

FERNFAHRER

FERNFAHRER

DAS INTERNATIONALE TRUCK MAGAZIN

D CH A



Zubehör:
Das Beste für
die Kabine

Seite 88

DIE BESTEN DAUERLÄUFER

Alle Lkw-Marken im Langzeittest | Seite 20

Extra:
MAN-Highlights
der IAA



Feuer an Bord!
Was tun, wenn
der Lkw brennt

Seite 42



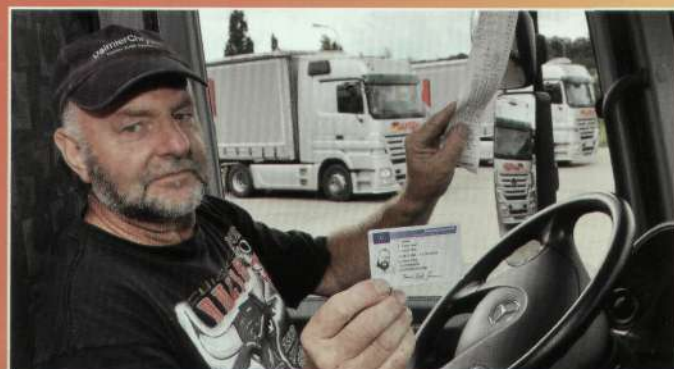
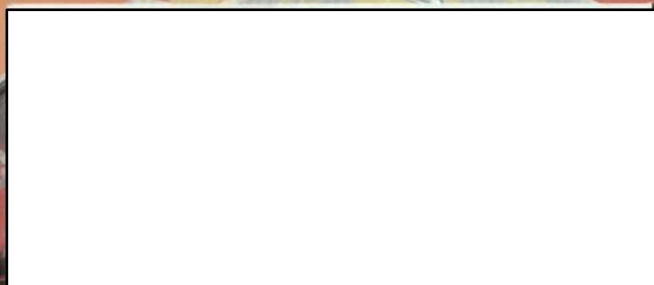
Abenteuer:
Im Magirus
nach Asien

Seite 82



Reifezeugnis:
DAF XF 510
im Test

Seite 72



Digitaler Tachograf:
Fahrerkarte richtig eingesetzt
- auch bei Defekten | Seite 78

Gutschein im Heft
3,50 €
für den Rasthof
Oldenburger
Münsterland





WER SPART, GI

Renault Premium*

Kosten für Reparatur und Wartung

Übertrag vom Zeitraum 23.11.2007 bis 28.2.2010 – 37 131 bis 353 945 km:

Wartung und Reparatur: 6214,54 Euro; **Gewaltschäden: 2323,37 Euro**

4.5.2010 – 380 126 km: AU und HU durchgeführt: 135,56 Euro;

Bremsklötze Nachlaufachse erneuert: 371,95 Euro; Scheinwerfer eingestellt: 21,79 Euro

19.6.2010 – 397 967 km: **Beide Windleitteile lackiert: 182,41 Euro**

Rolf Liepe, 45, aus Möckern

„Ich bin rundum zufrieden mit dem Fahrzeug. Für mich als Alleinfahrer reicht der Platz aus. Mit Motor und Getriebe gab es keine Probleme, insgesamt auch keine nennenswerten Ausfälle oder Schäden. Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet.“





WINNT

**Der Praxistest bei der Spedition
Fehrenkötter ist nach drei Jahren zu Ende.
Zwei Fahrzeuge stehen als Sieger fest.**

Mercedes Actros*

Kosten für Reparatur und Wartung

Übertrag vom Zeitraum 3.9.2007 bis 28.2.2010 – 19 154 bis 377 939 km:

