

# LIGNES auto

E D T O N S



**EMMANUEL  
KLISSAROV**

PORTRAIT D'UN DESIGNER  
QUI ENTREPREND

PORTRAIT OF AN ENTERPRISING  
DESIGNER

Parties - Parts

**2&3**

LIGNES/auto vous propose, en trois actes, le portrait surprenant d'un designer à la carrière tout aussi étonnante. Son parcours doit donner espoir - et envie - à tous les jeunes designers ou étudiants qui se posent des questions sur le chemin idéal à emprunter pour accéder à ce métier. Nous avons laissé Emmanuel Klissarov en partance pour l'Allemagne pour intégrer le studio de design avancé de Mercedes. Mais le voilà finalement de retour en France...

« Juste avant que je quitte Renault, je passe mon entretien à Stuttgart avec Steffen Koehl chez Mercedes, pour un poste au design avancé. Ensuite, alors que j'effectuais mon tour du monde, j'ai appris que j'étais accepté et qu'on me proposait le choix entre Stuttgart et Sophia Antipolis, dans le sud de la France, où Mercedes allait ouvrir son nouveau studio de design avancé. Je ne savais pas encore que c'était Alexandre Malval (ex-directeur de design Citroën jusqu'en 2018 NDA) qui allait en prendre la direction. Évidemment, mon choix s'est porté sur le meilleur des deux mondes : travailler pour un constructeur Allemand, mais dans le sud de la France ! J'ai beaucoup de respect pour Alexandre et le studio est vraiment top et bien situé. »

Mercedes reste une bonne période pour Emmanuel, mais le challenge de ce studio satellite du design avancé était avant-tout d'être force de propositions et pousser le design de l'Allemagne. Une situation délicate ! « Le plus grand challenge a été de réussir le dosage, de voir jusqu'où on devait pousser le curseur de la créativité. Il fallait trouver ce juste équilibre entre ce que les Allemands attendaient de voir, et ce que nous pensions être la bonne tendance pour le futur. » Cette nouvelle expérience pendant laquelle

In three acts, LIGNES/auto brings you the surprising portrait of a designer with an equally astonishing career. His career path should give hope - and desire - to all young designers or students wondering about the ideal path to take to enter this profession. We left Emmanuel Klissarov on his way to Germany to join Mercedes' advanced design studio. But now he's back in France...

"Just before I left Renault, I had my interview in Stuttgart with Steffen Koehl at Mercedes, for a position in advanced design. Then, as I was touring the world, I found out that I'd been accepted and was offered a choice between Stuttgart and Sophia Antipolis, in the south of France, where Mercedes was going to open its new advanced design studio. I didn't know at the time that Alexandre Malval (former Citroën design director until 2018, NDA) would be heading it up. Obviously, I chose the best of both worlds: working for a German manufacturer, but in the south of France! I have a lot of respect for Alexandre and the studio is really top notch and well located." Mercedes remains a good period for Emmanuel, but the challenge of this satellite studio of advanced design was above all to be a force of proposals and push the design of Germany. A tricky situation! "The biggest challenge was to find the right balance, to see how far we could push the creative envelope. We had to find the right balance between what the Germans wanted to see, and what we thought would be the right trend for the future." This new experience, during which he will be one of the designers influencing the Smart #3, for

