



LKW-Fuhrparks lassen Sparpotenzial ungenutzt

Mobil Delvac Fuhrparkstudie
von ExxonMobil

Mobil Delvac 1

R





Kurzfassung des Berichts

Kostendruck ist der entscheidende Wettbewerbsfaktor für LKW-Fuhrparks in Deutschland. Trotzdem bleibt ein erhebliches Potenzial zu Einsparungen ungenutzt. Das ist eines der Ergebnisse der „Mobil Delvac Fuhrparkstudie“. Im Auftrag von ExxonMobil hat das Marktforschungsinstitut Dataforce im Jahr 2013 bundesweit Entscheider und Verantwortliche von LKW-Fuhrparks in Deutschland in einer repräsentativen Umfrage interviewt. Ziel war es herauszufinden, was Speditions- und Fuhrparkverantwortliche bewegt.

382 von fast 600 befragten Fuhrparkverantwortlichen nannten den Kostendruck als das Thema, das sie aktuell am meisten beschäftigt. Der Fahrermangel wurde von nur 137 Fuhrparkverantwortlichen genannt und zählt damit – obgleich zu den wichtigen – dennoch nicht zu den absoluten Top-Themen.

Beim Thema Kostensenkung haben die Befragten Maßnahmen zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs als entscheidenden Hebel identifiziert, ohne dabei jedoch alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen.

Große Herausforderungen

Die Transport- und Logistikbranche ist das Rückgrat der Export getriebenen und zunehmend auf Güterbeförderung angewiesenen deutschen Wirtschaft. Ohne Nutzfahrzeuge ist das nicht zu leisten. Tag für Tag transportieren sie Millionen Tonnen an Waren und Gütern quer durch Deutschland und Europa – Tendenz steigend: Um 57 Prozent werden das Transportvolumen und damit der LKW-Verkehr bis 2030 in Westeuropa laut Prognosen der EU-Kommission wachsen.

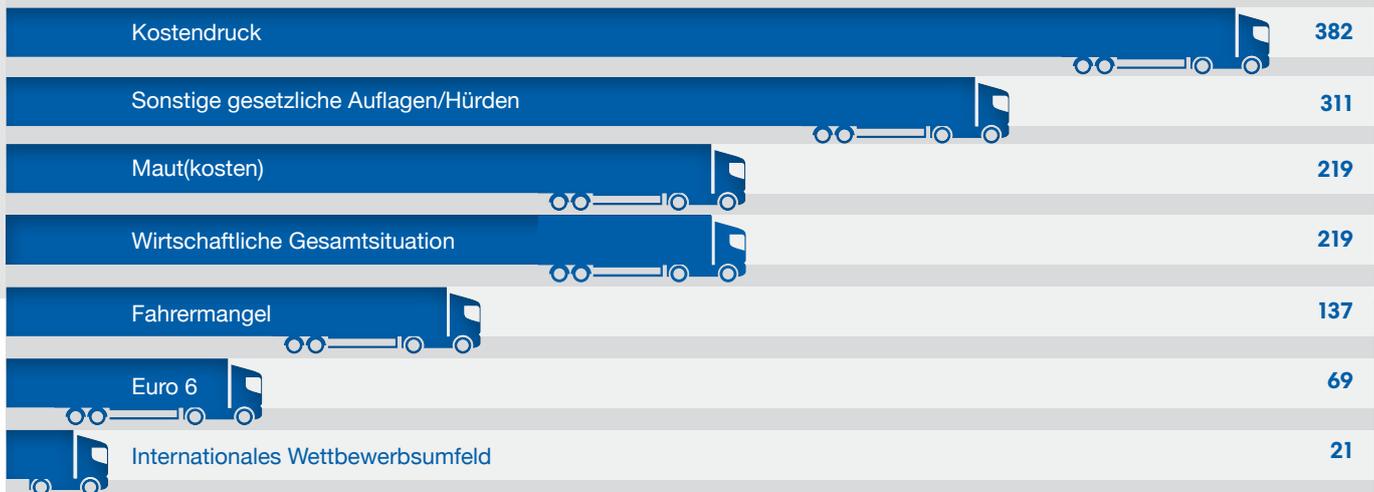
Wirtschaftliches Umfeld schwierig

Zugleich nehmen die Herausforderungen für die Transport- und Logistikbranche rasant zu. Die Energiekosten steigen, und die Politik verschärft europaweit die Vorschriften zum Klimaschutz. Das wirtschaftliche