Wartung und Reparatur: 3758,88 Euro; **Gewaltschäden: 3806,54 Euro**
 3.5.2010 – 401 231 km: Wartung und Ölservice: 185,66 Euro; Adblue-Druckspeicher
 befüllt: 7,26 Euro; Fahrzeugniveau vorne eingestellt: 29,06 Euro; Tankgeber instand
 gesetzt: 14,53 Euro; **Seilzug des Einbaukühlschranks erneuert: 106,78 Euro;**
Lichtanlage instand gesetzt: 38,70 Euro
 14.5.2010 – 406 468 km: Einstellung der Liftachse parametrieren: 32,69 Euro
 22.5.2010 – 409 180 km: **Lichtanlage instand gesetzt: 96,94 Euro**
 31.5.2010 – 412 568 km: Halterung für Kraftstoffleitung befestigt: 12,41 Euro
 19.6.2010 – 420 307 km: **Kabelverbindung am Kühlschrank instand gesetzt: 29,04**
Euro; Batterien geprüft und erneuert: 590,07 Euro; AU durchgeführt: 43,56 Euro;
 HU durchgeführt: 92,43 Euro

Jochen Fritsche, 55, aus Sassenberg

„Von der Technik her kann man nicht meckern. Vor allem die Schaltung ist top. Auch das Bett ist super. Es gab zwei, drei Wehwehchen, die wurden aber abgestellt.“



Iveco Stralis*

Kosten für Reparatur und Wartung

Übertrag vom Zeitraum 26.11.2007 bis 28.2.2010 – 33 185 bis 347 645 km:
 Wartung und Reparatur: 5444,40 Euro; **Gewaltschäden: 1085,74 Euro**
 13.3.2010 – 353 363 km: Zylinderkopfdichtung erneuert: Garantie
 15.3.2010 – 353 455 km: Fahrzeug abgeschleppt: 840 Euro
 8.6.2010 – 387 652 km: Außenbeleuchtung instand gesetzt:
 125,25 Euro

Christoph Sokol, 54, aus Rosendahl

„Ich war sehr zufrieden mit dem Fahrzeug – bis auf den Elektronikdefekt am Schluss. Gute Motorleistung, super Schaltung – am Berg höchstens zwei Gänge runter. Das Auto war sehr gut ausgestattet, mit vielen Staufächern und einem wunderbaren Bett.“



DAF XF*

Kosten für Reparatur und Wartung

Übertrag vom Zeitraum 5.10.2007 bis 28.2.2010 – 6253 bis 340 702 km:
 Wartung und Reparatur: 3615,77 Euro; **Gewaltschäden: 417,80 Euro**
 4.3.2010 – 338 724 km: Stecker Überbreitenbeleuchtung erneuert: 22,58 Euro; Standheizung aus- und eingebaut, Glühkerze, Sieb und Lüfter erneuert: 185,55 Euro (Kulanz seitens DAF: 50 Prozent auf Arbeit und Material)

Frank Hempel, 50, aus Lauchhammer

„Das Auto ist gut gelaufen, ich kann wirklich nicht meckern. Außerdem ist der Service bei DAF eins! Die warten auf den Fahrer, fragen, was los ist – das hast du anderswo nicht.“



Volvo FH*

Kosten für Reparatur und Wartung

Übertrag vom Zeitraum 4.12.2007 bis 28.2.2010 – 37 825 bis 335 793 km:
 Wartung und Reparatur: 3538,56 Euro; **Gewaltschäden: 1163,55 Euro**
 1.3.2010 – 336 095 km: Ölkühler-Seitendeckel und Dichtungen erneuert, Kühlwasser aufgefüllt, dazu Turbolader und Abgaskrümmer aus- und eingebaut, Entwässerungsventile erneuert, Lufttrocknerpatrone erneuert: 813,85 € (Kulanz auf Ersatzteile: -243,43 Euro)
 10.3.2010 – 339 516 km: Stecker und Steckdose ABS erneuert: 120,79 Euro
 19.3.2010 – 342 877 km: Vollservice 36 Monate durchgeführt einschließlich Kraftstofffilter getauscht, Lufttrocknergranulat und Wasserabscheider erneuert, Getriebeöl gewechselt, Hinterachsöl gewechselt, Keilriemen Lichtmaschine und Lüfter erneuert, Reglerschalter Lichtmaschine erneuert: 1124,75 Euro. Wasserpumpe erneuert, Wischerblatt ersetzt, Relais Zentralelektrik ersetzt: 449,20 Euro
 31.5.2010 – 367 956 km: Luftleitung im Rahmen instand gesetzt, Thermostat der Standheizung erneuert, Fehlercode beim Neustart gelöscht: 177,37 Euro
 8.6.2010 – 370 839 km: AU und HU (nicht bestanden) durchgeführt:
 49 Euro

Jürgen Schwarzer, 41, aus Berlin

„Ich bin vom Volvo überzeugt und gebe ihn nicht mehr her. Er hat mich nie im Stich gelassen. Die Kabine mit Schrankwand und das 70-cm-Bett reichen vollends aus und das Fahrwerk ist wunderbar komfortabel.“



Nicht Teil des Tests: Transport großer Landmaschinen.