# EMMANUEL KLISSAROV

## PORTRAIT D'UN DESIGNER QUI ENTREPREND

### PORTRAIT OF AN ENTERPRISING DESIGNER



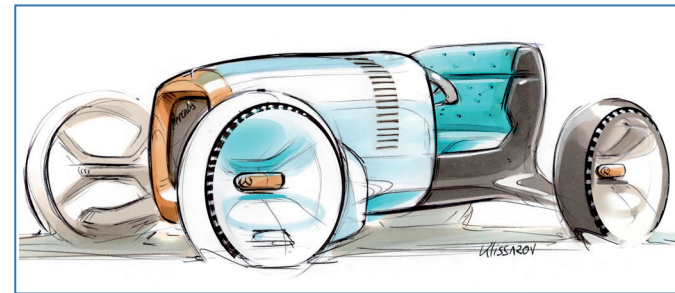


il va faire partie des designers influenceurs de la Smart#3 ci-dessous à gauche, ou encore du concept Vision Simplex de 2019, va permettre à Emmanuel de clore un premier grand chapitre de sa carrière. Et c'est la Covid qui va bousculer sa vie. Emmanuel Klissarov va rester à Sophia Antipolis chez Mercedes de 2018 à 2021. C'est donc un an après la pandémie de la Covid qu'il va décider de bâtir son propre studio de création : Klissarov Design. Pourquoi la Covid l'a-t-elle aidé dans cette démarche ? Simplement parce que partout sur la planète du design automobile, les designers ont tous vécu une nouvelle façon de travailler : à domicile ! Qui aurait pu le croire dans les années 2000 ? « Dans ce cadre d'un travail à distance, un designer a besoin de peu d'outils : une connexion internet rapide et sécurisée, un bon ordinateur, une tablette, du papier et toujours nos crayons ou marqueurs, selon la personnalité de chacun. » Mais un designer ne peut s'improviser comme travailleur indépendant s'il ne possède que ces outils... « Il faut évidemment avoir la compréhension du métier et surtout des enjeux de ce qu'il a à livrer. L'idéal est quand même de connaître le modelage pour comprendre les volumes. Se lancer directement en travail à distance sur la modélisation en 3D sans avoir connaissance du travail de modelage physique, c'est très compliqué pour un indépendant. » Et ces compétences, Emmanuel les a acquises de la Roumanie - chez Dacia - à Mercedes en passant par Renault dans les différents départements. Pour autant, se lancer dans le grand bain du travailleur



example, or the Vision Simplex concept for 2019, will enable Emmanuel to close the first major chapter in his career. And it's Covid that's going to turn his life upside down. Emmanuel will remain at Mercedes in Sophia Antipolis from 2018 to 2021. It was a year after the Covid pandemic that he decided to set up his own design studio: Klissarov Design (<https://klissarov.design>). Why did Covid help him do this? Simply because all over the world of car design, designers have experienced a new way of working: at home! Who could have believed it in the 2000s? "In this remote working environment, a designer needs very few tools: a fast, secure internet connection, a good computer, a tablet, paper and always our pencils or markers, depending on our personality." But a designer can't set himself up as a freelancer if he only has these tools... "You obviously need to understand the business and, above all, the issues involved in delivering it. Ideally, though, you should have some knowledge of modelling to understand volumes. It's very complicated for a freelancer to start working remotely on 3D modelling without any knowledge of physical modelling." And Emmanuel has acquired these skills in various departments, from Romania - at Dacia - to Mercedes, via Renault; Even so, taking the plunge into self-

indépendant dans ce métier est risqué. Pourquoi ne pas être resté à l'abri de toutes ces contraintes en étant salarié d'un grand constructeur ? Pour Emmanuel, il s'agissait de sortir d'une certaine zone de confort. «Lorsqu'on est designer, on peut avoir l'objectif de gravir les échelons pour devenir manager ou 'chief designer'. J'aurais pu avoir ce type d'opportunité, mais c'est comme si je savais à quoi m'attendre. Et je voulais sortir de cette zone de confort. Ça m'a rappelé mon arrivée à Strate, en provenance du Canada pour mieux me former au métier. C'est ce que j'ai voulu faire de nouveau. Il le fallait, sinon tu ne grandis jamais ! On a besoin en tant qu'humain de stimulation avec de tels challenges, parce que la vie a plus de goût comme ça ! Pourquoi dès lors ne pas franchir le pas et travailler à distance avec différents constructeurs que je connais bien ? » Encore faut-il que ces constructeurs puissent - ou veulent - suivre de tels aventuriers. Emmanuel Klissarov n'avait pas de certitude. « Ce qui m'a marqué dans mon tour du monde, c'est qu'il faut tenter les choses. Tu apprends sur le tas et les opportunités s'ouvrent. Évidemment, il ne faut pas se lancer dans le vide sans une bonne étude, notamment de faisabilité financière. J'ai eu la chance que Laurens van den Acker me contacte rapidement, avant-même que j'ai enregistré mon entreprise. C'était un bon timing, avec beaucoup de projets dans le groupe. » S'il a connu le plaisir de travailler autant dans les studios que dans les ateliers de maquettage avec l'odeur de la



