

LIGNES auto

E D / T / O N S



EMMANUEL KLISSAROV

PORTRAIT D'UN DESIGNER
QUI ENTREPREND

PORTRAIT OF AN ENTERPRISING
DESIGNER

Partie - Part

1

EMMANUEL KLISSAROV

PORTRAIT D'UN DESIGNER QUI ENTREPREND

PORTRAIT OF AN ENTERPRISING DESIGNER

LIGNES/auto vous propose, en trois actes, le portrait surprenant d'un designer à la carrière tout aussi étonnante. Où il est question de dameuse, de concept-car Renault F1, de Dacia Duster ou encore de mobilité individuelle pour un vol plaisir dans un ciel tout bleu. Son parcours doit donner espoir - et envie - à tous les jeunes designers ou étudiants qui se posent des questions sur le chemin idéal à emprunter pour accéder à ce métier. L'histoire commence à Sofia, où Emmanuel Klissarov naît en 1980.

« Je suis né à Sofia et j'ai grandi en Bulgarie jusqu'à mes 10 ans. » Avec la chute du mur de Berlin en 1989, le Sofiote et sa famille quittent le régime communiste établi depuis le 9 septembre 1944. « Nous avons atterri en Autriche où j'ai pu apprendre l'Allemand, puis je suis allé à Montréal où j'ai appris le français, même si je le parle avec un accent canadien ! » Le jeune adolescent conserve quand même des souvenirs marquants de sa vie en Bulgarie. C'est même l'un d'entre eux qui va le guider sur la voie de designer... « En Bulgarie, j'ai grandi en montagne avec un centre de sport pour les étudiants de l'université de Sofia. J'y ai découvert les dameuses et toutes sortes de véhicules étranges. Ce sont les premiers véhicules qui m'ont marqué et donné envie de les dessiner, ma passion vient de là, avec les dameuses ! Et une fois en Autriche, j'ai continué le ski au milieu de ces engins ! C'est là finalement que tout a débuté. »

La vie d'Emmanuel Klissarov bascule à son arrivée au Canada en 1992, à l'âge de 12 ans. « Lorsque je suis arrivé plus tard au lycée à Québec, j'ai pu davantage m'intéresser au design et au dessin. Je dessinais toutes sortes de véhicules et on m'a alors conseillé de m'orienter

In three acts, LIGNES/auto presents a surprising portrait of a designer with an equally astonishing career. It's all about snow groomers, the Renault F1 concept car, the Dacia Duster and individual mobility for a pleasant flight in a blue sky. His journey should give hope - and desire - to all young designers and students wondering about the ideal path to take to enter this profession. The story begins in Sofia, where Emmanuel Klissarov was born in 1980.

"I was born in Sofia and grew up in Bulgaria until I was 10". With the fall of the Berlin Wall in 1989, the Sofiote and his family left the communist regime established on 9 September 1944. "We ended up in Austria where I was able to learn German, then I went to Montreal where I learned French, even though I speak it with a Canadian accent" Even so, the young teenager still has some vivid memories of his life in Bulgaria. In fact, it was one of these memories that would set him on the path to becoming a designer... "In Bulgaria, I grew up in the mountains at a sports centre for students at Sofia University. There I discovered snow groomers and all sorts of strange vehicles. They were the first vehicles that made an impression on me and made me want to draw them - that's where my passion came from, with the snow groomers! And once I got to Austria, I continued skiing amongst these machines! In the end, that's where it all started."

Emmanuel Klissarov's life changed when he arrived in Canada in 1992, at the age of 12. "When I went to secondary school in Quebec, I became more interested in design and drawing. I used to draw all sorts of vehicles and was advised to go into industrial design." After Bulgaria, Austria



Photos : Renault Communication



Photo : Klissarov Design

vers le design industriel. » Après la Bulgarie, l'Autriche et le Canada, Emmanuel Klissarov va arriver en France dans des conditions un peu particulières. « Après ma première année d'études à l'université canadienne, je vais essayer de m'orienter vers le design auto, mais l'université de Montréal n'était pas forcément la bonne orientation pour cet objectif. Il y avait les options de l'Art Center à Los Angeles ou le CCS de Détroit, mais les budgets étaient trop élevés pour moi. J'ai appris dans le même temps que l'école française Strate et l'université de Montréal avaient conclu un partenariat. Je pouvais donc aller faire une année à Strate, où j'ai pu toucher de plus près le design automobile et la formation adaptée. » Le designer cosmopolite va très vite apprendre notre langue, tout en gardant des expressions québécoises : « je suis tombé en amour avec Paris ! » Et à Strate, un homme que LIGNES/ auto connaît bien, va le guider.

« J'ai connu Philip Nemeth qui était l'un des professeurs à Strate et il m'a beaucoup motivé, aidé et formé. Quand j'étais à Montréal, j'étais l'un des meilleurs à l'université, mais j'ai trouvé utile de sortir de ma zone de confort. Et à Strate, je me suis retrouvé avec des élèves bien meilleurs que moi! Du coup, ça te force à élever ton niveau, à travailler davantage et différemment. J'ai progressé rapidement et j'ai cette année-là (en décembre 2005 NDA) gagné le concours de design qu'organisait le magazine l'argus. Tout a changé alors et j'ai pu sécuriser un stage chez Citroën pour 2006. Trois mois après mon arrivé à Paris je gagnais ce concours ! C'était extraordinaire, je savais que j'avais la garantie d'avoir ce stage chez un grand constructeur et c'est de ça dont je rêvais ! » En 2006, le studio de design de Citroën est dirigé depuis six ans par Jean-Pierre Ploué. La C3, puis les C2 et C4 sont dans la rue et d'autres projets ambitieux sont dans les tuyaux. Un stagiaire est-il mis dans le boucle de ces travaux ? « Chez Citroën, je suis sous la responsabilité de Cathal Loughnane qui était alors au design intérieur (1999-2009, avant de prendre la direction du Peugeot Design Lab et aujourd'hui chez Aston Martin, NDA). J'étais également supervisé par Mark Lloyd qui était aussi responsable de la sélection du jury l'argus. Citroën était assez fermé au



PHILIP NEMETH

Photo : Christophe Bonnaud

and Canada, Emmanuel Klissarov arrived in France under rather unusual conditions. "After my first year of studies at a Canadian university, I was going to try to go into automotive design, but the University of Montreal wasn't necessarily the right place for me. There were the options of the Art Center in Los Angeles or the CCS in Detroit, but the budgets were too high for me. At the same time I learned that the French school Strate and the University of Montreal had signed a partnership agreement. So I was able to spend a year at Strate, where I got a closer look at automotive design and the training involved." The designer quickly learned our language, while retaining some very Québécois expressions... "I fell in love with Paris!" And at Strate, a man that LIGNES/auto knows well was to guide him. "I met Philip Nemeth, who was one of the teachers at Strate, and he gave me a lot of motivation,

help and training. When I was in Montreal, I was one of the best at university, but I found it useful to get out of my comfort zone. And at Strate, I found myself with students who were much better than me! So that forces you to raise your level, to work harder and differently. I progressed rapidly and that year (in December 2005) I won the design competition

organised by the magazine l'argus. That changed everything and I was able to secure an internship at Citroën for 2006. Three months after arriving in Paris I won the competition! It was extraordinary - I knew I was guaranteed a placement with a major manufacturer, and that's what I'd been dreaming of!" In 2006, the Citroën design studio had been run for six years by Jean-Pierre Ploué. The C3, followed by the C2 and C4 are on the road, and other ambitious projects are in the pipeline. Is a trainee involved in this work? "At Citroën, I report to Cathal Loughnane, who was in charge of interior design at the time (1999-2009, before taking over as head of the Peugeot Design Lab and now at Aston Martin, NDA). I was also supervised by Mark Lloyd, who was also responsible for selecting the Argus jury. Citroën was fairly closed as far as trainees were concerned, so we were in a separate room and from time to time a designer would come and look at our work. We weren't allowed to see what was

