

Projekt-Renault Journal

RENAULTOOG FESTIVAL 2012



Die Premiere in Kronenberg bei Venlo in den Niederlanden

Fête RENAULTOOG

4. & 5. August 2012

*Das Festival für
ALLE Renaultfahrer!*

<http://www.renaultoloog.nl>

Evenemententerrein, Schorfvenweg 1, 5976 PJ Kronenberg, Holland



Das RENAULTOOG Festival ist ein internationales Treffen, alles was RENAULT je produzierte trifft sich an diesem Wochenende zu einem einzigartigen Fest! Besitzen Sie ein Auto, einen Transporter, LKW, Schlepper oder sonst etwas aus dem Hause RENAULT? Dann melden Sie sich an, die Teilnahmegebühr pro Fahrzeug beläuft sich auf 15,00€. Anmelden können Sie sich auf www.renaultoloog.com

Das Festprogramm:

- *Alle Fahrzeuge von RENAULT auf einem Platz
- *Neue (Test) Renault Autos, Lieferwagen und Lkws fahren
 - *Rundfahrt
- *Miniaturen und Modelle
- *Ersatzteile, Teilemarkt
 - *Clubpräsentation
- *Kinderbelustigungen
- *Musikalische Darbietungen



Vorwort

Lieber Renault-Fan,

die meisten Treffen und Messen des Jahres liegen hinter uns und die Saison steuert immer mehr auf Ihr Ende zu.

Innerhalb der Szene ist ein Nachwuchsproblem zu erkennen. Es hat den Anschein, daß heutzutage einfach kaum noch jemand Lust, Zeit oder die finanziellen Mittel hat ein Auto über Jahre aufzubauen.

Auch der ein oder andere Club ist inzwischen aufgrund von fehlendem Nachwuchs ebenfalls Geschichte.

Trotz dieser Entwicklung gab es aber die ein oder andere Überraschung, wie z.B. der weiße Clio Grandtour auf den Kreuztagen und nicht zu vergessen die diesjährige Premiere des „RENAULTOOG FESTIVALS“ in Kronenberg bei Venlo in den Niederlanden.

In dieser Ausgabe gibt es den vierten Teil der „Renault History“ von Andreas Gaubatz und natürlich einen ausführlichen Bericht über das „RENAULTOOG FESTIVAL“, was Ed „Eddy“ Lenders da auf die Beine gestellt hat ist wirklich aller Ehren wert.

Ich wünsche Euch Allen eine schöne Saison 2012 und allzeit Gute Fahrt.

Viel Spaß beim Lesen

Jan Erhartitsch



Das neue Portal für Renault Fans !!!



www.Projekt-Renault.de

Vorwort.....	3
--------------	---

Inhalt.....	4
-------------	---

RENAULT NEWS:

Cityflitzer Renault Twizy auf der Modemesse Bread & Butter.....	5
Renault Twizy erhält höchste Auszeichnung „best of the best“.....	6
Renault beruft neue Mitglieder in Vorstand.....	7
Espace mit neuem Renault Markengesicht und Top-Effizienz.....	8 - 9
Renault Mégane R.S. Red Bull Racing im Formel 1-Look.....	10 - 11
Neuer Renault Clio: wegweisend bei Effizienz und Komfort.....	12 - 15
Renault Konzern setzt erfolgreiche internationale Verkaufsstrategie fort.....	16 - 17
Neuer Renault Clio startet ab 12.800 Euro.....	18
Schauspielerin Jasmin Wagner startet im Renault Twizy durch.....	19
Renault beim „new faces award FASHION 2012“.....	20
Renault Master gewinnt Deutschen Nutzfahrzeugpreis 2012.....	21
Finanzergebnisse Renault S.A. erstes Halbjahr 2012.....	22 - 23
Renault plant Batterieproduktion für E-Fahrzeuge in Frankreich.....	24



RENAULT MOTORSPORT NEWS:

Formel Renault 2.0 NEC - Führungswechsel in Oschersleben?.....	25
Briten dominieren das dritte NEC-Wochenende in Oschersleben.....	26 - 27
Schlaug Motorsport baut Führung in der Speed Trophy aus.....	28
Renault Clio Cup Bohemia begeht Halbzeit auf dem Nürburgring.....	29
Zweiter Sieg - von Nieswand trotz Konkurrenz.....	30
Jan Kisiel zurück in der Siegerstraße.....	31
NEC-Halbzeit beim Gamma Racing Day.....	32

RENAULT F1 NEWS:

Mark Webber, Red Bull & Renault gewinnen den Grand Prix von Grossbritannien.....	33 - 34
Podestplatz für Kimi Räikkönen und Renault beim Grossen Preis von Deutschland	35 - 36
Renault erreicht am Hungaroring zwei Podestplätze mit Lotus F1.....	37

DACIA NEWS:

Zuverlässiger Partner für den Alltag: der neue Dokker Express.....	38 - 39
Dacia präsentiert genügsamen Familienfreund Dokker.....	40 - 42

RENAULT KLASSIK:

Die Renault Historie - Teil 4.....	44 - 47
------------------------------------	---------

RENAULT SZENE:

Renaultoloog Festival 2012 - Die Premiere in Kronenberg bei Venlo (NL).....	48- 57
Termine.....	58
Impressum.....	59



Renault kooperiert mit internationalem Fashion-Event

Mit seinem futuristischen Design und wegweisenden Antrieb liegt der Elektrozweisitzer Renault Twizy voll im Trend. Damit eignet sich der unverwechselbare Cityflitzer bestens als Werbefahrzeug für die international führende Modemesse BREAD & BUTTER, die vom 4. bis 6. Juli in Berlin stattfindet. 20 Twizy sind während der Messe in der Hauptstadt als Botschafter des innovativen Events für Street- und Urbanwear unterwegs. Zudem stehen die agilen und umweltschonenden Renault Modelle der Organisations-Crew auf dem Berliner Veranstaltungsgelände Flughafen Tempelhof zur Verfügung.

Auf der kommenden BREAD & BUTTER können die Fachbesucher neben den neuen Sommerkollektionen 2013 der rund 600 internationalen Modemarken mit dem Twizy eines der modernsten serienmäßigen Fahrzeugkonzepte entdecken. Mit seinem einzigartigen Fahrzeuglayout passt das jüngste Renault Modell perfekt in die trendorientierte Modewelt, die sich auf dem ehemaligen Berliner Airport trifft. Der Twizy eignet sich ideal für schnelle und geräuscharme Fahrten über das weitläufige Ge-

lände, das sich zu einem Schauspieler für Elektromobilität entwickelt.

Seit seinem Marktstart vor zwei Monaten haben sich bereits über 1.000 Käufer für den agilen Zweisitzer mit der umweltschonenden Antriebstechnik entschieden. Fahrer und Beifahrer sitzen hintereinander in einer hochsteifen Sicherheitsfahrgastzelle. Mit 2,3 Meter Gesamtlänge und 1,2 Meter Breite benötigt der Elektrostromer so wenig Verkehrsfläche wie ein großer Motorroller und bewegt sich mit seinem kleinen Wendekreis äußerst wendig im Straßenverkehr. Auch das Parken mit dem speziell für den Stadtverkehr entworfenen Fahrzeug eröffnet bislang ungekannte Möglichkeiten: So kann der Twizy auch Querparken, wenn er nicht über Parkplatzmarkierungen hinausragt oder andere Verkehrsteilnehmer behindert.

Dank seines niedrigen Gewichts von 450 Kilogramm – inklusive der 100 Kilogramm schweren, wartungsfreien Lithium-Ionen-Batterie – erreicht der Twizy darüber hinaus eine praxisgerechte Reichweite von 100 Kilometern (nach innerstädtischem Zyklus ECE-15). Der Renault Twizy ist in zwei Leistungsstufen mit 4 kW/5 PS oder 13 kW/17 PS erhältlich.

Renault übernimmt bei der Einführung der Elektroautos eine Pionierrolle und hat bereits vier Milliarden Euro in die neue Antriebstechnik investiert. Als erster Hersteller bringt die französische Marke eine Modellpalette mit vier rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf den Markt. Nach dem Transporter Kangoo Z.E., der komfortablen Limousine Fluence Z.E. und dem unverwechselbaren Twizy feiert zum Jahresende mit dem 5-Türer ZOE das bislang vielfältigste Elektrofahrzeug seine Premiere.

Mode im Herzen der Hauptstadt

Die Innovations- und Kreativkraft der BREAD & BUTTER passt perfekt und wie maßgeschneidert für die Präsentation des rein elektrisch betriebenen City-Flitzers Renault Twizy. Seit elf Jahren bietet die Fachmesse ausgewählten Brands, Labels und Designern, ihren individuellen Markenwelten und neuesten Kollektionen eine starke, weltweit einmalige Präsentationsplattform. Die BREAD & BUTTER BERLIN ist die internationale Leitmesse für den jungen, urbanen Bekleidungsmarkt.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse

Renault Twizy erhält höchste Auszeichnung „best of the best“



red dot design award für Cityflitzer

Der Elektrozweisitzer Renault Twizy erhält für sein wegweisendes Design die renommierte Auszeichnung „red dot: best of the best“. In der Sparte „product design“ kürte die internationale Jury des red dot design award die besten Erzeugnisse aus 4.515 Einsendungen. Von den insgesamt 1.058 ausgezeichneten Preisträgern bekamen zusammen mit dem Twizy nur 62 Produkte das höchste Qualitätssiegel „best of the best“. Der agile Cityflitzer ist eines von nur zwei Fahrzeugen, die mit diesem Premiumprädikat ausgezeichnet wurden.

„Der Twizy fügt der Mobilität der nahen Zukunft eine sehr überzeugende und ausdrucksstarke Transportlösung hinzu“, begründete die Jury ihre Entscheidung. „Das Elektrofahrzeug beeindruckt die Zielgruppe durch sein einfaches Handling ebenso wie durch sein ausgeklügeltes Ergonomie- und Sicherheitskonzept“, so die Preisrichter weiter. Zu den Kriterien der red dot Jury zählen unter anderem

Innovationsgrad, Funktionalität, formale Qualität und Ergonomie. Aber auch Langlebigkeit, symbolischer und emotionaler Gehalt, Selbsterklärungsqualität sowie ökologische Verträglichkeit werden berücksichtigt.

Der international anerkannte red dot design award zählt mit 14.000 Einsendungen aus über 70 Ländern im Jahr 2012 zu den begehrtesten Designwettbewerben weltweit. Seit 1955 verleiht das Design Zentrum Nordrhein-Westfalen, das den Wettbewerb ausrichtet, den roten Punkt als Gütesiegel für höchste Designqualität in den Kategorien Produktdesign, Kommunikationsdesign und Designkonzept. Mit dem Renault Mégane erhielt 2003 schon einmal ein Modell des französischen Herstellers die Top-Auszeichnung „best of the best“.

Maßgeschneidertes Modell für den Innenstadtverkehr

Mit dem neuen Twizy präsentiert Renault ein revolutionäres Fahrzeugkonzept für den Innenstadtver-

kehr, das die Vorteile von Automobil und Motorroller in sich vereint. Der rein elektrisch angetriebene Zweisitzer schlängelt sich emissionsfrei, leise und agil wie ein Roller durch die City, lässt sich aber dank vier Rädern, gewohnter Pedalerie und Lenkrad so leicht und komfortabel fahren wie ein Pkw.

Der Clou: Fahrer und Beifahrer sitzen hintereinander in einer hochsteifen Sicherheitsfahrgastzelle. Mit lediglich 2,3 Meter Länge und 1,2 Meter Breite findet der Twizy auch in der engsten Lücke noch einen Parkplatz. Der rekordverdächtig kleine Wendekreis von nur 6,8 Metern erleichtert das Manövrieren in engen Altstadtgassen. Renault bietet den neuen Twizy in zwei Varianten an: Die Standardausführung leistet 13 kW/18 PS und erreicht 80 km/h Höchstgeschwindigkeit; der Twizy 45 bietet 4 kW/5 PS sowie 45 km/h Spitze und darf bereits ab 16 Jahren mit dem Führerschein Klasse S gefahren werden.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse

DRIVE THE CHANGE



Neue Vorstände bei Renault S.A.S.

Renault ernennt Stefan Müller zum 1. September 2012 zum Executive Vice President, Leader Europe Management. Er wird Mitglied des Konzernvorstands und berichtet an Carlos Tavares, Chief Operating Officer Renault. Jérôme Stoll, bislang verantwortlich für diesen Aufgabenbereich, konzentriert sich zukünftig auf die Leitung der Bereiche Sales & Marketing, Light Commercial Vehicles und Renault Retail Group. Er bleibt Mitglied des Konzernvorstands und untersteht weiterhin Carlos Tavares.

Ebenfalls zum 1. September 2012

beginnt Thierry Bolloré seine Tätigkeit bei Renault. Er übernimmt ab dem 1. Januar 2013 als Executive Vice President den Bereich für Fertigung und Zulieferer, wird Mitglied des Konzernvorstands und berichtet an Carlos Tavares. Gérard Leclercq, bisher für diesen Bereich zuständig, bleibt ebenfalls Mitglied des Konzernvorstands und übernimmt ab 2013 neue Funktionen.

Stefan Müller, Jahrgang 1960, schloss sein Studium an der Universität Würzburg und der Universität von New York (MBA) ab und begann seine Karriere 1986 bei BMW. Nach mehreren leitenden Funktionen in der Automobilin-

dustrie war Müller zuletzt seit 2008 Vorsitzender der ADAC Geschäftsführung.

Thierry Bolloré, geboren 1963, legte seinen Master of Business Administration an der Paris-Dauphiné ab. Seine Laufbahn begann 1990 bei Michelin als Verantwortlicher in der Lkw-Reifenproduktion. Nach weiteren Karrierestationen erfolgte 2005 der Wechsel zum französischen Automobilzulieferer Faurecia, bei dem Bolloré verschiedene leitende Aufgaben übernahm.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse





Modellpflege für Grossraum-Van

Der Renault Espace ist ab sofort mit neuer Optik, bis zu 19 Prozent geringerem Verbrauch und optimierter Ausstattung bestellbar. Kennzeichen der jüngsten Modellgeneration ist das neue Renault Markengesicht mit dem großen, prominent platzierten Markenlogo. Damit das chromfarbene Emblem noch plastischer hervortritt, befindet es vor dem Hintergrund einer schwarzen, quer über die Frontpartie verlaufenden Blende, welche die Scheinwerfer elegant miteinander verbindet. Mit den Dieselmotorisierungen dCi 150 und dCi 175 benötigt der Pionier unter den Großraum-Vans lediglich 5,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (150 g CO₂/km). Damit zählt er zu den effizientesten Fahrzeugen¹ seiner Klasse. Weitere Neuheit ist die Rückfahrkamera für die Ausstattung Initiale (Serie) und das Sondermodell Edition 25th (Option). Trotz verbesserter Serienausstattung starten die Preise für den Espace unverändert bei 32.440 Euro.

Nach dem Twingo und dem Elektro-Zweisitzer Twizy ist der Espace das dritte Serienmodell mit dem neuen Renault Markengesicht.

Charakteristische Elemente sind die dunkle Kühlermaske mit dem großen Markenlogo und den integrierten Scheinwerfern. In neuem Design präsentieren sich beim Espace auch der Stoßfänger und der breite, von markanten Längsrippen geprägte Lufteinlass in der Frontschürze. Außerdem erhält der Großraum-Van im Rahmen der Modellpflege schwarze Scheinwerfermasken und neue 17-Zoll-Leichtmetallräder.

Vier Antriebsvarianten mit optimierter Effizienz

In allen vier Motorisierungen weist der überarbeitete Espace niedrigere Verbrauchs- und Emissionswerte auf als der Vorgänger. Der Diesel dCi 150 (110 kW/150 PS) benötigt mit 5,7 Liter pro 100 Kilometer zwölf Prozent weniger Kraftstoff als zuvor. Im gleichen Maße sinken die CO₂-Emissionen auf 150 Gramm pro Kilometer.

Bei der Motorisierung dCi 175 mit 127 kW/173 PS, in der sich der Espace ebenfalls mit 5,7 Litern Diesel pro 100 Kilometer begnügt, gehen der kombinierte Verbrauch und der CO₂-Ausstoß (150 Gramm pro Kilometer) sogar um

19 Prozent zurück. Damit gehört der Renault Großraum-Van zu den sparsamsten Modellen seines Segments.

Der Espace dCi 175 Automatik glänzt mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,4 Litern Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und CO₂-Emissionen von 169 Gramm pro Kilometer – jeweils elf Prozent weniger als beim Vorgänger.

Auch die Benzinvariante TCe 170 (125 kW/170 PS) kommt in der neuen Espace Generation mit weniger Kraftstoff aus. Verbrauch und CO₂-Emissionen sinken um jeweils drei Prozent auf 8,5 Liter pro 100 Kilometer bzw. 198 Gramm pro Kilometer.

Umfangreiches Technikpaket für Dieselmotoren

Renault erreicht die Effizienzsteigerung bei den Common-Rail-Dieseln durch das serienmäßige Energy Smart Management (ESM) zur Rückgewinnung der Bewegungsenergie beim Bremsen. Zum serienmäßigen Technikpaket zählen außerdem die stufenlos variable Ölpumpe, die gekühlte Niederdruck-Abgasrückführung und das Thermo



-management. Dieses sorgt dafür, dass die Motoren schnell auf Betriebstemperatur kommen.

