit einher ging ein Verbrauchsniveau, das weit über dem der sonst ähnlich durstigen Marktbegleiter lag. Um diese Probleme scheint die Branche auch zu wissen, weshalb

der Wert auf dem Gebrauchtmärkte für einen Scania dieses Typs doch auch recht überschaubar ausfällt. Hätte es die Möglichkeit gegeben, wäre Scania sicher ein Tausch des EGR-Motors gegen die SCR-only-Alternative lieb gewesen. Letztere gehört zu den effizientesten Motoren in dieser Leistungsklasse. Es gehörte aber von Anfang an zu den Testbedingungen, dass solche Änderungen nicht möglich sind,

wennleich das der Spedition einiges Geld gespart hätte.

Es wäre wohl auch Renault und MAN zupassgekommen, hätten Umbauten nach Testbeginn noch stattfinden dürfen. Der Renault T440 hat mit einer Hinterachsübersetzung von $i=2,64$ in Kombination mit dem 440 PS starken 12,8-Liter-Motor die mit Abstand schlechtesten Diesel-Verbrauchswerte im Feld erzielt. 32,57 Liter stehen je 100 km am Testende zu Buche. Das sind 3,64 Liter mehr als beim Konzernbruder und Testsieger Volvo FH, der allerdings mit 1:2,5 überetzt ins Rennen ging und dabei 469 PS unter der Hütte hatte. Renault hätte deswegen nach den ersten Auswertung wohl gerne noch an der Leistungsschraube gedreht und zudem eine längere Hinterachse verbaut.

Beim MAN gibt es an der Konfiguration wenig zu mäkeln, allenfalls der 440er hätte ein 480er sein können, wenn zu Testbeginn nicht 450 PS plus/minus 20 PS Vorgabe gewesen wären. Aber auch mit 440 PS war der Lkw nicht zu schlechten Leistungen verdammt. Doch stand zu Testbeginn der vorausschauende Tempomat Efficient Cruise noch nicht im MAN-Regal. Wäre er erhältlich gewesen, hätte der Löwe vermutlich an die drei Prozent weniger Kraftstoff gebraucht, was auf 31,6 Liter pro 100 Kilometer fast einen Liter ausmacht.

Was beim Lkw aus München zudem ins Gewicht fällt, sind die hohen Wartungskosten aufgrund kurzer Intervalle. In der Auflistung der Werkstatt-Aufwendungen (siehe eurotransport.de/taft) ist ersichtlich, dass der TGX 18.440 keine Reparaturkosten aufweist, die nicht auf Gewaltschäden zurückzuführen sind. Demnach summieren sich nahezu allein Inspektionskosten auf 3.042,44 Euro. Das ist ein höherer Betrag, als ihn manch anderes Fahrzeug samt Reparaturen über die gesamte Laufzeit zu verzeichnen hat.

Neben dem niedrigen Verkaufswert auf dem Gebrauchtmärkte hatten am Ende auch beim Iveco Stralis die Wartungskosten ein Wörtchen mitzureden. Lagen diese bei der vorigen Auswertung noch bei 1.893,94 Euro, schließt der Italiener nach seiner zweiten, großen Wartung und einigen Reparaturen als Zweitstester in der Werkstattbilanz ab.

Von Iveco (und anderen Testteilnehmern) oft angemahnt wurden die Dachklimaanlagen auf den Testfahrzeugen, die nach Ansicht der Industrie einen signifikanten Verbrauchsnachteil gegenüber dem Volvo FH verursachen, der konstruktionsbedingt keine Dach-

günstiger bei den Reparatur- und Wartungskosten. Gäbe es einen Preis fürs zuverlässigste Fahrzeug, würde er dem DAF XF gebühren. Letztlich hat auch nicht viel zum Gesamtsieg gefehlt. Ein um 1.100 Euro niedrigerer Wert am Gebrauchtmärkte und 1,5 Liter mehr Diesel je 100 Kilometer haben den Unterschied zwischen dem ersten und zweiten Platz ausgemacht.

