



Lachender Dritter?

Im hausinternen Juchem-Test zwischen drei Marken macht der neue Renault T bislang eine sehr gute Figur.

Sonderdruck aus KFZ-Anzeiger Nr. 11/2014



„Da staunen manche Kollegen auf der rechten Spur“

Bei der Spedition Juchem aus Kerpen-Türnich stellen sich die ersten drei Renault mit Euro 6 der neuen Baureihe T dem internen Wirtschaftlichkeitswettbewerb mit Scania und MAN.

Als Karl Juchem, heute 72, vor über 40 Jahren in Kerpen-Türnich, westlich von Köln im ersten rheinischen Braunkohlerevier gelegen, sein Transportunternehmen gründete, gab es nur eine Marke im Fuhrpark: Scania. Das lag auch daran, dass Juchem als Subunternehmer der Silofachspedition Freund aus Frechen deren frühes Faible für die Schweden teilte. Seit sechs Jahren ist Jürgen Juchem, 42, als Geschäftsführer für die blaue Flotte verantwortlich. Und die 25 eigenen LKW teilen sich heute ziemlich gleichwertig in drei Marken auf: Scania, MAN und Renault.

Seit März ist die neue französische Eleganz auf dem Betriebshof im Gewerbegebiet eingezogen, drei Renault der Baureihe T mit 460 PS aus einem Euro-6-Motor und dem für den regionalen Fernverkehr konzipierten Sleeper Cab, konsequent im blau-roten Cor-

porate Design des Unternehmens gehalten. Eine einfache, aber ausdrucksstarke Farbkombination, bei der sich nachträglich die Frage stellt, welche Alpträume der Chefclackierer aus Lyon wohl hatte, als er im vergangenen Jahr die Demo-Fahrzeuge in, was auch immer das für ein Farbton war, auf europäische Promotion-Tour schickte.

Nicht weit auseinander

Damit geht nun auch der firmeninterne moderne Dreikampf in die nächste Runde. Die Renault messen sich fortan mit jeweils zwei Scania und zwei MAN in derselben Leistungsklasse und ebenfalls mit Euro 6. „Alle drei Fabrikate sind durch die neuen Motoren natürlich etwas schwerer geworden“, sagt Juchem. Einen extremen Gewichtsausreißer nach oben oder unten gibt es dabei allerdings nicht. Mit Kompressor für die Entladung des



Die Renault T auf dem Betriebshof von Juchem



Jürgen Juchem setzt auf eine Drei-Marken-Strategie. Schwärmt vom Sleeper Cab: Fahrer Walter Weermann

vorwiegend als Ladegut gefahrenen Braunkohlestaubs kommen auch die Renault, abhängig vom Tankinhalt, etwa auf ein Leergewicht von 7,6 Tonnen. „Auch von der reinen Technik sind die drei Marken nicht wirklich weit auseinander“, so Juchem nach den ersten Erfahrungen. In der auf größtmögliche Sicherheit ausgelegten Flotte haben jetzt auch die Renault T einen Spurassistenten und den adaptiven Geschwindigkeitsregler. Gemessen wird der Verbrauch über die Renault-Telematik Optifleet. „Nach den ersten Wochen liegen die drei neuen Renault bei etwa 30 bis 31 Liter. Auch da gibt es bislang keine allzu gravierenden Unterschiede. Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit ist daher derzeit einzig und allein der gute Preis.“

Vor allem aber beim Image unter den Fahrern dürften die Franzosen mit der Baureihe deutlich gewonnen haben. Der klobige Magnum war zwar lange Kult, aber im Dauereinsatz, wenn es nicht gerade nonstop von Aachen nach Almeria ging, monierten so manche Fahrer dann doch irgendwann, dass sie zum Bergsteigen lieber in den Urlaub in die Alpen fahren wollten. Und dem Premium hing der unausgesprochene Makel der innerbetrieblichen Strafversetzung an. „Mein alter Premium war halt doch auf Dauer etwas

eng“, sagt ein durchaus erleichterter Reiner Kurzer aus Vettweiß, einer der drei Fahrer, die nun mit sichtlichem Stolz den neuen Chic in der Comfort-Kabine steuern dürfen. „Allerdings vermisse doch ein wenig einen Retarder. Die Fahrt nur mit der verstärkten Motorbremse ist etwas gewöhnungsbedürftig. Ansonsten bin ich mit dem Fahrzeug hochzufrieden.“ Allein Sascha Mühlich hat noch Anpassungsschwierigkeiten gegenüber seinem angestammten Scania, am Ende überzeugt jedoch die Leistung: „Du gehst mit 68 Stundenkilometern auf der A 61 das Moseltal wieder hoch. Da staunen manche Kollegen auf der rechten Spur.“

Die Liebe zu einem neuen LKW ist manchmal reine Kopfsache. „Man steigt aus, ohne sich zu stoßen“, lobt Walter Weermann, dem sofort aufgefallen ist, dass man im unteren Teil der dann doch etwas billig anmutenden Typenbezeichnung seinen eigenen Namen eingravieren lassen kann, wie der rein zufällig anwesende Renault-Verkäufer als Alleinstellungsmerkmal aller sieben Hersteller sofort herausstellt. Und das macht bei Juchem durchaus Sinn. Denn auf Grund eines sehr guten Betriebsklimas und für die Region ausgezeichnete Bezahlung ist die Fluktuation gleich Null.

Jan Bergrath



Im Zeichen der Kohle

Vor allem mit dem Transport von Braunkohlestaub aus den drei Standorten der heutigen RWE Power westlich von Köln ist die Spedition Juchem gewachsen, in einem Radius von rund 300 Kilometern werden überwiegend Zement-, Kraft- und Asphaltmischwerke mit dem Brennstoff beliefert. Zu Flotte gehören entsprechend 18 Siloaufleger von Spitzer mit 53 bis 57 m³ Volumen sowie Kipper für den Transport von Briketts oder Sand.

EIN TRUCK.
EIN PROFITCENTER.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

FERNVERKEHR
RENAULT TRUCKS T



renault-trucks.de