Als weitere effizienzsteigernde Maßnahmen erhält der Espace eine modifizierte elektrohydraulische Servolenkung und neue rollwiderstandsoptimierte Reifen. Darüber hinaus verbessert eine neue Unterbodenverkleidung den Luftwiderstandsbeiwert (CW-Wert) um drei Prozent.

Noch mehr Komfort ab Werk

Renault bietet den Espace in den Ausstattungsniveaus Celsium und Initiale an. Darüber hinaus steht das Sondermodell Edition 25th zur Wahl.

Das Ausstattungsniveau Celsium verfügt serienmäßig neu über den Licht- und Regensensor. Hinzu kommen Klimaautomatik, Stoff-/Textilleder-Polsterung, Nebelscheinwerfer, 4x30-Watt-CD-Radio mit MP3-Funktion und Bluetooth®-Freisprecheinrichtung sowie das Navigationssystem Carminat TomTom® 2.0 LIVE. Ebenfalls ab Werk an Bord sind der Tempopilot

mit Geschwindigkeitsbegrenzer, das schlüssellose Zugangs- und Startsystem Keycard Handsfree und die akustische Einparkhilfe hinten.

In der Edition 25th ist die serienmäßige Klimaautomatik jetzt auch für den Fond separat regulierbar.

Ebenfalls neu zur Serienausstattung gehören die Einparkhilfe vorne, die Funktion Plug & Music zur Soundwiedergabe von externen Audioträgern und die Europa-Karte für das Carminat TomTom® 2.0 LIVE-System.

Darüber hinaus zeichnet sich die Edition 25th durch Bi-Xenon-scheinwerfer, das Panorama-Glas-Schiebedach und den DVD-DiVX-Player mit zwei in den vorderen Kopfstützen integrierten Farbbildschirmen für die Fondpassagiere aus. Zwei Infrarot-Kopfhörer ermöglichen den ungestörten Filmgenuss.

Top-Ausstattung Initiale mit serienmäßiger Rückfahrkamera

Neu bei der Top-Version Initiale ist die serienmäßige Rückfahrkamera,

die das Geschehen hinter dem Fahrzeug zeigt. Das gestochen scharfe Bild erscheint im Navigationsdisplay und erleichtert das Einparken auch unter engsten Platzverhältnissen.

Weitere Neuheiten ab Werk sind der Instrumententräger, die Türinnenverkleidungen mit weiß abgesetzten Ziernähten, die Metallic-Lackierung und Armlehnen an allen Sitzen.

Darüber hinaus verfügt der luxuriöse Espace Initiale serienmäßig über die Reifendruckkontrolle und sechs Sonnenjalousien.

Vorder- und Rücksitze sind mit Leder in Beige oder Anthrazit gepolstert. Die Vordersitze sind zusätzlich elektrisch einstellbar, beheizbar und mit einer Memory-Funktion für Fahrersitz und Außenspiegel ausgestattet.

Hinzu kommen das separat zu öffnende Heckklappenfenster und der automatisch abblendende Innenrückspiegel.



Limitierte Sonderedition mit Start & Stop-Automatik

Mit der exklusiven Edition Mégane R.S. Red Bull Racing würdigt Renault die erfolgreiche Formel 1-Partnerschaft mit Red Bull Racing. Die in Deutschland auf 50 Exemplare limitierte Sonderedition zeichnet sich durch das sportliche Cup-Fahrwerk mit mechanischer Differenzialsperre und die Start & Stop-Automatik aus. Hierdurch sinkt der Verbrauch des 195 kW/265 PS starken 2,0-Liter-Turbomotors um 0,7 Liter auf 7,5 Liter pro 100 Kilometer. Die CO₂-Emissionen gehen um 16 Gramm auf 174 Gramm pro Kilometer zurück. Der Mégane R.S. Red Bull Racing ist ab Oktober bestellbar. Der Preis wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

Äußeres Kennzeichen des Mégane R.S. Red Bull Racing ist das an die Optik der Red Bull Racing Renault Formel 1-Boliden angelehnte, geschwungene Luftleitelement unter dem Stoßfänger in Sirius-Gelb. Au-

ßenspiegelgehäuse und Heckdiffusor sind im gleichen Farnton gehalten. Weitere Merkmale sind das Zielflaggenmotiv auf dem Dach, die markanten Red Bull Racing Türaufkleber und die nummerierte Plakette, die den exklusiven Charakter der limitierten Edition zusätzlich betont.

Modifiziertes Renault Sport Dynamic Management

Für den Einsatz der Start & Stop-Automatik im Mégane R.S. Red Bull Racing modifizierten die Renault Sport Entwickler das Renault Sport Dynamic Management zur Veränderung des Fahrzeugcharakters: Im Modus „Normal“ ist als Neuheit die kraftstoffsparende Technik automatisch aktiviert, während die Leistung auf 184 kW/250 PS und das maximale Drehmoment auf 340 Nm limitiert sind. Wechselt der Fahrer in die Programme „Sport“ oder „Race“ schaltet sich die Start & Stop-Automatik von selbst ab. Gleichzeitig ändert sich neben dem Ansprech-

verhalten von Gaspedal und Elektronischem Stabilitätsprogramm ESP® auch die Kraftentfaltung des Triebwerks: Als Maximalleistung stehen 195 kW/265 PS zur Verfügung. Das Zugkraftmaximum wächst auf 360 Nm bei 3.000 1/min.

Noch agiler dank Cup-Fahrwerk

Für sportlichen Fahrspaß sorgt im Mégane R.S. Red Bull Racing außerdem das Cup-Fahrwerk. Hauptmerkmal ist die mechanische Differenzialsperre an der Vorderachse, die für optimale Traktion sorgt und das frühzeitige Herausbeschleunigen aus Kurven begünstigt. Hinzu kommen Reifen im Format 235/40 R 18, härtere Dämpfer und Federn, der steifere Querstabilisator und geschlitzte Bremsscheiben vorn und hinten.

Die Serienausstattung des Mégane R.S. Red Bull Racing umfasst darüber hinaus den R.S. Monitor. Die Anzeige im Radiodisplay gibt unter anderem Auskunft über Motor-



parameter wie die Öltemperatur, die aktuell abgerufene Motorleistung, das momentane Drehmoment, die Drosselklappenstellung oder den optimalen Gang. Außerdem kann der Fahrer mit dem R.S. Monitor zwischen unterschiedlichen Einstellungen für das

Gaspedalkennfeld wählen.

Fahrer und Beifahrer sitzen auf Recaro Sportsitzen mit Stoffbezug in Anthrazit-Gelb. Zur umfangreichen Komfortausstattung zählen außerdem Klimaanlage, Licht- und Regensensor sowie Tempopilot mit

Geschwindigkeitsbegrenzer. Hinzu kommt das 4x15-Watt-CD-Radio mit MP3-Funktion, Plug & Music für externe Audioquellen und Bluetooth®-Schnittstelle.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse





Vierte Generation des Bestsellers kommt im November

Mit hocheffizienten Motoren, Top-Ausstattung und modernen Infotainment-Systemen präsentiert sich der komplett neu entwickelte Renault Clio als Schrittmacher für Umweltverträglichkeit und Komfort in der Kompaktklasse. Erstmals bei Renault kommt in der vierten Modellgeneration des Bestsellers der neue Dreizylinder-Turbobenziner ENERGY TCe 90 zum Einsatz. Das 899-Kubikzentimeter-Triebwerk ermöglicht im Clio einen kombinierten Verbrauch von 4,5 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (105 g CO₂/km). Darüber hinaus wird eine Eco-Version mit CO₂-Emissionen von 99 Gramm pro Kilometer und einem Verbrauch von 4,3 Litern pro 100 Kilometer lieferbar sein. In der Dieselvariante ENERGY dCi 90 eco2 begnügt sich der Clio mit 3,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (90 g CO₂/km). Darü-

ber hinaus feiert im Clio das neue Multimedia- und Navigationssystem Renault R-Link mit Online-Anbindung seine Premiere. Als erstes von Grund auf neu konzipiertes Modell der Marke ist der Clio nach der neuen Renault Design-Philosophie gezeichnet. Ergebnis ist ein unverwechselbarer und dynamischer Auftritt. Marktstart für den neuen Clio in Deutschland ist im November 2012.

Renault bietet den Clio der vierten Generation exklusiv als Fünftürer an. Merkmal ist das neue Renault Markengesicht mit dem prominent platzierten Firmenlogo. Damit das chromfarbene Emblem noch plastischer hervortritt, ist es vor dem schwarzen, quer über die Frontpartie verlaufenden Kühlergrill platziert, der in der Mitte die sechseckige Form des Rhombus aufgreift und die Scheinwerfer elegant miteinander verbindet. Dynamische Akzente setzen auch die Tagfahrlichter, die

prägnant geformten Radhäuser, die breite Spur und die verborgenen Türgriffe hinten.

Hocheffiziente ENERGY-Motoren senken den Verbrauch

Mit den Motorisierungen ENERGY dCi 90 eco2 und ENERGY TCe 90 eco2 setzt der Clio Effizienzmaßstäbe in der volumenstarken Kompaktklasse. Das serienmäßige Technikpaket umfasst unter anderem die Start & Stop-Automatik sowie das Generator-Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie beim Bremsen und im Schubbetrieb (Energy Smart Management).

Das neue ENERGY dCi 90 eco2-Aggregat mit 66 kW/90 PS basiert auf dem millionenfach bewährten 1,5-Liter-Turbodiesel von Renault. Durch umfangreiche Weiterentwicklung konnten die Ingenieure die Effizienz des Aggregats im Vergleich zum aktuel-



len dCi 90-Aggregat nochmals deutlich steigern: Im Durchschnitt genügen dem Clio ENERGY dCi 90 eco2 lediglich 3,4 Liter Kraftstoff für 100 Kilometer Fahrstrecke. Die CO2-Emissionen liegen bei 90 Gramm pro Kilometer. Das maximale Drehmoment steigt gegenüber dem dCi 90 um 20 Nm auf 220 Nm und liegt bereits bei 1.750 1/min an.

ENERGY TCe 90: erster Dreizylinder von Renault

Das komplett neu entwickelte ENERGY TCe 90-Aggregat (66 kW/90 PS) macht den Clio zu einem der sparsamsten Benzinmodelle seiner Klasse. Der Dreizylinder mit 899 Kubikzentimeter Hubraum und Turboaufladung glänzt an Bord des Kompaktmödells mit einem kombinierten Verbrauch von 4,5 Litern pro 100 Kilometer und einem CO2-Ausstoß von 105 Gramm pro Kilometer. Das bedeutet im Vergleich zum Vorgänger TCe 100 eine Effizienzsteigerung um rund 21 Prozent. Darüber hinaus wird eine Eco-Version mit CO2-Emissionen von 99 Gramm pro Kilometer lieferbar

sein. Der Verbrauch liegt bei 4,3 Litern pro 100 Kilometer.

Das ENERGY TCe 90-Triebwerk ist nach dem Downsizing-Prinzip konzipiert, das bei unvermindertem Fahrspaß den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen senkt. Dank des schnell ansprechenden Turboladers gewährleistet das hochmoderne Aggregat schon bei niedrigen Drehzahlen viel Durchzug. Der Dreizylinder mobilisiert sein Höchstdrehmoment von 135 Nm bei 2.500 1/min. 90 Prozent des Zugkraftmaximums stehen bereits bei 1.650 1/min bereit.

TCe 120 mit Benzin-Direkteinspritzung und EDC-Getriebe

Als weitere Motorenneuheit für den Clio folgt voraussichtlich ab dem ersten Quartal 2013 der 88 kW/120 PS starke 1,2-Liter-Turbobenziner TCe 120. Der Vierzylinder mit Direkteinspritzung mobilisiert ein Maximaldrehmoment von 190 Nm ab 2.000 1/min und ist mit dem EDC-Doppelkupplungsgetriebe (Efficient Dual Clutch) kombiniert. Parallel dazu führt Renault auch den Clio

ENERGY dCi 90 eco2 mit dem EDC-Getriebe ein.

Renault R-Link: Online-Multimediasystem

Maßstäbe setzt der Clio außerdem beim Onboard-Infotainment. Als erstes Renault Serienfahrzeug ist das Kompaktklassemodell mit dem neuen Online-Multimediasystem Renault R-Link erhältlich. Das System funktioniert wie ein Tablet-Computer, der fest in die Armaturentafel integriert ist. Über die Basisfunktionen hinaus erfolgt die Bedienung über Applikationen, die sich aus dem neu geschaffenen Renault R-Link Internet Store herunterladen lassen. Bereits zum Marktstart werden im ersten automobilen App Store auf dem Markt über 20 Anwendungen verfügbar sein. Das Spektrum der Applikationen reicht von Angeboten zum Abrufen von Mails, zur Kalenderverwaltung, Parkplatz- und Tankstellensuche bis hin zum Twittern.

Darüber hinaus ist in das Renault R-Link System die TomTom®-Navigation mit LIVE Services integriert,



welche die aktuellsten Verkehrsdaten nahezu in Echtzeit in die Routenkalkulation einbeziehen. Ebenfalls im Renault R-Link System integriert ist eine Applikation mit Tipps für eine besonders sparsame Fahrweise. Hierzu analysiert die mit der Fahrzeugelektronik vernetzte Software das Fahrverhalten und erteilt gegebenenfalls Vorschläge zur Verbrauchssenkung.

Steuerung per Touchscreen oder Spracherkennung

Die Systemsteuerung erfolgt wahlweise über den hochauflösenden 7-Zoll-(18-cm-)Touchscreen-Monitor, per Lenkradfernbedienung oder per Sprachsteuerung. Die Nutzer können darüber hinaus das Startmenü personalisieren, was für zusätzliche Sicherheit bei der Bedienung während der Fahrt sorgt.

Auch die akustische Personalisierung des Clio ist mit dem Renault

R-Link System möglich: Mit der Applikation „R-Sound Effect“ lassen sich im Innenraum sechs unterschiedliche MotorenSounds simulieren. Die Vernetzung mit der Fahrzeugsoftware sorgt dafür, dass die virtuelle Soundkulisse mit dem realen Drehzahlniveau übereinstimmt.

Top-Sound dank Renault Bass Reflex System

Weltpremiere feiert im neuen Clio auch das Renault Bass Reflex System, das in die Lautsprecher in den vorderen Türen integriert ist. Es ermöglicht dank optimaler Tiefenwiedergabe in dem Kompaktwagen ein Hörerlebnis vergleichbar mit demjenigen von Standboxen mit 30 Liter Volumen.

Darüber hinaus ist für alle Ausstattungsniveaus ein Radio mit Bluetooth®-Schnittstelle verfügbar. Diese erlaubt das sogenannte Audio-Streaming, das heißt das Ab-

spielen von Dateien, die auf externen Audioträgern wie einem Smartphone oder einem iPod® hinterlegt sind. Sämtliche Radios für den neuen Clio verfügen außerdem über USB- und Klinken-Anschlüsse.

Zahlreiche Personalisierungsmöglichkeiten

Der neue Clio besticht durch eine Vielzahl von Ausstattungsniveaus und Karosseriefarben, die es den Kunden ermöglichen, ihr Fahrzeug individuell zu gestalten. Hinzu kommt ein attraktives Angebot an Personalisierungsmöglichkeiten für Außenspiegelgehäuse, Heckschürzen, Kühlergrill-Leisten und Türschweller. Außerdem können die Clio-Besitzer ihrem Fahrzeug über die Wahl der Felgenfarbe und verschiedene Dekore für das Dach ein unverwechselbares Äußeres geben. Auch im Innenraum steht ein umfangreiches Individualisierungsangebot für Armaturenbrett,



Türinnenverkleidungen, Schalthebelknauf, Polsterstoffe und die Ein-

fassungen der Luftaustrittsöffnungen zur Verfügung.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse





1,3 Millionen verkaufte Fahrzeuge im ersten Halbjahr

Die Renault Gruppe erzielte außerhalb Europas dank der guten Verkäufe in Russland und Brasilien im ersten Halbjahr 2012 ein Rekordergebnis. Mit einem Zuwachs von 14,3 Prozent steigerte der Konzern seinen Absatz auf den internationalen Märkten deutlich stärker als der Gesamtmarkt (+9,5 Prozent). Dies konnte den Rückgang der Verkäufe in Europa (-14,9 Prozent) allerdings nicht kompensieren. Mit weltweit 1,3 Millionen verkauften Fahrzeugen gingen die Verkäufe trotz des positiven zweiten Quartals (+1,2 Prozent) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,3 Prozent zurück. Der Weltmarktanteil der Gruppe mit den Marken Renault, Dacia und Renault Samsung Motors sank auf 3,3 Prozent.

