



Trio in Nationalfarben: Renault Master aus einer Hand mit Aufbauten von Gruau und JPM.

HEIMSPIEL für Frankreich

Zum vollwertigen Arbeitsgerät wird ein Transporter mit Auf- und Ausbau. Werkslösungen auf Basis des Renault Master.

Autor **Randolf Unruh**

D

Die Begegnung ist zufällig, aber sie fügt sich perfekt in den Termin ein: Rolllt doch in diesem Moment ein üppiger Auto-transporter auf der französischen Schnellstraße Richtung Deutschland. Seine Ladung: ein Renault Master als Kastenwagen, ein Fahrgestell mit Fahrerhaus sowie ein Master mit Kofferaufbau. Alles frisch aus dem Transporterwerk in Batilly unweit von Metz.

Dort hatte Renault unmittelbar zuvor ein neues Konzept vorgestellt, neu jedenfalls für die französische Marke: „Converted by Renault“. Es dreht sich um Komplettfahrzeuge auf Basis Renault Master mit Kipper, Koffer und Pritsche, montiert von zurzeit 40 Mitarbeitern in zwei Schichten in einer blitzsauberen Halle. Da ist noch Platz für Zuwachs, wie Renault ohnehin im Vorwärtsgang unterwegs ist. Transporterchef Jan Ptacek beziffert die Tagesfertigung des Werks auf 540 Transporter, macht jährlich etwa 100.000 Master für Renault und zusammen 20.000 Master für Renault Trucks und Nissan Interstar. Somit ist der noch junge aktuelle Master in die erste Liga aufgestiegen. Und zwei

von drei Transportern, so Ptacek, werden auf- oder umgebaut.

Converted by Renault – das bedeutet Einkauf beim Renault-Händler aus einer Hand mit einer Rechnung, Finanzierung und Garantie. Weitere Vorteile: ein einziger Ansprechpartner und nur eine Lieferzeit. Indes ist die Auswahl zwangsläufig begrenzt, es geht um Transporter von der Stange anstelle von Maßanfertigung.

STRATEGIE: REGIONALE PARTNER

In der Master-Preisliste tauchen die Komplettfahrzeuge zwar auf, indes ohne Nennung des Aufbauherstellers. Logisch sind für Renault regionale Partner, das heißt in diesem Fall Gruau und JPM. Das ➤

passt nicht überall, lässt genug Luft für Junge, Meiller, Scattolini, Spier und wie sie alle heißen.

Das Heimspiel im Master-Werk aber gehört den Franzosen. Und so steht vor der Halle zunächst ein Trio in den französischen Nationalfarben: ein blauer Master mit Hinterkipper von Gruau, ein weißer Dreiseitenkipper von JPM sowie ein roter Master mit Gruau-Pritsche. Nahebei parken drei Master mit Kofferaufbauten von Gruau in unterschiedlichen Varianten. Außerdem steuert JPM einen Dreiseitenkipper mit Werkzeugbox sowie eine Pritsche bei, Gruau ebenfalls eine riesenlange Pritsche und einen Hinterkipper mit Werkzeugbox.

Die kantigen Gruau-Koffer mit ihrer markanten Rahmenbauweise messen in der Länge 3.970 oder 4.350 Millimeter und fassen zwischen 18 und 20 Kubikmeter. Knapp eine Tonne Nutzlast ist beim 3,5-Tonner maximal drin, sie schrumpft bei einer Ladebordwand – verschiedene Varianten sind möglich – oder bei Wahl des Master mit Hinterrad- statt Frontantrieb indes zusammen.

GROSSES ANGEBOT: PRITSCHEN & KIPPER

Größer ist die Auswahl der Werksaufbauten bei Pritschen und Kippern. Da wären Einzel- und Doppelkabinen, Aluminium oder Stahl als Material, Front- oder Hinterradantrieb sowie zwei oder gar drei Längen. Kipper auch mit vorgelagerter

Werkzeugbox. Das bedeutet zum Beispiel für Pritschen eine Spanne vom Fronttriebler mit sechs Metern Gesamtlänge und 3,3-Meter-Pritsche aus Aluminium sowie 1,4 Tonnen Nutzlast bis zum ausladenden 7,2-Meter-Lulatsch mit 4,6 Meter langer Ladefläche auf einem Fahrgestell mit Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung sowie einer knappen Tonne Zuladung. Dazwischen liegt fast alles, was das Herz begehrt. Und damit nun wirklich jeder weiß, dass es sich um einen kompletten Transporter von Renault handelt, ist ins Stirnwandgitter jeweils unübersehbar der Markenschriftzug eingeprägt.

INDIVIDUALITÄT: DIE MARKE QSTOMIZE

Kümmert sich „Converted by Renault“ um weitgehend vorkonfektionierte Serienware, so wird's beim zweiten Baustein namens „Qstomize“ – einer Marketing-Schreibweise von Customize – individuell. Die Maßschneider gibt es unter dieser Bezeichnung bereits seit mehreren Jahren in 13 Renault-Werken mit zusammen 330 Mitarbeitern. Im Master-Werk haben 52 Beschäftigte besonders viel zu tun. Das Aufgabengebiet reicht von individuellen Beschriftungen bis zu komplexen Ausbauten. Wie wär's mit einem Kastenwagen als Doppelkabine mit wahlweise drei oder vier Sitzplätzen in der zweiten Reihe? Den Freiraum über den Sitzen nutzt Renault für eine Dachablage. Dafür entfällt eine Sitztruhe und der

Laderaum verlängert sich. Das Telekommunikationsunternehmen Orange erhält individuell ausgestattete Werkstattwagen, von der Einrichtung über einen Dachträger mit aufklappbarem Warnschild und eine klappbare Gittertrittstufe an der Schiebetür, einen 230-Volt-Anschluss bis zur Waschmöglichkeit innen an der Heckflügeltür. Der Ausbau dauert 20 Stunden, es scheint sich zu lohnen. Gleich nebenan parkt ein Alu-Kipper des britischen Fabrikats TGS als Rechtslenker, stehen ein Werkstattwagen des Stromnetzbetreibers Enedis, auch ein Zustellfahrzeug mit Durchgang vom Cockpit zum Laderaum. Selbst wer nur individuelle Sitzbezüge haben will, wird hier fündig.

Qstomize ist etabliert, Converted by Renault wird wachsen und auch auf andere Werke übertragen – in Zukunft rollen ebenfalls Autotransporter mit frisch auf- und ausgebauten Trafic und Kangoo Rapid über die Schnellstraße zur Auslieferung.

hm

patrick.neumann@handwerk-magazin.de



Pick-up statt Transporter?

Dann gleich bei uns im Netz
die passende Themenseite ansteuern:
handwerk-magazin.de/pick-up



- 1 **Duo in Weiß:** Gruau-Dreiseitenkipper und JPM-Pritsche.
- 2 **Hochzeit im Renault-Werk:** Aufsetzen einer Pritsche auf ein Master-Fahrgestell.
- 3 **Zwei Längen, mehrere Ladebordwände:** markante Kofferaufbauten von Gruau.
- 4 **Converted by Renault:** Komplettfahrzeuge mit Aufbau aus einer Hand – mit einer Rechnung, Finanzierung und Garantie.