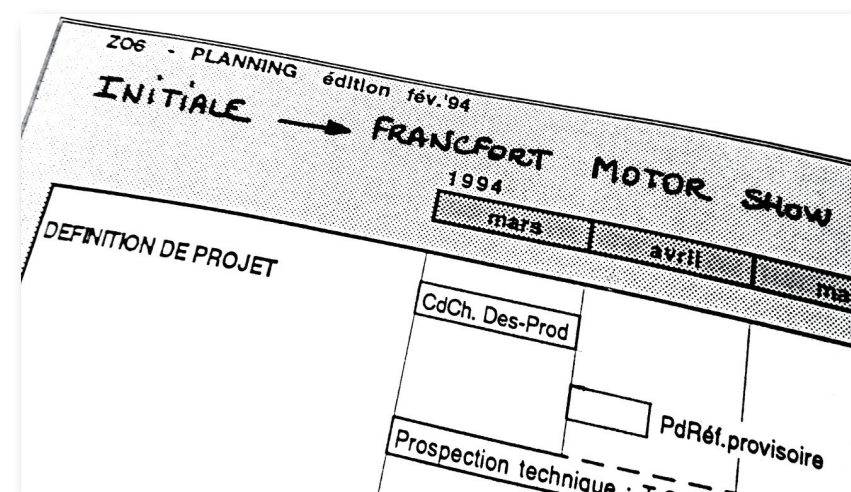


Initiale – code ZO6 (1995)

PRÉSENCE, PRESTANCE ET PRESTIGE

DÉFIANT LE TEMPS, LE CONCEPT-CAR INITIALE RÉHABILITE LA GRANDE TRADITION DE LA BERLINE FRANÇAISE. INTEMPOREL, IL A CHANGÉ LA VISION DU MONDE SUR LE DESIGN RENAULT, MAIS A ÉCHOUÉ À INFLUENCER LA GRANDE BERLINE DE SÉRIE DU CONSTRUCTEUR.

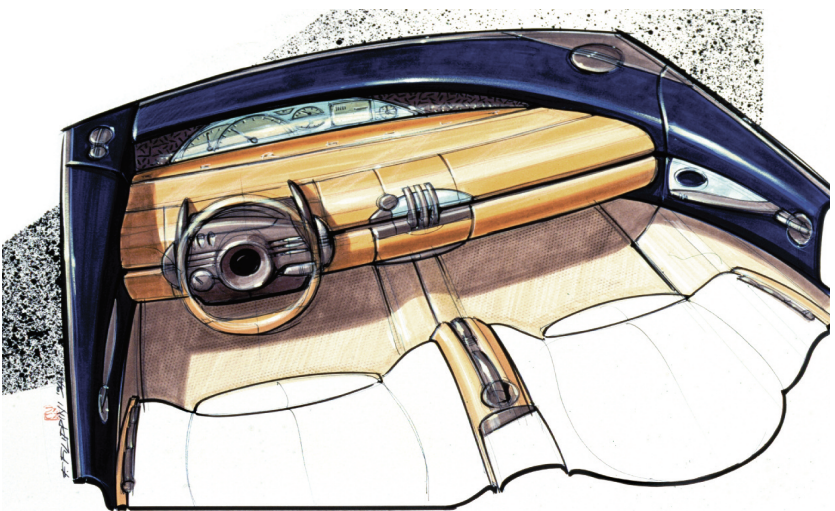


Pour re-situer la genèse de l'Initiale au cœur des années 1990, rien de mieux que son planning officiel. Ce concept-car reste l'un des quatre préférés de Patrick Le Quément.

Un mois avant la présentation du concept-car Argos au salon de Genève 1994, le planning de développement du prototype suivant, le Zo6, arrive sous la forme d'un tableau au format A3 sur les bureaux de Patrick Le Quément, Martine Chevillot, Antony Grade, Michel Jardin, Jean-Paul Manceau, Jean-François Venet, Jean-Marie Souquet et Piero Stroppa. On y apprend que les premiers croquis seront présentés dès le mois de mars 1994, que le choix du thème de style se fera mi-avril et que les premiers maquettings à échelle 1/5^e débiteront ce même mois d'avril. La

première réalisation à l'échelle 1/1 est programmée pour le mois de juin 1994, pour un gel du style en octobre, près d'un an avant la révélation du concept au concours d'élégance de Bagatelle 1995. Mais Zo6, c'est quoi ? Écoutons Patrick Le Quément : « *lorsque le projet est lancé, autant je trouve la R25 remarquable dans l'histoire du haut de gamme Renault, autant la Safrane lancée deux ans auparavant manque d'intérêt. Je suis dans un contexte où je veux valoriser l'esprit de la carrosserie française. Quelques-uns de mes designers étrangers me demandent pourquoi Renault est absent du luxe à la française,*