„Renault hat im ersten Halbjahr 2012 außerhalb Europas einen neuen Verkaufsrekord erzielt. Dieser Erfolg bestätigt erneut die Internationalisierungsstrategie der Gruppe“, sagte Jérôme Stoll, Execu-

tive Vice President Sales and Marketing and Light Commercial Vehicles der Renault Gruppe. „Dennoch konnten wir die Absatzrückgänge im europäischen Kernmarkt nicht vollständig ausgleichen. In einem schwierigen Marktumfeld haben wir alles daran gesetzt, die angestrebten Ziele zu erreichen“, so Stoll weiter.

Die Renault Gruppe verkaufte im ersten Halbjahr 2012 insgesamt 1.145.737 Pkw (-3,9 Prozent) und 182.700 leichte Nutzfahrzeuge. Mit einem Absatzplus von 0,4 Prozent konnte Renault seinen Marktanteil im weltweiten Transportergeschäft weiter ausbauen und seine Position als stärkster Anbieter in Europa im 15. Jahr in Folge ausbauen.

Die Marke Renault verkaufte 1.113.913 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, was einem Rückgang von 2,4 Prozent entspricht. Die Marke Dacia verzeichnet mit 181.280 verkauften Einheiten einen Zuwachs von 2,5 Prozent. Renault Samsung Motors setzte in den ersten sechs Monaten 2012

33.244 Fahrzeuge ab (-41,2 Prozent).

Dynamisches Wachstum außerhalb Europas

Außerhalb Westeuropas erzielte die Renault Gruppe mit 620.306 verkauften Einheiten einen Zuwachs von 14,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (erstes Halbjahr 2011: 542.000 Einheiten).

Eine neue Bestmarke erreichte das Unternehmen in Süd- und Mittelamerika mit 215.149 Einheiten und einem Marktanteil von 6,7 Prozent (+1 Punkt). In Brasilien baute Renault seine Marktstellung gegen den rückläufigen Trend weiter aus. Mit einem deutlichen Zuwachs von 37,3 Prozent gegenüber den ersten sechs Monaten 2011 erreichte der Marktanteil im zweitwichtigsten Markt des Konzerns mit 6,8 Prozent einen neuen Rekordwert.

Starkes Wachstum verzeichnete Renault auch in Osteuropa. Die Gruppe setzte dort 103.926 Fahr-

DRIVE THE CHANGE



zeuge ab, ein Plus von 29,4 Prozent.

Im wichtigsten osteuropäischen Markt, Russland, war Renault mit den Modellen Logan, Sandero und Duster die stärkste ausländische Marke und mit einem Marktanteil von 6,8 Prozent (+0,8 Prozent) die zweitwichtigste Marke überhaupt.

Äußerst positiv entwickelte sich auch der Absatz in der Mittelmeerregion (Marokko, Algerien, Türkei). Trotz des rückläufigen Gesamtmarktes verzeichnete die Gruppe mit den Marken Renault und Dacia einen Zuwachs von 7,9 Prozent und erzielte einen Marktanteil von 15,7 Prozent.

Ebenso erfolgreich entwickelte sich die Renault Gruppe in Marokko und Algerien mit Zuwachsen von 22,4 bzw. 50,5 Prozent.

Ausblick zweites Halbjahr 2012

Weltweit erwartet Renault für das Gesamtjahr ein Marktwachstum von fünf Prozent bei unterschiedlichen Entwicklungen in Europa und den anderen Weltmärkten. Außerhalb Europas werden die Zulassungen voraussichtlich weiter steigen. In Europa dürfte die Absatzschwäche im Automobilsektor anhalten und zu einem Rückgang von sechs bis sieben Prozent führen. Für den französischen Markt wird ein Rückgang zwischen zehn und elf Prozent erwartet.

„Die Renault Gruppe hat die Voraussetzungen geschaffen, um ihr internationales Wachstum im zweiten Halbjahr weiter fortzusetzen. Ob mehr Fahrzeuge als im Vorjahreszeitraum Käufer finden, hängt aber zum großen Teil von der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa ab, die heute noch sehr unsicher ist“, erklärte Jérôme Stoll.

Neue Motoren und Modelle für die Weltmärkte

Nachdem die Renault Gruppe im ersten Halbjahr mit Twizy, Pulse (Indien) und Talisman (China) sowie den Dacia Modellen Lodgy und Dokker bereits fünf neue Modelle eingeführt hat, folgen bis Jahresende weitere wichtige Neuheiten. Neben der vierten Generation des Kompaktmodells Clio präsentiert Renault zum Jahresende mit dem von Grund auf neu entwickelten ZOE das vierte und bislang vielseitigste Elektrofahrzeug der Marke. Darüber hinaus feiern noch in diesem Jahr die Neuauflagen von Logan und Sandero ihr Marktdebüt. Schließlich wird das erfolgreiche Kompakt-SUV Duster nach dem Marktstart in Russland und Kolumbien auch in Indien erhältlich sein.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



Clio IV kommt im November zu den Händlern

Zum Einstiegspreis von 12.800 Euro kommt der neue Renault Clio in der Ausstattung Expression auf den deutschen Markt. Als Basismotorisierung erhält die vierte Generation des millionenfach verkauften Bestsellers den sparsamen Benziner 1.2 16V 75 mit 55 kW/75 PS. Die Auslieferung des exklusiv als Fünftürer angebotenen Kompaktklassemodells beginnt im November.

Der komplett neu entwickelte Clio

zeichnet sich durch emotionales Design, sparsame und emissionsarme Antriebe sowie wegweisende Onboard-Infotainment Systeme an. In der besonders sparsamen Dieselmotorisierung ENERGY dCi 90 eco2 benötigt das Renault Modell lediglich 3,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (91 g CO₂/km)¹. Der erstmals eingesetzte Dreizylinder-Turbobenziner ENERGY TCe 90 kommt in zwei Varianten auf den Markt, die mit 4,7 bzw. 4,3 Liter Superbenzin auskommen (107 bzw. 99 g CO₂/km).

Zu den Highlights der neuen Modellgeneration gehört außerdem das Online-Multimediasystem Renault R-Link mit Touchscreen-Monitor und Sprachsteuerung. Die Bedienung erfolgt über Applikationen, die sich aus dem neu geschaffenen Renault R-Link Internet Store herunterladen lassen.

¹Alle Verbrauchsangaben entsprechen dem Gesamtwert nach VO (EG) 715/2007.

Text: Reinhard Zirpel / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



Schauspielerin Jasmin Wagner startet im Renault Twizy durch



Künstlerin fährt ab sofort elektrisch

Die Künstlerin, Schauspielerin und Moderatorin Jasmin Wagner legt ab sofort tägliche Kurzstrecken in dem unverwechselbaren Elektro-Cityflitzer Renault Twizy zurück. Stehen längere Fahrten auf dem Programm, nutzt Jasmin Wagner ein Renault Mégane Coupé-Cabriolet mit dem besonders sparsamen dCi 110 EDC Common-Rail-Diesel.

„Es ist spannend mitzuerleben, wie sich die Mobilität verändert“, freute sich Jasmin Wagner bei der Übernahme ihres neuen Renault Twizy. „Es ist ein bezaubernder Nebeneffekt, dass alle lächeln, wenn sie den

Twizy sehen. Schon an einer roten Ampel kommt man schnell mit anderen Autofahrern ins Gespräch“, so die engagierte Tier- und Umweltschützerin weiter, die sich nach ihrer musikalischen Karriere verstärkt Film, Fernsehen und Bühne zugewandt hat.

Für den umweltschonenden und rein elektrisch betriebenen Zweisitzer Renault Twizy hat sich Jasmin Wagner ganz bewusst entschieden. „Renault Drive the Change“ sagt doch schon alles! Ich freue mich sehr darauf, jeden Tag mit dem Twizy den kleinen Unterschied zu erleben. Jedem müsste inzwischen bewusst sein, dass die Menschheit

nicht weiter so die Ressourcen der Erde verschwenden darf“, zeigte sich Jasmin Wagner überzeugt.

„Wir freuen uns, dass Jasmin Wagner ab sofort unser junges und innovatives Fahrzeugkonzept Twizy in ihrem Alltag nutzt“, sagte Achim Schaible, Vorstandsvorsitzender der Renault Deutschland AG, anlässlich der Fahrzeugübergabe in Hamburg. „Der Twizy ist die perfekte Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse junger, urban orientierter Menschen.“

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse

Fotos: Renault-Presse





Renault schliesst Partnerschaft mit Burda

Renault unterstützt Europas größtes People-Magazin „Bunte“ beim „new faces award FASHION 2012“ als Hauptpartner. Bei der Preisverleihung am 28. Juli 2012 während der weltweit größten Modemesse CPD in Düsseldorf werden Nachwuchssstars für ihre Leistungen und ihr Talent geehrt.

Nach 2002 und dem „new faces award FILM 2012“ begleitet Renault das renommierte Event bereits zum dritten Mal und ermöglicht Preisträgern und Jury die Vorfahrt zum roten Teppich mit ausgesuchten Modellen. Insgesamt stellt der französische Hersteller 33

Fahrzeuge für den offiziellen Shuttle-Service. Unter anderem haben die VIP-Gäste des „new faces award FASHION 2012“ die einmalige Gelegenheit, die rein elektrisch betriebenen Z.E.-Modelle (Zero Emission) von Renault in der Praxis zu erleben und im Twizy selbst am roten Teppich vorzufahren.

„Der new faces award FASHION bietet Renault die Möglichkeit, die Elektromodelle einer jungen Zielgruppe näher zu bringen“, so Achim Schaible, Vorstandsvorsitzender der Renault Deutschland AG. „Vor allem unsere Elektrofahrzeuge wie der innovative Twizy sprechen eine trendorientierte Zielgruppe an, die Neuem aufgeschlossen gegenübersteht“, so

Schaible weiter.

Beim „new faces award FASHION 2012“ sind junge Modelabels und Designer in drei Kategorien nominiert, die außergewöhnliche Kollektionen kreieren und das Potential für internationalen Erfolg mitbringen. Moderiert wird die Veranstaltung in der Düsseldorfer Rheinterrasse von Barbara Schöneberger. Die prominente Moderatorin übernimmt in der aktuellen TV- und Printkampagne von Renault eine der Hauptrollen als bekennender Fan von Elektrofahrzeugen der französischen Marke.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse

DRIVE THE CHANGE





Doppelkabinen-Version siegt gegen elf Wettbewerber

Der Renault Master hat den renommierten Deutschen Nutzfahrzeugpreis 2012 gewonnen. Eine Jury aus 15 erfahrenen Handwerkern testete zwölf ausländische und deutsche Modelle mit Doppelkabine und Pritsche in der Klasse bis 3,5 Tonnen ein Wochenende unter praxisnahen Alltagsbedingungen. Neben den Ergebnissen der Fahrtests gingen Kriterien wie Design und Wirtschaftlichkeit in die Bewertung ein.

Die Handwerker befassten sich bei der Standbeurteilung des Renault Master dCi 125 FAP und der elf Wettbewerbsmodelle unter anderem mit Details wie der Fahrzeugausstattung, dem Design und der Umweltfreundlichkeit. Darüber hinaus gingen die Ergebnisse der ausführlichen Fahrtests und eine präzise Wirtschaftlichkeitsberechnung durch

die Dekra in die Wertung ein.

„Der Deutsche Nutzfahrzeugpreis ist eine ganz besondere Auszeichnung“, erklärte Achim Schäible, Vorstandsvorsitzender der Renault Deutschland AG. „Das hervorragende Gesamtergebnis bestätigt erneut den Erfolg der Marke im wichtigen Transportermarkt“, so Schäible weiter. Renault ist seit 14 Jahren ununterbrochen europäischer Marktführer bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und erreichte 2011 einen Marktanteil von über 15 Prozent.

Die begehrte Auszeichnung „Deutscher Nutzfahrzeugpreis“ steht unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers und wird alle zwei Jahre von der „deutschen Handwerkszeitung“ und dem „handwerk magazin“ vergeben. Die diesjährige Preisverleihung erfolgt am 21. September 2012 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.

Zuverlässiger und vielseitiger Transportpartner Master

Der vielseitige Renault Master bietet mit knapp 180 Karosserie- und Antriebsvarianten optimale Lösungen für jede Branche. Insgesamt können Gewerbeleute zwischen drei Radständen, vier Fahrzeuggängen und drei Laderaumhöhen sowie Front- oder Heckantrieb wählen. Als Motorisierung steht der 2.3 dCi Common-Rail-Turbodiesel in den drei Leistungsstufen dCi 100, dCi 125 und dCi 150 zur Wahl. Die sparsame Basisversion Ecoline belegt die hervorragende Wirtschaftlichkeit des Renault Master: Mit dem dCi 100-Motor benötigt der Transporter lediglich 7,5 Liter pro 100 Kilometer, was CO2-Emissionen von 197 Gramm pro Kilometer entspricht und eine Reichweite von über 1300 Kilometer ermöglicht.



Renault Gruppe hält an Zielen für 2012 fest

Die Renault Gruppe hat im ersten Halbjahr 2012 insgesamt 1,33 Millionen Fahrzeuge verkauft. Dies entspricht einem Rückgang von 3,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das starke internationale Wachstum konnte die Schwäche der Verkaufsergebnisse in Europa nur teilweise ausgleichen. Der Konzernumsatz beträgt 20,935 Milliarden Euro und damit 0,8 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2011.

Die operative Marge der Gruppe liegt bei 482 Millionen Euro, was 2,3 Prozent des Umsatzes entspricht (gegenüber 630 Millionen Euro bzw. 3,0 Prozent im ersten Halbjahr 2011).

Das Betriebsergebnis der Renault Gruppe beträgt im ersten Halbjahr 2012 519 Millionen Euro gegenüber 772 Millionen Euro im Vorjahreszeitraum.

Das Nettoergebnis beläuft sich im Betrachtungszeitraum auf 786 Millionen Euro gegenüber 1,253 Milliarden Euro im ersten Halbjahr

2011.

Der operative Free Cash Flow in der Automobilsparte ist negativ und beträgt -200 Millionen Euro.

Die Nettoverschuldung der Automobilsparte beläuft sich zum 30. Juni 2012 auf 818 Millionen Euro.

„In einem schwierigen und unsicheren Umfeld verfolgt Renault weiter das Ziel, für das Gesamtjahr 2012 einen positiven Free Cash Flow zu erzielen“, erklärte Carlos Ghosn, Präsident und Chief Executive Officer von Renault.

Im ersten Halbjahr 2012 beläuft sich der Umsatz der Gruppe auf 20,935 Milliarden Euro und ist damit um 0,8 Prozent gesunken. Das internationale Wachstum konnte die Schwäche des europäischen Marktes nicht ausgleichen. Die Automobilsparte trägt 19,863 Milliarden Euro zum Konzernumsatz bei. Dieser Rückgang um 1,4 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 ist hauptsächlich auf den rückläufigen Absatz in Frankreich und Europa zurückzuführen. Der vorteilhafte Modellmix und die positive Preisentwicklung konnten

dies nur zum Teil kompensieren.

Im ersten Halbjahr 2012 liegt die operative Marge der Gruppe bei 482 Millionen Euro, das entspricht 2,3 Prozent des Umsatzes, gegenüber 630 Millionen Euro bzw. 3,0 Prozent im ersten Halbjahr 2011.

Die Automobilsparte verzeichnet eine positive operative Marge in Höhe von 87 Millionen Euro, das entspricht 0,4 Prozent ihres Umsatzes, und beträgt damit 134 Millionen Euro weniger als im ersten Halbjahr 2011. Sie erklärt sich hauptsächlich durch den Volumenrückgang (-176 Millionen Euro) und die erhöhten Kosten durch umfangreicher ausgestattete Modelle (-211 Millionen Euro).

Im Gegenzug wurden durch den Kostensenkungsplan Monozukuri 197 Millionen Euro netto eingespart und die Gemeinkosten um 59 Millionen Euro gesenkt.

Die Finanzsparte konnte 395 Millionen Euro zur operativen Marge der Gruppe beitragen, gegenüber 409 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2011. Die Risikokosten stiegen auf 0,44 Prozent des durch-

schnittlichen produktiven Obligos gegenüber 0,14 Prozent im ersten Halbjahr 2011. Nachdem die Risikokosten im vergangenen Jahr einen Tiefstand erreicht haben, bleiben sie auch weiterhin unter dem historisch niedrigen Durchschnittswert von 0,6 Prozent. Dies beruht auf der soliden Gesamtlage trotz der abgeschwächten wirtschaftlichen Konjunktur in Europa.

Der Beitrag der verbundenen Unternehmen, insbesondere Nissan, AB Volvo und AvtoVAZ, beträgt im ersten Halbjahr 2012 630 Millionen Euro.

Das Nettoergebnis beläuft sich auf 786 Millionen Euro; das Nettoergebnis als Anteil der Gruppe auf 746 Millionen Euro (das entspricht 2,74 Euro je Aktie gegenüber 4,48 Euro je Aktie im ersten Halbjahr 2011).

Der operative Free Cash Flow der Automobilsparte ist negativ und beträgt -200 Millionen Euro – nach Berücksichtigung der Veränderung des Bedarfs an Umlaufvermögen von -444 Millionen Euro gegenüber dem 31. Dezember 2011.

Die Nettoverschuldung der Automobilsparte steigt gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 519 Millionen Euro an und beträgt zum 30. Juni 2012 818 Millionen Euro. Die Nettoverschuldungsrate liegt

zum 30. Juni 2012 bei 3,3 Prozent (gegenüber 1,2 Prozent Ende Dezember 2011).

