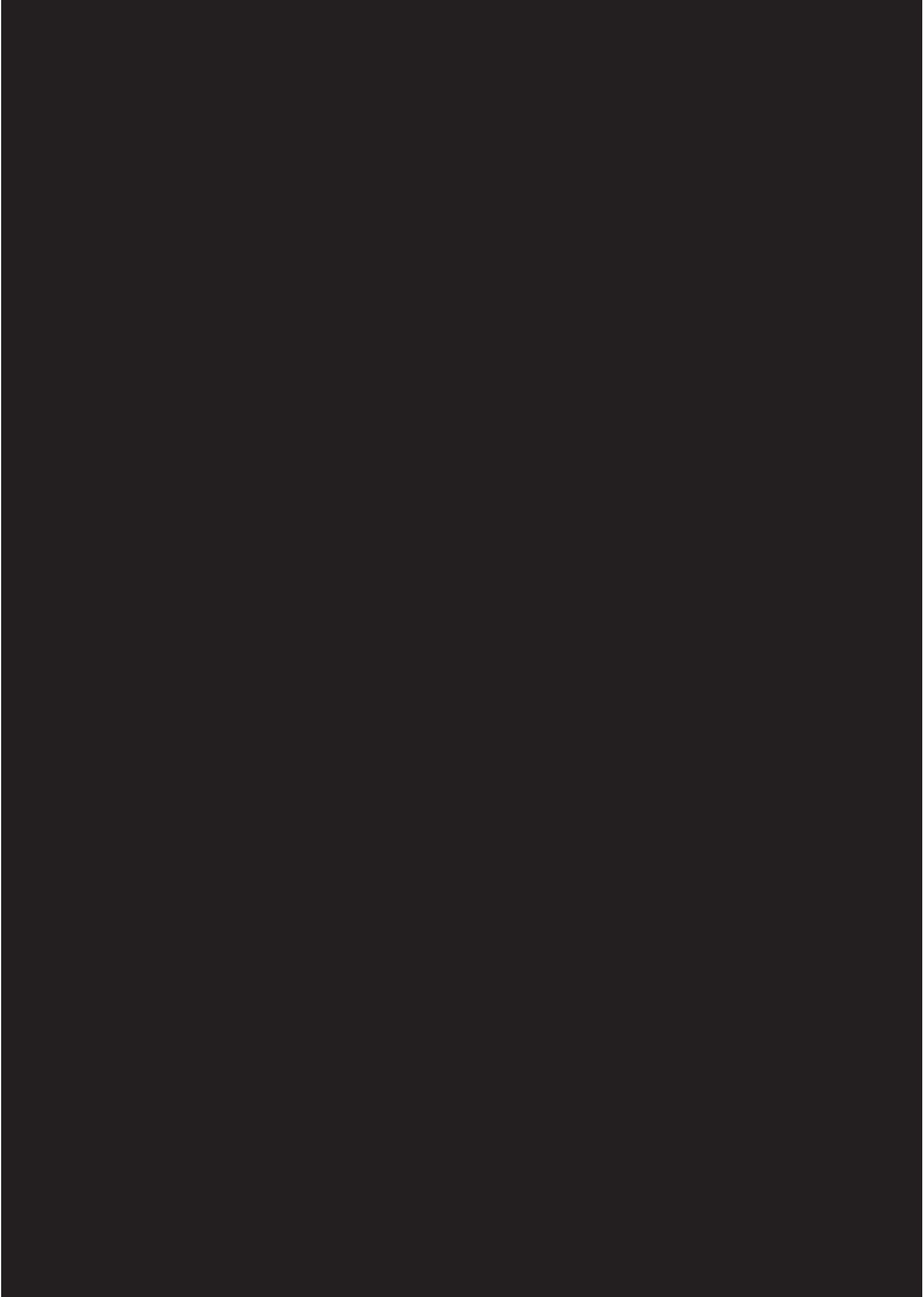


Luca de Meo

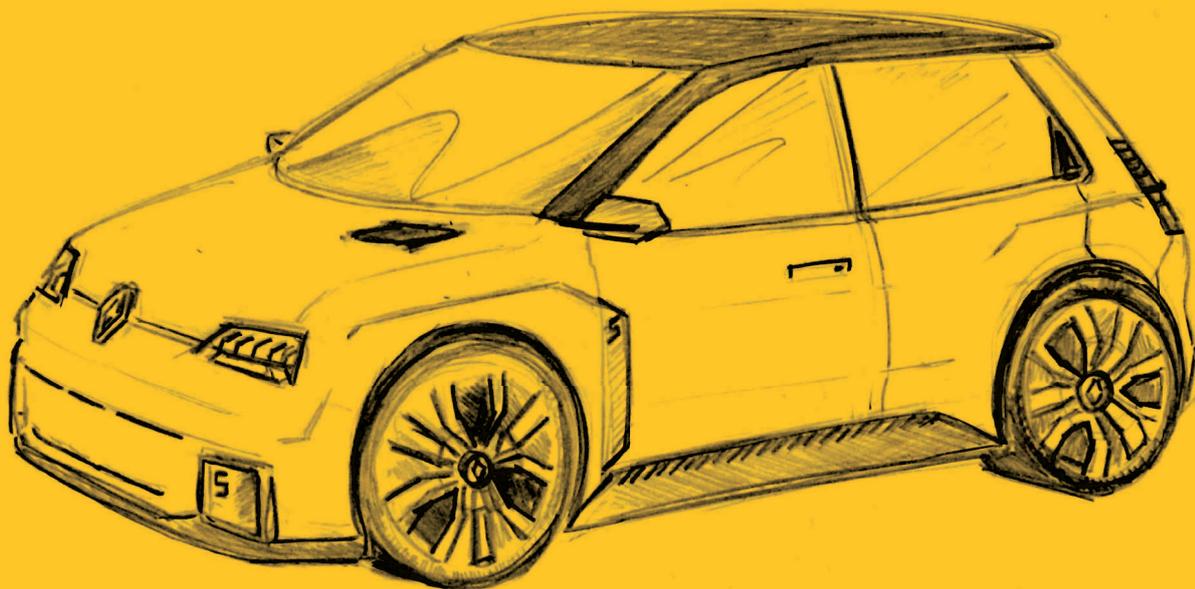
R5, LA BELLE HISTOIRE

2024 —

*Três anos no centro de um projeto
que mudou a Renault*



*Ceci n'est pas un designer**



Luca 2024

*Isto não é um desenho

Desenho por Luca de Meo
Renault Group CEO

To the enthusiasts of the Automotive industry

Quinta-feira, 2 de julho de 2020, o dia em que tudo começou. A história da paixão instantânea inspirada numa maquete laranja. É a história do novo R5.

Quinta-feira, 2 de julho de 2020, o dia em que tudo começou. A história da paixão instantânea inspirada numa maquete laranja. É a história do novo R5.

Estávamos no início de julho e as pessoas estavam a planear as suas férias – o que não surpreende depois de semanas de confinamento, distanciamento social e máscaras. Voltei ao trabalho no dia anterior e estava muito feliz por estar de volta ao escritório. Após a minha nomeação como CEO da Renault, em janeiro desse ano, há muito que aguardava para começar a trabalhar. Não gosto de estar sentado e, no meu caso, a Covid não teve nada a ver com isso. O motivo foi uma cláusula do meu contrato de trabalho que estipulava que não poderia passar do grupo Volkswagen, onde era responsável pela marca Seat, para um dos seus concorrentes sem fazer uma pausa. Não tive outra alternativa senão aceitar. O verdadeiro trabalho começou quando entrei na sede em Billancourt. Um cargo de destaque que me levou de volta à empresa onde iniciei a minha carreira em 1992, após me ter licenciado na Universidade Bocconi de Milão. A Renault estava a sair de uma crise quando fui nomeado. Tive uma ligação muito positiva com Jean-Dominique Senard, presidente do conselho e com a pessoa que me trouxe até aqui. Já começava a transformar a empresa, mas prometia ser um desafio difícil. A transição para a energia eléctrica colidiu com 140 anos de certezas relacionadas com a combustão.