Umfeld gestaltet sich durch die immer noch spürbare Wirtschaftskrise in Europa ebenfalls schwierig und ist darüber hinaus geprägt von intensivem Wettbewerb und hohem Kostendruck. Zusätzliche Kosten indes sind für die Speditionsbranche schwer zu stemmen. Viele der Unternehmen erwirtschaften eine Umsatzrendite von nur ein bis drei Prozent.

ExxonMobil ist mit seinen hochwertigen Kraftstoffen, Motoren-, Hydraulik- und Getriebeölen schon seit Jahrzehnten ein wichtiger Partner der Nutzfahrzeugindustrie sowie der Transport- und Logistikbranche. Mit über 80 Jahren Erfahrung in Forschung und Entwicklung zählen die Hochleistungsschmierstoffe der Mobil Delvac Reihe zu den weltweit führenden Produkten, auf die Millionen LKW-Fahrer, Fuhrparkverantwortliche und Erbauer von Nutzfahrzeugen vertrauen.

ABBILDUNG 1 Aktuelle Sorgen und Top-Themen der Fuhrparkverantwortlichen



Absolute Nennungen / Mehrfachnennungen waren möglich · n = 1.358

Repräsentative Umfrage

Das Institut Dataforce befragte bundesweit 579 Entscheider. Die Auswahl der in Telefon-Interviews Befragten erfolgte aus der Fuhrparkdatenbank FleetBase® von Dataforce. Verantwortlich für die Konzeption und Auswertung der Studie waren ExxonMobil und Weber Shandwick Deutschland.

Die Mehrheit der Befragten (76 Prozent) arbeitet mit einem Fuhrpark bis zu 30 Fahrzeugen. Elf Prozent ver-

fügen über eine Flotte mit mehr als 50 Fahrzeugen. Bei allen Fuhrparkgrößen handelt es sich überwiegend um reine Kauffloten (57 Prozent) oder Mischflotten aus gekauften und geleasten Fahrzeugen (36 Prozent). Reine Leasingflotten sind bei den Befragten mit sieben Prozent selten. Was das Einsatzgebiet angeht, so operieren 65 Prozent der betreffenden Fuhrparks ausschließlich in Deutschland, 35 Prozent indessen international.

Kosten größtes Sorgenkind der Fuhrparkmanager

Gefragt, welche Sorgen beziehungsweise Themen sie aktuell hinsichtlich ihres Fuhrparks beschäftigen, gaben 382 Fuhrparkmanager zu Protokoll, dass es der Kostendruck sei, der sie umtreibe (vgl. ABBILDUNG 1). An zweiter Stelle – allerdings mit einigem Abstand – folgten gesetzliche Auflagen beziehungsweise Hürden mit 311 Nennungen.

Kraftstoffeinsparung für 87 Prozent die Stellschraube

Dahinter rangierten mit je 219 Nennungen die Mautkosten und die wirtschaftliche Gesamtsituation. Ein weiteres, viel diskutiertes Thema – der Fahrermangel – nannten lediglich 137 Fuhrparkmanager. Die Schlusslichter bildeten mit 69 Nennungen Euro 6 und mit 21 Nennungen das internationale Wettbewerbsumfeld.

Mehrfachangaben waren hier möglich.

Es zeigt sich: Mit großem Abstand ist es der Kostendruck, der den meisten Fuhrparkmanagern und Speditoren Sorge bereitet.

Von 298 Antworten bezifferten 198 die jährlichen Wartungs- und Reparaturkosten mit weniger als 5.000 Euro. Lediglich 68 Nennungen fielen auf die Kostenpanne zwischen 5.000 und 10.000 Euro, während 32 der Befragten angaben, dass sich die Kosten jährlich auf mehr als 10.000 Euro pro Fahrzeug beliefen. Die durchschnittlichen Kosten für LKW ab 16 Tonnen lagen bei 7.959 Euro, zwischen 7,5 und 16 Tonnen bei 6.993 Euro und zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen bei 4.479 Euro pro Jahr.

