

RENAULT 5

UNE HISTOIRE D'AUJOURD'HUI

1972-2022, LA RENAULT 5 AU CŒUR DE L'INNOVATION RENAULT



RENAULT 5
50

RENAULT 5 **UNE HISTOIRE D'AUJOURD'HUI**

1972-2022 : LA RENAULT 5 AU CŒUR DE L'INNOVATION RENAULT



LUCA DE MEO
CEO de Renault Group

« **R**evenir aux sources pour mieux faire face aux défis de demain, voilà comment Renault aborde le cinquantenaire de sa mythique R5 ! On sentira à la lecture de ces pages l'extraordinaire pari que fut la R5. Il fallait une forme de génie pour créer une telle voiture – d'abord incongrue, bientôt icône. L'histoire de la R5 est celle d'un constructeur capable d'épouser une époque et ses aspirations : autonomie, épanouissement individuel, irrévérence malicieuse, solutions économiques après les chocs pétroliers.

50 ans plus tard, le caractère précurseur de cette voiture-époque reste frappant. La redécouvrir, c'est retrouver la passion et la puissance d'innovation qui ont permis à Renault d'atteindre les sommets sans hésiter à emprunter les chemins de traverse. Face à des défis sans précédents et à l'heure où le Groupe Renault fait résolument le choix de l'électrique, ce souffle qui nous avait permis d'inventer une nouvelle modernité automobile est une source d'inspiration. C'est pour cela que nous lancerons la nouvelle Renault 5 : espiègle, innovante et populaire pour incarner notre volonté de démocratiser l'électrique. En un mot, fidèle au style de Renault pour mieux inventer l'automobile d'aujourd'hui et de demain. Les pages qui suivent sont une invitation à toucher du doigt cette philosophie.

Renault Classic

RENA

SOMMAIRE

RENAULT 5 UN CONCEPT RENALUTIONNAIRE

Un design réussi du premier coup de crayon !	10-13
Des délais de conception et de fabrication réduits	14-15
La première petite voiture capable de tout faire.	16-17
La Renault 5 offre un nouveau regard sur la calandre . .	18-19
Des boucliers innovants plutôt que des pare-chocs. . . .	20-21
Des protections latérales inédites	22-23
Deux portes seulement... et sans poignées !	24-25
La Renault 5 invente le tableau de bord ergonomique .	26-29
La Renault 5 ose le hayon pour plus de polyvalence . . .	30-31
Des couleurs vives dans l'air du temps	32-33

RENAULT 5 UNE CARRIERE DE STAR

Dans la publicité, la Renault 5 devient "Supercar"	36-37
Une consommation record	38-39
Une petite pionnière chic qui a tout d'une grande ! . .	40-41
Trois losanges pour la Renault 5 !	42-43
A la conquête de l'Amérique	44-45
La pionnière du turbo	46-47
La première petite sportive française	48-51
Une bête de course	52-53

RENAULT 5 ÉCOLO AVANT L'HEURE

Un pavillon de toit en fibres naturelles collées	56-57
En 1986, la Renault 5 adopte l'économie circulaire	58-59
Electrique dès les années 70 !	60-61

RENAULT 5 PROTOTYPE DES CLINS D'OEIL PLEIN LES PHARES

.....	62-69
1967-1985	
Chronologie d'une légende en 25 actes	70-73





RENAULT 5

UN CONCEPT RENALUTIONNAIRE

1967, tout le génie de la Renault 5 est là !



UN DESIGN RÉUSSI DU PREMIER COUP DE CRAYON !

Le style de la Renault 5 est né d'une proposition issue d'un designer qui n'a jusqu'alors pas enfanté grand-chose. Les responsables de l'époque évoquent ce trait de génie...

Il n'aura fallu que deux ans pour définir le thème du design de la Renault 5. Et pourtant à l'époque, les bureaux de style de la Régie ne chôment pas. En 1967, au début du projet 122, les stylistes - au nombre de dix seulement - œuvrent également sur le projet d'une grande berline à moteur V8, le projet H ! En

1968, c'est l'Alpine A310 qui débute une gestation rapide, alors que les coupés Renault 15 et 17 engagent de nouvelles énergies créatives. Cette même année, le projet H est revu à la baisse en termes de gabarit et devient le projet 120. En 1969, l'année du gel de style de la Renault 5, ce projet 120 accapare encore trois stylistes à plein

« Le projet 122 de la Renault 5 reste à ce jour le seul projet Renault dont le thème de style a été accepté dès la première maquette ! »

Deux portes, un hayon, des feux extériorisés... Déjà !



la future Renault 5, il a réalisé une gouache sur la base d'une photo. On lui a dit 'ok', mais sa peinture avait donné naissance à un petit coupé sportif plutôt qu'à une berline idéale telle qu'on l'imaginait. Pas découragé pour autant, Michel Boué s'attaqua à une maquette échelle 1/5^e et ce fut le coup de génie ! » La volonté première du projet 122 est d'abord de réduire les



VU D'AUJOURD'HUI

Nicolas Jardin, Designer de la Renault 5 Prototype de 2021, commente les dessins de Michel Boué :

« Je remarque une silhouette unique, des flancs dépouillés qui ramènent aux véhicules électriques actuels. En 1967, Michel Boué imagine déjà une telle architecture. Ce qui est très beau, c'est sa recherche d'intégration des fonctions techniques dans un coin naturel de la voiture (grille, feux), pour ne pas perturber la lecture de la forme. C'est une volonté de dessiner un objet essentiel, dénué d'agressivité. La Renault 5 est bienveillante et veut être perçue comme une amie. »

temps : Beligond, Mornard et Juchet, le directeur du style, en personne ! C'est un tiers de l'équipe des designers. La Renault 5, elle, passe entre les gouttes de tout ce joli capharnaüm, et c'est un homme discret qui est à l'origine de son dessin : Michel Boué. Arrivé chez Renault à la fin des années 1950, Boué est un disciple de Raymond Loewy.

Une arme secrète : le Renaultrama

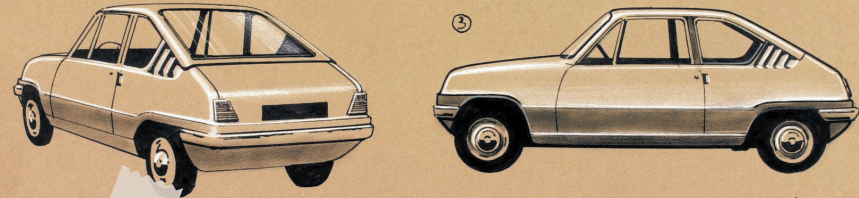
Sa culture automobile est impressionnante, et son esprit vif, même si au travail, son ami Robert Broyer (auteur de la planche de bord de la Renault 5, voir p.26) expliquera plus tard « qu'il était as-

sez nonchalant. On peut dire qu'il était réservé. Sa manière de sculpter ses maquettes était particulière. Dans le cas de la Renault 5, il a eu de la chance que les boucliers aient été inventés, car ils ont considérablement renforcé l'aspect galet de sa maquette. » Michel Boué a dessiné la Renault 5, mais il roulait... en Peugeot 404. Yves Georges, patron du bureau d'études, précise à l'époque que « dans les rangs de la petite équipe, il y avait ce styliste, Michel Boué, le plus jeune qui n'avait pas réalisé grand-chose de remarquable. Et en tous cas, aucune de ses idées n'avaient été retenues. A partir du cahier des charges de

délais, et donc les coûts. Et le bureau de style dispose d'une arme pour cela. Une vraie innovation : le 'Renaultrama'. Yves Georges raconte alors « qu'on a longuement contemplé la petite maquette de Boué, et on l'a passée dans ce qu'on appelle le 'Renaultrama'. C'est une installation qui permet de voir la maquette en condition de roulage, avec un décor défilant derrière elle. C'est un ingénieux système qui permet de mieux choisir la forme à travailler ensuite à l'échelle 1. » Ce système est surtout la préhistoire des casques de réalité virtuelle ! La première maquette échelle 1 de la Renault 5 est la bonne. ...



1970, le styliste Michel Beligond songe à un coupé.



Coupe 122 2327
6.5.70
BELIGOND
W. 1124 863



Gaston Juchet, alors patron du style Renault.

Break et coupé

Mais si le thème du style est rapidement choisi, le design de la calandre nécessite de nombreuses maquettes (voir p.18). Le projet 122 ne reste pas figé à sa seule silhouette deux portes à hayon. Une quatre portes à malle est dessinée pour l'Espagne et d'autres variantes break et coupé sont imaginées. Pour cette dernière, tout le monde y va de son projet avec les coupés de Gaston Juchet et même celui de Robert Opron pour le restylage de la Renault 5, lorsqu'il intègre le style de la Régie.

Dans ses carnets de notes, Gaston Juchet résume parfaitement la genèse stylistique extrêmement rapide de la Renault 5 : « un croquis inspiré du styliste Michel Boué, exécuté d'après un cahier des charges encore vague à ce stade, fit brusquement tilt lors de la première présentation : une sorte de galet sans arêtes vives, sortant du traité classique de l'époque, sans calandre, avec feux et phares noyés dans le volume. Dans ce dessin, Bernard Hanon avait pressenti la voiture qui allait transcender les normes liant le statut social à la dimension du véhicule : 'la femme du monde, le médecin et l'ouvrier devaient s'y sentir à l'aise, côte à côte à un feu rouge' pensait-il. Le seul vrai problème technique fut la mise au point et l'intégration des boucliers en stratifié, éléments essentiels dans le concept de ce petit



Le dessin se mue ensuite en un véritable galet.



Esquisse de Michel Beligond, datée de 1969.

véhicule dont on connaît l'énorme succès. » Michel Boué, le papa du style de la Renault 5 n'a hélas pas profité longtemps de son enfant, car il décède à la fin de l'année 1972 d'un cancer des os. Quelques mois plus tard, son ami Robert Broyer fut l'une des deux personnes qui apporta une Renault 5 à Madame Boué, en hommage à ce styliste au trait de génie qui est resté dans l'histoire automobile.

LE DESIGN AUTOMOBILE AUJOURD'HUI...

LE VIRTUEL ACCÉLÈRE LA CRÉATION

Lors de la genèse de la première Renault 5, de nouvelles technologies ont vu le jour, comme les pièces conçues avec l'assistance numérique, ou encore le système Renault-trama. Renault veut avec elles raccourcir les délais de gestation. Le système UNISURF du milieu des années 1970 est un pas de plus vers cet objectif. Il est développé par un ingénieur de Renault, Pierre Bézier. C'est à lui que l'on doit les machines transferts qu'il a imaginées après-guerre pour accélérer la production du moteur de la 4CV. L'ingénieur participe ainsi au développement de la conception assistée par ordinateur (CAO).

MAÎTRE COUPLE

Son principe utilise un relevé de points numérisés capable d'être lu par une fraiseuse, dont un exemplaire est rapidement implanté tout près du bureau de style, afin de matérialiser au plus vite les créations du studio. Depuis, le numérique est devenu un lien indéfectible entre le design et l'ingénierie et permet ainsi de gagner en efficacité et en qualité. Tous les logiciels utilisés aujourd'hui au design et à l'ingénierie sont issus de ces innovations des années 1960/1970. Chez Renault, la 3D fait un bon de géant au début des années 1990, avec le travail d'une équipe menée par Bruno Simon qui entame la mutation numérique et donne naissance à de nouveaux outils. Les métiers changent : le couple styliste/modelleur physique se transforme en duo designer/designer 3D. Pendant toute la décennie 1990, Renault va devenir leader dans ce secteur.