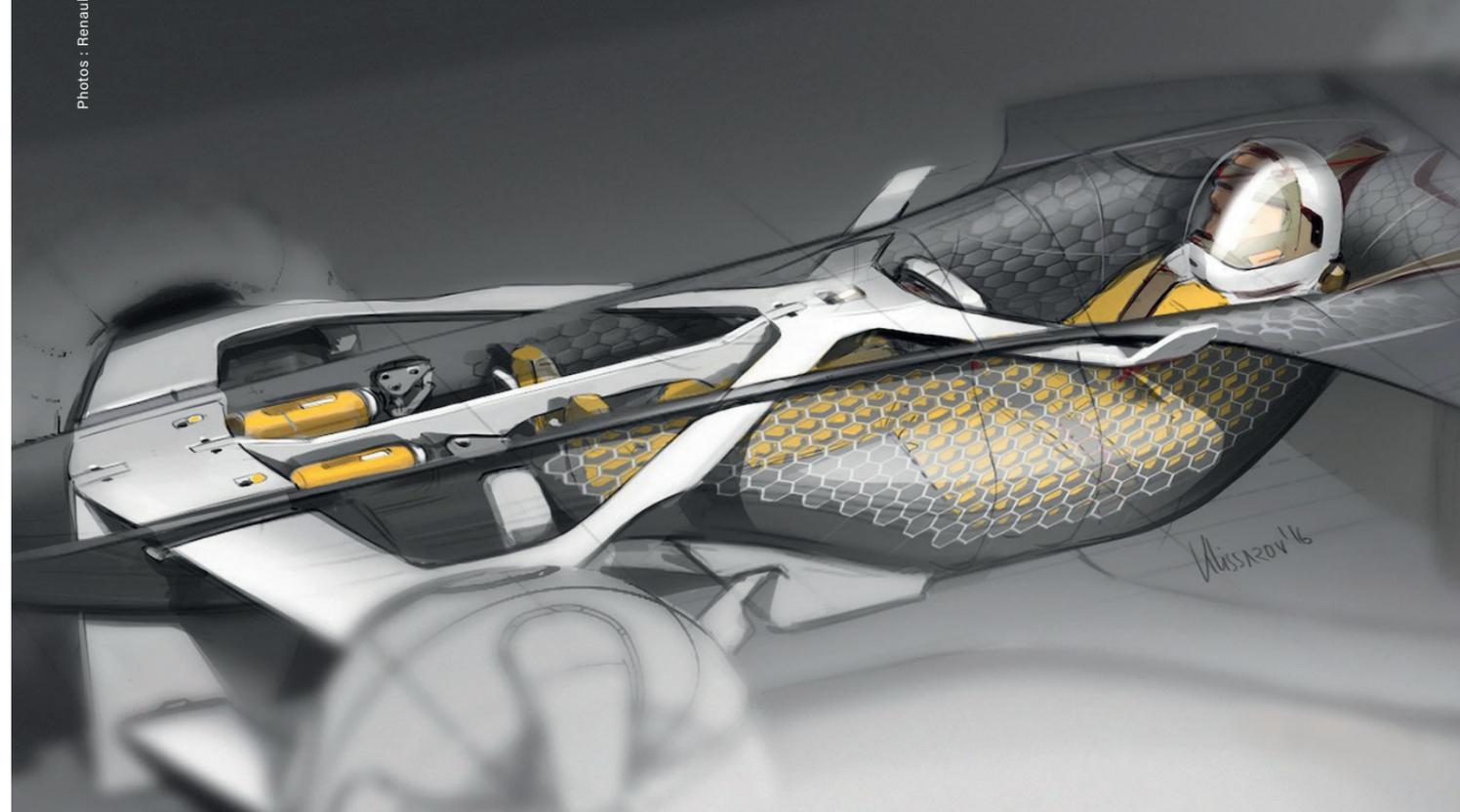


CONCEPT-CAR ZF-1

Photo : Design Renault



Photos : Renault Communication





Photos : Renault Communication

Ci-dessus, la maquette à gauche d'Emmanuel Klissarov. Elle diffère du modèle de convergence (en bleu) signé de Jérémie Sommer. La calandre noire qui intègre les optiques élargit le véhicule.

Above, the model on the left by Emmanuel Klissarov. It differs from the convergence model (in blue) designed by Jérémie Sommer. The black radiator grille that integrates the headlights widens the vehicle.

niveau des stagiaires, on était dans un local un peu à part et de temps en temps, il y avait un designer qui venait voir nos travaux. On n'avait pas le droit de voir ce qu'il se passait, car il ne fallait pas que les projets en cours nous inspirent. On aurait sans doute suivi cette inspiration lors d'autres stages chez d'autres constructeurs... »

Un an plus tard, en 2007, cap vers un autre pays. Après la Bulgarie, l'Autriche, le Canada, la France, Emmanuel ajoute la Roumanie à son guide du routard ! Direction Dacia où il plonge au cœur même du centre de design roumain comme designer extérieur jusqu'en 2012. C'est alors que le grand patron du design Renault, Laurens van den Acker, le rapatrie en France, dans le centre de design de Guyancourt, tout près de Paris. De retour en France, Emmanuel va prendre une nouvelle dimension en touchant tout à la fois les produits de série, notamment chez Dacia, et poser sa patte dans l'univers des concept-car avec la Formule 1 du futur, la R.S. 2027 Vision - code ZF1 - dévoilée en 2017. Ce travail est effectué dans une équipe dirigée par Stéphane Janin - équipe qui ressemble plutôt à un commando -. « J'ai travaillé sur un cockpit innovant et transparent, imprimé en 3D dans un matériau

léger et résistant, en me basant sur les mensurations du pilote. Ainsi, il était possible de vivre la course pour le spectateur en observant au plus près les expressions du pilote. Son casque est également transparent, ce qui vous permet de voir son visage et d'observer ses réactions. Sur place ou à distance, vous êtes au cœur de l'action. La signature lumineuse en forme de 'C' alors identitaire de la marque a été incorporée dans le design aérodynamique de l'aileron avant. » La même année, Emmanuel Klissarov -alors sénior designer extérieur -, remporte la compétition interne pour le dessin de la deuxième génération du Duster, actuellement au catalogue de la marque Dacia. « Les premières esquisses explorent une attitude très moderne et audacieuse. » Il est vrai que la marque, née low-cost, a ouvert son champ d'expression en termes de design, au plus grand bonheur des designers ! Cette période Renault, de 2012 à 2018 le verra également collaborer sur des travaux d'importance comme le Renault Captur II, où il sera finaliste du concours de design avec une proposition « qui adoptait une attitude audacieuse de frondeur, menée à bien à travers les différentes étapes du processus de design, de la 2D à la modélisation en argile

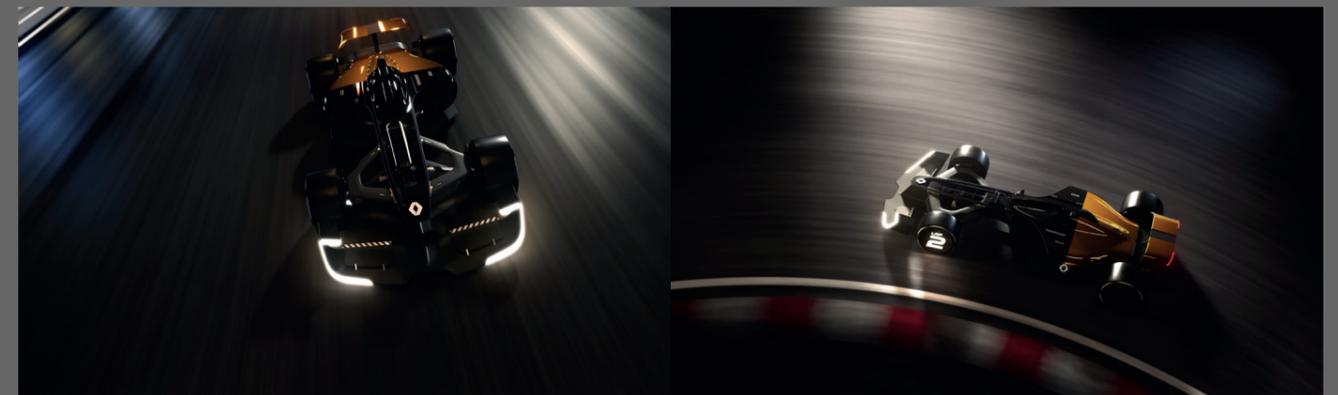
going on, because we weren't supposed to be inspired by current projects. We probably would have followed that inspiration on other courses with other manufacturers." A year later, in 2007, we headed for another country. After Bulgaria, Austria, Canada and France, Emmanuel added Romania to his backpacker's guide!