Motor o.k., aber am TGA streikte oft ein Teil der Elektronik und die Adblue-Anlage.



Die Getriebe arbeiteten meist zuverlässig. An der Peripherie gab es Schäden.

Text | Thomas Rosenberger

Wer hätte das gedacht? Nach 400 000 Kilometern und drei arbeitsreichen Jahren in Diensten der Spedition Fehrenkötter ist der Renault Premium der Überraschungssieger dieses Fuhrparktests. Tapfer und zuverlässig hat der Franzose Landmaschinen und Anhänger zu den günstigsten Kosten pro Kilometer durch Europa befördert und so gebührt ihm der erste Platz als Betriebskostensieger. Dies bestätigt auch die letzte Etappe von März bis Ende Juni. Nur HU und AU waren fällig. Dabei beanstandete der Prüfer lediglich die Bremsklötze – ein Tausch, nicht mehr als Routine. Unterm Strich bleibt zu vermerken, dass die Kosten für Reparatur und Wartung im Mittelfeld liegen. Das klingt zunächst nicht überragend, aber dabei musste Renault auch nie tief in die Trickkiste (zu Kulanz und Garantie) greifen, wie es andere Teilnehmer

taten. Die Werkstatt war auch stets so fix, dass keine Standtage anfielen. Das können sonst nur zwei weitere Testfahrzeuge für sich reklamieren: Mercedes Actros und Scania R.

Für den Premium spricht zudem der günstige Kaufpreis. Angesichts dessen fällt bei der Betriebskostenrechnung der geringste Restwert im Feld mit nur 34 Prozent Wertehalt laut DEKRA-Gutachten nicht weiter ins Gewicht. Das größte Plus des Renault ist aber der sehr gute Spritverbrauch, was auch auf die Kabinengröße zurückzuführen ist. Ist das Fahrzeug unbeladen, bestimmt maßgeblich die kleine Stirnfläche die Aerodynamik. Die kleine Kabine markiert zugleich das größte Manko des Premium. „Natürlich gelangt der Fahrer auch mit dem Premium von A nach B. Aber in anderen Fahrzeugen geschieht das komfortabler“, kommentiert Speditionsleiter Robert Theis.

Die Kabine ist dann auch ein Vorteil für den deutlich teureren Mercedes Actros. Das Megaspaces-Haus markiert für Firmenchef

Joachim Fehrenkötter das Nonplusultra. Hinzu kommt die zuverlässige Technik. Im letzten Halbjahr gab es auch beim Stuttgarter nur Servicearbeiten und wenige Kleinigkeiten zu erledigen. Während des Testzeitraumes fiel einmal das Powershift-Getriebe auf, weswegen die Werkstatt sich entschied, vorsorglich die Motorkupplung zu wechseln. Dazu kommt ein angesichts der größeren Kabine günstiger Verbrauch und die zweitniedrigsten Reparaturkosten, ohne dass Garantieleistungen übermäßig strapaziert wurden. Der Restwert ist der höchste im Feld, der Actros ist hierzulande ein gefragter Gebraucht-Lkw.

Insgesamt ergibt das die zweitbesten Betriebskosten. Weil sich Faktoren wie Fahrerhauskonzept und Zuverlässigkeit, sofern die Hersteller auf Garantie und Kulanz kostenfrei reparieren, nicht mit der Betriebskostenrechnung erfassen lassen, hat sich der Speditionschef dazu entschlossen, einen Gesamtsieg auszuloben. Den holt sich der Mercedes Actros (siehe Seite 26).

ANZEIGE



Zuverlässige Technik: Scania ohne Standtage.

