

RENAULT CLASSIC
LES CAHIERS PASSION
RENAULT 5 – 40 ANS



R5
40 ANS



01 A CHILD OF THE SIXTIES

The world was changing. In the 1960s, American youth showed a less civilized side than the post-war generation: it challenged, and even called into question the legacy of a consumer society and American Way of Life established as life style models at the time. Openness to other cultures and the need for emancipation drove it to imagine a counter-culture, closer to nature and well-being: we wanted to be hip, in other words casual, and trendy, with it, advocate equality of the sexes and dream of universal brotherhood. While the most "hip" became hippies, the most vehement did not hesitate to criticize the intervention in Vietnam and to condemn racial segregation. This youth turned away from the God Save America right-thinking values in favour of the fiery speeches of Malcolm X and Martin Luther King. Its music was no longer that of Frank Sinatra or Elvis Presley, but rather the folk of Bob Dylan and Joan Baez distilling protest songs on rhythm guitars. This America was the ferment of protest movements that were to mark the year 1968 throughout the world, from the Columbia University strike to the march on Washington, and from the Prague spring to the uprising in Paris in May 1968. Many politicians, who failed to assess the premises of this

sudden and massive social movement, would be left in bewilderment.

One man, at Renault, definitely did come to terms with this shift: Bernard Hanon. As a graduate from Columbia, expatriated for a while with Renault Incorporated, the U.S. subsidiary of the Company, he became a professor of management at the University of New York. In contact with his students, he discovered that these young people were so dissatisfied with society that, before long, it might no longer be the model. Upon his return to France in 1966, to take charge of planning at Renault, including developments in automotive markets and their segmentation, he contributed his lessons learned and shared his experience, evoking what seemed to him to be a probable transformation, and perhaps a genuine substantive change. His good fortune was to be at Renault, a company open to the world and attentive to developments in society. On this point, Renault had been at the forefront for years, through its CEO, Pierre Dreyfus, and Director of Studies, Yves Georges, by making the adaptation of its cars to sociological changes a real strength. The Renault 4 (1961) and Renault 16 (1965) - then Renault 6



(1968) - show that the brand was in the process of building a line around the emergence of the middle class, but also developing the new idea of the car for life and living, working and holidays, weekdays and weekends, city and country, or even the new geographical entity, the suburbs. Pierre Dreyfus and Yves Georges listened attentively to Bernard Hanon, the one known as the American of Billancourt, whose forward-looking analyses overlapped with changing automotive needs, more structural changes where new populations emerge such as women and young people.

According to Bernard Hanon, it was not enough to simply continue with

the good idea of creating a range, this set of products that was to allow Renault to "propose a car on every step of the staircase", i.e. a car meeting the rapid development of the inherently plural and different middle class post-war boom. In addition a unique, more off-beat than anti-establishment yet resolutely anti-conformist product, had to be daringly imagined so as not to clash with the clientele. This idea, based on what appeared in 1966 to be a hunch on a societal shift, was combined with economic analyses that highlighted two structural changes in European markets: firstly, there was the emergence of the second car, and secondly the rise of youth and in particular women to car ownership.

01 FILLE DE MAI 68

Le monde change. Au cœur des années 1960, la jeunesse américaine montre un visage moins policé que la génération d'après-guerre : elle conteste, allant jusqu'à remettre en cause l'héritage d'une société de consommation et d'un American Way of Live alors érigés comme modèles de mode de vie. L'ouverture à d'autres cultures et le besoin d'émancipation la poussent à imaginer une contre-culture, plus près de la nature et du bien-être : on souhaite être hype, c'est-à-dire décontracté, branché, dans le coup, prôner une égalité des sexes et rêver d'une fraternité universelle. Si les plus hypes deviennent des hippies, les plus véhéments n'hésitent pas à critiquer l'intervention au Vietnam et à condamner la ségrégation raciale. Cette jeunesse se détourne des valeurs bien pensantes du God save America pour les discours enflammés de Malcom X et de Martin Luther King. Sa musique n'est plus celle de Frank Sinatra ou d'Elvis Presley, mais le folk de Bob Dylan et de Joan Baez qui distille sur des guitares rythmées des couplets engagés. Cette Amérique est le ferment des mouvements contestataires qui vont marquer l'année 1968, partout dans le monde, de la grève de l'Université de Columbia à la marche de Washington, du printemps de Prague aux événements de mai 68. Faute d'avoir su en mesurer les

prémises, bien des hommes politiques vont s'étonner d'un mouvement de société si soudain et si vaste.

Un homme chez Renault a bel et bien pris conscience de l'existence de ce basculement : il s'agit de Bernard Hanon. Diplômé de Columbia, un temps expatrié au sein de Renault Incorporated, la filiale américaine de la Régie, il est devenu professeur de gestion à l'université de New York. Au contact de ses étudiants, il a découvert le mal-être de ces jeunes, au point de sonder l'ampleur de la remise en cause d'une société qui pourrait bientôt ne plus être le modèle. Rentré en France en 1966, pour s'occuper de la planification au sein de Renault, notamment des évolutions des marchés automobiles et de leur segmentation, il apporte son vécu et livre son expérience, évoquant ce qui ressemble pour lui à une probable mutation, peut-être à un vrai changement de fond. Sa chance est d'être chez Renault, une entreprise ouverte sur le monde, attentive aux évolutions de société. Sur ce point, Renault est à la pointe depuis des années, grâce à son président, Pierre Dreyfus, et son directeur des études, Yves Georges, et fait de l'adaptation de ses voitures aux mutations sociologiques une véritable force. Les Renault 4 (1961) et Renault 16 (1965) - bientôt Renault 6 (1968)

- montrent que la marque est en train de bâtir une gamme autour de l'émergence des classes moyennes, mais surtout de développer l'idée nouvelle de la voiture à vivre, celle du travail et des congés, de la semaine et des week-ends, de la ville et des campagnes et mieux encore de sa nouvelle entité géographique, la banlieue. Pierre Dreyfus et Yves Georges écoutent avec attention Bernard Hanon, celui que l'on surnomme l'Américain de Billancourt, dont les analyses prospectives mêlent à l'évolution des besoins automobiles, des changements plus structurels où émergent des populations nouvelles comme les femmes et les jeunes.

À écouter Bernard Hanon, il ne faut pas se contenter de poursuivre la - bonne - idée de la constitution d'une

gamme, cet ensemble de produits qui permettra à Renault de « proposer une voiture à chaque marche de l'escalier », autrement dit une voiture répondant au développement rapide de ces classes moyennes des Trente Glorieuses, intrinsèquement plurielles et différentes. Il faut en plus oser imaginer un produit singulier, plus décalé que contestataire pour ne pas heurter la clientèle, mais toutefois résolument anticonformiste. Cette idée, fondée sur ce qui semble en 1966 une intuition d'un changement sociétal, se double d'analyses économiques qui mettent en relief deux évolutions structurelles des marchés européens : il y a d'abord l'émergence de la seconde voiture, ensuite l'accession des jeunes et plus fortement des femmes à l'automobile.



> Bernard Hanon - 1983

01 A CHILD OF THE SIXTIES

Hanon was specific on this point: "the structure of household life has completely changed: the wife works, she travels, and she now obviously needs a small multi-purpose vehicle."

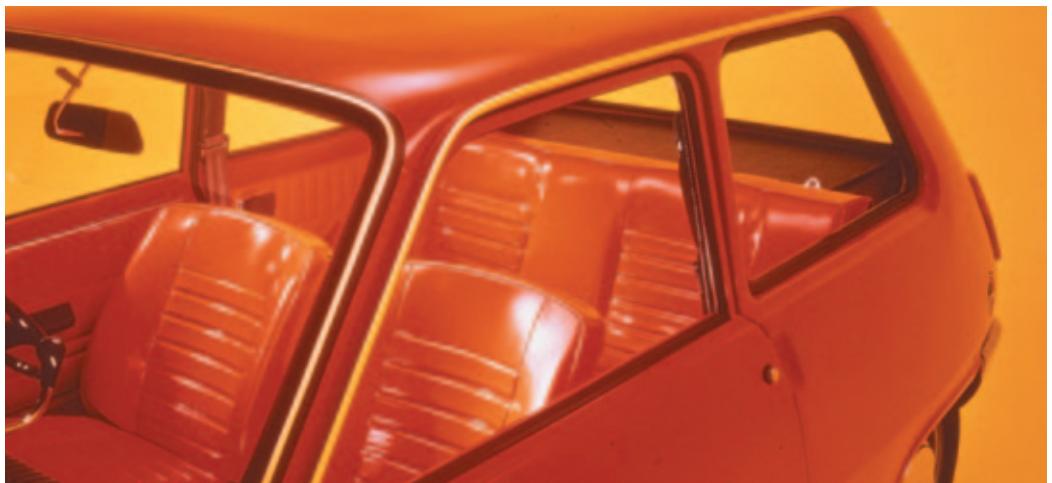
This challenged established ideas: while Renault was shedding its skin by building a range which leaned towards medium-sized cars (Renault 6 and Renault 12) and larger (Renault 16), Bernard Hanon dared to put the small car at the centre of preoccupations, thus giving the Renault Company back its long-standing position as popular car manufacturer. Its various rationales hit the target: Dreyfus accepted the idea, driven as he would say by "his playful temperament and taste for risk that any company manager must have". In 1967, Renault skipped a step and decided to revisit the small car segment to launch project 122. The project, which was very vague in its first specification, was based on three ideas: 1. Vehicle with the same definition as Renault 4, but with nicer bodywork; 2. Vehicle remaining in the same range of prices as Renault 4, i.e. less than 6,500 francs; 3. Launch in 1972. Everything was possible, to the point where it was first thought in-house that the 122 would be so small that it would be the Renault 2. But the originality of the 122, the fact that it was offset compared with the existing models

made the marketing department choose another name, and move on to the number 5.

The 122 was first and foremost a style, or at least the stroke of a pencil. A designer, from the style boss Gaston Juchet's team, hit the target: Michel Boué drafted the lines for the 122. They would only need to be fine-tuned as they were already complete. For the delighted Bernard Hanon, "Michel Boué has a feeling for the car. It is a stroke of genius, a bolt from the blue". Even Pierre Dreyfus, usually more attached to practicalities, acknowledged with malice that the 122 "is fun and

friendly". The car adopted attractive rounded shapes, inspiring a well-targeted softness: "We have made a small object with gentle shapes, in keeping with feminine aesthetics". The designers went as far as removing the bumper which ruined the overall line. They picked up on the new idea of polyester bumpers, in preparation for the next coupés 15 and 17 (1971). Not only did these bumpers contribute as much as possible to the continuity of style, but they were able to absorb impacts of up to 7 km/h, and even 15 km/h without the bodywork being affected. Even if the line of the 122 received unanimous in-house support, the structure of the car was debated:

the 122 was a coach, i.e. a genuine sales risk for a French market which had always rejected the two-door vehicles. The 122 therefore became a battle. Retailers, always on the lookout for "what sells on the same day, or at most the next day" were the most fervently against it, demanding a four-door vehicle. Could four doors be put on a coach, without making it longer? The Studies proved affirmative. The idea began to take shape, but ran into... Peugeot! The Company had just signed a cooperation agreement in 1966 with the brand from Sochaux: the Peugeot-Renault Association thus agreed to buy, produce and design in common.



> R5 TL- Intérieur orange - 1972

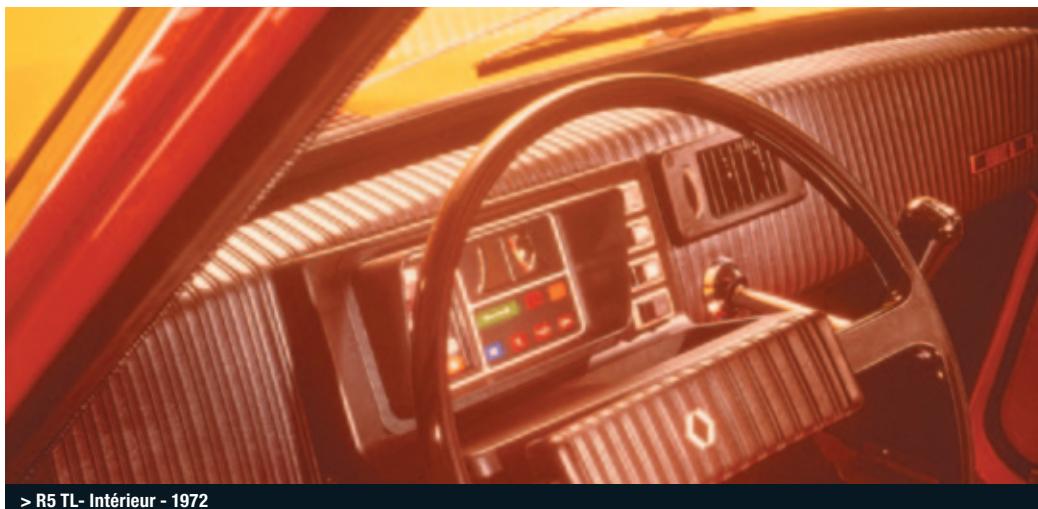
Sur ce point, Hanon est précis : « la structure de vie des ménages a complètement changé : la femme travaille, elle se déplace, elle a maintenant besoin d'un véhicule polyvalent, évidemment de petite taille ». De quoi remettre en cause les idées établies : alors que Renault fait sa mue dans la construction d'une gamme qui le décale vers des voitures moyennes (Renault 6 et Renault 12) et supérieures (Renault 16), Bernard Hanon ose replacer la petite voiture au cœur des préoccupations, remettant ainsi la Régie Renault à sa place historique de constructeur populaire. Ses différents arguments font mouche : Dreyfus accepte l'idée, poussé comme il le dira lui-même par « son tempérament

de joueur, ce goût du risque que doit avoir tout chef d'entreprise ». En 1967, Renault saute le pas et décide de revisiter le segment de la petite voiture pour lancer l'étude 122. Le projet, très vague dans son premier cahier des charges, est centré autour de trois idées : 1. Véhicule de même définition que la Renault 4, mais avec une carrosserie plus agréable ; 2. Véhicule restant dans la même zone de prix que la Renault 4, soit moins de 6 500 francs ; 3. Lancement en 1972. Tout est possible, au point que l'on pense d'abord en interne que la 122 sera si petite qu'elle sera la Renault 2. Mais l'originalité de la 122, son décalage par rapport à l'existant vont pousser le marketing à choisir une autre

appellation, et passer au chiffre 5.