ABBILDUNG 2**Wie wichtig ist Ihnen der Wert der LKW im Hinblick auf Erhaltung & Wiederverkaufswert?**

n=575



n=577

Wie wichtig ist für Sie das Thema Kraftstoffeinsparung im Rahmen Ihrer Kosteneffizienz-Strategie?**Kraftstoffeinsparung ist neuralgischer Punkt**

Geht es um die Frage nach der Wirtschaftlichkeit ihres Fuhrparks, so sind sich die Fuhrparkverantwortlichen weitgehend einig: Das Thema Kraftstoffeinsparung genießt oberste Priorität. 87 Prozent halten Maßnahmen zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs für eher wichtig

(zwölf Prozent) bis sehr wichtig (75 Prozent). Es zeigt sich also: Kraftstoffeinsparung ist eine entscheidende Stellschraube beim Umgang mit den Kosten (vgl. **ABBILDUNG 2**).

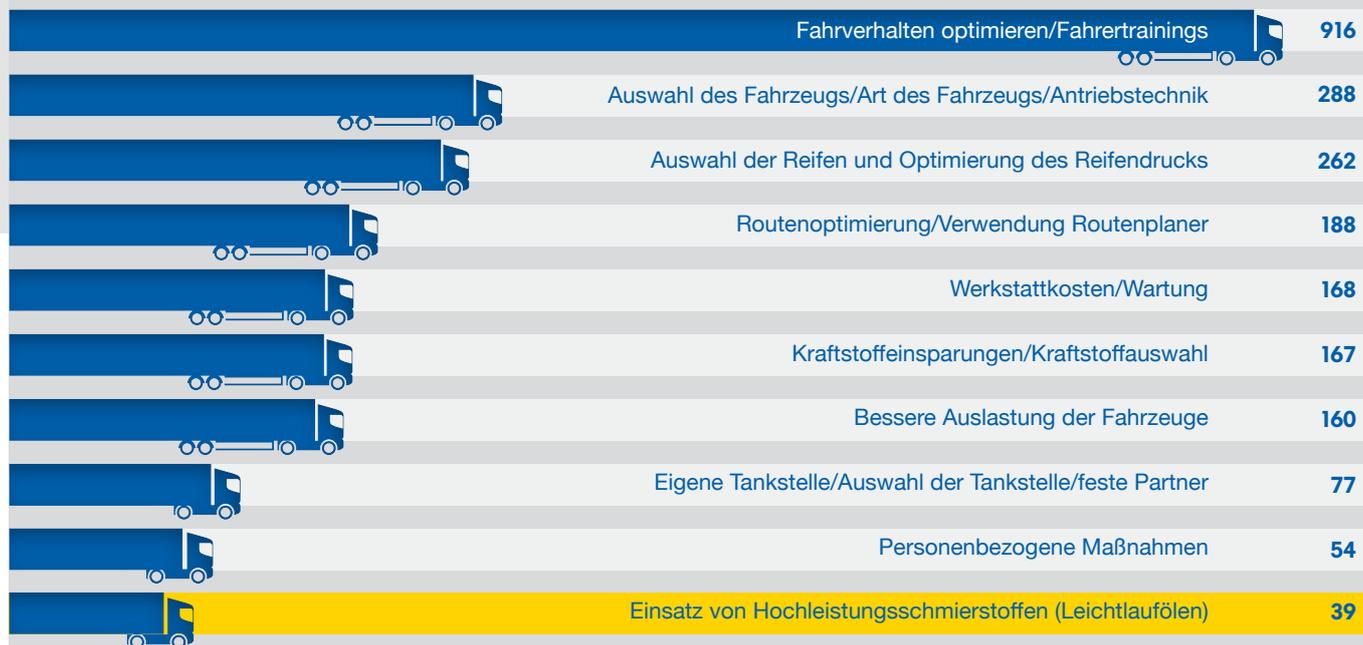
500.000 Kilometer – die magische Grenze

Ebenfalls einig waren sich die Befragten darin, dass Erhaltung und Wiederverkaufswert eher wichtig (14 Prozent) bis sehr wichtig (56 Prozent) sind. Was die Höhe von Haltedauer und Laufleistung anbelangt, existieren große Unterschiede zwischen gekauften und geleasten Fahrzeugen. Gekaufte LKW werden überwiegend zwischen sechs und 15 Jahren in den Fuhrparks eingesetzt – so gaben es 72 Prozent der Befragten an. Dagegen betonten 66 Prozent, dass sie geleaste LKW lediglich zwischen zwölf Monaten und fünf Jahren einsetzen.

Ähnlich gelagert waren die Ergebnisse bei der Kilometer-Laufleistung. Auch hier zeigt sich ein Unterschied zwischen gekauften und geleasten Fahrzeugen. Während 41 Prozent der gekauften LKW mehr als 600.000 Kilometer im Einsatz sind, trifft das bei den geleasten nur auf 25 Prozent zu. Entsprechend liegt die Laufleistung bei ersteren mehrheitlich (51 Prozent) teils bei weit über 500.000 Kilometern, während sie bei letzteren überwiegend (61 Prozent) bei maximal 500.000 Kilometern anzusetzen ist.

ABBILDUNG 3