Gegen ihn war kein Kraut gewachsen: Der Volvo FH460 ist nach 2,5 Jahren mit Blick auf alle Kosten das günstigste Fahrzeug. Er ist in der Anschaffung mit 97.000 Euro nicht das günstigste Fahrzeug. Sein Restwert liegt mit 50.800 Euro ein gutes Stück hinter dem des Mercedes. In Sachen Werkstattkosten und Ausfalltage kommt er nicht gegen den DAF an. In Summe ist er aber mit 196.151,95 Euro die kostengünstigste Wahl für Joachim Fehrenkötter und seinen Fuhrpark. Selbst sein Verbrauchsvorteil gegenüber den anderen Lkw ist kaum der Rede wert beim erneuten Blick auf das alternative TCO-Ranking. Auch mit opulenten Verbrauchsboni laufen die Konkurrenten dem Schweden nicht den Rang ab. Wenn es um jeden Cent geht, ist der Volvo bei einer Haltedauer von 2,5 Jahren die beste Wahl für die Spedition Fehrenkötter.

Text: Markus Braun |
Fotos: Thomas Küppers

KALKULATION DER BETRIEBSKOSTEN: DIE SIEBEN TESTFAHRZEUGE IM ÜBERBLICK

	Mercedes-Benz Actros 2545	MAN TGX 24.440	Iveco Stralis Hi-Way	Volvo Trucks FH460	Scania R450	Renault Trucks T440	DAF XF460
Kennzeichen	TE-ST 776	TE-ST 778	TE-ST 779	TE-ST 780	TE-ST 781	TE-ST 782	TE-ST 783
Motorleistung	330 kW/449 PS	324 kW/440 PS	338 kW/460 PS	345 kW/469 PS	331 kW/450 PS	323 kW/440 PS	340kW/460 PS
Hubraum	12,8 l	12,4 l	11,1 l	12,8 l	12,7 l	12,8 l	12,9 l
Leergewicht Zugfahrzeug + Anhänger	18.760 kg	19.040 kg	18.460 kg	18.960 kg	18.680 kg	18.800 kg	18.860 kg
Kilometerstand zum Berechnungszeitpunkt ¹	320.000 km	320.000 km	320.000 km	320.000 km	320.000 km	320.000 km	320.000 km
Kaufpreis Fahrzeug inkl. Aufbau ²	135.924,13 €	129.885,00 €	119.685,00 €	128.885,00 €	141.285,00 €	126.385,00 €	128.385,00 €
Verkaufspreis auf dem Gebrauchtmärkte ³	71.433,60 €	64.133,60 €	57.733,60 €	66.833,60 €	64.533,60 €	62.933,60 €	65.733,60 €
Kraftstoffverbrauch ⁴	30,24 l/100 km	31,60 l/100 km	31,57 l/100 km	28,93 l/100 km	31,92 l/100 km	32,57 l/100 km	30,47 l/100 km
Durchschnittlicher Dieselpreis ⁵	0,959 €/l	0,959 €/l	0,959 €/l	0,959 €/l	0,959 €/l	0,959 €/l	0,959 €/l
Adblue-Verbrauch ⁶	0,89 l/100 km	0,95 l/100 km	2,30 l/100 km	2,16 l/100 km	1,19 l/100 km	2,06 l/100 km	1,36 l/100 km
Durchschnittlicher Adbluepreis (lt. Fehrenkötter)	0,25 €/l	0,25 €/l	0,25 €/l	0,25 €/l	0,25 €/l	0,25 €/l	0,25 €/l
Kalkulationsrahmen							
Fahrleistung gesamt p. a.	128.000 km	128.000 km	128.000 km	128.000 km	128.000 km	128.000 km	128.000 km
Kumulierte Reparatur- und Wartungskosten ⁷	2.710,89 €	3.042,44 €	4.268,46 €	2.599,58 €	5.511,76 €	3.330,75 €	2.480,19 €