Durante o meu interminável ‘bloqueio’, mantive-me ocupado o melhor que pude. Li dezenas de livros e artigos sobre a empresa e conheci uma série de ex-gerentes e sócios que me vieram ver de boa vontade. Também pensei muito. Ajudou-me a ter uma ideia dos principais pontos fortes e fracos da empresa. Mas, na verdade, ainda pouco ou quase nada sei. A meu ver, o mais importante são os produtos. Mal podia esperar para ver no que os designers da Renault estavam a trabalhar. Principalmente em termos de carros elétricos. Vi isto como a base para chegar ao cerne da questão e construir uma estratégia de recuperação. A minha primeira decisão foi pedir para ver os novos modelos.

De repente, enquanto caminhava, vi um modelo em tamanho real que, surpreendentemente, se parecia com um R5.

Uma maquete laranja fluorescente

No dia seguinte à minha tomada de posse, parti para o Technocentre Guyancourt, a sudoeste de Paris, a cerca de trinta minutos da sede em Billancourt. O Technocentre é o ambiente protegido onde a marca Renault projeta, constrói e testa as suas inúmeras inovações e onde inventa os modelos de amanhã. Uma concentração de massa cinzenta que reúne 12 mil engenheiros, projetistas e técnicos. Solicitei que todos os projetos em fase de desenvolvimento fossem agrupados na mesma sala. A linha incluía vários carros pequenos para os mercados internacionais e um grande modelo elétrico. Mas devo admitir que fiquei um pouco desiludido. Ficou claro para mim que seria necessária uma revisão completa da gama. De repente, enquanto caminhava, vi um modelo em tamanho real que, surpreendentemente, se parecia com um R5. Era laranja fluorescente, por isso dificilmente o poderia perder. Despertada a curiosidade, voltei-me para os meus contactos do Technocentre: “O que é isto?” “Ah, é apenas um estudo exploratório de um designer, François Leboine, mais um exercício de estilo”, responderam. O chefe de design colocou-o habilmente onde tinha a certeza de que eu o veria. “Era uma proposta para um pequeno carro eléctrico”, disseram, “mas foi rejeitada porque a empresa não queria entrar no design retro”. Dei uma boa vista de olhos neste objeto. Para mim, era absolutamente claro. Tomei a decisão de imediato. “É exatamente isso! Experimente colocar este desenho numa plataforma com quatro rodas. Tem de ser um carro totalmente eléctrico. Vamos construir o Renault 5!”

