

Logan: a lehetetlen autótól az ígéretes autóig

A 90-es évek végén az autóipar kilátásai jelentősen megváltoztak. A világ három legnagyobb piaca, Nyugat-Európa, az Egyesült Államok és Japán csupán frissíti autópiacát, de jelentős növekedési potenciált immár nem jelent. Míg korábban a világ népességének 80%-a csak korlátozott mértékben juthatott autóhoz, mára új, dinamikus és ígéretes piacok jelentek meg.

"1995-ben a Renault jövedelmező növekedése biztosítása érdekében úgy döntöttem, hogy megkezdjük a vállalat terjeszkedését az Európán kívül eső piacokon is" emlékeztet rá Louis Schweitzer, a Renault elnök-vezérigazgatója, s bejelenti, hogy a Renault csoport 2010-re évi 4 millió gépjármű értékesítését tűzte ki célul.

Felmérték a feladat nagyságát és a sikeréhez szükséges feltételeket. A növekedést biztosító régiók földrajzilag igen távol esnek egymástól és rendkívül eltérőek, ugyanakkor számos közös vonásuk is van. Gazdaságuk jelentősen bővül, a fejlődés azonban hangsúlyozottan ciklikus.

A potenciális ügyfelek a folyamatosan bővülő középosztály tagjai, mely az autópiac növekedésének legfontosabb bázisa. Ezek az új vásárlók jól ismerik a nemzetközi gépjárműkínálatot, azonban nem mindig képesek a korszerű, új autókat meg is vásárolni. Amennyiben a vásárlás megtörténik, azt rendszerint befektetésnek is tekintik.

E piacok másik jellemzője a gyakran igen zord körülmények közötti üzemeltetés: néha szélsőséges éghajlat, részben erősen leromlott úthálózat, a gépjárművek rendszertelen karbantartása és gyakori túlterhelése.

Végezetül elmondható, hogy e piacok némelyike elzárkózik az importtól a helyi ipar védelme érdekében, és a nemzetközi gyártókat arra ösztönzi, hogy ipari tevékenységüket helyben folytassák.

Célok: kedvező ár, megbízhatóság, tartósság, a Renault-technológia legjavának biztosítása mellett

E megállapításokból kiindulva a Renault 1998-ban egy olyan korszerű, tartós és megbízható családi autó tervein kezdett el dolgozni, melynek alapára 5000 euró. A következő évben Jean-Marie Hurtigert nevezték ki a projekt vezetőjévé: *"Hatalmas kihívás volt. Üres lappal indultunk, és ez volt a Renault által*

kifejlesztett első autó, melynek forgalmazását nem Nyugat-Európában kezdjük meg; a programot határozottan a gazdasági ésszerűségek irányították".

A cél már a kezdetekben az volt, hogy az autó egy olyan ügyfélkör igényeit elégítse ki, amely számára az autóhoz jutás igen jelentős kiadást jelent, és vásárlásnál az ár, a megbízhatóság és a tartósság a legfontosabb szempontok.

A projekt 1999 elején lépett a második szakaszba, a román Dacia autógyár megvásárlásával. A Renault egy technikailag elavult, potenciálisan viszont igen versenyképes gyártóüzem tulajdonosává vált, a közép- és kelet-európai célpiacok szívében.

"Mindent előről kellett kezdenünk, teljesen át kellett alakítanunk egy termelőüzemet és szervezeti felépítését, mindezt kevesebb, mint 5 év alatt. Számíthattunk azonban a Renault elkötelezettségére és romániai munkatársaink értékeire", emlékszik vissza Christian Estéve, a Dacia első, a Renault által kinevezett igazgatója. A romániai Pitestiben található első összeszerelő-üzemet teljes egészében korszerűsítették, színvonalát (hatékonyság, minőség...) pedig a Renault csoport más ipari létesítményeinek szintjére emelték, melyek a világ autóiparának leghatékonyabb létesítményei közé tartoznak.

Logan: korszerű, tágas, nemzetközi ügyfélkör számára elérhető autó

Magát az autót, mely a Logan elnevezést kapta, viszonylag gyorsan megtervezték, a végleges változathoz közeli makett már 1999 őszére elkészült. Kifejlesztését teljes egészében a Renault mérnökei végezték, a Párizs-közelében Technocentre-ban. Mindenek előtt egyszerű felépítésű, lépcsőshátú autóról van szó, 5 teljes értékű ülőhellyel és nagy csomagtartóval, mely mindenben megfelel az Európai Unió érvényben lévő károsanyag-kibocsátási és biztonsági szabványainak. A motort illetően a Renault a megbízható és gazdaságos Renault 1,4 l-es és 1,6 l-es benzines erőforrásokat tartotta a legmegfelelőbbnek. 2001 végétől a lépcsőshátú modell már egy szélesebb körű program részét képezi, melyben hosszabb távon több karosszéria és motorizáció szerepel, az eltérő profilú ügyfélkörök igényeinek való megfelelés jegyében, s amelybe a családi és a professzionális üzemeltetés éppúgy beletartozik, mint a vegyes célú használat.

2004 júniusában a Renault bemutatja a Logan-t, az X90-es program első gépjárművét. Mint lépcsőshátú berline, a Logan a piacon egyedülálló ár/helykínálat arányt nyújt, 5 teljes értékű ülőhellyel és igen nagy méretű csomagtartóval. Szolgáltatásai tökéletesen megfelelnek a megcélzott felhasználási igényeknek, különös tekintettel a megbízhatóságra és a robusztusságra. Korszerű felépítése mindenben megfelel a nemzetközi szabványoknak, az Európai Unió normáinak és a forgalmazó országok szabványainak.

A korszerű gépjárművek valamennyi alapvető értékének birtokában dinamikus szolgáltatásokat, és az európai szabványoknak megfelelő biztonságot kínál, designja vonzó, és még értékesebbé teszi. Teljes egészében eredeti Renault termék (design, technológia, fejlesztés, alváz és motor). Mellesleg néhány piacon Renault márkajelzéssel kerül forgalomba. Azt, hogy a Dacia vagy a Renault márkanev használata mellett születik döntés, az egyes piaci sajátosságok, valamint a Renault-jelenlét múltja és sajátosságai határozzák meg.

A Logan a közép-európai államokban, Törökországban, az észak-afrikai Maghreb-országokban és a Közép-Keleten Dacia márkanév alatt erősíti majd a Renault palettáját. A Logan az alsó kategóriában helyezkedik el, mely például Lengyelországban az autópiacon 30%-át teszi ki.

Más piacokon, ahol a Renault jelenléte korlátozott, a Logan a Renault márka hódításának eszköze lesz. Így Oroszországban a Logan Renault logóval kerül forgalomba, és a 8000 és 10 000 euró közötti árkategória újautó-szegmensét támadja meg, mely a piac 90%-ára tehető.

A Logan korszerűségével és minőségével, azzal, hogy technikája teljes egészében a Renault-tól származik, valamint a Renault hálózatban történő értékesítésének köszönhetően támogatja a Dacia márka imázsának kialakítását.

5 tervezett gyártóüzem már a bevezetési szakaszban

A program nemzetközivé válását 2002 közepén dolgozták ki. A romániai pitesti-vezető üzemén kívül már tervek születtek a Logan gyártására Oroszországban, Marokkóban, Kolumbiában és Iránban, ugyanennek a logikának az alapján: a lehető legalacsonyabb költségeken történő előállítás, a lehető legközelebb a piacokhoz.

2003 februárjában a moszkvai önkormányzattal karöltve kialakítandó, 230 millió eurós oroszországi beruházást jelentettek be egy moszkvai termelőegység létrehozására, melynek kezdeti éves kapacitása 60 000 gépjármű.

2003 júliusában a Renault 22 millió eurós marokkói beruházás mellett döntött, melynek keretében évi 30 000 gépjármű kapacitású gyártósort alakítanak ki a Somaca üzemben.

Ezt követően úgy döntenek, hogy az autó összeszerelését 2006-tól a kolumbiai Medellinben is végzik majd, ahol az éves kapacitás 44 000 a beruházás összege pedig 16 millió Euro

A legutóbbi jelentős döntés szerint Iránban közös autóiipari vállalatot hoznak létre Renault Pars néven 300 millió eurós beruházással a Logan helyi összeszerelésére 2006-tól kezdődően, évi 300 000 darabos kapacitással.

A Renault az X90-es program beindításával 2010-re évente 700 000 gépjármű eladását tűzte ki célul.

Logan: a nemzetközi hódítás programja a Renault csoport jövedelmező növekedése érdekében

A VILÁGPIAC ÚJFAJTA LÁTÁSMÓDJA

A 90-es évek végén az autóipar kilátásai jelentősen megváltoztak. A világ három legnagyobb piaca, Nyugat-Európa, az Egyesült Államok és Japán csupán frissíti autópiacát, de jelentős növekedési potenciált immár nem jelent. Míg korábban a világ népességének 80%-a csak korlátozott mértékben juthatott autóhoz, mára új, dinamikus és ígéretes piacok jelentek meg.

"1995-ben a Renault jövedelmező növekedése biztosítása érdekében úgy döntöttem, hogy megkezdjük a vállalat terjeszkedését az Európán kívül eső piacokon is" emlékeztet rá Louis Schweitzer, a Renault elnök-vezérigazgatója, s bejelenti, hogy a Renault csoport 2010-re évi 4 millió gépjármű értékesítését tűzte ki célul.

Jelentős mértékben koncentrált világpiac

Világszerte közel 57 millió gépjárművet értékesítettek 2003-ban. Ennek közel 80%-át a legfejlettebb piacok, az Egyesült Államok, Nyugat-Európa, Japán és Dél-Korea autópiacai nyelték el, annak ellenére, hogy a világ népességének mindössze 20%-a él itt. *"A terjeszkedésre van tehát mód más régiókban is, ahol a gazdaság folyamatos növekedése dinamizálja az autópiacot"*, magyarázza Georges Douin, a Renault vezérigazgató-helyettese, terv-, termék- és nemzetközi műveleti igazgató.

