

„Ohne unsere Kunden sind wir nichts“



STM-Bild

Vier Branchen – ein Produkt- und Serviceprogramm: unter dieser Maxime präsentierte Renault Trucks Anfang April in Lyon vor rund 200 Fachjournalisten aus aller Welt die Neuheiten für das Jahr 2006. Die Vorstellung neuer Verteiler- und Baufahrzeuge sowie neuer Motoren markiert den Abschluss der vor drei Jahren eingeleiteten Erneuerung der gesamten Angebotspalette. Außerdem umriss das Unternehmen die strategische Ausrichtung für die nähere Zukunft bis ins Jahr 2013 und präsentierte sich dabei selbstbewusst, kämpferisch und überaus ehrgeizig.

Ohne Umschweife machte Renault Trucks deutlich, dass es erklärtes Ziel des Unternehmens ist, der Maßstab in der Lkw-Industrie zu werden. Egal, ob Liefer-, Verteiler- und Fernverkehr oder Baustelleneinsatz – Renault will für alle Bereiche qualitativ hochwertige Fahr-

zeuge zur Verfügung stellen und dem Kunden die bestmöglichen Lösungen für seine Transportaufgaben bieten. Denn: „ohne unsere Kunden sind wir nichts“ konstatierte Stefano Chmielewski, Präsident von Renault Trucks. Und so will das Unternehmen am Markt mit

Fahrzeugen antreten, die beide Seiten der Kundschaft zufrieden stellen. Sie sollen sich zum einen „nach den Bedürfnissen der Fahrer und zum anderen nach den Effizienzerwartungen der Transporteure richten“ wie es Olivier de la Blache ausdrückte.

Bestärkt darin, die gesteckten Ziele auch tatsächlich verwirklichen zu können, zeigt sich Renault durch das bereits Erreichte. So habe man seit 2005 „mit dem neuen Premium Route und dem Magnum Straßenzugmaschinen auf höchstem Niveau hinsichtlich Zuverlässigkeit, Leistung und Fahrfreude“ im Programm. „Die Premium-Bestellungen haben im Vergleich zum Vorjahr explosionsartig zugenommen. Und dieser Enthusiasmus macht uns zuversichtlich für

die neuen Baureihen, die im Jahr 2006 auf den Markt kommen“, so Olivier de la Blache weiter.

Das Unternehmen hat sich eine Markenidentität auf die Fahne geschrieben, die auf den drei Säulen Kundenfreundlichkeit, Effizienz und Innovation ruht. Drei Werte, die laut Renault ein umfangreiches Pflichtenheft nach sich ziehen: Aufbau enger Beziehungen zu den Kunden, den Fahrer in den Mittelpunkt der Lkw-Konzeption stellen, Lieferung qualitativ hochwertiger Lkw, die die zuverlässigsten auf dem Markt sein sollen, Betriebskosten für die Spediteure durch niedrigen Dieselverbrauch und optimierte Wartungskosten verringern, den schnellsten Pannendienst rund um die Uhr bieten sowie die Einführung tech-



Nahm die Besucher in Empfang: Der Renault Radiance. An dieser Lkw-Studie erprobt Renault unter anderem ein elektronisches Lenksystem. STM-Bild.

nologischer Neuheiten und technischer Lösungen, um den Betrieb der Fahrzeuge zu vereinfachen, inklusive einem markanten und eingeständigen Design.

Um diesen umfassenden Forderungen gerecht werden zu können, will man sich an den Erwartungen der Kunden orientieren, die sich von Branche zu Branche unterscheiden: Nutzernahe Servicequalität für die Kunden im Lieferbereich und regionalen Verteilerverkehr, Leistung, Verbrauch, Komfort im Fernverkehr, bauliche Robustheit und Nutzlast im Baustellenverkehr.