Ein Gegenbeispiel hierzu ist der Iveco Stralis – zum Start des Tests just aktualisiert. Für den Deutsch-Italiener spricht zunächst der gute Verbrauch. Auch beim Kauf ist der Iveco eine günstige Gelegenheit, der Wertehalt ist gut, absolut aber nur vom Premium unterboten. Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass der Stralis an einigen größeren Defekten laborierte, die ohne Garantieleistung den Geldbeutel stark belastet hätten. Zuletzt musste im März eine Zylinderkopfdichtung

erneuert werden, wiederum auf Garantie. Erst kam es zu einer notdürftigen Reparatur in Aachen, es folgte die endgültige Reparatur in Münster. Zwei Tage später musste das Fahrzeug erneut abgeschleppt werden. Der Grund dafür war die festsitzende Drosselklappe. „So etwas darf nicht passieren, wenn das Fahrzeug gerade eben erst aus der Werkstatt kommt“, schimpft Theis.

Derlei Ungemach verrät in der Betriebskostenrechnung nur die höchste Zahl der

Standtage. Inakzeptabel lautet das Urteil von Fehrenkötter. Damit geht zwar der dritte Platz in der Betriebskostenrechnung an den Iveco, allerdings kassiert der Stralis in der Gesamtwertung die rote Laterne.

Die Flotte im Vergleich

Technische Daten

	Renault Premium 410.25
Motor	DXi 11
Hubraum	10 837 cm ³
Leistung	302 kW/410 PS bei 1900/min
Max. Drehmoment	1900 Nm bei 1100–1400/min
Wartungsintervall	75 000 km
Getriebe	Optidriver AT 2412 C DT mit Optibrake
Gänge	12
Spreizung	14,95–1,0
Antriebsachse	P 13170
Achsübersetzung	i = 2,64
Bereifung (Vorderachse/Hinterachse)	315/60 R 22,5/295/60 R 22,5
Fahrerhaus	Route Alliance Hochdach
Innenabmessungen (Länge/Breite/Höhe)	1966 mm/2220 mm/2064 mm
Fahrgestell	Niederrahmen 6x2
Leergewicht einschließlich Aufbau	10 970 kg
Zul. Gesamtgewicht	24 000 kg
Nutzlast	13 030 kg



MAN TGA*

Kosten für Reparatur und Wartung
Übertrag vom Zeitraum 6.11.2007 bis 28.2.2010 – 30 338 bis 308 011 km:
 Wartung und Reparatur: 7576,90 Euro;
Gewaltschäden: 1065,42 Euro
12.6.2010 – 396 336 km: HU (nicht bestanden): 86,56 Euro
14.6.2010 – 396 370 km: Steuergerät Bremsensystem auslesen und löschen, Bremsbelag Vorderachse erneuern: 294,60 Euro. Service und Ölwechsel, Filterpflege: 1881,92 Euro. AU: 63 Euro. Motorkupplung erneuert, Getriebe aus- und eingebaut. Führungsflansch-Anschlussplatte für Ausrücklager abgedichtet. Adblue-Anlage instand gesetzt: Garantie und Kulanz

Franz Bechtel, 51, Ratzwiller (F)

„Die Kabine ist schön und geräumig. Vom Motor hörst du fast gar nichts, der summt schön vor sich hin. In der Kabine gibt es jede Menge Staufächer, alles ist griffbereit. Ich würde gerne wieder einen MAN fahren.“