Seit Januar 2012 hat Renault S.A. fast eine Milliarde Euro an Krediten mit mittelfristiger Laufzeit aufgenommen und damit nahezu alle ausstehenden Rückzahlungen für 2012 refinanziert. Der freie Zugang zu den europäischen und japanischen Märkten ist weiterhin sichergestellt. Die Automobilsparte erhält ihre Liquiditätsreserve in Höhe von 11,1 Milliarden Euro per Ende Juni 2012.

Ausblick 2012

Das weltweite Wachstum des Automobilmarktes (Pkw und Nutzfahrzeuge), das sich im ersten Halbjahr beobachten ließ, dürfte sich im zweiten Halbjahr 2012 trotz des sinkenden europäischen Marktes fortsetzen. Im Gesamtjahr 2012 dürfte der weltweite Automobilmarkt um etwa 5 Prozent wachsen (gegenüber der ursprünglichen Prognose von 4 Prozent). Der Automobilmarkt in Europa wird voraussichtlich um 3 Prozentpunkte stärker zurückgehen als zum Jahresanfang geschätzt und nunmehr vermutlich bei -6 bis -7 Prozent liegen. Der Rückgang des französischen Marktes wird wahrscheinlich -10 bis -11 Prozent im Vergleich zum Vorjahr betragen (ursprünglich angenommen: -7 bis -8 Prozent).

Die Renault Gruppe erwartet 2012 auf Grund des internationalen Wachstums, der Produktneuheiten im zweiten Halbjahr und der Einführung des Duster in neuen Märkten dennoch höhere Verkäufe als im Vorjahr. Voraussetzung dafür ist, dass der Rückgang auf dem europäischen Markt nicht stärker ausfällt als aktuell erwartet. Vor dem Hintergrund der unsicheren weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und einem erhöhten Risiko in Europa bestätigt die Renault Gruppe ihr Ziel, im Gesamtgeschäftsjahr 2012 einen positiven Free Cash Flow in der Automobilsparte zu erzielen.

Zusatzinformationen

Der Konzernabschluss zum 30. Juni 2012 ist das Ergebnis einer Beschlussfassung des Verwaltungsrats zum 26. Juli 2012. Die Rechnungsprüfer der Gruppe haben ihre eingeschränkte Due-Diligence-Prüfung auf der Grundlage dieser Rechnungslegung durchgeführt, der Bericht über die Halbjahresergebnisse ist derzeit in Arbeit. Der Geschäftsbericht mit der vollständigen Analyse der Finanzergebnisse des ersten Halbjahrs 2012 ist unter www.renault.com in der Rubrik „Finance“ abrufbar.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse

Fotos: Renault-Presse

DRIVE THE CHANGE



RENAULT



Partnerschaft mit CEA und LG Chem

Renault wird seine Position als europäischer Marktführer bei der Großserienfertigung von Elektrofahrzeugen weiter ausbauen. Deshalb verhandelt der französische Automobilhersteller mit dem Elektronikspezialisten LG Chem über die Produktion von Lithium-Ionen-Batterien für Elektrofahrzeuge. In der zweiten Jahreshälfte 2013 wollen die Partner ein Abkommen über den Bau einer neuen Fertigungsstätte in Frankreich unterzeichnen.

Renault verhandelt mit LG Chem über einen neuen Standort für die Fertigung von Batterien für Elektrofahrzeuge. Das Werk soll bereits ab 2015 die Produktion aufnehmen und den gesamten europäischen Markt mit Energiespeichern versorgen. Darüber hinaus planen die Partner ab 2017 die Serienproduktion der nächsten Batteriegeneration, die sich durch längere Lebensdauer und schnellere Ladezyklen auszeichnet. Renault entwickelt die zukünftigen Batterien im Rahmen eines Projektes mit LG Chem und dem staatlichen, französischen Kommissariat für Kernenergie und alternative Energien (CEA)

= Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives).

Renault unterstreicht mit dem Projekt sein Engagement für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen. Ziel ist es, allen Kunden die Elektromobilität zu erschwinglichen Preisen zu ermöglichen.

Enge Zusammenarbeit seit 2010

2010 haben Renault und das CEA eine Partnerschaft zur sauberen und für jedermann bezahlbaren Elektromobilität beschlossen. Die Übereinkunft umfasst unter anderem die strategische Zusammenarbeit bei der Entwicklung neuer Lithium-Ionen-Batterien. Der gemeinsamen Forschungsstätte steht dafür ein jährliches Budget von 15 Millionen Euro zur Verfügung.

Da die neue Technologie inzwischen ausgereift ist, bereiten Renault und das CEA die industrielle Fertigung vor. Entsprechende Verträge werden Renault und das CEA gemeinsam mit LG Chem im September 2012 unterzeichnen. LG Chem gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Batterien und verfügt über 15 Jahre Erfahrung in der elektrischen Speicher-technologie. Bis heute hat das



Unternehmen über 6.000 Patente angemeldet.

Renault unterstützt Batterieproduktion in Frankreich

Renault unterstützt den Plan einer europäischen Batteriefertigung durch LG Chem als kompetenten Partner und Verantwortlichen für den neuen Standort in Frankreich. Dieser wird entgegen der ursprünglichen Planung zukünftig auch die Fertigung von Elektroden erlauben. Elektroden gehören zu den Schlüsselementen der Batterieproduktion. 50 Prozent der Gesamtkosten elektrischer Batterien entfallen allein auf die Elektrodenfertigung. Sie verlangt äußerst präzise Produktionsprozesse, die von jeglichen Vibrationen abgeschottet werden müssen. Ein weiteres Kriterium bei der Standortwahl ist die Verkehrsinfrastruktur, um die optimale Versorgung der europäischen Märkte bei möglichst geringen Logistikkosten sicherzustellen. Darüber hinaus werden Produktionskapazität und Anzahl der Mitarbeiter höher ausfallen als zu Projektbeginn vorgesehen.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



Die Formel Renault 2.0 Northern European Cup (NEC) erreicht am kommenden Wochenende die dritte Station ihres internationalen Rennkalenders. Nach den Rennen auf dem Hockenheimring und am Nürburgring starten die 210 PS starken Einsitzer in der Motorsport Arena Oschersleben in die nächste Runde.

Da der aktuelle Meisterschaftsführende an diesem Wochenende nicht teilnehmen wird, kämpfen mehr als 30 jungen Rennfahrer im Starterfeld um den Platz an der Spitze beim letzten Rennen in Deutschland in dieser Saison.

Da der Führende nach fünf Meisterschaftsläufen, Stoffel Vandoorne, bei keinem der drei Rennen in Oschersleben antritt, werden der Zweitplatzierte Jake Dennis und

Jordan King auf dritter Position alles versuchen, um dem Belgier die Führung zu entreißen. Die beiden Briten Dennis und King trennen nur ein Punkt in der Meisterschaft. Daher erwarten die Fans der Nachwuchs-Rennserie am kommenden Wochenende einen packenden Kampf, in dem kein Platz für Fehler ist.

Mit 30 Fahrern aus 19 Ländern ist die NEC derzeit die Serie mit dem internationalsten Starterfeld unter den nationalen Rennserien der Formel Renault. Insgesamt fünfzehn für die Saison 2012 eingeschriebene Teams garantieren ein großes Teilnehmerfeld mit starker Konkurrenz. Das britische Team Fortec Motorsport will am kommenden Wochenende das in der Meisterschafts-Teamwertung führende Team Josef Kaufmann Racing von

der Spaltenposition verdrängen.

Ebenso will Manor MP Motorsport die derzeit drittplatzierte Mannschaft von R-Ace GP verdrängen und zum Führungsduo aufschließen, da sowohl Kaufmann als auch R-Ace in Oschersleben nicht an den Start gehen.

Das Rennwochenende startet am Freitag, 6. Juli, um 16.30 Uhr mit zwei aufeinander folgenden Qualifying-Sessions. Das erste Rennen beginnt am Samstagvormittag um 10.45 Uhr, gefolgt vom zweiten Rennen um 16.35 Uhr. Das achte Saisonrennen startet dann am Sonntag zur Frühstückszeit um 9.00 Uhr.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



Formel Renault 2.0 Northern European Cup

Bei der dritten Runde des Formel Renault 2.0 Northern European Cup gab es an diesem Wochenende nur britische Gewinner. Die ersten beiden Rennen am Samstag gewann Josh Hill, während Jake Dennis den Sieg beim letzten Rennen am Sonntag einfuhr. Mit Wetterextremen, zahlreichen Überholmanövern beim Kampf um die Podiumsplätze und einem 30 Fahrzeuge starken Starterfeld kann die NEC auf ein sehr erfolgreiches Wochenende zurückblicken.

Bereits am Freitag säumten gelbe Flaggen das Qualifying. Mehrere Fahrer gingen bei der Jagd um die Pole ans Limit und überschritten dabei die Grenzen des Möglichen. Jeroen Slaghekke für Van Amersfoort Racing behielt bei der ersten Session (1:27.917) die Nerven, ebenso wie Jake Dennis für Fortec Motorsport im zweiten Durchgang mit seiner 1:26.936.

Am Samstagmorgen musste das erste Rennen bei Nässe gefahren werden. Dies war für viele der jungen Fahrer ein Novum auf

Deutschlands nördlichster Rennstrecke, denn alle Sitzungen zuvor hatten auf trockenem Asphalt stattgefunden. Nachdem die Lichter der Startampel erloschen waren, verlor Pole-Sitter Jeroen Slaghekke Boden an Josh Hill und Alessio Picariello. Drei Autos fuhren nebeneinander in die erste Kurve, aus der Picariello als Führender vor 28 Verfolgern herausfuhr.

Allerdings konnte er diesen Platz nicht lange halten und Josh Hill überholte ihn bei strömendem Regen in der dritten Runde. Auch hinter den Spitzenreitern gab es zahlreiche Zweikämpfe um die Positionen in den Top Ten. Steijn Schothorst kämpfte mit Slaghekke und Picariello um einen Platz unter den ersten Fünf. Inzwischen hatten sich Jordan King (Manor Motorsport MP) und Jake Dennis (Fortec) auf dem zweiten und dritten Platz angesiedelt. Obwohl der Abstand zu Hill von Runde zu Runde schwankte, war seine Führung nie ernsthaft bedroht, was ihm seinen ersten Saisonsieg bescherte.

Am späten Samstagnachmittag sammelte sich das gesamte NEC-Feld unter trockenen Bedingungen für das zweite Rennen des Wochen-

endes. Doch auch in diesem Rennen schien die Pole-Position mit einem schlechten Start einher zu gehen, als Jake Dennis diesen verpasste und einige Meter zurückfiel. Wieder einmal war es Hill, der dies zu seinem Vorteil nutzte und seinen Vorsprung gegenüber dem Feld ausbaute. Der interessanteste Fight fand um Platz Drei statt – Picariello, Dennis und Kleveros lagen über einen Großteil des Rennens weniger als eine Sekunde auseinander. Aber Picariello verteidigte seine Position erfolgreich und fuhr den ersten Podiumsplatz in dieser Saison für sich und sein Team SL Formula ein.

Das dritte und letzte Rennen des Wochenendes startete am frühen Sonntagmorgen in der Motorsport Arena Oschersleben. Und wieder einmal brachte der Platz am Kopf des Feldes keinen Vorteil. Bereits vor der ersten Kurve hatte Picariello seine Spitzenposition verloren und Steijn Schothorst (Manor Motorsport MP) ging als Führender, mit Jake Dennis und Josh Hill auf den Fersen, in den ersten Umlauf.

Der Kampf um die Podiumsplätze zog sich durch das ganze Rennen,

In der sechsten Runde erkannte Dennis seine Chance und überholte Schothorst, der sich unmittelbar danach gegen einen Angriff von Hill verteidigen musste. Schothorst rettete seinen zweiten Platz bis zur vorletzten Runde, in der Hill endlich seine Chance nutzte und den Niederländer auf den dritten Platz verwies.

Mit diesem Sieg sicherte sich Jake Dennis den ersten Platz in der Meisterschafts-Gesamtwertung. Mit 164 Punkten führt er nun mit 20 Punkten Vorsprung auf Jordan King, gefolgt von Josh Hill auf dem dritten Platz. Mit der Rückkehr von Josef Kaufmann Racing in Assen wird der Kampf um die Führung der Formel Renault 2.0 NEC-Meisterschaft beim vierten

Saisonlauf weitergehen.

Die nächste Runde des Formel Renault 2.0 Northern European Cup findet am 4. und 5. August 2012 im Rahmen des Gamma Racing Day auf dem TT-Kurs Assen statt.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse

Fotos: Renault-Presse



FORMULA RENAULT 2.0 NORTHERN EUROPEAN CUP



Zur Halbzeit der VLN-Saison 2012 bildeten die RENAULT CLIO das größte Teilnehmerfeld beim 52. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen am Nürburgring. Mit 18 Teilnehmern war die CUP3-Wertungsklasse die mit Abstand stärkste im gesamten Starterfeld.

In der dritten Startgruppe des insgesamt knapp 150 Teilnehmer starken Feldes, starteten am Samstag bei idealen Wetterbedingungen 18 RENAULT CLIO. Aus der zweiten von 29 Startreihen ging das Berliner Duo Olivo/ Jurek in das Rennen. Von ihrem Führungsplatz in der CUP3-Wertung sollten sie auch bis zum Ende des Rennens nicht mehr vertrieben werden. Somit sammelten die Schützlinge von TKS-Teamchef Mario Hebler und Traudl Klink wichtige Punkte beim Kampf um den VLN-Gesamtsieg.

Besonders erfreut waren die Organisatoren von Renault Sport, dass

ein Drittel der angetretenen Renault Clio auch an der CLIO CUP Speed Trophy-Sonderwertung teilnehmen. Voraussetzungen dafür sind u.a. die Nutzung von DUNLOP-Einheitsreifen und ein einheitliches Erscheinungsbild bezüglich der Fahrzeugsilhouette. Auch wenn das Team Groneck in diesem Lauf die Linie mit mehr als fünf Minuten Vorsprung passierte, haben in der Speed Trophy-Gesamtwertung derzeit das Trio Frei/ Lhomer/ Raab nach insgesamt fünf zweiten Plätzen die Nase vorn. Genau 30 Punkte trennen sie von den Groneck-Brüdern nach fünf VLN-Meisterschaftsläufen.

Eine erfreuliche Premiere feierte das Team von G-A-T Sport, die in dieser Saison zum ersten Mal die karrierte Flagge sahen. Die ersten vier Läufe war das Team durch technische Defekte oder Unfälle vom Pech verfolgt gewesen. Für ihre Geduld wurden sie mit dem dritten Platz in der CLIO CUP Speed Tro-

phy-Wertung belohnt. Eine beachtliche Mannschaftsleistung lieferte an diesem Wochenende das Team von ATM-Motorsport ab. Nachdem die Antriebswelle im Streckenabschnitt Eiskurve den Dienst quittiert hatte, schleppte Fahrer Ernst Berg sein Gefährt enttäuscht in die Box, wo das Team den Clio in nur 11 Minuten wieder fahrtüchtig machte. Auch wenn man hierdurch von der hart erkämpften Position unter den Top 5 bis ans Ende des Feldes durchgereicht wurde, reichte diese bemerkenswerte Teamleistung um das Rennen in den Punkten zu beenden.

Der sechste Lauf der VLN Langstreckenmeisterschaft 2012 findet in zwei Wochen mit dem 35. RCM DMV Grenzlandrennen am 21. Juli 2012 statt. Im Rahmenrennen fährt der von Renault Sport veranstaltete CLIO CUP Bohemia über den Nürburgring Grand Prix Kurs.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse
Foto: Jan Brucke / VLN

Renault Clio Cup Bohemia begeht Halbzeit auf dem Nürburgring



Nach einer Stippvisite des Clio Cup Bohemia auf dem alpinen Kurs im österreichischen Spielberg Anfang Juni, kehren die Piloten zurück in die „Grüne Hölle“. Hier gastierte die Rennserie bereits Mitte Mai im Rahmen des 24-Rennens. Am kommenden Wochenende befährt man nun im Rahmen des sechsten VLN-Meisterschaftslaufs den Grand Prix-Kurs in der Eifel.

Das Rennen durch die „Grüne Hölle“ in der Eifel war bereits für viele ein Highlight in der noch jungen, zweiten Saison des Clio Cup Bohemia (CCB). Doch auch das Rennen im Rahmen der DTM in Spielberg hatte neben einem malerischen Alpenpanorama auch rennsportliche Höhepunkte zu bieten. So gab es im Rahmen des dritten Rennwochenendes in der Saison 2012, einen Wechsel an der Tabellenspitze.

Da der bis dahin Führende Schwei-

zer Frederic Yerli seiner Teilnahme im Rahmen des Clio Eurocup im belgischen Spa den Vorzug gab, haben seine beiden engsten Verfolger die Möglichkeit ergriffen, die Führung in der Meisterschaft an sich zu reißen und auszubauen. Besonders die beiden deutschen Piloten von Schlaeppi Race-Tec, Marc-Uwe von Niesewand und Dino Calcum, haben Ihre Chancen voll verwertet.