A világ autópiaca 2003-ban

	Összesen		Változás
	2002	2003	03/02
	ezer	ezer	%
EURÓPA	19 116	19 271	+0.8%
ebből: Nyugat-Európa	16 226	15 986	-1.5%
Közép- és Kelet-Európa Orosz- és Törökországgal együtt	2 890	3 285	+13.7%
AMERIKA	21 731	21 265	-2,1%
ebből: ALENA*	19 526	19 132	-2.0%
Egyesült-Államok	16 845	16 579	-1.6%
Dél-Amerika Mexikó nélkül	2 205	2 133	-3.3%
ÁZSIA-OCEÁNIA	13 526	14 738	+9.0%
ebből: Dél-Korea	1 618	1 318	-18.6%
Japán	5 705	5 696	-0.2%
AFRIKA/KÖZÉP-KELET	1 937	2 049	+5.8%
ÖSSZESEN	56 309	57 323	1,9%

Forrás: Renault

Jelentős növekedési lehetőségeket rejtő új piacok

A Renault-t érdeklő piacok környezeti és gazdasági jellemzői igen eltérőek. Az egy lakosra jutó éves jövedelem például alig éri el az 1000 dollárt Ukrajnában, 2300 dollárt tesz ki Oroszországban és Törökországban, és megközelíti a 11 000 dollárt Szlovéniában. A jelentős eltérések ellenére e piacok mindegyike kiváló lehetőségeket biztosít az autóipari szektor fejlesztésére.

A motorizáció mértéke Törökországban 70/1000, Ukrajnában 160/1000, Csehországban pedig 350 gépjármű/1000 lakos. Ezek az országok tehát a növekedés jelentős bázisát képezik. A lehetőségek annál is inkább jelentősek, hogy a Logan árkategóriájában értékesített gépjárművek a piac legjelentősebb hányadát jelentik (az Oroszországban eladott új autók 90%-ának ára nem éri el a 10 000 eurót).

Összehasonlításképp, ha a Franciaországban 2002-ben értékesített új autók átlagárát 100-nak vesszük, a spanyolországi ár 92, a magyarországi 69, a Cseh Köztársaságban 68 és Lengyelországban 54. Ezek az eltérések az árak mint vásárlási szempontnak a jelentőségét hangsúlyozzák a Logan-t forgalmazó országokban.

Ezekon a piacokon az autópiac jelentős mértékben bővül a 90-es évek vége óta, jóllehet a bővülést kisebb-nagyobb bizonytalansági időszakok szakították meg. A magyar autópiacon például az 1997-es 80 000 eladott gépjármű után 2003-ban már több mint 200 000 autó talált gazdára, és a bővülés viszonylag egyenletes. Ezzel szemben Törökországban gyors növekedés után, amikor is az 1996-os 200 000-ról a 2000. évre 450 000-re nőtt az eladott autók száma, 2002-ben ez a szám 80 000-re esett vissza, vagyis a csökkenés 80%-os volt két év alatt. Mára ismét fellendülőben van a török piac, és 2004-ben jóval túlteljesítheti a 2000. évi csúcst. Romániában a növekedés elérte a 61%-ot 2000 és 2003 között.

A Renault válasza: az X90-es program

Az X90-es program újdonság a Renault történetében. Ez az első gépjármű-család, melyet már tervezésekor elsőként Nyugat-Európán kívül forgalmazásra szántak. *"Úres lappal indultunk, és folyton az 5000 eurós alapár célkitűzése lebegett a szemünk előtt, melyet Louis Schweitzer, a Renault elnöke-vezérigazgatója határozott meg még 1998-ban"*, jelzi Jean-Marie Hurtiger, az X90-es program igazgatója.

A négy éves fejlesztés eredményeképp – melynek során a vállalat minden tudását mozgósították – született meg a lépcsőshátú berline, melyet a Logan névre kereszteltek. Forgalmazása 2004 végén kezdődik. 2007-től kezdődően további karosszériákkal egészül ki ugyanaz az alváz, egy break-vel és egy kisáruszállítóval. A választék-bővítés célja az ügyfelek családi és professzionális felhasználási igényeinek minél tökéletesebb kielégítése.

A Logan ügyfeleinek körét pontosan meghatározták. A személyautó-szegmensben a családok jelentik a vásárlók több mint 3/4-ét Csehországban, Romániában és Marokkóban. Ez az ügyfélkör a valamennyi forgalmazó országban elvégzett felmérés alapján viszonylag fiatal, 35 és 49 év közötti. Egy

másik jellemző adat szerint minden negyedik ügyfélnek a Logan lenne az első új autója Romániában, Algériában és Törökországban. Pont ilyen arányban vannak azok, akiknek ez lenne a második autójuk. A Logan-et a professzionális ügyfeleknek, így elsősorban a taxisoknak is szánják.

Ami pedig a vásárlási szempontokat illeti, az eredmény egyértelmű: az ártényező az első Romániában, Közép-Európában és Törökországban, ezt a mérsékelt fenntartási költségek követik.

Szegmensén belül a Logan igen diverzifikált, gyakran helyben gyártott konkurenciával küzd meg, melynek tagja például a Chevrolet/Daewoo Kalos, a Hyundai Accent, a Kia Rio vagy a Skoda Fabia...

Technikai és gazdasági bravúr: a Renault tudásának legjava az X90-es program szolgáltatában

Szigorúan felügyelt „belépőjegy”

A gépjármű tervezése során mindvégig követett "design to cost" elv, az optimális megbízhatóság és önköltség érdekében gyakorolt "carry-over", valamint a fejlesztésnél alkalmazott digitális tervezés együttesen megkönnyítették a projekt indulásakor meghatározott „belépőjegy”, vagyis a költségkeret betartását. Ez a teljesítmény a Párizs melletti Guyancourt-ban található Technocentre tapasztalt mérnök- és technikuscsapata munkájának köszönhető, akik egységesen felsorakoztak az X90-es program döntési mechanizmusát mindvégig jellemző minőség/ár célok mellett. A befutóban a Logan kifejlesztésére fordított összeg elérte a 360 millió eurót.

Beruházások a Logan ipari kifejlesztése során

Ország	millió euró
Románia	205 (1)
Oroszország	230
Marokkó	22
Irán	300
Kolumbia	16

(1) Az üzem általános korszerűsítése nélkül

Optimalizált tervezési költségek

A "design to cost", avagy az optimalizált tervezés

"A Renault-nál 1992-ben a Twingo-val bevezetett "design to cost" elv döntő átalakuláson ment keresztül az X90-es program 2000. évi indulásával", hangsúlyozza Ovide Panciatici, a 90-es tervezésének projektvezetője, aki már a Twingo kalandban is részt vett. Az elképzelés lényege, hogy a teljes tervezési folyamatot - már kipróbált megoldások alkalmazásával - a megbízhatóság és a gazdaságosság köré építjük fel. A módszer integrálja a termék- és folyamatanalízis elemeit. A paraméterek között találjuk a megvalósíthatóságot,

a kalkulált nyereséget, a helyben rendelkezésre álló erőforrásokat, valamint – lényegi szempontként – a megbízhatóságot.

Így például az anyagok esetében a hagyományos acélok használata mellett született döntés, melyek kitűnően alkalmazkodnak a tervezett gyártóegységek módszereihez és eszközeihez, azok kevésbé robotizált gyártási folyamataihoz, és lehetővé teszik a helyi beszerzést.

Hasonlóképpen, a Logan formatervezésénél már a kezdetektől kellő figyelmet szenteltek a sajtolás korlátainak azzal, hogy csökkentették a karosszéria éleinek számát, s ily módon megkönnyítették a gyártószerszámok előállítását, megbízhatóbbá tették a folyamatokat a sajtolás és a karosszériamunkák során, valamint csökkentették e munkafolyamatok költségeit. Az ablaküvegek – például a hátsó szélvédő – enyhe ívei csökkentik a szükséges szerszámok költségét.

Az alváz összeállításánál az automatizálás hiánya nem akadályozta meg a kipufogórendszer monoblokk-felépítésű kialakítását.

Egyéb jelentős megtakarításokat sikerült elérni a fékvezetékeknek a gyárban történő megformálásával, a hossztartók által biztosított védelmükkel külön alkatrész-szükséglet nélkül, vagy például az integrált csonkkal ellátott üzemanyagtartállyal, melyet leszerelhető külső szűrővel láttak el azon országokra gondolva, ahol ún. „nem stabilizált” üzemanyagokat használnak.

A Logan gazdasági sikerének egy másik kulcsfontosságú tényezője a Clio-éhoz hasonló, kanyarstabilizátort nem igénylő első futómű, valamint a Renault-Nissan Szövetségnek B-platformjából származó hátsó futómű.

A szerszámköltségek csökkentése és az összeszerelés megkönnyítése érdekében a visszapillantó tükröket és az ablaktörlőket úgy tervezték meg, hogy azokat bal és jobb oldalra egyaránt fel lehessen szerelni. A hátsó ajtókon található egyetlen ablaküveggel pedig megtakarították a háromszögablakok költségét.

"Carry over" a megbízhatóság és az alacsony költségek érdekében

Az azonos alkatrészek felhasználása egy autógyártó több autótípusán az ügyfelek számára a megbízhatóság biztosítója, a márka számára pedig a gazdaságosság záloga. Ez a logika – mely a leghatékonyabb ázsiai gyártóknál már bizonyított – az X90-es kifejlesztése során minden szinten tetten érhető volt.

A Logan gyökereit tehát két, már létező projekt táplálta, a Szövetség B-platformja, valamint a Clio. A karosszéria felépítése B-platform típusú. Ez a választás lehetővé tette az alvázfejlesztési költségek, a módszertani költségek és a gyártószerszám költségek csökkentését. A fűtésmodul a Renault B-szegmensbeli modelljeivel azonos, mint amilyen a Modus. Egyalkatrészes kialakításának köszönhetően (egyszerű vezetékek, rövid körök) a berendezés rendkívül megbízható, s a tervezési költségeket úgy sikerült csökkenteni, hogy semmiféle engedményre nem volt szükség a fűtési teljesítmény tekintetében, mely kategóriájában a legjobbak között található.

Az elektronikus funkciókat az ún. utastéri központi egységbe (UCH) sűrítették, mely a Clióból és a Twingóból származik. A Logan megörökölte a Clio motorteret, melyet azonos eszközökkel terveztek annak érdekében, hogy már bevált szerelési folyamatokat alkalmazhassanak. És még mindig mechanika: a Logan átveszi a Clio motorjait, első futóművét, kormányoszlopát és hátsó fékeit, csakúgy, mint műszereit, kilincseit, kormánykereket és kapcsolóit. Más alkatrészeit, mint például a szellőzőnyílások vagy a sebességváltógomb, már alkalmazták az Espace-nál.