Verteilerreihe

„Distribution“ nennt sich die in Lyon vorgestellte neue Renault-Baureihe für den Verteilerverkehr, zu der die Fahrzeuge Midlum und Premium Distribution gehören. Sie sollen mit vollständig erneuerten Fahrerhäusern, Fahrgestellen und Antriebssträngen den Anforderungen des städtischen und regionalen Verteilerverkehrs gerecht werden. Für die Entwicklung der neuen Baureihe investierte das Unternehmen vier Jahre Planung und Forschung, mehr als 920.000 Planungsstunden sowie 230.000 Versuchsstunden und absolvierte 4 Millionen Testkilometer. Laut Renault konnten die Wartungskosten der neuen Baureihen Midlum und Premium Distribution je nach Fahrzeugtyp im Durchschnitt um 15 % reduziert werden.

Die Verteilerreihe bietet mit dem Midlum Lkw-Fahrgestelle von 7,5 bis 18 t und mit dem Premium Distribution Lkw-Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen von 18 bis 26 t, die sich laut Hersteller bestens ergänzen und die ver-

schiedenartigen Anforderungen dieses Sektors abdecken. Das neue Fahrerhaus bietet verschiedene Innovationen, wie die digitale Geschwindigkeitsanzeige an der Instrumententafel und den Schalthebel am Armaturenbrett.

Besonderer Wert wurde auf die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs gelegt. Deshalb wurden die Fahrzeuge mit einer neuen Motorengeneration ausgestattet, die selbstverständlich Euro 4 erfüllt und der Norm Euro 5 (bei bestimmten Versionen) vorgreift, da die Motoren mit der Stickstoffverringertechnologie SCR (Selective Catalytic Reduction) ausgestattet sind.

Neue Motoren

Die neue Midlum-Baureihe ist mit den neuen Motoren DXi5 mit 160, 190 und 220 PS sowie DXi7 mit 240 und 280 PS erhältlich. Der Premium Distribution ist mit den neuen Motoren DXi 7 mit 240, 280 und 320 PS sowie DXi 11 mit 370, 410 und 450* PS (* nur für Autotransporter) zu haben. Die neuen Motoren ermöglichen eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als ihre Vorgänger: bis zu 4 km/h je nach Motor und Strecke.

Die Getriebe

Eine der großen Innovationen des neuen Midlum ist laut Renault die Anordnung des Schalthebels an der Instrumententafel, die dem Fahrer mehr Fahrkomfort und eine außergewöhnlich schnelle Schaltung bietet. Außerdem kann der Kunde unter einem großen Angebot an sechs Getrieben wählen, darunter vier mechanische und zwei au-





Camera - Monitor Systems



Zusätzliche Augen

Vor allem um einen LKW dieses Typs und Formats gibt es zahlreiche Ecken, die ein Fahrer kaum oder überhaupt nicht einsehen kann. Ein Schaden ist daher auch schnell geschehen!




Die Kompaktkameras von Orlaco sind an mehreren Stellen zu montieren. So können Sie den toten Winkel hinter dem LKW und um das Fahrerhaus herum, aber auch das Spuren des Fahrgestells überblicken.



Telefon (+31) 0342 404 555
 E-mail info@orlaco.nl
 Internet www.orlaco.nl

tomatische Getriebe, die den vielfältigen Anforderungen Rechnung tragen.

Der Premium Distribution ist mit drei mechanischen Getrieben mit 6, 9 und 16 Gängen mit Super-H-Schaltung (Überlagerung der Gänge) sowie dem neuen Getriebe Optidriver+ mit Bedienelement am Lenkrad für den Motor Dxi11 erhältlich. Optidriver+ ermöglicht, wie der Hersteller betont, eine Gewichtseinsparung von 60 kg in Bezug auf ein mechanisches Getriebe sowie eine Verbrauchseinsparung von circa 3 %.

Für den Midlum und den Premium Distribution werden drei Fahrerhauslängen angeboten: kurz 1,6 m, global 2 m, tief 2,2 m. Außerdem sind die Fahrzeuge in drei Ausstattungsniveaus Authentique, Alliance und Privilège erhältlich.

Baustellenreihe

Bei Baufahrzeugen kommt es auf Robustheit an. Und hierfür, so gibt man sich bei Renault überzeugt, sind der Kerax und der Premium Lander bekannt. Aber geschätzt werden sie laut Hersteller auch für ihre Antriebskraft, Nutzlast und Ladekapazität.