LE TOUT NUMÉRIQUE

Aujourd'hui, les calculs ou design réalisés par le biais du numérique permettent de limiter le nombre de maquettes physiques, de maîtriser les échanges entre le design et l'ingénierie, et de raccourcir les temps de créations. Les designers et ingénieurs portent des casques 3D qui les immergent dans un univers virtuel où ils peuvent communiquer à distance, même s'ils ne sont pas présents dans la même pièce. Ni dans

le même pays. Car ils perçoivent leurs collègues avec lesquels ils peuvent échanger via un avatar dans leur casque 3D. Le « tout numérique » n'est pourtant pas pour demain car l'apport artistique du modelage traditionnel reste un aspect très fort de la culture automobile. Même limitées en nombre, les maquettes échelle 1/1 restent sacrées, car elles sont le juge de paix au moment des présentations à la direction.



VISION 3D ET RÉALITÉ VIRTUELLE LIMITENT LE NOMBRE DE PROTOTYPES PHYSIQUES.

DES DÉLAIS DE CONCEPTION ET DE FABRICATION RÉDUITS

Au bureau d'études de Rueil, l'informatique connaît ses premiers balbutiements. A l'usine de Flins, la robotisation fait ses débuts...

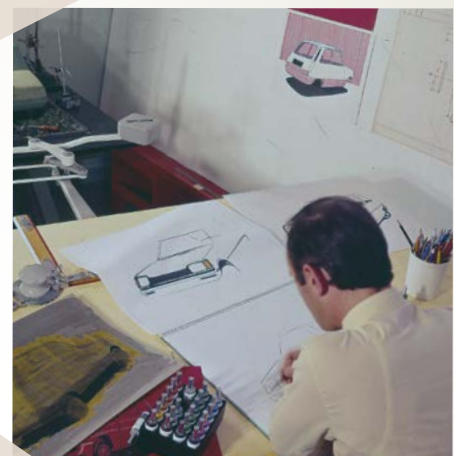
Les notes de Gaston Juchet, patron du style Renault, révèlent que les dessins du projet 122 - la future Renault 5 - débutent dès avril 1967. Deux ans plus tard, alors que la Renault 12 est dévoilée,



Gaston Juchet note que le style de la Renault 5 est déjà gelé. Seulement deux années pour enfanter un style et trois supplémentaires pour mettre au point et commercialiser en 1972 ce projet inédit, sont des délais tout simplement impensables à l'époque. La Renault 5 bénéficie pour cela de nouveaux moyens de conception numériques : le début de la conception assistée par ordinateur engendre une

mutation devenue depuis exponentielle, jusqu'aux actuels casques de réalité virtuelle portés par les designers et ingénieurs. Yves Georges, le patron des études à l'époque de la Renault 5, raconte alors que « dans le bureau de style et l'atelier de fraisage, les balbutiements du numérique permettent de réaliser, à partir de fichiers, de simples fraisages d'éléments de carrosserie ou de maquettes à échelle réduite,

« Pour produire la Renault 5, l'usine de Flins reçoit son premier robot de soudure. »



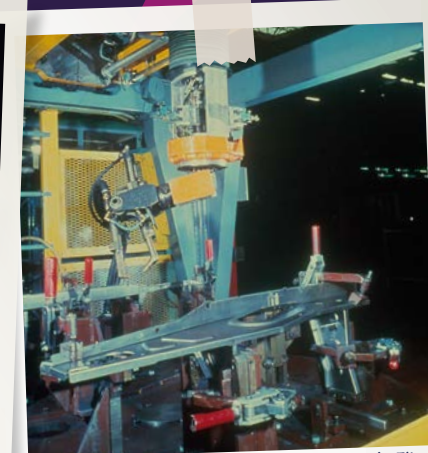
Le style est figé rapidement, mais pas la proue !



Premier pas de l'ère numérique avec UNISURF.



Passage obligé de la conception : la soufflerie.



Le premier robot de soudure à l'usine de Flins.



Le patron du style propose une variante coupé.

en seulement trois jours. »

Un matériau fait son apparition au centre de style aux côtés du plâtre et de l'argile : le polystyrène. Ce dernier permet de dégrossir rapidement les volumes de la voiture. Comme le confie Yves Georges, « on était très en avance et nombreux étaient ceux qui rigolaient... mais qui nous ont rapidement emboîté le pas ! » La réduction des délais passe également par l'industrialisation.

25 heures pour monter une Renault 5

La revue interne « Renault Magazine » de janvier 1972 annonce l'apparition du premier robot industriel de type Unimate dans l'usine de Flins, créée en 1952, et site pilote pour la production de la Renault 5. Ce robot de soudure est implanté à titre expérimental au poste n°11. Immédiatement, il va démontrer la

constance de son travail, sa maîtrise de coûts... et des délais. Il fait partie des 500 robots - seulement ! - utilisés dans l'industrie sur la planète entière à cette époque ! En 1976 avec l'arrivée de la Renault 14, grande sœur de la Renault 5, l'usine de Douai devient le site industriel le plus robotisé (soudure à l'arc, encollage) et apporte une innovation majeure : le développement des robots de peinture. Une nouvelle ère s'ouvre alors... A Flins, le temps de montage d'une Renault 5 est de 25 heures. Il sera ramené à 20 heures pour produire sa remplaçante Supercinq de 1984 grâce à la présence de 134 robots.

LA RENAULT 5 DEMAIN...

CONÇUE SUR UNE PLATEFORME INÉDITE ET « MADE IN FRANCE »

Lorsque les travaux de l'usine de Douai sont lancés, il est prévu de l'inaugurer en 1975 en produisant la Renault 5 avant que ce site devienne pilote pour la Renault 14 dès 1976. Près d'un demi-siècle plus tard, la nouvelle Renault 5 électrique sera fabriquée sur ce site emblématique qui a intégré le pôle industriel électrique ElectriCity, composé de cette usine et de celles de Maubeuge et de Ruitz. La Renault 5 rejoindra ainsi la gamme du segment C 100 % électrique : berline Mégane E-TECH et un deuxième véhicule d'ores et déjà programmé. Une parfaite maîtrise de la flexibilité. La nouvelle plateforme CMF/B EV 100 % électrique de la Re-

nault 5 sera introduite en 2023. L'écosystème ElectriCity, avec 400 000 véhicules produits par an, a l'ambition de devenir le centre de production de véhicules 100% électriques le plus important d'Europe.

RENAULT 5 ET RENAULT 4 VONT SE RETROUVER

La Renault 5 électrique sera donc fabriquée en France et poussera la réduction des coûts de production à son paroxysme avec un coût inférieur de 33 % à celui de l'actuelle ZOE. Et si la Renault 5 de 1972 partageait son architecture technique avec celle de la Renault 4, la Renault 5 électrique en fera tout autant avec le futur projet « 4ever ».



DOUAI A PRODUIT LA PREMIÈRE RENAULT 5 ET PRODUIRA SA DESCENDANTE EN 2023.



LA PREMIÈRE PETITE VOITURE CAPABLE DE TOUT FAIRE

Avec la Renault 5, Renault offre une solution de mobilité polyvalente, à la fois urbaine et routière. Compacte mais habitable et pratique, elle séduit d'emblée.



La Renault 5 s'est émancipée grâce à Bernard Hanon.



Le succès automobile naît souvent de simples rencontres. Histoires de femmes et d'hommes dont les décisions engagent un projet sur la bonne voie. La Renault 5 a bénéficié autour de son berceau de ces personnages bienfaiteurs. Si le coup de crayon magique de Michel Boué n'a pas eu à convaincre, il a fallu plus de temps à Bernard Hanon pour imposer des idées qui remet-

taient en question les acquis : berline deux portes, silhouette de coupé, urbaine et routière tout à la fois... Bernard Hanon est embauché en 1967 comme conseiller du Président Pierre Dreyfus, quelques semaines avant que le projet 122 ne débute. Il est le premier à croire à la viabilité d'une voiture pas uniquement utilitaire comme la Renault 4. Une voiture qui plaise aux femmes comme aux hommes, et

« La Renault 5 est un produit anti-conformiste. Ce n'est plus une automobile, c'est une compagne sympathique du quotidien. »

dans laquelle on puisse installer toute une gamme de moteurs. Bernard Hanon, à la Direction de l'Informatique et de la Planification influence le cahier des charges. Yves Georges, directeur des études, résume ce dernier par « la volonté de créer une voiture capable de parcourir la distance Paris-Marseille dans un confort digne d'une berline de milieu de gamme. »

Tout d'une grande !

Hanon est un homme de produit, mais il ne néglige pas pour autant la science des études de marché, totalement nouvelle à la fin des années 1960. Il intègre ainsi dans le planning de développement produit les fameux tests clientèles. Avec ses équipes, il s'en sert pour définir les perspectives de l'évolution de la demande des clients et, donc, améliorer les cahiers des charges du futur. Les années 1960 accompagnent les ménages vers plus de liberté, parfois avec un deuxième salaire, et les « événements » de 1968 vont concrétiser des désirs bien différents de ceux de l'immédiat après-guerre. Le mois de mai 1968 va certes bloquer quelques semaines le développement de la Renault 5, mais sans pour autant dévier de l'objectif d'offrir à sa future clientèle un nouveau mode de vie. Renault intègre pour la première fois dans ses enquêtes un peu de subjectivité. La Renault 5 ne sera pas une Renault 6 en réduction. Elle a un minois sympathique et devient la première compacte polyvalente, tout en facilitant son chargement grâce à son hayon. Elle est joviale avec ses teintes très seventies et son regard original. Le tout avec une habitabilité record, malgré ses 3,50 m de longueur. Bien avant la Clio, la Renault 5 avait tout d'une grande !



Un coffre pour trimballer tous ses rêves d'évasion.



Urbaine et routière : deux visages de la Renault 5.

CLIO, LA DIGNE HÉRITIÈRE

HYBRIDE ET DIGITALISÉE, UNE AUTO BIEN DANS SON ÉPOQUE

Née en 1990, la Clio est la digne descendante de la Renault 5 par sa faculté à offrir le compromis idéal entre une utilisation urbaine et routière. Voire autoroutière désormais. Comme la Renault 5 a su le faire en son temps, avec des variantes aussi diverses que la GTL, l'Automatic ou l'Alpine, la Clio s'est adaptée avec ses multiples versions et ses cinq générations, aux tendances sociétales qui entraînent aujourd'hui des bouleversements profonds.

50 CM EN 50 ANS

Face à la digitalisation de notre univers, elle propose désormais un grand écran tactile vertical

haute résolution de 9,3 pouces à bord. Devant l'urgence environnementale, la gamme se dote de la version E-TECH Hybride de 140 ch avec jusqu'à 80% de conduite en électrique en ville. Et pour se fondre dans une urbanisation croissante, elle compte sur ses 4 m de longueur, soit seulement 50 cm de plus que la Renault 5 en... 50 ans ! Elle assume aussi d'être bientôt accompagnée d'une Renault 5 100% électrique. La Clio de 2022 est de son temps et a réussi, grâce à son concept abouti, à devenir un produit sociétal, comme l'Espace ou la Twingo. Ou comme la Renault 5 en son temps ! Elle en « met plein la vie ».



CLIO : QUELQUE CHOSE EN ELLE DE RENAULT 5 !