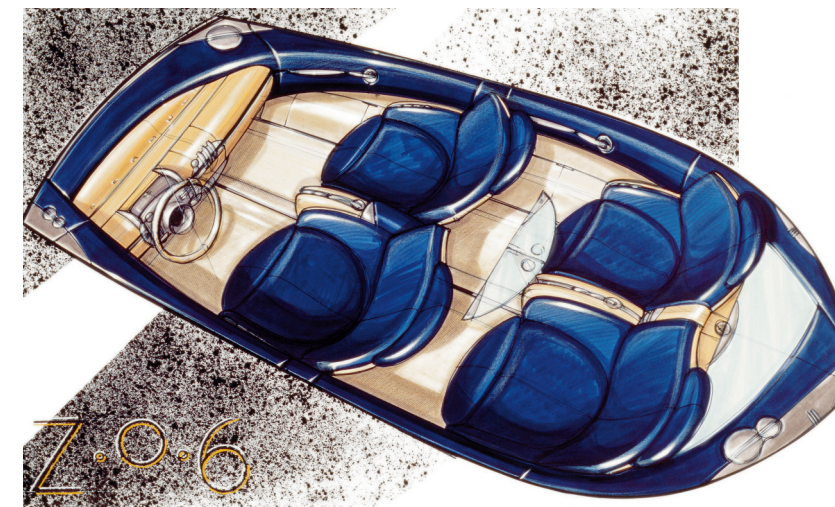
avec une expression digne d'un Hermès ou d'un Louis Vuitton. J'ai beaucoup écrit sur les valeurs du luxe à la française et forcément, j'ai aimé mener à bien ce projet Zo6 d'une grande berline Renault, avec beaucoup d'autonomie. » Alors qu'en coulisse on évoque déjà le renouvellement de la Safrane, qui vient pourtant de s'adjoindre une version biturbo et une finition Baccara, le concept-car Initiale jette les bases d'un potentiel axe de développement. C'est une somptueuse berline « à la française » qui s'oppose sur notre territoire aux... Safrane, Citroën XM et Peugeot 605!

BEL ÉCRIN POUR UN MOTEUR DE F1

L'Initiale repose sur une architecture basse (« *je me suis battu pour faire reconnaître ses proportions, essentielles dans le haut de gamme* » dira plus tard Le Quément), avec un capot moteur musclé qui plonge sur une face avant pratiquement démunie de calandre. Le nez de l'Initiale est inspiré de celui de la Renault 40 CV des années 1920. De part et d'autre, deux naseaux permettent le refroidissement d'un moteur qui n'est pas anodin : il s'agit d'un dérivé du V10 RS7 de 3,5 litres et 392 ch conçu par Renault Sport, implanté dans la F1 Williams FW17 pilotée par Damon Hill et David Coulthard. Mais lorsqu'on soulève son gigantesque capot, c'est plus une œuvre d'art que l'Initiale nous offre à découvrir qu'une bête de circuit ! Les flancs du concept sont subtilement travaillés, avec des zones planes qui, d'une arête franche, nourrissent des épaulements

Pendant deux mois, de mai à juin 1994, Fabio Filippini exécute de nombreux dessins pour générer l'une des plus belles planches de bord de tous les concept-cars Renault.

