



PROF. FERDINAND
DUDENHÖFFER

SICHERHEITSTRAININGS für Transporterfahrer sollen künftig gesetzlich vorgeschrieben werden, fordert der Automobilexperte Professor Ferdinand Dudenhöffer.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE KARSTEN ZUNKE

„Es herrscht politisches Chaos“

Herr Professor Dudenhöffer, wegen der hohen Unfallzahlen wird immer wieder ein Tempolimit für Transporter gefordert. Halten Sie eine solche Maßnahme für sinnvoll?

Dudenhöffer: Nein. Wenn die Verkehrssituation es erlaubt, spricht nichts dagegen, auch mit einem Transporter auf der Autobahn 140 Kilometer pro Stunde zu fahren. Wir sollten eher beim menschlichen Verhalten ansetzen und das Sicherheitsbewusstsein bei den Fahrern erhöhen.

Wie kann das realisiert werden?

Dudenhöffer: Das Verständnis der Fahrer muss gefördert werden, dass sie auch unter Zeitdruck umsichtig zu fahren haben. Unternehmen sollten ihre Transporter-Fahrer deshalb entsprechende Fahrtrainings absolvieren lassen...

...auf freiwilliger Basis?

Dudenhöffer: Hier ist auch der Gesetzgeber gefragt. Wer in Deutschland mit einem Transporter unterwegs ist, sollte einen Lehrgang oder ein Fahrersicherheitstraining nachweisen können. Das sollte gesetzlich vorgeschrieben werden, auch für ausländische Unternehmen.

Das bedeutet eine zusätzliche Reglementierung der Unternehmen.

Dudenhöffer: Im Gegenteil: Eine solche Regelung würde dem einzelnen Unternehmen helfen. Denn Unfälle bedeuten neben den menschlichen Tragödien auch immer einen wirtschaftlichen Schaden. Es wäre eine Weiterbildung, wie sie in anderen Berufszweigen längst üblich ist, und würde die Sicherheit wirklich erhöhen. Auch die Kopplung an Versicherungsprämien wäre sinnvoll. Wer seine Fahrer entsprechend schult, würde dann weniger Beiträge bezahlen. Ohne Anreize fallen Sicherheitstrainings oft dem Kosten- und Zeitdruck im Geschäftsalltag zum Opfer.

Was können die Hersteller tun, um die Sicherheit ihrer Fahrzeuge zu erhöhen?

Dudenhöffer: Es ist notwendig, die für Pkws zur Verfügung stehenden Sicherheitsmaßnahmen auch für Nutzfahrzeuge anzubieten. Elektronische Stabilitätsprogramme (ESP) soll-

Zur Person: Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer

Der Volkswirt ist einer der führenden Automobilexperten Deutschlands. Er war in seiner beruflichen Laufbahn unter anderem für die Automobilkonzerne Opel, Porsche, Peugeot und Citroen tätig. Seit 1996 ist er Professor für Marketing und Unternehmensführung im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen – Automobilwirtschaft an der Fachhochschule Gelsenkirchen. Er ist Mitbegründer und Direktor des dortigen Center of Automotive Research (CAR) und Geschäftsführer der B & D Forecast GmbH in Leverkusen.

Foto: Wolfgang Meier/VSUM



„Rußpartikelfilter steigern den Wiederverkaufswert“

PROF. DR. FERDINAND DUDENHÖFFER

ten beispielsweise in alle Transporter eingebaut werden. Die Schleudergefahr wird damit fast auf null reduziert. Die Zukunft gehört den so genannten Fahrer-Assistenzsystemen. Viele Transporter-Fahrer sind beispielsweise nachts unterwegs. Hier helfen künftig Night-Vision-Systeme. Mit Infrarot wird die Straße bis zu 250 Meter ausgeleuchtet. Menschen oder Tiere werden so im Dunkeln sichtbar, und ein virtuelles Bild wird auf die Windschutzscheibe projiziert.

In Zukunft sollen nur noch Fahrzeuge mit Rußpartikel-Filter in Innenstädten fahren dürfen. Sollten Unternehmen ihren Fuhrpark jetzt nachrüsten?