LA RENAULT 5 OFFRE UN NOUVEAU REGARD SUR LA CALANDRE

Jusqu'alors grillagée, imposante et identitaire, la calandre automobile se fait enfin discrète sur la petite Renault. Pour laisser place à un regard jovial !



Calandre minimaliste pour une forte personnalité.



A côté de la Renault 12 avec sa grille de calandre massive « à l'ancienne », la Renault 5 propose une vraie modernité.

En 1969, la berline Renault 12 arbore une grande grille de calandre englobant les phares. Elle est accompagnée des clignotants sur la jupe avant, qui elle-même est percée de fines entrées d'air. Deux ans plus tard, les coupés Renault 15 et 17 se parent d'un bouclier intégrant cette vaste surface noire, dans laquelle pointent de nouveaux les feux de route. Les

clignotants sont déportés sur la jupe, laissant apparaître les difficultés à enfanter une proue lisse et pure. En 1972 avec la Renault 5, le changement est radical ! Les phares ne sont plus noyés dans la calandre, mais façonnent un regard jovial, alors qu'en dessous le bouclier intègre les clignotants et cache la jupe de tôle. La proue ainsi simplifiée améliore le style, qui se rapproche d'un galet. Ce bouclier

est percé de quatre entrées d'air pour refroidir le moteur. Pour peaufiner ce design si délicat, il ne manque plus qu'une minuscule calandre, au rôle plus esthétique que technique. Elle souligne les deux grands phares et rejoint la tombée du capot moteur.

Du style au design

C'est efficace, et d'autant plus génial que le faciès de la Renault 5 n'est

« La calandre simplifiée participe, avec les phares et la limitation des pièces, à la pureté de la proue. »



Etude avec double optiques et calandre alambiquée.



Calandre immense, l'antithèse de ce qui a été retenu.



Phares ronds et cuvelage débordant sur la calandre.



Nom, logo, grande calandre : la surcharge à éviter.

composé que de ces simples éléments. Assez novatrice, cette fine calandre est réalisée en ABS, de couleur uniformément noire. Elle possède ainsi la double qualité de pouvoir se déformer légèrement, sans casser, en cas de choc léger, et de ne pas être agressive en cas de choc piéton. La rigidité de la caisse permet de dessiner une face avant composée de seulement sept pièces amovibles : les deux ailes avant, le capot, les deux optiques, le bouclier et la calandre. Il n'y a donc pas de tôle de support ou d'entourage de la grille. Sur cette dernière, un jonc chromé vient souligner toute la largeur de la voiture, sous les phares, et rejoint de part et d'autre l'embouti si particulier des ailes avant. La version

TL bénéficie d'un second élément chromé, implanté à la base de la calandre, juste au-dessus du bouclier. Ce n'est pas du style, c'est du design, car la calandre vient fermer la face avant de la Renault 5 avec sobriété. Jusqu'alors, les voitures sans grandes entrées d'air se faisaient rares, à l'exception bien sûr de la Citroën DS de 1955 ! Effet indirect de son minimalisme, la calandre de la Renault 5 ne reçoit pas le logo, ce dernier migrant sur la retombée du capot.

LES CALANDRES AUJOURD'HUI...

RÉVOLUTIONNÉES PAR LE PASSAGE À L'ÉLECTRIQUE

La calandre est un élément marquant de l'identité d'un constructeur. Elle est plus souvent dessinée pour atteindre cet objectif, que pour répondre à sa fonction première : faire pénétrer l'air dans le compartiment moteur. Sur les véhicules électriques, elle disparaît peu à peu, ou n'est qu'un prétexte à mettre en valeur le logo. Car ce n'est plus le moteur qu'il faut refroidir, mais les batteries situées plus bas, afin d'assurer leur rendement et durabilité. Les designers devront toujours dessiner de fines entrées d'air dans les boucliers pour y apporter une réponse.

DISPARITION ANNONCÉE

Pour la future Renault 5 électrique, l'absence quasi-totale de grille de calandre est compensée par deux bouches carrées, positionnées aux deux extrémités du bouclier. Si la future petite Renault rappelle son aïeule, ce n'est donc pas grâce à sa calandre, mais bien grâce à ses optiques. L'absence d'entrées d'air grossières a un effet bénéfique sur l'aérodynamique. Comme la Renault 5 électrique, la nouvelle Mégane se dispense de calandre ouverte, au profit d'un bouclier doté de deux écopés d'air dessinés dans ce but d'optimisation du coefficient aérodynamique.



DES BOUCLERS INNOVANTS PLUTÔT QUE DES PARE-CHOCS

L'idée du bouclier en matériau composite à la place du pare-chocs métallique trottait dans la tête des ingénieurs. Renault la concrétise avec ses Renault 15 et Renault 17, avant de la démocratiser avec la Renault 5.



Une étude de style... sans bouclier. Moins novatrice !

Le style jovial de la Renault 5 est dû en partie à ses boucliers en matériau composite qui remplacent les éléments de tôle cintrés faisant jusqu'alors office de pare-chocs. Renault peaufine ainsi le concept des premiers boucliers, apparus quatre mois auparavant sur les coupés Renault 15 - Renault 17. Cette innovation remonte même aux études du projet 120 d'une grande berline dessinée en 1968.

Yves Georges, directeur des bureaux d'études, et Claude Prost-Dame alors responsable de la carrosserie, vont imposer cette solution sur le projet 122. Il n'a pas été simple de vendre l'idée alors qu'un pare-chocs recouvert de chrome ! L'avantage du bouclier, outre son amortissement des chocs jusqu'à 7 km/h, résulte de sa hauteur de protection supérieure à celle d'un pare-chocs en tôle. Pour que ce nou-



L'usine à Dreux dédiée à la production des boucliers

« Les boucliers contribuent à la fluidité du style et sont capables d'absorber les chocs jusqu'à 7 km/h. »

vel élément remplisse sa fonction, le matériau choisi est constitué de fibres de verre, imprégnées de résine polyester. Le produit obtenu est alors traité pour dériver vers un matériau ayant la consistance d'un mastic épais. Il est ensuite enroulé sur des bobines de 1,5 tonne livrées à l'usine de Dreux, spécialement aménagée pour la production de ces boucliers.

Le composite, c'est fantastique !

Des presses de 1500 tonnes les mettent en forme à une température de 150 °C pour permettre le thermo-durcissage, le tout sous une force de pressage de l'ordre de 70 kg au cm². L'ensemble permet de sortir quarante pièces à l'heure par presse, qui sont au nombre de quatre. Ce matériau novateur colle parfaitement aux années 1970, adeptes des matières synthétiques dans des univers aussi distincts que ceux de l'ameublement, de la mode vestimentaire ou autres accessoires ménagers. Le résultat est fantastique puisque ces pièces à la teinte gris clair participent pleinement au style de la Renault 5. Ces éléments en matières composites vont pourtant bien au-delà du seul aspect stylistique ou de protection. Ils offrent la possibilité de réduire le nombre de pièces composant la structure, en supprimant quelques éléments de tôle dans la partie inférieure avant du véhicule. Propre, nette et simple, la proue de la Renault 5 est à la fois compacte et non agressive. Si la version 4 portes de la Renault 5 produite en Espagne (la Renault Siete) a conservé les classiques pare-chocs en tôle, la Renault 14 de 1976 les a quant à elle démocratisés pour toujours !



L'Alpine reçoit un bouclier agrandi intégrant des optiques.



La Renault Siete espagnole (1975), sans bouclier !



Renault 5 Lauréate et son bouclier couleur caisse.

LES BOUCLERS AUJOURD'HUI...

DE LA PROTECTION PHYSIQUE À LA PROTECTION LASER

Le bouclier de 1972 a amélioré les fonctions du pare-chocs. Depuis les années 1970, il s'est mué en « soft-nose » en intégrant des zones de déformations pour les chocs piéton. Il intègre désormais les ouïes d'aération, réalise la jonction avec le capot moteur, facilite l'opération de restylage. Toutes ces fonctions lui ont fait prendre un volume conséquent. Comme sur la Renault 5 électrique, il s'adapte également à l'évolution des aides à la conduite.

MATÉRIAUX RECYCLÉS

Il a accueilli les capteurs d'aide au stationnement et intègre aujourd'hui les systèmes de

radars et de télédétection par laser (le Lidar) sur les véhicules à délégation de la conduite de niveau 2. Il est désormais produit avec des matériaux recyclés. Depuis avril 2010, Renault et ses partenaires Rhodia, INDRA SAS / Re-source Industries, Steep et Mann&Hummel ont créé une filière de recyclage du plastique des véhicules usagers afin de réinjecter dans ses futurs produits, non seulement ses propres pièces recyclées, mais aussi celles de ses concurrents. Aujourd'hui, les boucliers sont devenus des pièces très technologiques et demandent un investissement de production de plusieurs millions d'euros.



DES PROTECTIONS LATÉRALES INÉDITES



« Les bandeaux latéraux protègent des petits chocs » surtout à l'arrêt » précise le catalogue ! »

La Renault 5 GTL protège des coups et des coûts. Ses protections latérales innovantes font oublier qu'elle a aussi été conçue pour affronter la crise pétrolière.

En 1973, lorsque l'approvisionnement en or noir s'enraye et fait exploser les prix du carburant dans le monde, la Régie réalise qu'elle détient avec sa Renault 5 l'une des réponses à apporter à cette crise. Son département technique propose d'y implanter le « gros » moteur 1 289 cm³ en abais-

sant sa puissance à 44 chevaux. Souple, robuste et économe, ce bloc quatre cylindres permet à la nouvelle Renault 5 GTL de revendiquer une consommation de 4,7 l aux 100 km à 90 km/h (voir pages 40-41). Lorsqu'elle apparaît en février 1976 - la même année que la

Renault 5 Alpine ! - la GTL ne se fait pourtant pas remarquer par sa nouvelle chaîne de traction économique, mais par ses protections latérales ceinturant la carrosserie. Car si les ingénieurs ont doté cette GTL d'un atout « moteur » considérable en ces temps de crise, les stylistes adoptent en série un dispositif issu de leurs recherches des années 1970, en prolongeant la protection des boucliers le long des flancs de la Renault 5.

Rien ne se perd

Ces bandeaux latéraux, conçus dans le même matériau que les boucliers avant et arrière - un plastique armé, réalisé par un mélange de résine synthétique et de fibres de verre - protègent des petits chocs, « surtout à l'arrêt » précise le catalogue ! Ils sont vissés directement sur des pattes montées en usine et sont au nombre de trois éléments par côté, avec un module qui coiffe le passage de roue arrière. Ils sont striés, comme les boucliers. En 1980, lors du restylage de la Renault 5, ces éléments s'adapteront à la venue de la silhouette 5 portes. Les stylistes n'ont pas inventé ces protections pour la seule Renault 5. Ils travaillent au cœur des années 1970 sur le projet d'une petite berline capable de remplacer la Renault 4, avec un programme répondant au nom de Véhicule Bas de Gamme (ci-contre à gauche). De nombreuses maquettes sont réalisées en amont de la sortie de la Renault 5 GTL, et la grande majorité d'entre elles reçoivent de très imposantes



La Supercinq (1984) perpétue les protections latérales.



Projet VBG (1976), avec de larges protections.

LES PROTECTIONS AUJOURD'HUI...