He headed for Dacia, where he plunged into the very heart of the Romanian design centre as an exterior designer until 2012. It was then that the head of Renault design, Laurens van den Acker, sent him back to France, to the Guyancourt design centre, just outside Paris. Back in France, Emmanuel was to take on a new dimension, working both on production products, notably at Dacia, and putting his stamp on the world of concept cars with the Formula 1 of the future, the R.S. 2027 Vision - code ZF1 - unveiled in 2017. This work is being carried out by a team led by Stéphane Janin - a team that looks rather like a commando unit. "I worked on an innovative, transparent cockpit, 3D printed in a light, strong material, based on the measurements of the driver. In this way, it was possible for the spectator to experience the race by observing the driver's expressions as closely as possible.

His helmet is also transparent, so you can see his face and observe his reactions. Whether you're on the spot or at a distance, you're right in the middle of the action. The brand's signature 'C' light has been incorporated into the aerodynamic design of the front wing."

In the same year, Emmanuel Klissarov - then senior exterior designer - won the internal competition to design the second-generation Duster, which is now in the Dacia catalogue. "The first sketches explore a very modern and daring attitude." It's true that the brand, which was born low-cost, has opened its field of expression in terms of design, much to the delight of designers! This Renault period, from 2012 to 2018, also saw him collaborate on major works such as the Renault Captur II, where he was a finalist in the design competition with a proposal "that adopted a bold, rebellious attitude, carried through the various stages of the design process, from 2D to clay modelling at 1/4 scale and full scale."

It is this plunge into the very heart of product development sequences from A to Z that has enabled Emmanuel Klissarov to acquire a wide range of skills... He is also a finalist in the Arkana project. But what exactly does he do as a



à l'échelle 1/4 et à l'échelle réelle. » C'est cette plongée au cœur même des séquences de développement d'un produit de A à Z qui permet à Emmanuel Klissarov d'acquérir de multiples compétences... Il est également finaliste sur le projet de l'Arkana. Mais au fait, être finaliste, cela correspond à quoi exactement ? « Un finaliste du concours de design influence en général plus ou moins fortement le modèle de production. Pour l'Arkana, ma proposition a commencé dans la phase 2D puis a rapidement évolué vers la phase de modélisation en Clay à l'échelle 1/4. Elle a abouti à une modélisation en Clay à l'échelle 1/1 et a finalement été partiellement mixée avec les solutions de concept des deux autres propositions internes. »

Son vrai fait d'arme chez Renault reste le Scénic de la dernière génération (avant le Scénic E-Tech de la période Gilles Vidal) dont les travaux débutent en 2012. C'est le dernier vrai monospace de l'histoire de Renault. « J'ai beaucoup travaillé les proportions et le langage formel en cohérence avec la marque. Les premières esquisses exprimaient un dynamisme réel avec une silhouette qui respectait les proportions iconiques du monovolume. Le développement de la maquette en Clay à l'échelle 1/1 se basait sur le modèle de convergence développé par

Jérémie Sommer. Il a pris une direction plus audacieuse lorsque le thème du design a été développé à l'échelle 1/4 puis a été affiné. Le modèle à l'échelle 1/1 du Scénic a ensuite évolué vers le design du concept-car R-Space présenté en 2011. » À cette époque, Axel Breun est le responsable des concept-cars Renault. « L'avant vu de trois-quarts a conservé l'orientation initiale du design, en mettant l'accent sur la largeur de la voiture. »

En 2018, pourquoi ne pas ajouter l'Allemagne à son tableau de chasse ? Après la longue période Renault, Emmanuel Klissarov vise le constructeur Mercedes. « Mes projets chez Renault se sont très bien passés et j'ai pu obtenir six mois de congés sabbatiques pour faire le tour du monde avec ma compagne. Je pense qu'il est important de voyager pour stimuler la créativité et un tel voyage pouvait l'influencer.

Mais entre-temps, Tesla et Mercedes m'ont contacté. Personnellement, je voulais expérimenter le travail avec les Allemands, d'abord parce que je parle cette langue et aussi parce que j'ai trouvé que c'était important pour mon propre développement de carrière. J'ai donc choisi l'option Mercedes. » Pour autant, l'Allemagne ne sera pas la destination d'Emmanuel puisqu'il va revenir... en France !

finalist mean? "A finalist in a design competition generally has a greater or lesser influence on the production model. For the Arkana, my proposal began in the 2D phase and then quickly evolved into the 1/4 scale clay modelling phase. It culminated in a 1/1 scale clay model and was finally partially mixed with the concept solutions of the other two in-house proposals."

His real achievement at Renault remains the latest-generation Scénic (before the Scénic E-Tech of the Gilles Vidal period), on which work began in 2012. It is the last true MPV in Renault's history. "I worked a lot on the proportions and the formal language, in keeping with the brand. The first sketches expressed real dynamism with a silhouette that respected the iconic proportions of the MPV. The development of the 1:1 clay model was based on the convergence model developed by Jérémie Sommer. It took a bolder direction when the design theme was developed in 1/4 scale and then refined. The 1/1 scale model of the Scenic then evolved into the design of the R-Space concept car presented in 2011." At the time, Axel Breun was in charge of Renault's concept cars. "The front three-quarter view retained the original design direction, emphasising the car's width."

In 2018, why not add Germany to his hunting list? After a

long period at Renault, Emmanuel Klissarov has set his sights on Mercedes. "My projects at Renault went very well and I was able to get six months' sabbatical to travel around the world with my partner. I think it's important to travel to stimulate creativity and a trip like that could influence it. But in the meantime, Tesla and Mercedes contacted me. Personally, I wanted to experience working with Germans, firstly because I speak the language and because I felt it was important for my own career development. So, I chose the Mercedes option." However, Germany will not be Emmanuel's destination, as he will be returning... to France!



TÉLÉCHARGEZ GRATUITEMENT LE SECOND PDF (PARTIES 2 ET 3) SUR LE SITE lignesauto.fr

Bonus

Extrait du livre « Concept-cars et prototypes d'études Renault »
Éditions BJB, rédigé par Christophe Bonnaud

EMMANUEL KLISSAROV PORTRAIT D'UN DESIGNER QUI ENTREPREND PORTRAIT OF AN ENTERPRISING DESIGNER

R.S. 2027 Vision - code ZF1 (2017)

Concept radical !

Quarante ans après ses premiers tours de roues dans le championnat du monde de F1, Renault exprime avec son concept R.S. 2027 Vision, la F1 telle qu'elle pourrait (devrait ?) évoluer. Attachez votre harnais, ça va vite.

Si vous placez le curseur de la machine à remonter le temps chez Renault sur 1976, vous y découvrirez la présentation de la monoplace R.S.01, première F1 du constructeur. Avec son moteur turbo de seulement 1.5 l de cylindrée, Renault s'attaque aux créateurs anglais et à la Scuderia Ferrari qui peuvent respectivement compter sur des V8 Cosworth de 3.0 l ou gros blocs V12 atmosphériques. Au côté de Renault, le manufacturier Michelin s'engage dans le même défi, avec ses pneus à carcasses radiales, face aux pneumatiques classiques de Goodyear. Les deux associés français mettront du temps avant de vaincre, surtout Renault (GP de France en 1979), puisque Michelin gagne rapidement avec Ferrari. Pourtant, aujourd'hui, plus personne ne remet en cause l'utilisation du turbocompresseur en sport automobile,

pas plus que sur la route. En avril 2017, à l'occasion du salon de Shanghai, Renault Sport Racing dévoile sa vision futuriste de la F1, avec une véritable légitimité façonnée par ses quarante ans de présence dans ce championnat mondial. Cyril Abiteboul, alors responsable de cette entité, explique « *qu'il existe toujours autant de passion autour de l'automobile et que la F1 de demain doit se positionner dans cet univers du rêve auto !* » L'équipe de designers impliqués dans ce projet est un peu spéciale et plus dense que pour les autres concept-cars produits jusqu'alors par Renault ! Citons, pour l'extérieur, Emmanuel Klissarov, Victor Sfiazov et Anton Shamenkov qui a participé trois ans auparavant au dessin de la... Kwid ! Ajoutons aussi Yann Jarsallé qui, sept ans après avoir donné naissance au dessin de DeZir, s'immerge à nouveau dans l'atmosphère du concept-car. Pour l'ambiance du cockpit de cette F1 pas comme les autres, on retrouve Kana Watanabe qui a enchanté l'habitacle de Captur en 2011. Tous ces créatifs sont sous la responsabilité de Stéphane Janin, responsable design des concept-

R.S. 2027 Vision - code ZF1 (2017)

A radical concept!