Dudenhöffer: Die Bedingungen für eine Nachrüstung und die Emissionsgrenzen sind bis jetzt nirgends geregelt. Es herrscht immer noch politisches Chaos. In dieser Situation sollten die Besitzer von Transportern nicht nachrüsten. Bei einer Neuanschaffung empfiehlt es sich auf jeden Fall, den Rußpartikel-Filter mitzubestellen. Das steigert auch den Wiederverkaufswert.

Mit dem Dieselpreis steigen auch die Betriebsausgaben der Unternehmen. Reagieren die Hersteller mit sparsameren Motoren?

Dudenhöffer: Mit der Common-Rail-Technik wurde die Effizienz der Dieselmotoren noch einmal erhöht. Ich gehe aber davon aus, dass gerade im Transporterbereich künftig der Hybrid-Antrieb verstärkt zum Einsatz kommen wird, also die Kombination aus Diesel- und Elektromotor. Denn Transporter müssen in den Städten oft anfahren und bremsen. Genau das kommt dieser Technologie entgegen, denn die Bremsenergie wird in elektrische Energie umgewandelt und speist wiederum den E-Motor. Alle großen Nutzfahrzeughersteller arbeiten deshalb am Hybrid-Antrieb, mit dem je nach Fahrzyklus bis zu 20 Prozent Kraftstoff eingespart werden können. In drei bis vier Jahren werden Nutzfahrzeuge mit diesen Motoren serienmäßig auf dem Markt sein.

Sind gasgetriebene Transporter, die bereits seit Jahren angeboten werden, eine wirtschaftliche Alternative?

Dudenhöffer: Nur dort, wo eine Gastankstelle in der Nähe ist. Außerdem wäre dieser Antrieb ohne staatliche Subventionierung nicht wettbewerbsfähig. Ein großer Nachteil für Unternehmen ist zudem die geringere Ladefläche, weil die Gas-Tanks viel Platz beanspruchen.

Wie entwickelt sich die Zahl der Neuzulassungen im Transporterbereich?

Dudenhöffer: Diese Zahl pendelt für den deutschen Markt zwischen 150.000 und 200.000 Stück – je nach Konjunkturlage. Sollte es keine Regulierungen geben, werden die Zahlen auch künftig in diesem Raster bleiben.

Wenn doch ein Tempolimit eingeführt würde...?

Dudenhöffer: Das könnte bewirken, dass der Transportermarkt schrumpft. Wenige Lkws könnten viele kleine Transporter ersetzen. Manche Unternehmer würden sich sehr genau überlegen, ob sie sich drei Transporter inklusive Fahrer leisten wollen oder nur einen großen Lkw. Der Schnelligkeitsvorsprung der kleinen Transporter wäre dahin, und sie würden für Unternehmenskunden unattraktiver werden.

Worauf sollte ein Mittelständler achten, wenn er heute einen Transporter anschafft?

Dudenhöffer: Das Wichtigste ist die ständige Einsatzbereitschaft. Deshalb muss rund um die Uhr ein sehr guter Service vorhanden sein, der jederzeit Ersatzfahrzeuge stellt. Oft kann man schon aus hohen Verkaufszahlen auf eine gute Werkstatt-Infrastruktur schließen. Außerdem sollte vor allem auf die laufenden Kosten geachtet werden. Zuverlässige Qualität, Langlauffähigkeit, Kraftstoff- und Reifenverbrauch sind wichtiger als der Anschaffungspreis.

Veranstaltungstipp 6. CAR-Symposium

Eine eindrucksvolle Liste von Keynote-Speakern weist der Automobil- und Zuliefer-Kongress „6. CAR-Symposium“ am 1. Februar 2006 in Bochum auf:

Zu den Rednern gehören Dr. Dieter Zetsche von der DaimlerChrysler AG, Franz Fehrenbach von der Robert Bosch GmbH, Jean-Martin Folz von PSA Peugeot Citroen sowie Dr. Rolf Breidenbach, Chef der Hella KGaA. In 15 Workshops werden auf dem Kongress die Themen Strategie, Finanzierung, Standort- und Fabrik-Planung, Prozess-Steuerung, Qualitäts-Management, Vertrieb sowie Interieur-Entwicklung behandelt.

Veranstalter ist das Center of Automotive Research (CAR) an der FH Gelsenkirchen.