A digitális tervezés előnyei

Az X90-es program úttörőnek tekinthető a termék és a gyártószerszámok tervezése során alkalmazott digitális szimuláció tekintetében éppúgy, mint a gyártási folyamatok kidolgozása szempontjából.

A digitális makettek elvégzett vibrációs és akusztikai számítások lehetővé tették a gépjármű zajszintjének meghatározását anélkül, hogy valós maketre lett volna szükség. A digitális módszer – ezen belül is elsősorban a karosszéria-struktúra digitális számításokkal történő meghatározása és kifejlesztése – szükségtelessé tette költséges prototípusok használatát, és így módon számos hagyományos fázis elvégzését, különös tekintettel a gépjármű-prototípusok és az ideiglenes szerszámok elkészítésére. A tervezésnél elért összes megtakarítás összege közel 20 millió euróra tehető.

Elsőrangú ipari teljesítmény

Igen versenyképes gyártóüzemek

Az X90-es program keretében a gépjármű összeszerelését nagyon versenyképes költségekkel működő gyártóüzemekben tervezik. A Renault az összeszerelésnél nagymértékben munka-intenzív folyamatok mellett döntött, a helyben rendelkezésre álló technológiák igénybevételével, csökkentett mértékű robotizálás és automatizálás mellett.

A lényegében manuális munkavégzéssel összhangban a mérnökök optimális anyagfelhasználásra törekedtek, így nem fejlesztettek ki nagyobb méretű karosszériaelemeket, és elkerülhették a lemezek lézeres "összeillesztésének" technológiáját.

A mechanika terén is kiaknázták a pitesti-i Dacia-üzem versenyképességét. Számos mechanikai alkatrészt helyben munkálnak meg: hengerfejedelek, távtartók, motortartók, olajteknők... A motorokat és a sebességváltókat teljes egészében helyben szerelik össze.

A Renault gyártórendszerének előnyei

A Logan előállításában résztvevő üzemek az SPR (Renault gyártórendszer) módszert alkalmazzák. Ennek az 1998-ban bevezetett rendszernek köszönhetően a Csoport ipari létesítményei a teljesítmény terén a világon a legmagasabb színvonalat képviselik. Az SPR az ipar szereplőit - beszerzők/szállítók, logisztikai szakemberek, mérnökök és gyártók – közös

célok, és szabályzatok mentén tömöríti. Részét képezik az ún. «gyakorlati iskolák», ahol az alkalmazottaknak lehetőségük nyílik a munkafolyamatok gyakorlására, a hatékonyság és a munkakomfort biztosítása érdekében.

A Nissannál alkalmazott eljárásokat felhasználó SPR a munkahelyet az ipari szervezet szívében helyezi el, az egyes munkahelyek tevékenységét pedig alapvetően szabványosítja. Az ilyen felépítésű szervezet lehetővé teszi az üzem termelékenységének, a termékek minőségének és a munkahelyek ergonómiájának optimalizálását. Az L3P rendelkezés (Logistique Performante Programmée au service du Poste de travail / Programozott Munkahelyi Teljesítménylogisztika) értelmében az alkatrészek közvetlenül elérhetők a közreműködők számára. A munkahelyek szabványosítása és a szabványosított munkalapok pontosan meghatározzák az egyes közreműködők feladatait.

Nemzetközi munkamegosztás

Az X90-es programban 143 elsőrangú szállító vesz részt, akik közül 43 romániai, 9 törökországi, 5 közép- és kelet-európai, 10 pedig nyugat-európai.

Három feladatcsoportot különítettek el a szállítók támogatására: jogi státuszuk megerősítésére és pénzügyi helyzetük elemzésére; optimális szervezet és menedzsment felállítására; valamint szakértők rendelkezésre bocsátására műszaki, minőségügyi, módszertani téren, valamint a logisztika és a beszerzés területén.

Az X90-es program nemzetközi megvalósítása olyan stratégián alapul, mely a román eredetű CKD alkatrészellátásra és a helyi beszállítókra épül. A program részesül emellett az RNPO (Renault-Nissan Purchasing Organization) közös beszerzési társaság jelentette előnyökből is.

A KORSZERŰ, ROBUSZTUS ÉS MEGBÍZHATÓ LOGAN REKORD HELYKÍNÁLATOT NYÚJT RENDKÍVÜLI ÁRON.

"A jövőendő ügyfélkör elvárásainak részletes feltérképezése érdekében nem elégedtem meg tanulmányok összeállításával: *már a projekt elején ellátogattam azokba az országokba, ahol a gépkocsit forgalmazni kívántuk, hogy pontosabb képet kapjak az ottani életmódról* " árulja el Pierre-Edouard Sorel, az L90-es termékigazgatója.

A végeredmény az lett, hogy a Logan olyan előnyöket ötvöz, melyek összessége első hallásra lehetetlennek tűnt: a piacon egyedülálló ár/helykínálat arány, olyan szolgáltatások, melyek pontosan megfelelnek a sajátos helyi igényeknek a megbízhatóság és a tartósság tekintetében, korszerű tervezés, valamint vonzó és értéknövelő design. A Logan rendkívül sokszínű: úgy városban, mint vidéken, a legkülönbözőbb úthálózatokon, munkához vagy nyaraláshoz, öt teljes értékű ülőhelyével és hatalmas csomagtartójával minden utazáshoz megfelelő társ.

S a Logan kifejlesztésének egyik ütőkártyája: a Renault eszközparkja és mérnökeinek szaktudása. Hogy megfelelhessen ennek az előzmények nélküli kihívásnak, a Renault-nak tapasztalt és igen motivált csapatra volt szüksége. "*Soha nem volt kétségem afelől, hogy a csapat kompetenciája lehetővé teszi, hogy felvegyük a kesztyűt. Mindannyiunkat hajtott az akarat, hogy sikerüljön*" mondja Odile

Panciatici, a projekt mérnökcsapatának vezetője. Mivel a korszerűség volt a modellel szemben támasztott legfontosabb követelmény, a Logan-t a Renault-Nissan Szövetség által – többek között a Nissan Micránál és a Renault Modus-nál - már használt B-platformra fejlesztették ki.

A célpiacok speciális üzemeltetési feltételeihez alkalmazkodó gépjármű

Rekord helykínálat

A Logan által megcélzott ügyfelek a leggyakrabban egyautós ügyfelek, zömmel családok. A termék azonban a professzionális felhasználókat, például a taxisokat is érdekelheti.

Az új modell nagyvonalú méretei kiváló helykínálatot tesznek lehetővé. Hossza (4250 mm a Kia Rio Sedan 4215 mm-ével szemben), szélessége (1735 mm a Hyundai Accent 1670 mm-ével szemben) és magassága (1525 mm a Chevrolet/Daewoo Kalos Sedan 1495 mm-ével szemben) egyedülálló a B-Entry¹ szegmens lépcsőshátú berline kategóriájában, és inkább a C szegmens normáinak felel meg. Belső méretei jelentik egyik ütőkártyáját. A hátsó ülőhelyeket aprólékos gonddal dolgozták ki. Három nagytermetű utas (95. százalékosztályos, vagyis több mint 1,90 méter magas) kényelmesen utazhat, és a fejük felett még mindig marad 25 mm. A lábtér is nagyvonalú: 420 mm. A „zord éghajlatú” országok ügyfelei kényelmesen elhelyezhetik méretes cipőiket. Az átlagos hely a térdeknél 185 mm, míg a Chevrolet/Daewoo Kalos-nál csupán 173. A hátsó ajtók közötti szélesség különösen figyelemre méltó 1420 mm-ével, mely érték megközelíti Vel Satis-ét, és jóval meghaladja a konkurenciáét (1342 mm a Chevrolet/Daewoo Kalos-nál). Végül, a beszállás is könnyű.

Az 510 literes csomagtartó térfogat kategóriájában egyedülálló. A Hyundai Accent 321, míg a Daewoo Lanos Sedan 395 litert kínál. Kialakításának köszönhetően igen különböző formájú tárgyak szállítására alkalmas.

Kifogástalan megbízhatóság és tartósság

A Logan elsődleges célországaiban az ügyfelek átlagosan kb. 20 000 km-t autóznak évente. Az első tulajdonos általában 5-6 hat évig tartja meg autóját, egyes országokban akár 8 évnél tovább is. A tartósság, a gazdaságos használat és az alacsony fenntartási költségek ily módon elsődleges fontosságúak.

A projekt-csapat kompromisszumok nélküli megbízhatóságra és tartósságra törekedett. E szándékukat minden műszaki döntésnél szem előtt tartották, a tervezést pedig az egyszerűség vezérelte.

Az 1,4 l-es és 1,6 l-es, 8 szelepes (K-család) motorok és a JH sebességváltó már bizonyított a Renault kínálatában, elsősorban a nagy exportpiacokon. A Renault mérnökei nagyon szorosan együttműködtek a beszállítókkal is; az új modellnél bevezették az alkatrészek megfelelőségének napi ellenőrzését.

¹ A B-Entry szegmenst azok, az általában a régi generációhoz tartozó gépjárművek alkotják, melyek méreteiket tekintve a C, árukat tekintve pedig a B szegmensbe tartozhatnának.

A Logan-et a legkülönbébb üzemeltetési körülményeknek megfelelő, legszigorúbb teszteknek vetették alá. A Renault mérnökei 470 000 km-t tettek meg az autóval a Renault normandiai Műszaki Központjában, Aubevoye-ban, a "Grand Export", vagyis a nagy exportpiacokra szánt autók tesztelését szolgáló pályán. A pálya sajátossága, hogy az autókat háromszor nagyobb mértékben veszi igénybe, mint a szabványos európai utak, és semmitől sem kíméli meg őket: por, kövek, átkelés vízfolyáson...

A Logan-et 6 év átrozsdásodás elleni garanciával forgalmazzák. A lemezek védelmét az üregekbe fecskendezett viasszal, az utastér külső illesztéseinek vízállóságát tömítőmasszával biztosították, az alvázat pedig megerősített kavicsfelverődés elleni védelemmel látták el.