La 122 est d'abord un style, ou tout au moins un coup de crayon. Un dessinateur, de l'équipe de Gaston Juchet patron du style, fait mouche : d'un jet, Michel Boué, jette les lignes de la 122. Elles n'auront besoin que d'être affinées tant elles sont d'emblée abouties. Pour Bernard Hanon, ravi, « Michel Boué a senti la voiture. C'est un coup de génie, un éclair ». Même Pierre Dreyfus, d'ordinaire plus attaché aux nécessités de l'usage, reconnaît avec malice que la 122 « est marrante et sympathique ». La voiture adopte de jolies formes arrondies, inspirant une douceur bien ciblée : « Nous avons fait

un petit objet aux formes souples, en harmonie avec l'esthétique féminine ». Les dessinateurs poussent l'exercice jusqu'à supprimer les pare-chocs qui brisent la ligne d'ensemble. Ils reprennent l'idée nouvelle des boucliers en polyester armé, en préparation sur les prochains coupés 15 et 17 (1971). Non seulement ces boucliers participent le plus possible à la continuité du style, mais ils sont capables d'absorber les chocs jusqu'à 7 km/h, et même 15 km/h sans que la tôlerie ne soit touchée. Si la ligne de la 122 fait l'unanimité en interne, la structure de la voiture fait débat : la 122 est en effet un coach, soit un vrai risque commercial pour un marché français qui a toujours rejeté les deux portes. La 122 devient dès lors une bataille. Les commerçants, toujours à la recherche « de ce qui se vend le jour même, ou à la rigueur le lendemain » sont les plus opposés, exigeant une quatre portes. Peut-on mettre quatre portes sur un coach, sans en modifier la longueur ? Les Études répondent par l'affirmative. L'idée fait son chemin, mais se heurte à... Peugeot ! La Régie vient en effet de signer en 1966 un accord de coopération avec la marque sochaliennne : l'Association Peugeot-Renault s'engage dès lors à acheter, produire et étudier en commun.



> R5 TL- Intérieur - 1972

01 A CHILD OF THE SIXTIES

All projects were reciprocally unveiled to both partners so as to build a complementary Peugeot-Renault offer: plush cars for Peugeot and practical models for Renault. The announcement of the 122 came as a shock for Peugeot, which had, before the 1966 agreement, started the M project, a small car with same dimensions, which would become the 104. The case was brought to the attention of CEOs, Pierre Dreyfus and Francois Gautier. The head of Peugeot did not bend an inch concerning the four doors: this would be the characteristic of the 104 "because a two-door vehicle will not sell". Dreyfus accepted the risk, in turn obliging Peugeot to abandon

the tailgate. The sharing aspect became clear, although not harmonious, with the plush-practical approach. In the light of the anger of retailers, Dreyfus retained the idea of an off-beat car, stressing that the youth of the world had been infatuated by the two-door VW Beetle. But this did not fit the bill and the retailers were ironic as to the next Renault which would only be of interest to company fleets: "future car for corporations and not society as a whole". And when the financiers got involved, concerned about the ridiculous quantities advanced by the sales division, Dreyfus confessed that from the outset he had authorized a study to prepare a four-door

122, and ordering its release only if the original model failed.

Even if its line gave it "a personality, a true face" which the Publicis agency would use to its advertising campaigns, the 122 was of course the descendent of the 4L and Renault 16, with flexible and independent suspension systems, and a sealed cooling circuit. This was a car for life and living, intentionally designed for multipurpose use reflecting the brand's full originality. As an urban vehicle due to its length of 3.50 m, it was also a car for the road: the sturdy engine of the Renault 8 - 956 cm³ 47 bhp version - allowed a

top speed upward of 135 km/h, due to a weight of only 730 kg. This 122 was, in particular, liveable - able to easily accommodate four adults and better yet a small family with children. In the light of the target clientele, particularly women and young couples, the engineers came up with a reassuring "children's area" due to the absence of doors and windows to the rear. The hatchback bodywork offered a double volume. Firstly, a luggage compartment designed to take the contents of a supermarket caddy. It was based on the logic of life in the suburbs where shopping at the supermarket is done every weekend.



> R5 Etude Design - 1965



> Maquette Design

01 FILLE DE MAI 68

Tous les projets sont réciproquement dévoilés aux deux partenaires dans le but de construire une offre Peugeot-Renault complémentaire : à Peugeot les voitures cossues, à Renault les modèles pratiques. L'annonce de la 122 est un choc pour Peugeot qui a lancé, avant l'accord de 1966, le projet M, une petite voiture de taille équivalente, la future 104. L'affaire remonte jusqu'aux deux présidents, Pierre Dreyfus et François Gautier. L'homme de Peugeot ne cède pas un pouce sur la quatre portes : ce sera la caractéristique de la 104 « parce qu'une deux portes ne se vendra pas ». Dreyfus accepte le risque, renvoyant à Peugeot l'obligation de renoncer au hayon arrière. Le partage est clair, à défaut d'être harmonieux, dans la logique cossue-pratique. Face à la colère de ses commerçants, Dreyfus maintient l'idée de la voiture décalée, soulignant que la jeunesse du monde entier s'est entichée d'une Coccinelle à deux portes. Rien n'y fait, les commerçants ironisent sur la prochaine Renault qui n'intéressera que les flottes d'entreprises : « future voiture pour sociétés et non de société ». Et lorsque les financiers s'en mêlent, inquiets des volumes ridicules avancés par la direction commerciale, Dreyfus avoue qu'il a autorisé depuis le début de l'étude de préparer une 122 à quatre portes, avec pour consigne de la sortir qu'en

cas d'échec du modèle original.

Si sa ligne lui offre « une personnalité, un véritable visage » dont l'agence Publicis se servira pour ses campagnes, la 122 est évidemment la fille des 4L et Renault 16, avec des suspensions souples et indépendantes, un refroidissement sous circuit scellé. C'est une voiture à vivre, conçue dans la volonté d'une utilisation polyvalente qui fait toute l'originalité de la marque. Voiture de ville grâce à ses 3,50 m de long, elle est aussi voiture de route : le vaillant moteur de la Renault 8 - version 956 cm³ à 47 ch - permet une vitesse supérieure à 135 km/h, grâce à un poids de seulement 730 kg. Surtout, cette 122 est habitable, capable d'accueillir sans souci quatre adultes, et encore mieux une petite famille avec enfants. Compte tenu de la clientèle visée, notamment les femmes et les jeunes couples, les ingénieurs ont imaginé un « espace enfants » rassurant grâce à l'absence de portes et de vitres ouvrantes à l'arrière. La carrosserie bicorps offre un double volume. D'abord un coffre à bagages calculé pour engouffrer le contenu d'un caddy de supermarché. Logique d'une vie en banlieue où les courses se font chaque week-end au supermarché.



> Pierre Dreyfus - 1972



> R5 LS - 1974

01 A CHILD OF THE SIXTIES

Secondly, thanks to a tip-up rear bench seat (better thought out than in the 4L and less complex than in the 16) the loading volume reached 0.9 m³. It was unequalled among cars of its size. Thanks to a flat floor, a barely raised loading sill and a large tailgate, speciality of Renault, the 122 stood out from its two direct competitors, the Fiat 127 and Peugeot 104. Neither of these cars offered the stylistic and design innovations of the Renault 5, both rejecting the tailgate and with it the versatile car concept. Yet, the game was far from over, as reflected in the battle of releases: Fiat was ready in April 1971, ten months before the R5, presented in February 1972. Dreyfus was not worried about it. Quite the contrary: "Fiat has confused its clientele a little with the 127, and has therefore prepared the market for us. [And our Renault 5 has its strengths]: if you compare it to the Fiat, it makes the 127 obsolete". As for Peugeot, fully aware of the 122 project, it sped up the process to release its 104 at the same time as the Renault 5 and engage in a fierce competition.

The Renault 5's success exceeded all expectations. As of its launch, delivery times could be counted in months. Despite the mechanic-based

industrial strategy which enabled Renault to use of components and parts from Renault 4, Renault 6 and even Renault 12, the plants did not manage to keep up with the order bank, which filled up beyond the forecast levels, one-third of which came from young customers, and another third from women! As for the remaining third, the surprise was immense: these customers were attracted by the breath of freshness that this car brought, as illustrated by the societal divide marked by May 1968. The R5 was therefore the car for young people and those who remain young at heart, feeding bottles and flared jeans. It crossed generations. This saw the Marketing Division make the R5 much more than just a small car for everyone: it would become each and everyone's car. In a very American segmentation of the offer approach, the R5 became around of its engines, outfit or pricing, took on all of the following characteristics: cheap, road, refined or sports car. It was called L, LS, TL, GTL, TS, TX, Alpine, Turbo or Automatic. A 5-door version would even be released on the verge of the 80s by revealing the studies that had long since been prepared. In 1977, the R5 sold for between 18,000 and 32,000 francs. There was a large difference ranging from the price of

Renault 4 to that of Renault 20, and creating a range within the range - thus making it the car of a decade. Renault 5, of which more than 5.5 million were produced from 1972 to 1985, sold on all five continents, was the flagship of a brand, but also a profession since many competitors subsequently launched their Renault 5. While the original appeared as the

crisis car, since it was the only one able to adapt to the consequences of the oil crises, this is forgetting that the Renault 5, born in 1972, is a result of the cleavage: it is an offspring of 1968.

Jean-Louis Loubet
Contemporary history teacher



> R5 Hayon arrière - 1971

01 FILLE DE MAI 68

Ensuite, grâce à un basculement de la banquette arrière mieux abouti que sur la 4L, et moins complexe que dans la 16, le volume de chargement atteint 0,9 m³. C'est sans comparaison avec des voitures de sa taille. Grâce à un plancher plat, un seuil de chargement à peine surélevé, et enfin un large hayon arrière, spécialité de Renault, la 122 se démarque de ses deux concurrentes directes, la Fiat 127 et la Peugeot 104. Aucune de ces voitures n'apporte les innovations stylistiques et conceptuelles de la Renault 5, rejetant l'une et l'autre le hayon, donc la notion de voiture polyvalente. Pourtant, rien n'est gagné, à l'image de la bataille des lancements :

Fiat est prêt dès avril 1971, soit dix mois avant la 5, présentée en février 1972. Dreyfus ne s'en inquiète pas. Tout au contraire : « Fiat a un peu dérouté sa clientèle avec sa 127, donc il a préparé le marché pour nous. [Et notre Renault 5 a ses atouts] : si on la regarde à côté de la Fiat, elle rend la 127 désuète ». Quant à Peugeot, connaissant parfaitement le projet 122, il pousse les feux pour sortir sa 104 en même temps que la Renault 5 et engager une féroce concurrence.

Le succès de la Renault 5 dépasse tous les espoirs. Dès son lancement,

les délais de livraison se comptent en mois. Malgré la stratégie industrielle du meccano qui permet à Renault d'utiliser des éléments et des pièces de Renault 4, de Renault 6 et même de Renault 12, les usines n'arrivent pas à suivre le carnet de commandes, qui se remplit au-delà des prévisions, dont un tiers provient de clients jeunes, un autre de femmes ! Quant au tiers restant, la surprise est de taille : ces clients sont séduits par ce vent de fraîcheur qu'apporte cette voiture, cette illustration de la rupture sociétale marquée par mai 1968. La 5 est donc la voiture des jeunes et de ceux qui le restent, des biberons et des pattes

d'eph'. Elle est transgénérationnelle. De quoi pousser le Marketing à faire de la 5 bien plus qu'une petite voiture pour tous : elle sera la voiture de chacun. Dans une logique très américaine de segmentation de l'offre, la 5 devient autour de ses moteurs, de ses équipements ou de ses prix, tout autant bon marché, routière, raffinée ou sportive : elle s'appelle L, LS, TL, GTL, TS, TX, Alpine, Turbo ou Automatic. Elle sera même déclinée en 5 portes au seuil des années 80 en sortant les études préparées de longue date. En 1977, la 5 est vendue de 18 000 à 32 000 francs. Un grand écart qui va de la Renault 4 à la Renault 20, et fait inventer la gamme dans la gamme. De quoi devenir la voiture d'une décennie. Produite de 1972 à 1985 à plus de 5,5 millions d'exemplaires, vendue sur les cinq continents, la Renault 5 a été le modèle d'une marque, mais aussi d'une profession puisque bien des concurrents ont lancé a posteriori leur Renault 5. Si l'originelle est alors apparue comme la voiture de la crise, puisque seule capable de s'adapter aux conséquences des chocs pétroliers, c'est oublier que la Renault 5, née en 1972, est un produit de rupture : c'est la fille de mai 1968.



> R5 TL modularité - 1971

Jean-Louis Loubet

Professeur d'histoire contemporaine

02 RENAULT 5: A DREAM CAREER!

1/ Super campaign for Supercar

The Renault 5 was first revealed in a short press release the Company dated November 28, 1971, along with a photo where the car is shown with a 4 valve! While the Renault 5's design technique is the opposite of that of its illustrious predecessor, in the spirit it can be regarded as the worthy descendant!

Then, on January 3, 1972, thirty journalists were invited to trials in Brittany, before the official launch of the car in all branches and franchises of France on Saturday, January 29. The 640 green Renault 5 intended for garage window displays, were added to 1,920 orange or apple green cars with eyes decorated on the headlights and self-adhesive speech bubbles on the doors saying:

"I am Renault 5, take me for a drive." As part of a massive and very colourful launch operation, these cars were used in parades in the major cities in France, followed by an operation where anyone could try them. That was not all because of course, Renault 5, which became "Supercar" as a result of an idea by Simone Guibert, artistic director at Publicis, was everywhere: on the

air with a jingle with a particular theme song, in 1,750 theatres where two 45-second cartoons showed the car "in the city" and "in the country", on 6,500 bus shelters and 1,200 signs on the road side, not to mention the numerous advertisements in the press! This campaign was unprecedented in both size and originality - the car was presented like a person rather than an object - would

fully achieve its goal, and the Renault 5 immediately met with acclaim from the public and specialist press.



02 LA RENAULT 5 : UNE CARRIÈRE DE RÊVE !

1/ Super campagne pour Supercar

L'existence de la Renault 5 est d'abord révélée par un bref communiqué de la Régie daté du 28 novembre 1971, accompagné d'une photo où la voiture pose en compagnie d'une 4 CV ! Même si sa conception technique est à l'opposé de celle de son illustre aînée, dans l'esprit, la Renault 5 peut être considérée comme sa digne descendante !

Ensuite, le 3 janvier 1972, trente journalistes sont invités à une séance d'essais en Bretagne, avant le lancement officiel de la voiture dans toutes

les succursales et concessions de France le samedi 29 janvier. Aux 640 Renault 5 vertes destinées à être exposées dans les vitrines des

garages, s'ajoutent 1.920 voitures (orange ou vert pomme) décorées avec des yeux sur les phares et des bulles autocollantes sur les portières qui

proclament : « Je suis la Renault 5, prenez mon volant ». Dans le cadre d'une gigantesque opération de lancement très colorée, ces voitures servent à des défilés dans les principales villes de France, suivis d'une opération où tout un chacun peut les essayer. Ce n'est pas tout, car bien évidemment, la Renault 5, devenue « Supercar » sur une idée de Simone Guibert, directrice artistique chez Publicis, est partout : sur les ondes avec un jingle accompagné d'un indicatif musical particulier, dans 1.750 salles de cinéma où deux dessins animés de 45 secondes présentent la voiture « à la ville » et « à la campagne », sur 6.500 abribus et 1.200 panneaux le long des routes, sans oublier les nombreux encarts publicitaires dans la presse ! Cette campagne sans précédent à la fois par son importance et originalité - la voiture est présentée comme une personne plutôt que comme un objet - va atteindre pleinement son but, et la Renault 5 rencontrer immédiatement la sympathie du public et de la presse spécialisée.