Nach dem dritten Platz von Marc-Uwe von Niesewand im ersten Rennen in Spielberg und dem Doppelsieg durch Calcum/ von Niesewand im zweiten Rennen, haben sich die beiden gemeinsam mit Daniel Hadorn von Wuest Motorsport an die Spitze der Gesamtabelle geschoben. Besonders für den Wahl-Hamburger von Niesewand, der bereits die Hatz über die Nordschleife im Rahmen des 24h-Rennens gewinnen konnte, stehen die Chance gut seine Führung auch am kommenden Wochenende wei-

ter auszubauen.

Nach dem freien Training am frühen Freitagmorgen (8.00 Uhr) und dem Qualifying um 10.45 Uhr, geht es bereits um 13.55 Uhr für die Piloten zur Sache. Dann startet das erste Rennen des Wochenendes in dem straff gestrickten VLN-Zeitplan. Nach dem Qualifying der Gastgeber-Serie geht es am Samstagvormittag um 10.25 Uhr zum zweiten Mal an den Start über die legendäre Eifelstrecke.

Alle Ergebnisse und Berichte sind auch über die offizielle Seite des Clio Cup Bohemia unter www.cliocup.cz abrufbar. Während Training, Qualifying und Rennen können die Geschehnisse auf der Rennstrecke über die Facebook-Seite des Clio Cup Bohemia mitverfolgt werden.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse

Foto: Chris Schotanus



Entscheidung um Verfolgerplätze fällt in der letzten Kurve. Schläppi Race-Tec holt zweite Pole am Wochenende.

Nachdem bereits im Freien Training, am frühen Freitagmorgen, das Gespann Calcum - Pekar - von Niesewand die vorderen Plätze im Feld einnahm, haben diese drei auch im Qualifying die erste Startreihe unter sich ausgemacht. Wie auch schon im vorangegangenen Rennen in Spielberg, dominierten die beiden Piloten von Schläppi Race-Tec die Zeitenjagd. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass von Niesewand für die Pole nur drei bzw. Dino Calcum für Platz zwei nur sechs Runden im Qualifying benötigte. Eine mutige Entscheidung, da die ersten neun Fahrer innerhalb von nur einer Sekunde lagen. Hinter der Schläppi Race-Tec-Doppelspitze starteten Tomas Pekar, Alf Ahrens, Jan Kisiel, Pascal Eberle, Andreas Stucki, Daniel Hadorn und Marcus Kern.

Mit vielen Wolken am Himmel aber auf trockener Strecke fuhren die Boliden in die Startaufstellung. Das Schläppi Race-Tec-Duo setzte sich von Beginn an leicht von der Verfolgergruppe ab. Dahinter festigte sich Tomas Pekar auf Platz 3. Nach einem Ausrutscher in der Contispange und einem Zwangsboxenstopp als Folge blieb dem Tschechen letztendlich nur die 19. Position.

Nutznießer dieser Situation war der 18-jährige Pole Jan Kisiel (Waab Garage) der auf den dritten Platz vorrückte und dem Führungsduo immer näher kam. Durch zum Teil verregnete Streckenabschnitte in den letzten zwei Runden, entbrannte auf den letzten Metern des Rennens ein packender Kampf um die Podiumsplätze. Als die Spitze zum letzten Mal die Mercedes-Arena verließ, hatte Dino Calcum seinem Team-Kollegen Marc-Uwe von Niesewand die Führung entrissen. Doch bereits in der nächsten

Kurve gab er seine Spaltenposition durch einen Fahrfehler wieder auf und fiel auf den dritten Platz hinter Jan Kisiel zurück. Da auch die Verfolger Eberle und Stucki zu Calcum aufgeschlossen hatten, kam es zum Showdown in der NGK-Schikane. Als einziger aus diesem Trio schaffte es der Schweizer Andreas Stucki sich mit gebrochener Vorderachse als neunter über die Ziellinie zu retten. Die beiden Gentlemen-Fahrer Daniel Hadorn und Alf Ahrens beendeten somit unverhofft das Rennen auf den Plätzen drei und vier.

Die Auslosung für das zweite Rennen ergab, dass die Positionen bis zum zehnten Platz in umgekehrter Reihenfolge starten. Die Pole geht somit beim Rennen am Samstagmorgen um 10.35 Uhr an den Schläppi Race-Tec Piloten Luigi Stanco.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



Bilderbuch-Motorsport mit zahllosen Positionskämpfen

Nach einem arbeitsamen Freitag starteten die Akteure des Renault Clio Cup Bohemia am Samstagvormittag im Rahmen des 35. RCM DMV Grenzlandrennens der VLN Langstrecken Meisterschaft zum zweiten Lauf auf dem Nürburgring. Gemäß dem Losverfahren im Anschluss an das erste Rennen mussten sich die ersten zehn Fahrer in umgekehrter Reihenfolge aufstellen. Wegen der zahlreichen Zwischenfälle waren die Favoriten im gesamten Feld verteilt. Einsetzende Regenfälle und der Wechsel auf Regenreifen vor dem Start erhöhten die Spannung zusätzlich.

Die Pole Position ging abermals an

einen Schläppi Race-Tec-Piloten, den Schweizer Luigi Stanco. Der 22-Jährige verlor jedoch vom Start weg an Boden und fiel bei einem Gedränge am Ende der ersten Runde bis ans Ende des Feldes zurück. Stattdessen übernahm der junge Pole Jan Kisiel vom Team Waab Garage in der Anfangsphase die Führung, dicht gefolgt vom Vortagessieger Marc Uwe von Niesewand, der sich von Startplatz zehn schnell vorgekämpft hatte. Dahinter lieferte eine Gruppe, bestehend aus Maciej Ostoja-Chyzyński, Andreas Stucki, Wojciech Giermaziak und Tomas Pekar, beste Unterhaltung mit ständigen Platzwechseln. Von Platz 17 aus gestartet, hangelte sich zwischendurch Dino Calcum durch dieses Kampfpaquet und sicher sich Platz drei.

Gegen Rennende kam Marc Uwe von Niesewand dem Führenden Jan Kisiel nochmal näher. Doch der Vorjahres-Dritte ließ sich nicht beirren und sicherte sich seinen ersten Saisonsieg. Die beiden Schläppi Race-Tec-Fahrer Marc Uwe von Niesewand und Dino Calcum komplettierten das Podium. Maciej Ostoja-Chyzyński fuhr mit hervorragender Verteidigung auf Rang vier, anschließend folgten Andreas Stucki, Tomas Pekar und Wojciech Giermaziak.

Vom 17. bis 19. August 2012 macht der Renault Clio Cup Bohemia auf dem Slovakia Ring vor den Toren Bratislavas Halt.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse





Am kommenden Wochenende schlägt der Formel Renault 2.0 Northern European Cup mit 35 Fahrzeugen seine Zelte in den Niederlanden auf. Das vierte Event der Saison 2012, im Rahmen des Gamma Racing Day auf dem TT Track in Assen, ist nicht nur eines der Höhepunkte in diesem Jahr, es markiert auch gleichzeitig die Saisonhalbzeit mit den Rennen Nummer neun und zehn.

Der Formel Renault 2.0 Northern European Cup ist Bestandteil des Gamma Racing Day, der größten Motorrad- und Auto-Motorsport Veranstaltung in den Niederlanden. Mehr als 60.000 Zuschauer werden auf der weltberühmten TT-Rennstrecke, die speziell für Motorräder konzipiert wurde, erwartet. Gemeinsam mit der NEC ist der ATS Formel-3-Cup in Assen zu Gast –

die beiden wichtigsten Sprungbretter für Formel-Rennsport in Mittel- und Nordeuropa.

Jake Dennis übernahm bei der letzten Veranstaltung in der Motorsport Arena Oschersleben die Führung der Gesamttabelle und hat ein solides 20-Punkte Polster auf seinen Verfolger Jordan King. Mit vier zweiten Plätzen in dieser Saison wird King in der nächsten Runde in Assen alles versuchen um seinen ersten Sieg in diesem Jahr einzufahren.

Die niederländischen Fans legen ihre Hoffnung in einer der teilnehmenden Landsleute. Jeroen Slaghhekke vom Team Van Amersfoort Racing hat dabei die besten Karten. Er befindet sich derzeit auf dem fünften Gesamtplatz in der NEC. Doch auch Nachwuchstalent Nyck

de Vries wird den Zuschauern an der Rennstrecke zeigen warum er als Formel 1-Trainee mit zum starken NEC-Teilnehmerfeld gehört. Neben diesen beiden sind auch die Schothorst-Brüder wieder mit von der Partie. Pieter (Josef Kaufmann Racing) und Steijn Schothorst (Manor MP Motorsport) freuen sich vor heimischem Publikum eine ordentliche Leistung abzuliefern, was sie auch bereits in der Vergangenheit durch Podiumsplätze gezeigt haben.

Das NEC-Rennwochenende startet am Freitag mit dem Qualifying um 16.55 Uhr. Das erste Rennen findet am Samstag um 16.40 Uhr statt. Das Finale startet dann am Sonntag um 16.10 Uhr.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



GP von Grossbritannien

Mit seinem zweiten Sieg in Silverstone hat Mark Webber seinem Team Red Bull Racing und Motorenpartner Renault den 30. Grand Prix-Erfolg der erfolgreichen Zusammenarbeit in der Formel 1 geschenkt. Der 35-jährige Australier konnte in der Schlussphase des Rennens durch ein brillantes Manöver den bis dahin führenden Fernando Alonso überholen. Sebastian Vettel im zweiten Red Bull-Renault rundete das Ergebnis mit Platz drei ab. Für den französischen Automobilhersteller war es der bereits 146. Formel 1-Sieg in der Unternehmensgeschichte.

Die beiden Lotus F1-Piloten Kimi Räikkönen und Romain Grosjean überquerten die Ziellinie am Steuer ihrer ebenfalls von V8-Motoren von Renault angetriebenen Boliden auf den Plätzen fünf und sechs. Sowohl der 32 Jahre alte Exweltmeister aus Finnland als auch der sechs Jahre jüngere Franzose – der auf-

grund einer Kollision in der Startphase einen vorgezogenen Boxenstopp einlegen musste und mit einer bemerkenswerten Aufholjagd zurückslag – gehörten zu den schnellsten Fahrern im Feld. Kurz vor Saisonhalbzeit rückte Lotus F1 dank dieses Ergebnisses in der Konstrukteurswertung auf die dritte Position vor.

Als fünfter Partner von Renault erreichte Williams F1-Pilot Bruno Senna auf Platz neun die Punkteränge. Damit hat in Silverstone jeder zweite Rennwagen in den Top Ten auf den RS27-Motor aus Viry-Châtillon vertraut. Sennas venezuelanischer Teamkollege Pastor Maldonado – der Überraschungssieger des Großen Preises von Spanien – wurde durch eine unglückliche Kollision in der Anfangsphase zurückgeworfen. Er beendete den Grand Prix von Großbritannien auf der 16. Position.

Für Caterham F1 erreichte Heikki

Kovalainen das Ziel als 17., während Vitaly Petrov seinen Caterham-Renault aufgrund eines technischen Defekts bereits auf dem Weg in die Startaufstellung abstellen musste.

In der Konstrukteurswertung konnte Red Bull Racing seine Führung vor Ferrari um zehn weitere Punkte auf nunmehr 64 Zähler ausbauen. Lotus F1 verbesserte sich auf Rang drei, das Team Williams F1 belegt nun den siebten und Caterham den zehnten Platz. In der Fahrertabelle führt weiterhin Fernando Alonso (129 Punkte) vor Mark Webber (116) und Sebastian Vettel (100).

Rémi Taffin, Leiter des Grand Prix-Einsatzeams von Renault Sport F1:

„Eine zweifache Podiumsplatzierung ist für unser Partnerteam Red Bull Racing und auch für Renault ein fantastisches Ergebnis. Wir freuen uns sehr über dieses Resultat und sind gleichzeitig sehr erleichtert,



dass wir die technischen Probleme von Valencia vor dem Formel 1-Rennen hier in Silverstone ausmerzen konnten. Dennoch haben wir in puncto Zuverlässigkeit erneut kein perfektes Wochenende erlebt. Dieses Mal trat am Auto von Vitaly Petrov leider ein Fehler auf, den wir sehr bedauern. Dies ist um so ärgerlicher ist, da die Fortentwicklungen, die Caterham für den Grand Prix von Großbritannien erstmals eingesetzt hat, offensichtlich sehr gut funktionierten und ein viel versprechendes Rennen erwarten ließen.

Wir werden diesem Zwischenfall mit größter Aufmerksamkeit auf den Grund gehen und die Maschine in unserem Motoren-Workshop in Viry genau analysieren. Im Moment sieht es so aus, als hätte es zuerst im Bereich des Zylinderkopfes eine Unregelmäßigkeit gegeben. Eine Ursache hierfür konnten wir noch nicht finden. Unsere Aufgabe ist es nun, das Problem zu erkennen und zu lösen.

Mit den Positionen fünf und sechs für das Team Lotus F1 sowie dem neunten Platz für Williams F1 haben Partner von Renault heute

50 Prozent der Punkteränge erobert – der Beweis, dass die Integration unseres RS27-Achtzylinders in die verschiedenen Chassis prinzipiell sehr gut gelungen ist. Dennoch wartet auch weiterhin viel Arbeit auf uns, damit wir in Zukunft wieder mit der von uns gewohnten hohen Zuverlässigkeit aufwarten können und allen unseren Fahrern die Mittel in die Hand geben, um ihr Potenzial im Rennen optimal aufzeigen zu können.“

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse





GP von Deutschland

Auch beim Deutschland-Grand Prix erreichte ein Partnerteam von Renault das Podium: Kimi Räikkönen vom Team Lotus F1 wurde in Hockenheim Dritter. Zuvor hatte Sebastian Vettel, der eigentlich als Zweiter durchs Ziel gefahren war, eine 20-Sekunden-Zeitstrafe für ein nicht regelkonformes Überholmanöver erhalten.

Beim zehnten Lauf zur Formel 1-Weltmeisterschaft 2012 hatte Sebastian Vettel im Red Bull Racing-Renault RB8 die Ziellinie nur 3,7 Sekunden hinter Sieger Fernando Alonso überquert. Sein Überholmanöver in der vorletzten Runde werteten die Rennkommissare jedoch als nicht regelkonform. Vettel hatte sich vor der Spitzkehre neben den McLaren von Jenson Button gebremst und den Briten nach der Haarnadel ausbeschleunigt. Weil der Deutsche dabei jedoch mit allen vier Rädern die Strecke verlassen hatte, erhielt er nachträglich eine Zeitstrafe von 20 Sekunden. Damit rutschte der Weltmeister von Position zwei auf Platz fünf zurück.

Der neue Drittplatzierte Kimi Räikkönen erreichte mit seinem Lotus-Renault E20 zum siebten Mal in Folge die Punkteränge und feierte bereits seinen vierten Podestplatz des Jahres. Mark Webber kam im zweiten Red Bull Racing-Renault RB8 auf Rang acht. Damit erreichten drei Piloten mit Renault Power die Top 10.

Die vier Partnerteams von Renault brachten alle ihre Autos ins Ziel. Für Williams F1 erreichten Pastor Maldonado und Bruno Senna die Ränge 15 und 17. Das Caterham F1 Team holte mit Vitaly Petrov und Heikki Kovalainen die Plätze 16 und 19. Bei Lotus F1 kam Romain Grosjean mit dem zweiten E20 nach einem frühen unverschuldeten Unfall nur als 18. ins Ziel.

Red Bull Racing verteidigte auch in Hockenheim die Führung in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft vor Ferrari. Lotus F1 belegt Position vier, nur einen Zähler hinter McLaren. Williams F1 steht in der Gesamtwertung auf Rang sieben, Caterham F1 bleibt Zehnter. In der Fahrer-Weltmeisterschaft stehen

unter den ersten Vier jetzt drei Piloten, die auf Triebwerke von Renault vertrauen: Mark Webber als Zweiter, Sebastian Vettel auf Platz drei, und Kimi Räikkönen schob sich auf Rang vier vor.

Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Auf dem Hockenheimring zählt zum einen die hohe Spitzenleistung der Motoren, weil mehr als zwei Drittel der Runde mit voll geöffneten Drosselklappen gefahren werden. Andererseits ist vor allem im kurvigen Motodrom die Fahrbarkeit ein ganz wichtiger Faktor – dieser Sektor entscheidet zu einem Großteil über die gesamte Rundenzeit.“

Wir gratulieren Kimi Räikkönen zu seinem großartigen Rennen. Er ist jetzt auf Platz vier in der Fahrerwertung geklettert. Romain Grosjean stand wegen seiner Startposition ohnehin vor einer schwierigen Aufgabe. Und dann war sein Grand Prix nach einer Runde praktisch schon gelaufen. Nach dem Unfall und dem nötigen Wechsel der Fahrzeugnase war abzusehen, dass



er heute keine Punkte sammeln würde, also haben wir bei ihm auf eine weniger aggressive Motoren-Abstimmung umgestellt, damit er mit diesem Aggregat beim nächsten Einsatz richtig angreifen kann. Nach derzeitiger Planung wird sein Hockenheim-Motor in Singapur beim 14. Saisonlauf wieder verwendet.