É claro que ao tomar esta decisão pensei no relançamento bem-sucedido do Cinquecento, que tive o prazer de supervisionar na Fiat em 2007. Um sucesso global! Mas não foi a minha única fonte de inspiração, longe disso. Todos os principais fabricantes de automóveis têm pelo menos um modelo que expressa o seu ADN mais do que qualquer outro.

O novo Renault 5 deverá tornar-se o símbolo de mais uma recuperação, que levará a Renault ao restrito clube dos campeões elétricos.

Estes são os seus clássicos. Na Renault, incluem o 4L, o R5, o Twingo, o Espace e o Kangoo. Alguns, como o VW Golf ou o Mercedes Classe S, evoluíram ao longo dos anos sem nunca desaparecerem da gama, enquanto outros, como o 500 ou o Mini, regressam após um longo período de ausência.

E funciona quase sempre.

Na sua primeira vida, o Renault 5 deixou a sua marca na história da marca. Eu arriscaria um palpite de que ele tem todas as qualidades necessárias para fazer a mesma coisa da segunda vez. Podemos ver paralelos claros com a situação atual. Na década de 1970, o Renault 5 ajudou a empresa a recuperar do choque petrolífero e a fazer uma transição bem-sucedida para a frugalidade energética. Na altura, as pessoas tinham medo que o petróleo desaparecesse ou, pelo menos, que se tornasse escasso e, por isso, demasiado caro. Cerca de cinquenta anos depois, o novo Renault 5 está configurado para se tornar o símbolo de outra recuperação, que levará a Renault ao seleto clube dos campeões elétricos.

**Moderno de arregalar os
olhos, um símbolo dos
anos setenta e uma
alegoria da arte pop.**

Um automóvel acessível com uma vantagem

A minha intuição disse-me para fazer uma viagem no tempo, às origens de um automóvel que se tornou um ícone. Conhecê-lo para nele se inspirar eficazmente.

Em 1972, quando o Renault 5 foi lançado, eu vivia em África. Tinha cinco anos, mas já era fascinado por tudo o que era sobre rodas e já queria fazer carreira nesta área. Na minha família só tínhamos Fiats. Lembro-me que a minha mãe tinha um Fiat 127, rival do R5. Mas muitas vezes misturamo-nos com falantes de francês e percebi que todas as mães dos meus amigos franceses conduziam um Renault 5. Para ser sincero, eu era um pouco novo para realmente compreender os acontecimentos atuais. Só alguns anos mais tarde, em retrospectiva, é que tomei conhecimento do engenho criativo deste automóvel. Com apenas 3,52 m de comprimento, mas repleto de inovações e ideias arrojadas. Foi realmente impressionante! Moderno de arregalar os olhos, um símbolo dos anos setenta e uma alegoria da arte pop. Com um ar alegre, cores vivas, bancos em pele sintética laranja brilhante, carroçaria de 3 portas, para-choques em plástico, proteção lateral original e puxadores das portas integrados.

De imediato, o pequeno Renault deu origem a um novo conceito: um automóvel acessível, mas “atrevido”, para usar uma palavra que ainda não tinha chegado à linguagem quotidiana. Prático e lúdico, funcional mas satisfatório para o condutor. Para mim, parecia um pouco um pequeno R16, o grande carro familiar lançado em 1965 que inovou, muito antes do Golf, com uma porta traseira que o fazia parecer uma junção entre uma berlina e uma carrinha. Tal como o seu antecessor, o R5 também contava com esta funcionalidade altamente útil, tornando o porta-bagagens maior e mais fácil de aceder.

Uma das virtudes do R5 foi mesmo galvanizar as tropas.

Possuir um não era uma indicação do seu nível de vida. Mas disse muito sobre o seu estilo de vida. Pela primeira vez, o prestígio de um veículo não estava diretamente relacionado com a sua dimensão. Uma mudança de paradigma! Criar um mix como este foi uma ideia bastante ousada! E eram ousados. Primeiro, o designer Michel Boué, um dos dez estilistas do atelier Renault. Homem despretenso, foi descrito pelo chefe do gabinete de design como alguém que tinha alcançado poucas realizações e cujas ideias eram rotineiramente rejeitadas. Não foi o melhor dos começos. Mas Boué era também um verdadeiro entusiasta e devoto de Raymond Loewy, o pioneiro franco-americano do design industrial, que sempre disse que “a fealdade não vende”. A obsessão de Loewy era equilibrar o estilo com a função, e os seus principais clientes incluíam a Shell, a Coca Cola, a Studebaker e a Lucky Strike. A 26 de abril de 1967, inspirado por Loewy, Michel Boué apresentou dois esboços para o projeto confidencial 122. As principais características já lá estavam: as linhas cúbicas, porta traseira, grelha frontal formando um sorriso malicioso e grandes janelas. O homem por detrás deste brilhante golpe de design descreveu-o como “um pequeno objeto com linhas ágeis, em harmonia com uma estética feminina”. Foi ousado, mas previdente. Foi a época do movimento de libertação das mulheres. As mulheres queriam sair para trabalhar, pelo que era necessário um segundo carro. Excepcionalmente, a maquete revelada nesse dia foi congelada quase de imediato. Foi claramente um caso de acerto da primeira vez. Para acertar no design, Boué utilizou outra inovação da Renault, o Renaultrama, que mostrava a maquete em condições de condução à escala de 1:5, com um cenário a rolar atrás dela. Estilo de realidade virtual dos anos 70! Outro homem disposto a correr riscos foi Pierre Dreyfus, o CEO. De imediato, viu o novo conceito como ‘divertido e simpático’ e disse “vamos lá”. Este sentimento de entusiasmo foi partilhado por todos os envolvidos na concretização do projecto. Uma das virtudes do R5 foi mesmo galvanizar as tropas.