Ausfalltage insgesamt/bisher	1 Tag 7 Stunden	1 Tag	1 Tag 3 Stunden	1 Tag 8 Stunden	4 Tage 5 Stunden	2 Tage	5,5 Stunden
Kalkulatorische Kostenpauschale f. Ausfalltag	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Jahreseinsatzzeit in Tagen	245	245	245	245	245	245	245
Kalkulation zeitabhängige Fahrzeugkosten⁷							
Fixe Abschreibung (zeitabhängig)	47,943 €	48,973 €	45,871 €	45,952 €	57,952 €	47,095 €	46,442 €
Kalkulatorische Zinsen Kaufpreis (1,50 %)	8,320 €	7,952 €	7,330 €	7,891 €	8,650 €	7,740 €	7,860 €
Prüfungskosten (HU, SP etc.)	0,432 €	0,432 €	0,432 €	0,432 €	0,432 €	0,432 €	0,432 €
Kfz-Steuer	2,269 €	2,269 €	2,269 €	2,269 €	2,269 €	2,269 €	2,269 €
Kfz-/Transport-Versicherung	20,408 €	20,408 €	20,408 €	20,408 €	20,408 €	20,408 €	20,408 €
Pauschale für Reinigung	10,000 €	10,000 €	10,000 €	10,000 €	10,000 €	10,000 €	10,000 €
Kommunikationskosten	4,898 €	4,898 €	4,898 €	4,898 €	4,898 €	4,898 €	4,898 €
Kalkulatorische Kosten Ausfalltage	2,890 €	1,633 €	2,171 €	3,069 €	7,429 €	3,265 €	0,898 €
Summe fixe Kosten (pro Einsatztag)	97,16 €	96,56 €	93,38 €	94,92 €	112,04 €	96,11 €	93,21 €
Summe fixe Kosten (pro Jahr)	24.893,17 €	24.284,76 €	23.701,76 €	24.409,76 €	30.205,76 €	24.772,26 €	23.324,46 €
Fixe Kosten nach 30 Monaten	59.511,82 €	59.145,79 €	57.193,29 €	58.138,29 €	68.623,29 €	58.864,54 €	57.089,54 €
Kalkulation leistungsabh. Fahrzeugkosten⁸							
Betriebswirtschaftliche Afa	9,177 €	9,374 €	8,780 €	8,796 €	11,092 €	9,014 €	8,889 €
Kraftstoffkosten	29,000 €	30,304 €	30,276 €	27,744 €	30,611 €	31,235 €	29,221 €
Schmierstoffe, Öle	0,750 €	0,750 €	0,750 €	0,750 €	0,750 €	0,750 €	0,750 €
Kosten Adblue	0,223 €	0,238 €	0,575 €	0,540 €	0,298 €	0,515 €	0,340 €
Reparaturkosten	0,850 €	0,951 €	1,334 €	0,812 €	1,722 €	1,041 €	0,775 €
Reifenkosten VA	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €
Reifenkosten HA	2,663 €	2,663 €	2,663 €	2,663 €	2,663 €	2,663 €	2,663 €
Reifenkosten NLA	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €	0,913 €
Summe variable Kosten (pro 100 km)	44,48 €	46,10 €	46,20 €	43,13 €	48,96 €	47,04 €	44,46 €
Summe variable Kosten (pro Jahr)	58.566,00 €	60.838,35 €	61.699,55 €	56.765,21 €	65.977,28 €	62.212,56 €	58.400,20 €
Variable Kosten nach 30 Monaten	142.348,67 €	147.532,22 €	147.846,18 €	138.013,66 €	156.675,56 €	150.535,27 €	142.280,23 €
Gesamtkosten nach 30 Monaten (320.000 km)⁹	201.860,49 €	208.078,01 €	205.039,46 €	196.151,95 €	225.298,84 €	209.399,80 €	199.369,76 €
Platzierung	3	5	4	1	7	6	2