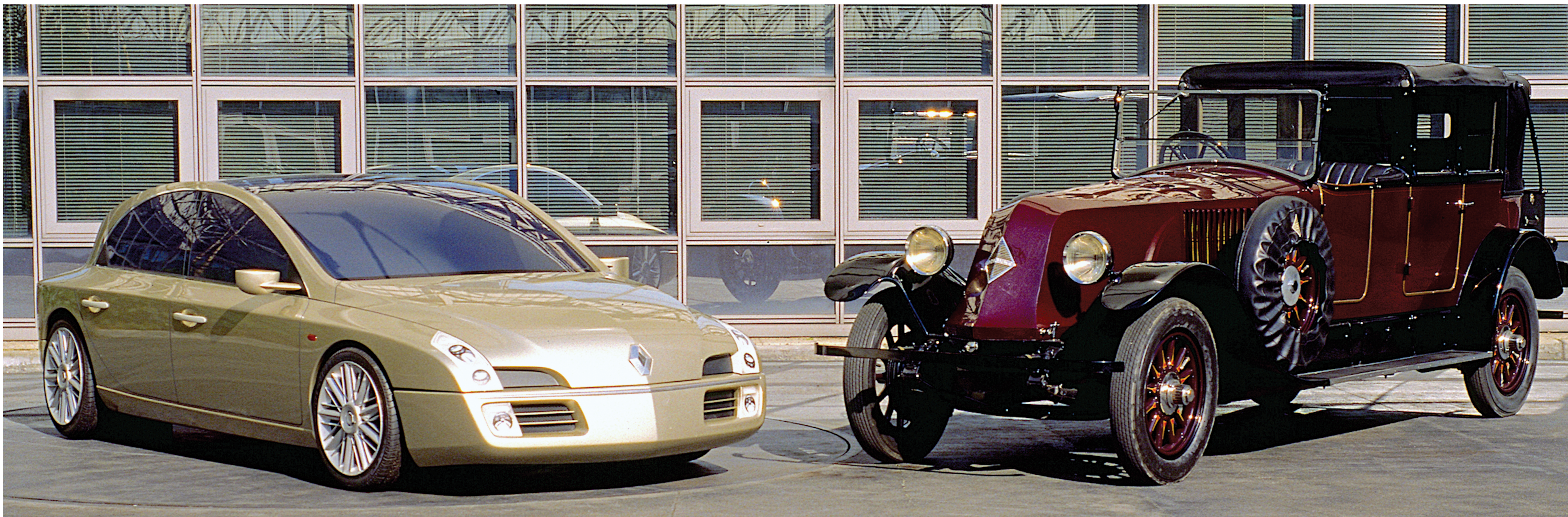
La version finale de la planche conserve tous les fondamentaux des croquis de Filippini, notamment cette élégante courbure reliant la planche à la contre-porte passager.



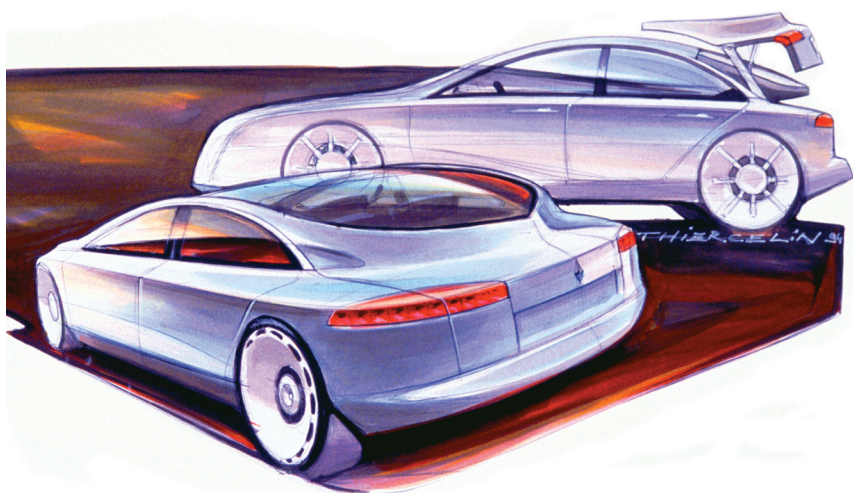
très généreux. Il y a de la Facel Vega ici. Le vitrage est sobre, pratiquement plat lui aussi, alors que le dessin de la poupe va servir de jalon fort pour de nombreuses études qui seront esquissées en ce milieu des années 1990. La vitre de hayon entraîne le côté de caisse dans un mouvement en forme de « V » et, de manière abrupte ici aussi, tombe sur un coffre plat d'où émergent les feux arrière relativement fins. Le hayon offre une cinématique intéressante, puisqu'il coulisse sur le pavillon à l'ouverture, minimisant ainsi son déploiement et autorisant son ouverture dans les parkings engoncés. Le style est fort et se suffit à lui-même – les touches de chrome sont rares – pour exprimer une prestance et une présence inédite dans l'univers du haut de gamme. On doit ce magnifique coup de crayon à Florian Thiercelin, alors jeune designer qui entre dans une phase créative exceptionnelle : il signe également trois ans plus tard le concept-car VelSatis du centenaire de la marque ! À propos de Florian Thiercelin, Le Quément explique que « *c'est effectivement son premier bébé. C'est un designer pour lequel j'ai beaucoup d'estime, et son dessin a été retranscrit avec justesse avec l'aide de Jean-François Venet. Florian est un penseur, hypercréatif!* » Vingt-cinq ans après la naissance de ce concept, il demeure une interrogation de taille : pourquoi un tel créateur n'a-t-il pas été soutenu et poussé vers de plus amples responsabilités ? Le concept-car Zo6 est toutefois né sous une bonne étoile, car son autre papa, Fabio Filippini, exécute un intérieur flamboyant et assez proche d'une industrialisation.