**Confirmou a minha ideia de
que os carros podem ter
carisma.**

Dez anos no topo

Confirmou a minha ideia de que os carros podem ter carisma. Tanto quanto sei, é algo único no mundo da indústria. Aquela mistura de charme e presença, aquela qualidade indefinível que faz com que a pessoa (ou objeto neste caso) se destaque da multidão. Hoje, este assunto é mais atual do que nunca, pois o nosso setor enfrenta tantas questões existenciais. Precisamos de nos perguntar: como podemos ainda criar o material de sonho com um volante e quatro pneus? Como fazer com que a geração mais nova se apaixone por ele? Como equilibrar a paixão pelos automóveis com as novas restrições ambientais?

Neste aspeto, o primeiro R5 foi uma verdadeira fonte de inspiração. Quebrou todas as regras enquanto se manteve dentro do orçamento. Teria sido fácil aproveitar o seu apelo com um orçamento ilimitado. Mas este não foi o seu caso. Portanto, o pequeno carro cidadão tinha de ser inteligente. O seu design era revolucionário, mas a configuração mecânica era convencional. O layout do motor era longitudinal e não transversal, com barras de torção transversais na traseira, plataforma emprestada do 4L e janelas laterais planas que eram mais fáceis de maquinar. O Renault 5 foi também inovador do ponto de vista industrial. Foi o primeiro automóvel a beneficiar de dois avanços tecnológicos que revolucionaram a indústria automóvel: o aparecimento do design assistido por computador e a instalação dos primeiros robôs industriais na unidade piloto de Flins. Isto manteve os custos de desenvolvimento baixos, libertando o orçamento de investimento para aspectos mais glamorosos.

Foi a decisão acertada, pois as vendas dispararam de imediato. Em 1973, as vendas ultrapassaram a marca dos 100 mil, colocando o R5 no 5º lugar do ranking de mercado. No ano seguinte, tornou-se o automóvel mais vendido em França. E manteve-se no primeiro lugar durante quase dez anos! Até que um certo 205 entrou no jogo. No geral, o R5 vendeu 5,5 milhões de unidades antes de fazer a sua estreia final em 1985, um evento realizado mais uma vez em grande estilo com um último anúncio, intitulado “Adeus, mundo cruel”.

Olhos em vez de faróis, boca em vez de placa de matrícula: um exemplo incrível de design antropomórfico.

