

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

P R E S S E  
MITTEILUNG

DIREKTION  
FÜR UNTERNEHMENS-  
KOMMUNIKATION

---

Lyon, Juni 2010

## LKW-RENNEN: RENAULT TRUCKS UND MKR TECHNOLOGY HALTEN IHREN PODIUMSPLATZ

Im Anschluss an den Grand Prix von Nogaro, den dritten Lauf der Truck Race Europameisterschaft, konnte das Team Renault Trucks-MKR Technology mit einem Sieg und fünf Podiumsplätzen seinen 2. Rang im Teamranking halten. Trotz des Regens auf der Rennstrecke im südfranzösischen Gers rückten beide Fahrer jeweils einen Platz im Gesamtklassement auf. Markus Bösiger erklimmte die zweite Stufe auf dem Treppchen, während sein Teamkollege Markus Oestreich sich mit dem fünften Platz begnügen musste. In dieser Saison bleibt weiterhin alles offen – die Spannung steigt. Das nächste Rennen findet am 24. und 25. Juli auf dem deutschen Nürburgring statt.

Samstag, 19. Juni. Bei regennasser Fahrbahn sichert sich Markus Bösiger in der Qualifikation zum Grand Prix von Nogaro die Pole Position. Durch diesen Startvorteil kann er sich beim ersten Rennen mit fast 3 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten durchsetzen. Markus Oestreich hingegen landet auf dem 3. Platz. Der zweite Lauf am Samstag, bei dem die acht bestplatzierten Fahrer des ersten Rennens in umgekehrter Reihenfolge an den Start gehen, verläuft für die zwei MKR-Fahrer weniger günstig. Keiner von beiden erklimmt das Treppchen. Am Sonntag, den 20. Juni sind beide wieder ganz vorne mit dabei. Im dritten Rennen fahren Markus Bösiger und Markus Oestreich respektive von der 3. und 4. Position weg. Der Schweizer Bösiger kann seinen Platz nach zwölf Runden halten, Markus Oestreich hingegen fällt um einen Platz zurück auf Rang 5. Beim letzten Rennen des Grand Prix von Nogaro am Sonntag kann Bösiger den zweiten Platz für sich entscheiden, während der Deutsche Oestreich im Clinch um die Spitzenposition mit seinem direkten Konkurrenten zusammenkracht und ausfällt.

In der Herstellerwertung hält das Team MKR Technology-Renault Trucks mit 120 Punkten seinen zweiten Platz. In der Fahrerwertung sichern sich der Schweizer Markus Bösiger und der Deutsche Markus Oestreich den 2. bzw. 5. Rang und rücken gegenüber dem Ranking nach dem Grand Prix von Albacete um jeweils einen Platz auf. Der nächste Grand Prix findet am 24.-25. Juli in Deutschland auf dem legendären Nürburgring statt.

---

TER B50 1 15 – 99, route de Lyon – 69806 Saint-Priest Cedex  
Fax : +33 (0)4 72 96 48 57 - [www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)

RENAULT TRUCKS SAS – Capital de 50 000 000 Euros – Siège social : 99, route de Lyon – 69800 SAINT-PIRIEST  
siret : 954 506 077 00120 – RCS Lyon B 954 506 077



Bei diesem Truck Race von Nogaro hatte Renault Trucks Frankreich zahlreiche Kunden eingeladen, das Abenteuer Rennsport aus nächster Nähe mitzuerleben. 180 Kunden erhielten den kostbaren Race Track Pass ausgehändigt, um den einzelnen Rennen dieses Wochenendes beizuwohnen. Die meisten von ihnen stammten aus dem Südwesten Frankreichs, einige begeisterte Rennsportfans waren sogar aus Marseille oder Bourges angereist. Die Gäste von Renault Trucks Frankreich konnten den Renault Magnum in der Sonderserie „Route 66“ erleben. Neben den Ständen von MKR Technology war er ein weiterer Guest Star dieses Wochenendes!

