

# Flotten management

## SPECIAL: Reifen

EXKLUSIV-INTERVIEW:  
**100 Jahre Athlon**

KOSTENVERGLEICH:  
**Kleintransporter**

FLOTTEN-STRATEGIEN:  
**Audi, Mazda**

BV FUHRPARKMANAGEMENT:  
**Leasinganalyse**



## SPECIAL REIFEN

- 74 **Nicht nur schwarz und rund!** – Einleitung
- 75 **Nachrichten**
- 76 **Durch's ganze Jahr** – Marktübersicht Ganzjahresreifen
- 78 **Ein Blick in die Zukunft** – Interview mit David Anckaert (Direktor Entwicklung bei Goodyear in Deutschland)
- 80 **Pauschal betrachtet** – Reifenraten im Fokus
- 81 **In guten Händen** – Wichtiges rund um die Dienstleistung Reifenservice
- 84 **Reifenpause** – Was passiert eigentlich bei der Reifeneinlagerung?
- 86 **Kampf gegen die Physik** – Zielkonflikte bei der Reifenentwicklung
- 88 **Reifen – quo vadis?** Neue Reifenarten
- 90 **Auf den Kunden zugeschnitten** – Interview mit Robert Sindičić (Director Sales bei der Nexen Tire Europe GmbH)

## WISSEN

- 91 **Spare, wo du kannst**  
So könnten sich die Antriebe in Zukunft verändern

## MOBILITÄTSMANAGEMENT

- 94 **Kostenfalle Parkplatz**  
Wie lassen sich Parkgebühren am Flughafen reduzieren?

- 96 **Nachrichten**

## TRANSPORTER

- 97 **Nachrichten**
- 98 **Volkswagen Amarok 3.0 TDI/Hyundai H-1 Travel 2.5 CRDi**

- 99 **Gefährliche Güter**  
Was ist beim Transport gefährlicher Sachen zu beachten?
- 100 **Vielseitig einsetzbar**  
Kostenvergleich Diesel-Kleintransporter mit langem Radstand

## MARKTÜBERSICHT

- 105 **Schwedische Visionen**  
Marktübersicht flottenrelevanter Fahrzeuge von Volvo

## FAHRTELEGRAMME

- 108 **Jaguar XE 20d AWD/Seat Ateca 2.0 TDI 4Drive**
- 109 **Audi A3 1,0 TSI/Mercedes-Benz GLC 250d Coupé 4Matic**
- 110 **Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo/Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel**
- 112 **Kia Optima 1.7 CRDi/Fiat 124 Spider**

## FAHRBERICHTE

- 113 **Frischzellenkur** – Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi AWD
- 114 **Weniger ist ganz fein** – Mazda3 Skyactiv-D 105
- 115 **So gar nicht Basis** – Mercedes-Benz E 220d

## TESTS

- 116 **Von inneren und äußeren Werten** – Renault Talisman dCi 160
- 118 **Ein Hoch auf die Evolution** – Volkswagen Tiguan 2.0 TDI

## RUBRIKEN

- 3 **Editorial**
- 8 **Nachrichten**
- 18 **Nachrichten Leasing/Management**
- 120 **Kolumne**
- 122 **Gastkommentar/Impressum**

# DAMIT AUCH IHR FAHRERASSISTENZSYSTEM STÖRUNGSFREI SIEHT.

- Hochpräzise Kalibrierung mit modernster Messtechnik
  - Deutschlandweit in den CARGLASS® Service Centern
  - Für nahezu alle Marken und Modelle
- Scheiben-Neueinbau mit Fahrerassistenzsystemen:  
bei CARGLASS® keine große Geschichte.**



Jetzt Notfallpass inklusive  
Steinschlagpflaster anfordern:  
[firmenkunden@carglass.de](mailto:firmenkunden@carglass.de)

**IHR NOTFALLPASS  
FÜR AUTOGLASSCHÄDEN.**

Bitte im Portemonnaie oder im Handschuhfach aufbewahren!  
Kostenlose 24-h-Hotline: 0800 - 08 87 355, oder [www.carglass4fleets.de](http://www.carglass4fleets.de)



**CARGLASS®**  
4Fleets

Kostenlose 24-h-Hotline: **0800 - 08 87 355** | [www.carglass4fleets.de](http://www.carglass4fleets.de)

**4Fleets**

# REIFENPAUSE

Trotz des Aufschwungs der Ganzjahresreifen werden immer noch deutlich mehr saisonale Reifen in Deutschland aufgezo-gen. Dies bedeutet, dass zweimal im Jahr die Reifen gewechselt werden müs-sen. Dies bedeutet aber auch, dass auf die meisten Fahrzeuge der 45,1 Millio-nen zugelassenen Pkw in Deutschland (KBA, Januar 2016) mindestens acht Reifen entfallen. Doch was passiert mit den Millionen Pneu-s, die saisonbedingt gerade nicht im Einsatz sind? Was müssen vor allem Flottenmanager bei der Lagerung von Reifen beachten?