Figuras Incríveis

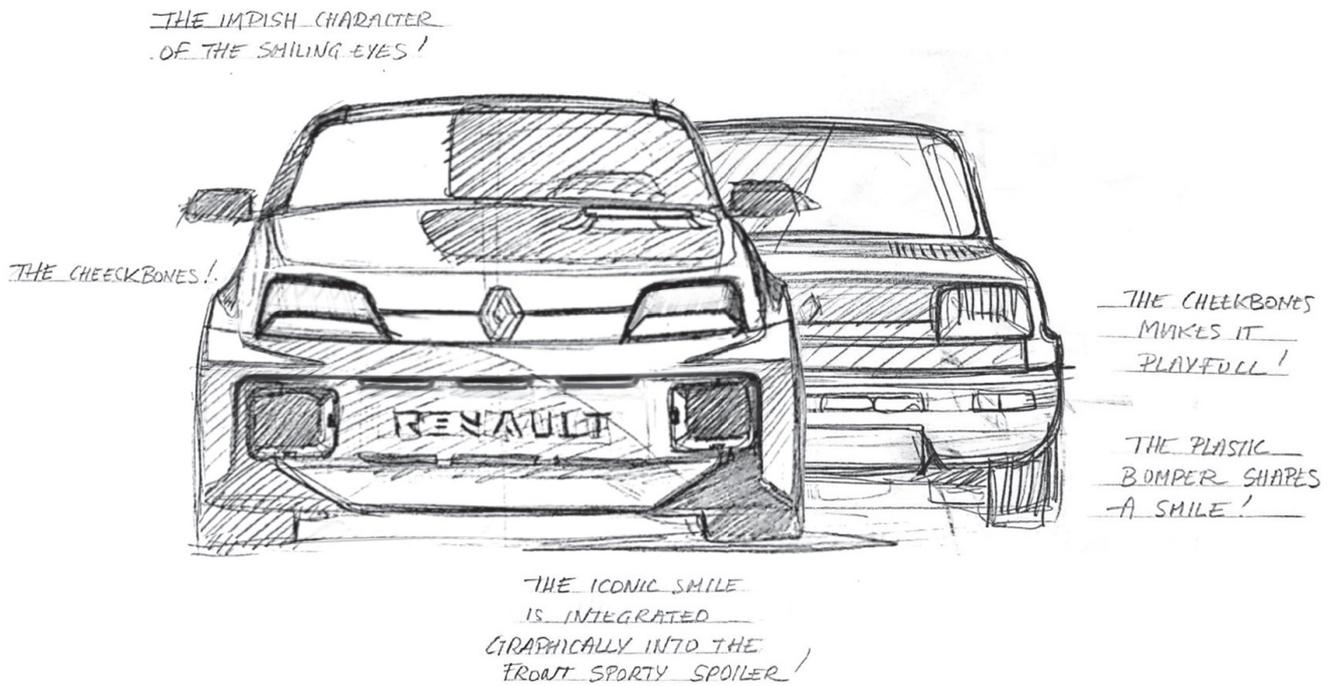
Para conseguir estes resultados fabulosos, o pequeno Renault – e é isso que também adoro nele – teve de lutar como um leão. Desafiou-se constantemente, testando novas versões e abrindo novos caminhos. O TS com os seus bancos traseiros abertos integrados, o Alpine sobrealimentado, o musculado Turbo com o seu motor central e enormes extensões de asa, a berlina com maior distância entre eixos e bagageira traseira convencional para o mercado espanhol, o TX com o seu acabamento *premium*, o modelo de cinco portas, “Le Car”, para o mercado norte-americano. E até uma versão elétrica - já! - desenvolvido com EDF: baterias de chumbo, com velocidade máxima de 80 km/h e autonomia de 110 km.

Nem sempre acertava nas coisas, mas não interessa. Qualquer pessoa pode cometer erros, e o R5 voltava sempre diretamente com novas ideias. Esta abordagem ousada refletiu-se na publicidade, que contou com o humor e o estilo da banda desenhada. Uma novidade no mundo automóvel da época. Olhos em vez de faróis, boca em vez de placa de matrícula: um exemplo incrível de design antropomórfico.

No entanto, o Renault 5 não teve uma vida fácil. Nasceu um ano antes da crise petrolífera de 1973 e cresceu com o fim do boom do pós-guerra. Muitos automóveis europeus caíram no esquecimento como resultado do que foi praticamente uma mudança na civilização. Mas o R5 manteve o rumo. Permitiu até que a empresa enfrentasse a crise. Respondendo à situação, a Renault lançou uma versão GTL em 1976. Concebido para a eficiência de combustível, foi o primeiro automóvel a descer abaixo do limite simbólico de 5 litros por cada 100 km.

Devo admitir aqui que esta visão excepcional do mercado causou alguma inveja. Em Itália, mas também noutros lugares. Conheço vários concorrentes que teriam pago um bom dinheiro para entrar no santuário do R5 e desvendar todos os seus segredos.

Queria que o novo Renault 5 fosse o pilar fundador da nossa gama elétrica.



Uma linhagem natural

Hoje consigo imaginar o R5 no alto, a olhar com ternura e paixão para o seu pequeno irmão elétrico e a dizer, para citar um dos anúncios da época: “Renault 5, isto é uma família”! Foi esta linhagem natural que desequilibrou a balança para a minha decisão final.

Vamos fazê-lo!

Antes de deixar Guyancourt, a 2 de julho de 2020, pedi à equipa que transformasse a maquete laranja num carro real o mais rapidamente possível. Envolveu alguns ajustes, mas era claramente exequível. Durante o verão, vi os primeiros esboços numa tela. Em outubro, já tinha sido concluído. Trabalhando sob a orientação de Laurens van den Acker e Gilles Le Borgne, as equipas de design e engenharia começaram a trabalhar à velocidade da luz. Sem esquecer o apoio de Gilles Vidal, que se tornou VP de Design da marca Renault em novembro desse ano. Não havia dúvida de abrandar. As apostas eram tão altas que tivemos de reduzir drasticamente o tempo normal de desenvolvimento de um novo modelo.

Queria que o novo Renault 5 fosse o pilar fundador da nossa gama elétrica. Quando apresentei o projeto “Renaulution” no dia 14 de janeiro de 2021, a maquete conceptual já estava pronta e em palco atrás de mim. Escolhi-o como símbolo da nova estratégia do Grupo. Isto foi apenas seis meses depois de dar luz verde aos engenheiros a 2 de julho. Por mais incrível que possa parecer, este é o carro que entrará em produção em 2024!

Apercebi-me de uma coisa quando o Fiat 500 voltou: alguns produtos são mágicos. Não precisamos de ter discussões intermináveis, todos estão sempre de acordo sobre o que precisa de ser feito. E eles fazem-no. Não há inércia.

