

Wochenmagazin für Spedition, Transport und Logistik

# verkehrs RUNDSCHAU

22/2011

4. Juni 2011 Verlag Heinrich Vogel ISSN 0341-2148 B 6924

[www.verkehrsrundschau.de](http://www.verkehrsrundschau.de)



## 28 INTERVIEW

Hubertus Kobernuß will in seiner Spedition möglichst rasch Euro-6-LKW einsetzen: Im Interview sagt er, warum das für ihn sinnvoll und wirtschaftlich ist

## 40 AUSKUNFT VOM FINANZAMT

Selten genutzte Hilfestellung: Unternehmer können sich vom Finanzamt bei schwierigen Fragen eine rechtssichere Auskunft holen



# Hier ist die Luft noch lange nicht raus

Die Pneus sind aktives Kapital für jeden Transporteur. Firmen, die das **Reifenmanagement** nicht ernst nehmen, zahlen an der Zapfsäule oder durch Standzeiten drauf. Einige Spediteure berichten, wie sie sicherstellen, dass immer genügend Luft im Reifen ist.

**E**ntweder erfüllt er unscheinbar seine Pflicht, oder er stoppt plötzlich den kompletten Transport: Der Reifen gehört zu jenen neuralgischen Punkten in der Logistikkette, denen sich die Fahrer und Fuhrparkverantwortlichen nur selten wirklich gründlich widmen.

Der morgendliche Gang rund um den LKW – teilweise mit dem Hammer in der Hand, um den Fülldruck in den Pneus abzuklopfen – vermittelt bestenfalls einen groben Eindruck vom Innenleben der Schlappen. Der stiefmütterliche Umgang steht im krassen Gegensatz zum Wissen in den Speditionen um den Einfluss der Bereifung auf den Kraftstoffverbrauch.

## Neureifen sparten im Test 2,3 Liter ein

Der Reifenanbieter Continental startete im vergangenen Jahr mit einem eigenen Wettbewerb („Beat the best“) und gab 15 Transporteuren jeweils zwei Reifensätze der damals neuen L2/R2-Generation an die Hand. Sechs Monate später wurden die Durchschnittsverbräuche der einzelnen Fahrer-Duos mit den Kennzahlen aus dem Halbjahr vor dem Wechsel verglichen. Die Gruber GmbH & Co. KG aus Ludwigs-hafen setzte mit einer durchschnittlichen Verbrauchersparnis von rund 2,3 Litern je 100 Kilometer das Ausrufezeichen. Eine Neuauflage des Pneu-Wettstreits läuft gerade an und nicht nur unter diesen Teilnehmern gilt die Regel: Wer sparsam unterwegs sein will, muss auch seine Reifen ständig im Blick haben.

Automatische Reifenscanner prüfen sekundenschnell und helfen beim Spritsparen



Auf dem Außengelände rollen die De-Rooy-Trucks mit 15 Stundenkilometern über die Prüffläche

Der niederländische Fahrzeugtransporteur G.M. De Rooy & Zonen aus Son vertraut deshalb seit einigen Monaten auf die automatische Reifenkontrolle des „Pneuscan-Systems“ der Ventech GmbH aus Marl. Die Anlage ist auf dem Freigelände installiert, wird also auch bei Regenwetter oder im Winter (eingebautes Heizungs-system) befahren. „Wenn die Trucks mit

15 Stundenkilometern über das Kontrollfeld gefahren sind, haben wir innerhalb von wenigen Sekunden alle Daten zur Profiltiefe und zum Reifendruck vorliegen und können reagieren“, erklärt der in der Spedition für den Einkauf verantwortliche Marcel Jacobs. Nach den ersten Messungen glaubten die Niederländer allerdings, dass die Anlage defekt sei. „Quasi alle Fahrzeuge wurden rot dargestellt“, erinnert sich Jacobs und denkt an die Zeiten der manuellen Reifenkontrolle zurück, in der diese Wackelkandidaten vermutlich unbemerkt geblieben wären.



Leuchtende Diode: Der Reifen braucht mehr Luft

## Fast jeder Truck fiel durch das Raster

Die Alarmsignale hatten allerdings nichts mit Messungenauigkeiten zu tun, vielmehr passte einfach der Luftdruck nicht. Seitdem die Trucks regelmäßig über die Messanlage rollen, liegt der Durchschnittsdruck in der Flotte der gut 450 Fahrzeuge ein bar höher. „Die Vorteile des besseren Rollverhaltens der Reifen für

den Spritverbrauch der Trucks steht außer Frage“, sagt Jacobs und verweist zudem auf eine sinkende Zahl an Reifenschäden. Neben dem Luftdruck ermittelt die Anlage auch die Profiltiefe – hier kann der Kunde selbst die Toleranzen festlegen.