Az új modell ára versenyképes, használata gazdaságos. Karbantartási költségeit gondosan tanulmányozták. A Renault technológia lehetővé tette a mérnökök számára, hogy hosszabb karbantartási periódussal számoljanak. Ennek köszönhetően egyes piacokon az olajcserét, a gyertyacserét és a légszűrő cseréjét elég 30 000 km-enként elvégezni. A csapat az egyszerű és praktikus műszaki megoldásokat részesítette előnyben, a kényelmes karbantartás érdekében. A fényszórók izzói könnyen hozzáférhetők a motortérből, ami megkönnyíti kicserélésüket az ügyfelek számára.

Határozottan nemzetközi tervezés

"A Logan minden kontinensen jelen lesz. Dél-Amerikától Kelet-Európán és Afrikán keresztül egészen Ázsiáig éppoly változatos, mint amennyire igényes üzemeltetési feltételeknek kell megfelelnie. Kifejlesztésekor ebből következően a legkeményebb elvárásokat támogató országok igényeit vettük figyelembe, a legforróbbtól a legzordabb éghajlatig", jelzi Luc Alexandre Ménard, a Renault Nemzetközi Művelési igazgatója és a Dacia elnöke. A Logan a legszélsőségesebb hőmérsékleti teszteken ment keresztül a Renault Műszaki Központjainak éghajlati próbapadjain Aubevoye-ban és Lardy-ban. Ez volt a legutolsó szakasz azelőtt, hogy az autókat a valóságban, a sarkkör közelében és a meleg éghajlatú országokban is kipróbálták.

A fűtés és a klímaberendezés szolgáltatásai ily módon olyan szélsőséges időjárási viszonyok között is kiállják a próbát, mint amilyen Oroszországnak vagy a Perzsa-Öböl országaié. Kifejlesztésük a Mexikóban forgalmazott Clióéval azonos előírások szerint történt.

A hőkomfort homogén, még a hátsó üléseknél is. A rövid első levegőcsatornák kiváló levegőelosztást biztosítanak a lábaknál. A hátsó üléseknél a komfort az első ülésekével azonos, a levegőelosztás kialakításakor az igen hideg telekre is gondoltak. A rendszert a Mégane II-höz hasonlóan kétfűvőkás kimenetekkel látták el, mely a szőnyegre helyezett hótálcákkal is hatékonyan működik.

Elinduláskor a hőmérséklet gyorsan emelkedik. A motorok megfelelő mennyiségű kalóriát szabadítanak fel, nincs szükség kiegészítő fűtésrendszerre. A klímaberendezés a B-platformra épített autókban származik, csak a klímaegység külső borítása egyedi. Kompakt méreteinek köszönhetően megnőtt a vezetőhely kialakítására szolgáló tér. A magasan elhelyezett szellőztetőnyílások és az alsó légbeömlő-nyílások optimális levegőelosztást biztosítanak.

A Logan a nehéz menetfeltételekhez is alkalmazkodik. Az alváz talajtól mért magasságát 20 mm-rel megnövelték (155 mm) a nyugat-európai használatra tervezett autókéhoz képest. Az autó így károsodás nélkül haladhat rossz utakon, meredek emelkedőkön, sőt, mérsékelt sebességgel földúton is. A mechanikai alkatrészeket, a klímaberendezést és a nyílászárókat is úgy alakították ki, hogy megfelelően működjenek tartósan poros környezetben is.

A motorok igen eltérő minőségű üzemanyagokkal is képesek működni. Bár 95-ös oktánszámú üzemanyagokkal fejlesztették ki őket, 91-es és 87-es oktánszámú üzemanyagokkal is jóváhagyták működésüket. A különböző teszteknek köszönhetően pedig az erőforrások megfelelősége -30° -is indítási hőmérsékletig biztosított.

A Logan az Európai Unió normáinak is megfelel. A Logan-hez kínált két motort (1,4 l-es 75 LE és 1,6 l-es 90 LE) a legújabb környezetvédelmi normáknak megfelelően fejlesztették ki, mindkettő Euro4-es besorolású.

A Logan a frontális és oldalirányú ütközések tekintetében is megfelel az európai szabványoknak. A szigorúbb helyi szabályozás miatt némely esetekben még keményebb feltételeknek kell megfelelni, mint pl. Szaúd-Arábiában, ahol az előírások különösen szigorúak a ráfutásos ütközésekre vonatkozóan.

A külső zajokat illetően a Logan zajszintje nem éri az európai irányelvben meghatározott értéket (74 db). Az új modell tehát kiáll a Renault vállalása mellett, melyet a Laguna II bevezetésekor tett, az előírt határértékeknél alacsonyabb szint biztosítására.

Az anyagok újrafelhasználására is gondot fordítottak. A Logan tömege 95%-ában újrahasznosítható, a szabályozásnak megfelelően.

A korszerű gépjárművek minden alapvető értéke

Az európai szabványoknak megfelelő szolgáltatások

A Logan biztonsága alapos munka tárgyát képezte. A Renault biztonsági mérnökei olyan megoldásokra törekedtek, melyek különböznek a „hagyományos” projektek keretében alkalmazottaktól, mégis megközelítik a legújabb generációs Renault gépjárművek szolgáltatásait. A „digitális” fejlesztés ütközője lehetővé tette számos valós szakasz kiiktatását. *"A digitális szimuláció használatával ellenőrizni tudtuk az autó ütközési tulajdonságait, és a kockázatokat már a folyamatok kezdeti szakaszában sikerült felismerni. A virtuális eredményeket megerősítették a gépjármű végleges változatainak törésvizsgálatai"* magyarázza Jean-Marc Dubois, a projekt passzív biztonságért felelős vezetője.

Az ütközés elleni védelem szempontjából a Logan a Renault elismert szakértelmére támaszkodhat. A gépjármű karosszéria-szerkezete deformálódik és elnyeli az ütközés kinetikai energiáját. Frontális ütközés esetén a motortér elrendezése lehetővé teszi, hogy a mechanikai alkotóelemek egymás mellé csússzanak. A karosszéria felső részén az erőt a kerékjárat-megerősítések, az A-oszlop és az ajtóborítások nyelik el, középen az első kereszttartó. Emellett az erőt a karosszéria az alsó részre vezeti át, az első hossztartóra 6 ponton rögzített bölcsőn keresztül.

A műszerfal szintén a frontális ütközés elleni védelem jelentős eleme. Az energiaelnyelő polipropilénből készült, méhsejt-szerkezetű műszerfal ütközésnél csökkenti a térdre gyakorolt ütés hatását. Az alsó rész íves kialakítása és az ajtón található tárolórekesz a lábszárcsont alakjához alkalmazkodik, és elosztja az ütközés erejét a lábakon és a bokán. Az ülések felépítése ütközés esetén megfelelő helyzetben tartja az utasok medencéjét. A vezető- és utasoldali lábvédő betétek a bennülők alsó végtagjait óvják.

Oldalsó ütközésnél a B-oszlop szerkezete szintén a medencét védi és kiegészíti az ülések oldaltartását, és az ajtóbetétek nyújtotta védelmet.

A hátsó ütközések elleni védelemre hasonló gondot fordítottak. Az üzemanyagtartály a padlólemez alá került, a hátsó futóműtől távolra, ami csökkenti az alváz vagy a futómű behatolásának kockázatát. A hátsó ülés sor támláján elhelyezett keresztartó annak a veszélyét csökkenti, hogy a csomagtartóból tárgyak hatoljanak be az utastérbe.

A biztonsági öv a gépjárművek passzív biztonságának alapvető eleme. Az elvégzett kutatások alapján az öv bekapcsolásának általánossá válásával 8.000 és 10.000 közé lenne tehető az Európában megmentett életek száma. A Logan-nél az utasvisszatartó rendszer hárompontos biztonsági övekből és fejtámlából áll, minden ülésen, elöl és hátul, változattól függően. Az első övek magassága állítható, így az utasok testalkatához illeszthető. A gépkocsi rendelhető két – vezető- és utasoldali – légzsákkal, melyek az autó jellemzőihez igazodnak.

A Logan minden testmagasságú és életkorú utas biztonságát szavatolja, és lehetővé teszi univerzális gyermekülések beszerelését menetiránnyal szemben és menetiránynak háttal a három hátsó ülésen, valamint az első utasoldali ülésen. A műszerfalon található kapcsolóval a légzsák kiiktatható, a funkció állapotáról jelzőlámpa tájékoztat.

A kocsik első futóműve a Clio II-ből származó, háromszög alsólengőkaros, fél-McPherson-típusú felfüggesztés. A hátsó futómű tekericsrugókkal és függőleges lengéscsillapítókkal rendelkező, programozott karakterisztikájú, rugalmas szilentblokkokkal rögzített, H-alakú futómű.

A felfüggesztés rugóújtját megnövelték a nyugat-európai használatra szánt gépkocsikhoz képest. Az első és hátsó rugók alapos tanulmányozásával csökkentették a karosszéria mozgását, különösen a dőlést, melynek értéke a Clio alapmodellével azonos. A drágább verzióknál az alváz első kanyarstabilizátort kap, mely még nagyobb kényelmet biztosít. Ebben az esetben az autót hidraulikus szervokormányval, ABS-szel és 15 hüvelykes kerekekkel is ellátják.

A Logan elöl tárcsa-, hátul dobfékeket kapott. A Mégane II-ével azonos generációhoz tartozó ABS Bosch 8.0 rendszerrel szerelték fel, és EBV elektronikus fékerő-elosztóval is ellátták. A rendszer lehetővé teszi a hátsó futómű fékezési teljesítményének teljes kihasználását.

A vezetési élmény

A Logan mechanikus kormányművet kap az alapmodelleknél, és szervokormányt a drágább változatoknál. A mechanikus kormányt továbbfejlesztették, annak érdekében, hogy a lehető legjobb kompromisszumot kínálja a kormányzás kényelme és precizitása között. Az első stabilizátorral kiegészített futóművel társított hidraulikus szervokormány felsőfokú vezetési komfortot nyújt, és javítja a kezelhetőséget. A 10,50 m-es járdák közötti fordulási sugár a Mégane II-ével azonos.

A vezetési élménynek szerves része a precíz viselkedés, a pontos kormányzás éppúgy, mint a vezetőhely ergonómikus kialakítása. Valamennyi információ egy pillantással áttekinthető, a műszerfal közepén alfanumerikus kijelző tájékoztat a hibaüzenetekről és a fedélzeti számítógép adatairól.