Abrechnungszeitpunkt: 25. August 2016. ¹Einheitliche Laufleistung von 320.000 km als Berechnungsgrundlage. Die pauschalierte Laufleistung orientiert sich am niedrigsten Kilometerwert im Testfeld. ²Aufbau neu pauschal 31.885 €. ³Zu erwartender Verkaufspreis auf dem Gebrauchtmärkte, Abfrage am Markt durch Dekra, Stand: 30.07.2016, pauschale Laufleistung: 320.000 km, Aufbau pauschal mit 16.033,60 € bewertet. ⁴Per Tankbelege berechnete Durchschnittswerte über die gesamte Laufzeit. ⁵Für die vergangenen 30 Monate laut Deutschem Mineralölverband. ⁶Nicht berücksichtigt sind Kosten, die durch Gewaltschäden entstanden sind. ⁷Kosten pro Einsatztag. ⁸Werte pro 100 km. ⁹Werte in den Gesamtkosten sind teilweise zeit- bzw. kilometerabhängig. Bei den Reifen beispielsweise werden die Kosten für den aktuellen Satz komplett in die Gesamtkosten einbezogen, da mit dem Abverkauf des Fahrzeugs auch keine Restnutzung der Reifen möglich ist.

28,93 Liter

VERBRAUCHT DER TESTSIEGER VOLVO FH 460 IM PRAXISBETRIEB BEI DER FIRMA FEHRENKÖTTER

klimaanlage verbauen kann. Es war über den gesamten Testverlauf nicht möglich, eine Differenz wissenschaftlich nachzumessen. Ein vernünftiges Ergebnis wäre wohl nur im Windkanal zu erzielen.

Als Reaktion hat trans aktuell in der Industrie nachgefragt und mithilfe der Rückmeldungen einen Verbrauchsnachteil von drei Prozent in die Kalkulation eingearbeitet. Für MAN gibt es im Zuge dessen einen weiteren Verbrauchsbonus von zwei Prozent für eine automatische SAT-Anlage, die neben der Klimaanlage auf dem Dach prangt. In Summe rücken dadurch alle Fahrzeuge etwas näher zusammen, einen Platz nach vorn rücken kann indes durch dieses Rechenpiel keines der Fahrzeuge (siehe alternatives TCO-Ranking Seite 11). Das gilt auch für den Iveco, der selbst dann noch einen Abstand von rund 3.000 Euro zum davorliegenden Actros hat.

Für Mercedes geht der trans aktuell-Fehrenkötter-Test mit einem dritten Platz zu Ende. In dieser Region hat sich das Fahrzeug die meiste Zeit aufgehalten. Anfänglich vor allem wegen des hohen Einstiegspreises, später kamen Ausfälle wegen defekter Batterien und einer Problems mit dem Turbolader hinzu. Zudem leidet der Actros, wie alle anderen Premiumprodukte, unter dem relativ kurzen Testzeitraum von 2,5 Jahren. In dieser Zeit kann er seine besonderen Qualitäten wie Wertstabilität und Haltbarkeit kaum ausspielen.

Die größte Überraschung im Testfeld beschert der DAF XF. Kein anderes Fahrzeug hat so wenige Standzeiten zu verzeichnen. Gerade einmal 5,5 Stunden musste Fehrenkötter über die gesamte Laufzeit auf den Niederländer verzichten. Zudem war keiner

Kritik aufgeladen

Ein Praxistest hat gegenüber einem Laborversuch zwar Schwächen, ist aber aussagekräftig



DIE QUALITÄT DER FAHRER

Die im Praxistest eingesetzten Fahrer standen immer in der Kritik der Hersteller. Fehrenkötter hat im Test allerdings nur Fahrer eingesetzt, die eine Fleetboard-Note von mindestens 9,3 haben und sich mit der Marke identifizieren, die sie fahren. Jeder Fahrer hat sein fest zugeordnetes Fahrzeug bekommen und vom jeweiligen Hersteller eine Einweisung sowie Fahrerschulungen. Das macht keinen zu einem Werksfahrer, aber hat alle auf ein ähnliches Niveau gehoben. Für Fehrenkötter selbst gab es nie Grund zur Kritik an den Fahrleistungen, was in der Praxis über 30 Monate für gute Leistungen der Männer hinterm Steuer spricht.

Rege Diskussionen – bei einer Langzeitbetrachtung wie dem trans aktuell-Fehrenkötter-Test bringen sich alle Beteiligten mit Kritik und Anregungen ein. Die Test-Redaktion hat sich deswegen von Beginn an der Transparenz verschrieben und mit der Spedition, den Fahrzeugherstellern und Lesern alle Fragen intensiv diskutiert.