employment in this profession is risky. Why not have remained sheltered from all these constraints by being an employee of a major manufacturer? For Emmanuel, it was a question of getting out of a certain comfort zone. "When you're a designer, you might want to work your way up to become a manager or chief designer. I could have had that kind of opportunity, but it's as if I knew what to expect. And I wanted to get out of that comfort zone. It reminded me of when I came to Strate from Canada to learn more about the profession. That's what I wanted to do again. As human beings, we need to be stimulated by challenges like this, because life tastes better that way! So why not take the plunge and work remotely with different manufacturers that I know well?" But these manufacturers still need to be able - or willing - to follow such adventurers. Emmanuel wasn't sure. "What impressed me about my round-the-world trip was that you have to try things. You learn on the job and opportunities open up. Of course, you shouldn't just jump in without a proper study, particularly of the financial feasibility. I was lucky that Laurens van den Acker contacted me quickly, even before I had registered my company. It was good timing, with lots of projects in the group." While he has had the pleasure of working in the studios as well



La nef à l'entrée du centre de design est assez impressionnante !

The nave at the entrance to the design centre is quite impressive!

Photos : communication Mercedes

Le centre de design avancé Mercedes de Sophia Antipolis dirigé par Alexandre Malval est implanté dans l'ancien siège de Micromania.

The Mercedes Advanced Design Centre, headed by Alexandre Malval, is located in the former headquarters of Micromania.



Clay omniprésente, de son domicile, Emmanuel Klissarov ne réalise que des études d'avant-phase sur ordinateur. « Lorsque je travaille avec les constructeurs, c'est bien en amont, dans la phase créative, notamment dans la phase de mise au point sur la 3D ou du suivi de cette 3D. » Klissarov Design ne se contente pourtant pas des seuls travaux automobiles. Pour élargir son portefeuille de projets, la société voit plus large et pour attirer de nouveaux clients, n'hésite pas à se lancer dans de nouveaux challenges avec des projets bien en accord avec le développement de mobilités nouvelles. C'est le cas de l'incroyable ACRO, une monoplace volante pour le loisir, peut-être à l'origine d'une gamme comme on va le voir dans la troisième partie de ce portrait.

as in the model workshops, with the smell of Clay omnipresent, from his home, Emmanuel only carries out 3D pre-phase studies on computer. "When I work with manufacturers, it's well upstream, in the creative phase, particularly in the phase of monitoring the 3D." However, Klissarov Design is not content to restrict itself to automotive work. To broaden its portfolio of projects, the company is taking a broader view and, to attract new customers, is not hesitating to take on new challenges with projects that are very much in line with the development of new forms of mobility. Such is the case with the incredible ACRO, a flying single-seater for leisure use, perhaps at the origin of a whole range of products, as we shall see in the third part of this portrait.





PORTRAIT OF AN ENTERPRISING DESIGNER

EMMANUEL KLISSAROV  
 PORTRAIT D'UN DESIGNER  
 QUI ENTREPREND

Troisième et dernier acte du portrait surprenant d'un designer à la carrière tout aussi étonnante. Son parcours doit donner espoir - et envie - à tous les jeunes designers ou étudiants qui se posent des questions sur le chemin idéal à emprunter pour accéder à ce métier. Voici le dernier acte où Emmanuel Klissarov nous propose de ne pas uniquement rouler, mais aussi de voler et de voguer.