Forty years after it first took to the wheel in the F1 world championship, Renault's R.S. 2027 Vision concept expresses how F1 could (should?) evolve. Fasten your harness, it's going fast.

If you place the cursor of the Renault time machine on 1976, you will discover the presentation of the R.S.01 single-seater, the manufacturer's first F1 car. With its 1.5 litre turbo engine, Renault took on the British designers and Scuderia Ferrari, who could rely on 3.0 litre Cosworth V8s and large naturally-aspirated V12s respectively. Alongside Renault, Michelin is taking on the same challenge, with its radial tyres, against the classic Goodyear tyres. The two French partners were slow to win, especially Renault (French GP in 1979), as Michelin quickly won with Ferrari. However, today, nobody questions the use of turbochargers in motorsport, any more than on the road. In April 2017, at the Shanghai Motor Show, Renault Sport Racing unveiled its futuristic vision of F1, with a real legitimacy shaped by its forty years of presence in this world championship.

Cyril Abiteboul, who was in charge of the entity at the time, explained that «there is still just as much passion around cars and that tomorrow's F1 must position itself in this world of automotive dreams! The team of designers involved in this project is a bit special, and denser than for the other concept cars produced by Renault up to that point! For the exterior, we should mention Emmanuel Klissarov, Victor Sfiazov and Anton Shamenkov, who took part in the design of the... Kwid! Then there's Yann Jarsallé who, seven years after creating the design for DeZir, is once again immersed in the atmosphere of the concept car. For the cockpit ambience of this F1 car like no other, we find Kana Watanabe, who enchanted the cabin of the Captur in 2011. All these creative talents are under the responsibility of Stéphane Janin, head of concept car design. As Cyril Abiteboul reminds us, this F1 car is considered to be a truly visionary concept: «We didn't want to do just styling. Of course, we wanted the car to look good, but we also had to tell a credible story in terms of the technical aspects and the regulations. We



Dessin d'Emmanuel Klissarov
pour le projet ZF1 de la
F1 Vision de Renault

Drawing by Emmanuel
Klissarov for the ZF1 project
for Renault F1 Vision



1976, la Renault RS-01
embarque le constructeur
dans une épopée fabuleuse
à laquelle rend hommage
le concept-car.

In 1976, the Renault
RS-01 embarked the brand on
a fabulous adventure to which
the concept car pays tribute.

cars. Car cette F1 est considérée comme un vrai concept visionnaire, comme le rappelait Cyril Abiteboul : « on ne voulait pas faire que du style. Nous voulions bien sûr que la voiture soit belle, mais il fallait en plus raconter une histoire crédible sur le plan technique ou encore du règlement. Il ne faut pas oublier qu'en 1977, Renault est arrivé en F1 pour accompagner une innovation majeure, le turbo. » Emmanuel évoque surtout le pilote, centre de toutes les attentions dans le dessin. « Il est un véritable héros ! Le spectateur des futures compétitions de F1 doit pouvoir l'admirer de plus près, comprendre ses gestes, sa façon de piloter. Nous avons donc réalisé en impression 3D ce cockpit transparent. »

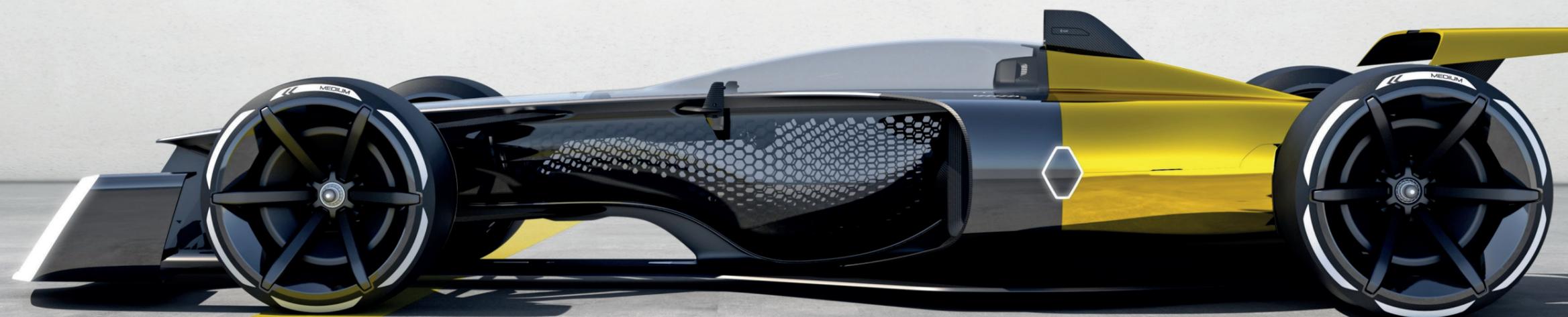
Son ouverture est digne de celle des plus intrigants concept-cars. Le casque du pilote est également en matière résistante et transparente. En cela, ce projet « replace l'humain au centre du sport », dit Renault ! Mais la RS 2027 Vision pense également aux spectateurs de ces courses qu'on imagine plus courtes et plus intenses, voire nocturnes pour la plupart. Ainsi, les jantes avant de la F1 affichent des informations capitales pour le

public, comme son numéro de course, sa position ou ses réserves énergétiques pour que chacun comprenne tous les faits de course. Toutes les données télémétriques sont accessibles au public et en fin de course, le pilote peut bénéficier d'un boost énergétique en fonction d'une récompense autorisée via un vote en direct sur les réseaux sociaux. Techniquement, la F1 de 2027 embarque une énergie monstrueuse de 1 mégawatt pour seulement 600 kg ! Côté design, on retrouve le logo Renault de l'époque implanté sur le long nez de la monoplace et l'éclairage en forme de V logé sur l'aileron avant. À Stéphane Janin le mot de la fin : « le croisement des travaux entre les équipes du design des concept-cars et celles de Renault Sport Racing permet à ce concept qui est avant tout un exercice de prospective, de bénéficier d'une profondeur de réflexion. Nous avons pu réunir le meilleur des deux mondes pour proposer une F1 qui replace l'humain au centre du jeu et éclaire le public sur le futur de la discipline, tel que l'imagine Renault. » Ce concept-car fut le troisième de la seconde marguerite de l'ère Laurens Van den Acker après TreZor et SymbioZ.

mustn't forget that in 1977, Renault arrived in F1 to support a major innovation, the turbo. Above all, Emmanuel talks about the driver, who is the centre of attention in the design. «He's a real hero! The spectators of future F1 competitions need to be able to admire him up close, understand his movements and the way he drives. So we used 3D printing to create this transparent cockpit. Its opening is worthy of the most intriguing concept cars. The driver's helmet is also made from a tough, transparent material. In Renault's words, this project «puts people back at the heart of sport»! But the RS 2027 Vision is also thinking of the spectators at these races, which we imagine will be shorter and more intense, and even nocturnal for the most part. For example, the F1 car's front rims display vital information for the public, such as its race number, position and energy reserves, so that everyone can understand all the facts of the race. All the telemetric data is accessible to the public and at the end of the race, the driver can receive an energy boost based on a reward authorised via a live vote on the social networks. Technically, the F1 of 2027 packs a monstrous 1

megawatt of energy into just 600 kg! The design features the Renault logo of the time on the long nose of the single-seater and the V-shaped lighting on the front wing. Stéphane Janin has the final word: «The cross-fertilisation of work between the concept car design teams and those of Renault Sport Racing means that this concept, which is above all an exercise in foresight, benefits from a depth of thought. We've been able to bring together the best of both worlds to offer an F1 car that puts people back at the heart of the game and gives the public a clearer idea of the future of the sport, as Renault sees it. This concept car was the third in the second daisy chain of the Laurens Van den Acker era, following TreZor and SymbioZ.