INFO: www.bd-forecast.de



Marktübersicht: Transporter mit 2,8 bis 3,5t zulässiges Gesamtgewicht

Hersteller	Citroen	Fiat	Ford	Hyundai	Iveco	Mercedes	Nissan	Opel	Peugeot	Renault	Volkswagen
Typ/Modellbezeichnung	Jumper 33 M HDI 130	Fiat Ducato JTD 2.8 Power	Transit FT 350 M 2.4 TDCi	H1 2.5 CRDi	Daily 35 C 14 V	Sprinter 316 CDI	Interstar dCi 140	Movano 3.0 CDTI	Boxer 330 M 2.8 Hdi	Master 2.5 dCi 120	LT 35 2.8 TDI
Internetadresse	www.citroen.de	www.fiat-transporter.de	www.ford.de	www.hyundai.de	www.iveco.de	www.mercedes-benz.de	www.nissan.de	www.opel.de	www.peugeot-nutzfahrzeuge.de	www.renault.de	www.vwn.de
E-Mail-Adresse für Kundenanfragen	kundenbetreuung@citroen.de	kontakt@fiat-transporter.de	kunden@ford.com	netservices@hmd.de	mailbox@iveco.com	dialog@mercedes-benz.de	über Webformular	kundeninfo.center@de.opel.com	kundenbetreuung@peugeot.de	dialog.deutschland@renault.com	kundencenter@volkswagen.de
Maße											
Länge – außen	5.099 mm	5.099 mm	5.201 mm	5.035 mm	5.997 mm	5.640 mm	5.399 mm	5.399 mm	5.099 mm	5.388 mm	5.585 mm
Breite – außen	2.024 mm	2.024 mm	1.974 mm	1.820 mm	1.996 mm	1.933 mm	1.990 mm	1.990 mm	2.024 mm	1.990 mm	1.933 mm
Höhe – außen, bei Leergewicht	2.150 mm	2.150 mm	2.355 mm	1.980 mm	2.760 mm	2.365 mm	2.496 mm	2.721 mm	2.475 mm	2.496 mm	2.345 mm
Laderaum-Volumen	9,0 m³	9,0 m³	8,3 m³	5,7 m³	12,0 m³	9,1 m³	10,8 m³	10,8 m³	9,0 m³	10,8 m³	9,1 m³
Ladekantenhöhe (Leergewicht)	540 mm	540 mm	676 mm	620 mm	735 mm	655 mm	541 mm	541 mm	560 mm	541 mm	k.A.
Laderaumabmessung: L x B x H	2.860 x 1.808 x 1.562 mm	2.800 x 1.808 x 1.562 mm	2934 x 1.762 x 1.645 mm	2.550 x 1.630 x 1.375 mm	3.520 x 1.800 x 1.900 mm	3.264 x 1.736 x 1.633 mm	3.214 x 1.764 x 1.912 mm	3.134 x 1.764 x 1.912 mm	2.510 x 2.860 x 1.881 mm	3.214 x 1.764 x 1.912 mm	3.265 x 1.736 x 1.633 mm
Schiebetüröffnung: B x H	1.090 x 1.449 mm	1.265 x 1.449 mm	1.250 x 1.465 mm	k.A.	1.250 x 1.780 mm	1.045 x 1.520 mm	1.099 x 1.800 mm	1.099 x 1.800 mm	1.265 x 1.769 mm	1.099 x 1.800 mm	1.045 x 1.520 mm
Hecktüröffnung: B x H	1.562 x 1.449 mm	1.562 x 1.441 mm	1.540 x 1.565 mm	k.A.	1.540 x 1.780 mm	1.560 x 1.540 mm	1.515 x 1.874 mm	1.515 x 1.874 mm	1.562 x 2.016 mm	1.515 x 1.874 mm	1.560 x 1.540 mm
Gewichte											
Leergewicht	1.880 kg	2.015 kg	1.954 kg	1.940 kg	2.340 kg	2.055 kg	1.992 kg	1.879 kg	1.960 kg	1.954 kg	2.022 kg
zulässiges Gesamtgewicht	3.300 kg	3.300 kg	3.500 kg	3.180 kg	3.500 kg	3.500 kg	3.500 kg	3.500 kg	3.300 kg	3.500 kg	3.500 kg
Nutzlast max.	1.420 kg	1.285 kg	1.546 kg	1.240 kg	1.160 kg	1.445 kg	1.508 kg	1.621 kg	1.340 kg	1.546 kg	1.478 kg
Stützlast max.	80 kg	80 kg	112 kg	75 kg	120 kg	100 kg	80 kg	80 kg	80 kg	80 kg	100 kg
Stärkster Dieselmotor											
Hubraum	2.800 cm³	2.800 cm³	2.402 cm³	2.497 cm³	2.998 cm³	2.685 cm³	2.463 cm³	2.953 cm³	2.800 cm³	2.463 m³	2.799 cm³