On s'en doute, Emmanuel Klissarov n'est pas seulement intéressé par la mobilité automobile. D'autres concepts ont déjà germé dans son esprit et pour certains, prêts à entrer dans le monde réel. Le programme ACRO fait partie de ces derniers. « Je suis passionné par toutes sortes de projets. Et même si je sais que dans le milieu automobile, beaucoup de personnes me font confiance, il faut aller chercher des clients ailleurs. Alors comme un jeune qui veut débiter dans le design automobile, je dois montrer mon travail pour entrer dans ces nouveaux univers. » Emmanuel s'oriente sur trois axes de développement : l'air, la mer et la terre.

Pour l'air, le projet de Klissarov Design se nomme ACRO, un nouveau mode de mobilité individuelle. Le principe d'un véhicule volant n'est pas nouveau en soi, mais la technologie des batteries des dix dernières années offre de nouveaux horizons à la révolution de la mobilité non seulement sur terre, mais aussi dans les airs. ACRO fait partie des véhicules e-VTOL (pour Electric Vertical Take-off and Landing) mais son objectif n'est pas de devenir un moyen de transport urbain. Il est dans un premier temps axé sur les loisirs. « ACRO est propulsé par un système qui vient de l'entreprise Cyclo-Teck, une compagnie autrichienne qui développe depuis quinze ans leur rotors composés de plusieurs hélices dans un cylindre. » La principale caractéristique de ces rotors est leur capacité à orienter instantanément le vecteur de poussée sur un cercle complet de 360 degrés, alors que tous les autres systèmes de propulsion tirent ou poussent essentiellement dans une seule direction. « Il suffit de changer l'angle des rotors et on change la direction dans laquelle on envoie la propulsion, et l'ensemble est très stable. » Pour l'heure,

The third and final act in this surprising portrait of a designer with an equally astonishing career. His career path should give hope - and desire - to all young designers and students wondering about the ideal path to take to enter this profession. Here is the final act, in which Emmanuel Klissarov suggests that we not only drive, but also fly and sail.

As you might expect, Emmanuel Klissarov is not just interested in car mobility. Other concepts have already germinated in his mind, some of them ready to enter the real world. The ACRO programme is one of them. "I'm passionate about all kinds of projects. And even though I know that a lot of people in the car industry trust me, I must look elsewhere for customers. So as a young person who wants to start out in car design, I have to show my work to get into these new worlds." Emmanuel is focusing on three areas of development: air, sea, and land. For the air, Klissarov Design's project is called ACRO, a new mode of individual mobility.

The principle of a flying vehicle is not new, but battery technology over the last ten years has opened new horizons for the revolution in mobility, not only on land but also in the air. ACRO is one of the e-VTOL (Electric Vertical Take-off and Landing) vehicles, but its aim is not to become a means of urban transport. Its initial focus is on leisure activities. "ACRO is powered by a system from Cyclo-Teck, an Austrian company that has been developing rotors made up of several propellers in a cylinder for the last fifteen years." The main feature of these rotors is their ability to instantly orientate the thrust vector over a full 360-degree circle, whereas all other propulsion systems essentially pull or push in a single direction. "All you have to do is change the angle of the rotors and you change the direction in which you send the propulsion, and the whole thing is very stable." For the moment, ACRO is only at the digital stage, but everything has been calculated and thought out. Even the parachute is built into this small 100% electric machine. Soon a 1:1 scale model? "I've been in contact with Cyclo-Teck for a