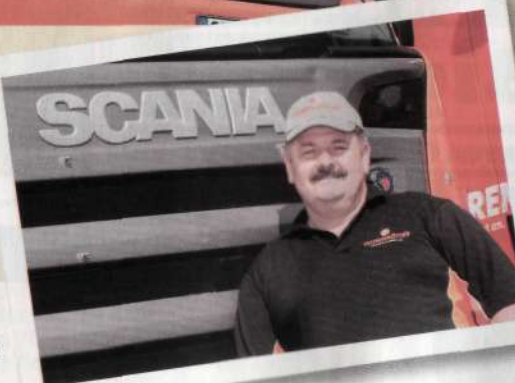


Scania R*

Kosten für Reparatur und Wartung
Übertrag vom Zeitraum 30.7.2007 bis 28.2.2010 – 1111 bis 358 554 km:
 Wartung und Reparatur: 6320,78 Euro;
Gewaltschäden: 1037,53 Euro
5.3.2010 – 362 605 km: Kühler erneuert: 975,80 Euro. Leitung Adblue-Anlage instand gesetzt: 29,44 Euro. Batterien geprüft: 25,41 Euro. Türschloss links erneuert: 292,22 Euro. Heizung geprüft, Lüfter gereinigt: 10,89 Euro. Motoröl aufgefüllt: 17,60 Euro
30.4.2010 – 384 172 km: Absperrventile der Tanks öffnen, Kraftstoffanlage entlüftet: 44,70 Euro.

Manfred Helbig, 51, Magdeburg

„Für mich ist der Scania das beste Auto. Nachteile hat er bei den Staufächern, an die man von außen nicht rankommt und beim Aufbau fürs untere Bett. Ich möchte aber nicht tauschen.“



Wegen des sparsamen Diesels und des günstigen Preises fährt der Renault an die Spitze, dicht gefolgt vom teuren Mercedes Actros. Der MAN laboriert an hohen Reparaturkosten. Bei den Wartungskosten fällt der DAF positiv auf, jedoch gab's zahlreiche Garantiarbeiten. Fünf Standtage und ein hoher Verbrauch versalzen allerdings die Bilanz. Auch der genügsame und preiswerte Iveco war ein Wackelkandidat aus Sicht der Technik. Anders der Scania: verlässlich, aber teuer im Unterhalt.



Die Fahrzeuge im Blick: Fehrenkötter dokumentierte über 400 000 Kilometer alle Schäden.



Ebenfalls tief in die Trickkiste griff MAN. Hier sind es weniger größere Schäden, die Speditionsleiter Theis ärgern, als vielmehr ständig wiederkehrende Probleme wie anfangs das mehrmals streikende kundenspezi-

fische Modul (KSM) und die Adblue-Dosieranlage. Auch die Werkstätten – gerade in Frankreich – bekleckerten sich nicht mit Ruhm, stellten dafür horrenden Rechnungen, die MAN in Deutschland nachträglich über-

Mercedes Actros 2541	Iveco Stralis AS 260 S 42	DAF XF 105.410	Volvo FH 400	MAN TGA 24.400	Scania R 420
OM 541	Cursor 10	Paccar MX	D 13A 400	D2066	DC 1215
11 946 cm ³	10 300 cm ³	12 900 cm ³	12 777 cm ³	10 518 cm ³	11 705 cm ³
300 kW/408 PS bei 1800/min	309 kW/420 PS bei 1550–2100/min	302 kW/410 PS bei 1500–1900/min	294 kW/400 PS bei 1800/min	294 kW/400 PS bei 1900/min	309 kW/420 PS bei 1800/min
2000 Nm bei 1080/min	1900 Nm bei 1050–1550/min	2000 Nm bei 1000–1410/min	2000 Nm bei 1050–1400/min	1900 Nm bei 1000–1400/min	2100 Nm bei 1100–1400/min
120 000 km/Anzeige	100 000 km	90 000, dann 150 000 km	75 000 km		60 000 km
Powershift G 211-12 mit Retarder	Eurotronic 12 AS 1930 TD mit Intarder	ZF-AS-Tronic 12 AS 2130 mit Retarder		ZF 12 AS 2131 DD MAN Tipmatic mit ZF-Intarder	GRS 895R mit Retarder
12	12	12	12	12	12
14,93–1,0	15,86–1,0	12,33–0,78	14,94–1,0	12,33–0,78	R 780 Hypoid
H6	Y/FP-GV 6x2x2	SR 1347	RSS 1344 C	HY 1350	
i = 2,53	i = 2,64	i = 3,07	i = 2,64	= 2,71	i = 2,71
315/60 R 22,5/ 295/60 R 22,5	315/60 R 22,5/ 295/60 R 22,5	315/60 R 22,5/ 295/60 R 22,5	315/60 R 22,5/ 295/60 R 22,5	315/60 R 22,5/ 295/60 R 22,5	315/60 R 22,5/ 295/60 R 22,5
Megaspace	Active Space Cube Hochdach	Super Spacecab	Globetrotter L2H3	XXL	Topline CR19T
2110 mm/2260 mm/ 1920 mm	2050 mm/2380 mm/ 2080 mm	2250 mm/2245 mm/ 2225 mm	1995 mm/2490 mm/ 2230 mm	2145 mm/2256 mm/ 2100 mm	2060 mm/2130 mm/ 2230 mm
Niederrahmen 6x2	Niederrahmen 6x2	Niederrahmen 6x2	Niederrahmen 6x2	Niederrahmen 6x2	Niederrahmen 6x2
11 450 kg	11 270 kg	11 390 kg	11 230 kg	11 310 kg	11 320 kg
24 000 kg	24 000 kg	24 000 kg	24 000 kg	24 000 kg	24 000 kg
12 550 kg	12 730 kg	12 600 kg	12 690 kg	12 680 kg	12 770 kg