Die wohl am häufigsten gestellte Frage ist die nach den Ladungsgewichten sowie dem aerodynamischen Verhalten der transportierten Güter. Es gibt bei der Spedition Fehrenkötter nur wenige Transporte, die einander gleichen. Vom Mercedes-Benz-Sprinter der 3,5-Tonnen-Klasse bis zur Krone-Landmaschine, die die Nutzlast des Lkw komplett ausreizt, ist alles dabei. Manches Ladegut hat Containerform und ist aerodynamisch einigermaßen optimal, andere Frachten dürften sich im Wind eher wie ein Bremsfallschirm verhalten.

Am Ende glichen sich die unterschiedlichen Touren über die Laufzeit aus, betont Joachim Fehrenkötter immer wieder. Dem wäre eigentlich nichts hinzuzufügen, aber in einem Test wännen alle außer dem Erstplatzierten in solchen Dingen eine Übervorteilung. Deswegen hat sich Fehrenkötters Fuhrparkleiter Robert Theis die Mühe gemacht und für einen beliebig gewählten Zeitraum die Frachtpapiere ausgewertet nach Ladungstyp und

-gewicht. Das Ergebnis war für die untersuchten drei Monate, dass alle Fahrzeuge alle Arten von Frachten transportiert haben. Die Tourenvarianz erlaubt es den Disponenten nicht, ein Fahrzeug für immer dieselbe Relation und dieselben Frachtypen einzusetzen.

Alle Arten von Frachtgut

Würde Theis sich heute hinsetzen und diese sehr aufwendige Auswertung für den gesamten Testzeitraum vornehmen, käme vermutlich heraus, dass alle sieben Lkw alle Arten von Frachten transportiert haben. Unterm Strich werden sich die durchschnittlichen Ladungsgewichte ähneln, mit Sicherheit aber nicht identisch sein. Würde ein Wissenschaftler versuchen, das aerodynamische Verhalten aller Frachten zu erfassen und auch dies zu mitteln, käme vermutlich auch für jeden Lkw ein geringfügig anderer Mittelwert heraus.

So genügt die Verbrauchsbeurteilung zwar keinem wissenschaftlichen Anspruch. Aber sie spiegelt den Alltag der Spedition Fehrenkötter wider und zeigt auf, welcher Lkw sich unter den unterschiedlichen Einsatzbedingungen als der kostengünstigste erweist. Ein höherer Anspruch darf an einen Praxistest nicht gelegt werden. Selbst bei exakt gleichen Voraussetzungen, identischen Ladungen

und einer festen Relation wäre es falsch, von einer wissenschaftlichen Betrachtung zu sprechen, weil auch dann nicht alle Einflussfaktoren auszublenden sind.

Das schmälert die Aussagekraft eines solchen Tests für Fehrenkötter aber nicht. Die Betrachtungen funktionieren nach demselben Schema, wie auch sonst Fahrzeuge auf ihre Alltagstauglichkeit hin überprüft werden. Fehrenkötter beobachtet verschiedene Faktoren und entscheidet, ob der Lkw in die Flotte passt. Davon unterscheidet sich der Praxistest nur insofern, als dass Fehrenkötter seine Erkenntnisse mit den trans aktuell-Lesern teilt. Was das für andere Fuhrparks bedeutet, lässt sich dann in regen Diskussionen erörtern.

Text: Markus Braun | Fotos: Thomas Küppers, Unternehmen

DAS SAGEN UNSERE LESER ZUM TRANS AKTUELL-FEHRENKÖTTER-TEST

Roland Rüdinger Rüdinger Spedition

„Mit Interesse verfolge ich den Praxistest und bin auf die Schlussbewertung gespannt. Schön ist der ungeschminkte Bericht, der die Stärken und Schwächen der Fahrzeuge aufzeigt.“



Karlhubert Dischinger, karldis- schinger Logistikdienstleister

„Diese Serie fand ich spannend. Sie gibt Anregungen sowie Vergleichsmöglichkeiten zu unseren eigenen Erfahrungen. Bei passender Gelegenheit ist eine Wiederholung durchaus sinnvoll.“



