



Présentation de Fluence

Conférence de presse

Discours de Patrick le Quément

Directeur du design industriel Renault

Grande Bretagne, le 04 juin 2004

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de vous souhaiter la bienvenue à Waddesdon Manor.

Une fois n'est pas coutume en effet, ce n'est pas à Paris que nous avons choisi de présenter le dernier-né de la famille des concept-cars Renault.

Nous avons choisi d'associer Z16 à ce cadre magique tout simplement parce que demain s'y tiendra le Louis Vuitton Classic. C'est donc dans le château qui surplombe l'endroit où nous nous trouvons que se donneront rendez-vous les plus belles voitures classiques.

Nous sommes heureux de dévoiler en Avant-Première ce concept-car dans le contexte de ce prestigieux événement, merci à Louis Vuitton.

Je vous rappelle qu'il y a eu un précédent en 1995 avec le concept-car Initiale.

Z16 s'inscrit dans la troisième phase du Design Renault. Je vous rappelle très rapidement quelles en étaient les deux premières :

La première phase 1988/1994: la conquête d'une image d'innovation conceptuelle initiée par le lancement d'un programme de concept-cars.

Le concept-car Scenic en 1991 marquera une étape-clé de cette période avec la suite que nous connaissons en série.

Le projet X06 qui donnera naissance à la Twingo, participe de cette démarche visant à développer des produits au concept fort chaque fois que la chose est possible. Twingo et Scénic resteront, à l'évidence, les figures emblématiques de cette 1ère étape fondatrice de la stratégie design mise en place à la fin des années 80.

La deuxième phase de 1995 à 2001: la recherche d'une identité visuelle forte avec la contribution majeure des concept-cars Argos, Initiale puis Vel Satis.

Dans la troisième phase, entamée début 2002, nous allons vers une évolution de l'écriture stylistique avec la recherche de plus de sensualité et de charme.

Wind, présenté au dernier salon de Genève en mars dernier, concrétise nos 1ères réflexions en la matière.

En finalisant le cahier des charges de Z16 en décembre 2002, nous avons décidé de développer un coupé sportif haut de gamme, aux formes sensuelles et dynamiques. Le projet a vraiment démarré en janvier 2003 avec le lancement d'un concours de dessins en interne.

Comme vous le savez, nous donnons l'opportunité à tous nos designers de soumettre leur propre vision du projet, que ce soit pour l'intérieur ou l'extérieur du véhicule. Les dessins qui ont donné naissance à ce véhicule ont été sélectionnés en mars 2003. Ont suivi plusieurs étapes de développement, telles le maquettage 1/5e pour l'extérieur, 2/5e pour l'intérieur, puis échelle 1 pour aboutir au gel du projet.

Tout cela pour nous mener au 1er juin, c'est-à-dire mardi dernier, date à laquelle le concept-car a quitté l'atelier. Vous apprécierez, je l'espère, de le découvrir seulement quelques jours après sa naissance...

Permettez-moi maintenant de vous décrire notre concept-car Z16. Ou plutôt devrais-je l'appeler par son nom FLUENCE.

La silhouette de Fluence, vous le voyez d'après les premiers sketches, semble avoir été dessinée par le souffle du vent. Ses lignes sont fluides. Elles se mêlent à des formes galbées et des carres marquées (comme des plis de pantalons). Son style est souple, mais incisif ; son expression est dynamique et élancée.

Fluence est un coupé élégant, pur et racé, qui s'inscrit dans la culture de la belle carrosserie, tout en prenant ses distances par rapport aux lignes convenues du coupé traditionnel.

A l'intérieur domine un sentiment de légèreté.

Nous avons conçu l'habitacle avec la volonté de poursuivre nos réflexions sur le "Touch Design", démarche que nous avons initié avec le concept-car Talisman en 2001.

La notion de Touch Design est liée à celle de « simplicité » : rendre simples et intuitifs des ensembles technologiques forcément complexes et bannir, par la même occasion, les modes d'emploi fastidieux.

Ce principe est repris dans Fluence avec des commandes regroupées en îlots "fonctionnels".

L'objectif est d'associer la sensualité, le plaisir du toucher et l'intelligence, c'est à dire la compréhension de la relation des gens à l'objet.

Mais avant d'aller plus loin, je pense qu'il est temps pour notre concept-car de faire sa première apparition " publique" . Fluence ayant été dessiné pour évoquer le plaisir du mouvement, je souhaitais auparavant vous la présenter en évolution. Je tiens à vous préciser qu'il s'agit d'images de synthèse réalisées au sein du Design Renault.

Mesdames et messieurs, je vous présente Fluence....

