



Nutzfahrzeuge

Konzern - Zahlen und Fakten
Interview VW Hannover
Branchenlösungen
Fahrtest Caddy Cross
Praxisbericht Gütertaxi Winckler
T2 Kombi in Brasilien

Spezial

Volkswagen Nutzfahrzeuge



Die Apothekentour im Bulli

Fuhrunternehmen am Prenzlauer Berg setzt voll auf VW-Transporter

W

at is bloß los heute? Ick werd' noch verrückt! Nee, nee...“ Als Stephan Stockmann seinen T5 auf dem Parkstreifen in der Mitte der Ostseestraße am Prenzlauer Berg zurücksetzt, flucht er wie ein Rohrspatz. „Icke bin schon vor einer Stunde an der Köpenicker vorbei; ab da jing's nur noch im Schritt-Tempo voran!“ Stockmann ist Fahrer bei einem kleinen Fuhrunternehmen Mitten in Berlin und hat es an diesem Tag nicht besonders gut getroffen.

Kurz nach 18.00 Uhr spuckt ihn der an diesem Tag offensichtlich besonders dichte Berufsverkehr der Mega-Metropole aus. Sein Chef Andree Winckler wartet schon eine geschlagene Stunde auf ihn; schließlich muss der Wagen anschließend noch getankt werden und Stockmann hat eigentlich schon

Andree Winckler kümmert sich gewissenhaft um Mitarbeiter und Fahrzeuge. Dass sein Fahrer ohne zu zögern einspringt, weil ein Kollege kurzfristig ausfiel, ist in seinem Betrieb die Regel. Er kann sich auf seine Leute verlassen und gleiches erwartet er auch von seinen Fahrzeugen



längst Feierabend. Doch er hat für einen Kollegen schon eine Fuhre Kaffee für dessen nächste Tour am Morgen geladen. Blöd nur, dass ihn dabei die Rush Our voll erwischt hat. „Wie liefs?“ will sein Chef wissen, doch Stockmann winkt ab. „Früher standen hier die meisten Fahrzeuge in Reih' und Glied nebeneinander,“ moniert er, als er die Kamera sieht, „doch seit man auf allen Parkplätzen im Umkreis blechen muss, sind wir froh, wenn wir abends überhaupt ‚n Plätzchen finden.“ Gütertaxi Winckler, der Betrieb, in dem er arbeitet, ist ein Unternehmen, dass völlig unspektakulär zwischen Traditon und Moderne angesiedelt ist, dass obwohl mehr als zwanzig Jahre alt, in mancher Hinsicht die Züge eines Start-Ups zeigt: Ein Firmengelände, darauf zielte

letztlich Stockmanns Schilderung der Parkplatz-Situation, sucht man nämlich vergebens und die Disposition erledigt Geschäftsführer und Firmeninhaber Andree Winckler, im Arbeitszimmer seiner Wohnung. DHL, Phoenix, Premium Foods und Altomayo Bio-Kaffee: Winckler fährt überwiegend als Subunternehmer für mittelständische und Großunternehmen. Der Betrieb stemmt sich so erfolgreich gegen die Billig-Konkurrenz der vom Arbeitsamt geförderten Ein-Mann-Unternehmen. „Überleben, das ist nur möglich mit Firmenkunden – Bedarf aus der Bevölkerung existiert so gut, wie nicht mehr,“ schildert Winckler die Situation. Kein Wunder, wenn man für fünfzehn bis zwanzig Euro pro Stunde schon ein Fahrzeug mieten kann!



Fahrer Stephan Stockmann ist von den Qualitäten seines T5 restlos überzeugt. Hier hat alles seinen Platz und man kann sogar ohne weiteres auf der rechten Seite aussteigen



Stimmt die Reihenfolge? Die Kästen müssen in der Reihenfolge der nächsten Tour liegen, wenn Stockmann morgens die Fuhre übernimmt. Da ist es schlau abends schnell noch einmal zu schauen, ob alles stimmt

„Damals nach der Wende war das noch ganz anders“, blickt der Ur-Berliner auf die nunmehr fast 24-jährige Firmengeschichte zurück, „damals suchten die Leute händeringend nach Transportkapazitäten. Das konnte man im Osten schon als Reisender ständig erleben: Irgendwo in der Provinz einmal aus dem Zug gestiegen musste man nicht selten ein, zwei Stunden warten, bis man ein Taxi erwischt hat. Und im Frachtbereich war das noch viel schlimmer. Als Berufs-Kraftfahrer kannte ich die Situation genau. Deshalb habe ich beim Magistrat mehrere Male den Antrag gestellt, mich selbständig zu machen. Wurde immer abgelehnt. Und dann auf einmal, kurz nach der Wende, wir waren trotz offener Grenze immer noch DDR, wurde mein dritter oder vierter Antrag von den selben Leuten durchgewunken. Einfach so! Nicht das geringste Problem! Da wundert man sich schon, oder?“ Während sein Chef noch einige Minuten im Gestern verharret, checkt der wieselflinke Stockmann noch einmal die Ladung für die Fuhre seines Kollegen am nächsten Morgen. Ist auch die Lieferung für unseren neuen Kunden mit dabei? Alles klar! Stockmann ist das Urgestein bei Winkler; seit 1996 ist er dabei. Er fährt eine der Touren für Phoenix, einen Pharmagroßhandel, der zahlreiche Apotheken in Berlin viermal täglich