A vezetőhely ergonómikus kialakítását a B-platform felépítésének köszönheti. A vezető pontosan a kormány és a pedálok tengelyében ül, így megnőtt a vezetési komfort.

A karosszériát digitálisan tervezték. Számos rezgés- és akusztikai számítás tette lehetővé a gépkocsi zajszintjének csökkentését. A mechanikai eredetű zajokra különleges figyelmet fordítottak az autó kifejlesztése során. A nagyfrekvenciájú zajok lehető legjobb elosztására törekedtek. Végül, a Logan klímaberendezésének és szellőzésének akusztikai teljesítménye, 51 és 49 decibellel kategóriájában a legjobbak közé tartozik.

Korszerű erőforrások

A motorválasztékot bevezetéskor két benzinmotor, az 1,4 l-es 75 LE-s és az 1,6 l-es 90 LE-s alkotja. A kínálatot 2005-től egy 65 LE-s 1,5 dCi motor, valamint az 1.6-l-es, 16 szelepes, 107 LE-s K4M benzines változat gazdagítja. Irán számára pedig egy földgázüzemű változat forgalmazását is tervezik.

"A motorok kiválasztásánál több meghatározó szempontot vettünk figyelembe: a költségeket, a tartósságot, a sokoldalúságot és a könnyű karbantartást" magyarázza Alain Picard, a projekt motorfejlesztési vezetője. A K7 család 8 szelepes motorjai már a Renault kínálatának számos autójában bizonyítottak, és még most is megtalálhatók a lépcsőshátú Clio-ban és a Kangoo-ban. Jellemzőjük az alacsony fordulatszámon elérhető nagy nyomaték, mely igen széles tartományban, már 3000-tól egészen 4500 percnkénti fordulatszámig rendelkezésre áll.

Az 1,4 l-es 75 LE-s motor teljesítménye 55 kW (75 LE) 5.500 fordulat/percnél, nyomatéka 112 Nm 3000 fordulat/percnél. Az 1,6 l-es 90 LE-s motor teljesítménye 64 kW (90 LE) 5.500 percnkénti fordulatonál, nyomatéka pedig 128 Nm 3000 percnkénti fordulatonál. Mindkét motor mechanikus, ötfokozatú váltóval kapható, melyet a Laguna II és a Mégane II is használ. Az 1,4 l-es 75 LE-s és az 1,6 l-es 90 LE-s változatnál az első három fokozat rövid, és indulásnál, valamint alacsony sebességnél történő gyorsításnál és jelentős terhelésnél tesz nagy szolgálatot. A két utolsó fokozat a fogyasztás és a zajszint csökkentését szolgálja. Az 1,6 l-es 90 LE-s változatnál a Logan legnagyobb sebessége 175 km/h, 0-ról 100 km/h sebességre 11,5 mp alatt gyorsul. A fogyasztás terén ezzel a Logan kategóriája élmezőnyében foglal helyet. A fogyasztási érték az 1,4 l-es 75 LE-s változatnál, vegyes használat esetén 6,8 l, ami 164 g CO₂/km kibocsátásnak felel meg.

Számos alkatrész tervezését gondolták át a "design to cost" keretében. Így például az 1,4 l-es 75 LE-s motor vezérműtengelyét, mely papucsos szelephimbákat kapott, melyek egyszerűbbek és gazdaságosabbak a görgős szelephimbáknál. A mérnökök az alacsony fordulati tartomány nyomatékát is javították a bütyökprofilok átrajzolásával.

Nagyvonalú méretei ellenére a Logan tömege szerény. Az 1,4 l-es 75 LE-s motorral szerelt alapváltozat súlya csak 975 kg. E kedvező eredménynek köszönhetően a teljesítmény és a fogyasztás a Renault palettájának többi gépjárművével azonos szintű.

Korszerű design

"Felkészült formatervezők dolgoztak az autón, akik biztos műszaki ismeretekkel rendelkeznek, és kreatív hozzáállásuknak köszönhetően leleményes választ tudtak adni a projekt kihívásaira" hangsúlyozza Ken Melville, a Renault B-szegmens, valamint a Dacia formatervezési igazgatója.

A külső design célja az volt, hogy korszerű és elegáns autót alkossunk. Meg kellett felelnie a célországok üzemeltetési szokásainak is, mindezt alacsony gyártási költségek mellett. A lépcsőshátú karosszéria már a kezdetekben felmerült, hiszen a fejlődő országokban nagy mértékben értéknövelő, és erős státuszszimbólum is. Stílusa erőt és minőséget sugall, a kerékdobok hangsúlyosak, a karosszéria oldala feszített, a motorháztető ívelt. A forma és a funkció tehát elválaszthatatlan egymástól: az alacsony rakodási szintet biztosító csomagtartót a hátsó lökhárító felső részének borítása védi. A sarkokra helyezett hátsó lámpák az autó strukturált éleit finomítják.

Az orrész a Dacia márkanev új identitását fejezi ki, mely a Solenza-val jelent meg, és amely a márka jövőbeli modelljeinek előfutára. A hűtőrácson kiemelt helyet kapott az új márkajelzés. Az orrész korszerűségét növelik a simaüvegű fényszórók.

A gépjármű belsejét különös gonddal alakították ki. Az illesztések és az anyagválasztás a tartós és minőségi külsőre rímel. Az egy tömbből készült műszerfal mellett azért döntöttek, mert megszünteti az illesztési hézagokat, eltakarja a rögzítőcsavarokat és időtálló. A középkonzol a könnyen hozzáférhető és egyszerűen kezelhető kényelmi berendezések kezelőelemeit tartalmazza (klímaberendezés, rádió...). A diszkrét és funkcionális konzol külsejével hozzájárul az utazás öröméhez. A műszerek és a bajuszkapcsolók az autó dinamizmusát és modernségét hangsúlyozzák. A vezető köré épített vezetőhely a vezetés örömét fejezi ki.

A felsőbb kategóriába lépés első pillantásra szembeötlő, hiszen a vevők számára megkülönböztető jegy. A Logan *Ambiance* változata az alul színrefűjt lökhárítóval, a hűtőrács króm díszítőelemével, oldalsó díszléceivel és dísztárcsaival különbözik az alapmodelltől.

A *Lauréate* csúcsmodell egész lökhárítóját a karosszéria színére fényezték, a kerekek átmérője 15", a hűtőrácsot krómkeret veszi körül, és az autó beépített ködfényszórókat kapott.

E három verziót egyes országokban speciális változatok egészíthetik ki. A Logan különböző változatait belül világosabb vagy sötétebb színek és anyagok és a

középkonzol eltérő kivitelezése különböztetik meg. Két harmónia szerepel a kínálatban: *középgrafít* és *szerecsendió*. A kárpitok is különböző szövetekből készülnek. Egyes változatoknál az ajtóbelső is szövetborítást kaptak. A dísztárcsák mintázata és az alumínium keréktárcsák is a látható felsőbb kategóriába lépést hangsúlyozzák.

A Logan élénk, mai színekben kapható, mint például az "Égei-kék" és a "páfrányzöld" metálfényezés.

A LOGAN GYÁRTÁSA ÉS ÉRTÉKESÍTÉSE A LEHETŐ LEGKÖZELEBB A PIACOKHOZ

Átfogó ipari projekt

"Az X90-es program összhangban áll a Renault csoport nemzetközi fejlődési stratégiájával, melynek keretében e modelltől 2010-re világszerte évi 700 000 darab gyártása a cél", hangsúlyozza Gérard Detourbet, az X90-es program nemzetközi igazgatója. A program 2004-ben a Logan gyártásával kezdődik, a romániai, pitesti-i Dacia-üzemben. 2005-ben Oroszországban folytatódik. A programot ezt követően kiterjesztik 2005-ben Marokkóra és Kolumbiára, majd 2006-tól kezdődően Iránra. A Logan összeszereléséhez Oroszországban, Marokkóban és Iránban a pitesti-i vezető üzemben előállított CKD alkatrészeket használják fel, illetve egyes mechanikai elemek esetében a Renault ipari létesítményeiben gyártott alkatrészeket. A terjeszkedés ezen országain kívül más nemzetközi távlatok is megnyílnak az X90-es program előtt.

Pragmatikus és a piacokhoz alkalmazkodó üzleti stratégia

A Logan teljes egészében eredeti Renault (technológia, fejlesztés, alváz, motor, gyártási szabványok), mely rendkívül jól alkalmazkodik az egyes célpiacok jellemzőihez: legfőbb ütőkártyái korszerűsége, mérsékelt ára, rakodókapacitása, öt teljes értékű ülőhelye és egyszerű javíthatósága. Egyes piacokon egyébként Renault márkajelzéssel lesz kapható, így Oroszországban vagy Iránban, ami a vállalat bizalmát fejezi ki a termék iránt.

Azt, hogy a Dacia vagy a Renault márkanév használata mellett születik döntés, az egyes piaci sajátosságok, valamint a Renault-jelenlét múltja és sajátosságai határozzák meg.

A Dacia márka új ügyfélkörök célzott meghódítását teszi lehetővé. A korszerű és ambiciózus vállalat imázsát hordozó Dacia, új márkaidentitásával és márkajelzésével korszerű, tartós, megbízható és elérhető árú gépjárműveket kínál majd. A Logan a közép-európai államokban, Törökországban, Észak-Afrikában, a Közép-Keleten és Afrikában Dacia márkanév alatt erősíti majd a Renault választékát. A Logan az alsó kategóriában helyezkedik el, mely például Lengyelországban az autópiacon 30%-át teszi ki, és amelyet a Renault kínálata jelenleg nem, vagy csak kismértékben fed le.

Más országokban, mint például Iránban, ahol a Renault nincs jelen, ez a szegmentáció kevésbé helytálló. E piacok jellemzői (jövedelem, motorizációs szint, helyi gyártók kínálata) okán a Logan egyértelműen a hódítás autója lehet,

mely széles ügyfélkör számára teszi lehetővé az autóhoz jutást. Ebben az esetben az autó Renault márkajelzéssel kerül forgalomba.

Teljes körű szolgáltatás kínálat

Az RCI Banque és leányvállalatai által irányított Renault pénzügyi partnerek ország-specifikus ajánlatokat kínálnak majd a Logan jövőbeli tulajdonosai részére.