DESIGN DURABLE ET MATÉRIAUX RECYCLÉS

Abîmer une protection de Renault 5 GTL, plutôt qu'une portière, c'était déjà une approche vers le design durable ! Aujourd'hui, ce dernier pense et dessine le neuf avec des matériaux recyclés. Un exemple : la partie supérieure de l'habillage de porte de la Mégane E-TECH Electric se pare d'une pièce constituée d'un nouveau matériau composé de feuilles de tilleul découpées au laser reliées à un tissu par un adhésif à faible impact environnemental. Il s'agit là d'une première mondiale.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Cette nouvelle façon de concevoir « durable » ne concerne

pas que le design. Elle s'immerse dans la chaîne de production et même au-delà, lors du recyclage. Avec sa Re-Factory dévoilée en 2020, Renault a créé un écosystème dont l'ambition est de développer l'innovation au service de l'économie circulaire, et de viser un bilan carbone négatif en 2030. La production de la voiture électrique sera directement impactée puisque près de 80 % des matériaux recyclés seront réutilisés dans de nouvelles batteries. Renault veut devenir d'ici à 2030, « le constructeur automobile ayant le plus haut pourcentage de matériaux recyclés dans les nouveaux véhicules, au niveau mondial. »



LE PLEIN DE MATÉRIAUX RECYCLÉS SUR MEGANE E-TECH ELECTRIC.



1980, la serrure migre hors du bouton poussoir.

DEUX PORTES SEULEMENT ... ET SANS POIGNÉES !

Pour les commerciaux, c'est une folie de lancer une voiture à deux portes ! En plus, elles n'ont pas de poignée. Mais c'est en fait un coup de génie.

La Renault 5 est la première Renault produite en grande série avec seulement deux portes. Elles constituent une petite prouesse d'ingéniosité, puisque leur cadre est formé à part, puis soudé sur le bâti constitué d'une peau extérieure et d'un caisson intérieur. A noter qu'en 1972, seule la version TL dispose de charnières à point dur en fin de course, qui permettent

de conserver la position ouverte. Ces portières se dotent de glaces descendantes, et non coulissantes comme il en a été question lors de la genèse du projet. Elles n'ont pas de déflecteurs, ce qui offre une certaine assurance contre les intrusions pour vol et une amélioration de la vision latérale. Mais la question posée lors de la genèse n'est pas franchement technique. Elle concerne le service marketing : « est-il

« **Élégance, efficacité, ingéniosité : toute la personnalité de la Renault 5 se retrouve dans l'absence de poignées classiques.** » »

possible de vendre un 'coach' à deux portes seulement en France en 1972 ? » La réponse de certains analystes est claire : c'est « non ». Pourtant, Bernard Hanon qui supervise l'étude de cette petite Renault, perçoit déjà l'évolution sociétale qui attend un tel produit, inexistant sur le marché.

Une Renault 5 « 2+1 portes »

Pour rassurer les sceptiques, les stylistes conçoivent dès la fin des années 1960 une variante quatre portes, sur la même longueur que la deux portes. Elle n'arrivera qu'avec le restylage de 1980 ! Mieux, les architectes dotent la Renault 5 d'un hayon magique (voir p.30) qui permet de faciliter le chargement, alors que les deux portes, très longues, et le basculement des sièges, offrent un bon accès aux places arrière. L'originalité de cette architecture deux portes viendra de la Direction du style qui va épurer leurs panneaux en les perçant d'un petit bouton poussoir d'ouverture. Pour se passer des poignées, une petite encoche est emboutie dans le côté de caisse. Pureté, efficacité, ingéniosité, toute la personnalité de la Renault 5 se retrouve dans ce genre de détail. Les stylistes devront néanmoins renoncer à cette trouvaille lorsqu'il s'agira d'industrialiser la version à quatre portes en Espagne (la Siete), et en Europe lorsque la Renault 5 cinq portes apparaîtra en 1980. Le patron du style, Gaston Juchet, imaginera même une Renault 5 utilisant un embouti de version 5 portes à droite et un embouti de 3 portes à gauche afin de créer un modèle aux ouvrants asymétriques. Une étude jamais poussée plus loin que le dessin.



Des flancs purs grâce à l'absence de poignée.



Retour des poignées sur la 5 portes, en 1980.

LES POIGNÉES DE PORTES AUJOURD'HUI...

DISSIMULÉES DANS LA CARROSSERIE, C'EST PLUS CHIC...

La nouvelle Mégane E-TECH Electric, comme la Renault 5 Prototype, intègrent des poignées de porte affleurantes. Lorsque le conducteur ou son passager avant s'approche pour ouvrir une portière - ou lorsque le véhicule est déverrouillé -, les poignées dissimulées dans la carrosserie sortent automatiquement de leur logement, par le biais d'un système électrique. Il est alors possible d'ouvrir les portes, comme avec une poignée classique. Elles reprennent leur position fermée au bout de deux minutes de stationnement ou lorsque la voiture commence à avancer et lors du verrouillage des portières.

... ET PLUS AÉRODYNAMIQUE
Le système prend en compte tous les facteurs liés à la sécurité, en particulier la sécurité passive. Le déploiement d'un seul airbag déverrouille automatiquement les portes et commande le déploiement des poignées. Le système est pourvu d'une sécurité « manuelle » d'ouverture en cas de panne de courant. Cette fonction dite de « déverrouillage d'urgence » est obligatoire lors d'implantation de poignées de porte escamotables. Outre leur côté high-tech, ces poignées améliorent l'aérodynamique et surtout le style avec des flancs purs, dépourvus d'aspérités.



AÉRODYNAMISME ET ÉLÉGANCE AVEC LES POIGNÉES ENCASTRÉES



LA RENAULT 5 INVENTE LE TABLEAU DE BORD ERGONOMIQUE

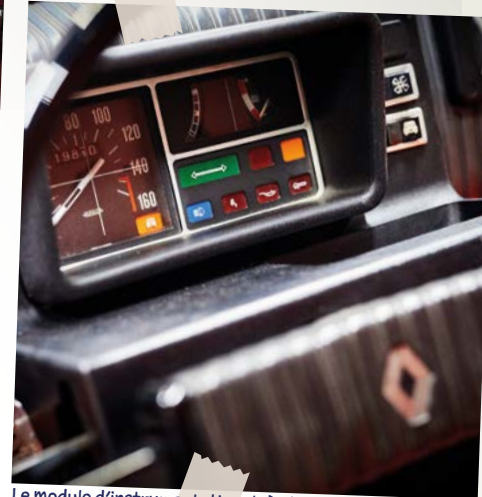


« L'implantation
« au bout des
doigts » des
commandes est
révolutionnaire,
et sera adop-
tée par tous les
concurrents. »

L'innovation marquante à bord de la Renault 5 vient de son module d'instrumentation qui réunit toutes les infos et commandes en un seul élément très ergonomique.

La Renault 5 devait être moderne et facile à conduire. Une démarche logique a conduit à l'adoption d'un tableau de bord simple, astucieux et compact. Mais faire simple est compliqué ! Le designer Robert Broyer, dont le projet a été retenu, explique qu'il s'est appuyé sur une innovation

de la structure de la coque : « la poutre de la baie de pare-brise est prévue pour canaliser l'air, d'où un aérateur très généreux situé en son centre. Cette tôle est assez intéressante en termes de protection en cas d'accident. La volonté est alors de la recouvrir d'un revêtement tissu-mousse pour plus d'efficaci-



Le module d'instrumentation, très techno en 1972.



A bord : simplicité, praticité, visibilité.



L'intérieur orange, tellement années 70 !



La Renault 5 LS de 1974 avec son compte-tours.



VU D'AUJOURD'HUI

Stéphane Maiore, Chef de designer au design intérieur, évoque l'icône de 1972 :

« On sent que les stylistes ont conçu un habitacle qui casse les codes, y compris avec des matériaux plastiques, ce qui paraît étrange aujourd'hui, mais qui était très nouveau. La planche s'efface et l'accent est mis sur l'instrumentation regroupée. L'idée est de dégager de l'espace, ça participe à l'impression de modernité. On constate qu'il a fallu de la technologie pour tout compacter, et il y a une hiérarchie qui en découle : on découvre cette partie instrumentation-volant et un deuxième niveau de lecture avec le bandeau de planche qui vient scénariser l'ensemble. »

té. C'est une solution simple, que j'ai poussée jusqu'à la limite du volant, avec son coussin amortisseur. »

La planche de bord adopte donc des innovations notables en termes de sécurité passive, celle qui intervient après le choc. Ainsi, elle est déformable, ne comporte aucune section agressive et reçoit un moussage protecteur. La colonne de direction est articulée par cardan et fixée sur un support déformable pour empêcher son intrusion. La coquille qui vient fermer l'habillage de la colonne est en polypropylène souple, limitant les conséquences d'un choc avec les genoux. Il fallait accompagner la simplicité du dessin de cette planche de bord due à Robert Broyer

d'un bloc d'instrumentation novateur. « Au lieu de concevoir un corps de planche de bord qui fasse la largeur de la voiture, j'ai concentré l'innovation dans le petit bloc en face du conducteur, en rapatriant ici les commandes qui étaient jusqu'alors dispersées un peu partout. » C'est totalement nouveau à l'époque, avec la commande des essuie-glaces qui prend la forme d'un interrupteur situé à portée de doigts, et d'autres implantés à droite du bloc d'instrumentation. « Pour ce dernier, j'ai dessiné une forme d'équerre, avec le bloc compteur et son retour à 90° vers le volant. J'ai prévu dans cette partie un vide-poche pour des pièces de monnaie ou des lunettes. »

Feue la molette

Cette implantation des commandes « au bout des doigts » est avant-gardiste et sera reprise, sous une forme différente, une décennie plus tard par les concurrents. C'est donc la fin des boutons disséminés çà et là. Une logique qui intègre une forme dite d'oscilloscope pour l'instrumentation, avec le tachymètre et les voyants au centre de l'ensemble, le tout entouré des commandes. Un principe proche de celui qu'on trouvera en 1976 sur la Renault 14. Novatrice, la planche de bord de la Renault 5 aurait pu l'être davantage comme le révèle Robert Broyer. « J'avais positionné sur le flanc du boîtier d'instrumentation une molette de réglage de hauteur de phares. »





Elle était simple à utiliser : on tournait vers l'avant pour descendre les optiques, on tournait vers l'arrière pour les remonter. C'était intuitif, pas comme les commandes positionnées en façade avec lesquelles on ne savait jamais si on montait ou descendait les phares ! Malheureusement, l'architecte n'a pas voulu en entendre parler. Pourtant, cette innovation était appréciée par Pierre Dreyfus, à tel point qu'il m'a demandé pourquoi elle n'était plus présente sur la planche de bord finale. Lorsque j'ai expliqué pourquoi, Yves Georges (Directeur des études. NDLR) m'a passé un savon car « je ne devais pas répondre au président sur les thèmes d'ingénierie ! »

Sièges colorés

Afin d'être le plus compact possible, le bloc d'instrumentation adopte un circuit imprimé souple pour contourner le bol du compteur de vitesse. Cette architecture moderne pour l'époque requiert un seul connecteur à voies multiples relié au réseau électrique, gage d'une plus grande fiabilité. Le tout est habillé de pièces en plastique de couleur noire, alors que l'environnement à bord est très coloré.



Robert Broyer explique qu'à l'époque, il est difficile d'assortir les couleurs entre les différents matériaux plastiques « alors on faisait baigner la planche dans le gris ou le noir, car les appareillages de couleurs étaient très risqués ! » Le plastique, c'est fantastique dans les années 1970 !