Outre le dessin de la planche de type "piano", le dessin de Fabio Filippini met en exergue le drapé des bandeaux de portières, asymétriques et courant jusqu'à la plage arrière.

Les sièges avant pivotent à l'ouverture de la portière. Leur design est inspiré des fauteuils de l'américain Charles Eames, architecte, designer et créateur de mobilier iconique.

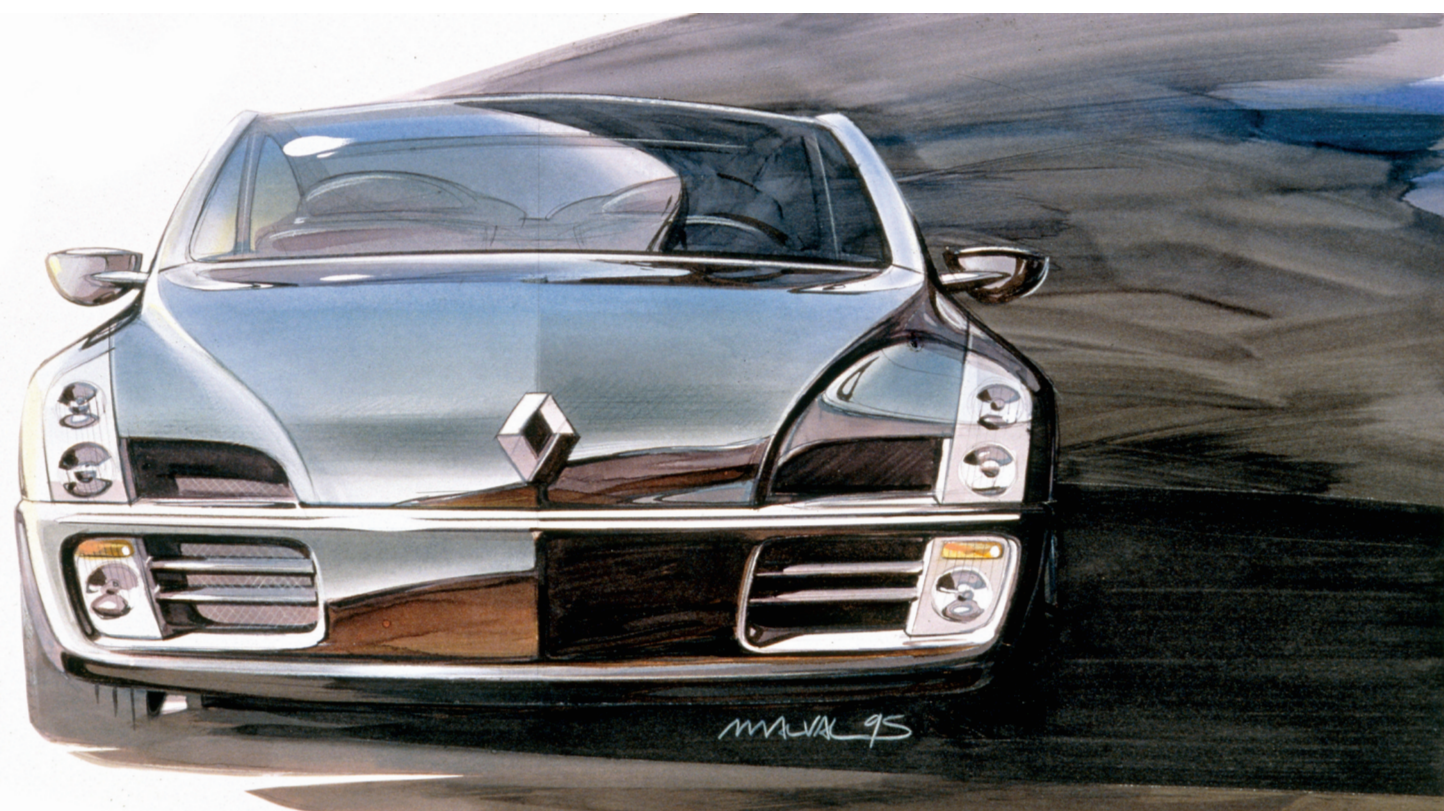


C'est voulu, car Patrick le Quément ne cache pas alors sa volonté de se servir d'Initiale comme d'un avant-projet du renouvellement de la Safrane. À bord, Fabio Filippini exprime la quintessence de l'esprit français et une certaine légèreté comme le reconnaît Le Quément : « Fabio est un grand ami, et il a dessiné cet intérieur qui reste l'un des plus beaux qui n'aient jamais été réalisés. On y découvre des sièges