



Vive la France – Renault muss einen guten Draht „nach oben“ haben. Inmitten einer Schlechtwetterfront konnten sich die VR-Leser am Testtag über reichhaltiges Testprogramm und Sonnenschein erfreuen

Fahrvergnügen auf Französisch

Renault Trucks Deutschland und die VerkehrsRundschau luden 25 Fuhrunternehmer und Fahrer ein, Magnum, Premium, Kerax & Co. ausgiebig Probe zu fahren.

Kennen Sie die Werbung, in der der Nachwuchs etwas Süßes fordert, was zum Spielen und auch noch etwas Spannendes? Nein, nicht dass Sie denken, die VR kredenzte ihren Lesern Überraschungseier. Dennoch erfüllte Renault Trucks Deutschland bei der „Driving Experience“ viele Wünsche: eine süße Nachspeise nach feudalem Barbecue und Achterbahnfahrten im Phantasia-Land Brühl. Spannung, was die Teilnehmer in den Workshops erwarten würde. Und was „zum Spielen“ – vom Master bis zum Magnum auf der Straße sowie Lander und Kerax für Kraxelpartien im Gelände. Das PR-Team um Martin Böckelmann und Gregor Jetzsch hat sich mächtig reingehängt, um für die eingeladenen 25 Leser ein interessantes Programm auf die Beine zu stellen. Auf viel Interesse stießen die Vorträge von Eco-Trainer Steffen Oppel, der bei Renault die Optifuel-Trainings

durchführt. Er erläuterte den Teilnehmern, wie man durch gezielte Schulungsmaßnahmen, konsequente Nutzung der Fahrzeugtelematik sowie einige technische Maßnahmen den Kraftstoffverbrauch um bis zu 15 Prozent reduzieren kann. Bezeichnend aber auch, dass vor allem die Fuhrunternehmer bislang kaum Eco-Trainings absolviert haben und sich leider auch kaum Gedanken um die Berufskraftfahrer-Qualifizierung machen ... Die halten's lieber mit der Praxis und sparen Sprit durch korrekte Druckluftkontrolle und straff gespannte Planen. Wobei Wolfgang Trenkel einwarf, dass viele Prüfgeräte an Tankstellen keinen ausreichenden Druck liefern. „Da sollten die Pächter mal mehr auf unsere Bedürfnisse eingehen!“ Im Hinblick aufs Optifuel-Training hatte Steffen Oppel noch einen guten Tipp für die Workshop-Teilnehmer: „Denken Sie an die Fördermöglichkeiten durch De Mi-



Möbel-Spediteur Dahlhaus gefiel der Maxity

VR/Reichel, VR/C. Grüning



„Ich genieß' den Komfort im Magnum. Mit dem langen Radstand läuft er wie ein Hängerzug“

INGO SCHMIDT,
Gebrüder Schmidt Transport GmbH, Herzogenrath



„Bei uns in der Firma bin ich der Chef – solange meine Frau gerade nicht da ist!“

PETER SCHMITZ,
Peter Schmitz Transporte, Kaarst



„Meine Beziehung zu Renault? Mut zum Risiko! Nö, im Ernst: Mein Lander läuft prima!“

FRANK DAHMEN,
Frank Dahmen Transporte, Nideggen

nimis und außerdem ist das Training als Eco-Modul nach BKrFQG anerkannt.“ Zuletzt gab der Trainer noch ein paar Tipps mit auf den Weg: „Gebt beim Beschleunigen Vollgas. Attacke! Das ist ökonomischer als mit Halbgas zu zuckeln und der Fahrer kann schneller in die Rollphase übergehen. Auch eine gut gespannte Plane am Trailer spart Sprit. Und denken Sie als Unternehmer darüber nach, den Fahrern mit Prämien Anreize fürs Kraftstoffsparen und verschleißsames Fahren zu schaffen.“

Renault Trucks als Renault 6?

Produkt-Manager Manfred Klaus gab den Teilnehmern einen kompakten Einblick ins Programm von Renault Trucks und leitete mit einer kleinen Anekdote ein: „Früher hießen wir ja Renault VI, was für Vehicules Industrielles stand. Wer weniger mit uns zu tun hatte, machte meist Renault 6 daraus – die Leute glaubten, das VI steht

für die lateinische Zahl.“ Trotz breiter Range – von Master bis Magnum – mahnte Möbelspediteur Rolf Dahlhaus eine weitere Variante an: „Was Euch fehlt, ist eine leichte 3,5-Tonnen-Sattelzugmaschine vom Maxity, mit B-Führerschein zu fahren. Da geht bei uns der Trend hin!“ Premium-Fahrerin Jana Weisgerber lobte den Fortschritt des aktuellen gegenüber ihrem Vorgänger-Modell: „Da liegen Welten zwischen – toller Komfort und tolle Schaltung, einfach schön zu fahren.“ Kritik übte Unternehmerin Petra Riemer am Servicenetz von Renault Trucks: „Speziell in Norddeutschland sieht es ziemlich dünn aus.“ „Daran arbeiten wir und verhandeln mit zahlreichen Werkstätten, um die weißen Flecken auf unserer Karte zu entfernen“, versprach Produkt-Manager Klaus. Der Renault-Mann freute sich über Lob für den Premium Route, der vor allem im gewichtssensiblen Tankfahrzeugmarkt mit

gut 28 Tonnen Nutzlast eine Bank sei. Einen Wunsch gab ihm die Runde dennoch mit auf den Weg: „Bei aller Suche nach Nutzlast wollen wir am Ende trotzdem nicht in einem Plastikauto sitzen!“ Eine interessante Alternative für den Bau-sektor kündigte Klaus mit „OptiTrack“ an: „Das wird eine Anfahrhilfe à la MAN-Hydrodrive – allerdings bei uns auch mit automatisiertem Getriebe kombinierbar.“ Zum Überzeugungstäter in Sachen Rhombus ist inzwischen auch Unternehmer Ingo Schmidt geworden. „Nach Jahren mit Mercedes und DAF nimmt der Renault-Anteil in unserer Flotte jetzt zu. Da passt es ganz gut, dass die Konjunktur wieder anzieht. Von den 32 Fahrzeugen, die wir hatten, sind 20 geblieben – doch wir sind wieder dabei, zu wachsen.“ Spannend und süß, ein solches Resümee! ■■■

Gerhard Grüning



Von Master bis Magnum, auf der Straße und im Gelände – die „Driving Experience“ erfüllte jeden Testwunsch