mit jeweils aktuell bestellten Medikamenten versorgt. Hier ist Fingerspitzengefühl gefragt; „Apotheker sind ein ganz eigenes Völkchen“, erklärt Winckler. Angefangen hat Winckler im Frühjahr '90 mit einem gebrauchten T2, der damals schon einige Kilometer auf der Uhr hatte. Kurz darauf schaffte er den ersten T4 an. „Ich bin zwar lange selbst gefahren, doch ich hatte sehr schnell die ersten Mitarbeiter.“ Inzwischen hat Winckler 14 Fahrer und 13 Autos. Und, was einigermaßen erstaunlich ist, der Firmeninhaber hat alle Fahrer angestellt: „Bei mir können die Leute zwar nicht reich werden – das gibt die knappe Gewinnmarge einfach nicht her – aber wer ordentlich arbeitet, soll auch ordentlich bezahlt werden und ohne Existenzsorgen durch die Gegend fahren. Ich hab' schon drei Mitarbeiter in die Rente gebracht; so schlecht scheint's den Leuten bei mir also nicht zu gehen,“ zwinkert Winkler. Auf die gleichen Tugenden, wie bei seinen Mitarbeitern, baut Winckler auch bei seinen Fahrzeugen. Und das sind Erstens: Zuverlässigkeit, Zweitens: Zuverlässigkeit und Drittens: Zuverlässigkeit. Im Grunde, erklärt er, ist es ganz einfach: Ein Auto, das nicht fährt, verdient kein Geld. Ganz im Gegenteil! Es kostet Geld. Hier schöpft der umtriebige Unternehmer aus reichhaltiger Erfahrung. „Man darf

sich da nicht blenden lassen: Beim Kauf gibt's allenthalben großzügige Angebote und Rabatte, doch der wahre Wert eines Fahrzeugs zeigt sich dann, wenn etwas kaputt geht. Im Laufe der Jahre hat Winckler Transportern so ziemlich jeder Marke auf den Zahn fühlen können und räumt unumwunden ein, dass viele Fahrzeuge ihre Vorzüge haben. Und wenn das nicht schon als Argument reichen würde, mal dem einen; mal dem anderen Fabrikat den Vorzug zu geben, spräche dafür weiterhin der Umstand, dass er die einzelnen Fahrzeuge seiner Flotte nach Erreichen einer Dienstzeit von rund drei Jahren bei einem Tachostand von 80.000 bis 100.000 Kilometern ohnehin durchtauscht. Modelle mit überdurchschnittlichen Langlauf-Qualitäten können diesen Vorteil in seiner Flotte also gar nicht ausspielen. Dennoch stammt sein Fuhrpark, vier Caddies und neun T5, ausschließlich von VW. Wie kommt's? „Für mich ist entscheidend, mit welchem Service ich rechnen kann. Kann ich schnell mal zur Werkstatt? Wie lange dauert die Reparatur? Ich habe einen Service-Vertrag beim Autohaus ASB Berlin Marzahn; bei

Problemen, stellen die mir ein Ersatzfahrzeug auf den Hof und die Reparatur ist in aller Regel nach einem halben Tag durch. Ich sage es Ihnen: Das zweite Mal verkauft am Ende die Werkstatt das Auto!“ Selbst der hohe Preis, muss der Fuhrunternehmer zugeben, tut dem Vertrauen in die Marke und ihren Service keinen Abbruch. Stephan Stockmann hingegen ist vor allem die durchdachte Konstruktion und der enorme Fahrkomfort des „Bully ans Herz gewachsen. „Een Riesen-Vorteil war det, als sie die Jangschtaltung nach Oben verlegt haben; so kannste prima rüber rücken und auf der rechten Seite aussteigen. Sonst kommste ja manchmal gar nicht raus, bei dem Verkehr. Überhaupt ist der T5 sehr übersichtlich, vor allem, weil er keene so lange Schanuze hat. Dette ist echt praktisch beim Rangieren.“ Auch der Sitzkomfort und die Ausstattung kommt bei ihm an: „Von morjens bis abends ist der Transporter mein Zuhause, da will man et auch „n bissken gemütlich haben!“ Δ

„Das zweite Mal verkauft die Werkstatt das Auto!“