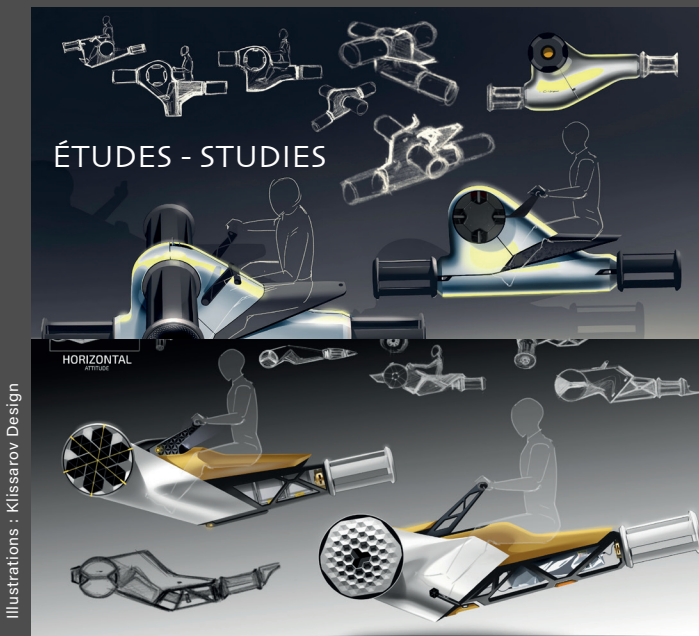
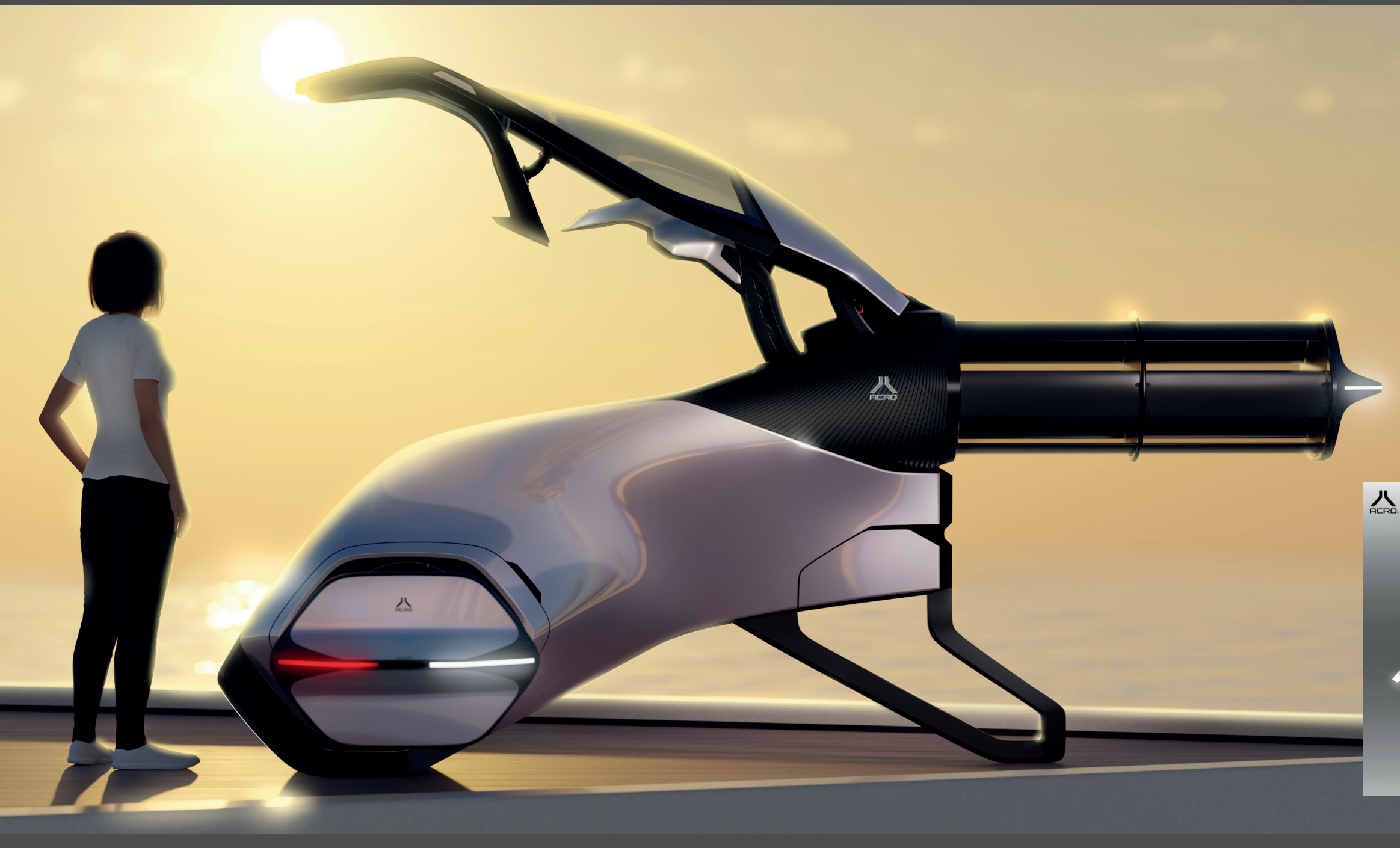