Jetzt hat das Unternehmen seine Baustellenreihe vollständig erneuert. Das erweiterte Angebot umfasst 14 Kerax Modelle und 25 Premium Lander Modelle.

Der Premium Lander ist für die Baustellenbelieferung bestimmt, wo flexible Einsetzbarkeit und hohe Nutzlast gefragt sind. Der Kerax soll im Tiefbau, in Steinbrüchen und auf schwierigen Baustellen zum Einsatz kommen, auf denen Robustheit und Antriebskraft gefordert ist. Die Architektur, das Fahrerhaus, der Antriebsstrang, das Fahrgestell und die Bremsen sind vollständig erneuert worden. Zum Antrieb dieser Fahrzeuge dienen die Motoren Euro 4 DXi7 und DXi11. Die Baureihe ist in 40 Modelle unterteilt und bietet eine große Auswahl an Achskonfigurationen. Erhöhte Bodenfreiheit und verbesserte Ladekapazitäten, neue Antriebsachsmechanik, zahlreiche Radstände, vereinfachte Aufbaumöglichkeiten, mehr Komfort und Sicherheit sowie ein angemessenes Serviceangebot sind nur einige der vielen Vorteile dieser neuen Reihe.

Mit dem Premium Lander und dem Kerax will Renault Trucks den gesamten Bausektor und insbesondere die Sparten Erdarbeiten und Steinbrüche bedienen, außerdem den Transport von gebrauchsfertigem Beton sowie Baustofftransport und -handel.

Lieferbaureihe

Den Bereich Lieferverkehr bedient Renault mit den Fahrzeugen Master und dem Mascott, die 2003 beziehungsweise 2004 vollständig erneuert wurden und

von denen im vergangenen Jahr 11.000 beziehungsweise 12.500 Einheiten verkauft wurden. Als Ziel für 2008 peilt das Unternehmen den Verkauf von 33.000 Lieferfahrzeugen an und langfristig den Absatz von 50.000 Fahrzeugen, wie Jean Marc Lange, Chef der Lieferwagenreihe,

hervorhob. Die Fahrzeuge sollen in den nächsten Monaten an Euro 4 angepasst werden. Außerdem wird das Produktprogramm ab 2007 um ein Fahrzeug erweitert werden, das aus der Plattform der zukünftigen Generation des Cabstar (Atlas) von Nissan hervorgegangen ist.

Der Präsident von Renault Trucks, Stefano Chmielewski, stellte sich den Fragen der internationalen Fachpresse. STM-Bild



Die Wartungskosten für die neuen Baureihen Midlum und Premium Distribution konnten sich je nach Fahrzeugtyp im Durchschnitt um 15 % reduziert werden. STM-Bild



Fernverkehrsreihe

Das Jahr 2005 stand bei Renault Trucks ganz unter dem Zeichen der Erneuerung der Modelle Magnum und Premium Route. Während der Premium Route eher für den regionalen und nationalen Verkehr bestimmt ist, soll der Magnum bevorzugt im internationalen Fernverkehr eingesetzt werden. Renault Trucks feiert beide Modelle als großen Erfolg, denn seit Einführung des Magnum und Premium Route Euro 3 sind mehr als 23.000 Bestellungen für diese Lkw eingegangen, wie in Lyon betont wurde.

In diesem Jahr werden die beiden Lkw mit Euro 4-Motoren ausgerüstet. Im Premium Route kommt der DXi 11 mit neuen Leistungsstufen 270, 295 und 331 kW (370, 410 und 450 PS) zum Einsatz. Dem Magnum hingegen spendiert Renault einen ganz neuen Motor: den DXi 13 mit 12,8 l Hubraum. Er ist in den Leistungsstufen mit 339 und 368 kW (460 und 500 PS) erhältlich und bietet sein maximales Drehmoment von 2.450 Nm zwischen 1.050 und 1.400 min⁻¹.