> R5 TL jaune - Renault 4 CV - Lardy - 1971

2/ Awesome Renault 5!

But who was this Renault 5, and what did it bring to a new yet still very conventional automotive world? The technique, if it was the flavour of the day, drew widely from the manufacturer's bank of components: from its elders, the Renault 4 and 6, it borrowed the front-wheel drive and the lengthwise engines (a 782 cm³ of 33.5 bhp. DIN on the "L", a 956 cm³ of 44 bhp. DIN on the "TL" for the French market); the gearbox, controlled by a lever on the dashboard, is that of the 6 TL; similarly for the suspension systems, by adjustable torsion bars, lengthwise to the front and crosswise to the rear. The braking was entrusted to drums on the "L", while the "TL" had discs on the front. It was therefore not in terms of the tried and proven

mechanics, guaranteeing excellent reliability, that an original design could be found. The bodywork, on the other hand, was a genuine innovation with its compact and practical side, but also extremely pleasant to look at. For the first time in France in the category of popular cars, Renault "dared" to introduce the three-door configuration which up until then had not really been appreciated, and the rest of the story would prove it right. Renault 5's vocation was not especially "family": it was more intended single people or young households. This three-door formula did not lack advantages: less restrictive in terms of style, less expensive to manufacture and safer for children carried in the back.



> Essai de choc R5 - 1971



> Kit pièces détachées pour R5 LS Coupe-1974

But the real innovation of the Renault 5 is found in... its bumper. These famous grey reinforced polyester bumpers which, along with its irresistible good looks, gave it all its personality. Renault had, for several years, been interested in plastic materials and in collaboration with Rhône-Poulenc studied a new by-product, "Pre-impregnated glass polyester", which in particular withstands impacts of up to 7 km/h. Initially tested on Renault 4 rear load space covers, this new material found its first application on July 1971 in the rear bumper of the Renault 15 and 17. Although a little more expensive to manufacture, it became the bumper of the Renault 5 whose vocation was largely urban, all the more so that it perfectly matched the style of the car.

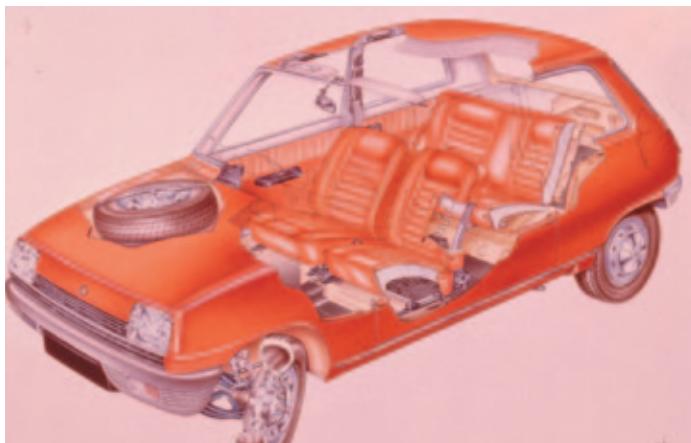
The other special features of this bodywork, included vertical rear lamps installed on the end of the rear wings, extended towards the roof with air vents, which contribute to giving the car a genuine identity. As for the passenger compartment, it benefited from an established personality, nevertheless with a fairly simple dashboard, with a quilted appearance, bearing a rectangular case that combined dials, indicator lights and switches. As to the upholstery, conventional on the L, it was unbridled on the TLs where the customer could opt for shiny bronze or orange leatherette benches, which clearly positioned the model in its era. Renault 5, comfortable in its sneakers!

2/ Géniale Renault 5 !

Mais qui est-elle, cette Renault 5, et qu'apporte-t-elle de nouveau dans un monde automobile encore très conventionnel ? La technique, si elle est au goût du jour, puise largement dans la banque d'organes du constructeur : de ses aînées, les Renault 4 et 6, elle emprunte la traction avant et les moteurs longitudinaux (un 782 cm³ de 33,5 ch. DIN sur la « L », un 956 cm³ de 44 ch. DIN sur la « TL » pour le marché français) ; la boîte, commandée par un levier au tableau de bord, est celle de la 6 TL ; même constat pour les suspensions, par barres de torsion réglables, longitudinales à l'avant et transversales à l'arrière. Le freinage est confié à des tambours sur la « L », tandis que la « TL » a droit à des disques à l'avant. Ce n'est donc pas du côté des mécaniques, éprouvées et garanties d'une bonne fiabilité, qu'il faut chercher une conception originale. La carrosserie, en revanche, innove vraiment par son côté compact et pratique à la fois, mais aussi extrêmement plaisant à regarder. Pour la première fois en France dans la catégorie des voitures populaires, Renault a « osé » la trois portes, configuration jusqu'ici réputée peu appréciée dans l'Hexagone, et la suite lui donnera raison. La vocation de la Renault 5 n'est pas spécialement

familiale : on la destine plutôt à des personnes seules ou à des jeunes ménages. Cette formule trois portes n'est pas sans avantages : moins contraignante pour le style, moins coûteuse à fabriquer et plus sûre si on transporte des enfants à l'arrière.

Mais la véritable innovation de la Renault 5 est à chercher dans... ses pare-chocs. Ces fameux pare-chocs boucliers gris en polyester armé, associés à son minois irrésistible, lui donnent toute sa personnalité. Depuis plusieurs années, Renault s'intéresse aux matériaux plastiques et étudie en collaboration avec Rhône-Poulenc un dérivé nouveau, le « préimprégné verre polyester », qui offre la particularité de résister aux chocs jusqu'à 7 km/h. D'abord testé sur des tablettes arrière de Renault 4, ce matériau nouveau trouve une première application dès juillet 1971 avec le pare-chocs arrière des Renault 15 et 17. Bien qu'un peu plus coûteux à fabriquer, il s'impose pour les pare-chocs de la Renault 5 dont la vocation est en grande partie urbaine, d'autant plus qu'il se marie à merveille avec le style de l'auto. Parmi les autres particularités de cette carrosserie, citons les feux arrière verticaux implantés à l'extrémité des ailes arrière, prolongés vers le toit par des grilles d'extraction d'air,



> R5 TL - 1972



> R5 Lauréate L - 1985

qui achèvent de conférer à l'auto une vraie identité. De son côté, l'habitacle bénéficie d'une personnalité affirmée, avec un tableau de bord pourtant assez simple, d'aspect matelassé, portant un boîtier rectangulaire qui regroupe les cadrans, voyants et

interrupteurs. Quant à la sellerie, classique sur les L, elle se débride sur les TL où le client peut opter pour un skaï brillant bronze ou orange, qui situe le modèle bien dans son époque. À l'aise dans ses baskets, la Renault 5 !

3/ A range received loud and clear

It did not take long to register the success, on the European continent in any case. A new category of vehicles was born with the Renault 5: that of the superminis, and the competition would not take long to rush into the breach to offer equivalent models. The strength of the Renault 5 is that it drew on very different categories of users: young or elderly, mothers wanting a practical car to do the shopping or take the children to school, doctors looking for an agile vehicle that is easy to park or households on a low budget, it was often the solution that best suited their expectations.

In 1974, the Renault 5 was ranked second for sales in Europe, just behind the Fiat 127. It would not, however, to stop on such a promising route and prepared, during successive new versions, to win new users.

The second offensive was launched in the month of April 1974 with the appearance of the R5 LS; outwardly identical to the TL except for the gigantic "LS" logo affixed to the front of the bonnet, it offers a lot of punch due to its 1,289 cm³ engine borrowed from the R12 TS and supplied by a Weber twin-body carburettor, in a version developing 64 bhp which provided fast and flexible driveability.

To take advantage of the extra power in total safety and provide comfort worthy of a "large car", the LS had double circuit power braking, a reinforced clutch, a rev counter, a defrosting windscreen, a rear windscreen wiper and "kangaroo" headlights that combine a second long-range beam with iodine reflector. Less than a year later, in the month of March 1975, the "LS" became "TS" by incorporating integral anatomical seats which include perforated headrests built into the seat back, inertia reel safety belt and a more plush finish.

Even so, Renault did not forget those

for whom the car was first and foremost a work tool and who needed space to transport goods, without necessarily using a small truck: Travelling sales representatives or luxury shops, for example. The "Utility" version created specifically for them offered a capacity of one cubic meter and a payload of 355 kg at the same time as a VAT rate reduced to 20 %. This model, marketed in the autumn of 1975, originally deliverable with a plated panel to the rear was soon also available with windows; in which case, it was hardly distinguishable from a TL.



> R5 LS 1974



> R5 TS - 1975

3/ Une gamme reçue cinq sur cinq

Il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que le succès est au rendez-vous, en tout cas sur le continent européen. Une nouvelle catégorie de véhicules est née avec la Renault 5 : celle des superminis, et la concurrence ne va pas tarder à s'engouffrer dans la brèche pour proposer des modèles équivalents. La force de la Renault 5 est qu'elle touche des catégories d'usagers très différentes : jeunes ou personnes âgées, mère de famille désireuse d'une auto pratique pour faire les courses ou conduire les enfants à l'école, médecin à la recherche d'un véhicule agile et facile à garer ou ménage à petit budget, elle est souvent la solution qui s'adapte le mieux à leurs attentes. Dès 1974, la Renault 5 se classe à la seconde place des ventes en Europe, juste derrière la Fiat 127. Elle ne va, pourtant, pas s'arrêter en si bon chemin et s'apprête, au fil des versions nouvelles, à séduire de nouveaux usagers.

La seconde offensive est lancée au mois d'avril 1974 avec l'apparition de la 5 LS ; extérieurement identique à la TL si l'on excepte le gigantesque logo « LS » apposé à l'avant du capot, elle propose beaucoup de punch grâce à son moteur de 1.289 cm³

emprunté à la 12 TS et alimenté par un carburateur Weber à double corps, dans une version développant 64 ch. qui permet une conduite rapide et souple. Pour profiter du surcroît de puissance en toute sécurité et offrir un confort digne d'une « grande », la LS dispose d'un freinage assisté à double circuit, d'un embrayage renforcé, d'un compte-tours, d'une lunette dégivrante, d'un essuie-glace arrière et de phares « Kangourou » qui combinent un second faisceau

longue portée aux optiques à iode. Moins d'un an plus tard, au mois de mars 1975, la « LS » devient « TS » en recevant des sièges intégraux anatomiques qui comportent des appuie-tête ajourés incorporés au dossier, des ceintures de sécurité à enrouleur et une finition plus cossue.

Renault n'oublie pas pour autant ceux pour qui la voiture est avant tout un outil de travail et qui ont besoin d'espace pour transporter de la

marchandise, sans pour autant devoir utiliser une camionnette : VRP ou commerces de luxe, par exemple. La version « Société » créée spécialement à leur intention offre un volume d'un mètre cube et une charge utile de 355 kg en même temps qu'un taux de TVA réduit à 20 %. Commercialisée à l'automne 1975, ce modèle livrable à l'origine avec un panneau tôle à l'arrière est bientôt disponible aussi avec des vitres ; dans ce cas, elle ne distingue guère d'une TL.



> R5 LS Version Coupe - 1974

4/ Reinforced against all impacts: the GTL

The oil crisis of 1973 left a lasting impression and changed the relationship with the automobile. Cost-effective use and fuel consumption became the priority criteria of choice for the majority of motorists. At the same time, with increasingly dense traffic in cities, and the development of superstores

surrounded by gigantic car parks, cars suffered more than before from small dints and scratches which damage the bodywork. Pierre Tiberghien, who succeeded Yves Georges in January 1976 at the head of the design department, was aware of this and studied a Renault 5 that would meet this type of concern: the

GTL, unveiled in February 1976. From the outside, it is impossible not to recognize it: to complement the famous bumpers, large fascia bands of the same material and same colour extended them along the flanks, forming a genuine protective belt against small impacts or door knocks. A few years later, it was

clear that this system, despite being patented, was adopted on many rival models. The other strength of the GTL is that it was both cost-effective and ecological. It was fitted with the same engine as the TS, but powered down to 44 bhp, with a single body carburettor whose settings were calculated as sparingly as possible and an appropriate gearbox, due in particular to a very long final drive. Standardized consumption was thus brought down to a very low level: 4.7 litres at 90 km/h and 6.7 litres at 120 km/h. These days it is better, but at the time, the performance was remarkable. The GTL, an intermediate model, offered enhanced finishing compared to the TL, without quite matching that of the TS.



> R5 GTL 1976



> Intérieur R5 GTL - 1976

4/ Armée contre tous les chocs : la GTL

La crise pétrolière de 1973 a marqué les esprits et changé le rapport à l'automobile. Désormais, l'économie d'usage et la consommation d'essence sont des critères de choix prioritaires pour une majorité d'automobilistes. En parallèle, avec une circulation toujours plus dense dans les villes, et la multiplication des grandes surfaces entourées de gigantesques parkings, les voitures souffrent plus qu'avant de petits chocs et rayures qui abîment la carrosserie. Fort de ce constat, Pierre Tiberghien, qui succède à Yves Georges au mois de janvier 1976 à la tête du bureau d'études, a fait étudier une Renault 5 qui répond à ce type de préoccupations : la GTL, dévoilée au mois de février 1976. Extérieurement, il est impossible de ne pas la reconnaître : pour compléter les fameux boucliers, de larges bandeaux de même matière et de même teinte les prolongent sur les flancs, formant une véritable ceinture de protection contre les petits chocs ou les coups de portière. Quelques années plus tard, on peut se rendre compte que ce dispositif pourtant breveté a été adopté sur de nombreux modèles concurrents. L'autre force de la GTL, c'est d'être à la fois économique et écologique. Elle est dotée du même moteur que la TS, mais dégonflé à 44 ch., avec un carburateur simple corps dont les réglages

sont calculés au plus juste et une boîte de vitesses adaptée, notamment grâce à un couple conique très long. Les consommations normalisées descendent ainsi à un niveau extrêmement bas : 4,7 litres à 90 km/h et 6,7 litres à 120 km/h. On fait mieux aujourd'hui, mais à l'époque, la performance est remarquable. Modèle intermédiaire, la GTL propose une finition plus valorisante que celle de la TL, sans rejoindre tout à fait celle de la TS.