Betriebskosten der Testflotte

Auswertung 1. September bis 30. Juni 2010 Kennzeichen	Renault Premium ST-FQ 712	Mercedes Actros ST-FQ 706	Iveco Stralis ST-FQ 709	DAF XF ST-FQ 707	Volvo FH ST-FQ 710	MAN TGA ST-FQ 708	Scania R ST-FQ 711
Km-Stand	401 325	423 261	396 821	389 100	380 382	402 714	409 055
Gefahrene Kilometer bis Stichtag ¹	397 689	400 984	393 692	386 960	378 189	397 204	400 052
Verbrauch Diesel in l	128 989	134 158	133 268	134 586	123 155	139 148	139 266
Durchschnittlicher Verbrauch in l/100 km	32,4	33,5	33,9	34,8	32,6	35,0	34,8
Verbrauch Adblue in l/100 km	1,9	2,0	2,0	1,4	1,7	1,7	1,8
Wartungs- und Reparaturkosten/ Gewaltschäden in Euro	6743,84 2505,78	4766,55 4078,00	6409,65 1085,74	3615,77 625,93	6922,74 1284,34	9913,06 1065,42	7808,14 1082,23
Standtage	0	0	8	5	3	6	0
Kosten für Standtage in Euro	0	0	4000,00	2500,00	1500,00	3000,00	0
Feste Kosten in Euro/Tag	144,82	144,45	132,79	136,86	145,65	140,70	150,72
Feste Kosten Ct/km	24,76	24,50	22,94	24,05	26,19	24,09	25,62
Variable Kosten Ct/km	38,58	39,26	41,12	40,54	39,17	42,63	41,20
Kosten pro Kilometer in Cent	63,34	63,75	64,05	64,59	65,36	66,72	66,81
Rangfolge	1	2	3	4	5	6	7

Alle Angaben laut Spedition Fehrenkötter. Abrechnungsstichtag 30.6.10. Durchschnittsverbrauch Diesel und Adblue ermittelt durch Nachtanken. Gewaltschäden (rot) gehen nicht in Betriebskosten ein. Berechnung der Betriebskosten und Restwerte durch DEKRA, ¹ Km-Stand bei Übergabe nicht gleich null. Standtage werden mit 500 Euro je Tag belastet.



Die beiden Sieger:
Renault Premium und
Mercedes Actros.

nahm, was die Betriebskosten schönt. Dennoch sind sie die höchsten im Vergleichstest. Kurz vor Testende machte die Motorkupplung schlapp. Auch hier griff wieder die Garantie, sonst wäre ein hoher vierstelliger Betrag fällig gewesen. Während Fehrenkötter vom Fahrerhaus überzeugt ist, schrecken ihn Unterhaltskosten und Servicenetz ab.

Gut macht dagegen der Vertrieb von DAF seine Sache. Zwar mussten die Niederländer zu Anfang kräftig am Antriebsstrang nachbessern, dann geriet der XF aber ins Rollen. Die Technik funktionierte zuverlässig, gilt bei Fehrenkötter aber als veraltet: „Der DAF XF 105 braucht dringend eine Modernisierung, das gilt gerade fürs Fahrerhaus.“ Dafür tröstet, dass der DAF preislich attraktiv ist und einen hohen Werterhalt bietet.