Les commandes de chauffage sont situées dans une zone de non-contact. Quant aux manivelles de lèves-vitres, elles sont déformables en cas de choc latéral. Et les sièges et leurs habillages colorés ? On les doit au service des couleurs et matières où œuvre à l'époque un certain... Michel Boué, le designer de la Renault 5 ! Robert Broyer confirme que « Boué a trouvé l'idée de la sellerie en skaï brillante et un tantinet inconfortable, reconnaissons-le ! Mais au point de vue impact visuel, ça a été très efficace ! »

LES TABLEAUX DE BORD AUJOURD'HUI...

L'ERGONOMIE, C'EST LE TACTILE ET LE NUMÉRIQUE

Chez Renault, l'arrivée de la Mégane E-TECH Electric marque une rupture dans l'architecture automobile. Avec la plateforme CMF/EV, les designers bénéficient de plus d'espace pour enfanter l'habitacle, dans un gabarit extérieur plus compact. Une partie de ce gain se trouve dans le bloc avant. Les architectes y logent les organes du bloc climatisation. Cette avancée permet de libérer l'auvent, pièce architecturale très technique qui sépare l'habitacle du compartiment moteur. Les designers ont profité de ce gain de place pour épurer la planche de bord. On est loin de la présence de l'envahissant « buffet », le fameux cache moteur sous la planche de bord de la Renault 5 !

OPENR

Le travail d'épuration s'est poursuivi sous la console. L'absence de tunnel de transmission, associé au plancher plat de cette architecture 100% électrique, profitent à l'espace intérieur. Le levier de vitesses, s'il a tardé sur la Renault 5 à passer de la canne transperçant la planche, au plancher, migre sur la Megane E-TECH Electric derrière le volant. Il demeure néanmoins un point commun entre la Renault 5 et cette architecture de 2022 : la volonté de regrouper les informations et les commandes, afin de ne plus les savoir dispersées. C'est l'affaire du nouveau concept OpenR d'écrans réunis sous un même ensemble. C'est la pièce maîtresse de l'habitacle de la Mégane E-TECH Electric. Elle se substitue pratique-

ment au corps de planche en devenant l'incarnation de la technologie intégrée. L'écran OpenR prend la forme de L renversé et intègre l'afficheur numérique et l'écran tactile multimédia.

LE TOUT NUMÉRIQUE

Cet équipement unique sur le marché, intègre les aérateurs centraux, comme le corps de planche de la Renault 5 intégrait à son époque le grand aérateur. Mais si Robert Broyer, à la fin des années 1960, fut obligé de dessiner une visière pour protéger des reflets son petit bloc d'instrumentation, un demi-siècle plus tard, le taux de réflexion lumineuse des écrans de la Mégane E-TECH Electric a été optimisé pour une meilleure visibilité au soleil, grâce à un traitement antireflets. Ce qui permet de se passer de la visière classique. Le système info divertissement OpenR Link est basé quant à lui sur Android OS qui anime plus de 75 % des smartphones dans le monde. En 1972, l'autoradio ne fait même pas partie des options de la Renault5...



LA RENAULT 5 OSE LE HAYON POUR PLUS DE POLYVALENCE

Inauguré avec succès sur la Renault 16, le hayon est démocratisé par la Régie sur la Renault 5 qui devient ainsi, malgré ses deux seules portes, une auto très pratique.



En 1965, la Renault 16 invente une architecture inédite avec son hayon, offrant un accès au coffre encore jamais vu sur une berline familiale. Jusqu'alors entaché d'une image « utilitaire », le hayon devient une vraie richesse, pleine d'intelligence. Cette cinquième porte a été démocratisée par Renault et est devenue la norme des berlines polyvalentes. En 1972, la Renault 5 est pourtant la première à l'im-

poser dans son segment. Sa concurrente Fiat 127, pourtant commercialisée neuf mois avant, se contente d'un couvercle de malle et attendra 1973 pour s'offrir le hayon magique. Même état des lieux pour la rivale française de la Renault 5 : la Peugeot 104 de la fin 1972 néglige le hayon jusqu'à son restylage en 1976. Renault profite de cette réaction tardive des concurrents pour imposer son architecture « 3 portes ». Cette dernière a été ren-

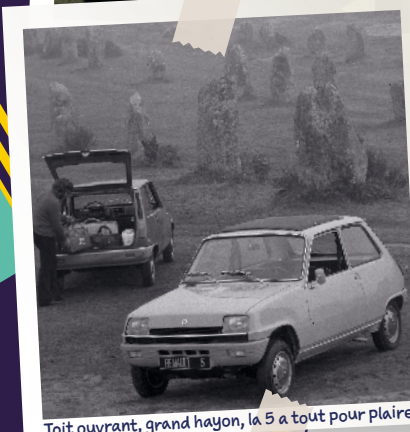


Banquette repliable et hayon : nouveau sur une petite.

« Renault prend de court tous ses concurrents. La Renault 5 est le premier modèle de sa catégorie à disposer d'un vrai hayon. »



Renault 5 Société proposée dès 1975, sans banquette.



Toit ouvrant, grand hayon, la 5 a tout pour plaire !



Renault 16 : ouverture magique sur un vaste volume.

due possible par la conception d'une coque de carrosserie inédite, avec une grande découpe à l'arrière. Renault profite de son expérience de la Renault 16 pour travailler la rigidité sur un gabarit plus compact.

Hayon et banquette rabattable

Cette rigidité de la coque permet aussi à la Renault 5 de proposer un toit ouvrant en toile sur toute la longueur de son pavillon. Le hayon, lui, intègre les éclairages de plaque et s'étire sur toute la largeur du véhicule grâce au déport des feux sur les côtés. Les extractions d'air de l'habitacle, habituellement cachées, sont au contraire ici

mise en valeur et donnent une forte personnalité à la petite Renault. Ajoutons que les stylistes ont camouflé les charnières qui ne sont pas apparentes. Avantage du hayon, il descend au ras du bouclier en offrant un seuil extrêmement bas. Un compensateur métallique situé à gauche, le verrouille en position

ouverte. L'accès au chargement devient facile, avec une largeur de 1,06 m. Entre les passages de roues, la Renault 5 propose encore 88 cm et, banquette rabattue, 1,17 m de longueur de charge pour des volumes variant de 270 à 900 dm³. Car le hayon est ici associé à une banquette rabattable hyper pratique. C'est là toute la force de la Renault 5 qui efface d'un coup de baguette magique son soi-disant handicap de ne posséder que deux portes !

LES HAYONS AUJOURD'HUI...

MOTORISÉS, ILS OBÉISSENT AU DOIGT ET... AU PIED

La cinquième porte s'est débarrassée de son statut utilitaire pour intégrer l'architecture des voitures de tous les segments, y compris celui du haut de gamme. Dès lors, il a évolué au fil des années en intégrant une partie des feux arrière, un essuie-glace, le 3^e feu stop, une caméra de recul et, aujourd'hui, une automatisation qui propose plusieurs possibilités d'ouverture et de fermeture. Sur les Renault Talisman Estate et Espace, par exemple, la télécommande permet - moteur arrêté - de l'ouvrir entièrement à distance, avec un appui long sur le bouton dédié. Il est aussi possible de commander son ouverture ou sa fermeture

par un bouton sur la planche de bord.

ON L'OUVRE FACILEMENT LES BRAS CHARGÉS

De l'extérieur et bras chargés, un mouvement du pied d'avant en arrière au niveau d'un capteur situé sous le bouclier arrière, déclenche l'ouverture ou la fermeture. La présence d'un système de remorquage n'empêche nullement l'implantation du capteur, décalé alors sur la gauche. Un appui sur le bouton situé sur la tranche du hayon permet sa fermeture motorisée. Il est également possible de régler la hauteur d'ouverture, en fonction du garage où vous stationnez le plus souvent le véhicule.



UN CAPTEUR SOUS LE BOUCLIER PERMET DE COMMANDER LE HAYON.

DES COULEURS VIVES DANS L'AIR DU TEMPS

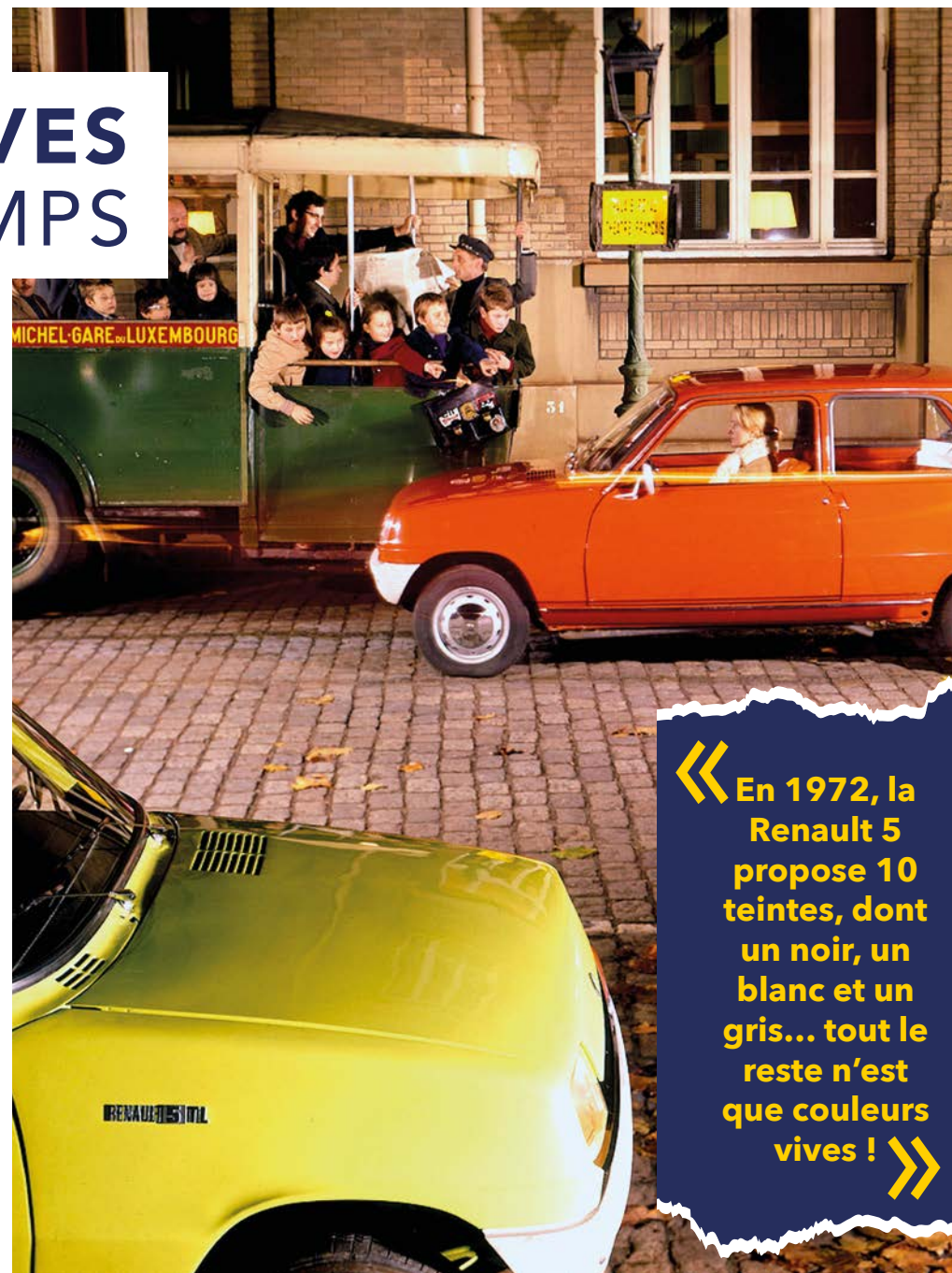
Les dernières années des trente glorieuses (1945-1975) sont vives, gaies et colorées ! La Renault 5 s'inscrit à 100 % dans cette joyeuse tendance.