Nennen Sie bitte die drei Maßnahmen, durch die Sie bisher Ihre Betriebskosten am effektivsten gesenkt haben – beginnend mit der effektivsten, dann in der Reihenfolge ihrer Effektivität.



Absolute Nennungen / Mehrfachnennungen waren möglich · n = 2.319 (Nennungen an erster Stelle wurden mit Drei, an zweiter mit Zwei, an dritter mit Eins multipliziert.)

Potenzial blieb ungenutzt

Die Befragten hatten die Möglichkeit die drei wichtigsten Maßnahmen zu nennen, durch die sie in der Vergangenheit ihre Kosten gesenkt haben. Dabei erhielt die Nennung an erster Stelle je drei, an zweiter Stelle zwei und an dritter Stelle einen Punkt. Durch Addition aller zu vergebenen Punkte ergibt sich die Summe von 2.319 Punkten.

Einsparpotenzial durch Hochleistungsschmierstoffe ungenutzt

Gefragt nach den Maßnahmen, die sie bislang ergriffen haben, um die Kosten zu senken, zeichneten die Fuhrparkverantwortlichen ein einheitliches Bild. Mit 916 Punkten der möglichen 2.319 war die Optimierung des Fahrverhaltens für die meisten Befragten ein sinnvolles Mittel. In Anbetracht dessen, dass der Kraftstoff-

verbrauch für sie eine wichtigste Stellschraube darstellt, ist das nur allzu verständlich. Weitere Maßnahmen, die sich ebenfalls mittelbar oder unmittelbar auf die Kraftstoffbilanz auswirken, folgen mit einem Abstand: Auswahl von Fahrzeug und Antriebstechnik mit 288 Punkten, Auswahl der Reifen und Optimierung des Reifendrucks mit 262 Punkten und Routenplanung mit 188 Punkten (vgl. **ABBILDUNG 3**).

Erstaunlich indes war die Tatsache, dass das Potenzial zur Kraftstoffeinsparung durch den Einsatz von Hochleistungsschmierstoffen weitgehend ungenutzt bleibt (39 Punkte von möglichen 2.319). Dieses Ergebnis überrascht insbesondere vor dem Hintergrund des enormen Kostendrucks, mit dem sich viele Fuhrparks heute konfrontiert sehen.