Dr. Micha Alexander Lege, Wiedmann & Winz

„Der Test zeigt unabhängig von den Werbeaussagen der Hersteller, was Fahrzeuge leisten können. Genau dies macht ihn so wertvoll. Die Entscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug ist bei uns – wie beim Fehrenkötter-Test geschehen – zunächst von einer TCO-Sichtweise geprägt. Aber auch weitere für uns wichtige Punkte werden durch den Test beleuchtet, wie Fahrerhauskonzept, beste Fahrzeugtechnik oder Zuverlässigkeit und dichte Serviceorganisation.“



Ralf Nieß, Häffner

„Ich habe den Test mit Interesse verfolgt. Allerdings ist er für unsere Firma nur bedingt verwertbar. Wir sind im Werksverkehr tätig und hier in der Regel mit Tagestouren im Verteilerverkehr. Für uns ist die Werkstatt vor Ort sehr wichtig. Abhängig von der Qualität dieser Werkstatt treffen wir je nach Angebot auch die Kaufentscheidung.“



FEHRENKÖTTERS KOLUMNE



Sehr viel Licht, wenig Schatten

Der Test der seinerzeit aktuellen Modelle aller sieben Hersteller, die in Deutschland Fernverkehrs-Lkw anbieten, geht zu Ende. Die Ergebnisse sind eindeutig und nachvollziehbar. Und doch stecken hinter den Zahlen weitere Erkenntnisse.

Zum Beispiel, dass der Scania sich unter Wert geschlagen hat. Wir hatten das Pech, dass wir in den zweifelhaften Genuss eines Montagsautos gekommen sind – jedenfalls was den Motor angeht. Aus unserer Sicht wurde das Problem viel zu spät durch Scania angegangen und behoben. Mit den Werten, die das Fahrzeug dann gezeigt hat, wäre einer der vorderen Plätzen drin gewesen. Sehr angenehm überrascht waren wir von der Top-Qualität des Iveco. Hier scheint sich in den letzten Jahren eine Menge im Hinblick auf die Verarbeitungsqualität getan zu haben. Das Fahrzeug ist robust, sparsam und sehr zuverlässig. Dass der DAF so weit vorne gelandet ist, hat uns am wenigsten

überrascht. Das Fahrzeug ist solide und sparsam, so kannten wir die Marke bisher auch im Fuhrpark. Dazu ist es ein echtes Fahrer-Auto. Der Mercedes-Benz Actros hat sich gut geschlagen, auch wenn wir aus unserer Flotte wissen, dass es noch besser geht. Auch sind die TCO bei uns im Fuhrpark noch mal deutlich niedriger. Vor allem wenn die Kilometerstände weit über 600.000 gehen, lässt der Actros andere Hersteller hinter sich.

Der MAN ist ein grundsolides Auto und hat sich sehr unauffällig im Test gezeigt. Leider kann der etwas in die Jahre gekommene TGX sich gegen die starke Konkurrenz nicht mehr durchsetzen. Es hätte wohl der 480-PS-Motor sein müssen, damit der MAN bei den Verbrauchswerten weiter vorne gelegen hätte. Die Fahrer mögen das Fahrzeug.

Der Renault hat uns sehr enttäuscht. Aus dem vorigen Test waren wir positiv gestimmt, dass hier einer der vorderen Plätze erreicht werden könnte. Die Neukonstruktion zeigt doch einige Schwächen in Bedienung und Wartung. Ferner konnte unser T-Modell beim Verbrauch nicht mithalten.

Das Siegerfahrzeug hat in unserem Fuhrpark auf ganzer Linie überzeugt. Neben den tollen Verbrauchswerten zeigt sich eine Solidität, wie wir das an weiteren Fahrzeugen der Marke bei uns auch bereits feststellen durften. Darüber hinaus ist der Volvo FH ein echtes Fahrer-Auto, in dem viele Details wirklich durchdacht sind und dem Fahrer das Leben leichter machen.