Quando uma empresa faz renascer um carro que deixou grandes recordações, coloca muito amor nele. Este é sempre um sinal promissor para o futuro, uma vez que é reconhecido pelos clientes. Conseguem ver o amor que entrou no carro. Dia após dia, acompanhei o renascimento com grande entusiasmo.

Sou um verdadeiro fanático por produtos, interessado em cada detalhe de um novo modelo. Faz parte de quem eu sou. Percorri o novo R5 dezenas de vezes durante o seu desenvolvimento, mantendo uma vigilância quase obsessiva sobre o mesmo e organizando intensas discussões críticas que levaram a uma série de mudanças, tanto pequenas como grandes. Por exemplo, os clientes poderão escolher a cor da alavanca da caixa de velocidades no volante. Inspirei-me nisso nos estojos de batom! Uma das minhas ideias fixas é garantir que o design de um carro novo é idêntico ao seu conceito inicial. Na minha opinião, só assim é possível vender um sonho tornado realidade. Eu certifiquei-me disso pessoalmente. Foi isso que nos levou a manter o pequeno indicador de carga no capot.

Um dos principais destaques destes três anos de desenvolvimento foi quando cheguei ao volante pela primeira vez. No dia 3 de julho de 2023, exatamente três anos depois da minha primeira visita ao Technocentre, fui convidado para conduzir o carro em Aubevoye, uma das nossas pistas de testes a cerca de cem quilómetros de Paris. Ninguém conseguiu reconhecer o carro, escondido atrás de uma camuflagem. Sentei-me ao volante, acompanhado por um dos engenheiros responsáveis pelo projeto. Foi um momento de pura alegria, com sensações de condução e de performance espetaculares. Elogiei o meu co-piloto. A sua resposta fez-me sorrir. “Em última análise, é o carro do chefe, por isso não nos podemos dar ao luxo de cometer erros”! Bem... A Renault está a voltar a ser a empresa centrada no ser humano, amigável e acessível que sempre foi, especialmente no seu auge? Eu realmente espero que sim. Pareceu-me que o renascimento de um veículo icónico contribuiria para o processo. Estamos certamente no caminho certo!

Tem como objetivo popularizar a modernidade elétrica.



Icónico, mas em sintonia com os tempos. Embora as linhas sejam familiares, o novo Renault 5 tem muito pouco em comum com o seu antecessor. Fizemos algumas escolhas radicais para lhe dar uma personalidade real. Num mercado de VE revolucionado pela Tesla de Elon Musk e abalado pelas mais recentes inovações dos fabricantes chineses, não há espaço para carros que não sejam nem uma coisa nem outra. Não podemos simplesmente colocar baterias em carroçarias convencionais.

O R5 está à altura do desafio ao visar um segmento que até agora tem sido negligenciado por estes novos intervenientes: os carros citadinos pequenos e acessíveis. Repleto de inovações e software, pretende popularizar a modernidade elétrica. Neste negócio, tudo começa pela plataforma. A plataforma R5 foi concebida exclusivamente para sistemas de tração elétrica. Tive longas discussões sobre este ponto com os engenheiros da Renault. Alguns deles defenderam a ideia de um carro híbrido que tivesse também um motor de combustão. Mas, em última análise, o nosso design dá-nos uma grande vantagem. Somos os primeiros na Europa a fazer esta escolha. Isto dá-nos uma vantagem de pelo menos dois anos sobre os nossos concorrentes. Especificamente, o Renault 5 tem apenas quatro módulos de bateria – um terço do número normal. A poupança em termos de peso e espaço é considerável.

Insisti também em recheiar o carro com tecnologia interativa. A ideia é que seja um companheiro útil e com um carácter real.

Útil? É o primeiro automóvel capaz de fornecer energia isenta de carbono à rede. Esta característica técnica tem um custo para o fabricante, mas é ótima para os consumidores. As nossas pesquisas indicam que poderão poupar até 50% na conta da luz.

Carácter real? O carro terá um avatar próprio conhecido como Reno, que navegará entre o painel de instrumentos e o smartphone do condutor.

**Seguindo o seu
antecessor, mas munido
de tecnologia moderna,
o novo Renault 5 é ainda
um automóvel da cultura
pop!**

Uma pequena personagem movida a inteligência artificial, capaz de dar dicas de condução ou fornecer informações antecipadas sobre os locais por onde o carro passa. Como um Tamagotchi, viverá e aprenderá. Isso tornará o carro mais humano. É também um toque de auto-ironia que só é possível para uma marca líder. Seguindo o seu antecessor, mas munido de tecnologia moderna, o novo Renault 5 é ainda um automóvel da cultura pop! Possui também todas as qualidades de um modelo muito maior, uma vez que oferecerá diagnósticos e atualizações remotas.

Os preços competitivos posicionam-no como um verdadeiro *game changer* na indústria automóvel. Com autonomia de 300 km!

**Este carro tem como
missão voltar a ligar a
Renault com a França.**

Fabricado em França

Então é tudo? Não exatamente. O produto é claramente muito importante para mim. Mas esta é também uma aventura com um outro lado, essencial para a França e para a Renault. Falo aqui da recuperação industrial e dos nossos esforços para evitar o declínio.