qui sont inspirés des fauteuils de Charles Eames et tout ceci est calculé, voulu. Comme les coupes de champagne en verre sablé. Cette voiture a été pensée comme une voiture de luxe à la française, mais aussi comme une Renault ! » Ce concept-car Initiale, toujours d'actualité en termes de design un quart de siècle plus tard, est né en



Le jeune designer Florian Thiercelin réussit en 1994 à enfanter un design qui évoque tout à la fois les grandes heures de la carrosserie française et un modernisme inédit.

Alexandre Malval a réalisé cette esquisse d'après le dessin de Thiercelin. Il deviendra ensuite patron du design Citroën (comme avant lui Ploué) et filera en 2018 chez Mercedes.

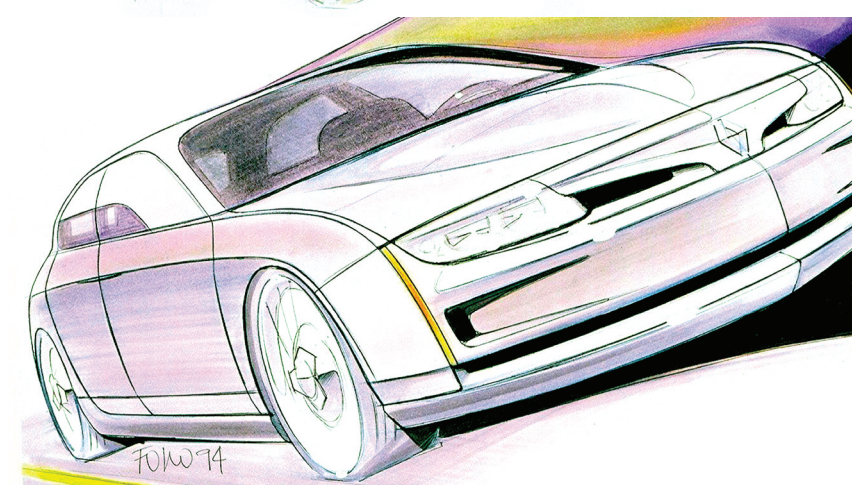
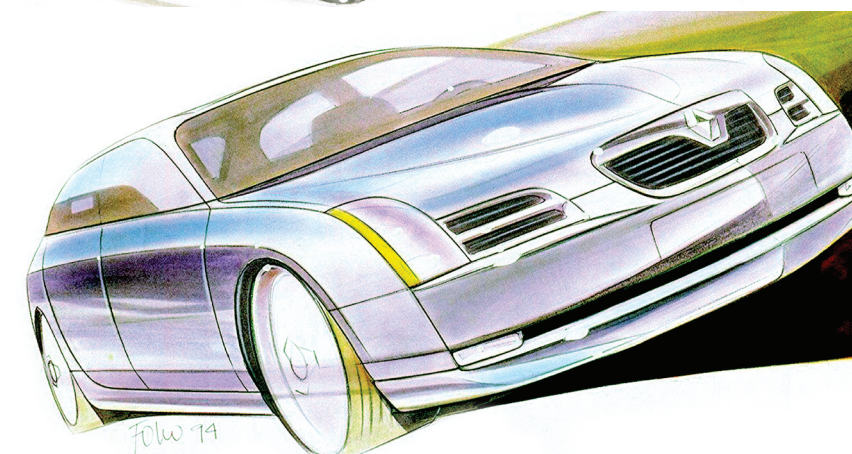
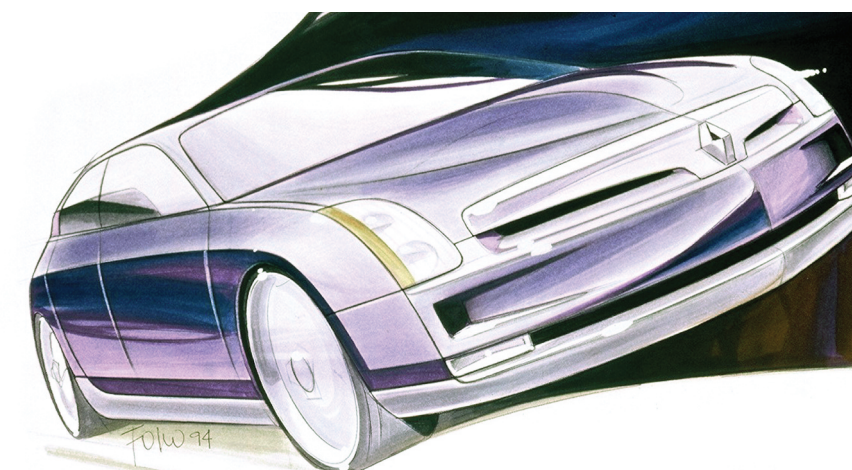