Was ist nun die Botschaft von uns an andere Fuhrparkbetreiber? Mit dem Test eines einzelnen Fahrzeugs zeigen sich Tendenzen, aber keine allgemein gültigen Empfehlungen für die Fahrzeugbeschaffung. Wir können jedem raten, selber solche Tests intern durchzuführen. Uns hat der Test viel Klarheit für die Fuhrparkstrategie der nächsten Jahre gebracht.

Klima-Diskussion

Technisch bedingt war der Testsieger Volvo FH als einziger Lkw ohne Dachaufbauten unterwegs



Lebensraum – wer im Lkw wohnt, der sollte auch an heißen Tagen ein vernünftiges Klima vorfinden. Für Spediteur Fehrenkötter bedeutet das: Jedes Auto braucht eine Standklimaanlage. Das bringt etwas Komfort, lässt den Fahrer nachts erholsamen Schlaf finden, auch in der Gluthitze, und sorgt somit für mehr Verkehrssicherheit.

Die Teilnehmer-Lkw im trans aktuell-Fehrenkötter-Test haben ebenfalls alle eine Standklimaanlage verordnet bekommen. Sechs Fahrzeuge haben ein Nachrüstgerät von Bycool auf dem Dach und eines – der Volvo FH – die Anlage in der Rückwand integriert. Während sich wohl jeder für die Fahrer über die Klimaanlagen freut, sehen die Fahrzeughersteller die Dachaufbauten im Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch kritisch.

Daher hat sich Dekra-Kostenrechner Andreas Müller die Mühe gemacht und für alle Lkw einen Verbrauchsbonus eingerechnet, die einen Dachaufbau haben.

Drei Prozent erhalten DAF, Iveco, Mercedes, Renault und Scania in der Verbrauchskalkulation gutgeschrieben. Für den MAN gibt's sogar weitere zwei Prozent, weil er neben der Dachklimaanlage noch eine SAT-Anlage montiert hat.

Zudem hat Müller in diesem „Rechenspiel“ noch ausstehende Wartungen berücksichtigt, die in den Betrachtungszeitraum gefallen wären. Da die Fahrzeuge allerdings in Südeuropa unterwegs waren, konnten die Lkw erst später zur Wartung. Da die anfallenden Kosten beim Verkauf auf dem Gebrauchtmärkte aber zum Abzug kommen würden, sind sie hier Teil der Kalkulation. Hiervon sind MAN, Renault und Scania betroffen. An den Platzierungen ändert sich durch die Neuberechnung nichts. Allerdings rücken alle Fahrzeuge in der TCO-Auswertung näher an den Volvo FH heran. Zudem zeichnen die Verbräuche aller Marken ein weniger zerklüftetes Bild.

Ob drei Prozent Verbrauchsnachteile den Dachklimaanlagen

gerecht wird, ist fraglich. Es handelt sich eher um eine Betrachtung im schlechtesten Fall. Zumindest bleiben so keine Zweifel an der Richtigkeit des Gesamtsiegs für den Volvo, trotz Aufwertung des Lebensraums ohne Dachaufbau.

Text: Markus Braun |
Foto: Thomas Küppers

MEHR IM NETZ



HINTERGRÜNDE ZUM
TEST: eurotransport.de/taft

ALTERNATIVES TCO-RANKING

Rang	Fahrzeug	Kalkulierte Kosten nach 30 Monaten ¹	Gefahrene Kilometer, Stand: 31.07.2016 ²	Diesel-/Adblueverbrauch pro 100 km ³
1.	Volvo Trucks FH460	196.151,95 €	330.932 km	28,93 l/2,16 l
2.	DAF XF460	197.588,55 €	320.814 km	29,90 l/1,32 l ⁴
3.	Mercedes-Benz Actros 2545	199.043,88 €	325.064 km	29,33 l/0,86 l ⁴
4.	Iveco Stralis AS260S46	202.068,10 €	341.549 km	30,62 l/2,23 l ⁴
5.	MAN TGX 24.440	203.189,30 € ^{6,7}	345.792 km	30,02 l/0,90 l ^{4,5}
6.	Renault Trucks T440	207.744,38 € ⁷	339.530 km	31,59 l/2,00 l ⁴
7.	Scania R450	223.150,70 € ⁷	331.205 km	30,96 l/1,15 l ⁴