Max. Leistung	94 kW (127 PS)	107 kW (146 PS)	101 kW (137 PS)	103 kW (140 PS)	100 kW (136 PS)	115 kW (156 PS)	100 kW (136 PS)	100 kW (136PS)	94 kW (128 PS)	84 kW (114 PS)	116 kW (158 PS)
Fahrleistungen											
Tankvolumen	80 l	80 l	80 l	65 l	70 l	75 l	100 l	100 l	80 l	100 l	76 l
Verbrauch auf 100 km (Stadtverkehr)	10,6 l	k.A.	10,8 l	11,2 l	k.A.	11,1 bis 12,1 l	k.A.	13,6 l	10,6 l	10,7 l	13,3 l
Höchstgeschwindigkeit	152 km/h	159 km/h	157 km/h	161 km/h	152 km/h	160 km/h	153 km/h	153 km/h	150 km/h	143 km/h	157 km/h
Umwelt und Sicherheit											
Abgasnorm	99/96 EG; A	Euro 3	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 3	98/69/EG III; A	Euro 3	98/69/EG III; A	Euro 3	Euro 3
Rußpartikel-Filter	nein	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	ab Ende des Jahres nachrüstbar
ESP	nein	nein	nein	nein	Sonderausstattung	ja	nein	nein	nein	nein	nein
Service											
Garantie	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre	3 Jahre	1 Jahr oder 200.000 km	2 Jahre	3 Jahre bis 100.000 km	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre	im Anschluss an den dreijährigen Hyundai Euro-Service für 15.000 km oder 12 Monate	analog zur Garantie und Sachmängelhaftung	2 Jahre	bei regelmäßiger Wartung auf Wunsch unbegrenzt	3 Jahre	in Herstellergarantie und in Erweiterversicherung enthalten	bei regelmäßiger Wartung auf Wunsch unbegrenzt	in „CarePort“ enthalten
Wartung	alle 30.000 km oder alle 24 Monate	alle 30.000 km	alle 50.000 km	alle 15.000 Kilometer oder alle 24 Monate	alle 40.000 km	alle 60.000 km	alle 30.000 km oder alle 24 Monate	alle 40.000 km oder alle 2 Jahre	alle 30.000 km oder alle 24 Monate	40.000 km oder alle 24 Monate	alle 22.500 km
Netto-Preis Standardausstattung	22.700 Euro	23.250 Euro	27.375 Euro	16.370 Euro	29.400 Euro	31.590 Euro	26.325 Euro	26.715 Euro	22.250 Euro	26.850 Euro	28.000 Euro

Alle Angaben stammen von den Herstellern und beziehen sich auf Modelle mit mittlerem Radstand und normaler Dachhöhe; Abbildungen entsprechen nicht immer den Versionen in der Tabelle. Stand: September 2005

... und ihr Zuhause ist die Autobahn:

Mit einem Laderaumvolumen um die zehn Kubikmeter und einer Nutzlast von rund eineinhalb Tonnen weisen die meisten Transporter einheitliche Werte bei den wichtigsten Leistungsmerkmalen auf. Über einen serienmäßigen Rußpartikelfilter verfügt dagegen nur der Iveco Daily.



Citroen Jumper 33 M HDI 130



Fiat Ducato JTD 2.8 Power



Ford Transit FT 350 M 2.4 TDCi



Hyundai H1 2.5 CRDi



Iveco Daily 35 C 14 V



Mercedes Benz Sprinter 316 CDI



Nissan Interstar dCi 140



Opel Movano 3.0 CDTI



Peugeot Boxer 330 M 2.8 Hdi



Renault Master 2.5 dCi 120



Volkswagen LT 35 2.8 TDI