El nuevo Renault Austral ya está en la carretera

Motor | 02/03/2022



Al volante, los probadores de Renault -como Frederic y Benjamin- ponen a punto el coche en condiciones reales

Nuevo Renault Austral ya está en la carretera. Sus pruebas están llegando a su fin. Al volante, los probadores de Renault -como Frederic y Benjamin- ponen a punto el coche en condiciones reales. Esta es una oportunidad para conocer los entresijos de su trabajo antes de la presentación de este nuevo SUV, que será uno de los pilares de la reconquista del segmento C por parte de Renault.

Desarrollar un proyecto de coche como Nuevo Austral significa trabajar colectivamente en todos los servicios que debe ofrecer el futuro vehículo. La lista es larga y variada porque todos los ámbitos están implicados: comportamiento en carretera, confort, frenado, prestaciones, consumo, ergonomía, conectividad... ¡todo cuenta! El nivel que debe alcanzarse para cada servicio se establece en función de las expectativas y necesidades de los clientes objetivo. También tiene en cuenta la promesa de marca que debe encarnar el producto y los vehículos de referencia de la competencia. En resumen: diseñar un coche significa establecer objetivos cuantitativos y cualitativos para cada servicio y medir su consecución a lo largo del proceso de desarrollo. Y, por supuesto, el resultado final, el vehículo de producción, debe ser atractivo y coherente para el cliente y la marca desde el principio hasta el final de su comercialización.

Expertos al volante de Nuevo Renault Austral desde hace meses

Conozcamos a Frederic y Benjamin, encargados de evaluar Nuevo Renault Austral. Frederic forma parte de la Dirección Producto de Renault Group, una dirección que establece los deseos de los clientes y las prestaciones de cada nuevo vehículo. Benjamin trabaja en la Dirección de Ingeniería de Renault Group, que es responsable de las decisiones técnicas tomadas durante el

desarrollo de un vehículo como Nuevo Renault Austral. Junto con su equipo de ingenieros, se encarga de que todas las tecnologías instaladas funcionen al nivel técnico esperado.

Benjamin y Frederic tienen dos trabajos diferentes. Sin embargo, el alcance de sus misiones es similar en un aspecto esencial: la formulación de una opinión que sea neutral y objetiva. Son los que "se ponen el traje de cliente" a la hora de validar si se van a prestar todos los servicios de Nuevo Austral. Los dos compañeros desempeñan sus funciones en equipo, lo que les anima a comparar y complementar sus puntos de vista.

"Cuando me pongo al volante de un prototipo, me pongo realmente en la piel del cliente. Me convierto en cliente...".

Frédéric, Experto en evaluación de vehículos – Dirección Producto

"Para ello, entregamos un sentimiento subjetivo en su expresión, pero muy analítico en su argumentación. Tenemos que ser capaces de explicar y concretar nuestras impresiones en todas las áreas probadas: comportamiento en carretera, suspensión, dirección, frenado y rendimiento, por nombrar algunas."

Benjamín, responsable de síntesis del vehículo - Dirección de Ingeniería

Como parte de la pareja de probadores, Frédéric es el portavoz de las especificaciones de servicio enviadas a Ingeniería para cada vehículo, en las que se expresan las expectativas esenciales del cliente. Al no participar directamente en el diseño técnico de los modelos, Frédéric tiene la distancia necesaria para evaluar el progreso de todos los proyectos de vehículos que le corresponde evaluar. Sólo interviene a intervalos regulares en cada uno de los proyectos para ofrecer un análisis de todas sus impresiones. Un análisis que comparte con Benjamin y su equipo en el caso de Nuevo Austral.

Benjamin, en cambio, seguía y dirigía a diario el desarrollo técnico de Nuevo Renault Austral. Con su equipo, es en cierto modo el garante de las soluciones técnicas adoptadas. Por lo tanto, participa directamente a diario en la definición y comprobación de la pertinencia del menú técnico elegido para el coche. Sin embargo, al igual que Fréderic, también tiene la tarea de centrar su atención en el resultado producido poniéndose en las condiciones de uso y en la piel del usuario final.