Die Hälfte ihrer Nutzungsdauer liegen saisonale Reifen einfach nur rum. Oder manchmal stehen sie auch einfach nur rum. Denn Reifen ohne Felgen sollten stehend gelagert werden und in regelmäßigen Abständen etwas bewegt werden. Doch besitzt wohl kein Fuhrparkleiter die Zeit und Muße, alle eingelagerten Reifen seiner Flotte regelmäßig zu bewegen. Selbst wenn eine Einlagerung mit Felgen geschieht und die Reifen liegend gelagert werden können, besteht bei den meisten Flotten immer noch ein Platzproblem. Kurzum: die Reifenlage-rung wird in den allermeisten Fällen an einen Dienstleister abgegeben. Oft ist dies im Reifenservice inkludiert, sodass der Wechsel und die Einlagerung von einem Anbieter übernommen werden. In unserer Übersichtstabelle zu den Reifendienstleistern haben alle Unternehmen angegeben, neben der Reparatur und dem Wechsel von Reifen die Pneu-s auch zu lagern (siehe S. 81). Für diese Dienstleister ist die Lagerung von Reifen ein zentrales Leistungsmerkmal, wie Stephan Hadasch, Geschäftsführer der Komplettrad-lager.de GmbH, zu berichten weiß: „Ein wichtiges Instrument zur Kundenbindung ist die Einlagerung von Sommer- und Winterreifen. Kunden, deren Reifen eingelagert wurden, kommen immer wieder zu ihrem Händler und wechseln dort die Reifen und kaufen sie auch dort.“ Dennoch haben sich einzelne Anbieter auf die Einlagerung von Reifen spezialisiert, und dies aus gutem Grund.

## Reifen lagern, aber richtig!

Damit die saisonalen Reifen in der nächsten Saison auch noch gut laufen, müssen die Pneu-s fachgerecht gelagert werden. Was in diesem Zusammen-hang „fachgerecht“ bedeutet, erläutert Johannes Vetter, Leiter Marketing und Mitglied der Geschäftsführung bei [das-reifenlager.de](http://das-reifenlager.de): „Die Lagerung



*Kühl, trocken und dunkel sollten die Pneu-s gelagert werden*

von Reifen ist wichtig, um die Qualität der Räder nicht negativ zu beein-trächtigen. So kann es bei falscher Lagerung auf Dauer zu einer Beschä-digung des Gummis beziehungsweise Verformung der Karkasse kommen. Fachgerecht bedeutet trocken, dunkel und kühl – des Weiteren sollten die Räder nicht in Kontakt mit Lösungsmitteln, Ölen oder Fetten kommen. Auch die Einlagerung selbst sollte in speziellen Regalen erfolgen.“

Sollte sich ein Unternehmen dennoch dazu entschließen, die Reifenlage-rung selbst zu übernehmen, müsste neben den entsprechenden Lagerka-pazitäten auch noch die Anschaffung von Regalen oder Felgenbäumen in Betracht gezogen werden. Nicht zu unterschätzen ist dabei auch der Or-ganisationsaufwand. Denn Reifen sehen auf den ersten Blick alle gleich aus und sind bei mehreren Hundert Reifensätzen einer größeren Flotte gar nicht voneinander zu unterscheiden. Damit in der Zeit des Reifenwechsels jedoch jedes Fahrzeug den richtigen Pneu montiert bekommt, vertrauen die Reifenlagerungsspezialisten mittlerweile auf Softwarelösungen. Zum Einsatz kommen hier beispielsweise Lösungen wie der ILSE Rädermanager (siehe auch: [www.ilse-reifeneinlagerung.de](http://www.ilse-reifeneinlagerung.de)). Mithilfe eines mobilen Barcode-scanners und einer Verwaltungssoftware können die Pneu-s und deren Lagerort klar zugeordnet und sekundenschnell gefunden werden. Gerade in den stressigen Wechselzeiten ist dies eine enorme Erleichterung. Dabei



können auch Reifendaten pro Rad (Reifenhersteller, Profiltyp, DOT-Nummer, Profiltiefe, Beschädigungen et cetera) erfasst werden.

