

LES CONCEPT-CARS 1988-2009

## VelSatis – code ZO9 (1998)

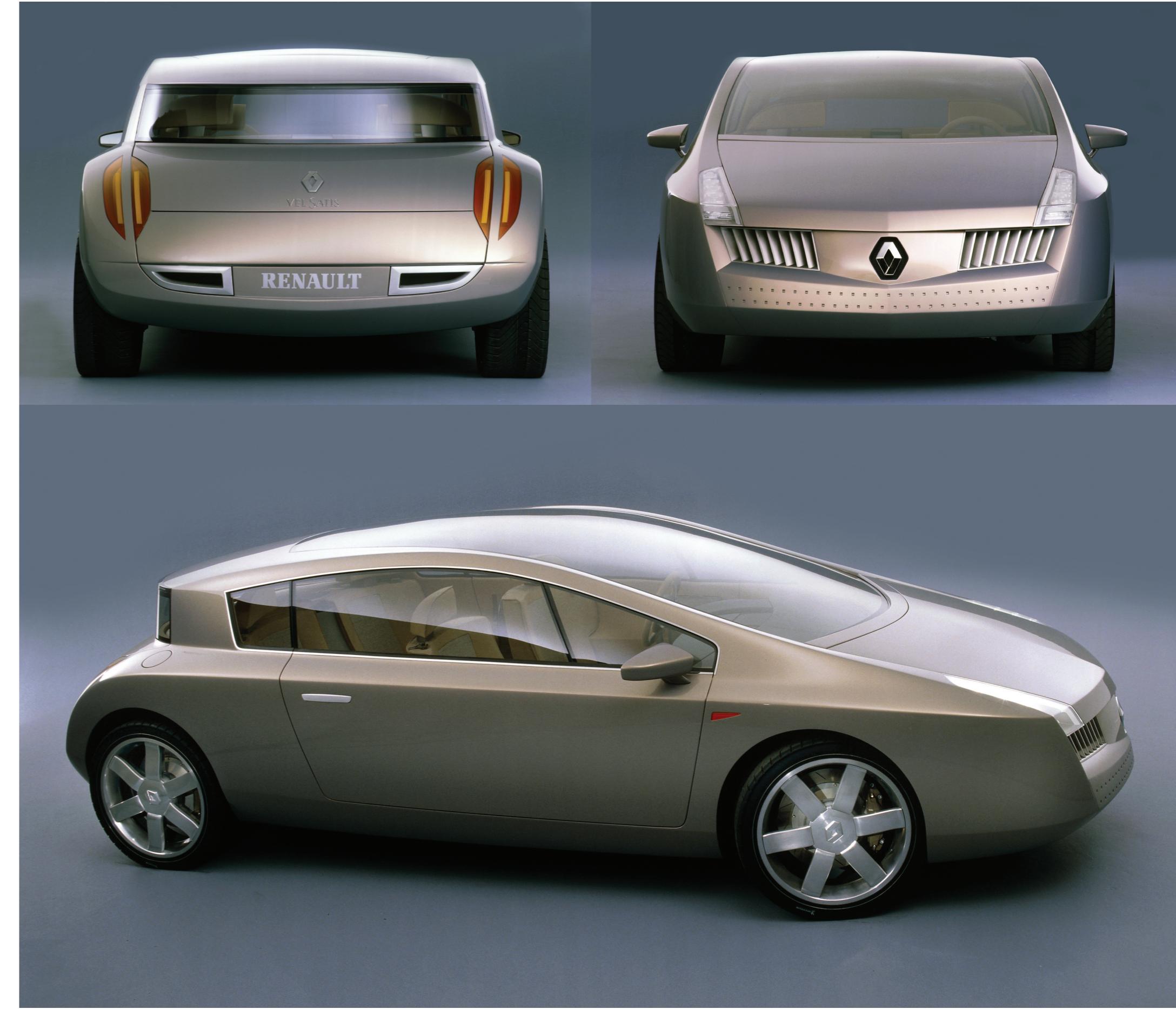
# CENTENAIRE ET SANS REPROCHE

UN SIÈCLE, ÇA SE FÊTE ! CHEZ RENAULT, LE CADEAU VIENT DU CENTRE DE DESIGN ET LE CAHIER DES CHARGES DU CONCEPT-CAR QUI CÉLÈBRE CE CENTENAIRE TIENT DANS UN FEUILLET TOUT SIMPLE, À L'INVERSE DE SA MISSION : ÉNORME !