### **„Renault Trucks Motoringenieure: Vom Serienmodell zum Rennsport und zurück“**

**Maxime Lebech, 31, Projektleiter Rennmotoren: „Im Rennen gibt es wesentlich weniger Auflagen als bei Serienmodellen!“**

*„Ich bin für die Entwicklung, Einstellung und Performance des Motors zuständig. Nach jedem Rennen lade ich alle Motordaten (Leistung, Zuverlässigkeit usw.) aus dem Bordcomputer herunter, die zusammen mit den Fahrern und dem Teammanager analysiert werden. In Absprache mit dem Team kann ich den Motor die ganze Saison hindurch weiterentwickeln und so beispielsweise die Einstellungen der Verbrennungskammer oder die Einspritzung verbessern. Außerdem bin ich bei jedem Grand Prix für Motorpannen zuständig, sowohl was die Ersatzteile betrifft als auch die Software.“*

*Die Arbeit an einem DXi 13 Racing Motor ist im Vergleich zu einem ‚Serienmotor‘ in technischer Hinsicht ähnlich. Der große Vorteil im Rennen ist allerdings, dass es hier wesentlich weniger Auflagen gibt! Wir können Ersatzteil-Prototypen testen, und es besteht mehr Spielraum für Experimente als bei einem Serienmotor. Außerdem bieten Rennen Gelegenheit, die Funktionsweise eines LKW-Dieselmotors in anderen Einsatzbereichen als bei Serienmodellen zu beobachten: Statt theoretische Kurven zu extrapolieren, erhalten wir neue, extremere Anhaltspunkte, die unsere Computersimulationen bestätigen oder widerlegen. Das ist ein wertvoller Beitrag.“*

**Jean-Marc Neveu, 40, Motoringenieur, Entwicklung und Anwendung des Einspritzsystems: „Alle unsere Messungen erfolgen auf die Tausendstelsekunde genau. Die Anpassungen der Teile werden auf den Mikrometer genau vorgenommen und der Druck wird auf mehrere Tausendstel bar justiert.“**

*„Meine Arbeit liegt auf halbem Weg zwischen Rennsport und Serienfertigung. Im Alltag entwickle ich Einspritzsysteme für die Serienmotoren DXi 11 und DXi 13. „Bei dieser minutiösen Präzisionsarbeit erfolgen alle Messungen auf die Tausendstelsekunde genau. Die Anpassungen der Teile werden auf den Mikrometer genau vorgenommen und der Druck wird auf mehrere Tausendstel bar justiert.“*

*Es ergab sich praktisch von selbst, dass ich von Anfang an am Projekt mit dem Rennstall MKR Technology beteiligt war. Heute widme ich einen Teil meiner Zeit der Entwicklung des Einspritzsystems beim DXi 13 Racing. Dabei arbeite ich eng mit Maxime Lebech zusammen.*

*Gemeinsam stellen wir Überlegungen zur Weiterentwicklung des DXi 13 Racing an. Bei den Meisterschaftsrennen beobachte ich den Motorbetrieb ganz genau. Wir kommunizieren intensiv mit den Fahrern; ihre Eindrücke sind sehr wichtig für die notwendigen Einstellungen und Änderungen. Auch der kritische Blick von Teammanager Mario Kress ist von großer Bedeutung. Er ist ein außergewöhnlicher Ingenieur, der genau weiß, was er will – und so erzielen wir Fortschritte.*

*Obwohl für einen Serienmotor dieselben Gesetze der Physik gelten wie für einen Rennmotor, sind die Auflagen doch recht unterschiedlich. Heute müssen wir unsere Gewohnheiten und unser Ingenieurwissen hinterfragen, um uns weiterzuentwickeln. Ein Paradigmenwechsel ist immer anregend! Unsere derzeitige Arbeit betrifft weniger die reine Leistung als vielmehr den Motorertrag. Letztendlich leisten unsere Erkenntnisse über den Rennmotor mit Sicherheit einen Beitrag zu unseren Überlegungen über Serienmotoren.“*

Bleiben Sie auf dem Laufenden: Über <http://truckracing.renault-trucks.com> erfahren Sie alles über Renault Trucks und MKR Technology. Die neue Version dieser Website steht seit 21. Mai im Internet zur Verfügung und bietet nach jedem Wettrennen Rennberichte, Fotos, Videos sowie demnächst eine neue Version von *Truck Racing by Renault Trucks*, das Videospiel, das seit seiner Veröffentlichung von 350.000 Truckracing-Fans kostenlos heruntergeladen wurde.

Weitere Auskünfte erhalten Sie unter:

<http://corporate.renault-trucks.com>

<http://truckracing.renault-trucks.com>

**Julien Berthet** – Tél. : + 33 (0)4 72 96 39 86 - [julien.berthet@renault-trucks.com](mailto:julien.berthet@renault-trucks.com)

**Fabrice Piombo** – Tél. : + 33 (0)4 72 96 12 20 - [fabrice.piombo@renault-trucks.com](mailto:fabrice.piombo@renault-trucks.com)