Photos : Renault Communication



LIGNES auto

E D T O N S



**EMMANUEL
KLISSAROV**

PORTRAIT D'UN DESIGNER
QUI ENTREPREND

PORTRAIT OF AN ENTERPRISING
DESIGNER

Parties - Parts

2&3

LIGNES/auto vous propose, en trois actes, le portrait surprenant d'un designer à la carrière tout aussi étonnante. Son parcours doit donner espoir - et envie - à tous les jeunes designers ou étudiants qui se posent des questions sur le chemin idéal à emprunter pour accéder à ce métier. Nous avons laissé Emmanuel Klissarov en partance pour l'Allemagne pour intégrer le studio de design avancé de Mercedes. Mais le voilà finalement de retour en France...

« Juste avant que je quitte Renault, je passe mon entretien à Stuttgart avec Steffen Koehl chez Mercedes, pour un poste au design avancé. Ensuite, alors que j'effectuais mon tour du monde, j'ai appris que j'étais accepté et qu'on me proposait le choix entre Stuttgart et Sophia Antipolis, dans le sud de la France, où Mercedes allait ouvrir son nouveau studio de design avancé. Je ne savais pas encore que c'était Alexandre Malval (ex-directeur de design Citroën jusqu'en 2018 NDA) qui allait en prendre la direction. Évidemment, mon choix s'est porté sur le meilleur des deux mondes : travailler pour un constructeur Allemand, mais dans le sud de la France ! J'ai beaucoup de respect pour Alexandre et le studio est vraiment top et bien situé. »

Mercedes reste une bonne période pour Emmanuel, mais le challenge de ce studio satellite du design avancé était avant-tout d'être force de propositions et pousser le design de l'Allemagne. Une situation délicate ! « Le plus grand challenge a été de réussir le dosage, de voir jusqu'où on devait pousser le curseur de la créativité. Il fallait trouver ce juste équilibre entre ce que les Allemands attendaient de voir, et ce que nous pensions être la bonne tendance pour le futur. » Cette nouvelle expérience pendant laquelle

In three acts, LIGNES/auto brings you the surprising portrait of a designer with an equally astonishing career. His career path should give hope - and desire - to all young designers or students wondering about the ideal path to take to enter this profession. We left Emmanuel Klissarov on his way to Germany to join Mercedes' advanced design studio. But now he's back in France...

"Just before I left Renault, I had my interview in Stuttgart with Steffen Koehl at Mercedes, for a position in advanced design. Then, as I was touring the world, I found out that I'd been accepted and was offered a choice between Stuttgart and Sophia Antipolis, in the south of France, where Mercedes was going to open its new advanced design studio. I didn't know at the time that Alexandre Malval (former Citroën design director until 2018, NDA) would be heading it up. Obviously, I chose the best of both worlds: working for a German manufacturer, but in the south of France! I have a lot of respect for Alexandre and the studio is really top notch and well located." Mercedes remains a good period for Emmanuel, but the challenge of this satellite studio of advanced design was above all to be a force of proposals and push the design of Germany. A tricky situation! "The biggest challenge was to find the right balance, to see how far we could push the creative envelope. We had to find the right balance between what the Germans wanted to see, and what we thought would be the right trend for the future." This new experience, during which he will be one of the designers influencing the Smart #3, for

EMMANUEL KLISSAROV

PORTRAIT D'UN DESIGNER QUI ENTREPREND

PORTRAIT OF AN ENTERPRISING DESIGNER

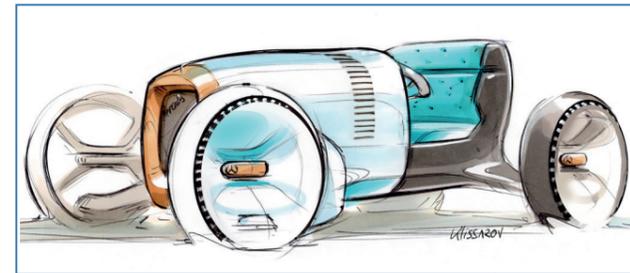


il va faire partie des designers influenceurs de la Smart#3 ci-dessous à gauche, ou encore du concept Vision Simplex de 2019, va permettre à Emmanuel de clore un premier grand chapitre de sa carrière. Et c'est la Covid qui va bousculer sa vie. Emmanuel Klissarov va rester à Sophia Antipolis chez Mercedes de 2018 à 2021. C'est donc un an après la pandémie de la Covid qu'il va décider de bâtir son propre studio de création : Klissarov Design. Pourquoi la Covid l'a-t-elle aidé dans cette démarche ? Simplement parce que partout sur la planète du design automobile, les designers ont tous vécu une nouvelle façon de travailler : à domicile ! Qui aurait pu le croire dans les années 2000 ? « Dans ce cadre d'un travail à distance, un designer a besoin de peu d'outils : une connexion internet rapide et sécurisée, un bon ordinateur, une tablette, du papier et toujours nos crayons ou marqueurs, selon la personnalité de chacun. » Mais un designer ne peut s'improviser comme travailleur indépendant s'il ne possède que ces outils... « Il faut évidemment avoir la compréhension du métier et surtout des enjeux de ce qu'il a à livrer. L'idéal est quand même de connaître le modelage pour comprendre les volumes. Se lancer directement en travail à distance sur la modélisation en 3D sans avoir connaissance du travail de modelage physique, c'est très compliqué pour un indépendant. » Et ces compétences, Emmanuel les a acquises de la Roumanie - chez Dacia - à Mercedes en passant par Renault dans les différents départements. Pour autant, se lancer dans le grand bain du travailleur



example, or the Vision Simplex concept for 2019, will enable Emmanuel to close the first major chapter in his career. And it's Covid that's going to turn his life upside down. Emmanuel will remain at Mercedes in Sophia Antipolis from 2018 to 2021. It was a year after the Covid pandemic that he decided to set up his own design studio: Klissarov Design (<https://klissarov.design>). Why did Covid help him do this? Simply because all over the world of car design, designers have experienced a new way of working: at home! Who could have believed it in the 2000s? "In this remote working environment, a designer needs very few tools: a fast, secure internet connection, a good computer, a tablet, paper and always our pencils or markers, depending on our personality." But a designer can't set himself up as a freelancer if he only has these tools... "You obviously need to understand the business and, above all, the issues involved in delivering it. Ideally, though, you should have some knowledge of modelling to understand volumes. It's very complicated for a freelancer to start working remotely on 3D modelling without any knowledge of physical modelling." And Emmanuel has acquired these skills in various departments, from Romania - at Dacia - to Mercedes, via Renault; Even so, taking the plunge into self-

indépendant dans ce métier est risqué. Pourquoi ne pas être resté à l'abri de toutes ces contraintes en étant salarié d'un grand constructeur ? Pour Emmanuel, il s'agissait de sortir d'une certaine zone de confort. «Lorsqu'on est designer, on peut avoir l'objectif de gravir les échelons pour devenir manager ou 'chief designer'. J'aurais pu avoir ce type d'opportunité, mais c'est comme si je savais à quoi m'attendre. Et je voulais sortir de cette zone de confort. Ça m'a rappelé mon arrivée à Strate, en provenance du Canada pour mieux me former au métier. C'est ce que j'ai voulu faire de nouveau. Il le fallait, sinon tu ne grandis jamais ! On a besoin en tant qu'humain de stimulation avec de tels challenges, parce que la vie a plus de goût comme ça ! Pourquoi dès lors ne pas franchir le pas et travailler à distance avec différents constructeurs que je connais bien ? » Encore faut-il que ces constructeurs puissent - ou veulent - suivre de tels aventuriers. Emmanuel Klissarov n'avait pas de certitude. « Ce qui m'a marqué dans mon tour du monde, c'est qu'il faut tenter les choses. Tu apprends sur le tas et les opportunités s'ouvrent. Évidemment, il ne faut pas se lancer dans le vide sans une bonne étude, notamment de faisabilité financière. J'ai eu la chance que Laurens van den Acker me contacte rapidement, avant-même que j'ai enregistré mon entreprise. C'était un bon timing, avec beaucoup de projets dans le groupe. » S'il a connu le plaisir de travailler autant dans les studios que dans les ateliers de maquettage avec l'odeur de la



employment in this profession is risky. Why not have remained sheltered from all these constraints by being an employee of a major manufacturer? For Emmanuel, it was a question of getting out of a certain comfort zone. "When you're a designer, you might want to work your way up to become a manager or chief designer. I could have had that kind of opportunity, but it's as if I knew what to expect. And I wanted to get out of that comfort zone. It reminded me of when I came to Strate from Canada to learn more about the profession. That's what I wanted to do again. As human beings, we need to be stimulated by challenges like this, because life tastes better that way! So why not take the plunge and work remotely with different manufacturers that I know well?" But these manufacturers still need to be able - or willing - to follow such adventurers. Emmanuel wasn't sure. "What impressed me about my round-the-world trip was that you have to try things. You learn on the job and opportunities open up. Of course, you shouldn't just jump in without a proper study, particularly of the financial feasibility. I was lucky that Laurens van den Acker contacted me quickly, even before I had registered my company. It was good timing, with lots of projects in the group." While he has had the pleasure of working in the studios as well