Sebastian Vettel zeigte ein starkes Rennen – schade, dass er wegen der Zeitstrafe nur als Fünfter gewertet wird. Mark Webber erzielte ein solides Punkteregebnis.

Sehr positiv bewerten wir, dass alle acht Autos mit dem Renault RS27-V8 ins Ziel gekommen sind. Obwohl Williams keine WM-Punkte holte, weil Pastor Maldonado und Bruno Senna früh im Rennen mit Gegenkern kollidierten, haben wir doch gute Fortschritte erzielt. Denn im freien Training haben wir gemeinsam viel an der strukturellen Integration des Auspuffs gearbeitet. Anscheinend können wir die positive Effekte, die wir auf unseren Prüfständen in Viry erzielt haben, auch auf der Rennstrecke reproduzieren. Das zeigt, wie gut sich un-

sere Partnerschaft entwickelt.

Caterham erlebte ein Rennen ohne größere Probleme. Wir freuen uns, dass sie als Partner von Renault immer weiter in Richtung Mittelfeld vorrücken. Sie setzen laufend neue Entwicklungsteile ein. Ich bin gespannt, wie sich das beim nächsten Grand Prix in Ungarn auswirkt, und hoffe, dass wir dann ein komplett trockenes Rennwochenende erleben werden.“

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



GP von Ungarn

Beim Großen Preis von Ungarn erzielte das Lotus F1 Team mit den Renault RS27-V8-Triebwerken im Heck zwei Podiumsplatzierungen. Kimi Räikkönen fehlte im Ziel nur eine Sekunde auf Sieger Lewis Hamilton (McLaren). Sein Teamkollege Romain Grosjean steuerte den anderen Lotus Renault E20 auf Rang drei. Sebastian Vettel erreichte im Red Bull Racing-Renault RB8 Platz 4. Ebenso erfreulich: Bruno Senna erzielte für das Partnerteam Williams F1 einen beachtlichen siebten Platz. Mark Webber im zweiten RB8 wurde Achter, so dass Fahrer mit Renault Motoren die Hälfte der Top Ten-Positionen belegten. Pastor Maldonado (Williams F1 Team) kam als 13. ins Ziel, das Caterham F1 Team brachte seine Piloten Heikki Kovalainen und Vitaly Petrov auf die Ränge 17 und 19.

Red Bull Racing behält auch nach Saisonhalbzeit die Führung in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft vor McLaren. Das Lotus F1 Team liegt nur einen Zähler dahinter auf Rang drei. Williams F1 belegt Rang sieben, Caterham bleibt Zehnter. In der Fahrer-Weltmeisterschaft führt

weiterhin Fernando Alonso vor dem Red Bull Racing-Duo Mark Webber und Sebastian Vettel. Kimi Räikkönen ist Fünfter, knapp hinter Lewis Hamilton.

Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Zwei Podestplätze, drei Autos unter den besten Vier und fünf in den Top-Acht – ich finde, wir gehen mit einem hervorragenden Resultat in die Sommerpause. Der Hungaroring ist eine relativ langsame Strecke mit fließenden Kurvenkombinationen. Dieses Layout verlangt nach guter Fahrbarkeit und kraftvollem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Darüber hinaus sollte die Triebwerks-Charakteristik dazu beitragen, bei Bedarf die Reifen zu schonen. Aus diesen Gründen stellt dieser Kurs eine genauso große Herausforderung dar wie die Power-Strecken, die wir nach der Sommerpause besuchen werden. Und genau deshalb sind wir auch sehr zufrieden mit den Ergebnissen, die unsere Partnerteams hier erzielt haben.“

Die Klarstellung der Reglements-auslegung in Bezug auf die Motorsteuerung, die Mitte der Woche

erfolgte, hat unsere Herangehensweise bei der Vorbereitung der Motoren nicht nennenswert verändert – sie hat allerdings die Arbeitsbelastung für unsere Ingenieure spürbar erhöht. Dass wir in Ungarn so viele WM-Punkte geholt haben, zeigt zum einen, wie groß unsere Fähigkeiten und Ressourcen sind. Zum anderen beweisen die guten Resultate, dass wir mit kurzfristigen Änderungen umzugehen wissen und dabei absolut konkurrenzfähig bleiben. Ich möchte allen Mitarbeitern von Renault Sport F1 an der Rennstrecke und in unserer Heimatbasis in Viry für ihre Arbeit in dieser sehr intensiven ersten Saisonhälfte danken.“

Nach der Sommerpause geht es auf den klassischen Motorenstrecken Spa und Monza weiter. Wir haben interessante Ziele im Visier. Ungarn war schon der neunte Saisonlauf, bei dem mindestens ein Fahrzeug mit Renault Motor aufs Podium kam, außerdem sind wir nur noch zwei Trainingsbestzeiten von unserer 200. Pole Position und vier Siege von unserem 150. Grand Prix-Erfolg als Motorenhersteller entfernt.“

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse
Fotos: Renault-Presse



Premiere für neuen Kompaktlieferwagen von Dacia

Viel Ladekapazität zu einem herausragenden Preis-Leistungs-Verhältnis bietet der neue Kompaktlieferwagen Dacia Dokker Express. Je nach Ausstattung stehen in dem vielseitigen Transporter bis zu 3.900 Liter Stauvolumen zur Verfügung. Das ist Klassenbestwert. Praktische Doppelflügeltüren und eine große seitliche Schiebetür bieten komfortablen Zugang zu dem geräumigen Frachtabteil. Weitere Kennzeichen sind wirtschaftliche Motoren, robuste Technik und hohe Zuladung. Marktstart für das neue Dacia Nutzfahrzeug ist ab November 2012.

Dacia bietet den Dokker Express in zwei Ausstattungen an: als Basismodell Dokker Express mit 3.300 Liter Ladekapazität, 578 Kilogramm Nutzlast und bis zu 1,9 Meter Ladelänge sowie als Top-Ausführung Ambiance mit maximal 3.900 Liter Stauvolumen (695 kg Zuladung) und bis zu 3,11 Meter Ladelänge.

Die Grundlage für das üppige Raumangebot des Dokker Express bildet die Länge von 4,36 Metern zusammen mit dem langen Radstand von 2,81 Metern und der Höhe von 1,809 Metern (mit Dachreling: 1,847 m). Hinzu kommen steile Seitenwände und der senkrechte Heckabschluss.

Leicht zugänglicher Laderraum mit großem Platzangebot

Die Laderraumhöhe im Dokker Express misst 1,271 Meter. Die Laderaumbreite beträgt maximal 1,413 Meter. Zwischen den Radkästen stehen 1,13 beziehungsweise 1,17 Meter (Ausstattung Ambiance) zur Verfügung. Dies ermöglicht den Transport von Europaletten in Längsrichtung. Die niedrige Ladekante von 56,5 Zentimetern und die asymmetrischen Hecktüren mit einem Öffnungswinkel von bis zu 170 Grad erleichtern das Be- und Entladen und ersparen Kraftakte bei der Unterbringung von schwerem und sperrigem Transportgut.

Der Dacia Dokker Express ist darüber hinaus ab Werk mit einer seitli-

chen Schiebetür rechts ausgestattet. Optional lässt sich für den Ambiance die Schiebetür rechts mit Aufstellfenster ordnen. Dank 70,3 Zentimeter Breite – das ist Bestwert unter den Kompakttransportern – und 1,046 Meter Durchlasshöhe lassen sich durch die Schiebetür auch von der Seite sperrige Güter einladen.

Noch mehr Ladekapazität mit dem Dacia Easy Seat-System

Im Dokker Express Ambiance ermöglicht das optionale Dacia Easy Seat-System für den Beifahrersitz in Verbindung mit der Vario-Trennwand die schrittweise Erweiterung der Ladekapazität um bis zu 600 Liter. Unter anderem kann der Dokker Express-Fahrer beim variablen Dacia Easy Seat-System die Beifahrersitzlehne umklappen und als Arbeitsfläche nutzen beziehungsweise die Durchladelänge erweitern. Noch mehr Stauvolumen steht zur Verfügung, wenn der zusammengelegte Beifahrersitz komplett nach vorne geklappt wird. Dieser kann auch ausgebaut werden, wodurch sich die Ladefläche

DOKKER

nochmals vergrößert. Die vorklappbare Vario-Trennwand hinter dem Fahrersitz schützt den Fahrer dabei vor verrutschender Ladung.

Effiziente Ladungssicherung

Ab Werk verfügt der Dokker Express über zwei senkrechte Schutzstangen hinter dem Fahrersitz. Alternativ ist auch die geschlossene Trennwand mit Fenster lieferbar. Hinzu kommen serienmäßig acht Verzurrösen im Laderaumboden und zusätzlich vier Ösen an den Transporterwänden.

Bewährte Triebwerke mit niedrigem Verbrauch

Die Motorenauswahl besteht zum Marktstart aus einem 1,6-Liter-Benziner und zwei Common-Rail-Turbodieseln mit jeweils 1,5 Liter Hubraum. Sie sorgen für ansprechende Fahrleistungen, niedrige CO2-Emissionen und hohe Zuverlässigkeit.

Der millionenfach bewährte Benziner 1.6 MPI 85 mit 61 kW/83 PS bietet mit 7,5 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer einen niedrigen Verbrauch (175 g CO2/km).

Die Dieselvarianten Dokker Express Glossary Link dCi 75 eco2 mit 55 kW/75 PS und Dokker Express dCi 90 eco2 mit 66 kW/90 PS überzeugen mit vorbildlicher Umweltverträglichkeit: Der kombinierte Verbrauch liegt bei jeweils

4,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (118 g CO2/km).

Ab Anfang 2013 komplettiert der hochmoderne 1,2-Liter-Turbobenziner Glossary Link TCe 115 mit 85 kW/115 PS die Motorenpalette.

Praxisgerechte Sicherheit

Die praxisgerechte Sicherheitsausstattung umfasst ab Werk unter anderem den Frontairbag für den Fahrer und das programmierte Rückhaltesystem mit pyrotechnischen Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern für Fahrer und Beifahrer. Zusätzlich lassen sich der Beifahrerairbag (ab Basisausstattung Dokker Express) sowie Seitenairbags vorn (Ausstattungsniveau Ambiance) ordnen. Optional ist für den Dokker Express darüber hinaus das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP® mit Antriebsschlupfregelung verfügbar.

Günstiges Multimedia-Navigationssystem

Außerdem bietet Dacia für den Lieferwagen das integrierte Multimedia-System Media-Nav zum Preis von 350 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer an (Option für Ambiance). Neben einer Audioanlage, der Bluetooth®-Schnittstelle sowie USB- und Klinken-Anschluss zum Abspielen von Dateien externer Audioträger umfasst das Media-Nav ein Navigationssystem mit 7-Zoll-(18-cm-) Touchscreen-Monitor.

Mit dem Touchscreen-Monitor oder per Lenkradfernbedienung können außerdem Audioträger wie zum Beispiel ein Smartphone oder iPod®, die mit dem Gerät verbunden sind, komfortabel gesteuert werden.

Top bei Zuverlässigkeit und Robustheit

Wie auf alle Modelle der Marke gewährt Dacia auf den Dokker Express eine Garantie von drei Jahren bis maximal 100.000 Kilometer. Hinzu kommen eine zweijährige Lackgarantie und eine sechsjährige Garantie gegen Korrosion. Dies verleiht dem Kunden Sicherheit und belegt den hohen Qualitätsstandard der Dacia Fahrzeuge.

Neben niedrigen Verbrauchswerten sorgen lange Inspektionsintervalle für geringe Betriebskosten. So sind der Ölwechsel sowie der Austausch von Öl- und Kraftstofffilter alle 20.000 Kilometer oder einmal pro Jahr fällig. Abhängig von der Fahrweise kann bei den Dieselvarianten das Glossary Link Oil Control System in Ausnahmefällen zu einem vorgezogenen Ölwechsel auffordern.

Hinweis: International wird der Dacia Dokker Express als Dokker Van vermarktet. Bildmaterial gibt es in der Projekt-Renault Galerie.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Presse
Fotos: Dacia-Presse



Rumänische Marke präsentiert neuen Hochdachkombi

Mit dem neuen Dokker erweitert Dacia seine Produktpalette um einen vielseitigen Hochdachkombi für Familie, Freizeit und Beruf. Der Fünfsitzer kombiniert beispielhafte Innenraumvariabilität, exzellentes Platzangebot und wirtschaftliche Motoren mit markentypischen Tugenden wie hoher Zuverlässigkeit, geringen Betriebskosten, stabilem Werterhalt und herausragendem Preis-Leistungs-Verhältnis. Der Dokker ist in Deutschland ab November zum Einstiegspreis ab 8.990 Euro erhältlich. Damit ist er das günstigste Fahrzeug seiner Klasse. Auch beim Kofferraumvolumen ist der Dokker mit 800 Litern führend im Hochdachkombi-Segment. Für den geräumigen Hochdachkombi stehen zum Marktstart ein Benzinaggregat und zwei sparsame Dieselmotoren zur Verfügung. Zum serienmäßigen Sicherheitspaket gehören Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP®.

Die Länge von 4,36 Metern bildet

zusammen mit dem üppig dimensionierten Radstand von 2,81 Metern und der Höhe von 1,81 Metern die Basis für das Top-Raumangebot des Dokker. Die großzügigen Abmessungen garantieren zusammen mit den steilen Seitenwänden und dem senkrechten Heckabschluss Innenraummaße, die einer größeren Wagenklasse entsprechen.

Größter Kofferraum seiner Klasse

Mit 800 Litern nach VDA-Norm bietet der Hochdachkombi den größten Kofferraum seiner Klasse. Auch die Ladelänge von 1,164 Metern ist Rekordmaß im Segment. Durch Umlegen der Rücksitzbank steigt das Gepäckraumvolumen des Hochdachkombis auf bis zu 3.000 Liter bei einer Ladelänge von 1,57 Metern. Die Kofferraumbreite zwischen den Radkästen beträgt 1,13 Meter (1,17 m für das Ausstattungsniveau Ambiance). Dies erlaubt in dem vielseitigen Pkw-Modell bei umgelegter Rücksitzbank sogar den Transport von Europaletten in Längsrichtung. Die Ladekante von 57 Zentimetern und die zusammen 1,082 bis 1,189

Meter breiten asymmetrischen Hecktüren ersparen außerdem Kraftakte beim Verstauen von schwerem und sperrigem Transportgut.

Top-Raumangebot auf allen Plätzen

Auch das Platzangebot für die Passagiere bewegt sich auf hohem Niveau. Die Kopffreiheit beträgt vorne 1,037 Meter und hinten 1,065 Meter. Die Ellbogenfreiheit liegt bei 1,52 Metern vorne und 1,60 Metern hinten. Auch die Kniefreiheit in der zweiten Reihe von 17,7 Zentimetern ermöglicht bequemes Reisen auf langen Strecken. Die serienmäßigen hinteren Schiebetüren (rechte Fahrzeugseite: Basisausstattung Dokker; links und rechts: Ambiance und Lauréate) ermöglichen komfortablen Zugang zum Fond. Sie öffnen 70,3 Zentimeter weit, was Bestwert in der Hochdachkombi-Klasse ist.

Die Sitzbank in der zweiten Reihe verfügt im Basismodell über die komplett umklappbare Rückenlehne. Im Dokker Ambiance und Lauréate ist die Lehne im Verhältnis 1/3 : 2/3 getrennt umlegbar.



Zusätzlich kann die Rückbank senkrecht gegen die Vordersitze geklappt werden.

Der Dokker überzeugt außerdem durch vorbildliche Ergonomie und ein durchdachtes Ablagekonzept, das ihn als Multifunktionsmobil für Familien qualifiziert. Je nach Ausstattung stehen im Innenraum bis zu 46,3 Liter für Kleinteile, Trinkflaschen und Papiere zur Verfügung.

Bewährte Triebwerke mit niedrigem Verbrauch

Die Motorenauswahl besteht zum Marktstart aus einem 1,6-Liter-Benziner und zwei Common-Rail-Turbodieseln mit jeweils 1,5 Liter Hubraum.

Der millionenfach bewährte Benziner 1.6 MPI 85 mit 61 kW/83 PS bietet mit 7,5 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer einen niedrigen Verbrauch (175 g CO₂/km). Die Dieselvarianten Dokker dCi 75

eco2 mit 55 kW/75 PS und Dokker dCi 90 eco2 mit 66 kW/90 PS überzeugen mit vorbildlicher Umweltverträglichkeit: Der kombinierte Verbrauch liegt bei jeweils 4,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (118 g CO₂/km).

Ab Anfang 2013 komplettiert der hochmoderne 1,2-Liter-Turbobenziner TCe 115 mit 85 kW/115 PS die Motorenpalette.

Die niedrigen Verbrauchswerte sind auch ein Ergebnis des geringen Fahrzeuggewichts von 1.165 bis 1.280 Kilogramm.