> R5 GTL - 1982

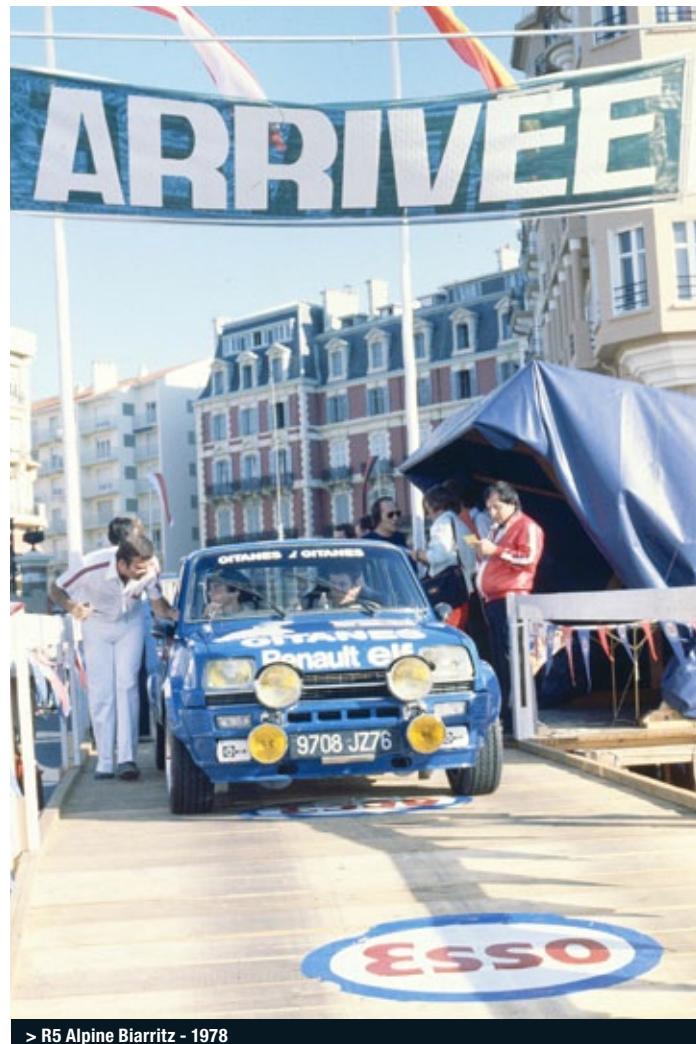


> R5 Gamme Modèle 77

5/ R5 with a Dieppe touch

The LS and TS soon provided an answer to those who sought a high-performance small car. Of course, in December 1974, a "kitty" R5 LS had appeared. This souped-up model, specially tuned for the 1975 season contestants in the Gordini Cup, renamed "Renault 5 - Elf Cup", saw the power of its 1,289 cm³ engine increase from 54 to 85 bhp with high performance into the bargain, but it was a version specifically designed for competition in a particular context. Only 150 were produced for the 1974-75 season and sold at a relatively high price. Contrary to what one would have thought, these models were merely a stepping stone, because in 1972, the Company's sorcerers looked closely into the cradle of this new born. In the end it was at Alpine's, in Dieppe, that the project took shape to culminate in March 1976 with a presentation of the R5... Alpine. The name did not suffer from any ambiguity: high performance was definitely there this time. With 1,397 cm³ and 93 bhp under the bonnet, the R5 Alpine did more than toy with 170 km/h and accelerated almost like a dragster: the kilometre from a standing start was thus covered

in 32.5 seconds, with remarkable roadworthiness: the press tests unanimously acknowledged the qualities of the road-holding, steering and power braking, provided by discs on the front and drums to the rear; the comfort of the suspension remained acceptable. While the interior environment differed little from that of the TS, despite the presence of a Motolita perforated three-prong steering wheel with the "Alpine" logo in the centre, the characteristic "sport" exterior presentation with its matt black bumpers, fog lamps, Gordini 17 rims and paint fillets framing the "A5" logo, helped make the new version immediately recognisable, which, along with the virtually simultaneous appearance of a certain Volkswagen Golf GTI, was at the basis of a new category of city sports cars which met with considerable success.



> R5 Alpine Biarritz - 1978

5/ La 5 à la sauce dieppoise

Les LS et TS ont rapidement apporté une réponse à ceux qui cherchaient une petite voiture dotée de bonnes performances. Bien sûr, dès le mois de décembre 1974, une 5 LS « kitée » était apparue. Spécialement affûtée pour les participants de la saison 1975 de la Coupe Gordini, rebaptisée « Coupe Renault 5 – Elf », cette bombinette voyait la puissance de son moteur

1289 cm³ passer de 54 à 85 ch. avec de jolies performances à la clé, mais il s'agissait là d'une version spécifiquement destinée à la compétition dans un cadre bien particulier, produite à 150 exemplaires pour la saison 1974-1975 et vendue relativement cher. Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, ces modèles ne constituent pourtant qu'une étape, car dès 1972,

les sorciers de la Régie se penchent sur le berceau de la nouvelle née. C'est finalement à Dieppe, chez Alpine, que le projet prend forme pour aboutir au mois de mars 1976 à la présentation de la 5... Alpine. Le patronyme ne souffre aucune ambiguïté : la performance est cette fois au rendez-vous. Avec 1.397 cm³ et 93 ch. sous le capot, la 5 Alpine fait plus que tutoyer

les 170 km/h et accélère presque comme un dragster : le kilomètre départ arrêté est ainsi couvert en 32,5 secondes, avec un comportement routier remarquable : les essais presse reconnaissent unanimement les qualités de la tenue de route, de la direction et du freinage assisté, assuré par des disques à l'avant et des tambours à l'arrière ; le confort de suspension reste acceptable. Si l'ambiance intérieure diffère peu de celle de la TS, malgré la présence d'un volant à trois branches ajourées Motolita dont le centre est frappé du logo « Alpine », la présentation extérieure typée « sport » avec ses boucliers noir mat, les feux antibrouillard, les jantes de 17 Gordini et les filets de peinture encadrant le logo « A5 », permet de reconnaître immédiatement la nouvelle version, qui, avec une certaine Volkswagen Golf GTI apparue presque simultanément, est à la base d'une nouvelle catégorie de voitures, les citadines sportives, appelée à connaître un joli succès.



> Renault 5 alpine - 1976

6/ Automation and comfort

Sport is good, but it was important not to lose sight of the fact that the Renault 5's preferred area of action remained the city! At Renault, the automatic transmission had been part of the design department's preoccupations since the mid-1950s, and the first "Ferlec" 4 valve up to the most recent 16TA and 12TR. It was therefore logical that an "Automatic" version of the R5 saw the light of day on January 5, 1978, at the opening of Brussels motor show. The automatic R5, fitted with the 1,289 cm³ engine whose power was limited to 55 bhp so as to maintain fuel economy, taken for 7 valve offered acceptable performance, with a true top speed of 140 km/h. The general presentation was that of the GTL, but it deserved a black-vinyl roof, bumpers, bodywork fascia bands and other accessories painted in matt black, which enabled it to be easily identified. The fully incorporated seats were not those of the GTL, but those of the Renault 5 exported to the United States.

Since we are talking about the city-based Renault, it should be remembered that in the early 1970s, the manufacturer began looking into

electric cars. In fact, if the Fluence Z. E. and Zoe currently appear to be the pioneers in this field, it already enjoys a long experience. In the spring of 1972, an electric Renault 5, studied in collaboration with EDF, was finalised. The electric motor, powered by 34 lead batteries installed in the boot, allowed driving at 60 km/h, and even 80 km/h in when necessary, with a touring range of between 110 and 175 km. Admittedly, this is far from the current performances, but it was forty years ago! At the time, the short-run experimental production was limited to 90 vehicles entrusted to the Domains, but the project was launched.

A four-door car to reinforce sales

The Renault 5 very quickly topped the French market, far ahead of the other models. Thus in 1978, no less than 195,923 "touring" versions were sold in France, compared to 115,043 Peugeot 104 and 96,987 Renault 4, ranked second and third respectively! The performance was all the more remarkable considering that only the three-door bodywork was available. Even if the figures provided clear proof to the contrary for those

who thought that in France, four side doors were essential to succeed, this situation lasted quite a long time and furthermore a variant to five door version, was studied well before the 1972 launch, was proposed to the clientele in addition to the three-door version. It was done for the 1980 model-year. Furthermore, the five-door version only differed by the addition of a B-pillar and rear doors, as all the rest was retained, including the wheelbase. Only the weight increased by twenty kilograms, due to a strengthening of the structure, as well as the price of course, which called for an increase of 1,400 francs in relation to the

three-door version, with basic finishing, TL or GTL, the only two offered at the time of release, a year before the Automatic version.



> Renault 5 automatic - modele 82



> Vitrine renault 5 automatic - 1978

6/ Automatisation et confort

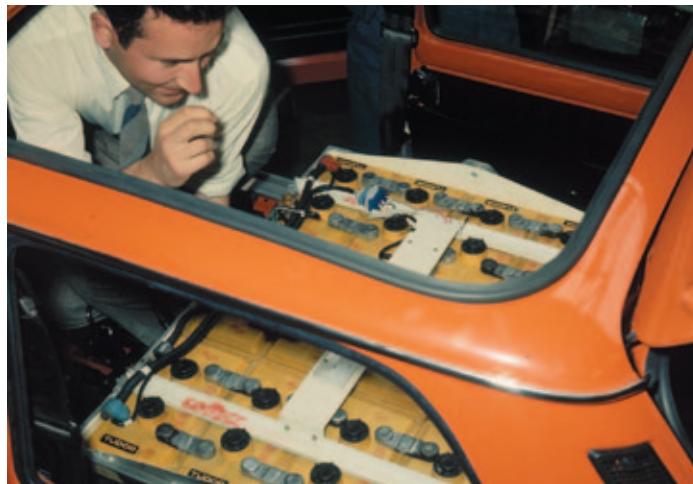
Le sport, c'est bien, mais il ne faut pas pour autant perdre de vue que le terrain d'action favori de la Renault 5 reste la ville ! Chez Renault, la transmission automatique fait partie des préoccupations du bureau d'études depuis le milieu des années cinquante, des premières 4 CV « Ferlec » aux plus récentes 16TA et 12TR. Il était donc logique qu'une version « Automatic » de la 5 voie le jour, et c'est chose faite le 5 janvier 1978, à l'ouverture du salon de Bruxelles. Dotée du moteur 1289 cm³ dont la puissance est limitée à 55 ch. pour que les consommations restent économiques, la 5 Automatic donnée pour 7 CV offre des performances acceptables, avec un vrai 140 km/h en pointe. La présentation générale est celle de la GTL, mais elle a droit à un toit en vinyle noir, des pare-chocs, bandeaux de carrosserie et autres

accessoires peints en noir mat, qui permettent de l'identifier facilement. Les sièges intégraux ne sont pas ceux de la GTL, mais ceux des Renault 5 exportées aux États-Unis.

Puisque l'on parle de Renault des villes, on peut rappeler que dès le début des années soixante-dix, le constructeur s'est penché sur l'étude des voitures électriques. En effet, si, aujourd'hui, les Fluence Z.E. et Zoe apparaissent pionnières en ce domaine, c'est parce qu'il bénéficie déjà d'une longue expérience. Dès le printemps 1972, en effet, une Renault 5 électrique étudiée en collaboration avec EDF est finalisée. Le moteur électrique, alimenté par 34 batteries au plomb installées dans le coffre, permet de rouler à 60 km/h, voir 80 km/h en cas de besoin, avec une autonomie variant entre 110 et 175 km. Certes, on est ici encore



> Renault 5 automatic - modèle 79



> R5 Electrique - 1973

assez loin des performances actuelles, mais c'était il y a quarante ans ! L'expérience d'alors se limite à une production expérimentale de 90 véhicules confiés aux Domaines, mais le projet est lancé.

Une quatre portes pour conforter les ventes

Très vite, la Renault 5 caracole en tête du marché français, très loin devant les autres modèles. Ainsi en 1978, pas moins de 195.923 versions « tourisme » sont écoulées dans l'Hexagone, contre 115.043 Peugeot 104 et 96.987 Renault 4, respectivement classées deuxième et troisième ! La performance est d'autant plus remarquable que seule la carrosserie à trois portes est disponible. Même si les chiffres apportent un joli démenti

à ceux qui pensaient qu'en France, quatre portières latérales étaient indispensables pour s'imposer, cette situation a assez duré et une variante à cinq portes, d'ailleurs étudiée bien avant le lancement de 1972, doit être proposée à la clientèle en complément de la trois portes. C'est chose faite pour le millésime 1980. La version cinq portes ne diffère d'ailleurs que par l'ajout du pied-milieu et des portes arrière, puisque tout le reste est conservé, y compris l'empattement. Seul le poids augmente de vingt kilos, en raison d'un renforcement de la structure, ainsi bien sûr que le prix, qui réclame une rallonge de 1.400 francs par rapport à la trois portes, en finition de base, TL ou GTL, les seules proposées au moment du lancement, un an avant la version Automatic.

7/ Laurels for the Renault 5

At this stage, and whereas the Billancourt microchip had celebrated its seventh birthday, the R5 had virtually unveiled all the facets of its personality by meeting the needs of single people, whether trendy or not, families, companies, in short, most of the men and women who, for enjoyment or necessity, found themselves behind a steering wheel. Including of sporty types, who were successively offered the LS, TS and Alpine. The latter kicked off a marvellous career in motor sport, which, thanks to Renault Sport technicians, led by François Bernard and Michel Têtu, and a few particularly gifted drivers, would prove to be outstanding. Powered by 130 bhp,

the "Group 2" Renault 5 Alpine started its career in the Mille Pistes Rally in July 1977, followed by the San Remo Rally in October, with excellent results in the bargain. But it was mainly the Jean Ragnotti's resounding victory in the 1978 Monte Carlo Rally that brought the "Skateboard", as it was affectionately nicknamed by the English, into the limelight. Ragnotti, Frequelin and the others achieved excellent results and pulled off memorable victories in rallies on both road and track over a two-year period.

The real tool for winning customers was yet to come. It was being prepared behind the scenes, since



> R5 Alpine au Rallye du Bandama - 1978

that great day in 1976 when Jean Terramorsi, then Product Dept. Assistant Manager, had the idea of a competition super Renault 5. The project, based on an initial sketch by the young stylist Marc Deschamps, was then entrusted to Renault Sport in Dieppe. The car was built under the guidance of Michel Têtu and Henri Lherm. Yves Legal reworked the external appearance, finalized with the collaboration of the Italian stylist Marcello Gandini. From then on, everything went very fast! The R5 Turbo was formally exhibited at the Paris Motor Show the following October, in the form of a life-size

mock-up. Marketing began six months later as the final production car was not unveiled until January 1980 (fifteen months after the show).

In addition to the motor sport arena and confronted with the competition, the "Renault 5 - Elf Cup" promotional formula maintained its popularity. From 1975 to 1984, first with the Kitty R5 LS, then with R5 Alpine and R5 Alpine Turbo, many apprentice racing drivers tested their skills each weekend on different circuits in France and Europe, providing colourful, impressive and thrilling events. Spain also had the equivalent of this cup.



> R5 Alpine de Frequelin Delaval en course - 1979

7/ Des lauriers pour la Renault 5

A ce stade, et alors que la puce de Billancourt a fêté ses sept ans, elle a pratiquement dévoilé toutes les faces de sa personnalité en rencontrant les besoins des célibataires, qu'ils soient ou non branchés, des familles, des sociétés, bref, de la plupart des hommes et des femmes qui, par plaisir ou nécessité, se retrouvent derrière un volant. Y compris des sportifs, qui se sont vus successivement offrir la LS, la TS et l'Alpine. Cette dernière a donné le coup d'envoi d'une belle carrière en compétition, qui, grâce aux techniciens de Renault Sport, avec en tête François Bernard et Michel Têtu, et quelques pilotes particulièrement doués, va

s'avérer brillante. Forte de 130 ch., la Renault 5 Alpine « Groupe 2 » entame sa carrière par le Rallye des Mille Pistes au mois de juillet 1977, suivi par le Rallye de San Remo en octobre, avec d'excellents résultats à la clé. Mais c'est surtout l'éclatante victoire de Jean Ragnotti au Rallye de Monte-Carlo 1978 qui place sur le devant de la scène la « planche à roulettes », comme l'ont affectueusement surnommée les Anglais. Deux années durant, Ragnotti, Fréquelin et les autres réalisent de jolies performances et arrachent des victoires mémorables lors de rallyes sur route et sur terre.