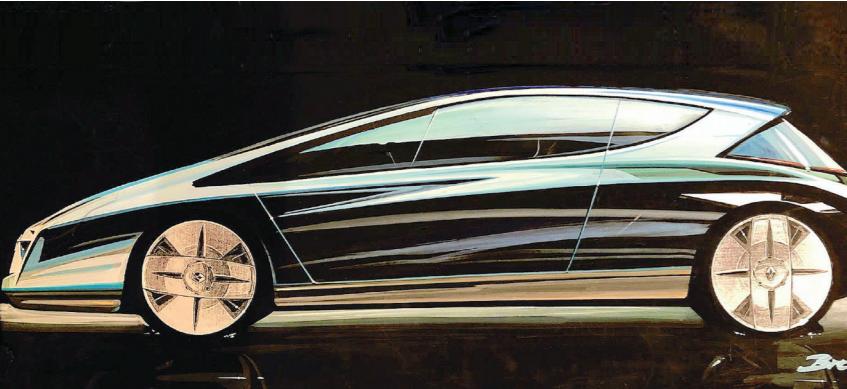
Les sportifs connaissent cette maxime : « *Don't crack under pressure* » En est-il de même pour les designers ? Le concours interne lancé plus d'un an avant la présentation de celle qui allait devenir la VelSatis en 1998, attire de nombreux designers. Ils rêvent forcément tous de signer ce jalon fort du centenaire de la marque. Une célébration ponctuée de nombreux événements, à commencer par la commercialisation de la Clio II, première de la saga conçue intégralement sous l'ère de Patrick le Quément. Cette Clio doit affronter la nouvelle Peugeot 206 présentée la même année. 1998, c'est aussi l'inauguration du Technocentre, un outil capital dans le renouveau du constructeur. Parmi les 7 500 personnes qui œuvrent désormais dans ce complexe, les designers Renault trouvent l'espace et les moyens qui leur permettront de concrétiser les ambitions de réduction des délais et des coûts de développement des futurs produits.

Coupé monocorps pour exprimer le modernisme, poupe singulière pour se référer au temps de la grande carrosserie : le talent de Renault illustré d'un coup de crayon.

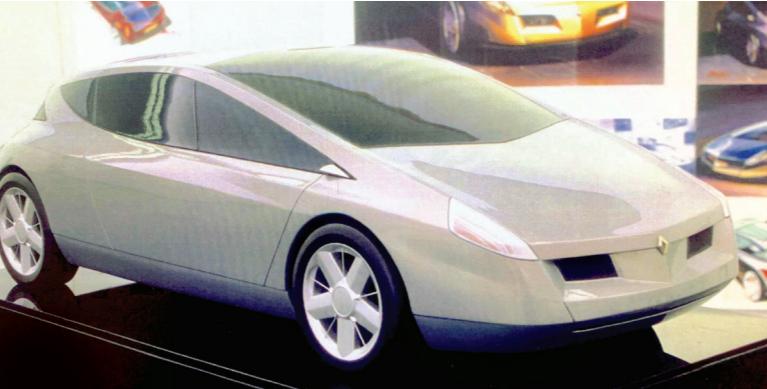
Mais revenons plus d'un an auparavant, après le fameux concours, lors de la sélection des dessins pour le concept-car Z09 qui doit porter à son paroxysme la créativité de la troisième marque centenaire au monde après Daimler et Peugeot. Dans la vaste salle, des dizaines de dessins sont accrochées aux planches de présentation. Jean-François Venet et Patrick le Quément doivent sélectionner celui qui deviendra le jalon fort du centenaire Renault. Le patron du design d'alors se souvient : « *lors de la présentation pour le concours, j'avais rédigé un petit brief avec Jean-Marie Souquet et Serge Van Hove, expliquant qu'il fallait dessiner un véhicule qui ne soit pas uniquement l'aboutissement du centenaire, mais qui représente les cinquantes années à venir. Nous voulions une voiture qui exprime le dynamisme. Jean-Marie Souquet rappelait aux jeunes designers ce que nous avions réalisé jusqu'à présent et ce que faisaient nos concurrents. J'ai alors pris la parole devant les designers présents pour exprimer la volonté d'avoir un objet exceptionnel qui puisse faire la liaison entre la première partie du siècle et le futur de la marque. Au final, dans la salle où tous les dessins sont présentés, je ne trouve pas vraiment ce que je veux. Je cherche quelque chose qui exprime la symbolique de cet anniversaire mais je ne le trouve pas dans toutes les planches. Jean-François Venet est présent et il me comprend... Et puis, sur un panneau légèrement à l'écart, je tombe sur un dessin avec un arrière si différent. Je me dis immédiatement que l'on tient notre thème. L'esquisse de*