La nef à l'entrée du centre de design est assez impressionnante !

The nave at the entrance to the design centre is quite impressive!

Photos : communication Mercedes

Le centre de design avancé Mercedes de Sophia Antipolis dirigé par Alexandre Malval est implanté dans l'ancien siège de Micromania.

The Mercedes Advanced Design Centre, headed by Alexandre Malval, is located in the former headquarters of Micromania.



Clay omniprésente, de son domicile, Emmanuel Klissarov ne réalise que des études d'avant-phase sur ordinateur. « Lorsque je travaille avec les constructeurs, c'est bien en amont, dans la phase créative, notamment dans la phase de mise au point sur la 3D ou du suivi de cette 3D. » Klissarov Design ne se contente pourtant pas des seuls travaux automobiles. Pour élargir son portefeuille de projets, la société voit plus large et pour attirer de nouveaux clients, n'hésite pas à se lancer dans de nouveaux challenges avec des projets bien en accord avec le développement de mobilités nouvelles. C'est le cas de l'incroyable ACRO, une monoplace volante pour le loisir, peut-être à l'origine d'une gamme comme on va le voir dans la troisième partie de ce portrait.

as in the model workshops, with the smell of Clay omnipresent, from his home, Emmanuel only carries out 3D pre-phase studies on computer. "When I work with manufacturers, it's well upstream, in the creative phase, particularly in the phase of monitoring the 3D." However, Klissarov Design is not content to restrict itself to automotive work. To broaden its portfolio of projects, the company is taking a broader view and, to attract new customers, is not hesitating to take on new challenges with projects that are very much in line with the development of new forms of mobility. Such is the case with the incredible ACRO, a flying single-seater for leisure use, perhaps at the origin of a whole range of products, as we shall see in the third part of this portrait.



PORTRAIT OF AN ENTERPRISING DESIGNER

EMMANUEL KLISSAROV
 PORTRAIT D'UN DESIGNER
 QUI ENTREPREND

Troisième et dernier acte du portrait surprenant d'un designer à la carrière tout aussi étonnante. Son parcours doit donner espoir - et envie - à tous les jeunes designers ou étudiants qui se posent des questions sur le chemin idéal à emprunter pour accéder à ce métier. Voici le dernier acte où Emmanuel Klissarov nous propose de ne pas uniquement rouler, mais aussi de voler et de voguer.

On s'en doute, Emmanuel Klissarov n'est pas seulement intéressé par la mobilité automobile. D'autres concepts ont déjà germé dans son esprit et pour certains, prêts à entrer dans le monde réel. Le programme ACRO fait partie de ces derniers. « Je suis passionné par toutes sortes de projets. Et même si je sais que dans le milieu automobile, beaucoup de personnes me font confiance, il faut aller chercher des clients ailleurs. Alors comme un jeune qui veut débiter dans le design automobile, je dois montrer mon travail pour entrer dans ces nouveaux univers. » Emmanuel s'oriente sur trois axes de développement : l'air, la mer et la terre.

Pour l'air, le projet de Klissarov Design se nomme ACRO, un nouveau mode de mobilité individuelle. Le principe d'un véhicule volant n'est pas nouveau en soi, mais la technologie des batteries des dix dernières années offre de nouveaux horizons à la révolution de la mobilité non seulement sur terre, mais aussi dans les airs. ACRO fait partie des véhicules e-VTOL (pour Electric Vertical Take-off and Landing) mais son objectif n'est pas de devenir un moyen de transport urbain. Il est dans un premier temps axé sur les loisirs. « ACRO est propulsé par un système qui vient de l'entreprise Cyclo-Teck, une compagnie autrichienne qui développe depuis quinze ans leur rotors composés de plusieurs hélices dans un cylindre. » La principale caractéristique de ces rotors est leur capacité à orienter instantanément le vecteur de poussée sur un cercle complet de 360 degrés, alors que tous les autres systèmes de propulsion tirent ou poussent essentiellement dans une seule direction. « Il suffit de changer l'angle des rotors et on change la direction dans laquelle on envoie la propulsion, et l'ensemble est très stable. » Pour l'heure,

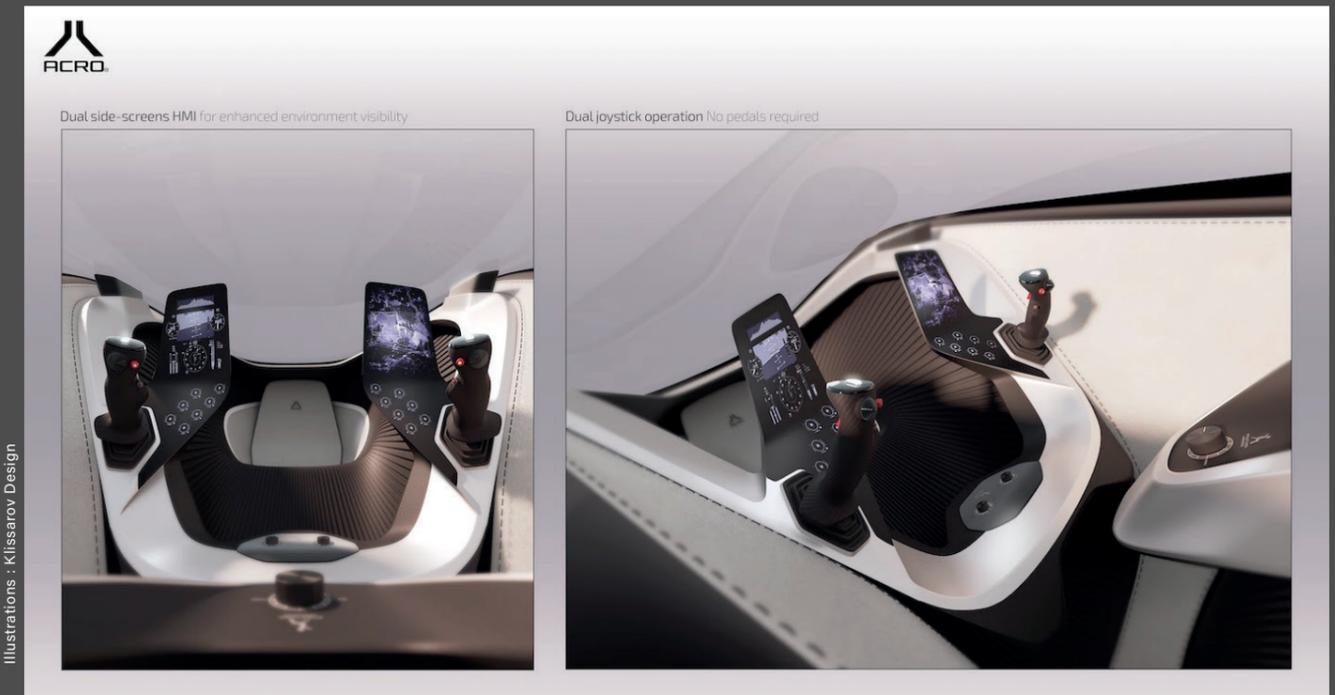
The third and final act in this surprising portrait of a designer with an equally astonishing career. His career path should give hope - and desire - to all young designers and students wondering about the ideal path to take to enter this profession. Here is the final act, in which Emmanuel Klissarov suggests that we not only drive, but also fly and sail.