Do ponto de vista económico, seria muito mais fácil construir o novo Renault 5 noutros locais, em países de baixo custo. Muitos colegas internos incentivaram-me a fazê-lo. Mais uma vez, ouvi as ideias de todos, mas resisti. E tomei a minha decisão. Este carro tem como missão voltar a ligar a Renault com a França.

Deixar para trás as ideias de desindustrialização e deslocalização associadas à marca há apenas três anos. O meu pensamento baseia-se numa crença inabalável: quando compramos um automóvel, compramos um pedaço da cultura industrial desse país. Se lhe cortarmos as raízes, construindo-o noutra lugar, ele perde a sua alma. Ao volante de um Alfa Romeo, por exemplo, pensa-se em conduzir pelas estradas italianas nas férias. Ao volante de um Renault 5, é preciso imaginar um cenário francês. Estou convencido que os consumidores são muito sensíveis a este aspecto. Desde que não custe mais, claro!

Nunca diria que foi fácil, mas conseguimos. Vamos dar uma nova vida ao modelo “made in France” sem perder financeiramente. O novo Renault 5 será montado em Douai, na região de Hauts de França. Uma forte referência ao R5 original, que foi o primeiro veículo a sair das linhas de produção nesta fábrica. Nas proximidades, implementámos um vasto ecossistema dedicado aos carros elétricos, a que chamamos ElectriCity. Mais de 10 mil milhões de euros de investimento direto e indireto foram injetados nesta região para este lançamento. Estamos a criar um grande complexo industrial, com duas fábricas de montagem e duas gigafábricas de baterias, uma das quais será gerida pela Verkor, uma start-up francesa. O objetivo é limitar a pegada de carbono de todo o sistema: 80% dos fornecedores estão localizados num raio de 300km.

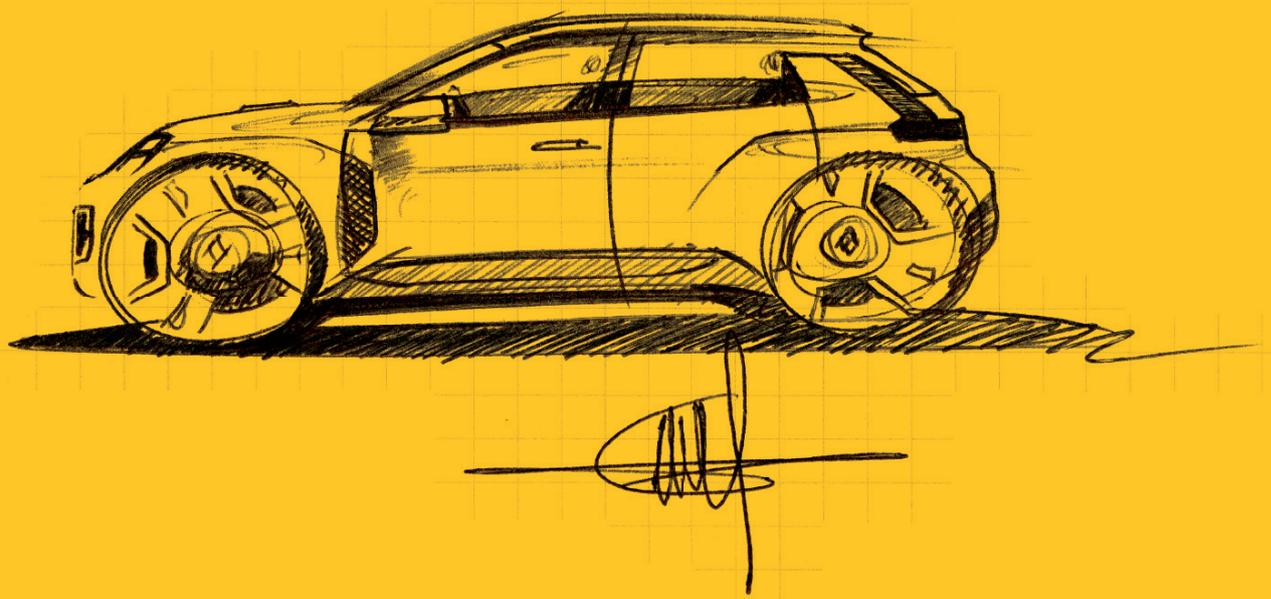
**Já aprendemos muito
durante o desenvolvimento
deste carro.**

Isto também reduz os custos logísticos e reduz o impacto ambiental.