Es común y normal, en la vida de un proyecto, que las diferencias de percepción y sentimiento influyan en la prestación y el resultado de un determinado servicio. También ocurre que la consecución de los objetivos fijados plantea dificultades técnicas o genera retrasos imprevistos en la ejecución, o incluso costes adicionales. Es evidente que Nuevo Austral no es una excepción a la regla. Pero la ventaja de trabajar en pareja es que permite proponer ajustes con mayor agudeza y, a menudo, en una fase más temprana del proceso de desarrollo. Esto permite encontrar soluciones maduras. Un solo equipo de la misma entidad a cargo de esas evaluaciones sería probablemente menos eficiente y correría el riesgo de adoptar compromisos menos exigentes porque se vería menos cuestionado desde el principio.

"Tenemos muchos debates, eso es seguro. Es parte del trabajo. No puede ser de otra manera. Pero lo importante es que ambos defendemos los intereses del cliente. Siempre acabamos encontrando no sólo puntos en común, sino también soluciones. Obviamente, no es fácil cada día, pero es muy gratificante", dice Benjamin.

Una exigencia constante

Benjamin y Fréderic tienen en común su formación como ingenieros y su larga y rica trayectoria profesional les permite ir más allá de la simple expresión de un sentimiento cuando escriben un dictamen. Su criterio está respaldado por una sólida formación técnica y un profundo conocimiento de todos los vehículos de la gama de Renault Group, así como de los competidores de Nuevo Austral, que prueban y estudian en detalle. Con la experiencia y los conocimientos técnicos que han adquirido a lo largo de su carrera, los dos expertos se han forjado una legitimidad imprescindible para emitir opiniones que son escuchadas por la dirección de la empresa y que orientan de forma directa y precisa el trabajo técnico de los equipos de Ingeniería.

"Si el vehículo que estamos probando no va por buen camino, tenemos la facultad de emitir un dictamen desfavorable cuando se supera un hito... Es decir, el proyecto no pasa a la siguiente fase de su desarrollo y los equipos de ingeniería tienen que revisar su copia".

En la práctica, los consejos de Benjamin y Fréderic son consultados al más alto nivel de la

empresa cuando se trata de identificar puntos de bloqueo o aclarar las decisiones clave que debe tomar la dirección del proyecto. Frédéric y Benjamin llevan a cabo esta exigente misión desde todos los puntos de vista, con entusiasmo y rigor, en todas las latitudes, en todas las condiciones de conducción y con cualquier clima. Pasan más de la mitad de su tiempo de trabajo al volante de prototipos en situaciones reales, tanto en carreteras clásicas como extremas. Por ejemplo, las pruebas de "clima cálido" realizadas habitualmente en el sur de España y las de "clima frío" realizadas en Kiruna, la ciudad más septentrional de Suecia, para Nuevo Renault Austral, mantienen la pasión por un trabajo que a veces se realiza en condiciones difíciles. Aunque la organización de estas pruebas especiales no tiene, obviamente, ningún secreto para ellos, Frédéric y Benjamin están deseando realizar estas misiones confidenciales.

Hablando de secretos y confidencialidad, no es raro que los curiosos pregunten qué coche se esconde tras el camuflaje exterior e interior durante sus evoluciones. Nuestros probadores suelen ser fotografiados por aficionados sorprendidos o por paparazzi que buscan una primicia. Se divierten con ello, pero prometen no dar nunca ninguna información.

De las "mulas" a los prototipos y a la producción en serie

El trabajo de evaluación de un futuro vehículo comienza unos 18 meses antes de su lanzamiento, con los primeros paseos al volante de lo que comúnmente se conoce como "mulas". Esta "mula" es un conjunto único extrapolado de un vehículo existente, pero con diferentes bases, órganos y componentes. Con sus numerosas anomalías en la carrocería y sus notables diferencias en las dimensiones de la vía y la distancia entre ejes, estos objetos rodantes difíciles de identificar son bastante singulares. Sorprendentemente camuflados y hábilmente improvisados, estos vehículos de "mestizaje técnico" son auténticos caballos de batalla que hacen honor a su nombre.

Más tarde, unos 12 meses antes del lanzamiento al mercado, cuando las pruebas de evaluación se acercan por fin a las condiciones reales, los prototipos de conducción adoptan un estilo y una arquitectura casi idénticos a los del modelo de producción.

Al final del proceso de desarrollo, se utilizan vehículos de preproducción muy cercanos a los que se comercializarán para las últimas pruebas de conformidad general.

Autor: Redacción