La véritable arme de conquête reste

portant à venir. Elle se prépare dans l'ombre, depuis que Jean Terramorsi, alors adjoint du service Produit, a eu l'idée d'une super Renault 5 de compétition, un beau jour de 1976. A partir d'un premier croquis du jeune styliste Marc Deschamps, le projet maintenant confié à Renault Sport à Dieppe, se construit sous la direction de Michel Têtu et d'Henri Lherm. Yves Legal retravaille l'aspect extérieur, finalisé avec la collaboration du styliste italien Marcello Gandini. Dès lors, tout va très vite ! La 5 Turbo est présentée officiellement à l'occasion du Salon de Paris en octobre suivant, sous la forme d'une maquette à l'échelle 1, la voiture de

série définitive n'étant dévoilée que quinze mois plus tard, en janvier 1980, la commercialisation intervenant six mois plus tard.

A côté de la compétition face à la concurrence, la formule de promotion, dénommée « Coupe Renault 5 - Elf » garde la côte. De 1975 à 1984, d'abord avec des 5 LS kitées, puis avec des 5 Alpine et des 5 Alpine Turbo, de nombreux apprentis pilotes se mesurent chaque week-end sur différents circuits de France et d'Europe, fournissant un spectacle coloré et impressionnant au prix de sensations fortes. L'équivalent de cette coupe existe aussi en Espagne.



> R5 Alpine au Rallye du Bandama - 1978



> Usine alpine de dieppe - 1985

8/ Advanced techniques: safety, ecology, performance and luxury

The 1970s marked a turning point in terms of the road safety issue. Until then relatively little account was taken of safety in the design of new models. It then became compulsory for car makers, and in this area, Renault played the role of pioneer. The Company had conducted extensive research in collaboration with the IRT (Institute for Research on Transport) since 1971. After the BRV prototype

presented in 1974, which targeted a vehicle in the top category, the research shifted toward a smaller city car, with the accent not only on the active and passive safety of the occupants of the car, but also that of pedestrians or cyclists likely to be in contact with the vehicle in an accident. And in addition, to incorporate environmental protection, which had only recently appeared as a vital issue, the vehicle also had

to reduce pollutant emissions. The result was the EPURE (Study of the Protection for Users of the Road and the Environment), unveiled in spring 1979. This vehicle developed from a Renault 5 took stock of the Renault's studies and was a fore-runner for future solutions.

The turbocharger technique, used with success on the R5 Turbo, and then on production models, R18 Turbo Petrol and R20 Turbo Diesel, became increasingly essential on the high-performance versions. The R5 Alpine Turbo thus succeeded the R5 Alpine in September 1981 literally giving new impetus to the popular sports car. The transplant of a Garrett turbo summarizes the main conversion, and this time propelled the car, whose power jumped to 110 bhp, at more than 186 km/h with, into the bargain, a standing start kilometre covered in a little over 30 seconds, which represented significant progress on the performance of the former "atmospheric" Alpine. A few changes were made to the suspension, while the braking was

entrusted to discs on all four wheels. This boost operation proved beneficial and allowed the R5 Alpine to continue to perform effectively compared to the competition which was also progressing.

At the Motor Show in October 1981, when France had just entered the Mitterrand era, the Renault 5, which would soon celebrate its ten birthday, was exhibited in gala dress. A richly endowed TX version spearheaded the range; even if it settled for a 63 bhp 1,397 cm³ engine, it offered unprecedented rigging for a city car: leather upholstery, power steering, rev counter, tinted electric windows, sporty steering wheel, leather-covered gear lever knob, laminated windscreen - nothing was missing. The external appearance was just as neat with Amil rims, paint fillets on the flanks and basalt rocker panel associated with three exclusive metallic shades or a very classy opaque black. There were no options; the R5 TX offered everything as standard.



> R5 TX - 1981

8/ Des techniques de pointe : sécurité, écologie, performances et luxe

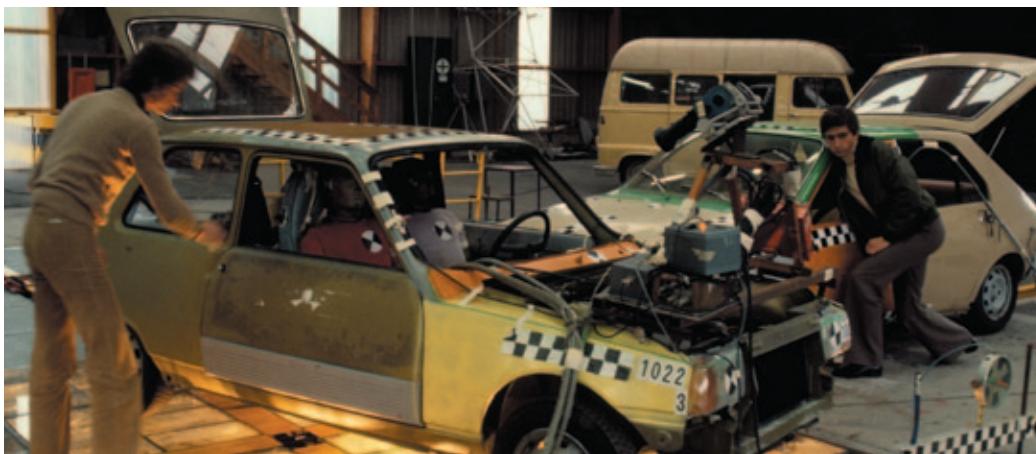
Les années soixante-dix marquent un tournant dans la problématique de la sécurité routière. Jusque-là relativement peu prise en compte dans la conception des nouveaux modèles, elle s'impose désormais aux constructeurs, et dans ce domaine, Renault joue les pionniers. Depuis 1971, la Régie mène des recherches approfondies en collaboration avec l'IRT (Institut de Recherches des Transports). Après le prototype BRV présenté en 1974, qui ciblait un véhicule de la catégorie supérieure, les recherches s'orientent sur un véhicule de la taille d'une citadine, avec pour préoccupation non seulement la sécurité active et passive des occupants de l'auto, mais aussi celle des piétons ou cyclistes susceptibles d'être en contact avec le véhicule lors d'un accident. Et pour intégrer aussi la protection de l'environnement qui apparaît depuis peu comme une question vitale, le véhicule doit aussi réduire les émissions polluantes. Il en résulte l'EPURE (Etude de Protection des Usagers de la Route et de l'Environnement), dévoilée au printemps 1979. Ce véhicule développé à partir d'une Renault 5 fait le point sur les études de Renault et préfigure les solutions futures.

La technique du turbocompresseur, utilisée avec succès sur la 5 Turbo, puis sur des modèles de série, les 18 Turbo essence et 20 Turbo Diesel, s'impose de plus en plus sur les versions performantes. Au mois de septembre 1981, la 5 Alpine Turbo succède ainsi à la 5 Alpine, donnant au sens propre un nouveau souffle à la sportive populaire. La greffe d'un turbo Garrett résume l'essentiel de la transformation, et propulse cette fois la voiture, dont la puissance grimpe à 110 ch., à plus de 186 km/h, avec à la clef un kilomètre départ arrêté effectué en un peu plus de 30 secondes, ce qui

représente un progrès sensible sur les performances de l'ancienne Alpine « atmosphérique ». Quelques modifications affectent la suspension, tandis que le freinage passe aux disques sur les quatre roues. Cette opération coup de fouet s'avère bénéfique et permet à la 5 Alpine de continuer à se mesurer efficacement à une concurrence qui progresse elle aussi.

Au Salon d'octobre 1981, alors que la France vient d'entrer dans l'ère Mitterrand, la Renault 5, qui va bientôt fêter ses dix ans, se présente en habit de gala. Une version TX richement dotée

vient en effet coiffer la gamme ; si elle se contente du 1397 cm³ de 63 ch., elle propose un équipement jamais vu sur une citadine : direction assistée, compte-tours, vitres électriques teintées, volant sport, pommeau de vitesses gainé de cuir, pare-brise feuilleté, rien ne manque ; l'aspect extérieur est tout aussi soigné avec des jantes Amil, des filets de peinture sur les flancs et des bas de caisse basalte associés à trois teintes métallisées exclusives ou à un noir opaque très chic. Il n'y a aucune option, la 5 TX offre tout en série.



> EPURE Essai de choc latéral - 1978

9/ It remained "competitive"

It is also true that, to remain popular with the public, it is important to support the product with adequate advertising campaigns, whose aim is of course to strike the imagination. The advertisers had no lack of imagination with the Renault 5. After the successful launch of "Supercar", the fantasy world remained topical and particularly when promoting the new versions such as GTL and Automatic. Two campaigns in particular made an

impression. Firstly, at the time of the launch of the five-door versions in 1979, that of "extraordinary trips" inspired by Jonathan Swift's hero, in Gulliver's Travels, carried out at Lilliput. Then that of 1982 in which the Renault 5 was equated with a nice witch who had infinite powers. That year, it was still in the lead in terms of registrations on the French market, alone accounting for 15.7% of the market in September. An unthinkable performance today!

In the same spirit, the trend towards limited editions that appeared in the mid-1970s also engulfed the Renault 5. From the first (R5 TS Monte-Carlo in March 1978) to the last (Super Campus in October 1983), via "Le Car" inspired by the American version or the Campus, without forgetting all those proposed by the various foreign importers, versions that contributed to the talk about the Renault 5 in the evening of its long career. In the month of April 1984, the R5 Alpine Turbo became "Turbo Laureate", but it was not a limited edition. Two months later, in effect, for the 85 model-year, the entire range became "Winners", but the TS, TX and Automatic versions were no longer produced. The succession came at the Paris Motor Show in the following October, the "Super 5" made its entry, after a presentation to the press on September 24: the spirit remained the same, the shape was modernized while still heavily based on that of its elder, but in reality, technically-speaking everything changed. The Super 5, with its

east-west engine, unprecedented running gear and platform was not a re-make but a new model!

The Renault 5 would manage the feat of being the most sold model in France for ten years, from 1974 to 1983, depending on the year, accounting for 10 to 16 % of the all-makes market! This was unheard of, especially in the 1970s when the competition from foreign brands intensified. The best year was 1980, with 300,395 "touring" versions (the "Utility" is not included in these figures), which represented 16.03% of market share. In terms of model, the "TL" won by far the biggest share. In 1980, this version accounted for 239,513 cars (79.75%), compared to only 27,694 for the "L", 26,736 "TS" and "GTL", 6,156 "Alpine" and... 291 "Turbo". On the French market, the Laureate R5 continued to resist a little, before disappearing on tip toe during in April 1985: the succession was already clearly ensured by the Super 5.



> Publicité Lancement Super 5 - 1984

9/ Elle reste « dans le coup »

Il n'en est pas moins vrai que, pour garder la faveur du public, il importe de soutenir le produit par des campagnes publicitaires adéquates, dont le but est bien évidemment de frapper l'imagination. De l'imagination, avec la Renault 5, les publicitaires n'en manquent pas. Après le lancement réussi de « Supercar », l'univers de la fantaisie reste d'actualité, notamment pour la promotion des nouvelles versions comme la GTL et l'Automatic. Deux campagnes frappent particulièrement l'esprit. D'abord, au moment du lancement des versions cinq portes en 1979, celle des « voyages extraordinaires » inspirée par celui que Gulliver, le héros de Jonathan Swift, a effectué à Lilliput. Ensuite celle de 1982 où la Renault 5 est assimilée à une gentille sorcière qui dispose de tous les pouvoirs. Cette année-là, elle est toujours en tête des immatriculations sur le marché français, captant à elle toute seule 15,7 % du marché au mois de septembre. Une performance impensable aujourd'hui !

Dans le même esprit, la mode des séries limitées, apparue au milieu des années soixante-dix, s'est également emparée de la Renault 5. De

la première (la 5 TS Monte-Carlo de mars 1978) à la dernière (la Super Campus en octobre 1983), en passant par la « Le Car » inspirée par la version américaine ou la Campus, sans oublier toutes celles proposées par les différents importateurs étrangers, ces versions ont contribué à faire parler de la Renault 5 au soir de sa longue carrière. Au mois d'avril 1984, la 5 Alpine Turbo devient « Lauréate Turbo », mais il ne s'agit pas d'une série limitée. Deux mois plus tard, en effet, pour le millésime 85, c'est toute la gamme qui deviennent des « Lauréate », mais les versions TS, TX et Automatic ne sont plus produites. La succession arrive en effet : à l'occasion du Salon de Paris d'octobre suivant, la « Super 5 » fait son entrée, après une présentation à la presse le 24 septembre : l'esprit reste le même, la silhouette est modernisée tout en rappelant fortement celle de son aînée, mais en réalité, techniquement, tout change. Moteur transversal, trains roulants inédits, plate-forme, la Super 5 n'est pas un replâtrage mais un modèle nouveau !



> Pub Les voyages extraordinaires- Lancement de la 5 portes - 1980

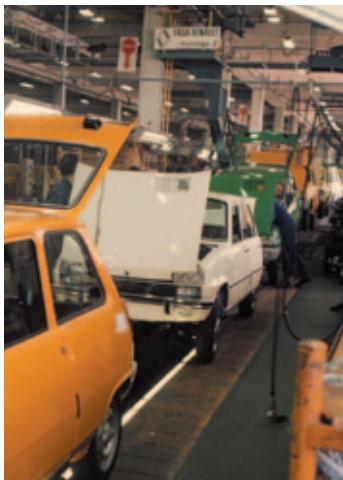
Pendant dix ans, de 1974 à 1983, la Renault 5 aura réussi l'exploit d'être le modèle le plus vendu en France, capturant, suivant les années, de 10 à 16 % du marché toutes marques ! Du jamais vu, surtout dans les années soixante-dix où la concurrence des marques étrangères s'intensifie. La meilleure année étant 1980, avec 300.395 versions « tourisme » (la « Société » n'est pas reprise dans ces chiffres), ce qui représente 16,03 % de parts de marché. Parmi les modèles, c'est de très loin la « TL » qui s'octroie la plus belle part. En 1980, cette version pèse 239.513 exemplaires (79,75 %), contre seulement 27.694 « L », 26.736 « TS » et « GTL », 6.156 « Alpine » et... 291 « Turbo ». Sur le marché français, la 5 Lauréate fait encore un peu de résistance, avant de disparaître sur la pointe des pieds au mois d'avril 1985 : la succession est dès lors clairement assurée par la Super 5.

