

Diese Webseite verwendet Cookies. Durch die Nutzung der Webseite stimmen Sie der Verwendung von Cookies zu. [Mehr Infos](#)

OK



Alle Bereiche



Gratis ePaper
Heft 05 / 2016

BRANCHE AUTO TRANSPORTER ECOFLEET MANAGEMENT STEUER / RECHT FIRMENAUTO DES JAHRES SERVICE

Startseite > Auto > Reifen



Reifenkosten optimieren Die beste Strategie

In diesem Artikel

1. Artikel

Teure Reifendruck-Sensoren, mehr Arbeitszeit und Spezialwerkzeug treiben die Preise für den Reifenwechsel nach oben. Wir zeigen, wo Flottenbetreiber Kosten optimieren können.

Jetzt bewerten!



1

Tweet



0



Parkassistent
So parkt der Firmenwagen von morgen

Winterräder ab-, Sommerreifen aufmontieren, Radmuttern festziehen und fertig? Von wegen, seit der Einführung von Reifendruck-Kontrollsystemen in den meisten Fuhrparks geht das nicht mehr so schnell. Die Anforderungen sind gestiegen. So müssen die Mechaniker Sensoren, Ventile und Batterien kontrollieren und unter Umständen austauschen.



Mobileye
Sicherheit zum Nachrüsten

Das alles belastet das Budget (siehe Kasten). Knapp fünf Prozent der gesamten Fahrzeugkosten entfallen auf den Posten Reifen. »Da steckt enormes Einsparpotenzial. Eine wichtige Rolle spielen Lager- und Reparaturkosten, Umrüstzeiten, Fahrerbetreuung sowie die Kontrolle der Reifen«, sagt Birgit Grobusch, Fuhrparkberaterin und Interims-Fuhrparkmanagerin.



Reifenpanne
Wechseln, flicken oder weiterfahren?

Lassen Sie die gesetzlichen Vorgaben nicht außer Acht

Manchmal sind es nur ein paar Cent, insgesamt betrachtet können sich aber Einsparpotenziale von mehreren Tausend Euro ergeben, je nach Flottengröße, Einsatzarten, Modellen und Laufleistung. Die gesetzlichen Vorschriften verlangen zwar nicht, dass der Fuhrparkverantwortliche als Halter Premium-Reifen auf die Firmenwagen aufzieht. Er muss seiner Fürsorgepflicht dennoch nachkommen und auf Qualität achten. "An der Sicherheit darf nicht gespart werden. Markenreifen müssen Standard sein", sagt Grobusch. Für die optimale individuelle Lösung ist der Fuhrparkmanager gefragt. Er muss sich entscheiden: Übergibt er das Thema der Leasinggesellschaft und bucht ein Reifenmodul? Arbeitet er direkt mit einem Reifendienstleister zusammen oder kümmert er sich selbst um Sommer- und Winterreifen, beispielsweise mit dem Autohaus in der Nähe.

Erst wenn man alle Kosten kennt, ist eine fundierte Entscheidung möglich

KOSTENLOSER NEWSLETTER



+++ Alle Tests +++
+++ Alle News +++

Und immer bequem und kostenlos per E-Mail.

Ihre E-Mail-Adresse

> Abschicken

Ich habe die [Datenschutzbedingungen](#) gelesen und stimme diesen zu.

SHOP



Der FIRMENAUTO-Shop
Für Abonnenten mit bis zu 30% Preisvorteil. Im ETM-Webshop erhalten Sie attraktive Angebote.

AKTUELLES HEFT



Aktuelle Ausgabe
Heft 05/2016

> Heft bestellen

> Jahresabo bestellen

> Probeabo bestellen

Vorab gilt es aber, den Bedarf zu ermitteln. Welche Reifen, welche Felgen sind im Umlauf und werden künftig benötigt? Darüber hinaus müssen alle Laufzeit- und Laufleistungskombinationen berücksichtigt werden. Im nächsten Schritt sollte der Fokus auf Services wie Einlagerung, Auswuchten, Rechnungsstellung, Terminerinnerung oder Reportings liegen.

Das Modul Reifenmanagement gehört bei Leasinggebern zum Portfolio. Dienstleister kümmern sich dann um Einlagerung, Entsorgung, Vor-Ort- sowie Hol- und Bringservice. Auch die freie Markenwahl zählt bis auf wenige Ausnahmen zum Standard. Unterschiede gibt es aber in der Einschätzung, ab welcher Profiltiefe Reifen als abgefahren gelten. Sie liegen, je nach Anbieter, zwischen der gesetzlichen Mindestvorgabe und drei Millimetern bei Sommerreifen. Wer noch kurz vor der Rückgabe des Leasingfahrzeugs neue Reifen aufziehen muss, hat dann das Nachsehen. Wichtig ist auch, dass der Fuhrparkleiter die Kalkulation seines Anbieters nachvollziehen kann.