Le vert Jardin «907», couleur de lancement de la GTL

La Renault 5 aura connu 68 teintes de carrosserie durant toute sa carrière, avec notamment quinze nuances de bleu, neuf nuances de vert, quatre jaunes, trois rouges, deux orange et seulement cinq gris... La petite Renault démontre ainsi sa vivacité, sa joie de vivre et son ancrage dans les années 1970. En orange, elle pétillait et s'accorde

parfaitement à la mode, à l'architecture et au mobilier du début de sa décennie. Ce n'est plus de l'audace, c'est de la folie. Et ça plaît ! Tout est orange à cette époque. Les Parisiens et banlieusards découvrent la carte orange en 1976, couleur adoptée également par les poêles Tefal, les trains Corail, les mange-disques et le papier peint dans la chambre d'adoles-



« En 1972, la Renault 5 propose 10 teintes, dont un noir, un blanc et un gris... tout le reste n'est que couleurs vives ! »

cents de ces années beatnik. La couleur s'affirme sans complexe.

A bord, les sièges de la Renault 5 reprennent cette teinte, avec un matériau assez glissant : le fameux simili « grain lisse » en option. On le retrouve également sur les médaillons de portières. Plus tard, la méchante Turbo de 1980 portera à son paroxysme un choix de couleurs osées (bleu et rouge vifs) dans son habitacle de sportive.

Renault ose tout

En 1972, cela fait à peine trois ans que l'homme a marché sur une Lune toute grise, mais dans la rue, les autos sont colorées, même les Allemandes ! En 1972, il n'y a pas d'internet, pas d'électronique, il faudra encore patienter quatre ans avant de découvrir les tout premiers ordinateurs d'Apple. Et seulement 8% des foyers disposent de la télévision couleur ! Pour colorer la vie, il faut donc regarder par la fenêtre l'incessant trafic automobile, croissant de jour en jour. Renault est certainement le constructeur le plus audacieux avec sa Renault 5 orange, verte ou jaune. En 1976, la Renault 14 ose à son tour la teinte orange, la Renault 20 TS est rouge, la Renault 5 GTL est verte et la Renault 15 restylée, bleue. C'est déjà la Renaultion. Même le nuancier de la Renault 5 Alpine, pourtant marginale en termes de volumes, propose 15 teintes différentes, entre 1976 et 1978 !

En fin de vie, la Renault 5 Campus de 1983 tente même un bordeaux réservé habituellement aux voitures des segments supérieurs ! Aucun doute : le nuancier de la Supercar a largement participé à son succès.



L'orange de 1972 avec l'option simili « grain lisse ».



Du jaune tournesol pour la L, au bleu métal pour l'Alpine.

LES COULEURS AUJOURD'HUI...

RENAULT COLORE LA VIE

Le concept-car de Renault 5 électrique est drapé d'un jaune vivifiant. Le signe d'un avenir soucieux de raviver les couleurs, car pour l'heure, les blanc, noir ou gris habillent 81% des automobiles en circulation sur la planète. L'orange, le jaune ou le vert, s'accaparent chacune à peine 1% ! Dans cette grisaille, Renault est le plus assidu à relancer les teintes vives. François Farion, responsable du département Couleurs et Matières, assure que « Renault a une offre plus colorée que la moyenne. Nous vendons environ 10 % de teintes colorées de plus que nos concurrents ! » La ZOE a inauguré le bleu Céladon, l'orange Atacama a été

imposé par le Captur et le rouge Flamme flamboie sur la Clio.

DANS L'ADN DE LA MARQUE

Le département Couleurs et Matières est créé dès 1953 par Paule Marrot. Créatrice très en vogue à Paris, elle implante son atelier au cœur du centre technique de Rueil. Son premier fait d'arme concerne la Dauphine. Jusqu'en 1965, Paule Marrot marque l'ADN du style Renault par son audace. Outre sa période seventies, Renault a secoué la planète design en 1993 avec sa Twingo commercialisées avec quatre teintes inédites : bleu Outremer, rouge Corail, vert Coriandre et jaune Indien.



LA RENAULT 5 PROTOTYPE AVEC SA TEINTE BITON JAUNE ET NOIR.





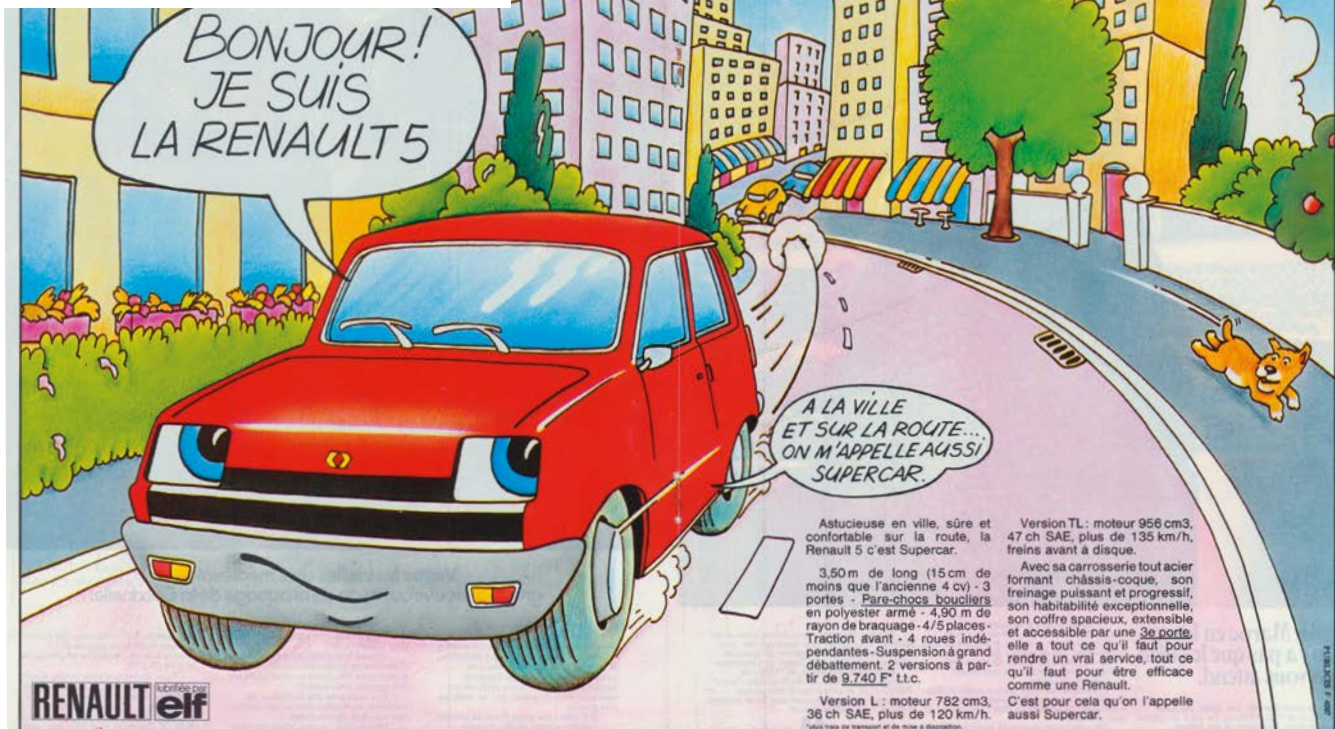
RENAULT 5

UNE CARRIERE DE STAR

DANS LA PUBLICITÉ, LA RENAULT 5 DEVIENT « SUPERCAR »



Pour convaincre, les publicitaires innovent tous azimuts et transforment la Renault 5 en un personnage de BD, débrouillard et sympa : « Supercar » !



Dès son lancement, en janvier 1972, la Renault 5 apparaît sous les traits d'un personnage baptisé Supercar. L'agence Publicis, partenaire historique de la Régie, a l'idée de génie d'humaniser l'auto. Il faut frapper vite et fort. L'objectif est ambitieux : en quinze jours, tout le pays doit connaître la Renault 5 et avoir envie de l'acquérir !

La Renault 5 star des salles obscures

Ses phares deviennent des yeux, son fameux bouclier en plastique, une bouche, qui lui donne naturellement la parole. Le décor des « Aventures de Supercar » est planté. Voici la nou-

velle petite Renault investie star de cinéma dans 1 500 salles obscures hexagonales (à l'époque, la publicité automobile est interdite de télévision). Deux dessins animés dénommés respectivement « Les Aventures de Supercar en ville » et les « Aventures de Supercar sur la route » débutent et clôturent les séquences publicitaires d'avant film.

Le premier épisode compile en quarante-cinq secondes les qualités urbaines de la Renault 5. Scénarisé comme un cartoon, le film égraine à vive allure, non pas les gags, bien que le ton ne manque pas d'humour, mais plutôt les atouts de l'auto. Ses boucliers inédits sont l'arme absolue en cas de collision.

« A l'époque où le noir et blanc est encore la norme, la Renault 5 se met en valeur par la couleur. »

Dessinées comme des tacots d'antan, ses concurrentes avec leurs parechocs métalliques balafrant leurs extrémités sont vraiment datées. Cela leur donne même une allure agressive aux antipodes de celle, toute lisse, de la Renault 5 qui rassure et protège ses occupants, comme les autres usagers de la chaussée. Par sa compacité, « Supercar » se faufile aisément milieu de la circulation et se joue, avec brio, de l'épreuve du créneau. Enfin, elle capitalise sur sa troisième porte, le fameux hayon. Et pour tenir en haleine un « prospect » qui ne serait qu'à demi séduit, la fin du spot annonce une suite. Elle se déroule dans un univers complémentaire : la route. La force de la Renault 5, c'est précisément d'être « la première voiture de ville conçue aussi pour la route ». Dans cette suite des « Aventures de Supercar », il est question de dynamisme, du confort des suspensions et de la frugalité de l'auto. Les véhicules d'essais, mis à la disposition par le réseau Renault, sont également « humanisés » : ils arborent, eux aussi, des yeux à la place des phares.

Adieu monde cruel...

Le graphisme des dessins animés est repris sous forme de bandes dessinées dans la presse, sur les panneaux publicitaires ou encore les abribus. Supercar investit aussi les flancs des autobus de Paris et sa banlieue. Dans les quotidiens nationaux, Renault voit les choses en grand avec de véritables posters s'étalant sur double pages ou en un format à l'italienne qui permet déjà à la Renault 5 de faire tourner les têtes des lecteurs. A une époque où le noir et blanc est encore la norme, elle se met en valeur par la couleur. Et innove au moyen d'un procédé d'impression dénommé Pulc qui superpose une pellicule plastifiée sur le papier. La brillance des teintes vives est ainsi amplifiée. La Renault 5 restera fidèle au dessin animé jusqu'à la fin. En témoigne, en 1985, le spot poignant « Adieu monde cruel ».



