

LES CONCEPT-CARS 1988-2009

## VelSatis – code ZO9 (1998)

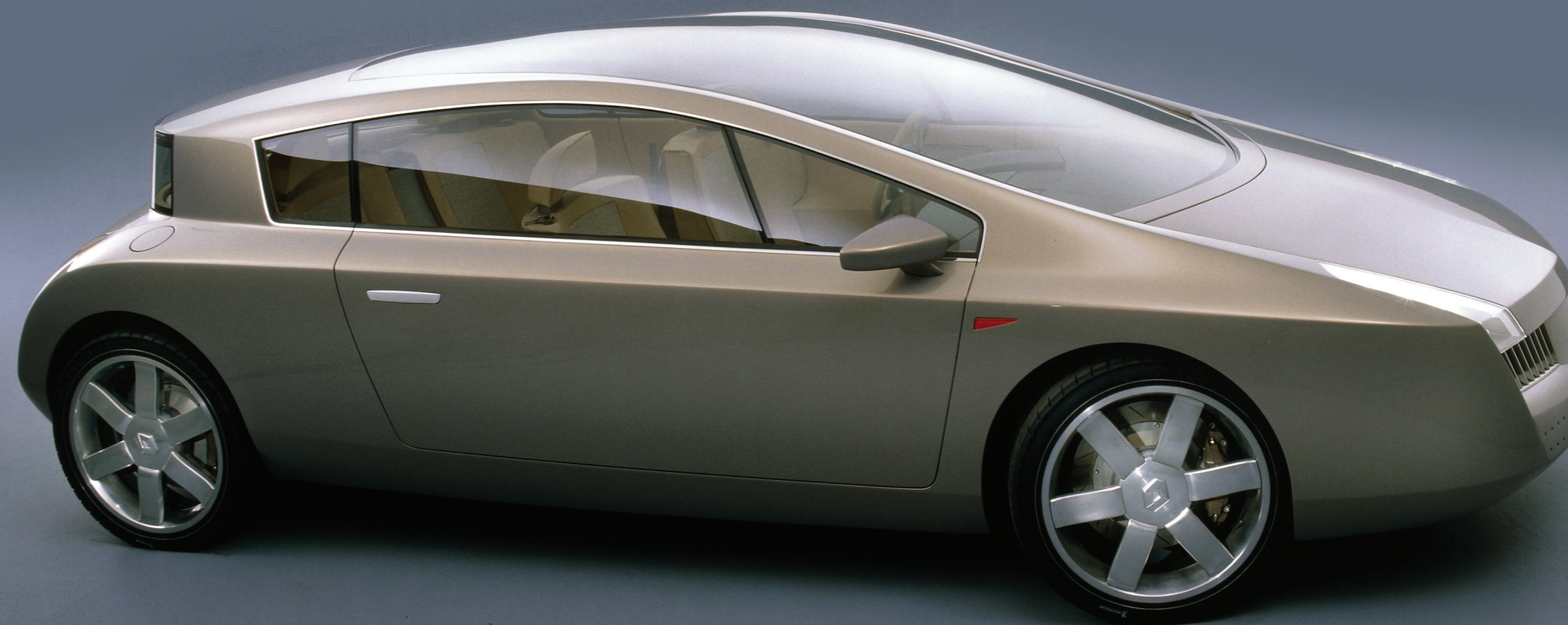
# CENTENAIRE ET SANS REPROCHE

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 7500 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.