Illustrations : Klissarov Design

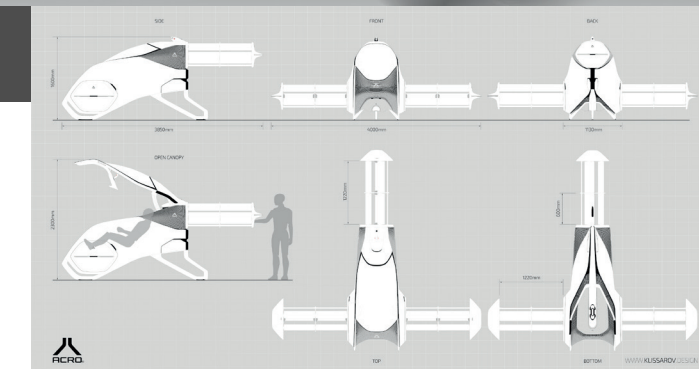
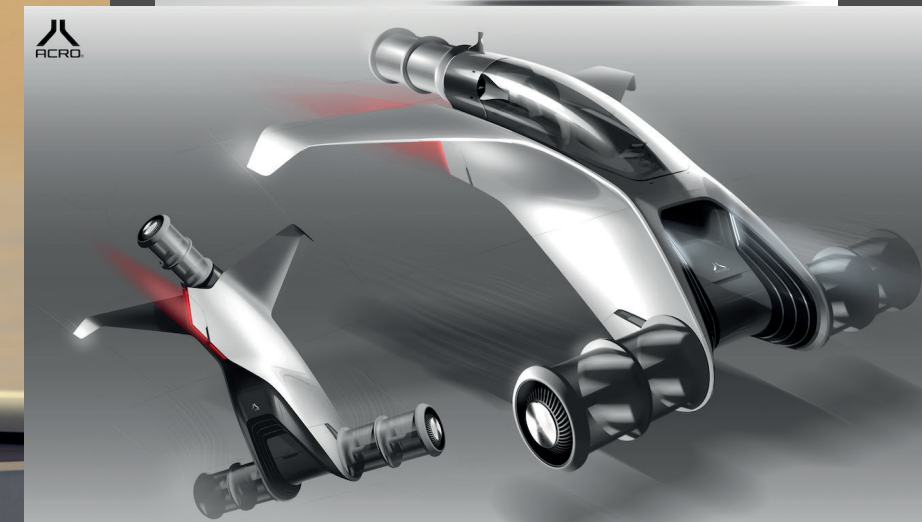