03 RENAULT 5: AN INTERNATIONAL CAREER

Introduction: it worked for the export market



> Portugal Guarda - 1983



> Espagne Valladolid - 1976



> R5 Transport maritime Setubal - 1983

In 1972, upon the birth of the Renault 5, the Company's export policy was based much more on the Renault 4, which had long been - before being dethroned by the Clio - the French car produced in the greatest number (8 million), the most exported and the most manufactured abroad. But from 1975, with input of the Spanish "Siete" (its three-volume version), the Renault 5 climbed to the top of the podium and the following year became the most sold Renault abroad, and continued as such for a long time. In 1981, at the end of a

ten-year career, 301,992 Renault 5 and 7 cars had been built, compared to 184,770 Renault 18 and 159,216 Renault 4! The Renault 5 sold abroad still represented more than half of the production, even reaching 60% of the total in the latter years! In 1980, owing to the success of the five-door versions, it would be the second most sold car in the world!

Yet, the policy implemented for the Renault 5 was quite different from that which had prevailed at the time

of the Renault 4. Assembled in 28 countries, it had always counted on local manufacture, its design facilitating the installation of small production units. Outside of France, the Renault 5 would only be produced in 13 countries, and mainly in two European plants: Valladolid in Spain, and Haren-Villevorde in Belgium. At the beginning of the 1970s, Haren thus accounted for 12% of the Company's total production; nine out of ten cars produced in Belgium were exported. More than half went

to Germany but also to Italy, Switzerland, the Netherlands, Yugoslavia, and... France. A share of the Renault cars sold in France therefore came from Belgium and Spain. This policy complemented the capabilities of the French plants (almost all "Utility" R5s were thus produced in Haren). In 1981, of a total of 283,930 Renault 5 delivered in France, 75,862 came from Spain, 69,598 from Haren, and 6,713 from Guarda in Portugal.

03 LA RENAULT 5 : UNE CARRIÈRE INTERNATIONALE

Introduction : elle travaille pour l'exportation

En 1972, à la naissance de la Renault 5, la politique d'exportation de la Régie s'appuie encore beaucoup sur la Renault 4, qui a été longtemps - avant d'être détrônée par la Clio - la voiture française la plus produite (8 millions d'exemplaires), la plus exportée et la plus fabriquée à l'étranger. Mais dès 1975, avec l'apport de la « Siete » espagnole (sa version trois volumes), la Renault 5 monte à la première place du podium et devient l'année suivante la Renault la plus vendue à l'étranger, et pour longtemps. En 1981, au bout de dix ans de carrière,

301.992 Renault 5 et 7 sont construites, contre 184.770 Renault 18 et 159.216 Renault 4 ! Les Renault 5 vendues à l'étranger représentent toujours plus de la moitié de la production, allant même les dernières années jusqu'à représenter 60 % du total ! En 1980, grâce au succès des versions cinq portes, elle sera la deuxième voiture la plus vendue au monde !

Pourtant, la politique mise en œuvre pour la Renault 5 est bien différente de celle qui avait prévalu au temps

de la Renault 4. Assemblée dans 28 pays, celle-ci avait toujours misé sur le montage local, sa conception facilitant l'implantation de petites unités de production. En dehors de la France, la Renault 5 ne sera produite que dans treize pays, et principalement dans deux usines européennes : Valladolid, en Espagne, et Haren-Villevorde, en Belgique. Au début des années soixante-dix, Haren réalise ainsi 12 % de la production totale de la Régie ; neuf voitures sur dix produites en Belgique sont exportées, pour plus de la moitié vers l'Allemagne mais aussi vers l'Italie,

la Suisse, les Pays-Bas, la Yougoslavie et... la France. Une partie des Renault vendues dans l'Hexagone provient en effet désormais de Belgique et d'Espagne. Cette politique permet de compléter les capacités des usines françaises (presque toutes les 5 « Société » sont ainsi produites à Haren). En 1981, sur un total de 283.930 Renault 5 livrées dans l'Hexagone, 75.862 proviennent d'Espagne, 69.598 de Haren, et 6.713 de Guarda au Portugal.



> Fabrication renault Siete à la fasa



> Renault Siete - 1974

1/ Belgian quality to conquer Europe

Renault, established in Belgium since 1922, built its first assembly plant outside France in Haren, near Brussels, in 1926. The facilities, still modest at the Liberation, were regularly expanded. The plant, which became Renault Industry

Belgium in 1971, began assembling the Renault 5 in 1972; it would be produced there up to 1983 (811,202 cars), almost as much in 12 years as the Renault 4 in twenty years (1,063,841 cars)! The "Belgian quality" Renault 5s were the ones

sent to the challenging markets such as Germany where, thanks to their contribution, the Company remained the leading importer between 1972 and 1979. The "made in Haren" models differed little from those that came out of

Flins, apart from the engine fit of the basic models (845 instead of 782cm³) and a few special features due to the regulations of the target markets.

2/ It took on a Spanish accent

To promote the national industry in Spain after the war, the government forced the assemblers to a higher level of integration. The Company launched the adventure in December 1951 through the F.A.S.A. (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima), a private company in which

it held only 15% of the shares. On the 1st of July 1965, F.A.S.A. became a subsidiary of the Company under the name FASA-Renault and as the result of a change in legislation in 1972 became a decentralized operating site, industrialists could then be satisfied with an integration of 50%,

provided they exported two thirds of large-batch production. This is how the Spanish Renault 5 would take the road to Colombia, Venezuela or France, as the Renault 4 had done before it... and that it would exceed in terms of the number of units produced: 983,118 three and five-

door Renault 5s assembled between 1972 and 1984. The Renault 5, which was manufactured at the No. 2 assembly plant in Valladolid (inaugurated at the time of its production start-up), would be maintained until the end of its career at impressive levels.

3/ Five in Portuguese-speaking countries

Renault also commissioned a plant in Portugal in 1963: "Industrias Lusitánias Renault" (I.L.R.) located in Guarda, 250 kilometres north-east of Lisbon. In 1973, Renault 5 began being manufactured there alongside the Renault 4; its production was quickly ramped up, reaching 10,000 units in 1980. In 1976, to improve the

country's trade balance, the government launched a request for quotation for the restructuring of its automotive industry. Renault - which held 15% of the market shares in Portugal - was retained. The capabilities of the Guarda plant were strengthened and, from 1982 on, a new engine plant located in Cacia,

near Aveiro, enabled the required integration rate to be achieved. The Company would also be authorised to set up a new assembly plant located in Setubal, to the south of Lisbon; in August 1980, Renault 5 production began there at a rate of 80 vehicles per day.



> Usine de Guarda (Portugal)

1/ Qualité belge pour conquérir l'Europe

Présent en Belgique depuis 1922, Renault a construit en 1926 à Haren, près de Bruxelles, sa première usine de montage hors de France. Encore modestes à la Libération, les installations se sont régulièrement agrandies. L'usine, devenue Renault Industrie Belgique en 1971, accueille la Renault 5 dès 1972 ; elle y sera

produite jusqu'en 1983 à 811.202 exemplaires, presque autant en douze ans que de Renault 4 en vingt ans (1.063.841 exemplaires) ! Ce sont les Renault 5 « Qualité belge » qui sont envoyées sur les marchés exigeants comme l'Allemagne où, grâce à leur apport, la Régie reste le 1er importateur entre 1972 et 1979. Les modèles

« made in Haren » diffèrent peu de ceux qui sortent de Flins, mis à part la motorisation des modèles de base (845 cm³ au lieu de 782) et quelques spécificités dues aux réglementations des marchés de destination.



> Belgique Haren - 1974

2/ Elle prend l'accent espagnol

Après-guerre, en Espagne, pour favoriser l'industrie nationale, le gouvernement oblige les assembleurs à un niveau d'intégration croissant. La Régie se lance dans l'aventure en décembre 1951 par le biais de la F.A.S.A. (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima), entreprise privée

dont elle ne détient alors que 15 %. Le 1er juillet 1965, la F.A.S.A. devenue filiale de la Régie prend le nom de FASA-Renault et devient en 1972, à la suite d'un changement de législation, un site de production décentralisé, les industriels pouvant désormais se contenter d'une inté-

gration de 50 %, à condition d'exporter les deux tiers de leur production. C'est ainsi que la Renault 5 espagnole prendra le chemin de la Colombie, du Venezuela ou de la France, comme l'avait fait avant elle la Renault 4... qu'elle dépassera en nombre d'unités produites : 983.118 Renault 5 trois et

cinq portes assemblées entre 1972 et 1984. La Renault 5, fabriquée dans l'usine de montage n° 2 de Valladolid, inaugurée au moment de sa mise en production, s'y sera maintenue jusqu'à la fin de sa carrière à des niveaux impressionnants.

3/ Des Cinq lusophones

Depuis 1963, Renault a mis également en service une usine au Portugal. Dénommée « Industrias Lusitanias Renault » (I.L.R.), elle est située à Guarda, à 250 kilomètres au nord-est de Lisbonne. En 1973, la Renault 5 y entre en fabrication aux côtés de la

Renault 4 ; sa production monte vite en puissance, atteignant les 10.000 unités en 1980. Pour améliorer la balance commerciale du pays, le gouvernement lance en 1976 un appel d'offres pour la restructuration de son industrie automobile. C'est Renault - la

marque détient alors 15 % des parts de marché au Portugal - qui est retenu. Les capacités du site de Guarda sont renforcées et, à partir de 1982, une nouvelle usine de moteurs située à Cacia, près d'Aveiro, permet d'atteindre le taux d'intégration requis. La Régie

sera également autorisée à créer une nouvelle usine d'assemblage située à Setubal, au sud de Lisbonne ; dès août 1980, la Renault 5 en sort au rythme de 80 véhicules par jour.

4/ Conquering Mexico

In January 1960, at a time when the government of Mexico prohibited fully-assembled vehicles to be imported, Renault concluded a license agreement for the assembly and sale of vehicles with the State-owned company Diesel Nacional, or DINA, and helped it to adapt its plant in Ciudad Sahagun, 100 km to the north-east of Mexico City. Many models would be manufactured there, including powertrain units. On March 16, 1971, Pierre Dreyfus signed a joint venture agreement with Emilio Krieger Vasquez, the CEO

of DINA, to fund the expansion of the plant, the capacity of which would increase from 15,000 to 40,000 vehicles per year. The manufacture of the Renault 5 in the new facilities was launched on January 8, 1976. The merry drawings of the "Supercar" were revived for the occasion. Like the French TS, the Mexican model was fitted with the Renault 12's 1,289 cm³ engine, in a toned down version (56 then 60 bhp SAE), but the finish was that of the European TL. Keenly awaited in Mexico (advertising nicknamed it

"El Esperado»), it promised "a new style of life" for Mexicans and boasted being the most economical on the market. Everything led to believe it would be a "huge success" but record inflation which was rife in the country adversely affected its competitiveness: 9,056 Renault 5s were built in 1976, the first full year, for a Renault total of 24,070, but the production fell to around 5,000 units the following year. The Renault 5 - which would continue to be manufactured and sold in Mexico until 1984 - regularly changed,

becoming the "Mirage" in 1979, with a 61.3 bhp engine and a renewed finish (lightweight wheels, side protection devices, TS type console, front spoiler, etc.), the basic models retaining the title of Renault 5. The Mirage would change named several times, becoming in turn Mirage S, LS then TX while the entire range had the 1,397 cm³ engine in a 52 bhp fuel-efficient version.

5/ Venezuela: a small car among the large



> Concession Renault - Venezuela - 1974

In Venezuela, the Company has had an assembly plant in common with American Motors in Mariara, 150 km west of Caracas, since May 1963. In July 1980, the State launched a call for tenders to introduce a "popular" vehicle at 5,800 dollars onto the market - dominated by big-engine cars. To ensure this price, manufacturers could first import "built up"

vehicles and then go to the local assembly plants with a rate of integration reduced to 25 %. The Company seized the opportunity and in March 1981 obtained permission to import 2,500 1,108 cm³ Renault 5s. A new assembly line had been inaugurated in Mariara the previous year; from October 1981, Renault 5 was produced there in the form of "Le

Car" (USA type), alongside the Renault 18, 20 and 30. The overall production remained modest (600 units per month, all models combined), but the manufacture of the Renault 5 would continue at a low rate until 1983.

4/ À la conquête du Mexique

En janvier 1960, à un moment où le gouvernement du Mexique interdit toute importation de véhicules complets, Renault conclut avec l'entreprise d'État Diesel Nacional, ou DINA, un contrat de licence pour le montage



> R5 société Mexique - 1985

et la vente de véhicules et l'aide à adapter son usine de Ciudad Sahagun, à 100 km au nord-est de Mexico. De nombreux modèles y seront fabriqués, organes mécaniques compris. Le 16 mars 1971, Pierre Dreyfus signe avec Emilio Krieger Vasquez, le directeur général de la DINA, une association en participation visant à financer l'agrandissement de l'usine, dont la capacité passera de 15.000 à 40.000 véhicules par an. Fabriquée dans les nouvelles installations, la Renault 5 est lancée le 8 janvier 1976. Pour l'occasion, les joyeux dessins de « Supercar » ont repris du service. Comme les TS fran-

çaises, le modèle mexicain est doté du moteur de 1289 cm³ de la Renault 12, dans une version dégonflée (56 puis 60 ch. SAE), mais la finition est celle de la TL européenne. Très attendue au Mexique (la publicité la surnomme « El Esperado »), elle promet « un nouveau style de vie » aux Mexicains et se targue d'être la plus économique du marché. Tout porte à croire qu'elle va faire un « carton » mais l'inflation record qui sévit dans le pays met à mal sa compétitivité : 9.056 Renault 5 sont construites en 1976, en première année pleine, sur un total de 24.070 Renault, mais la

production va retomber aux alentours de 5.000 unités l'année suivante. La Renault 5 - qui restera fabriquée et vendue au Mexique jusqu'en 1984 - évoluera régulièrement, devenant la « Mirage » en 1979, avec un moteur de 61,3 ch. et une finition renouvelée (roues légères, protections latérales, combiné type TS, spoiler avant, etc.), les modèles de base conservant la dénomination de Renault 5. La Mirage changera plusieurs fois de nom, devenant tour à tour Mirage S, LS puis TX lorsque toute la gamme recevra le moteur 1397 cm³ dans une version économique de 52 ch.

5/ Au Venezuela : une petite parmi les grosses

Au Venezuela, depuis mai 1963, la Régie dispose à Mariara, à 150 km à l'ouest de Caracas, d'une usine de montage commune avec American Motors. En juillet 1980, l'État lance un appel d'offres pour introduire sur le marché - dominé par les grosses

cylindrées - un véhicule « populaire » à 5.800 dollars. Pour tenir ce prix, les constructeurs pourront d'abord importer des véhicules « built up » puis passer au montage local avec un taux d'intégration réduit à 25 %. La Régie saisit la chance et reçoit en mars 1981

l'autorisation d'importer 2.500 Renault 5 1.108 cm³. Une nouvelle chaîne de montage a été inaugurée à Mariara l'année précédente ; à partir d'octobre 1981, la Renault 5 y est produite sous la forme « Le Car » (type USA), aux côtés des Renault 18, 20 et

30. La production globale restera modeste (600 unités par mois, tous modèles confondus), mais la fabrication de la Renault 5 se poursuivra à faible cadence jusqu'en 1983.