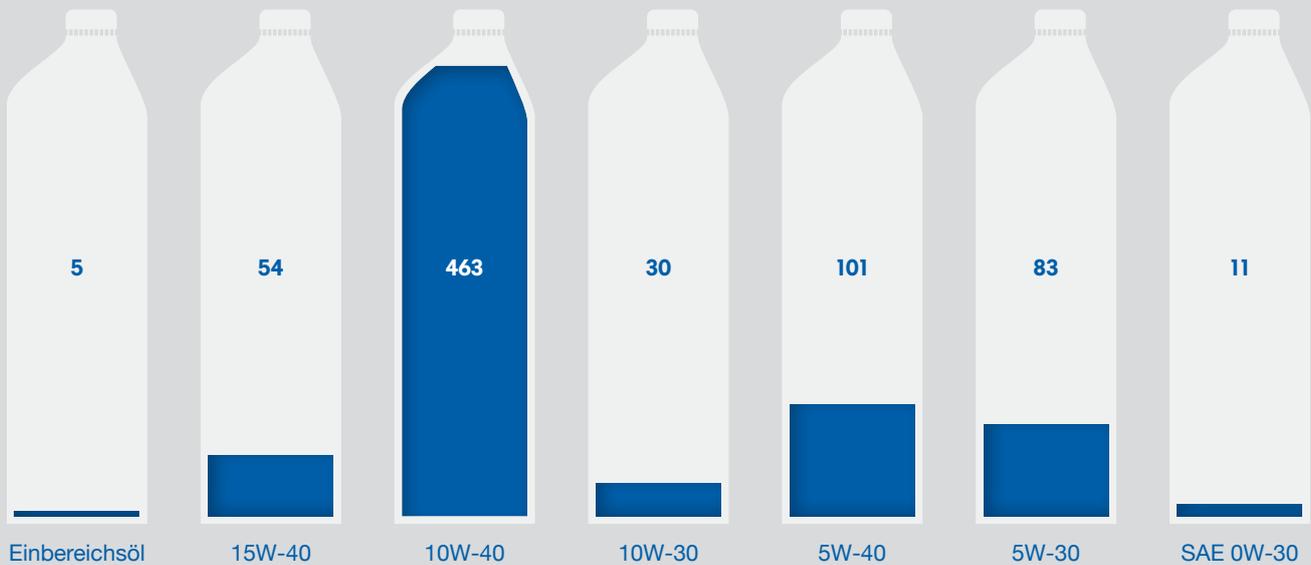
Potenzial war unbekannt

Geht man nach den eingesetzten Viskositäten, stellt sich heraus, dass Kraftstoff sparende Leichtlauföle bei LKW noch nicht sehr verbreitet sind. Befragt nach den beiden Viskositäten, die sie am häufigsten einsetzen,

verwiesen 463 Fuhrparkverantwortliche auf 10W-40 Öle. Von insgesamt 747 Angaben entfielen lediglich 184 auf 5W-40 und 5W-30 Öle (vgl. **ABBILDUNG 4**).

ABBILDUNG 4

**Welche Viskositäten setzen Sie bei Nutzfahrzeug-Motorenölen ein?
Nennen Sie die wichtigsten zwei.**



Absolute Nennungen / Mehrfachnennungen waren möglich · n = 747

Dieses Ergebnis erstaunt Carsten Jaeschke, Vertriebsleiter Nutzfahrzeug-Schmierstoffe bei ExxonMobil, denn: „Ein Fuhrparkmanager, der 20 LKW von einem 10W-40 Öl umstellt auf das Leichtlaufmotorenöl Mobil Delvac 1 LE 5W-30, kann je nach Einsatz- und Betriebsbedingungen eine Kraftstoffersparnis von beispielsweise zwei Prozent erzielen. Geht man von einem Dieselpreis von nur 1,25 pro Liter, einem durchschnittlichen Verbrauch von 35 Litern auf 100 Kilometern und einer jährlichen Kilometerleistung von 120.000 aus, ergibt sich eine Ersparnis von 1.050 Euro bei den jährlichen Ausgaben für Kraftstoff pro LKW. Auf den gesamten Fuhrpark unseres Beispielunternehmens gesehen, kann sich der Fuhrparkmanager über 21.000 Euro Ersparnis allein durch den Einsatz eines Leichtlauföls freuen.“