In der Spedition De Rooy schlägt das System im Sommer bei Werten unter drei Millimetern Alarm, im Winter werden jene runden Probanden auf der Traktionsachse mit weniger als fünf Millimeter Restprofiltiefe gemeldet. Das Werkstattteam zieht dann jene Reifen auf, welche die Firma selbst vorrätig hält. „Ohne diesen Materialpuffer wird es schwierig, schnell an Neureifen zu kommen“, sagt Jacobs. Anhand dieser Vorteile haben sich die Investitionen für den Messstand, der übrigens auch die Achslasten erfasst, für das

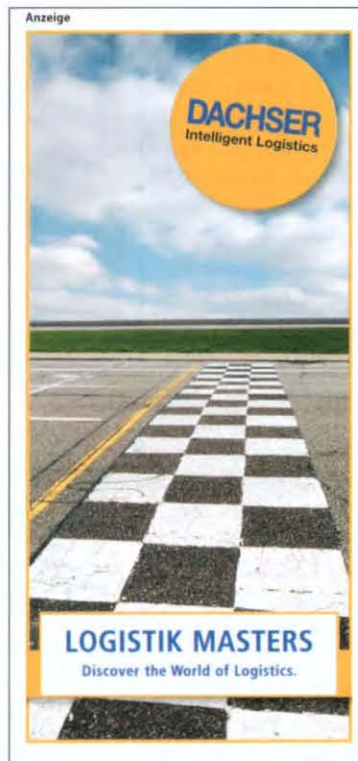
Schon für Flotten ab 150 Einheiten kann eine eigene Prüfanlage sinnvoll sein

niederländische Unternehmen innerhalb kurzer Zeit eingespielt. Jacobs meint: „Für Flotten ab 150 Einheiten rechnet sich die Anschaffung sehr schnell.“

**Die Diode am Ventil zeigt Druckverluste**

Eine aus den USA stammende Anwendung vertreibt seit wenigen Wochen die Lifetime Technologies GmbH aus Ismaning: den Luftdrucksensor mit einer LED-Leuchte (rund 20 Euro). Dieser Winzling wird auf das Ventil geschraubt und wacht fortan über die Druckverhältnisse. Entweicht eine vorgegebene Menge an Luft, leuchtet die Diode. Den Indikator hat sich unter anderem die Bellersheim-Unternehmensgruppe aus Neitersen in den Fuhrpark geholt. Nicht nur Werkstattleiter Thomas Bay hofft, dass nun den Chauf-

feuren beim morgendlichen Gang um ihren LKW das Blinken auffällt und „sie gar nicht drum herumkommen, den Luftdruck zu prüfen“, wie Bay erklärt. Die Pneus sind mit zehn bar befüllt, sobald mindestens 0,2 bar Minderdruck herrschen, blinkt die Warndiode. Bisher schauen die Rheinland-Pfälzer während der Routinekontrollen auf den Reifen-



druck und befüllten die Reifen an der eigenen Tankstelle. Nun soll der Aufwand dank der leuchtenden Signalgeber verringert werden und dennoch die Reifen mit dem passenden Luftdruck sparsamer und länger rollen können.

Zwei Fahrzeuge hat die Meisterwerke Schulte GmbH aus Rülhen mit den LED-Luftdruckmessern ausgestattet. „Vor allem

auf das Verhalten der Trailerreifen bin ich gespannt“, sagt der Fuhrparkleiter Joachim Aust. „Wenn diese optische Kontrolle hilft, deren Laufleistung auf gut 400.000 Kilometer zu steigern, wäre es eine interessante Investition“, so Aust. Wie bereits bei anderen Anbauteilen oder Systemkomponenten will das Unternehmen auch diese Neuheit zunächst im Kleinen testen. Den Aufsatz, der für Pneus bis 13,7 bar erhältlich ist, bieten mittlerweile einige NFZ-Hersteller und Teilehändler an.

**EU-weiter Reifen-Check am Rasthof**

Der Idee, unterwegs einen Indikator für den Reifendruck zu haben, hat sich auch die Procontour GmbH aus Waldshut-Tiengen mit ihrem Prüfnetzwerk „Classis“ verschrieben. Auf rund 100 Rasthöfen sollen in den kommenden vier Jahren deutschlandweit automatische Messstationen für Reifendruck und Profiltiefe entstehen. Die erste Anlage wird Mitte Juni auf dem Gelände des Europa-Park-Rasthofes an der A 5 in Herbolzheim scharf geschaltet. Der Rasthofbetreiber, die K.-H. Schneider GmbH, agiert als Partner.

Die Prüflinge rollen dann einfach über das Kontrollfeld, währenddessen identifizieren zwei Kameras den Truck und den Trailer. Die Werte werden anschließend in einer Datenbank gespeichert, auf die der registrierte Kunde Zugriff hat. Spontane Messungen von nicht erfassten Truckern sind ebenfalls möglich. Hier bezahlt der Neukunde an der Rasthofkasse für den Service und erhält seinen Ausdruck.

Bis zum Jahr 2015 sollen europaweit 400 solcher Prüfanlagen entstehen, sodass die Unternehmen fast überall Reifendaten erhalten können, ohne selbst für die Ausrüstung zahlen zu müssen – der dann gut überwachte Pneu wird es danken. ■■■

Rocco Swantusch



Markierungen: Der richtige Winkel, in dem die LKW die unterschiedlichen Reifenprüfsysteme überqueren, ist wichtig – sonst werden die Werte verfälscht