As you might expect, Emmanuel Klissarov is not just interested in car mobility. Other concepts have already germinated in his mind, some of them ready to enter the real world. The ACRO programme is one of them. "I'm passionate about all kinds of projects. And even though I know that a lot of people in the car industry trust me, I must look elsewhere for customers. So as a young person who wants to start out in car design, I have to show my work to get into these new worlds." Emmanuel is focusing on three areas of development: air, sea, and land. For the air, Klissarov Design's project is called ACRO, a new mode of individual mobility.

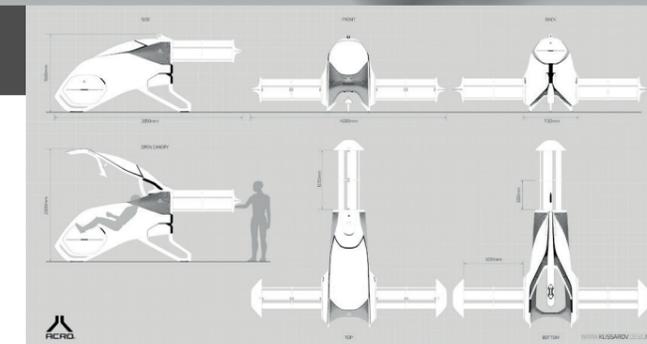
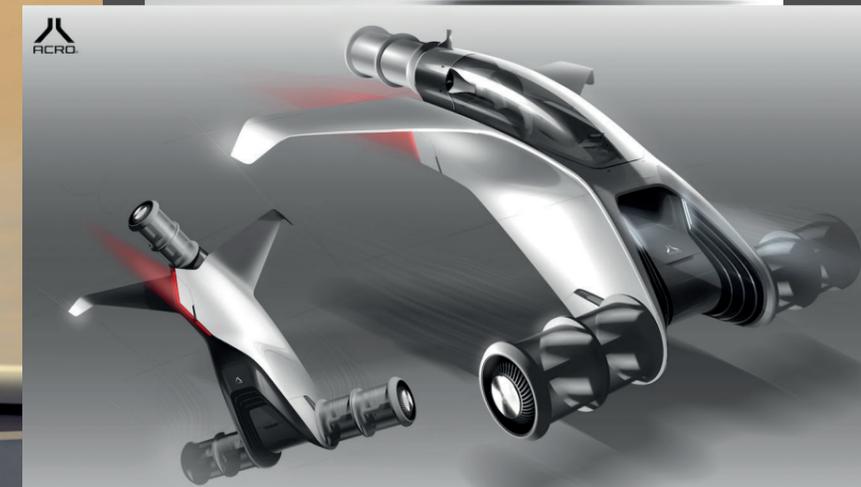
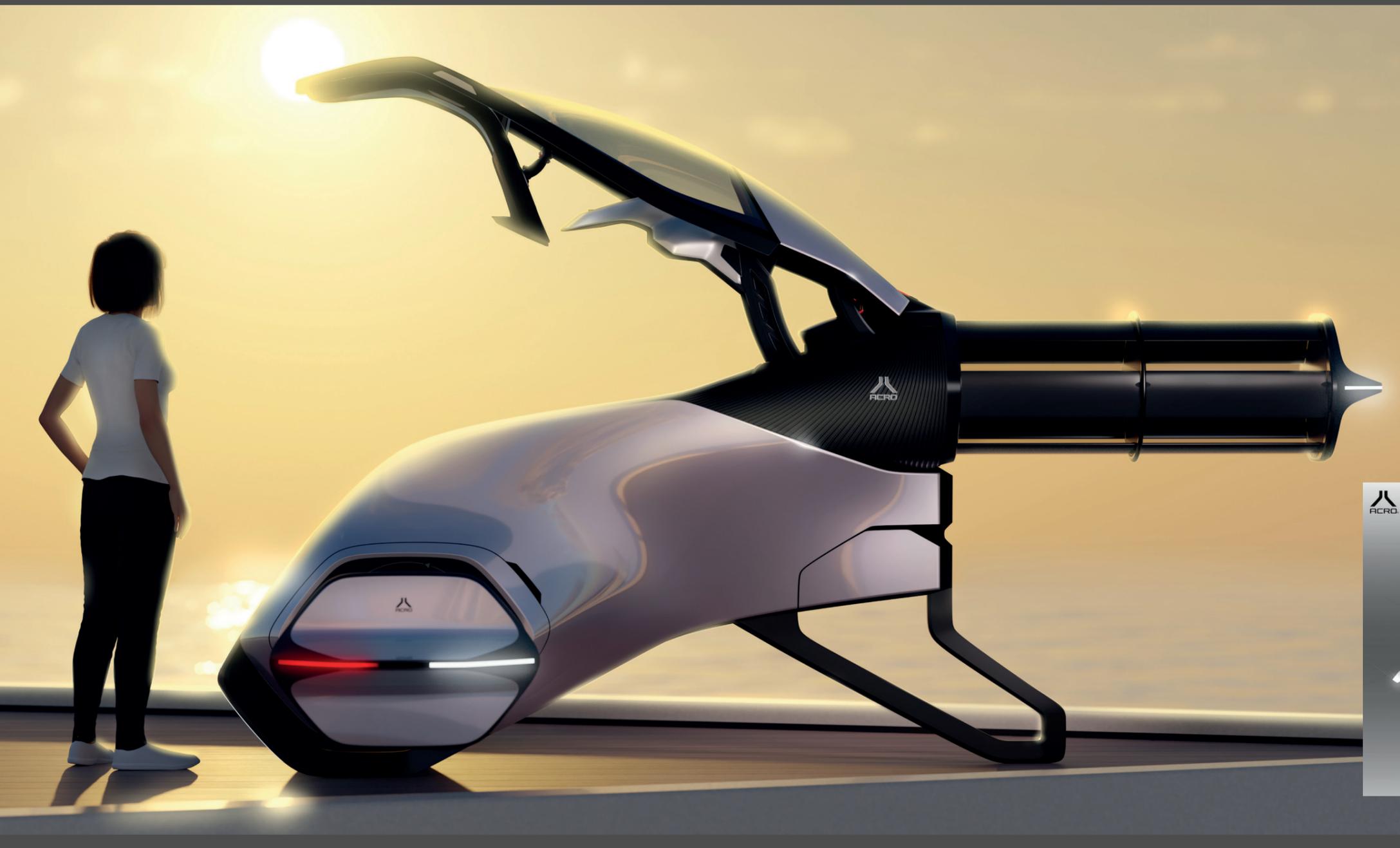
The principle of a flying vehicle is not new, but battery technology over the last ten years has opened new horizons for the revolution in mobility, not only on land but also in the air. ACRO is one of the e-VTOL (Electric Vertical Take-off and Landing) vehicles, but its aim is not to become a means of urban transport. Its initial focus is on leisure activities. "ACRO is powered by a system from Cyclo-Teck, an Austrian company that has been developing rotors made up of several propellers in a cylinder for the last fifteen years." The main feature of these rotors is their ability to instantly orientate the thrust vector over a full 360-degree circle, whereas all other propulsion systems essentially pull or push in a single direction. "All you have to do is change the angle of the rotors and you change the direction in which you send the propulsion, and the whole thing is very stable." For the moment, ACRO is only at the digital stage, but everything has been calculated and thought out. Even the parachute is built into this small 100% electric machine. Soon a 1:1 scale model? "I've been in contact with Cyclo-Teck for a