Mehrheit der Fuhrparkverantwortlichen nutzt immer noch 10W-40 Öle

Wenn die Kosten das drängendste Thema darstellen, der Kraftstoffverbrauch aber zugleich eine wichtige Stellschraube ist, warum arbeiten dann nur wenige Fuhrparkmanager mit Kraftstoff sparenden Leichtlaufölen? Die Mobil Delvac Fuhrparkstudie legt eine Antwort nahe, die ebenso einfach wie überraschend ist:

Die Gründe sind zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass die Eigenschaften von Hochleistungsschmierstoffen nicht in vollem Umfang bekannt sind. Gefragt nach deren Vorteilen, gaben lediglich 62 der 579 Befragten an, dass es ihrer Meinung nach zu den Vorteilen von Hochleistungsschmierstoffen gehöre, Kraftstoff einzusparen. Dagegen stehen für 286 der Befragten Hochleistungsschmierstoffe für eine längere Laufleistung und einen geringeren Verschleiß des Motors (vgl. **ABBILDUNG 5**).

Bereitschaft zur Investition

Trotz der nur gering verbreiteten Kenntnis des Kraftstoff sparenden Effekts schätzen 62 Prozent der Befragten Hochleistungsschmierstoffe aus betriebswirtschaftlicher Sicht als eher wichtig (18 Prozent) oder sehr wichtig (44 Prozent) ein. Ein Grund könnte sein, dass viele Befragte mit Hochleistungsschmierstoffen eine längere Laufleistung ihrer Motoren verbinden.

Zieht man in Betracht, dass für 70 Prozent der Befragten der Werterhalt ihrer Fahrzeuge eine wichtige Rolle spielt (vgl. **ABBILDUNG 2**), könnte sich eine hohe betriebswirtschaftliche Relevanz für die Befragten auch aus dem langfristigen Nutzen ergeben, der beim Einsatz hochwertiger Öle durch die längere Laufleistung der Motoren entsteht.

ABBILDUNG 5
Was glauben Sie, welche Vorteile Hochleistungsschmierstoffe im Vergleich zu herkömmlichen Motorenölen haben können?


Absolute Nennungen / Mehrfachnennungen waren möglich · n = 453

Der anerkannte langfristige Nutzen von Hochleistungsschmierstoffen scheint allerdings ins Hintertreffen zu geraten, wenn es um die akuten Kostenherausforderungen heutzutage geht (vgl. **ABBILDUNG 3**). Das legt die

Potenzial durch Einsatz von Leichtlaufölen oft ungenutzt

Vermutung nahe, dass viele Fuhrparkverantwortliche die Kosten bereits kurz- bis mittelfristig reduzieren müssen. Entsprechend gaben auch 84 Prozent der Befragten ihre Bereitschaft an, in moderne Betriebsstoffe, wie etwa Leichtlauföle, zu investieren, wenn sich diese Investitionen in einem absehbaren Zeitraum amortisieren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Kosten das Top-Thema im Fuhrparkmanagement sind. Dabei geht es offensichtlich um die Frage, wie sich die Kosten bereits kurz- bis mittelfristig reduzieren lassen. Die Mehrheit der Fuhrparkverantwortlichen hat Kraftstoffeffizienz als eine entscheidende Stellschraube identifiziert.

Das überraschende Ergebnis der Mobil Delvac Fuhrparkstudie ist jedoch die Erkenntnis, dass die meisten Fuhrparkverantwortlichen trotz der drängenden Kostenherausforderung Potenzial zur kurz- bis mittelfristigen Kostenersparnis durch den Einsatz von Leichtlaufölen ungenutzt lassen.

Kontakt

Presse

Gabriele M. Radke
 Pressesprecherin
 ExxonMobil Central Europe Holding GmbH
 Public & Government Affairs
 Caffamacherreihe 5
 20355 Hamburg
 Tel. +49 (0)40 6393-6569
 gabriele.radke@exxonmobil.com

Studie

Carsten Jaeschke
 Vertriebsleiter Nutzfahrzeug-Schmierstoffe
 Esso Deutschland GmbH
 Caffamacherreihe 5
 20355 Hamburg
 carsten.jaeschke@exxonmobil.com