Illustrations : Klissarov Design





Illustrations : Klissarov Design



ACRO n'existe qu'au stade de la numérisation, mais tout est savamment calculé et pensé. Même le parachute est implanté dans ce petit engin 100% électrique. Bientôt une maquette à l'échelle 1/1 ? « Je suis en contact depuis un an avec Cyclo-Teck mais ce ne sont pas des partenaires pour mon projet. De mon côté, j'ai finalisé mon propre projet ACRO monoplace alors que Cyclo-tech, la marque qui développe le cyclo-rotor, a dévoilé un prototype biplace. Et comme je crois en leur technologie du cyclo-rotor, j'ai développé ACRO avec la vocation de le rendre désirable. » Pourquoi un engin monoplace ? « Actuellement, le domaine 'Urban Air Mobility' englobe tous les véhicules volants qui ne sont pas des hélicoptères ou des avions. La réglementation se développe aux Etats-Unis et aussi en Chine et à Dubaï, voire à Paris. Ces futures réglementations prennent en compte les véhicules qui embarquent plus d'un passager à bord. Il faut une certification pour pouvoir voler et il faut un pilote agréé. Avec ACRO, nous sommes en dehors de ces réglementations puisque mon véhicule entre dans

la catégorie des très léger. Il n'y a donc pas besoin de certification, pas besoin de licence de pilote et ça me permet de bâtir sur la marque. Parce que si l'on attend que la réglementation soit prête pour arriver sur le marché, on sera les derniers ! » Le revers de la médaille est qu'avec ce type d'engin, on ne peut pas survoler les zones d'habitations. « C'est pour ça que j'ai conçu ACRO pour des vols au-dessus de la mer et de zones libres pour des vols 'plaisirs' afin d'asseoir la marque ACRO et faire connaître la technologie. Une fois les réglementations en place, nous ne serons certes pas les premiers, après Dubaï ou la Chine qui ont déjà des autorisations, mais mon projet sera prêt ! » Au-delà des airs, Emmanuel a déjà pensé à l'après, c'est-à-dire un lien entre son petit engin volant ACRO et la ville. Il pourrait s'agir d'un véhicule capable de transporter le passager des zones libres de vol au-dessus des campagnes ou de la mer, à un centre-ville, par la route. Mais là, il est trop tôt pour en parler, le sujet est encore top secret !

year, but they're not partners in my project. For my part, I've finalized my own single-seater ACRO project, while Cyclo-tech, the brand developing the cyclo-rotor, has unveiled a two-seater prototype. And because I believe in their cyclo-rotor technology, I developed ACRO with the aim of making it desirable." Why a single seater? "At the moment, the field of 'Urban Air Mobility' encompasses all flying vehicles that are not helicopters or aeroplanes. Regulations are being developed in the United States, China, Dubai and even Paris. These future regulations will cover vehicles with more than one passenger on board. You need certification to be able to fly, and you need an approved pilot. With ACRO, we are outside these regulations because my vehicle falls into the very light category. So, there's no need for certification, no need for a pilot's licence and that allows me to build on the brand. Because if we wait for the regulations to be ready before coming to market, we'll be the last ones there!" The downside is that with this type of machine, you can't fly over residen-

tial areas. "That's why I designed ACRO for flights over the sea and in open areas for 'pleasure' flights, to establish the ACRO brand and promote the technology. Once the regulations are in place, we certainly won't be the first, after Dubai and China, which already have authorisations, but my project will be ready!" Beyond the skies, Emmanuel is already thinking about what's next, i.e. a link between his little ACRO flying machine and the city. It could be a vehicle capable of transporting passengers from free-flying areas over the countryside or the sea to a city centre by road. But that's still top secret!



