Licht und Schatten

„Unsere Auftragsbücher sind prall gefüllt und befinden sich auf Rekordniveau“ hieß es auf der gemeinsamen Jahrespressekonferenz von Volvo und Renault Ende Februar. Doch während Volvo gute Verkaufszahlen in Deutschland für das Jahr 2014 zu vermelden hatte, konnte Renault das Klassenziel nicht erreichen und blickt auf rückläufige Absatzzahlen zurück.

Bereits seit 2002 gehört Renault Trucks zu Volvo Trucks, aber erst ab 2011/2012 hat man damit begonnen, Renault zu integrieren. Dieser Integrationsprozess und die Umstellung der Produktpalette auf Euro 6, in dessen Zuge zwischenzeitlich einfach keine neuen Modelle verfügbar waren, hätten dazu geführt, dass 2013/2014 bei Renault die Auslieferungen und insbesondere die Aufträge rückläufig gewesen seien.

Doch der Prozess der Produkterneuerung ist mittlerweile abgeschlossen und auch die Integration in die Volvo Trucks-Struktur dürfte vollzogen sein. So präsentieren sich beide Unternehmen unter dem gemeinsamen Slogan „A Costumer Company“ und wollen das Jahr 2015 intensiv dafür nutzen, ihre neuen Produkte im Markt zu positionieren.

Pema-Vertriebsleiter, Udo Brestel (links), und Tarcis Berberat, Vertriebsdirektor bei Renault Trucks, freuen sich über die in Herzberg geschlossene Kooperation der beiden Unternehmen.

Im mittelschweren Lkw-Segment > 16 t peilen Volvo und Renault für das Jahr 2016 ehrgeizige Ziele an: In der Schweiz will man mit 26 % Marktanteil die Nummer 1 als Anbieter werden, für Österreich ist der zweite Platz mit 18 % Marktanteil vorgesehen und in Deutschland wollen beide Marken gemeinsam 15 % Marktanteil und den dritten Platz erreichen.

Insbesondere Volvo bringt jetzt schon ein gutes Starterpaket zum Erreichen der Ziele mit, denn die IAA Nutzfahrzeuge 2014 war überaus erfolgreich für das Unternehmen und hat zum schon erwähnten prall gefüllten Auftragsbuch einen Großteil beigetragen.

Renault ist hier gewissermaßen noch in der Bringschuld, hat sich aber bereits in Position gebracht. So wurde eine Kooperation mit dem Lkw-Vermieter Pema ins Leben gerufen. In einem ersten Schritt werden 100 Renault-Lkw an Pema geliefert. Geplant sind insgesamt 400 Renault Trucks T für Pema, die dann bei 27 Renault Trucks-Stützpunkten in ganz Deutschland gemietet werden können.

Darüber hinaus konnte sich Renault im vergangenen Jahr natürlich über die Auszeichnung „Truck of the Year 2015“ für den T freuen. Und auf dem Schweizer Markt war das Unternehmen nach eigenem Bekunden der erste Hersteller, der einen 5-Achser in Euro 6-Ausführung anbieten konnte.

Und natürlich hat das Unternehmen auch Neuheiten auf den Weg gebracht wie in der Modellreihe K die 4x4-Sattelzugmaschine und das 8x6-Fahrgestell. Zudem in der Modellreihe C unter anderem den 8x4/4 Tridem. Darüber hinaus das erweiterte Angebot von OptiTrack für den Renault Trucks C.

In Deutschland plant das Unternehmen außerdem, das bestehende Verkaufsnetz um 58 neue Verkäufer zu erweitern. Die Netzwerkdichte soll auf über 80 % erhöht werden. Auch wenn sich Volvo und Renault nun stärker gemeinsam präsentieren, so bleiben beide Marken doch unabhängig voneinander bestehen und sollen sich durchaus auch weiterhin voneinander unterscheiden. Beispielsweise ist nicht vorgesehen, den Renault T mit dem Doppelkupplungsgetriebe auszurüsten, das Volvo im vergangenen

Volvo und Renault gaben auf der gemeinsamen Jahrespressekonferenz ihre Ziele und Strategien bekannt.

Volvo „History"-Truck von Trio-Trans.

Jahr eingeführt hat. Indes kündigt Volvo an, die ebenfalls bereits eingeführte Einzelradaufhängung künftig auch in Verbindung mit Volvo Dynemic Steering anbieten zu wollen.

Ende letzten Jahres hat Volvo zudem weitere Neuheiten für 2015 vorgestellt. Darunter neue Versionen des FL, die dank Ausstattung mit dem neuen Euro 6-Vierzylindermotor bis zu 200 kg mehr Nutzlast bieten. Der Volvo Vierzylindermotor mit 5 l Hubraum ist in zwei Leistungsstufen mit 210 PS/800 Nm und 240 PS/900 Nm erhältlich. Ebenfalls neu vorgestellt wurde der Volvo FL 4x4. Er wird mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 12 bis 16 t angeboten und fühlt sich in Steinbrüchen ebenso wohl wie auf Baustellen in beengten städtischen Umgebungen. Der Allrad-Lkw bietet sich für Aufbauten wie Arbeitsbühnen, Betonmischer und Krane an. Dank des erhöhten Fahrgestells, wurde die Bodenfreiheit vorn um über 6 cm und hinten um 10 cm vergrößert.

Auch wenn sich Volvo und Renault nun stärker gemeinsam präsentieren, so bleiben beide Marken doch unabhängig voneinander bestehen.

Das höhere Fahrgestell ermöglichte zudem einen um 25° höheren Böschungswinkel. Beim Volvo FL 4x4 werden permanent alle vier Räder angetrieben. Das Verteilergetriebe bietet die Wahl zwischen langer oder kurzer Übersetzung. Die lange Übersetzung kommt im Normalbetrieb zum Einsatz, während sich die kurze Übersetzung unter schwierigen Bedingungen per Knopfdruck auf der Instrumententafel aktivieren lässt.

Neues auch für FH und FH16: sie sind mit extra niedrigem Dach erhältlich und eignen sich so optimal für Einsätze im Bergbau sowie für Anwendungen mit Kranbetrieb über dem Fahrerhaus. Der Volvo FH und der Volvo FH16 mit niedriger Dachhöhe bieten denselben Antriebsstrang, denselben Komfort und dieselbe Flexibilität wie andere Fahrerhausversionen, allerdings gibt es einige wichtige Unterschiede. Das Dach wurde um 190 mm abgesenkt und ist vollständig flach, da Antennen und sonstige Ausrüstung an andere Einbauorte versetzt wurden.

Mit einer potenziellen Gesamthöhe von 3,2 m passt diese Version bequem durch die üblichen 3,4 m hohen Minentunnel. Der Volvo FH und der Volvo FH16 mit niedrigem Fahrerhaus bieten die Möglichkeit eines Sattelzugs mit bis zu 750 PS und einem Gesamtzuggewicht von 120 t. *STM*