Illustrations : Klissarov Design



Illustrations : Klissarov Design



ACRO n'existe qu'au stade de la numérisation, mais tout est savamment calculé et pensé. Même le parachute est implanté dans ce petit engin 100% électrique. Bientôt une maquette à l'échelle 1/1 ? « Je suis en contact depuis un an avec Cyclo-Teck mais ce ne sont pas des partenaires pour mon projet. De mon côté, j'ai finalisé mon propre projet ACRO monoplace alors que Cyclo-tech, la marque qui développe le cyclo-rotor, a dévoilé un prototype biplace. Et comme je crois en leur technologie du cyclo-rotor, j'ai développé ACRO avec la vocation de le rendre désirable. » Pourquoi un engin monoplace ? « Actuellement, le domaine 'Urban Air Mobility' englobe tous les véhicules volants qui ne sont pas des hélicoptères ou des avions. La réglementation se développe aux Etats-Unis et aussi en Chine et à Dubaï, voire à Paris. Ces futures réglementations prennent en compte les véhicules qui embarquent plus d'un passager à bord. Il faut une certification pour pouvoir voler et il faut un pilote agréé. Avec ACRO, nous sommes en dehors de ces réglementations puisque mon véhicule entre dans

la catégorie des très léger. Il n'y a donc pas besoin de certification, pas besoin de licence de pilote et ça me permet de bâtir sur la marque. Parce que si l'on attend que la réglementation soit prête pour arriver sur le marché, on sera les derniers ! » Le revers de la médaille est qu'avec ce type d'engin, on ne peut pas survoler les zones d'habitations. « C'est pour ça que j'ai conçu ACRO pour des vols au-dessus de la mer et de zones libres pour des vols 'plaisirs' afin d'asseoir la marque ACRO et faire connaître la technologie. Une fois les réglementations en place, nous ne serons certes pas les premiers, après Dubaï ou la Chine qui ont déjà des autorisations, mais mon projet sera prêt ! » Au-delà des airs, Emmanuel a déjà pensé à l'après, c'est-à-dire un lien entre son petit engin volant ACRO et la ville. Il pourrait s'agir d'un véhicule capable de transporter le passager des zones libres de vol au-dessus des campagnes ou de la mer, à un centre-ville, par la route. Mais là, il est trop tôt pour en parler, le sujet est encore top secret !

year, but they're not partners in my project. For my part, I've finalized my own single-seater ACRO project, while Cyclo-tech, the brand developing the cyclo-rotor, has unveiled a two-seater prototype. And because I believe in their cyclo-rotor technology, I developed ACRO with the aim of making it desirable." Why a single seater? "At the moment, the field of 'Urban Air Mobility' encompasses all flying vehicles that are not helicopters or aeroplanes. Regulations are being developed in the United States, China, Dubai and even Paris. These future regulations will cover vehicles with more than one passenger on board. You need certification to be able to fly, and you need an approved pilot. With ACRO, we are outside these regulations because my vehicle falls into the very light category. So, there's no need for certification, no need for a pilot's licence and that allows me to build on the brand. Because if we wait for the regulations to be ready before coming to market, we'll be the last ones there!" The downside is that with this type of machine, you can't fly over residen-

tial areas. "That's why I designed ACRO for flights over the sea and in open areas for 'pleasure' flights, to establish the ACRO brand and promote the technology. Once the regulations are in place, we certainly won't be the first, after Dubai and China, which already have authorisations, but my project will be ready!" Beyond the skies, Emmanuel is already thinking about what's next, i.e. a link between his little ACRO flying machine and the city. It could be a vehicle capable of transporting passengers from free-flying areas over the countryside or the sea to a city centre by road. But that's still top secret!

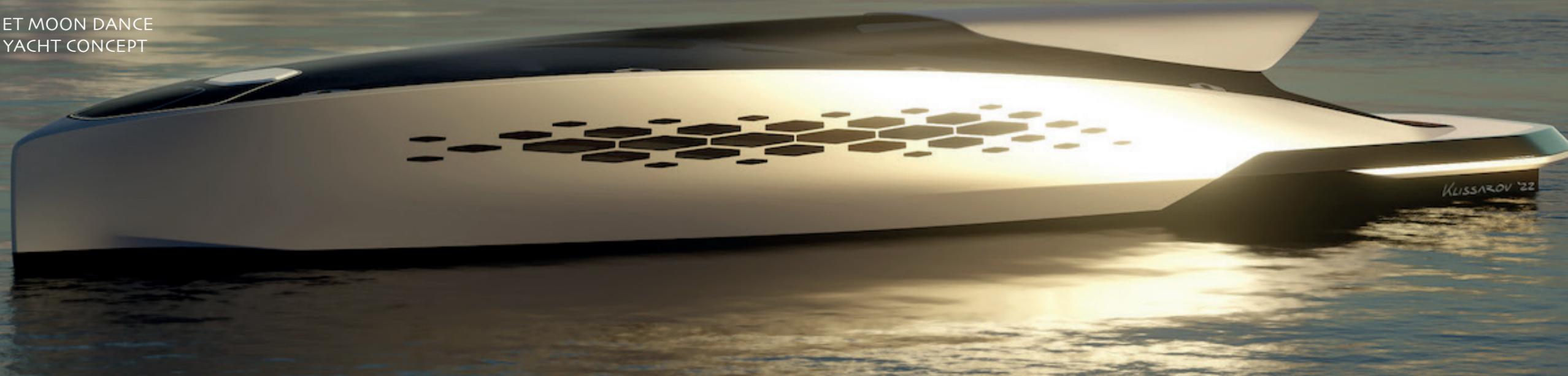
SUR L'EAU,
DANS L'EAU

ON THE WATER
IN THE WATER

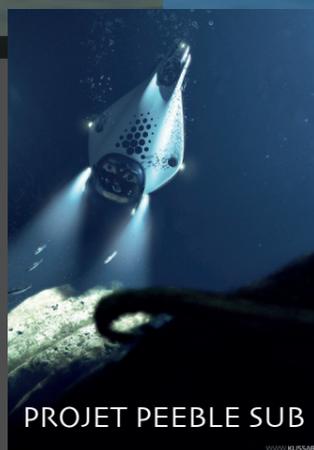
À l'occasion du Monaco Yacht Show 2022, Klissarov Design dévoile un concept de bateau autonome *limousine tender* pouvant accueillir jusqu'à 11 invités. Comme sur une montre de luxe à fond transparent, en descendant les escaliers, l'invité peut admirer le groupe motopropulseur hybride spécialement conçu sur la base de l'ensemble Volvo Penta D4/D6 Aquamatic DPI. La cabine est dotée d'un toit à opacité variable qui permet d'observer les étoiles.

For the Monaco Yacht Show 2022, Klissarov Design is unveiling a concept for an autonomous limousine tender that can accommodate up to 11 guests. Like a luxury watch with a transparent back, as guests descend the stairs they can admire the specially designed hybrid powertrain based on the Volvo Penta D4/D6 Aquamatic DPI. The cabin features a variable opacity roof for star gazing.

PROJET MOON DANCE
2022 YACHT CONCEPT



Illustrations : Klissarov Design



PROJET PEEBLE SUB



PROJET PEEBLE SUB

PROJET MOON DANCE
2022 YACHT CONCEPT



UNE AIDE POUR LES ÉTUDIANTS
ET LES JEUNES DESIGNERS

Visitez le site d'Emmanuel Klissarov (KLISSAROV DESIGN sur le web) pour découvrir tous ses travaux et projets. Pour les étudiants ou les designers qui souhaitent progresser dans de bonnes conditions, Emmanuel fournit un travail personnalisé de soutien avec des élèves designers ou de jeunes designers professionnels. « Lorsque j'étais chez Renault, nous avions un partenariat avec l'école 'Strate' et j'ai suivi là-bas des étudiants. J'ai aimé cette expérience et je me suis dit qu'il était valorisant de partager mes connaissances, de ne pas attendre d'être à la retraite pour le faire ! Dans cet univers qui va toujours plus vite, je veux donner aux jeunes la méthodologie, la réflexion et les bases du design qu'on apprend avec l'expérience. »

SUPPORT FOR STUDENTS
AND YOUNG DESIGNERS

Be sure to visit Emmanuel Klissarov's professional website (simply search for KLISSAROV DESIGN on the web) to discover all his work and projects. For students or designers wishing to progress in the right conditions, Emmanuel also provides personalised support work with student designers or young professional designers. "When I was at Renault, we had a partnership with the 'Strate' school and I mentored students there. I enjoyed the experience, and I thought it would be good for me to share my knowledge, and not wait until I retire to do so! In this fast-paced world, I want to give young people the methodology, the thinking and the basics of design that you learn from experience."