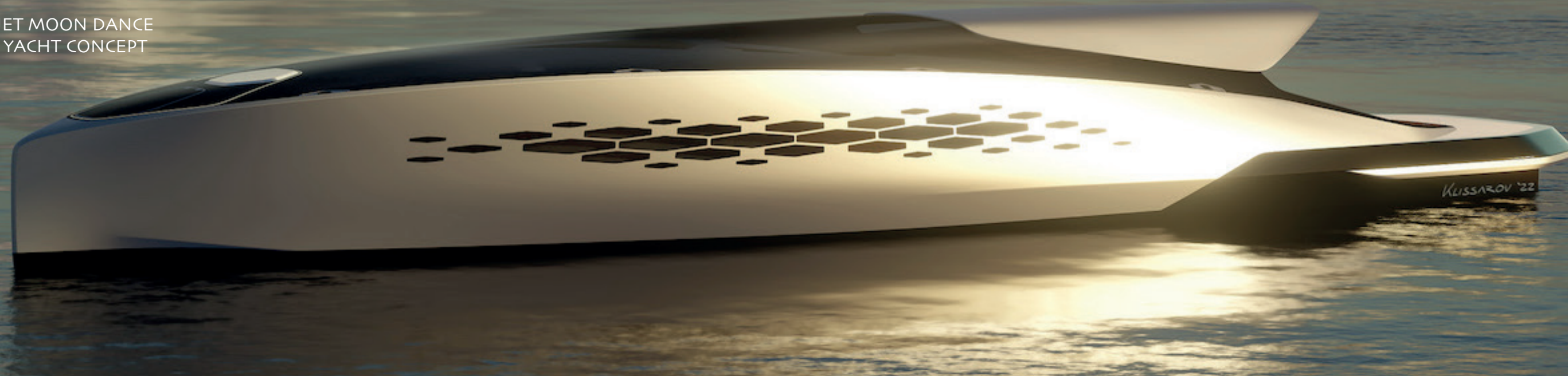
SUR L'EAU,  
DANS L'EAU

ON THE WATER  
IN THE WATER

À l'occasion du Monaco Yacht Show 2022, Klissarov Design dévoile un concept de bateau autonome *limousine tender* pouvant accueillir jusqu'à 11 invités. Comme sur une montre de luxe à fond transparent, en descendant les escaliers, l'invité peut admirer le groupe motopropulseur hybride spécialement conçu sur la base de l'ensemble Volvo Penta D4/D6 Aquamatic DPI. La cabine est dotée d'un toit à opacité variable qui permet d'observer les étoiles.

For the Monaco Yacht Show 2022, Klissarov Design is unveiling a concept for an autonomous limousine tender that can accommodate up to 11 guests. Like a luxury watch with a transparent back, as guests descend the stairs they can admire the specially designed hybrid powertrain based on the Volvo Penta D4/D6 Aquamatic DPI. The cabin features a variable opacity roof for star gazing.

PROJET MOON DANCE  
2022 YACHT CONCEPT



Illustrations : Klissarov Design



PROJET PEEBLE SUB



PROJET PEEBLE SUB

PROJET MOON DANCE  
2022 YACHT CONCEPT



UNE AIDE POUR LES ÉTUDIANTS  
ET LES JEUNES DESIGNERS

Visitez le site d'Emmanuel Klissarov (KLISSAROV DESIGN sur le web) pour découvrir tous ses travaux et projets. Pour les étudiants ou les designers qui souhaitent progresser dans de bonnes conditions, Emmanuel fournit un travail personnalisé de soutien avec des élèves designers ou de jeunes designers professionnels. « Lorsque j'étais chez Renault, nous avions un partenariat avec l'école 'Strate' et j'ai suivi là-bas des étudiants. J'ai aimé cette expérience et je me suis dit qu'il était valorisant de partager mes connaissances, de ne pas attendre d'être à la retraite pour le faire ! Dans cet univers qui va toujours plus vite, je veux donner aux jeunes la méthodologie, la réflexion et les bases du design qu'on apprend avec l'expérience. »

SUPPORT FOR STUDENTS  
AND YOUNG DESIGNERS

Be sure to visit Emmanuel Klissarov's professional website (simply search for KLISSAROV DESIGN on the web) to discover all his work and projects. For students or designers wishing to progress in the right conditions, Emmanuel also provides personalised support work with student designers or young professional designers. "When I was at Renault, we had a partnership with the 'Strate' school and I mentored students there. I enjoyed the experience, and I thought it would be good for me to share my knowledge, and not wait until I retire to do so! In this fast-paced world, I want to give young people the methodology, the thinking and the basics of design that you learn from experience."