VUE D'AUJOURD'HUI

« SON SURNOM DE SUPERCAR A CRÉÉ LA SURPRISE... GÉNIAL ! »

ARNAUD BELLONI, DIRECTEUR GLOBAL MARKETING DE LA MARQUE RENAULT, REVIENT SUR L'APPROCHE PUBLICITAIRE UTILISÉE POUR LANCER LA RENAULT 5 :

« Je vais vous avouer un secret... en 1972, j'avais cinq ans, et par conséquent je ne me souviens pas très bien du lancement de la Renault 5. Ce dont je me souviens en revanche, c'est qu'elle incarnait une rupture avec l'existant, sur le plan technologique, esthétique et même conceptuel ; et finalement la « publiciser » de manière singulière et décalée via la BD fut malin. Elle était impertinente, irrévérencieuse, et son surnom de « Supercar » presque un oxymore pour R5, a créé la surprise... génial !

Avec du recul pourtant, tous les professionnels du marketing automobile savent que le traitement en dessin animé ne fonctionne pas idéalement ; l'achat auto étant réfléchi du fait de l'enjeu financier pour l'acheteur... le risque

que l'auto ne soit pas prise au sérieux est trop grand. C'est sans doute pour cette raison que la BD disparut très vite... et que le surnom « Supercar » lui a résisté.

Cela dit, la voiture était culte - sa pub aussi - tout cela appartient à la pop culture. A l'époque on tentait des trucs. C'était le temps du créatif tout puissant et c'était cool. »





La Renault 5 GTL 76 avec ses protections latérales.



UNE CONSOMMATION RECORD

Terminée l'essence à bas prix. Les chocs pétroliers rappellent le monde à l'ordre et ouvrent la chasse au gaspi. Un défi que la Renault 5 relève avec panache.

Née dans l'insouciance de la France des trente glorieuses, la Renault 5, lancée en janvier 1972, a tôt fait d'être confrontée au premier choc pétrolier. Ce dernier lui laisse à peine une année et demie de répit avant de lui mettre la pression pour qu'elle réduise sa consommation. Et même si, dès les premières publicités, l'accent est mis sur sa frugalité, cela ne suffit pas. Il faut aller encore plus loin. Les ingénieurs de la régie Renault sortent leur parade début 1976, c'est la Renault 5 GTL. Une version de

cœur de gamme animée par un « gros » moteur de 1289 cm³ (celui de la Renault 5 originelle ne cubait que 782 cm³ et ne délivrait que 34 ch). Ce bloc appelé moteur Sierra ou encore Cléon-fonte, du nom de l'usine sise en Seine Maritime qui le produit, n'est pas nouveau. Il a fait ses preuves dès 1962 sous les capots arrière des Renault 8, Floride S puis Caravelle. Retravaillé en profondeur, dégonflé de 54 à 44 ch et associé à un carburateur simple corps, celui de la Renault 5 GTL n'a qu'une seule préoccupation : réaliser des économies de carburant.

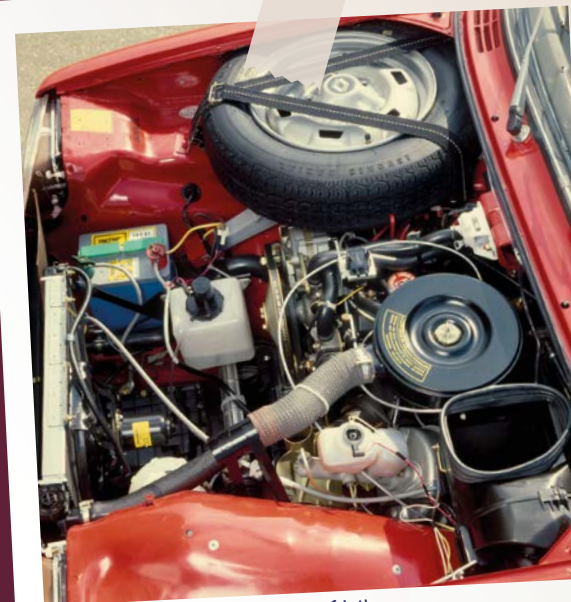
« La Renault 5 est la première voiture à descendre sous la barre symbolique des 5 litres/100 km à 90 km/h. »

A 90 km/h vitesse stabilisée, la Renault 5 GTL 5 vitesses ne consomme que 4,5 L aux cent. C'est incroyable ! Comment fait-elle, se demandent les curieux ? La Renault 5 est une sorcière qui ne dévoile

pas facilement ses secrets. On est pourtant sûr que son moteur 1108 cm³, son spoiler aérodynamique y sont pour quelque chose et sa nouvelle boîte 5 vitesses aussi, bien sûr. Pour le reste... on se perd en conjectures.

RENAULT 5 GTL 5 VITESSES.

Consommations aux 100 km, à vitesse stabilisée : 4,5 L à 90 km/h, 6,1 L à 120 km/h, 6,3 L en cycle urbain. RENAULT présente GIP



En 1981, la cylindrée du moteur est réduite.



Fabrication du moteur Sierra dans l'usine de Cléon.

L'auto qui ne pèse que 785 kg descend sous la barre symbolique des 5 litres aux 100 km. Renault indique une valeur record de 4,7 l aux 100 km, homologuée à la vitesse de croisière de 90 km/h. Le second choc pétrolier de 1979 impose à la régie d'aller encore plus loin.

La GTL devient la version la plus prisée

En 1981, la cylindrée est abaissée à 1 108 cm³, une boîte de vitesses à 5 rapports remplace celle qui n'en avait que 4 et un spoiler est intégré au bouclier. La Renault 5 GTL revendique alors 4,5 l/100 km. Les publicitaires s'en emparent, ce faible appétit qui procède de la magie noire inspire le slogan « Ma Renault 5 est une sorcière ». Cette dernière est symbolisée volant dans le ciel chevauchant un balai. Elle sait aussi faire usage de son antenne de toit telle une baguette magique dotée d'un rayon laser pour dégommer le panonceau d'une station-service. Elle fait aussi le plein d'une toute petite goutte d'essence, difficile d'être plus clair, Renault va droit au but et vise juste. Contenant 41 litres, son réservoir lui permet de parcourir plus de 850 km, de quoi espacer les rendez-vous avec votre pompiste. Une initiative qui tombe à pic dans cette période où l'anti gaspi est de mise. Renault ne s'est pas trompé la Renault 5 GTL sera la version la plus prisée de la gamme.

AUJOURD'HUI, L'HYBRIDE FAIT BAISSER LA CONSOMMATION

TROIS MOTEURS SOUS LE CAPOT DE LA CLIO E-TECH !

Plus que jamais les constructeurs automobiles doivent réduire la consommation de carburant de leurs modèles et limiter leur empreinte carbone. Au 21^e siècle, optimiser un moteur thermique ne suffit plus, le renfort d'un électromoteur est incontournable. Dans la gamme Renault, c'est la Clio, l'héritière légitime de la Renault 5 qui a éternisé la technologie hybride. Sa version « wattée » baptisée E-Tech apparaît en 2020. Elle associe un moteur essence 1.6 de 91 ch à deux machines électriques alimentées par une petite batterie de type lithium-ion.

SEULEMENT 4,3 L/100 KM POUR 140 CH

La Renault Clio E-Tech cumule une puissance de 140 ch mais ne consomme que 4,3 l aux 100 km selon le cycle mixte d'homologation WLTP. Joli score pour une auto de 1 300 kg. Pour réaliser ce tour de force les ingénieurs ont fait appel à une boîte de vitesses à crabot, technologie provenant de la compétition qui limite considérablement les frottements internes et par conséquent réduit l'appétit. L'autre bonne nouvelle pour le portefeuille, c'est l'espacement de l'intervalle des révisions à 30 000 km ou deux ans. Vertueuse, cette Clio hybride l'est jusqu'au bout.



UNE PETITE PIONNIÈRE CHIC QUI A TOUT D'UNE GRANDE !

Dix ans après sa naissance, la Renault 5 monte en gamme. Avec sa version TX, elle sera la première à prouver qu'une voiture chic n'est pas forcément une grande voiture.



Pour Noël 1982, la Renault 5 TX est le cadeau idéal !

En 1972, la Renault 5 débute tranquillement sa carrière avec un moteur de 782 cm³ délivrant 34 ch. Une version basique qui attire l'œil par ses couleurs vives aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, notamment avec sa sellerie en vinyle orange. Elle incarne la citadine des temps modernes. Mais, en une décennie, les attentes de sa large clientèle évoluent. Celle aisée et pressée, souhaite une Renault 5 plus

chic, plus performante et surtout mieux équipée. Une Renault 5 prenant vraiment ses distances avec la rustique « 4L » dont elle découle pourtant. La montée en gamme est progressive, jalonnée par les versions TL, LS et TS puis, enfin, en apothéose, la Renault 5 TX. Présentée en octobre 1981, elle marque l'apogée de la carrière de l'auto durant les années modèle 1982 à 1984. Sous son capot, la Renault 5 TX a doublé en cylindrée



La Renault 5 TX a l'apanage d'un volant en cuir.

« La Renault 5 TX est la première d'une longue lignée de petites citadines chics et performantes. »

comme en puissance. Cubant 1 400 cm³, fort de 63 ch, ce bloc tonique est doté d'un allumage électronique gage de fiabilité et de longévité. Il est accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports limitant tant la consommation que le volume sonore lorsque la Renault 5 TX évolue sur autoroute où sa vitesse de pointe de 155 km/h lui permet d'investir sereinement la file de gauche. Mais cette citadine née n'a pas peur de se frotter aux embouteillages, où sa boîte automatique à trois rapports (en option) est alors le gage d'une conduite coulée.

Un équipement haut de gamme

L'équipement fourni en série est pléthorique. Pour la TX, tout est compris (sauf la boîte auto). Vitres teintées électriques à l'avant, direction assistée, volant cuir et montre digitale complètent une banquette arrière dont les dossiers, rabattables par moitié, n'ont rien à envier à la modularité d'aujourd'hui. Tendus d'un velours côtelé couleur sable, les confortables sièges pétales valorisent une robe laquée de teintes métallisées aussi chics que discrètes. Même l'antenne de toit, noire, est au diapason. La sportivité du modèle est sobrement suggérée par un bouclier avant - en plastique évidemment - qui se rapproche davantage du bitume que celui des Renault 5 de moindre standing. La TX l'a chipé aux Renault 5 Alpine et Renault 5 Alpine Turbo - les antibrouillards en moins - dont elle se distingue par ses exclusives jantes Amil en alliage léger. Cela lui donne de l'assurance.



Les sièges pétales en velours sont une ode au confort.



Tapisé de moquette, le coffre est chic lui aussi.



En 1987, la Renault Supercinq Baccara prend la relève.

AUJOURD'HUI, LE CAPTUR INITIALE PARIS

LE SUV URBAIN ÉCOLO-CHIC

Aujourd'hui les SUV urbains sont souvent plus prisés que les petites berlines citadines. En ville, on aime prendre de la hauteur pour dominer la circulation. Renault s'est adapté et le Captur Initiale Paris apparaît comme l'héritier de la Renault 5 TX. Dans l'intervalle se sont glissées les Supercinq et Clio Baccara, puis la Clio Initiale Paris, constituant un savoir-faire de 40 ans. Les points communs sont nombreux. Rien n'est laissé au hasard, la robe du Captur Initiale Paris a l'apanage d'une teinte Noir Améthyste contrastée par un toit Blanc Albâtre. Sa calandre chromée et ses jantes de 18 pouces dont chacune des cinq branches recèle une tour Eiffel

stylisée apportent leur lot d'exclusivité. A bord, sa sellerie en cuir blanc matelassé et son tableau de bord entièrement digital font leur effet.