6/ Morocco: a Francophile tradition

In contrast to the Renault 4, the more urban Renault 5 would not be a hit in Africa; it would nevertheless be assembled in four countries. The Renault 5 TL arrived in 1973 in the "Renault Morocco" plant, whose

production reached a peak in 1975 with 13,000 cars ranging from the Renault 4 TL to the 16 TX. The Renault 5 would remain a minor player within this range, reaching between 5 and 10% of the total

(during its best year, 1974, 1,227 R5s of a total of 12,570 cars were produced). However, the production of the SOMACA decreased year by year, the local market turning to second-hand vehicles. The Fiat

group was given the mission to set the company straight, but it would again leave room for Renault in 2003. The production of the Renault 5 TL in Morocco can be estimated at a little less than 5,000 cars.

7/ Côte d'Ivoire: victim of the Japanese

It was in 1951 that the Renault-Africa sales subsidiary was created in Côte d'Ivoire. This subsidiary would become a Regional Directorate of the Company; Renault achieved around 50% of the sales of the all-makes market in the three countries involved, the Côte

d'Ivoire, Dahomey - now Benin - and Togo. An industrial subsidiary intended for assembly was founded in 1962, the African company for manufacturing Renault cars (S.A.F.A.R.). The plant located near the port of Abidjan launched the assembly of 1,000 kg

vans and R4, reaching the 4,000 vehicles annually in 1970. The range expanded, and the Renault 5 made its début in 1974. Unfortunately, customs facilities granted to French products disappeared in 1972, and Renault was faced with Japanese manufacturers,

whose market share increased from 9.4% at the end of 1972 to 28.7 by the end of 1975 and... 63.7% in 1980. It is understandable that the Company brought an end to the assembly activities in Abidjan in the mid-1980s.

8/ A five-door R5 TS for South Africa!

Since 1956, the Company, in cooperation with various partners, has had some of its models assembled on South African soil. In 1967, the production was transferred to Rosslyn, near Pretoria in the Transvaal, to a plant controlled by Nissan - already! - in which Renault had a share of 26%. In 1971, in a difficult economic and political context, Renault preferred to sell its

assembly activities and, in 1974, entrusted its sales interests to the Wesco group. From November 1975, the Renault 5 became the only model to ensure the Company's presence. It was assembled on the production line in a plant belonging to Toyota and located at Propection, near Durban. The Renault 5, built alongside Japanese models, experienced a certain success and its production

increased from 832 units in 1975 to 6,199 in 1980! The series manufactured were the 1289 cm³ GTL and TS (45 and 63 bhp) with local distinctiveness (colours, upholstery, etc.). The two models would be available in the five-door version from 1981: furthermore the five-door TS was only available in South Africa. However, that year, the importer decided not to continue its

manufacture beyond the contract expiry date, in 1984. Approximately 20,000 cars were built in that nine-year period.



> R5 Afrique du sud- Pretoria - 1983

6/ Au Maroc : une tradition francophile

Contrairement à la Renault 4, la Renault 5 plus urbaine ne fera pas un carton en Afrique ; elle y sera néanmoins assemblée dans quatre pays. La Renault 5 TL arrive en 1973 dans l'usine « Renault Maroc », dont la produc-

tion atteint un pic en 1975 avec 13.000 voitures qui vont de la Renault 4 TL à la 16 TX. La Renault 5 restera minoritaire au sein de cette gamme, atteignant entre 5 et 10 % du total (au cours de sa meilleure année, 1974, elle est

produite à 1.227 exemplaires sur un total de 12.570 voitures). Cependant, la production de la SOMACA décroît d'année en année, le marché local se tournant vers les véhicules d'occasion. C'est le groupe Fiat qui se voit confier

la mission de redresser l'entreprise, mais il laissera de nouveau la place à Renault en 2003. On peut estimer à un peu moins de 5.000 exemplaires la production des Renault 5 TL au Maroc.

7/ En Côte d'Ivoire : victime des Japonais



C'est en 1951 qu'est créée en Côte d'Ivoire la filiale commerciale Renault-Afrique, qui deviendra une Direction Régionale de la Régie ; Renault réalise quelque 50 % des ventes du marché toutes marques dans les trois pays concernés, la Côte d'Ivoire, le Dahomey - aujourd'hui le Bénin - et le Togo. Une filiale industrielle destinée

au montage naît en 1962, la Société Africaine de Fabrication des Automobiles Renault (S.A.F.A.R.). L'usine située près du port d'Abidjan se lance dans l'assemblage de fourgonnettes 1000 kg et de R4, atteignant les 4.000 véhicules annuels en 1970. La gamme s'élargit, et la Renault 5 fait ses débuts en 1974. Hélas, les facilités

douanières consenties aux produits français disparaissent à partir de 1972, et Renault se retrouve confronté aux constructeurs japonais, dont la part de marché passe de 9,4 % à la fin de 1972 à 28,7 % à la fin de 1975 et... 63,7 % en 1980. On comprend que la Régie ait mis fin au montage à Abidjan au milieu des années quatre-vingt.

8/ Une 5 TS à cinq portes pour l'Afrique du Sud !

Depuis 1956, en coopération avec différents partenaires, la Régie fait assembler certains de ses modèles sur le sol sud-africain. En 1967, la production est transférée à Rosslyn, près de Prétoria dans le Transvaal, dans une usine contrôlée par Nissan où Renault - déjà ! - a pris une participation de 26 %. En 1971, dans un

contexte économique-politique difficile, Renault préfère céder ses activités de montage et, en 1974, confie ses intérêts commerciaux au groupe Wesco. À partir de novembre 1975, la Renault 5 devient le seul modèle à assurer la présence de la Régie. Son assemblage s'effectue sur les chaînes d'une usine appartenant à Toyota et

située à Prospecton, près de Durban. Construite aux côtés de modèles japonais, la Renault 5 emporte un certain succès et sa production passe de 832 unités en 1975 à 6.199 en 1980 ! Les séries fabriquées sont les GTL et TS de 1289 cm³ (45 et 63 ch.) avec des particularités locales (teintes, selleries). Les deux modèles seront

disponibles en cinq portes à partir de 1981 : la TS à cinq portes n'a d'ailleurs existé qu'en Afrique du Sud. Cependant, cette année-là, l'importateur décide de ne pas poursuivre leur fabrication au-delà de la date d'expiration du contrat, en 1984. Environ 20.000 exemplaires en auront été construits en neuf ans.

9/ Adventures of the Five in Zimbabwe

Since the late 1950s, Renault had also been established in Southern Rhodesia, where white settlers discarded the former British power in 1965 and declared the country independent. In 1975, the Renault 5

joined the Renault 4, 6 and 12 produced up until then, at a very modest level however (one Renault 5 per working day in that year and the next). However, the guerrilla warfare led by the Blacks intensified and, in August 1978, after

several attempts at international regulations, the United Nations denounced the 593 companies having infringed on the boycott (enacted in 1968) still in force. Renault complied and ceased production entirely. On

April 18, 1980, Rhodesia was recognized as a State under the name Zimbabwe; the Renault 5, and it alone, reappeared for a certain time on the production lines; 950 units would be manufactured that year.

10/ Iran: it appealed to the Shah... and Ayatollahs

In October 1974, the Ministry of Industry and Mines authorized the SAIPAC to set up a new unit with a view to assembling the Renault 5 in Iran. This industrial company, 60% of which belonged to the Aysseh family and 40 per cent to the Company, already assembled a local version of the Citroën Dyane. The assembly of the Renault, sent as C.K.D., started in the middle of 1976. The first models of this "Saipa 5" were three-door, but in 1977 an original five-door model was introduced, with locally manufactured bodywork to 90% (the doors that came from Spain were those of the "Siete"). This version very soon represented two-thirds of the production. Two and a half years elapsed before this type of bodywork was incorporated in the European ranges! The production reached almost 10,000 units in 1978, a long way from the initial objectives



> Renault - Iran - 1978

however. In July 1979, the "Iranian Revolution" brought the religious leaders to power. Car manufacturing companies were nationalised and property of private investors confiscated without compensation for Renault. Despite the embargo that hit the trade in November, as a result of the taking of hostages at the American embassy, the Company continued its shipments, since the

contract was already effective, which took advantage of the Coface guarantee. However, not a single Renault worker remained in the country after 1981. Deliveries to the SAIPA would continue at not negligible levels between 1981 and 1990, with 73,500 Renault 5s shipped as C.K.D. to Iran, and still nearly 30,000 between 1991 and 1992. But the local company Pars Khodro, which

sold the Renault 5 under the "Sepand" name, ended up no longer needing the Company's parts and currently produces a restyled Renault 5 entirely "made in Iran", initially sold under the name "PK" (Pars Khodro), and then "New PK", with original suspension and original components... Kia.

9/ Les aventures de la Cinq au Zimbabwe

Depuis la fin des années cinquante, Renault est également présent en Rhodésie du Sud, où les colons blancs s'affranchissent à partir de 1965 de l'ancienne puissance britannique et déclarent le pays indépendant. En 1975, la Renault 5 rejoint les Renault 4, 6 et 12 produites jusque-là, à un niveau très modeste cependant (une Renault 5 par jour ouvrable cette année-là et la suivante). Cependant, la guérilla menée par les Noirs s'intensifie et, en août 1978, après plusieurs tentatives

de règlement international, les Nations Unies dénoncent les 593 sociétés ayant enfreint le boycott (édicte en 1968) resté en vigueur. Renault se met en règle et la production cesse totalement. Le 18 avril 1980, la Rhodésie est reconnue comme État sous le nom de Zimbabwe ; la Renault 5, et elle seule, réapparaît pour quelque temps sur les chaînes ; 950 unités en seront fabriquées cette année-là.



10/ En Iran : elle plaît au shah... et aux ayatollahs

En octobre 1974, le ministère de l'Industrie et des Mines autorise la SAIPAC à implanter une nouvelle unité en vue du montage de la Renault 5 en Iran. Cette société industrielle, qui appartient pour 60 % à la famille Aysseh et 40 % à la Régie, assemble déjà une version locale de la Dyane Citroën. Le montage des Renault, envoyées sous forme de C.K.D., commence au milieu de l'année 1976. Les premiers modèles de cette « Saipa 5 » sont des trois portes, mais dès 1977 est présenté un original modèle à cinq portes, dont

la carrosserie sera fabriquée localement à 90 % (les portes qui proviennent d'Espagne sont celles de la « Siete »). Très vite, cette version représente les deux tiers de la production. Il faudra attendre deux ans et demi avant que ce type de carrosserie intègre les gammes européennes ! La production atteint presque les 10.000 unités en 1978, très loin des objectifs initiaux cependant. En juillet 1979, la « Révolution iranienne » amène les religieux au pouvoir, les entreprises de construction automobiles sont

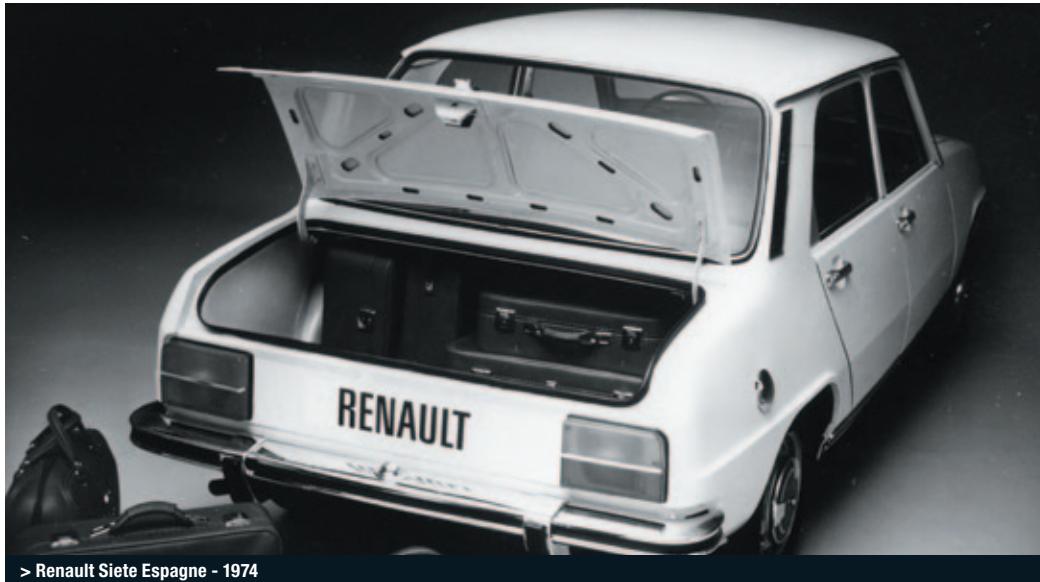
nationalisées et les biens des investisseurs privés confisqués, sans indemnisation pour Renault. Malgré l'embargo qui frappe le commerce en novembre, à la suite de la prise d'otages à l'ambassade américaine, la Régie poursuit ses expéditions, puisqu'il s'agit d'un contrat déjà en cours qui bénéficie de la garantie de la Coface. Cependant, plus aucun collaborateur Renault ne reste dans le pays après 1981. Les livraisons à la SAIPA se poursuivront à des niveaux non négligeables entre 1981 et 1990,

avec 73.500 Renault 5 expédiées en C.K.D. en Iran, et encore près de 30.000 entre 1991 et 1992. Mais l'entreprise locale Pars Khodro, qui vend la Renault 5 sous le nom de « Sepand », finit par ne plus avoir besoin des pièces de la Régie et produit actuellement une Renault 5 entièrement « made in Iran » et restylée, vendue d'abord sous le nom de « PK » (Pars Khodro), puis de « New PK », avec des éléments de suspension et des moteurs d'origine... Kia.

04 ATYPICAL MODELS

Renault Siete

A new version of the Renault 5, called Renault "Siete" (seven), written in full, was presented to the Spanish press on 17 and 18 October, 1974. It was a family saloon car, the idea of which sprang from the French design department from the first rough sketches of the "122" project. Its platform elongated by 10 cm enabled an adaptation of saloon bodywork to an overall length of 3.89 m, compared to 3.506 m for the Renault 5. This type of bodywork was greatly prized on the Iberian market, as evidenced by the scores of Renault 8 (which would continue its Spanish career until 1976) and 4-door saloons extrapolated by SEAT from FIAT models built under license. The name Siete reflected the Company's desire not bring a model which is marketed only in Spain into its numbering system, to avoid any *casus belli* with Peugeot. Indeed, in the framework of the Association between the two car manufacturers, signed in 1966, it had been agreed that the ranges of each of the partners would not compete, Peugeot marketing a 4-door car with a conventional boot (104) and the Company a 2-door hatchback (Renault 5). To cater for the increase



> Renault Siete Espagne - 1974

in weight, the engine capacity increased from 956 to 1,037 cm³, the torque progressed and the power was set at 50 bhp DIN (instead of 44). The relatively modest capacity was explained by the need to remain under the fateful bar of 1,040 cm³, beyond which any car owner is bound... to declare it to the tax authorities. The Siete (model R 1283), with its metal bumpers, was not as irresistible as the Five, but its proportions remained pleasant and, in particular, it offered its manufacturer excellent

profitability! In practice, it was available with only one finish (TL). It had the advantage of more plush upholstery than that of the Renault 5 and an unprecedented dashboard. The launch slogans included: "Linea de amplia confort" (line of great comfort) and "Todo un coche" (an accomplished car) summarising its vocation: conventional line and well-appointed, visibility, space and accessibility, comfort of a large car and of course cost-effective and reliable mechanics. It would take the

name Renault 7 TL in 1979, with improvements to detail (larger rear lamps with reversing lighting equipment). The Renault 7 became Renault 7 GTL (R 1287) for the 1981 model-year by using the 1108 cm³ engine generalised that year on the Renault 5 TL and GTL. Small curiosity: the FASA had presented an R7 TS (model R 1286) to the Type approval department, which would remain in the project phase. The production came to an end in 1982, 159,533 cars later.