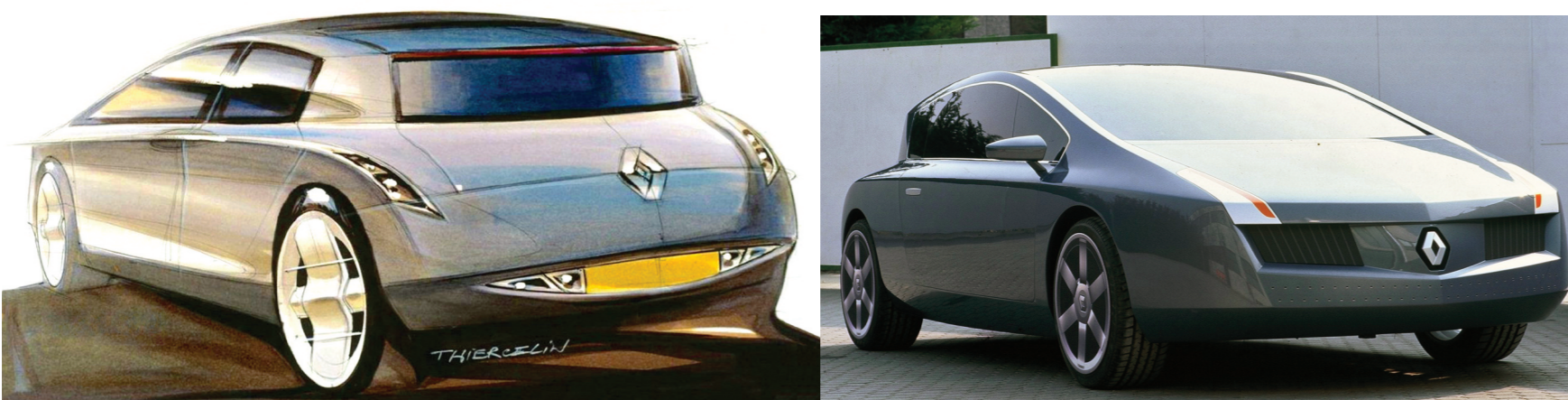
Mais revenons plus d'un an auparavant, après le fameux concours, lors de la sélection des dessins pour le concept-car Zo9 qui doit porter à son paroxysme la créativité de la troisième marque centenaire au monde après Daimler et Peugeot. Dans la vaste salle, des dizaines de dessins sont accrochées aux 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 clinquantes années à venir. Nous voulions une voiture qui exprime le dynamisme. Jean-Marie Souquet rappelait aux jeunes designers ce que nous avons 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*





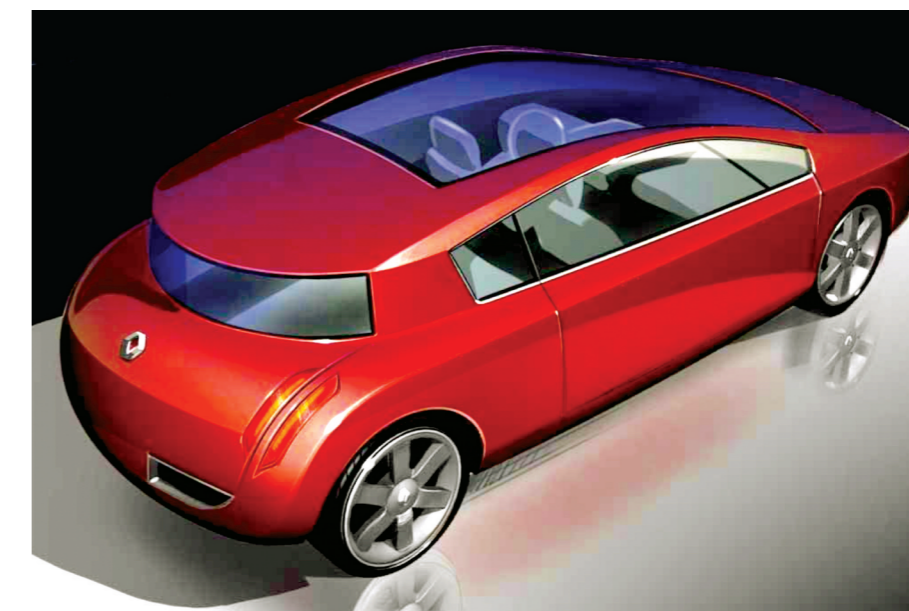


Florian Thiercelin exprime la modernité avec le concept monocorps à l'avant alors que l'arrière est tout simplement flamboyant et nous plonge dans le contexte de la grande carrosserie d'après-guerre. On mise alors tout sur ce dessin qui est tout petit, mais l'esprit est bien là. » C'est le concept-car 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 Zo9 prenne la destination de Buttigliera



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.



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.

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.