¹In der Annahme, dass Fehrenkötter die Fahrzeuge dann auf dem Gebrauchtmärkte zum von Dekra kalkulierten Preis verkauft. ²Pauschale Laufleistung zur Berechnung: 320.000 km. ³Per Tankbelege berechnete Durchschnittswerte über die gesamte Laufzeit. ⁴Kalkulatorischer Verbrauchsbonus Diesel + Adblue von 3 % für die verbaute Dachklimaanlage. ⁵Zusätzlicher kalkulatorischer Verbrauchsbonus Diesel + Adblue von 2 % für die verbaute Sat-Anlage. ⁶Inklusive kalkulatorisch pauschal mit 1.400 € berücksichtigter Wartung, die in den Berechnungszeitraum gefallen wäre, mangels Verfügbarkeit des Fahrzeugs aber nicht durchgeführt werden konnte. ⁷Berücksichtigung von nach 320.000 km angefallenen Wartungskosten, da diese Einfluss auf den Restwert hätten.

VIER PARTNER, EINE MISSION



Alle für eines – ein Großprojekt wie der trans aktuell-Fehrenkötter-Test ist nur mit vereinten Kräften zu stemmen. Während die redaktionellen Aufgaben bei trans aktuell liegen, tragen vier Partner in ihren Spezialgebieten zum Gelingen des Langzeittests bei. Es geht um Qualität, Transparenz und Professionalität. So kümmert sich Dekra um die technische und wirtschaftliche Überwachung der Fahrzeuge. Dazu gehören regelmäßig anfallende Sicherheitsprüfungen und Hauptuntersuchungen, aber auch die Kalkulation der anfallenden Kosten. Im Interesse der Vergleich-

barkeit der Verbrauchsdaten ist Goodyear mit an Bord und stellt alle Fahrzeuge auf dieselben Reifen. Zudem hat das 69.000 Mitarbeiter starke Unternehmen ein Auge auf den Verschleiß der Pneus. Die Tankkarten für den täglichen Einsatz und damit auch die Auswertung der Kraftstoffverbräuche liefert UTA mit ihren rund 50.000 Akzeptanzstellen in 40 Ländern. Ebenfalls mit an Bord ist der Antriebs- und Fahrwerksspezialist ZF aus Friedrichshafen. Verschiedene Teile des weltweit in den Top Ten rangierenden Zulieferers sind in allen sieben Test-Lkw an unterschiedlichen Stellen verbaut.

WELTREKORDHALTER DANK DOPPEL- KUPPLUNGSGETRIEBE



Das Spezialfahrzeug „The Iron Knight“, ausgestattet mit dem serienmäßigen I-Shift Doppelkupplungsgetriebe, ist der schnellste Lkw der Welt. Über die Distanzen 500 und 1.000 Meter hält er nun im stehenden Start die Geschwindigkeitsrekorde. Im Serien-Lkw profitieren Sie von dem I-Shift Doppelkupplungsgetriebe durch eine höhere Transportgeschwindigkeit und der daraus resultierenden Effizienzsteigerung. Außerdem werden sensible Frachten durch den erhöhten Fahrkomfort geschont – besonders bei häufigen Gangwechseln.

Hier sehen Sie die Weltrekordfahrten: www.volvotrucks.de/iron-knight



Volvo Trucks. Driving Progress

GLEICHE KRAFT - WENIGER KRAFTSTOFF



Um die Effizienz zu steigern, hat Volvo Trucks jetzt bei den Modellreihen FH, FH16, FMX und FM neue verbrauchsoptimierte Motoren entwickelt, die damit auch schon die Abgasnorm Euro 6 Stufe C erfüllen. In Verbindung mit neuen Verbesserungen an Getriebe, Fahrgestell und Aerodynamik kann somit eine Kraftstoffersparnis von bis zu 3% erreicht werden. Und das bei gleichzeitig optimierten Fahreigenschaften.

Mehr Informationen finden Sie unter www.volvotrucks.de

Volvo Trucks. Driving Progress