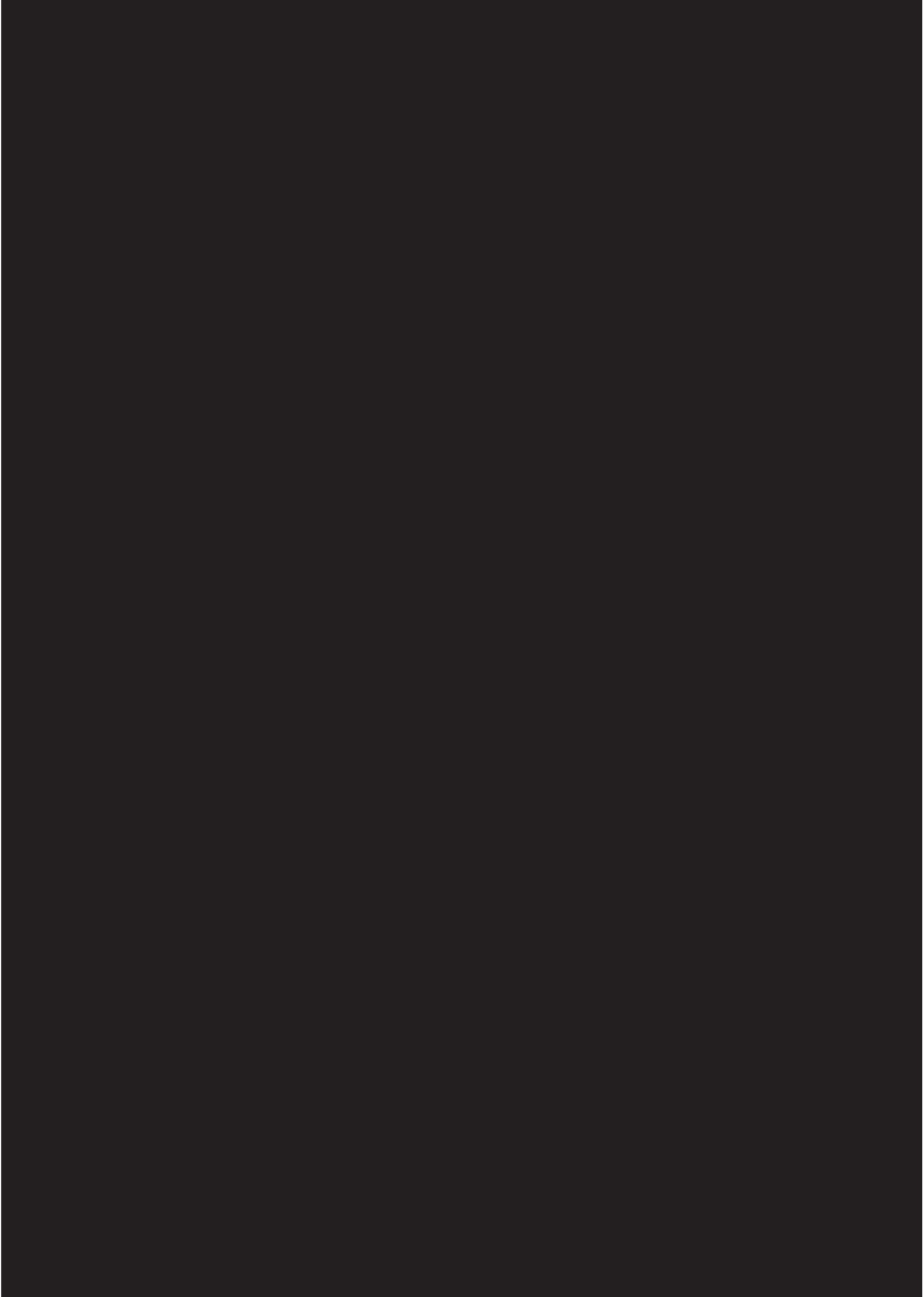
Nos últimos três anos, temos acompanhado as despesas desnecessárias e analisado todas as formas possíveis de reduzir o nosso preço de custo. Infinitamente. Como resultado, reduzimos drasticamente o número de peças utilizadas na construção dos nossos automóveis. Quando entrei na empresa, precisávamos de até 2.600 para um carro pequeno. Este número desceu agora para menos de 1.300, em média, para os novos modelos, e até para menos de 1.100 para o Renault 5. Os benefícios aqui são muitos: o carro pode ser montado mais rapidamente e a qualidade dá um enorme salto em frente. Acima de tudo, reduzimos o tempo de desenvolvimento de quatro para três anos e penso que podemos torná-lo ainda mais curto. Não temos escolha. A indústria automóvel necessita de se tornar mais ágil para fazer face às muitas transformações tecnológicas que deverão ocorrer a um ritmo cada vez maior. No setor das baterias, por exemplo, não é impossível que algumas fábricas se tornem obsoletas antes mesmo de abrirem as portas.

Já aprendemos muito durante o desenvolvimento deste carro. Mas é apenas o primeiro elo de uma longa cadeia. Utilizaremos a mesma plataforma para construir o Renault 4 (outro ícone do Grupo) e um modelo Alpine. Serão seguidos pelo Twingo elétrico e muitos outros. A família Renault deverá crescer a um ritmo constante nos próximos anos. Mas terei sempre uma ligação especial e emocional com o Renault 5 E-Tech 100% Elétrico. O meu primeiro filho na Renault.

Luca de Meo, CEO, Renault Group



Desenho de Gilles Vidal,
VP Design, Renault Brand



***R5, uma história
extraordinária**

*Três anos no centro de um projeto
que mudou a Renault*