04 MODELES ATYPIQUES

La Renault Siete



> Fabrication renault siete a la Fasa



> Renault siete - 1974



> Renault siete - 1974



> Renault siete - 1974

Les 17 et 18 octobre 1974 est présentée à la presse espagnole une nouvelle version de la Renault 5, appelée Renault « Siete » (sept), en toutes lettres. C'est une berline 4 portes à vocation familiale dont l'idée a été envisagée par le bureau d'études français dès les premières ébauches du projet « 122 ». Sa plate-forme allongée de 10 cm a permis l'adaptation d'une carrosserie tricorps d'une longueur hors tout de 3,89 m, contre 3,506 m pour la Renault 5. Sur le marché ibérique, ce type de carrosserie est fort prisé, comme en témoignent les scores de la Renault 8 (qui poursuivra sa carrière espagnole jusqu'en 1976) et des berlines 4 portes extrapolées par SEAT à partir de modèles FIAT construits sous licence. La dénomination de la Siete traduit le souhait

de la Régie de ne pas faire entrer dans son système de numérotation un modèle qui n'est commercialisé qu'en Espagne, pour éviter tout casus belli avec Peugeot. En effet, dans le cadre de l'Association entre les deux constructeurs, paraphée en 1966, il avait été convenu que les gammes de chacun des partenaires n'entreraient pas en concurrence, Peugeot commercialisant une 4 portes à coffre classique (la 104) et la Régie une 2 portes à hayon (la Renault 5). Pour faire face à l'augmentation de poids, la cylindrée passe de 956 à 1.037 cm³, le couple progresse et la puissance s'établit à 50 ch. DIN (au lieu de 44). La relative modestie de la cylindrée s'explique par la nécessité de rester sous la barre fatidique des 1.040 cm³, au-delà de laquelle tout

propriétaire de voiture est tenu... de la déclarer au fisc. Avec ses pare-chocs métalliques, la Siete (modèle R 1283) n'est pas aussi craquante que la Cinq mais ses proportions restent agréables et, surtout, elle offre à son constructeur une excellente rentabilité ! Dans la pratique, elle n'est proposée qu'en une seule finition (TL). Elle bénéficie d'une sellerie plus cosue que celle de la Renault 5 et d'un tableau de bord inédit. Les slogans de lancement : « Linea de amplia confort » (ligne de grand confort) et « Todo un coche » (« une voiture accomplie ») résument sa vocation : ligne classique et valorisante, visibilité, espace et accessibilité, confort de grande voiture et bien sûr une mécanique économique et fiable. Elle prendra le nom de Renault 7 TL en 1979, avec des améliorations de détail (feux arrière plus grands avec projecteurs de recul). Pour le millésime 1981, la Renault 7 devient la Renault 7 GTL (R 1287) en recevant le moteur 1108 cm³ généralisé cette année-là sur les Renault 5 TL et GTL. Petite curiosité : la FASA avait présenté aux Mines une 7 TS (modèle R 1286), qui restera à l'état de projet. La production prend fin en 1982, au bout de 159.533 exemplaires.

"Le Car": to win back the United States



> R5 Le Car New York - 1982

Since the brutal turn around that had halted the growth of the Dauphine in the early 1960s, the American market had been scarcely inviting to Renault. The brand endeavoured to persevere there without to being discouraged by the modest sales figures, down to 5,780 units in 1975. The 1973/74 oil crisis did however affect the tastes of motorists, who began to consider the purchase of small cars, but, in the absence of suitable products, this trend did not benefit the Company. Pierre Dreyfus and Bernard Hanon - CEO and deputy CEO respectively of the Company - thought that the qualities of the Renault 5 could catch the attention of a customer base that still largely ignored the intelligent formula - front wheel drive and tailgate - which the Renault 16 had already tried to initiate eight years earlier, with critical success. The design departments would design a "North America" variant of the Renault 5, which differed from the European versions by a totally remodelled radiator grill, integrating the large "sealed-beam" headlamps without changing the stamped parts; larger bumpers too: mounted on shock

absorbers, they overlapped more and were fitted with thick rubber impact strips. The USA type Renault 5 was presented to the press on October 23, 1975 in Napa Valley, California, but its marketing by the US subsidiary Renault Inc. actually began in the spring of 1976. Unfortunately, the Renault 5 arrived on the market at the time when the big three American manufacturers, forced by law to lower the average consumption of their ranges, had to reduce the size of their cars. Their European subsidiaries helped or would help them to design fuel efficient models, marketable on both continents, such as the Chevrolet Chevette extrapolated from the Opel Kadett (October 1975), Ford Fiesta (1976) or Chrysler-Simca Horizon naturalised Dodge Omni/Plymouth Horizon (1978). The fourth car manufacturer, A.M.C. (American Motors Corporation), isolated and in poor health, was still looking for a partnership with a European or Japanese firm. It would be Renault.

« Le Car » : à la reconquête des États-Unis

Depuis le brutal retournement qui avait stoppé l'essor de la Dauphine au début des années soixante, le marché américain ne sourit guère à Renault. La marque s'est efforcée de s'y maintenir sans se laisser décourager par des chiffres de vente modestes, tombés à 5.780 unités en 1975. La crise pétrolière de 1973/74 a pourtant modifié les goûts des automobilistes, qui commencent à envisager l'achat de petites cylindrées,

mais, faute de produits adaptés, cette tendance ne profite pas à la Régie. Pierre Dreyfus et Bernard Hanon _ respectivement P.-D.G. et Directeur Général adjoint de la Régie _ pensent que les qualités de la Renault 5 peuvent retenir l'attention d'une clientèle qui méconnaît encore trop la formule intelligente – traction avant et hayon arrière – à laquelle la Renault 16 avait déjà tenté, avec un succès d'estime, de l'initier huit

ans plus tôt. Les bureaux d'études vont concevoir une variante « Amérique du Nord » de la Renault 5, qui se démarque des versions européennes par une calandre totalement remodelée, intégrant les gros phares « sealed beam » sans modification des emboutis ; les pare-chocs eux aussi ont pris du volume : montés sur absorbeurs de chocs, ils débordent davantage et sont munis d'épais bourrelets de caoutchouc. La Renault 5 type USA est présentée à la presse le 23 octobre 1975 à Napa Valley, en Californie, mais sa commercialisation par la filiale américaine Renault Inc. commence réellement au printemps 1976. Hélas, la Renault 5 arrive sur le marché au moment où les trois grands constructeurs américains, contraints

par la loi à abaisser la consommation moyenne de leurs gammes, doivent réduire la taille de leurs voitures. Leurs filiales européennes les ont aidés ou vont les aider à concevoir des modèles économiques, commercialisables sur les deux continents, comme la Chevrolet Chevette extrapolée de l'Opel Kadett (octobre 1975), la Ford Fiesta (1976) ou la Chrysler-Simca Horizon naturalisée Dodge Omni / Plymouth Horizon (1978). Le quatrième constructeur, A.M.C. (American Motors Corporation), isolé et en piètre santé, en est encore à rechercher un partenariat avec une firme européenne ou japonaise. Ce constructeur, ce sera Renault.



> R5 Le Car - USA - 1980



> R5 Le Car - 1982

"Le Car": to win back the United States

The USA Renault 5 was endowed with the French TS 1,289 cm³ engine for which emission control standards reduced the power to 58 bhp SAE (approximately 48 bhp DIN). The outfit included excellent seats with integral backrests, vinyl trim, reversing lamps and accessories such as "side markers" required for US approval. Two finishes (TL and GTL) were proposed. As in Europe, a large canvas opening roof was available, so pleasant that it would be called "fun roof" by the advertisers, but also of hub caps with a local flavour. Oddly, the American R5 would never be available with an automatic gearbox. Initially, the Company had to be satisfied with a very modest rise in sales in 1976 (6,819 cars, all models combined), despite the undeniable qualities of fuel efficiency, comfort and road-holding acknowledged by the specialised press. In addition, the advertising strategy was revamped, for the 1977 model-year; Marsteller, Renault Inc.'s new communication agency, hit the nail on the head: since the name "Renault Five" meant nothing to an American buyer, they played on the exotic "Frenchie" and called the Renault 5 "Le Car"! The small car, which in the course of successive advertising campaigns got called "Le Sports Car", "Le Fun Car", "Le City Car", etc., became a

fashion object, so much so that in 1977, 13,198 Renaults were sold to the States, including 10,208 Le Cars.

As good fortune is never isolated, an initial partnership between AMC and Renault occurred on May 31, 1978, when a protocol was signed for distribution by A.M.C. of Renault vehicles - including Le Car - in North America, in exchange for the sale by Renault in Europe of Jeeps produced by its partner. The Company therefore had access to an extensive distribution network (an increase from 300 to 1,300 "dealers" in four years). The advantage for CMA was, in the long term and for a reasonable investment, to obtain the fuel-efficient models it lacked. The future "Alliance" (project X42), derived from the Renault 9, would effectively compete with the other "Euro-American" models. Pending the materialisation of these agreements - it was in April 1979 that the first "Le Car" was sold by an AMC/Renault dealer - a favourable wind was blowing for the Company in the United States: 15,378 cars were imported during 1978, including 14,403 Le Car, thanks to intelligent promotional operations (sale of outfit "packs", launch of the numbered "Black Beauty" series which would be continued until 1981). During the



> Stand Renault au salon de Chicago - 1978

following two years, Le Car surfed on a wave of success: 17,893 units were sold in 1979 and no less than 25,647 in 1980! At the same time, the Franco-American cooperation intensified. Renault owned 46.4% of the capital in AMC in 1980. Pending the "Alliance", the range was adapted to the new emission control standards equipping Le Car with the 1,397 cm³ engine of the R5 Alpine, in a much mellower 51 bhp DIN version, with injection and catalytic converter; this development was accompanied by giving up the characteristic front end of the first models (the sealed-beam headlamps destined for the United States were then sized as in Europe).

The face of Le Car came into line with that of Supercar... The 5-door Le Car was proposed from January 1981. A year later, José Dedeurwaerder was appointed CEO of A.M.C. The keenly awaited "Alliance" was put into effect on June 21, 1982 in the Kenosha plant, Wisconsin. It was to be expected that Le Car - that benefited from a substantial drop in price, due to the rise of the dollar - shifted to the background: it retired in March 1983. Thanks to the Renault 5, sales of the brand in the United States experienced a definite boost, from 6,819 units in 1976 to 37,702 in 1982.

« Le Car » : à la reconquête des États -Unis

La Renault 5 USA est dotée du moteur de 1289 cm³ de la TS française dont les normes antipollution ont réduit la puissance à 58 ch. SAE (environ 48 ch. DIN). L'équipement comporte d'excellents sièges à dossiers intégraux, garnis de vinyle, de feux de recul et les accessoires nécessaires à l'homologation U.S., comme les « side markers » latéraux. Deux finitions (TL et GTL) sont proposées. Comme en Europe, on peut aussi obtenir un grand toit ouvrant en toile, si plaisant qu'il sera appelé « fun roof » par les publicistes, mais aussi des enjoliveurs typiques du goût local. Curieusement, la 5 américaine ne sera jamais disponible avec une boîte automatique. Pour l'heure, la Régie doit se

contenter d'une très modeste remontée des ventes en 1976 (6.819 exemplaires, tous modèles confondus), malgré d'indéniables qualités d'économie, de confort et de tenue de route reconnues par la presse spécialisée. Aussi, pour l'année-modèle 1977, revoit-on la stratégie publicitaire ; Marsteller, la nouvelle agence de communication de Renault Inc., tape dans le mille : le nom de « Renault Five » n'évoquant rien à un acheteur américain, on va jouer sur l'exotisme « Frenchie » et appeler la Renault 5 « Le Car » : « The Voiture », en quelque sorte ! La petite voiture, appelée au fil des annonces « Le Sports Car », « Le Fun Car », « Le City Car », etc., devient

un objet de mode, si bien qu'en 1977, 13.198 Renault sont vendues aux States, dont 10.208 Le Car.

Un bonheur ne venant jamais seul, un premier rapprochement intervient entre AMC et Renault le 31 mai 1978, lorsqu'est signé un protocole prévoyant la distribution par A.M.C. des véhicules Renault – dont Le Car - en Amérique du Nord, en échange de la vente par Renault en Europe des Jeep produites par son partenaire. La Régie accède ainsi à un réseau de distribution étendu (il passera de 300 à 1.300 « dealers » en quatre ans). L'intérêt pour AMC est d'obtenir à terme, moyennant un investissement raisonnable, les modèles économiques qui lui manquent. La future « Alliance » (projet X42), dérivée de la Renault 9, concurrencera efficacement les autres modèles « euroéo-américains ». En attendant la concrétisation de ces accords - c'est en avril 1979 que la première « Le Car » est vendue par un concessionnaire AMC/ Renault -, un vent favorable souffle pour la Régie aux États-Unis : 15.378 voitures y sont importées durant l'année 1978, dont 14.403 Le Car, grâce à d'intelligentes opérations promotionnelles (vente de « packs » d'équipement, lancement de la série numérotée « Black Beauty » qui sera reconduite jusqu'en 1981). Durant les

deux années suivantes, Le Car surfe sur le succès : 17.893 unités sont vendues en 1979 et pas moins de 25.647 en 1980 ! Parallèlement, la coopération franco-américaine s'intensifie : Renault détient 46,4 % du capital d'AMC en 1980. En attendant l'« Alliance », on adapte la gamme aux nouvelles normes antipollution en équipant Le Car du moteur 1397 cm³ de la 5 Alpine, dans une version fort assagie de 51 ch. DIN, avec injection et catalyseur ; cette évolution s'accompagne de l'abandon de la face avant caractéristique des premiers modèles (les phares scellés destinés aux États-Unis sont désormais de même taille qu'en Europe). La bouille de Le Car s'est alignée sur celle de Supercar... La Le Car 5 portes est proposée à partir de janvier 1981. Un an plus tard, José Dedeurwaerder est nommé Président Directeur général d'A.M.C. L'« Alliance » tant attendue entre en production le 21 juin 1982 dans l'usine de Kenosha (Wisconsin). On se doute que, désormais, Le Car - qui a pu bénéficier d'une baisse de prix substantielle, grâce à la hausse du dollar - passe au second plan : elle prend sa retraite en mars 1983. Grâce à la Renault 5, les ventes de la marque aux États-Unis auront quand même connu une nette embellie, passant de 6.819 unités en 1976 à 37.702 en 1982.



> R5 Le Car (série limitée) Noir - 1978



(www.renault.com)