A vevőszolgálatot illetően a Dacia Cserealkatrész Központja látja el a Logan minden piacát. 2003 májusa óta itt összpontosul a Dacia eredeti alkatrész- és tartozékdisztribúcióval kapcsolatos valamennyi tevékenysége. A központban több mint 20 000 Dacia, Renault és Nissan alkatrészt tartanak nyilván. A pitesti-i üzemhez közeli Braduban fekvő központban közel száz alkalmazottat foglalkoztatnak, a beruházás értéke eléri a 14 millió eurót. A központ közvetlenül elérhető a fontosabb utakról és a pitesti-i vámiroda közvetlen közelében található.

Végezetül, a Renault alkatrész- és tartozék igazgatóságának támogatásával a Dacia a tartozékok teljes kínálatával áll rendelkezésre - vonóhorog, tetőcsomagtartó, sárfogók...

Románia, az X90-es program első szakasza

Románia különösen fontos az X90-es program szempontjából. A pitesti-i Dacia-üzem a kiinduló és egyben vezető üzem, mely jelentős beruházás eredménye. A gyár immár a legmagasabb nemzetközi színvonalat képviseli. A gépjármű forgalmazása szintén Romániában kezdődik.

489 millió eurós beruházás

A Logan ún. „belépőjegyén” kívül a Renault 2004 végéig 489 millió eurót ruház be, elsősorban a Dacia ipari közparkjának felújításába. Azóta, hogy 1999 szeptemberében 50 millió dollárért megszerezte a részvények 51%-át, a Renault - sorozatos tőkeemeléseken keresztül és a 2003 februári Nyilvános Kivonási Ajánlatot követően - fokozatosan megszerezte a Dacia alaptőkéjének 99,3%-át.

A Dacia immár a teljes ipari létesítmény tulajdonosa. A pitesti-i helyszín közel 2,9 millió m² alapterületű, ebből több mint 623 000 m² fedett épület.

"A beruházások legjelentősebb részét a pitesti-i üzem közparkjának korszerűsítésére fordítottuk, melynek termelési kapacitását évi 200 000 gépjárműre és a Logan egyéb gyártóegységei számára 150 000 CKD szettre növeljük", pontosít François Fourmont, a Dacia vezérigazgatója.

A sajtóláshoz hat sajtósort újítottak fel, 30 sajtót (soronként 5-öt) cseréltek le vagy korszerűsítettek. A beruházási költségek optimalizálása érdekében egyes sajtósorokat a sandouville-i Renault-üzem felújított sajtóival szereltek fel. A karosszerialakatos műhelyt teljesen átszervezték, a folyamatokat racionalizálták. Az igen versenyképes munkaerőköltségekre és a manuális

munka előtérbe helyezésére való tekintettel a részlegben egyetlen robot dolgozik.

A mechnikai részlegben teljes egészükben korszerűsítették az alumíniumöntő, motor- és sebességváltó-alkatrész megmunkáló műhelyeket. A fejlesztések lehetővé tették a 2003 végéig a cléoni üzemben előállított 1,9 l-es dízelmotorok gyártásának áthelyezését Pitestibe. A közvetlen kapcsolat biztosítása érdekében az ACI (Auto Châssis International – a Renault leányvállalata) Pitestiben gyártja a karosszéria-elemeket. A 2004. március 25-én átadott ipari üzemet teljesen felújították.

A fényezés területén új felületkezelő és kataforézises berendezéseket állítottak fel. Korszerű, a Renault legmodernebb üzemeinek szabványai szerinti szárítókamrákat helyeztek üzembe. Az összeszerelésnél kerékösszetartás-ellenőrző pad, teljesítmény- és fékpad, valamint tömítettség-ellenőrző kamra egészíti ki a befejező munkafázisok eszköztárát.

Mindezeknek köszönhetően az üzem kapacitása 2004-től óránként 32 gépjárműre nőtt. A termelési terv ennek megfelelően 2005-ben 2 helyett 3 műszakkal számol.

E műveletek végrehajtására az új gépjárműprojektekkel párhuzamosan került sor. A Dacia ipari létesítményeit és szervezeti módszereit ily módon fejleszteni és tesztelni lehetett, a korszerűsítés során pedig a bizonyításra is sor került a Solenza bevezetésével. Kidolgozták az új működési módok „bejáratási” folyamatát a tervezés, a gyártás, a minőség, a beszerzés és az export-értékesítés területén. A tapasztalatokat egyszerre kamatoztatták a Daciánál, a Renault nagyobb igazgatóságaival fenntartott kapcsolatokban és a beszállítói hálózatonál. Ezek az eredmények szavatolják a Logan hatékony ipari és kereskedelmi bevezetését, valamint sikeres exportját.

Az első eredmények már megszülettek. A minőségi mutatók 50%-kal javultak 1999 és 2002 között, a rendellenességek száma pedig a felére csökkent. A motorrészleg immár elérte a legjobb európai gyárak színvonalát.

Ezt a teljesítményt a Dacia gépjármű-tervezési igazgatóságának (DIAD) mérnökei és technikusai tették lehetővé. Az igazgatóság először az új gépjárműprojektekkel foglalkozott, többek között a Solenza dízel és Europa verzióinak véglegesítésével. 2004-től kezdődően a DIAD támogatja a Logan továbbfejlesztését és exportképessé tételét, valamint koordinálja a gyártását nemzetközi szinten. A pitesti-i üzem termelését és teljesítményének javítását is támogatja majd. Részt vesz a román beszállítói hálózat fejlesztésében és megerősítésében. Végül, a DIAD versenyképes alvállalkozói feladatokat is végezhet majd (tanulmányok, prototípusok, tesztek) a Renault tervezési részlege számára.

Megerősített beszállítói hálózat

Az üzemegységen belül Beszállítói Ipari Övezet (Zone Industrielle Fournisseurs - ZIF) létrehozására is sor került. Összesen nyolc nemzetközi beszállító telepedett meg Pitestiben: a Valeo, a Euro APS (az ADPlastic és a Simolder vegyes vállalata), a Johnson Control, az ACI, a Piroux, az Iri, az MCI Ingénierie

és a Metal Impex. E jelenléttel megnőtt a műszaki kompetencia és a termelékenység, és ez jelentős támogatást nyújtott a vállalat dolgozóinak felzárkóztatásához. A Dacia-partnerek kapacitásának megerősítése és termelési volumenük növelése érdekében a beszállítók számát közel 200-ra csökkentették a Dacia Berlina esetében, melynek gyártása 2004 végén fejeződik be, és 143-ra a Logan esetében.

Új dinamizmus a humán erőforrások területén

A Dacia-alkalmazottak mobilizálása a minőségi célok érdekében igen jelentős beruházást igényelt a Renault részéről, mely a munkafeltételek és –minőség, a szervezeti felépítés és a munkamódszerek javítására irányult, valamint az alkalmazotti létszámot is az új ipari rendszerekhez kellett igazítani.

Összesen több mint egymillió képzési órát fordítottak a termelés ipari és szolgáltatási funkcióinak, az irányításnak, az informatikának és az adminisztrációnak a fejlesztésére. A Logan pitesti-i előállítására érdekében több mint 450 Dacia-alkalmazott részesült oktatásban a guyancourt-i (Franciaország) Technocentre CRP prototípus-előállító központjában. A többhetes képzés során megismerkedhettek a Renault gyártási folyamataival és módszereivel.

A Nissannal kötött Szövetség vívmányainak kihasználásával a Renault emellett külön műhelyt alakított ki a Daciánál az összeszerelési mozdulatok optimális begyakorlása céljából: az ún. „gyakorlati iskolákat”.

A munkaszervezetek merevségét feloldották. Keresztirányú csoportokat és húszfős Alap Munkacsoportokat (UET - Unités Elémentaires de Travail) hoztak létre, így csökkent a hierarchiai lánc mérete, és lehetővé vált a felelősség decentralizálása kisméretű csoportokra, „ügyfél/beszállítók” jellegű kapcsolat keretében.

A létszám-kiigazítás a szakszervezetekkel és a román Szociális Ügyek Minisztériumával egyetértésben történt. Az átképzés többek között a pitesti-i üzem felszerelésgyártói hálózatára is támaszkodhatott. A Dacia alkalmazotti létszáma az 1999. december végi 27 560-ról 2003. december végére 13 000 főre csökkent.

Az eredmények menetrendszerűen jelentkeztek. A munkahelyi balesetek száma 50%-kal csökkent 2001 és 2003 között.

A vezetésben 82 külföldi állampolgár dolgozott 2002 végén. Számuk 2003 végéig fokozatosan 68 főre csökkent, és 2006-ra mindössze 25 lesz.

Környezetvédelem

A Renault elvárása volt, hogy a Dacia a lehető legnagyobb mértékben csökkentse tevékenységének hatásait a környezetre. Hulladékválogató és –begyűjtő szervezet felállítására került sor. Hűtővíztároló és –ülepítő medencét, és víztisztító központot alakítottak ki.

Dacia, a román piac vezető autógyártója

2003-ban a Dacia 69 166 autót értékesített a 2002-es 57 681-gyel szemben (+19,9%), ebből 57 874-et Romániában, ami 44,6%-os piaci részesedésnek felel meg. A Dacia újjászületését a hálózat és a kínálat korszerűsítése, valamint az export bővülése kísérte.

1999 óta a Renault támogatásával a Dacia termékpalettája megújítása mellett új kereskedelmi stratégiát dolgoz ki. A forgalmazói hálózatot jelentős mértékben átszervezték és korszerűsítették. A hálózathoz jelenleg 76 új- és használtautó értékesítési pont tartozik. Az értékesítési pontokon alkatrész-kereskedelemmel is foglalkoznak, és vevőszolgálatot biztosítanak. 24 szerviz is tartozik a hálózathoz. Márkakereskedésenként a minimális készlet 30 gépjármű, az ügyfél-megrendelések felvételét biztonságos Internet-hálózat biztosítja. Átalakították az ellátási logisztikát, a vevőszolgálatot és a személyzet képzését. A korszerűsítéssel párhuzamosan létrehozták a Dacia első telefonos ügyfélközpontját «Az Ügyfél Hangja» elnevezéssel. A Renault-partnerek támogatásával a Dacia oktatói 65 000 óra képzést nyújtottak a kereskedelmi hálózat részére 2003-ban, a karosszéria, az autóvillamosság és a mechanika, illetve a kereskedelmi és menedzsment tevékenységek területén.