Je nach Einsatztyp sollen die neuen Motorisierungen bis zu 4 km/h höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten als die Vorgänger ermöglichen. Zu den Neuheiten zählen zudem das Bremssystem Optibrake beziehungsweise Optibrake+, ein neues Lenkrad mit integriertem Bedienelement für das Getriebe Optidriver+ und der Geschwindigkeitsregler Cruise Control.

Service, Service, Service

Dem Kunden innovative und qualitativ hochwertige Produkte zur Verfügung zu stellen ist einer der Eckpfeiler der Renault-Unternehmensstrategie. Ein weiterer setzt sich aus den Serviceleistungen zusammen, von denen das Unternehmen eine ganze Palette anbietet. Hierzu zählen der Pannendienst 24/24; Wartungspauschalen; Wartungs- und Reparaturverträge Start and Drive; modulierbare Garantieverlängerung Expandys; Renault Trucks Infomax, das genaue Informationen über den Zustand des Fuhrparks bietet und eine vorbeugende und vorausschauende Wartung



Im Anschluss an die Präsentationen zeigte Renault Trucks anhand einer Ausstellung die spezifischen Branchenlösungen. STM-Bild

ermöglicht sowie Clovis Rent für Kurz- und Langzeitvermietung.

Neu im Programm ist das Abonnement Renault Trucks GO24, das für den Premium Route und den Magnum angeboten wird. Bei einer Panne des Fahrzeugs ist Renault Trucks verpflichtet, dafür zu sorgen, dass nach dem Anruf bei Renault Trucks 24/24 das Fahrzeug innerhalb von 12 Stunden seine Fahrt fortsetzen kann. Wenn dies nicht der Fall ist, verpflichtet sich das Unternehmen, dem Kunden eine Entschädigung zu zahlen.

Blick in die Zukunft

Für die Zukunft hat man sich bei Renault Trucks viel vorgenommen.

100.000 Fahrzeuge will man zukünftig verkaufen. Die Unternehmensstrategie, so war in Lyon zu hören, ist einfach und klar. Sie beruht auf den Schwerpunkten Qualität, Wachstum und nachhaltige Profitabilität, wobei die Qualität oberste Priorität beigemessen wird. „Nach dem radikalen Wandel, den wir seit 2003 erreicht haben, was die Qualität unserer Produkte angeht, haben wir nun die gleichen Ziele für die Qualität des Services für das Jahr 2008“, so fasste es Olivier de la Blache abschließend noch einmal zusammen. So sollen zukünftig 50 % der Lkw inklusive Serviceleistungen verkauft werden.

Auf technologischer Seite steht die weitere Reduzierung des Dieserverbrauchs ganz oben auf der Liste. Alle drei bis vier Jahre will Renault Trucks

deutlich verbrauchsreduzierte Lösungen präsentieren. Hierfür arbeitet das Unternehmen auch an dem möglichen Einsatz von Bio-Diesel und an der Bereitstellung von Hybrid-Antrieben. Geplant ist, im Jahr 2010 erste Hybrid-Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Außerdem forscht man an Gas-angetriebenen Fahrzeugen für den Einsatz im innerstädtischen Verkehr. Und nachdem das Thema Euro 4 bereits abgehakt ist und auch schon für Euro 5 Lösungen angeboten werden, ist man gedanklich schon beim Thema Euro 6 angelangt, das bekanntermaßen im Jahr 2013 aktuell wird. Angedacht sind darüber hinaus weitere strategische Partnerschaften, um das Produktportfolio von Renault Trucks auch zukünftig weiter auszubauen.

STM



Renault Kerax 370.19, 4x2, mit Hiab-Ladekran 111 BS-2 Duo. STM-Bild



**Das Original -
seit Jahrzehnten
im Markt. Weltweit.**

**Hebe- und Transportsysteme
in Spitzenqualität bis 200 t
sofort ab Lager.**

Sonderlösungen



PTS Transportfahrwerke bis 35 t
mit Funkfernsteuerung



Georg Kramp GmbH & Co.KG
GKS-Perfekt
Hebe- und Transportsysteme
Max-Planck-Straße 32
D-70736 Fellbach
Tel. +49 (0)711-510981-0
Fax +49 (0)711-510981-90
info@gks-perfekt.com
www.gks-perfekt.com