Fernando Poveda: “El 2023 será un año muy emocionante para Renault”

Motor | 21/12/2022



“España es la segunda casa de Renault”, destaca el jefe de Comunicación Producto Renault & Alpine

Con el fin del 2022 en el horizonte es momento de echar balance. Algo que en Renault Group pueden hacer con satisfacción, teniendo en cuenta que este año ha marcado algunos hitos particulares en su ya dilatada trayectoria. Uno de los cuales, la presentación del flamante Austral, un coche que llega al mercado para dejar huella. “Se trata de un vehículo completamente nuevo -desde la plataforma al sistema multimedia- que utilizaremos como herramienta para reconquistar el segmento C, el cual representa el 46% de las ventas en España”, dice el jefe de Comunicación Producto Renault & Alpine, Fernando Poveda.

Hace pocos días Renault presentó el modelo Austral. ¿Este vehículo representa el nuevo paradigma que quiere adoptar la firma de ahora en adelante?

El nuevo Austral es un producto que continúa la disrupción iniciada con el nuevo Mégane E-Tech 100% eléctrico. Se trata de un vehículo completamente nuevo -desde la plataforma al sistema multimedia- que utilizaremos como herramienta para reconquistar el segmento C, el cual representa el 46% de las ventas en España. Sin duda, ambos modelos marcan el futuro de Renault en términos de calidad, tecnología y electrificación.

Además, el Austral es un coche completamente 'Made in Spain'. ¿Qué papel debe tener España en los objetivos de crecimiento de Renault?

España es la segunda casa de Renault. Y aunque lo decimos con orgullo todos los empleados españoles, esta afirmación es de Luca de Meo, nuestro CEO. De hecho, España es el Polo de Hibridación del Grupo Renault a nivel mundial.

Renault Austral es el ejemplo perfecto de ello, ya que no solo se fabrica en la factoría de Palencia, sino que todo el aparato industrial de Renault en España se ha puesto en marcha, desde la factoría de carrocerías de Valladolid -donde se fabrican varias piezas del coche-, la factoría de motores de Valladolid -produce todos sus motores- y la refactory de Renault en Sevilla, donde se fabrica su caja de velocidades. Especial protagonismo cuenta también el Centro I+D+i de Valladolid, que ha sido responsable de la concepción de una parte importante de este modelo, así como de sus motorizaciones, y se va a ocupar, además, de la vida serie del modelo. Todo ello hace que Austral sea el vehículo más 'Made in Spain' de la historia.

En la presentación de este vehículo se habló de tres pilares: diseño, tecnología y el placer de conducción. ¿Son los grandes baluartes actuales de Renault?

Estas son las tres claves tanto de Austral como del Mégane E-Tech 100% eléctrico. Aunque considero que están alineados con los baluartes históricos de Renault: diseñar vehículos innovadores que respondan a las necesidades de todos los clientes.

El diseño siempre ha sido la primera razón de compra de un vehículo, por lo que es imprescindible conseguir una personalidad marcada y a la vez moderna y agradable. Por ejemplo, con Austral estrenamos el acabado Esprit Alpine con detalles deportivos y exclusivos, como una pintura gris satinada de aspecto mate. También se han hecho grandes esfuerzos para conseguir un diseño ergonómico y de calidad en el interior, con una selección de materiales muy cuidada.

En cuanto a la tecnología, considero que hemos elegido la mejor opción: aliarnos con Google y hacer un sistema multimedia juntos. Lo llamamos OpenR Link y todo el que lo prueba dice que es el mejor del mercado.

Y el tercer pilar también es muy diferenciador. Todavía somos muchos los que disfrutamos de la conducción, por lo que hemos procurado que Austral involucre al conductor y, a la vez, le cuide. Por ejemplo, cuenta con un sistema de cuatro ruedas directrices con la que consigue el mejor diámetro de giro de su categoría (inferior al de un Clio) y una estabilidad a alta velocidad equivalente a segmentos superiores. La guinda del pastel es su motor híbrido de 200 CV, con el que consigue unas altas prestaciones con un consumo de 4,6 l/100 km.

Otro reto mayúsculo es la electrificación de los vehículos. ¿Qué apuesta tiene Renault en esta dirección?

En 2010 nadie creía en el vehículo eléctrico. Sin embargo, Renault apostó por el vehículo eléctrico: fuimos pioneros en la electrificación y Zoe ha sido históricamente el líder en Europa. Dicho esto, que esta tecnología esté madura y seamos expertos en ella, no quiere decir que el mercado ya esté preparado para un parque 100% eléctrico. Hay varios frenos para que esto ocurra, como el precio o una infraestructura de recarga que, especialmente en España, no está desarrollada. Sin ir más lejos, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima marca que en 2022 deberíamos instalar unos 32.000 cargadores, cuando en septiembre habíamos sumado poco más de 3.000.

Es decir, actualmente los vehículos eléctricos son una solución genial para una parte de la población, pero todavía es minoritaria. Para el resto, creemos que el corto y medio plazo pasa por vehículos electrificados, que permitan reducir la antigüedad del parque circulante y, por tanto, las emisiones. En esta línea, contamos con una completa gama de vehículos microhíbridos, híbridos e híbridos enchufables compuesta por Clio, Captur, Mégane berlina, Mégane Sport Tourer, Arkana y Austral.

Con el Megane E-Tech 100% eléctrico parece que el objetivo sea romper con el estigma que vincula la conducción eléctrica con una conducción aburrida. ¿Es así?

Este vehículo es nuestra apuesta en el segmento C eléctrico, que entre enero y noviembre ha crecido un 50%. También ha sido el modelo con el que hemos estrenado nuestra segunda generación de vehículos eléctricos, avalada por los más de diez años de experiencia que tenemos en vehículos eléctricos.

Por ello, pusimos toda la carne en el asado para conseguir que Megane E-Tech 100% eléctrico compitiera con los mejores, donde uno de sus puntos fuertes es el que comentas, otorgarle un toque divertido y reconfortante para el conductor. Para conseguirlo se trabajaron multitud de frentes, desde el desarrollo de una batería excepcionalmente fina -once centímetros de grosor- colocada bajo el piso para reducir el centro de gravedad al desarrollo de un nuevo sistema de dirección, que con una relación de desmultiplicación 12:1 es de las más ágiles y directas del mercado. Todo ello sin olvidar su nuevo motor de 220 CV y que es el más ligero de sus rivales directos.

Y después de un 2022 trepidante, ¿cómo se presenta el 2023?

El año 2023 será un año muy emocionante para Renault. Durante los primeros meses del año se comercializará el Nuevo Kangoo E-Tech 100% eléctrico (en carrocería combi por primera vez en la historia) y más adelante llegarán novedades muy interesantes de las que todavía no podemos hablar.

Autor: Redacción