A megújult palettának köszönhetően és a Renault operatív igazgatóságainak támogatásával a Dacia eladásai 32%-kal nőttek 2000 és 2003 között.

Romániai piacvezető helyzetének köszönhetően és a Renault támogatásával a Dacia az export terén is jelentős sikereket könyvelhetett el. 2003-ban a Dacia 11 292 gépjárművet értékesített (+128,6% 2002-höz képest) Románián kívül. A legfőbb célországok 2004 közepén Szíria, Ukrajna, Szerbia-Monténégro, Törökország, Algéria, Horvátország és a Cseh Köztársaság.

Az X90-es program megvalósításában sokat segített az a betanulási időszak, melyet a Solenza 2003. szeptemberi horvátországi és 2003. decemberi cseh köztársaság-beli bevezetése, valamint 2003 januárjában az ukrajnai SKD ("Semi Knock Down") összeszerelő üzem beindítása jelentett. Az értékesítést és a vevőszolgálatot az adott országok Renault hálózata biztosítja (Renault leányvállalat vagy importőr), kivéve például Szíriát, ahol már van Dacia-partner.

A Logan a közép- és kelet-európai piacok szívében

Románia után Közép-Európa áll majd a Logan forgalmazásának középpontjában, a Renault hálózat támogatásával, mely a régióban a 2. számú márkaként 2003-ban 11%-os piaci részesedést tudhatott magáénak.

A 2004. szeptemberi romániai bevezetést követően az értékesítés kiterjed majd Horvátországra, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Törökországra, majd Szlovákiára. 2005 elejétől kezdődően kezdik forgalmazni az autót Lengyelországban, Észtországban, Litvániában, Lettországon, Szlovéniában, Bulgáriában és Moldáviában.

A márkának minden országban kereskedelmi felelőse lesz. A forgalmazás a Renault hálózat partnereire támaszkodik. Az adott piactól függően az értékesítés speciális szignalizációval ellátott Dacia-részleggel kiegészített

Renault márkakereskedésben, vagy külön Dacia szalonban folyik majd. A garanciális időszak 24 hónap a legtöbb országban. A Renault hálózatán keresztül történő forgalmazás lehetővé teszi, hogy az ügyfelek a legmagasabb szintű kiszolgálásban és szolgáltatásokban részesüljenek. Emellett a karbantartások és a javítások közös, Renault-Dacia műhelyekben történő elvégzése a legmagasabb szintű minőséget szavatolja.

A Logan forgalmazásával párhuzamosan szolgáltatások sorát kínálják az eladási tanácsadástól kezdve a finanszírozáson át egészen a vevőszolgálatig. Az RCI Banque speciális finanszírozási termékeket dolgozott ki. 2005-től kezdődően a Renault és a Nissan jövőbeni győri alkatrész-elosztó központja regionális központként is szolgál majd, innen látják el Dacia-alkatrészekkel a közép-európai országokat.

A projekt nemzetközi megvalósítása

Oroszország, a Logan-gyártás második országa

A Renault 230 millió eurót fektet a Logan oroszországi gyártásába és 2005 közepétől induló forgalmazásába. A Renault és a moszkvai önkormányzat fele-fele arányú közös tulajdonát képező moszkvai Avtoframos üzemben felállítandó gyártósor éves kapacitása 60 000 gépjármű lesz.

A beruházás a gyártósorok felállítására és a kereskedelmi hálózat és támogató funkcióinak kialakítására irányul. A karosszéria-lakatos, fényező- és összeszerelő-műhellyel ellátott moszkvai üzem akár 2000 főt is foglalkoztathat teljes kapacitással. A helyi alvállalkozói kör bevonására fokozatosan kerül sor.

Az üzem jelenleg a Clio Symbol befejező összeszerelését végzi napi 8 autó ütemben. A Clio Symbol összeszerelése egészen a Logan gyártásának megkezdéséig folytatódni fog.

A Renault kínálatot 89 értékesítési pontból álló hálózaton keresztül forgalmazzák az orosz piacon. A 2003-ban eladott több mint 11 357 gépjárművel, ami 35%-os bővülést jelent 2002-höz képest, a Renault az első számú európai márka az új importgépjárművek piacán, a megcélzott éves értékesítési volumen pedig középtávon nagyságrendileg 100 000 importált vagy helyben összeszerelt autó.

A 2003-ban eladott több mint egymillió új autó alapján – melyből 950 500-et gyártottak Oroszországban, 195 500-et pedig importáltak – az orosz piac valószínűsíthető növekedése a következő három évben 30% lehet. Az eladott új autók közel 90%-át 10 000 euró alatti áron értékesítették.

Marokkó, terjeszkedés Európán kívül 2006-ig

A Renault 22 millió eurót költ a Logan SOMACA-nál megvalósuló gyártására és 2005 második félévétől kezdődő forgalmazására. A Renault évi 30 000 gépjármű gyártásával számol, melyek egy részét exportálják majd.

2003 vége óta a Renault átfogó fejlesztési terv megvalósításán dolgozik a SOMACA-nál. A projekt az ipari eszközpark és a folyamatok optimalizálására, a Renault Gyártórendszer (SPR) kialakítására, a költségek leszorítására és a dolgozók kompetenciájának megerősítésére irányul. A Renault európai szintű minőségi normák kialakításához is nyújtja szakértelmét. A Renault támogatja a marokkói felszerelésgyártói hálózat felzárkóztatását is, a minőség, a költségek és a határidők terén. Hozzájárul versenyképessége növeléséhez és exportképessége megerősítéséhez.

A Logan érkezését kedvező előjelek kísérik. A közel 48 000 darabos piac növekedése 3%-os volt 2001 és 2002 között, a motorizációs szint pedig még csupán 58 gépkocsi 1000 lakosra. A gépjárműpark 1,6 millió autóból áll, ezek 70%-a 5 éves vagy idősebb.

A „gazdaságos gépjárművekre” vonatkozó jelenleg érvényes szabályozás keretei között történő összeszerelés és a 2006-ig szóló exportkilátások Észak-Afrika és a Közép-Kelet felé nagymértékben elősegítik a Logan értékesítését. A használtautók importjára vonatkozó korlátozás (kevesebb mint 10 000 autó 2003-ban) stabil növekedési perspektívát jelent az újautó piac számára, ahol a Renault jelenlegi részesedése 17%.

Irán: 300 000 darabos gyártókapacitás

A Renault és az IDRO (Industrial Development & Renovation Organization – iráni autóiipari állami szervezet) 2004 májusában közös vállalatot hozott létre Renault Pars néven. A két legfőbb iráni autógyártó, az Iran Khodro és a SAIPA, a Logan gyártását és forgalmazását 2006-ban kezdi meg, eleinte 300 000 darabos éves kapacitással. A termelés egy részét exportálják.

A gépjárművek összeszerelése import alkatrészkezesletekből és a Renault Pars által szállított helyi alkatrészekkel történik. A vállalat ily módon felelős lesz az autógyártók valamennyi általános működési funkciójáért, ideértve a tervezést és a minőségügyet, a beszerzést és a logisztikát, valamint a kereskedelmi politika koordinálását, a marketinget és a vevőszolgálatot.

A Logan-t Renault márkanév alatt fogja forgalmazni a két gyártó, az Iran Khodro és a Saipa hálózata. A 68 millió lakosú Irán autópiaca jelentősen bővült az elmúlt három évben. 2003-ban 700 000 személyautót és haszonjárművet értékesítettek.

Kolumbia: nyitás Latin-Amerika felé

2002-ben a Renault 60%-os részesedéssel a Sofasa S.A. főrésztulajdoszává vált, a részvények fennmaradó 40%-át a Toyota és a Mitsui birtokolja 28% és 12% arányban.

Medellini üzemében, melynek gyártókapacitása évi 44 000 gépjármű, alkalmazottainak száma pedig 900, a Sofasa Toyota haszonjárművek (Prado, Hilux, Land Cruiser) és Renault személyautók (Twingo, Clio és Mégane) összeszerelését végzi.

A Kolumbiában gyártott Renault gépkocsik forgalmazása a 41 márkakereskedőből álló hálózaton keresztül történik. A Renault a helyben összeállítottakon kívül import gépkocsikat is forgalmaz.

Végül, a Sofasa gépjárműveket exportál a Renault részére az Andoki Közösség más országaiba és néhány közép-amerikai államba.

A Logan összeszerelése 2005-ben kezdődik meg a kolumbiai Sofasa üzemben. Renault márkanév alatt forgalmazzák Kolumbiában, majd 2006-tól kezdődően néhány szomszédos latin-amerikai országban.

Contact Dacia Communication : + 40 248 50 21 11 E-mail : dacia.press@daciagroup.com	Contact Renault Presse Produit : + 33 (0)1 41 04 63 36 Contact Renault Presse Corporate : + 33 (0)1 41 04 64 69 Internet : www.media.renault.com – www.renault.com
--	--

ÉLETRAJZOK

Louis Schweitzer, a *Renault* elnök-vezérigazgatója

Az 1942-ben, Genfben született Louis Schweitzer a párizsi Politikai Tanulmányok Intézetében (Institut d'Etudes Politiques) és a Nemzeti Igazgatási Főiskolán (École Nationale d'Administration) szerezte diplomáit. 1970-ben pénzügyi felügyelő, 1981-ben Laurent Fabius kabinetfőnöke, majd 1986-ban lép be a Renault-hoz, először igazgatóként dolgozik a vezérigazgatóságon, majd 1988-tól pénzügyi és tervigazgató. 1989-ben vezérigazgató-helyettes, majd 1990 decemberében vezérigazgatóvá nevezik ki. 1992 májusa óta a Renault elnök-vezérigazgatója és a Renault-Nissan Szövetség igazgatótanácsának elnöke. A Becsületrend Lovagja, a Nemzeti Érdemrend parancsnoki keresztjének tulajdonosa, a BNP Paribas, az EDF, az AB Volvo, a Veolia Environnement és az AstraZeneca igazgatótanácsának, a Philips felügyelő bizottságának és a Banque de France és az Allianz konzultatív tanácsának a tagja. Szintén tagja a Nemzetközi Kapcsolatok Francia Intézete (IFRI) intézeti tanácsának és a Politikatudományok Nemzeti Alapítványának (FNSP).