### Aus der Praxis

Für die meisten Fuhrparkleiter, die ihre Pneu bei einem Dienstleister lagern, ist es jedoch nur wichtig, dass die richtigen Reifen schnell und zuverlässig ausgeliefert werden können und diese die Lagerung schadenfrei überstanden haben. Daher nehmen viele Fuhrparkleiter die Dienste eines professionellen Reifendienstleisters in Anspruch. Wenn man den Worten von Johannes Vetter folgt, dann weiß man auch, warum viele Flotten auf solche Lösungen zurückgreifen: „Die Prozesskette der Einlagerung sieht wie folgt aus: Der Endkunde lässt Räder in der Werkstatt wechseln. Vor Ort werden die wesentlichen Daten der Räder (Profiltiefe, Marke, Größe et cetera) aufgenommen und diese mit einem Barcode versehen, um sie somit für die Abholung durch unsere Fahrer vorzubereiten. Die Werkstätten und/oder Flottenbetreiber können den Weg der Räder online über unseren ReifenManager verfolgen und diese bei Bedarf entsprechend abrufen.“



Das Wuchten der Räder gehört bei manchen Anbietern für Reifeneinlagerung zum Serviceangebot dazu

Der Ablauf ist also für den Flottenbetreiber denkbar einfach. Auch die Rückgabe der Reifen erfolgt ähnlich unkompliziert. Die meisten Anbieter für Reifeneinlagerung bieten einen Hol- und Bringservice innerhalb von 24 Stunden an. So erläutert auch Stephan Hadasch: „Von Montag bis Freitag kann der Kunde die Radsätze über unser EDV-System bis 16 Uhr bestellen und bekommt seine Radsätze am nächsten Tag innerhalb von 24 Stunden geliefert.“ Eine „Just-in-time-Auslieferung“ sei dabei gegen Aufpreis allerdings auch möglich, führt Stephan Hadasch weiter aus. Es muss demnach kein Flottenbetreiber in den stressigen Reifenwechselzeiten im Frühjahr und im Herbst befürchten, dass er seine Pneu nicht rechtzeitig geliefert bekommt.

### Zusatzleistungen

Den Spezialisten für Reifenlagerung geht es jedoch um mehr als nur die pünktliche Lieferung der eingelagerten Reifen. Die Pneu sollen dem Kunden in einem möglichst guten Zustand übergeben werden. Daher werden die Reifen nicht nur einfach in ein Regal abgelegt und zur Auslieferung wieder herausgenommen, es gibt neben der eigentlichen Lagerung noch einige Zusatzleistungen der Dienstleister. „Neben unseren Basisleistungen – Abholung, Lagerung und Lieferung – bieten wir zusätzlich Räderwäsche (per Hand), Wuchten der Räder sowie einen Komplettservice (Aufnahme der Räderdaten, Pflege im Online-ReifenManager und Überprüfung auf Beschädigungen, der Profiltiefe und des Alters) an. Durch unser Serviceangebot möchten wir un-

sere Kunden – die Werkstätten und Flottenbetreiber – entlasten, damit diese sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können“, erläutert Johannes Vetter.

Gerade das Reinigen des Reifenprofils ist ein wichtiger Arbeitsschritt und sollte auch beim privaten Pkw durchgeführt werden. Denn so können Beschädigungen des Reifens entdeckt und mögliche Lagerungsschäden vermieden werden. Außerdem verpasst der Dienstwagenfahrer durch die umfassende Dokumentation des Reifenverschleißes (Profiltiefe et cetera) nicht den idealen Zeitpunkt für die Anschaffung neuer Reifen. Dieser Rund-um-Service bei der Reifeneinlagerung dürfte für die 4Wheels GmbH auch mit ein Grund gewesen sein, bei ihren deutschlandweit 75 Standorten von Räderhotels zu sprechen. Zwar erholen sich die Pneu während ihres Hotelaufenthaltes nicht vom alltäglichen Verschleiß, aber die Abnutzung wird auch nicht größer, wie es durch eine falsche Lagerung der Fall wäre.

### Fazit

Die richtige Lagerung von Reifen ist nicht nur eine finanzielle oder platztechnische Frage, es ist vor allem eine Frage der Sicherheit. Beschädigte, verformte oder brüchige Pneu sind ein Sicherheitsrisiko. Somit wird der scheinbar kleine Baustein der Lagerung beim Reifenservice zu einem zentralen Element. Der Fuhrparkleiter sollte auch hier genau überlegen, wie er die Lagerung seiner Pneu regelt.

Und... wo erholen sich Ihre Räder?

 **DAS-REIFENLAGER.DE**  
info@das-reifenlager.de