Voici donc Fluence. Ce coupé de 4m 60 de long présente des lignes ondoyantes et des formes voluptueuses.

La face avant du véhicule exprime la puissance confirmée par un moteur essence 6 cylindres 3.5l 24V de 280 ch et une boîte de vitesse automatique 6 rapports à mode séquentiel normal.

Cette puissance est suggérée par les volumes pleins du capot et sa longueur accentuée par le dessin allongé des phares associés aux entrées d'air.

Juste quelques mots sur les phares dont la technologie est sophistiquée: une double rampe de diodes électro-luminescentes orientées selon plusieurs angles se loge derrière deux lentilles de verre transparentes et de forme courbe. Les diodes s'alimentent en fonction de l'angle de braquage du volant et permettent un éclairage multidirectionnel en virage.

Mais revenons au style général de la voiture. Vous remarquerez les lignes de caractère qui courent le long des flancs et le mouvement ondoyant au-dessus du passage de roue arrière.

Le mouvement d'ondulation des lignes horizontales se combine avec un autre mouvement, vue de dessus, matérialisée par un effet de vibration. Ce sont des lignes maîtrisées, ce qui demande une très bonne expertise des volumes.

C'est une structure tridimensionnelle, une "sculpture" très dynamique qui se découvre au fur et à mesure au travers d'une lecture approfondie de toutes ses facettes.

Alors que toutes les lignes adoptent un thème horizontal, vous remarquerez que le dessin de l'arrière de Fluence est délibérément vertical. C'est un arrière tronqué, qui concentre toute l'énergie de l'auto. Cette partie verticale est en contraste avec les feux horizontaux, qui s'étirent sur le flanc.

Les proportions générales de la voiture et ses roues de 22 pouces laissent présager de belles promesses de conduite.

Laissez-moi maintenant vous inviter à pénétrer dans l'univers intérieur de Fluence. Nous avons souhaité faire un intérieur rempli d'émotion. L'habitacle est protecteur : on y respire et on s'y sent à la fois comme enveloppé dans des formes voluptueuses. C'est un environnement sculpté.

Dès l'ouverture des portes, Fluence est une véritable invitation au voyage. Remarquez ses sièges dont les maintiens latéraux en forme de pétales se déploient pour faciliter l'accès à bord.

La couleur rouge margaux renforce l'élégance de l'habitacle.

La légèreté a présidé à la conception de l'intérieur. La planche de bord est très aérienne. Vous pourrez constater qu'elle semble formée d'une feuille pliée en deux, légèrement pincée en son centre.

Le thème de la feuille a aussi été repris pour la console centrale, qui se termine en torsade.

Cette console centrale intègre les principales commandes du véhicule, ainsi que le sélecteur de boîte de vitesses, tout cela conçu bien sûr selon le concept de Touch Design qui préside depuis désormais 3 ans la conception des intérieurs Renault.

Je me permets aussi de souligner le traité des compteurs. A la fois numériques et analogiques, de couleur noire et rouge margaux ils s'apparentent à de véritables pièces de joaillerie.

L'arrière du véhicule est aussi très confortable. Nous avons souhaité le concevoir dans un esprit "salon" directement inspiré de l'univers de l'ameublement. La banquette arrière deux places est large et accueillante.

Deux lampes de lecture à la fois modernes et inhabituelles dans l'univers de l'automobile, sont aussi logées dans le plafonnier. Elles s'utilisent très facilement en tirant sur une petite languette de cuir.

Je vous invite maintenant à quitter l'intérieur de Fluence, pour nous découvrir la cinématique du coffre.

Une cinématique très originale : grâce à un bras articulé, placé en son centre, le hayon glisse au-dessus du toit. Cela permet d'obtenir ainsi un volume de coffre de 396 dm³, appréciable pour ce genre de véhicule. A noter une hauteur du véhicule, hayon ouvert, de 1,57 m.

En conclusion, je voudrais souligner le fait que, comme vous le savez, nos concept-cars sont pour nous de véritables laboratoires d'idées. Ce sont de formidables accélérateurs d'évolution.

Sans pour autant préfigurer un véhicule de série, je peux vous assurer que cette auto aura une influence certaine, comme le laisse entendre son nom, sur la signature stylistique de nos prochaines voitures.

Je remercie tout particulièrement Michel Jardin, Directeur en charge des concept-cars qui n'a pu être parmi nous aujourd'hui et à qui ce projet doit beaucoup. Merci également aux organisateurs de la Louis Vuitton Classic et à tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à cette belle aventure. Je crois qu'il est désormais temps de répondre à vos questions...

FIN