1995, l'année de la première génération de Mégane construite d'ellipses et de rondeurs. Tout le contraire de l'Initiale. Ce concept-car va pourtant avoir des retombées inattendues chez... Mercedes.

DES ESPOIRS DOUCHÉS !

C'est d'abord Bruno Sacco, patron du style de la marque allemande, qui tombe sous son charme, puis la direction tout entière qui tombe sous celui de Le Quément, au point de vouloir le débaucher pour remplacer Sacco à son départ en 1999. Et c'est ensuite le designer Murat Günak qui a réintégré le centre de design Mercedes en 1998, qui écrit une note à son ami Le Quément, pour lui souffler que le thème de l'Initiale était déjà dans les cartons du constructeur allemand et qu'il lui a fallu en changer pour l'identité de ses modèles futurs ! En interne, le concept-car Zo6 n'aura pas la suite escomptée. Le projet de renouvellement de la Safrane aurait logiquement dû s'en inspirer, mais en ce milieu de la décennie 1990, tout va se liguer contre ce programme. Il y a la privatisation de la Régie qui se profile pour 1996 et, en septembre 1995, Rémi Decoinck, responsable du service création de véhicules exploratoires à la direction de l'ingénierie véhicule depuis 1993, succède à Jacques Cheinisse à la tête du produit Renault. Et il ne partage visiblement pas le même enthousiasme pour que la future Safrane soit le plus proche possible du concept-car Initiale, contrairement bien sûr à Patrick le Quément. En outre, ce dernier voit sa charge de travail

Gustavo Fosco (décédé dans un accident d'avion en mai 2014) réalise des esquisses pour la future Safrane. Elles s'inspirent du concept-car Initiale, comme Le Quément le voulait.





décuplée après sa nomination à la tête du département qualité, en plus de son poste de directeur du Design Industriel. Sans compter que Louis Schweitzer, président de Renault depuis 1992, prépare un joli coup avec l'Alliance avec Nissan qui nécessite d'énormes investissements. Au lieu de bâtir un renouveau tant espéré, le concept-car Initiale sonne le glas des espoirs de voir industrialiser la berline française de luxe – on ne parlait pas encore de Premium à cette époque –, mais en 1995, on ne le sait pas encore et tous les espoirs semblent permis (voir page 168).

De multiples maquettes 1/5 vont permettre de sélectionner le design définitif. On note ici la symétrie assumée de la forme en "V" du capot moteur et de la vitre de hayon.

À la fin du mois d'avril 1995, le montage en blanc du prototype roulant et sa réalisation finale sont effectués chez D3. La voiture sera livrée à Renault le mois suivant.