Florian Thiercelin exprime la modernité avec le concept monocorps à l'avant alors que l'arrière est tout simplement flamboyant et nous plonge dans le contexte de la grande carrosserie d'après-guerre. On mise alors tout sur ce dessin qui est tout petit, mais l'esprit est bien là. » C'est le concept-car qui aura le plus d'influence sur les modèles de série avec la Mégane 2, le Scénic ou encore l'Avantime. Florian Thiercelin peaufine le projet et, rapidement, la maquette échelle 1/5<sup>e</sup> est réalisée avant que Zog prenne la destination de Buttiglieria



La direction trouve le dessin d'Axel Breun trop typé Mercedes Classe A sur l'arrière. Mais le designer va créer l'identité du futur concept-car VelSatis.

Le designer Florian Thiercelin remporte le concours de design, avec une première proposition qui repose sur le thème d'une berline à quatre portes.



Alta, aux confins de la banlieue turinoise, dans les ateliers G-Studio. « Chez Renault, dès mon arrivée, on a travaillé la clay, y compris pour les maquettes échelle 1/1 » précise Patrick le Quément. Mais à Turin, c'est bien en plâtre que naissent tous les concept-cars traités par ce même atelier prestigieux.

**PUR, LUMINEUX ET EXCEPTIONNEL**  
Le lundi 13 juillet 1998, alors que l'équipe de France vient de remporter la Coupe du Monde de football, c'est donc de l'autre côté des Alpes que je me rends pour suivre une étape cruciale de l'assemblage du concept-car. Je découvre un box isolé des regards indiscrets, au centre duquel trône la VelSatis pratiquement terminée. Elle le sera totalement le 31 juillet 1998. De la maquette plâtre au prototype roulant, il s'est écoulé de longs mois, mais le résultat est bluffant. Ce profil monocorps, moderne, qui s'interrompt brutalement sur une lunette arrière verticale et de hauteur réduite, interpelle.

Cette esquisse de la VelSatis, très sobre, va définir la couleur rouge qui sera retenue pour la maquette exposée au côté du concept, lors du salon de Paris 1998.

## LES CONCEPT-CARS 1988-2009

sont tendues et rien n'a été fait pour éviter leur lecture très graphique, au contraire ! » Au final, plus de vingt ans après, le patron du design n'a aucun regret concernant ce concept-car. « Non, aucun ! Même si de tous les intérieurs de nos concepts, je préfère celui de l'Initiale signé Fabio Filippini, celui de la VelSatis a une grande qualité qui allie une modernité certaine avec la qualité des volumes très tendus. Il vous plonge dans le cousu main artisanal très perceptible. J'avais à l'occasion visité les ateliers des verres Saint-Louis pour la

Pas encore d'écran tactile à bord, mais un clavier d'ordinateur. Quant à l'instrumentation, Dominique Marzolf a voulu la cacher sous une demi-coquille mobile.



La communication Renault de l'époque écrivait : "Qu'elle est juste et drôle à la fois cette lunette arrière et sa fausse raideur de tourelle."