Georges Douin, vezérigazgató-helyettes, terv-, termék és nemzetközi műveleti igazgató

Az 1945. június 5-én született Georges Douin a Műszaki Főiskolán (Ecole Polytechnique) végzett. 1967-en kerül a Renault-hoz, a kutatási és fejlesztési osztályra, 1978-ban kinevezik a BEREX (dieppe-i Kutatóintézet) igazgatójává, 1985-ben a mechanikai tanulmányok vezetője, 1988-ban tanulmányi igazgató, majd 1989-től műszaki igazgató. 1992-ben nevezik ki terv-, termék és projektigazgatóvá, majd 1997-ben terv-, termék és nemzetközi műveleti igazgatóvá. 1998-ban lesz vezérigazgató-helyettes és a csoport Végrehajtó Bizottságának a tagja. Ő is tagja a Renault-Nissan Szövetség igazgatótanácsának.

Luc-Alexandre Ménard, a *Dacia* igazgatótanácsának elnöke, a *Renault* nemzetközi műveleti igazgatója

Az 1944. augusztus 3-án a franciaországi Ruffignében született Luc-Alexandre Ménard államjogi főiskolai diplomát szerzett és tanult a Nemzeti Igazgatási Főiskolán (Ecole Nationale d'Administration). A Számvevőszék könyvvizsgálója, később főtanácsosa, majd prefektus-helyettes, 1978-ban pedig műszaki tanácsos a Belügyminisztérium kabinetirodáján. 1981-ben kerül a Renault-hoz, ahol az európai leányvállalatok pénzügyi felelőse. Ezt követően különböző posztokat tölt be a vállalatcsoporton belül: a Renault Németország vezérigazgatója (1986), Dél-Európai igazgató (1993), majd Franciországi kereskedelmi igazgató (1994). A Mercosur (a Dél-Amerikai értékesítési szervezet) igazgatójává nevezik ki 1997-ben, 2002. július 1-től pedig a nemzetközi műveletek igazgatója. A Renault Igazgató Tanácsának tagja. 2002 szeptembere óta a Dacia igazgatótanácsának elnöke.

Constantin Stroe, a *Dacia* igazgatótanácsának elnök-helyettese

1942. március 24-én született. 1968-ban kerül a Pitesti-i Autógyárba (UAP), ahol először mérnök, később műhelyvezető, majd az üzem főmérnöke. 1982-ben műszaki igazgatóként csatlakozik az Autóipari Központhoz.

Üzemigazgatóként tér vissza 1989-ben az UAP-hez, ahol még abban az évben az igazgatói posztot tölti be, először Temesvárott, majd ismét Pitestiben. 1990 februárjában nevezik ki vezérigazgatóvá. 2002-től Constantin Stroe az Automobile Dacia elnök-helyettese, a Dacia csoport stratégiafejlesztéséért felelős. Elnöke emellett a Román Autógyártók Szövetségének (ACAROM), alelnöke a Román Autógyártók és Autóimportőrök Szövetségének (APIA) és a Román Általános Mérnöki Uniónak (UGIR).

Gérard Detourbet, az X90-es program nemzetközi igazgatója

Az 1946. szeptember 28-án született Gérard Detourbet a matematikai tudományok doktora. 1971-ben kerül a Renault informatikai oktatási központjához. 1976-ban a tervezési és gazdasági tanulmányok igazgatóságán a mechanikai gazdasági tanulmányok vezetője. 1980-ban kerül a sandouville-i üzembe, mint a Renault 25 karosszéria-projektjének vezetője, majd 1983-tól a decentralizált módszerek osztályának vezetője. 1991-ben kinevezik a D és F, majd 1996-ban az E, K és F motorok projektigazgatójává a Mechanikai Igazgatóságon belül. 1997-től mechanikai igazgató. 2001-ben foglalja el az ipari fejlesztési és Dacia gépjárműprojektek igazgatói posztját, 2003-tól pedig az X90-es program nemzetközi igazgatója.

François Fourmont, a Dacia vezérigazgatója, a Renault kelet-európai igazgatója

Az 1948-ban született François Fourmont 1975-ben lép be a Renault csoporthoz. 1981-ig személyzeti osztályvezető a Séguin-szigeti sajtóléhegesztő részlegnél. 1981-ben csatlakozik a Maubeuge Construction Automobile (MCA) üzem, a Renault csoport leányvállalatának személyzeti igazgatóságához, először mint igazgató-helyettes, majd 1982-től igazgatóként dolgozik. 1988-ban nevezik ki a sandouville-i üzem gyártórészlegének vezetőjévé. Ezt követően 1993-ban kerül a le mans-i üzembe igazgató-helyettesként, 1996-tól pedig igazgató. 1999-től François Fourmont az Auto Châssis International (ACI) vezérigazgatója és a Société Nouvelle de Transmission (SNT) elnök-vezérigazgatója. 2003 júliusában nevezik ki a Dacia vezérigazgatójává és a Renault kelet-európai igazgatójává.

Simon Valin Alonso, a Dacia ipari igazgatója

Az 1947-ben született Simon Valin Alonso ipari mérnöki és vállalatigazgatási diplomát szerzett. A Renault Spanyolországhoz kerül 1973-ban, ahol egymást követően az ipari igazgatóság mérnöke, a kereskedelmi igazgatóság osztályvezetője, majd a főtitkárság fősztályvezetője. 1992-ben kerül a palenciai üzembe a Mégane bevezetéséért felelős vezetőként (B és L64 projektek). 1997-ben az üzem karosszéria- és sajtólórészlegének vezetője. 2000-ben nevezik ki az argentinai Cordoba Renault-üzemének igazgatójává. 2003 eleje óta Simon Valin Alonso a Dacia-üzem ipari igazgatója.

Jean-Marie Hurtiger, az X90-es projekt igazgatója

Jean-Marie Hurtiger 1951. január 4-én született. Magánmérnöki diplomáját 1973-ban szerzi meg az Út- és Hídépítési Főiskolán, majd MBA-diplomáját az Insead-on (1993). A Renault-hoz 1988 októberében kerül, mint a gyártási igazgatóság ipari tervezési osztályának vezetője. 1990-ben csatlakozik a Delta csoport tervigazgatóságához a gépjárműprojektek fejlesztési ideje csökkentésének irányítására. 1992-ben kerül a nemzetközi ügyek igazgatóságára, mint a nemzetközi projektek igazgatója. 1994-ben Jean-Marie

Hurtigert a nemzetközi ügyek igazgatóságán ipari fejlesztési igazgatóvá nevezik ki. 1996-tól a FÁK/Balti államok kereskedelmi igazgatója, majd 1997-től átveszi az észak-latin-amerikai terület irányítását. 1999 óta az X90-es projekt igazgatója.

Közép- és Kelet-Európa

Közép- és Kelet-Európa, Törökország, Észak-Afrika: a Logan ígéretes piaca, a Renault és a Dacia ütőkártyája

Közép- és Kelet Európa, Törökország és Észak-Afrika piacai komoly kihívást jelentenek az autógyártók számára. Mint például a Közép-Európában 2003-ban eladott közel 1 220 000 gépjármű, ami 13%-os bővülést jelent 2002-höz képest, kitartó növekedésre utal. Magyarországon például a piac 6 év alatt megháromszorozódott; az 1997. évi 60 000-ről az eladott autók száma 2003-ra 200 000-re nőtt, lineáris növekedési ütem mellett.

Ily mértékben dinamikus környezetben az X90-es program – és különösen a Logan – komoly stratégiai jelentőséggel bír. Annak ellenére ugyanis, hogy a Renault ma a második márka Közép- és Kelet Európában, kínálatából hiányzott egy olyan autó, melynek ára nem éri el a 8000 eurót. Márpedig ez a szegmens akár a piac 30%-át is jelentheti, mint például Lengyelországban, ahol 2003-ban 384 000 gépkocsit értékesítettek.

A Daciával és a Logan-nel a Renault csoport a Renault-kínálatának kiegészítéseként új terméket, és új márkát vezet be ezekre a piacokra, melyek utat nyitnak számára egy új ügyfélkör felé. E kétmárkás stratégia elősegíti az eladások növelését egy új környezetben, amikor e régió számos országa csatlakozott az Európai Unióhoz.

A kereskedelmi stratégia egyszerre gazdaságos, hatékony és az ügyfél számára megnyugtató disztribúciós politikára támaszkodhat. A Dacia fejlődését a Renault hálózat biztosítja a Logan értékesítésével és karbantartásával. A stratégiát a Renault eszközein és szakértelmén nyugvó koncepció támogatja. A hálózat könnyedén magáénak tudja majd a Logan-t, melynek számos mechanikai alkatrésze azonos a Renault-választékéval (futómű, motorok), és amely ugyanazokat a diagnosztikai eszközöket igényli.

A szegmensben egyedülálló ár/helykínálat arány

A Renault és a Dacia által Magyarországon és Lengyelországban elvégzett első forgalmazási tesztek az B-Entry szegmens ügyfélkörének két jelentős elvására hívták fel a figyelmet: az árra és a helykínálatra.

A 2004 szeptemberében Romániában bevezetésre kerülő Logan forgalmazását 2004 végéig megkezdik Horvátországban, Szlovákiában, Magyarországon és a Cseh Köztársaságban, Szerbiában, Macedóniában és Törökországban. 2005 elején követi őket Lengyelország, Szlovénia, Bosznia, Bulgária, Moldávia, a balti államok és Algéria. A korszerű, nagy helykínálatú és rendkívül versenyképes áron elérhető Logan egyedülálló ajánlat a piacon. Versenytársai ugyanis vagy kevésbé tágasak azonos árért (Fiat Panda, Daewoo Matiz), vagy azonos szolgáltatások mellett drágábbak (Daewoo/Chevrolet Kalos, Hyundai Getz, Skoda Fabia...).

A Logan tervezésekor figyelembe vették a közép-európai országok csatlakozását az Európai Unióhoz. Az autó megfelel az európai biztonsági és környezetvédelmi normáknak, motorkínálatát pedig az Euro4 szabványnak megfelelően fejlesztették ki.