Erst wenn man beide Kosten gegenüberstellen kann, ist eine fundierte Entscheidung möglich. Entsprechend sollten vor der Entscheidung für oder gegen eine Full-Service-Pauschale auch die tatsächlichen Kosten über die Laufzeit der Reifen bekannt sein. Liegen diese Daten intern nicht vor, helfen Spezialisten wie Tec Alliance.

Insbesondere kleinere und mittlere Fuhrparks können von den Einkaufskonditionen der Leasinggesellschaften profitieren. Dennoch sollte man die Konditionen im Auge behalten. So ist die Übernahme des Verschleißrisikos ein kleiner, aber feiner Unterschied, der über die Rechtmäßigkeit von Risikoaufschlägen entscheidet und bei Nachzahlungen auch Einfluss auf die verbindliche Budgetierbarkeit der Reifenkosten hat.

Es lohnt sich, bei Service und Gebühren genau hinzuschauen

Dagegen steht das Argument, dass bei Leasinggesellschaften in der Regel Subunternehmen diese Aufgabe übernehmen, die auch Geld verdienen wollen. Man sollte also genau hinschauen, wer was macht. Es kann sich durchaus lohnen, die Reifenmontage oder Einlagerung an das Autohaus zu vergeben oder sie selbst zu übernehmen. Alternativ kann das Reifenmanagement bei der Leasinggesellschaft bleiben, mit der Auflage, dass diese die Reifen bei einem vorher vom Kunden bestimmten Händler beziehen muss.

Auch die bundesweit arbeitenden Reifenhandelsketten bieten Servicepakete, einschließlich professioneller Fuhrparkanalysen. Die Dienstleistungen im Kerngeschäft reichen bis zum 24-Stunden-Service, Reportings, Kundenkarten oder Reifenreparaturen. Die Angebote unterscheiden sich nur marginal. Mobile Fitting ist Standard, ebenso wie UVV-Prüfungen, Smart Repair oder - Führerscheinkontrolle. Je nach Größe und Einsatzart der Flotte sollte man die Kosten sorgfältig abwägen. Tipp: Lassen Sie sich genau aufzeigen, wie viel der komplette Reifenservice pro Kilometer kostet. Wenn die Leistung stimmt, entscheidet bei den meisten Fuhrparkbetreibern letztlich der Preis.

Reifendrucksysteme - Diese zwei Varianten gibt es

Die günstigste Variante ist ein indirektes RDKS, das über die ABS/ESP-Sensoren läuft. Hier wird die Geschwindigkeit des Reifens gemessen. Bei Druckverlust verringert sich sein Abrollumfang und er dreht schneller, was dem Fahrer gemeldet wird. Allerdings können indirekte Kontrollsysteme nicht erkennen, welcher Reifen Druck verliert. Viele Hersteller verwenden deshalb ein teureres, direktes RDKS in den Reifenventilen. Dessen Sensoren senden ein Signal an die Bordelektronik. So wird dem Fahrer exakt übermittelt, welcher Reifen welchen Druck hat. Die Nachrüstung bei neuen Reifen ist sehr kostspielig und kann bis zu 420 Euro zusätzlich kosten.

Praxisbeispiel: So macht es Euromaster Reifenservice für 1.680 Fahrzeuge von Transgourmet

Kosten reduzieren und Effizienz steigern, so lauten die Vorgaben von Transgourmet an Euromaster. Das Unternehmen unterhält eine Flotte mit rund 1.000 Pkw und 680 Lkw. Künftig werden laut Euromaster im Rahmen eines vierteljährlichen Fuhrparkchecks sämtliche Reifen auf Beschädigungen, Profiltiefen und Luftdruck überprüft und bei Bedarf unmittelbar Korrekturmaßnahmen vorgenommen. Gleichzeitig versprechen sich die Verantwortlichen, vor allem im Lkw-Bereich, durch diese Maßnahmen

weniger Reifenverschleiß, einen geringeren Kraftstoffverbrauch und dadurch weniger CO2-Ausstoß. Einheitliche Konditionen und die Zusammenarbeit mit einem einzigen Partner könnten darüber hinaus Abläufe optimieren und Prozesse verschlanken. Dazu gehört auch, dass die Pkw-Flotte nach Ablauf der Herstellergarantie modellunabhängig und bundesweit über Euromaster-Filialen betreut werden.

Autor
Nicole Holzer

Foto
Euromaster

Datum
16. März 2016

KOMMENTARE

0 Kommentare **FIRMENAUTO**

 Einloggen ▾

 Empfehlen  Teilen

Nach Besten sortieren ▾



Start the discussion...

Be the first to comment.

 Abonnieren  Disqus deiner Seite hinzufügen  Add Disqus Add  Datenschutz

Facebook
Twitter
Google+
Jahresabo
Shop

Heftarchiv FIRMENAUTO
Heftarchiv ecoFLEET
Newsletter
YouTube
Bussgeldrechner

Mediadaten
Mediarates
Who is Who Mediarates

Who is who
Who is Who Mediadaten
Mediadaten firmenauto.de
Mediarates firmenauto.de

Probeabo
Geschenkabo

[Kontakt](#) [AGB](#) [Datenschutzerklärung](#) [Impressum](#) [RSS](#)