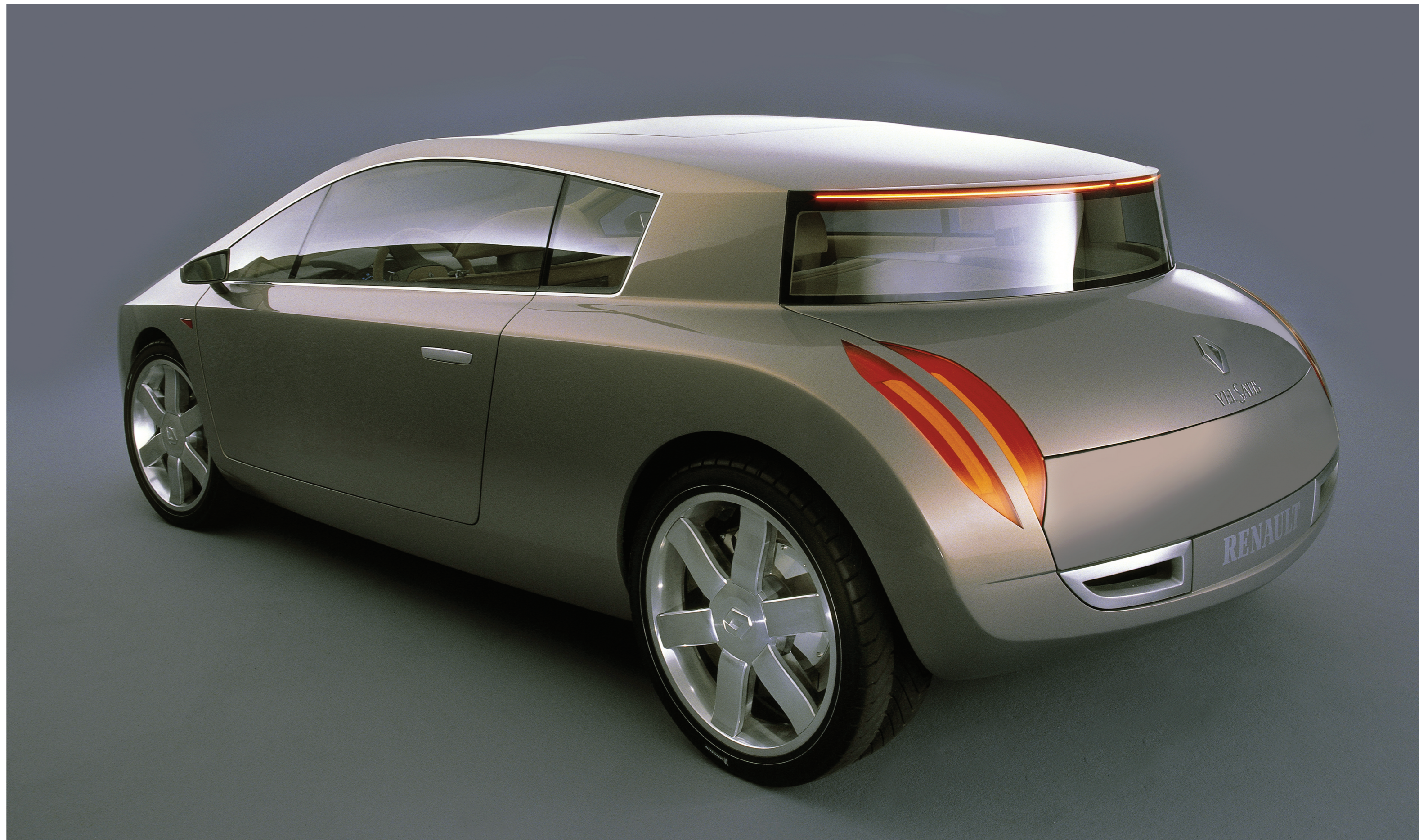
C'est du jamais vu. Le jour de ma venue, j'ai l'occasion de voir poser l'immense pare-brise/pavillon constitué d'un seul et unique élément de vitrage de 2,40 m de longueur (!), calé au millimètre près sur la structure. Et pas question de se louper pour les artistes de G-Studio, car la pièce est unique ! Mais c'est elle qui parfait le concept de luminosité et d'ouverture sur un nouveau siècle de Renault. Dans le même temps, les éléments constitutifs de l'habitacle trônent sur différentes tables autour du prototype en train de naître. Patrick le Quément me confie alors que, comme pour les produits de série, « les délais et les investissements pour la réalisation des concept-cars ont été très sensiblement réduits. » Ainsi, VelSatis sera exécutée plus rapidement et avec moins d'investissement que l'Initiale trois ans plus tôt. Par rapport à cette dernière, le patron du design de l'époque expliquait que « d'un point de vue stylistique, VelSatis adopte des formes relativement pleines, plus que celles de l'Initiale. Ces formes visent une recherche de simplicité globale. Elles