Auch dem Volvo FH wird die Betriebskostenrechnung nicht gerecht. Aber anders als der Iveco kommt der Schwede nach Fehrenkötters Ansichten schlechter weg, als er ist. Einen Getriebebeschaden muss sich der FH

allerdings anrechnen lassen. Der erzwang gleich drei Tage Standzeit, weil das Ersatzteil auf sich warten ließ. „Das ist sehr schade, sonst ist der Volvo ein Top-Lkw“, lobt Theis. Auch der Verbrauch ist sehr gut, der Werterhalt dafür unterdurchschnittlich, was die Betriebskosten unter Druck setzt. Aber in der Gesamtbewertung rangiert der FH knapp hinter Premium. Ähnlich ergeht es dem Scania: hoher Wiederverkaufswert, hoher Wertverlust, hoher Verbrauch. Dafür litt der zweite Schwede im Feld höchstens unter Wehwehchen. Bis auf einen Defekt am Kühler, der beinahe mit 1000 Euro zu Buche schlug, keine ernsthaften Reparaturen.

So sind alle Lkw im Ziel eingelaufen. Wer die Fahrzeuge live erleben möchte, muss zur IAA. Dort stehen die Fahrzeuge im Freigelände auf den Standflächen A50 und A52. ◀



Renault Premium: kleine, aber ausreichende Kabine für Alleinfahrer.



Die untere Liege ist zu knapp bemessen, die obere besser zu nutzen.

Interview mit Speditionschef Joachim Fehrenkötter

FERNFAHRER-Mitarbeiter Stefan Cerchez im Gespräch mit Speditionschef Joachim Fehrenkötter.

FERNFAHRER: Können Sie sich vorstellen, den Premium anzuschaffen?

Fehrenkötter: Auf jeden Fall. Ein Grund, warum wir den Test gemacht haben, war, um festzustellen, welcher Lkw eine Alternative für unseren Fuhrpark wäre – und zwar unter realistischen Bedingungen.

FERNFAHRER: Welche Marken haben überraschend abgeschnitten?

Fehrenkötter: Vor allem die auf den hinteren Plätzen.

FERNFAHRER: Volvo und Scania ...

Fehrenkötter: Das haben wir eigentlich anders erlebt. Den Volvo etwa kannten wir als Mietfahrzeug. Daher wussten wir, dass er recht zuverlässig ist. Wir haben uns hier auf das Thema Wirtschaftlichkeit konzentriert und andere Dinge ausgeblendet. Wenn wir andere Faktoren – wie im 1000-Punkte-Test – herangezogen hätten, dann wären diese Fahrzeuge weiter vorne. Deswegen gibt es letztendlich auch zwei Bewertungen:

nach den Betriebskosten und nach Faktoren, die sich in Cent pro Kilometer messen lassen.

FERNFAHRER. Haben Fahrer auf die Kaufentscheidung einen Einfluss?

Fehrenkötter: Wir veranstalten natürlich kein Wunschkonzert, aber ihr Feedback ist uns durchaus wichtig. Uns geht es in erster Linie darum, wie der Sitz ist, welche Sicherheitssysteme es gibt, wie bequem die Liege ist – also: wie der Fahrer unterwegs gesund bleibt.

Joachim Fehrenkötter



Gesamtwertung

	Mercedes Actros ST-FQ 706	Renault Premium ST-FQ 712	Volvo FH ST-FQ 710	Scania R ST-FQ 711	DAF XF ST-FQ 707	MAN TGA ST-FQ 708	Iveco Stralis ST-FQ 709
Wirtschaftlichkeit	+	+	+	∅	∅	-	∅
Fahrerhauskonzept	+	-	-	-	-	+	-
Technik	+	+	+	+	-	∅	-
Qualität der Werkstätten	+	+	+	∅	+	-	-
Servicenetz	+	-	-	-	∅	-	-
Vertrieb	+	+	+	+	+	-	-
Rang	1	2	3	4	5	6	7