Praxisgerechte aktive und passive Sicherheit

Serienmäßige Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Dreipunkt-Sicherheitsgurte auf allen fünf Plätzen mit Gurtkraftbegrenzern vorn sorgen im Dokker im Verbund mit der steifen, schützenden Fahrgastzelle für praxisgerechte passive Sicherheit. Besonders

familienfreundlich: Alle drei Plätze der zweiten Reihe sind mit dem Isofix-Befestigungssystem für Kindersitze ausgestattet.

Das aktive Sicherheitspaket für das Dacia Modell umfasst das serienmäßige Elektronische Stabilitätsprogramm ESP® mit Untersteuerungskontrolle und Antriebsschlupfregelung (ASR). In kritischen Situationen unterstützt außerdem das serienmäßige Bosch 8.1-Antiblockiersystem den Fahrer. Die elektronische Bremskraftverteilung (EBV) trägt dazu bei, das Verzögerungspotenzial der Hinterachse bestmöglich auszunutzen. Weiterhin verfügt der Dacia Dokker ab Werk über den elektronischen Bremsassistenten.

Günstiges Multimedia-Navigationssystem

Die Liste der Komfortoptionen für den Dokker umfasst Details wie den Geschwindigkeitsbegrenzer und die Einparkhilfe hinten (Op-



tionen für Lauréate). Darüber hinaus bietet Dacia für den Hochdachkombi das integrierte Multimedia-System Media-Nav zum Preis von 430 Euro an (Option für Lauréate). Neben einer Audioanlage, der Bluetooth®-Schnittstelle sowie USB- und Klinken-Anschluss zum Anschließen externer Audioträger umfasst das Media-Nav ein Navigationssystem mit 7-Zoll-(18-cm-)Touchscreen-Monitor. Die Navigation lässt sich in 2-D-Grafik oder dreidimensional („Birdview“) darstellen. Mit dem Touchscreen-Monitor oder per Lenkradfernbedienung können außerdem

Audioträger wie zum Beispiel ein Smartphone oder iPod®, die mit dem Gerät verbunden sind, komfortabel gesteuert werden.

Top bei Zuverlässigkeit und Robustheit

Wie auf alle Modelle der Marke gewährt Dacia auf den Dokker eine Garantie von drei Jahren bis maximal 100.000 Kilometer. Hinzu kommen eine zweijährige Lackgarantie und eine Karosseriegarantie von sechs Jahren gegen Durchrostung. Dies verleiht dem Kunden Sicherheit und belegt den hohen Qualitätsstandard der Dacia Fahr-

zeuge.

Neben zeitgemäß niedrigen Verbrauchswerten sorgen lange Inspektionsintervalle für geringe Betriebskosten. So sind der Ölwechsel sowie der Austausch von Öl- und Kraftstofffilter alle 20.000 Kilometer oder einmal pro Jahr fällig. Abhängig von der Fahrweise kann bei den Dieselvarianten das Oil Control System in Ausnahmefällen zu einem vorgezogenen Ölwechsel auffordern.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Presse
Fotos: Dacia-Presse





Die Europäische Renault Klassik Seite

Alle Renault Modelle mit einem Mindestalter von 20 Jahren findet Ihr auf Renault-Klassik.

www.renault-klassik.eu



Und vergesst nicht Euren Besuch im Renault-Klassik FORUM !!!

<http://renaultklassik.phpbb6.de>

Idee & Realisierung by Andreas Gaubatz





Doch RENAULT konzentriert sich nicht nur auf ein Gebiet, auch seine Erfolge und Ehrungen lassen ihn nicht abheben. Längst hat Louis RENAULT erkannt, daß nicht nur der Automobilbau noch viel Potential in sich birgt. Genauso rasant entwickelt sich zum Beispiel die Luftfahrt, Anlaß für RENAULT den ersten V8-Motor für ein Flugzeug zu entwickeln, dieses Aggregat leistet 60PS, mit den Flugzeugwerken der Gebrüder Farman wird sich eine fruchtbare Kooperation bilden. Die Farman-RENAULT Flugzeuge jagen in dieser Zeit einen Rekord nach dem Anderen.

Schon seit den Anfängen des Automobils gibt es Überlegungen, wie man mehr als nur eine oder zwei Personen, oder gar größere Lasten von A nach B bringt. RENAULT läßt schon seit geraumer Zeit auf Basis der Serienmodelle größere Kabinen oder Pritschen bauen, seit einiger Zeit gibt es einen ersten richtigen LKW. 1907 verlässt dann auch der erste Bus von RENAULT

die Werkhallen. Und wird ebenso wie die Taxen aus Billancourt schon bald das Stadtbild vieler Metropolen prägen!

Unter all den europäischen Ländern, in die RENAULT seine Automobile liefert, hat sich das Deutsche Reich zu einem der wichtigsten Märkte entwickelt, schon 1901 gab es einen Vertragshändler in Deutschland. Doch es ist nun an der Zeit, auch in Berlin eine Import-Niederlassung zu gründen. In der Mohrenstraße 22/23 findet diese ihren Sitz, in der Georgenstraße 10 wird eine Werkstatt eröffnet. Am 17. Oktober 1907 wird die "RENAULT Frères Automobil Aktiengesellschaft" unter der Nummer 92HRB4740 ins Handelsregister eingetragen, mit einem Grundkapital von 400.000 Reichsmark. Bald schon werden Filialen eröffnet, in Köln, Frankfurt, Straßburg, Metz (die damals dem Deutschen Reich angehören) und anderen Städten findet man Niederlassungen von RENAULT. Außerdem ist die deut-

sche Tochter auch für den Vertrieb in Luxemburg zuständig, bis zum Jahr 1909. Schon das erste Geschäftsjahr gibt Grund zum Feiern. Man erwirtschaftet einen Reingewinn von 23.804,72 Reichsmark! Und die Werkstatt in der Georgenstraße platzt schon aus allen Nähten, nach nur einem Jahr muß man in die Puttkamerstraße 19 umziehen! Und schon im zweiten Geschäftsjahr kann eine Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet werden. Fünf Prozent des Kapitals, bzw. 20.000 Reichsmark werden ausgezahlt.

Am Ende des Jahres 1907 landet RENAULT einen weiteren Coup: RENAULT präsentiert den Typ AR, ein gewaltiges Fahrzeug. Mit 9.500cm³ stattlich motorisiert bietet das Fahrzeug auch drei Sitzreihen. RENAULT hat nun ein sehr ausgewogenes Typenprogramm, vom kleinen Zweizylinder bis zum Repräsentationsmodell für die Schönen und Reichen der "belle époque". Und produziert noch



Nutzfahrzeuge und Flugzeugmotoren.

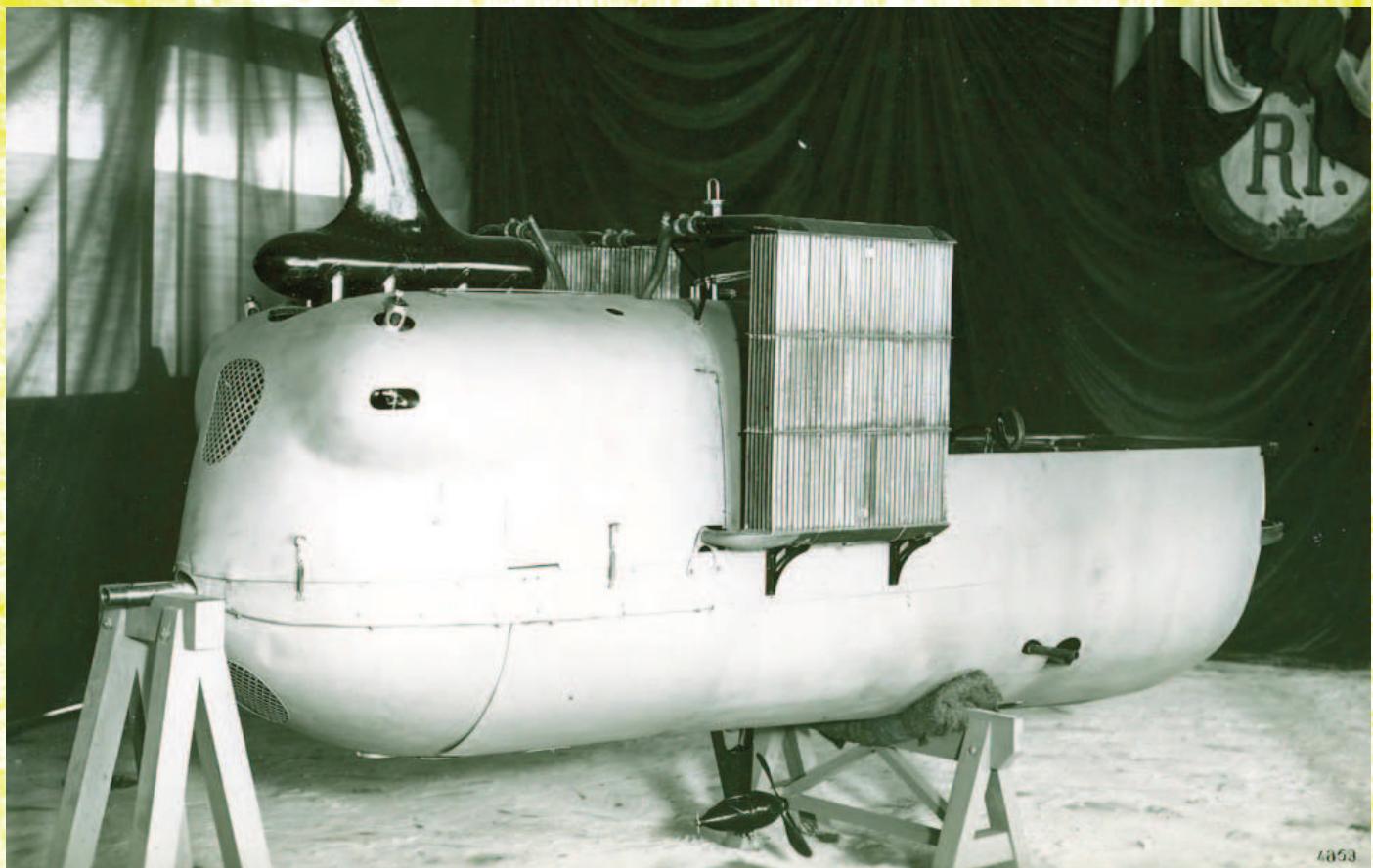
1908 zieht sich Fernand RENAULT aus dem Unternehmen zurück, sein gesundheitlicher Zustand gibt Anlass zur Sorge. Im gleichen Jahr, als es absehbar ist, daß Fernand nicht mehr in das Unternehmen einsteigen kann, kauft Louis die Anteile seines Bruders und benennt die Firma nun "Société des Automobiles Louis RENAULT". Nun ist Louis RENAULT alleiniger Inhaber des florierenden Automobilwerkes. Nicht lange danach, am 23. März 1909, stirbt Fernand RENAULT im Alter von nur 44 Jahren. Auch das ist ein schmerzlicher Verlust für RENAULT, doch verzagen und zaudern sind Louis fremd, stets richtet er den Blick nach Vorn. Aber das Jahr 1909 ist auch ein Jahr des Erfolges. Im August siegt Louis Raffalovitch auf einem RENAULT beim 24-Stunden-Rennen in New York. Und er überrumpelt die Konkurrenz mit einem schlichten aber genialen Trick: Er

montiert kurz vor dem Rennen Schutzbleche über den Vorderrädern. So sind die Piloten vor umherfliegenden Steinen und aufgewirbeltem Staub sicher. Er wendet diesen Trick so kurzfristig an, daß den anderen Teams nicht die Zeit bleibt, diese regelkonforme Idee zu kopieren.

Das Ende des ersten Jahrzehntes schließt für RENAULT mit einer weiteren Sensation: RENAULT eröffnet nun auch im japanischen Tokyo eine Niederlassung. RENAULT ist bereits jetzt ein Global Player, lange bevor dieser Begriff erfunden wird. Louis RENAULT ist zwar ein Getriebener, ein Visionär und ein Stückweit auch ein Phantast. Doch gleichzeitig ist er auch ein um- und weitsichtiger Unternehmer. Gegen Ende des Jahrzehntes stellt er fest, daß nur denen der Markt gehört, die den Markt auch verstehen. Es ist an der Zeit, nun auch die Massen zu mobilisieren, Handel und Gewerbe sind die Märkte der Zukunft. Das Feld der

High Society ist bestellt, nun gilt es neue Märkte zu erobern. Und RENAULT hat mit seinen kleinen Zweizylindern schon lange damit begonnen. Nun muß dieser Markt konsequent weiter bedient werden. Unternehmern, die dies erkennen und danach handeln, sind satte Gewinne sicher.

1911 reist Louis RENAULT in die Vereinigten Staaten von Amerika, sein Besuch gilt dem genialen Konstrukteur Henry Ford. RENAULT ist nach eigener Aussage förmlich "hingerissen" von den Methoden des US-Unternehmers. All das, was RENAULT selbst erkannt hat wird ihm im Land der unbegrenzten Möglichkeiten nun vor Augen geführt. Eine effiziente Produktion und das Automobil für die breite Masse, die legendäre "Tin Lizzy", das Ford-Modell T. Louis RENAULT ist tief beeindruckt. Nach seiner Rückkehr der Reise schreibt er in einem Brief an den Amerikaner:



"Der Besuch in ihrem Werk hat mich sehr beeindruckt, und ich bin begeistert über die dort herrschende Organisation."

Schon seit 1908 ist er dabei, seine eigene Produktion effektiver zu gestalten, Abläufe besser zu organisieren. Wieder in Billancourt angekommen beginnt er damit, den angefangenen Weg konsequent weiter zu beschreiten. Er führt in seinen Werken den Taylorismus ein. Das Prinzip des US-Amerikaners Frederick Winslow Taylor erlaubt es, durch immer wiederkehrende Arbeitsschritte die Produktivität zu erhöhen und es erlaubt die gleichzeitige Montage mehrerer Modelle. Zwar stößt diese Maßnahme auf wenig Gegenliebe bei der Arbeiterschaft, doch das neue System wird sich durchsetzen. Daran ändern auch die schweren Streiks der Jahre 1912 und 1913 nichts, denen Louis mit stoischer Ruhe und Unnachgiebigkeit begegnet!

Zu dieser Zeit ist es üblich, daß die Aufbauten der Fahrzeuge zum

größten Teil bei Karosseriebetrieben nach Kundenwunsch gefertigt werden. Labourdette, Kellner und Carrier sind die wohl Bekanntesten Vertreter ihrer Zunft. Doch auch das ist ein Bereich, den RENAULT künftig selbst abdecken wird. 1912 werden die Karosserien selbst bei RENAULT hergestellt. Außerdem bringen RENAULT auch immer mehr "Prestige-Kunden" sehr wichtige Werbung. 1912 exportiert RENAULT Flugzeugmotoren ins Deutsche Reich. Und der Zarenhof in Russland bestellt gleich mehrere RENAULT Automobile. Und ab 1913 gibt es eine weitere, wenn auch nebensächlich erscheinende Neuerung. RENAULT wird die Bildaufnahmen ab diesem Jahr nicht mehr in geschlossenen Räumen anfertigen lassen, sondern im Freien. Auch hier ist RENAULT seiner Zeit voraus. Alles läuft zur Zufriedenheit, alles könnte in besserer Ordnung sein. Doch es ziehen dunkle Wolken auf, die Welt steht kurz vor einer Katastrophe...

Sarajevo, 28. Juni 1914. Dieser Tag

wird die Welt grundlegend verändern, nichts wird mehr so sein, wie es in der guten alten Zeit war. An diesem Sommertag wird der Thronfolger des Habsburger Hofes, Franz Ferdinand, Opfer eines Attentats. Und der Balkan gleicht in diesen Tagen einem Pulverfaß, dieses Attentat muß unweigerlich politische Konsequenzen haben. Doch scheinbar ist ein Krieg kein Thema, Wiens Verbündeter, der deutsche Kaiser, begibt sich in den Sommerurlaub, ebenso Minister und Parlament. Offenbar streben die politisch Verantwortlichen eine diplomatische Lösung an. Doch der Schein trügt, dies ist die Ruhe vor dem Sturm. Wien stellt den Serben ein Ultimatum, Russland stellt sich auf die Seite der Serben. Zwar versucht Kaiser Wilhelm II. seinen Cousin Zar Nikolaus II. umzustimmen, es nicht auf einen bewaffneten Konflikt anzulegen, aber vergebens. Frankreichs Staatspräsident Poincaré und sein Ministerpräsident Viviani reisen nach Moskau, bekräftigen ihre Bündnisestreue. Ebenso leichtsinnig handelt



Kaiser Wilhelm II., er beteuert seine Treue gegenüber den Österreichern. Nun sind die Fronten geklärt, auf der einen Seite steht die "Triple Entente", das schon seit 1907 existiert, mit Frankreich, Großbritannien und Russland mit ihrem Verbündeten Portugal, auf der anderen Seite die "Mittelmächte", das Deutsche Kaiserreich und Österreich-Ungarn mit ihren Verbündeten Italien, Bulgarien und der Türkei. Am 28. Juli 1914 erklärt der Wiener Hof Serbien den Krieg. Nun gibt es kein Zurück, der Weltenbrand ist entfacht! Nach und nach treten die europäischen Großmächte in die Kampfhandlungen ein, am 1. August 1914 erklärt Deutschland dem Zarenhof den Krieg, am 3. August geht die Kriegserklärung an Frankreich. Deutschland startet seinen Frankreichfeldzug über Belgien, ein neutraler Staat der unter britischem Schutz steht. Aufgrund dieser Ereignisse erklärt das Empire am 5. August Deutschland den Krieg.