## 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*

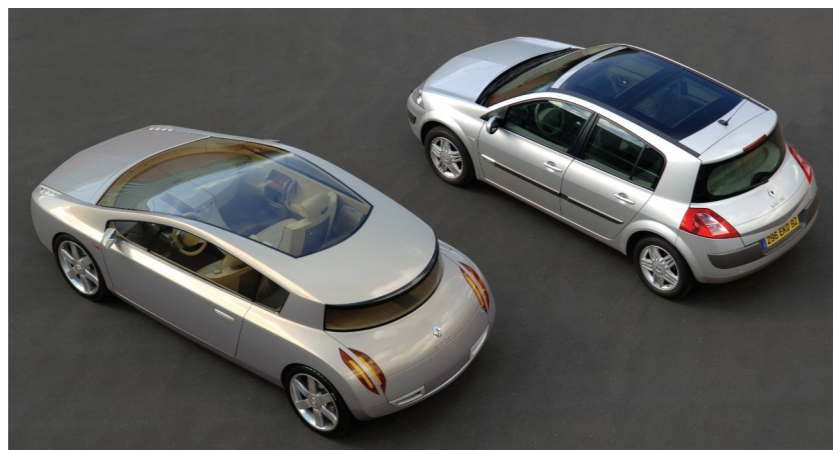
Pas encore d'écran tactile à bord, mais un clavier d'ordinateur. Quant à l'instrumentation, Dominique Marzolf a voulu la cacher sous une demi-coquille mobile.

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."



## LES CONCEPT-CARS 1988-2009

Le concept de la VelSatis de 1998 a considérablement inspiré celui de la Renault Mégane de 2002, élue voiture de l'année en 2003.



Patrick le Quément à bord met en exergue l'immense pare-brise pavillon de plus de 2,40 m de longueur. Une ouverture sur le nouveau siècle.

conception des verres en cristal dépoli ou encore l'horlogerie Mauboussin. » Un habitacle que l'on doit à Dominique Marzolf qui a également pris en charge l'intérieur de l'Espace IV. À bord de VelSatis, Dominique a dessiné une console centrale à la forme d'une arche « où l'on peut glisser les pieds dessous de façon à ce que passagers et conducteur soient ensemble, comme à table chez des amis. »

#### À PRENDRE AVEC DES GANTS

Et la communication de continuer avec ses formules à nulles autres pareilles, expliquant que « les rangements font battre les cœurs. Les fonds de tiroir se grattent en gants de soie. » Le 13 juillet, lors de ma venue dans l'atelier, les magiciens de G-Studio manipulent effectivement les sièges en cuir Nubuck et les commandes en ivoire végétal avec des gants ! Le luxe à la française s'invite également à l'arrière, lorsque le couvercle de malle pivote de bas en haut vers le pavillon et laisse entrevoir la bagagerie en cuir « *Epi jaune Tassili* », signée Louis-Vuitton qui repose sur un tapis de coffre en cuir rouge. Dominique Marzolf a dessiné la majorité des pièces composant l'aménagement de l'habitacle de la VelSatis au sein même des ateliers G-Studio, au contact de la voiture en cours d'exécution. Nathalie

Dugaugui, responsable couleurs et matières sur ce projet l'accompagne et c'est elle qui, le lundi 13 juillet derrière l'atelier de fabrication du concept-car, choisira la teinte rouge métallisé qui revêtira la seconde VelSatis. Il s'agit d'une maquette non roulante, qui sera exposée sur le stand au Mondial de l'automobile 1998 aux côtés du concept-car roulant, dont Patrick le Quément affirmait cette année-là qu'il était « *un cours accéléré pour réapprendre le haut de gamme. Nous pensons, avec la VelSatis, avoir trouvé une expression moderne qui soit crédible.* » Hélas, le produit en décidera autrement (voir sujet suivant) en imposant à la VelSatis de série des proportions totalement dénaturées.