Diese Ereignisse verändern natürlich auch das Leben von Louis RE-

NAULT und die Abläufe in seinem Werk. Auch Louis gehört mit seinen 37 Jahren zunächst zu den fast drei Millionen Männern, die in Frankreich ab 1. August einberufen werden. Doch er bekommt zunächst einen Aufschub, schließlich wird Louis RENAULT gänzlich vom Dienst freigestellt.

Er und sein Unternehmen sind als kriegswichtig eingestuft, Frankreich ist angewiesen auf die Industrie, auch und besonders auf Automobilwerke. So finden sich auch sehr viele seiner leitenden Angestellten, Ingenieure und Arbeiter wieder an ihrem Arbeitsplatz in Billancourt, sie bleiben vom Fronteinsatz verschont. Zunächst muß die Produktion umgestellt werden, Personenwagen für den zivilen Einsatz werden kaum noch produziert, vor allem Lastkraftwagen, Krankenkraftwagen und Munition werden in den Anlagen von RENAULT gefertigt.

Nach und nach wird diese Kriegsproduktion erweitert. In dem zwar nicht verstaatlichten, aber unter

staatlicher Aufsicht stehenden Unternehmen werden nun auch Flugzeugmotoren produziert, schon vor dem Krieg war RENAULT der größte Flugmotorenhersteller Frankreichs.

Diese werden schon bald auch an die alliierten Streitkräfte der belgischen, russischen und britischen Verbündeten geliefert. Als Vorsitzender des Automobilherstellerverbandes leitet Louis RENAULT die Sektion Paris. Doch all diese Bemühungen können eine Tatsache nicht verschleiern: Frankreichs Militär ist für einen längeren Krieg nicht gerüstet. Schon in der ersten Augusthälfte steht das deutsche Heer im lothringischen Briey, der Vormarsch der Deutschen scheint unaufhaltbar.

Weiter geht es mit der Renault Historie - Teil 5 in der nächsten Ausgabe.

Text: Andreas Gaubatz / Renault Klassik
Fotos: APR Droits réservés und BNF





Initiator, Organisator und Veranstalter Ed „Eddy“ Lenders bei der Arbeit an der Einfahrt am Sonntag.

Die Premiere des Renaultoloog Festivals in Kronenberg bei Venlo in den Niederlanden vom 03. - 05. August 2012 war laut Aussage von Ed eine gelungene Veranstaltung. Ehrlich gesagt hat Ed garnicht mit einer Besucherzahl von ca. 750 Besuchern über das komplette Wochenende gerechnet. Auch die insgesamt ca. 400 Autos die übers gesamte Wochenende vor Ort waren haben alle Erwartungen übertroffen.

Somit hat sich die Planung über 2 Jahre hinweg doch gelohnt und da inzwischen schon viele Stimmen nach einer Fortsetzung laut geworden sind hat Ed folgendes verlauten lassen:

„2013 gibt es definitiv kein Renaultoloog Festival, aber für 2014 sieht es doch sehr positiv aus. Aufgrund der vielen Arbeit die es im Vorfeld so einer Veranstaltung zu tun gibt, meinem Beruf und meiner Familie gegenüber wäre aber eine jährliche

Organisation des Renaultoloog Festivals zu viel des Guten. Aber ich kann mir durchaus vorstellen das Renaultoloog Festival alle 2 Jahre zu veranstalten.“

Das Festival Gelände war ein Traum, viel Platz für die Renault Fahrzeuge und fürs Camping inmitten einer grünen Landschaft.

Fürs leibliche Wohl und Gute Unterhaltung war stehts gesorgt und das ganz ohne Abendveranstaltung.

Wer dieses Festival verpasst hat, der hat wirklich was verpasst, denn ich hab noch nie soviele Renault Modelle der verschiedensten Baujahre auf einer Veranstaltung gesehen.

Ed war stehts präsent und hatte für jeden ein offenes Ohr und auch die Teilnehmer waren eine bunt gemischte Truppe aus ganz Europa.

Egal ob Oldtimer, Youngtimer oder aktuelle Modelle, ja sogar Flugzeug-

motoren, Traktoren und LKWs waren zu sehen.

Auffällig waren vor allem so Fahrzeuge wie der Renault Sherpa, einige R2087, eine R4 Stretchlimousine inkl. Anhänger, ein R4 Pick-Up, ein R16 Cabrio und der R4 Dallas von Willy.

Selbstverständlich waren aber natürlich auch so Fahrzeuge wie R4, R5, R5 Alpine Turbo, R5 GT Turbo, R5 Turbo, R7, R8, R12, R15, R17, R20, R21, R30, 4CV, Caravelle, Floride, Twingo I, Twingo II, Estafette, Spider, Clio, Fuego, Alpine A110, Alpine 310, Alpine 610, etc. vor Ort.

Auch traf man auf dem Renaultoloog Festival Leute die über 50 oder sogar über 70 Renaults im Fuhrpark haben oder alle Alpine Modelle inkl. Prototypen besitzen, also genug Stoff für lange Fachsimperleien in gemütlicher Runde.

Renaultoloog Festival 2012 - Die Premiere in Kronenberg bei Venlo (NL)

Ed ist mit seinem Renaultoloog Festival wirklich ein Renault Event der besonderen Art gelungen.

Gratulation und ein großes Danke schön an dieser Stelle an Ed für das was er mit dem Renaultoloog Festival auf die Beine gestellt hat.

Hoffen wir auf eine Fortsetzung im Jahre 2014 !!!

Viele Bilder findet Ihr in der Projekt Renault Galerie unter:

www.galerie.projekt-renault.de

Text: Jan Erhartitsch

Fotos: Jan Erhartitsch / Werner Bruyninckx



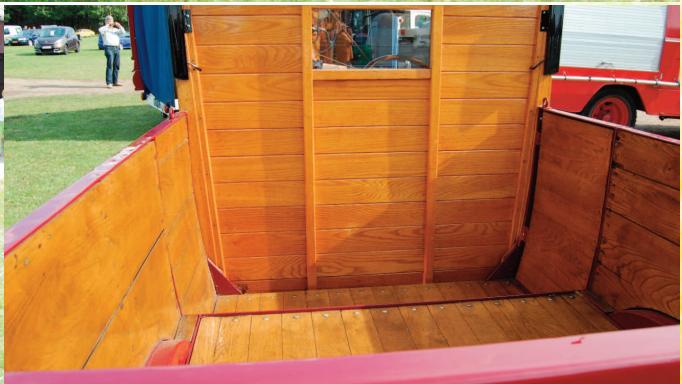


Renaultoloog Festival 2012 - Die Premiere in Kronenberg bei Venlo (NL)





Renaultoloog Festival 2012 - Die Premiere in Kronenberg bei Venlo (NL)



Ich hatte mich am Montag vor dem Renaultoloog Festival nochmal mit Ed kurzgeschlossen und dabei auch nachgefragt ob auch eine Pokalvergabe geplant ist.

Ed teilte mir daraufhin mit, daß er dies zwar in Erwägung gezogen hat, es aber im Vorfeld soviel zu organisieren gab und das mit den Pokalen nicht zu realisieren war.

Also griff ich zum Telefon und hab bei Andreas von Renault Klassik nachgefragt ob es uns gemeinsam nicht möglich wäre da noch kurzfristig was zu organisieren.

Andreas war sofort dafür und so ging die Suche nach einem Pokallieferanten los, dem es auch möglich ist, die Pokale noch rechtzeitig bis zur Abreise am Freitag liefern zu können. Fündig wurde ich da bei der Firma Helm-Pokale und ich muß sagen, was Service, Qualität und Schnelligkeit der Lieferung angeht, kann ich diese Firma nur jedem weiterempfehlen.

Andreas und ich wußten natürlich im Vorfeld genauso wie Ed nicht

wieviel Teilnehmer zur Premiere des Renaultoloog Festivals den Weg in die Niederlande finden würden, also entschlossen wir uns gemeinsam 6 Pokale zur Verfügung zu stellen.

3 Pokale waren für die Klassiker in Form des „Renaultoloog Festival Classic Award 2012 by Renault-Klassik“ vorgesehen und die anderen 3 Pokale mehr für getunte bzw. umgebauten Fahrzeuge in Form des „Renaultoloog Festival Style Award 2012 by Projekt-Renault“.

Da Andreas aufgrund gesundheitlicher Probleme seiner Frau - an dieser Stelle: Gute Besserung Petra !!! - die Reise zum Renaultoloog Festival kurzfristig absagen mußte wandte ich mich nach meiner Ankunft an Ed, ob er noch erfahrene Leute hat, die zur Bildung einer Jury bereit wären. Dank Ed war diese Jury auch schnell gefunden und war zur Überraschung auch noch richtig international besetzt mit Alexandra Roctus aus den Niederlanden, Werner Bruyninckx aus Belgien und Sébastien Bailey aus

England und mir aus Deutschland.

Somit machten wir uns am Sonntag auf den Weg übers Festival Gelände um die Siegerfahrzeuge für die 2 Kategorien zu finden.

Eine ungemein spannende, interessante und auch lustige Geschichte wo am Schluß 16 Fahrzeuge in der engeren Auswahl landeten, die es nun galt auf 6 zu reduzieren. Keine wirklich leichte Aufgabe, aber da einige Fahrzeuge schon weg waren und uns somit die Entscheidung etwas erleichterten kamen wir doch relativ schnell auf die 6 Gewinner, die nach einer kurzen Durchsage von Alexandra doch etwas überrascht Ihre Pokale, überreicht von Ed, in Empfang nehmen konnten.

Mein Dank geht an dieser Stelle an meine Jurykollegen, Alexandra, Werner und Sébastien, sowie Gratulation an alle Gewinner für die Arbeit und Zeit die diese in Ihre Fahrzeuge investiert haben und den Weg zum Renaultoloog Festival in die Niederlande gefunden haben.





1.Platz Renaultoloog Festival Style Award 2012 by Projekt-Renault



2.Platz Renaultoloog Festival Style Award 2012 by Projekt-Renault



3.Platz
Renaultoloog Festival
Style Award 2012
by
Projekt-Renault



1.Platz Renaultoloog Festival Classic Award 2012 by Renault-Klassik



2.Platz Renaultoloog Festival Classic Award 2012 by Renault-Klassik



3.Platz Renaultoloog Festival Classic Award 2012 by Renault-Klassik

Termine

August

11. August

-4. Renault Treffen Gera

11. - 12. August

-4.Naumburg Tour

-Tuning Emotion Gera

17. - 19. August

-Tuning Summer Camp Bautzen

31. August - 02. September

-Der Bergwinkel ruft !!!

September

01. - 02. September

-Der Bergwinkel ruft !!!

02. September

-Pneuhage Tuningday Schramberg

15.-16.September

-2. Renault-Treffen Cars de l'amour
und Renault-Scene Fichtelgebirge

Oktober

03. Oktober

-Tuning Emotion Chemnitz

Dezember

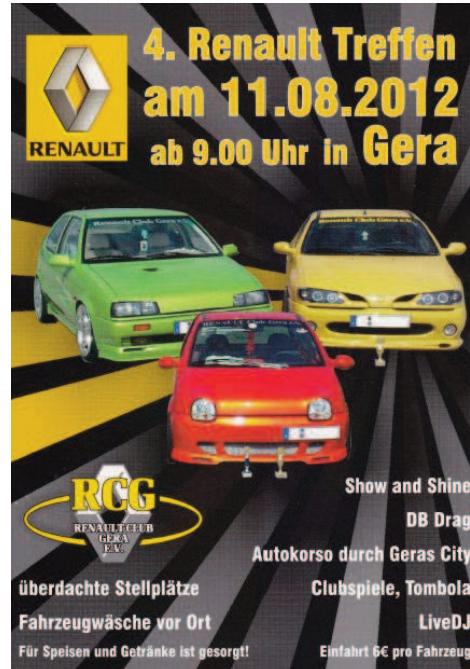
01. - 09 Dezember

-Essen Motor Show

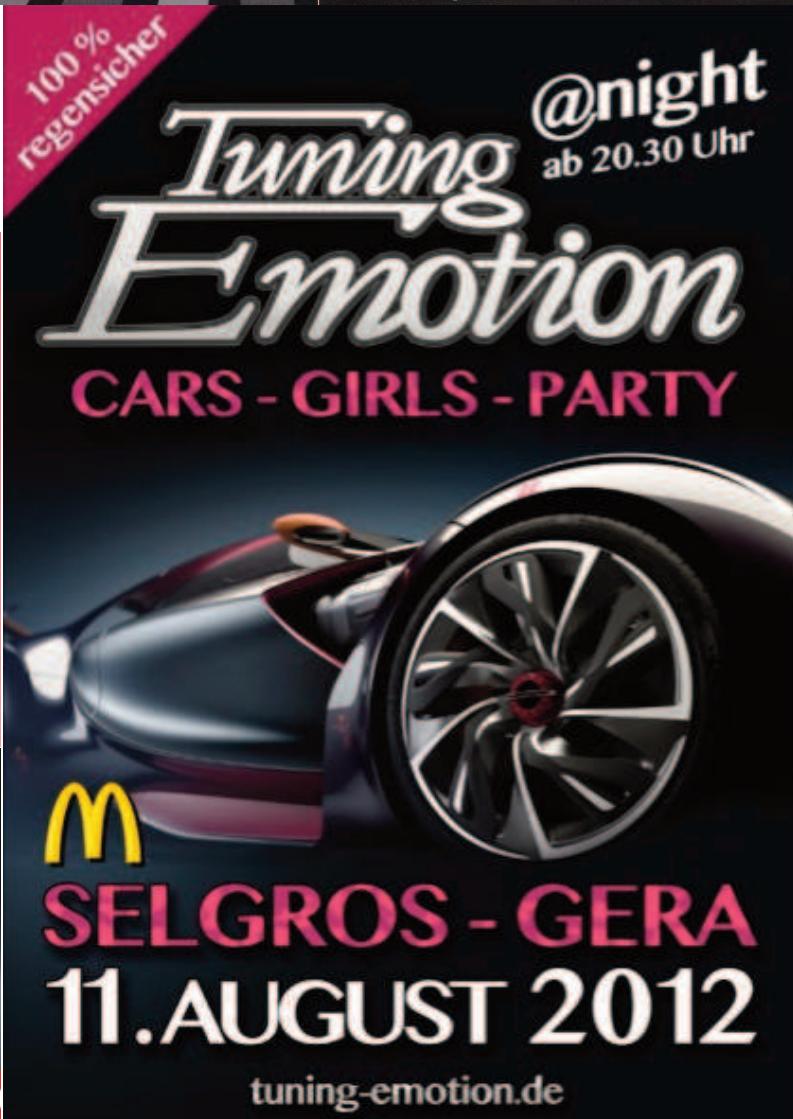
Details zu allen Terminen

gibt es unter

www.projekt-renault.de



Hier geht's lang...!



M
SELGROS - GERA
11. AUGUST 2012

tuning-emotion.de



Herausgeber

Jan Erhartitsch (V.i.S.d.P.)

Grafik, Satz und Layout

Jan Erhartitsch

Bilder und Texte

Jan Erhartitsch, Renault-Presse, Renault-Media, Renault Deutschland AG, Renault Sport und alle in den einzelnen Texten genannten Firmen und Personen.

Copyright

Das Copyright liegt bei den jeweiligen Marken, Firmen und Personen die in den Artikeln aufgeführt sind. Das Copyright für das Projekt-Renault Journal als Gesamtwerk liegt bei Jan Erhartitsch.

Hinweis

Das Projekt-Renault Journal erscheint monatlich und ist genauso wie die Website Projekt-Renault.de ein rein privates Projekt womit keinerlei Einnahmen erzielt werden. Sämtliche Ausgaben und deren Inhalt stehen den Lesern kostenlos zur Verfügung.

Kontakt

anfragen[at]projekt-renault.de

Website

www.projekt-renault.de

Twitter

https://twitter.com/#!/projekt_renault

Facebook

<http://www.facebook.com/pages/Projekt-Renault/100545769989384?ref=sgm>

YouTube

<http://www.youtube.com/projektreault>

RENAULT & DACIA TUNING vom SPEZIALISTEN für INDIVIDUALISTEN

Twingo Clio Megane Scenic Modus R19 R21 R25 Safrane R5 BeBop Kangoo Koleos Laguna Spider Espace Trafic



Sittler & Kewenig Tuning GmbH
Edgar Kewenig
Auf dem Graben 11
66822 Lebach
Tel.: +49 (0)6881 - 53656
Fax: +49 (0)6881 - 538328
E-mail: info(at)sk-tuning.de

<http://shop.sk-tuning.eu>

RENAULT & DACIA TUNING vom SPEZIALISTEN für INDIVIDUALISTEN

Twingo Clio Megane Scenic Modus R19 R21 R25 Safrane R5 BeBop Kangoo Koleos Laguna Spider Espace Trafic