L'HYBRIDATION SOUS TOUTES SES FORMES

Sous le capot le choix des motorisations ne donne accès qu'au meilleur de la gamme avec un panel de moteurs essence de 140 ou 160 ch, la technologie hybride proposée en 145 ch et, le fin du fin, l'hybride rechargeable fort de 160 ch. Ce dernier permet de rouler durant 50 km en mode 100% électrique parfait pour des trajets urbains sans consommer ni polluer.



TROIS LOSANGES POUR LA RENAULT 5 !

Les préséries reçoivent un mini losange, puis vient un nouveau logo... qui, pour cause de plagiat, sera vite remplacé par le losange conçu par Jean-Pierre Vasarely.



Pas moins de 218 Renault pour fêter un logo tout neuf.

La Renault 5 est l'une des rares voitures à avoir reçu trois logos avant même de célébrer son premier anniversaire ! Pour tout comprendre, il faut rembobiner l'histoire jusqu'au milieu des années 1960. Avec les Renault 16 et Renault 12, le constructeur passe à la traction avant avec deux voitures au style novateur. Les coupés Renault 15 et 17 ravivent l'image de la marque. La Renault 5 va définitive-

ment faire basculer la Régie dans les années 1970, les dernières des trente glorieuses. L'identité de la marque passe alors par un logo minuscule, hérité du losange créé en 1925. En 1967, lorsque l'étude du projet 122 -la future Renault 5- est lancée, le logo disponible dans la gamme est une refonte du losange qui date de 1959. Les projets de « modernisation » en cours héritent d'une

A droite, le minuscule logo de 1971 (présérie).
Ci-dessous, le logo interdit et le logo Vasarely.



Le volant affiche fièrement le nouveau logo.

« La Renault 5 est la première Renault à porter le fameux losange conçu par le fils de Victor Vasarely. »

évolution de cet emblème, tantôt rapetissé, ou allongé, comme sur les premières Renault 15 et 17. C'est ce logo qui apparaît sur les préséries de la Renault 5, mais il est très rapidement remplacé par un emblème en forme de losange, épuré et très graphique.

Losange « Kent », le collector interdit !

Rapidement, ce nouveau logo est apposé sur le capot des premières Renault 5 commercialisées en 1972. Pierre Dreyfus, patron de la Régie, pose fièrement aux côtés de la petite berline munie de ce logo. L'affaire aurait pu en rester là... Mais il se trouve que le graphisme du nouveau venu plagie celui d'un sous-traitant : la société Kent, spécialisée dans la chimie pour le secteur automobile et maritime. Avant même qu'un éventuel procès se profile, Renault décide de le retravailler en faisant appel au fils de Victor Vasarely, Jean-Pierre, plus connu sous le nom d'Yvaral. Ce dernier est l'artiste fondateur du Groupe de Recherche de l'Art Visuel. Son travail séduit d'emblée Renault et, rapidement, ce nouvel emblème s'installe sur les façades des concessionnaires et, dès la fin 1972, sur les modèles de la gamme. Il demeurera l'identité du constructeur pendant 20 ans, avant que la Renault Safrane le fasse disparaître en 1992. Le fameux logo interdit - dit « logo Kent » -, a quant à lui été remplacé par le nouveau venu sur les Renault 5 déjà mises en circulation, à la demande du constructeur. Les campagnes de rappel n'étant pas aussi efficaces qu'aujourd'hui, toutes les Renault 5 à logo « Kent » n'ont pas été modifiées et sont désormais les plus recherchées !

NOUVEAU LOGO 2021...

LE LOSANGE FAIT SA RENAULTION

Pour appuyer le changement voulu par le plan Renaultion, quoi de plus naturel que d'adapter l'emblème de la marque à ses nouvelles valeurs ? Le nouveau logo Renault demeure un losange, la forme adoptée depuis 1925. Pour le créer, il a fallu tenir compte de ses nouveaux terrains d'expression, comme les supports numériques qui requièrent un design sobre : le fameux « flat-design ». Il s'agit alors pour Renault d'enfanter un graphisme qui doit être lisible à la fois sur les concessions et sur votre smartphone, dans un format tout riquiqui.

HÉRITAGE ET CHANGEMENTS

Les travaux sur ce nouveau

logo débutent au centre de design Renault en 2019, avec la collaboration de l'agence Landor&Fitch. Le directeur du design de la marque, Gilles Vidal, explique que ce logo est « le point d'équilibre entre la reconnaissance de l'héritage de la marque et l'entrée dans une nouvelle ère. Il doit accompagner les changements actuellement à l'œuvre ». C'est tout naturellement sur la Renault 5 Prototype qu'il fait son apparition en janvier 2021, et il sera progressivement apposé sur les Renault -à commencer par la Mégane E-TECH Electric- ainsi que dans le réseau. A l'horizon 2024, toute la gamme Renault portera ce nouvel emblème.



À LA CONQUÊTE DE L'AMÉRIQUE



La Renault 5 tire profit de la publicité comparative.

Pays de cocagne, celui de l'Oncle Sam fut longtemps le graal pour les constructeurs européens. La Renault 5 rêve d'y faire fortune. Mais n'est pas Rockefeller qui veut.

L'Amérique, je veux l'avoir et je l'aurai se promet la Renault 5 au printemps 1976 ! Elle emboîte le pas de la 4CV et de la Dauphine qui y furent exportées auparavant. Pour réussir au pays de l'Oncle Sam, Renault se rapproche, puis prend le contrôle, d'AMC (American Motors Corporation) le quatrième constructeur américain. Son réseau de 1 300 concessionnaires est la tête de

pont idéale pour la Renault Le Car, nom donné à la Renault 5 aux Etats-Unis. Au nord du continent américain, où elle fait carrière de 1976 à 1986, les canadiens l'appelle tout simplement La Cinq. Outre-Atlantique, la petite Renault se conforme à une législation drastique en matière de sécurité. Ses phares ne sont plus protégés par un fragile globe de verre, ses orbites enfoncées lui retirent sa

« Grâce à la Renault 5 Le Car, Renault a quand même multiplié ses ventes par 6 en Amérique du Nord... »

jovialité. À contrario, son bouclier avant prend de l'embonpoint pour absorber les chocs tandis que des catadioptrés latéraux meublent ses quatre coins. Le joli minois tout plat n'est plus, la Renault 5 est défigurée par ce parechoc en escalier. Sous certains angles on lui trouve même de faux airs de Pacer, sa grande sœur dans la gamme AMC.

Renault espère une success-story digne de celle de la Rabbit, la Volkswagen Golf américaine. Mais au pays du ketchup, la mayonnaise française ne prend pas autant qu'espéré. Les géants de Détroit ne voient pas d'un très bon œil cette intrusion de la « frenchie ». Ils lui collent dans les pattes les Chevrolet Chevette (clone de l'Opel Kadett), Ford Fiesta et Chrysler-Simca Horizon trois petites tractions pourvues elles aussi d'un hayon.

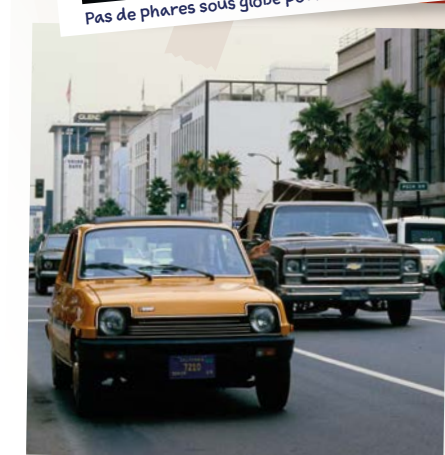
Figurante de série télé

A défaut de crever le grand écran dans une production hollywoodienne, la Renault Le Car apparaît dans la série télévisée « L'Agence tous risques ». Très légère, très nerveuse, elle incarne le véhicule de chasse idéal, dicit Hannibal Smith qui donne l'ordre à son équipe de la transformer sans ménagement en char d'assaut ! Un rôle totalement à contre-emploi qu'elle endosse pourtant avec vaillance. Héroïque, elle finit l'épisode carbonisée.

Dans la réalité, le bilan est plutôt satisfaisant. Tombées à 5 780 unités, en 1975, avant son arrivée, les ventes de Renault sur le marché américain grimpent à 37 702 exemplaires en 1982 grâce à la Le Car. La Renault 5 peut donc quitter la scène américaine, la tête haute, en mars 1983.



Pas de phares sous globe pour les Renault 5 Le Car.



La Renault 5 Le Car est à son aise à Los Angeles.



La série spéciale française Le Car Van exposée à Paris.

RENAULT À LA CONQUÊTE DU MONDE AUJOURD'HUI...

UN GROUPE DE 5 MARQUES PRÉSENT SUR TOUS LES CONTINENTS

Renault a aujourd'hui définitivement tiré un trait sur l'Amérique du Nord. Le groupe, qui totalise cinq marques automobiles (Renault, Dacia, Samsung Motors en Corée, Alpine et Lada) a aujourd'hui bien d'autres terrains de jeu à sa disposition. Présent sur tous les continents, Renault Group a immatriculé plus de 2,9 millions de véhicules en 2020 dans le monde. Et si l'Europe reste encore, de peu, le principal marché, près de la moitié de la production est réalisée en dehors du vieux continent. Au fil du temps, Renault a implanté 38 usines un peu partout sur la

planète avec une fabrication au plus près de la clientèle locale pour en cibler parfaitement les besoins.

38 USINES

La zone Afrique, Moyen-Orient et Inde compte 6 sites de production soit autant qu'en Europe (hors hexagone). L'Eurasie comme l'Amérique du Sud (Argentine, Brésil, Colombie, Chili et Mexique) totalisent chacune 5 usines. Enfin, 2 implantations se chargent d'approvisionner la zone Asie-Pacifique. La France conserve quand même la palme, avec 14 usines. On ne renie pas ses racines.



L'USINE D'ENVIGADO SOFASA À MEDELLIN EN COLOMBIE.



LA PIONNIÈRE DU TURBO

Dans sa cabane au fond de son jardin, Louis Renault pensait déjà à la suralimentation. Mais il faudra du temps pour que le turbo devienne une réalité... sur la Renault 5.



La baie moteur est assez accueillante pour le turbo.



Louis Renault réfléchissait déjà à la suralimentation.



La suralimentation, Renault a cela dans le sang. Au début du vingtième siècle, Louis Renault, le fondateur de la marque, pense à des solutions pour booster ses moteurs. En 1902, il dépose un brevet sur le principe de la suralimentation par ventilateur ou compresseur. Une technologie que l'on ne nomme pas encore turbocompresseur, pour l'instant il n'y a pas de turbine sous le capot. Qu'im-

porte, son idée est utilisée en compétition. Pour les modèles de production, il est encore un peu tôt. Le déclic vient quasiment 80 ans après, en juillet 1979, sur le circuit de Dijon Prenois, lorsque Jean-Pierre Jabouille remporte le Grand Prix de France de Formule 1 au volant de sa Renault RS 10 turbo. C'est la toute première victoire de l'écurie Renault dans la discipline phare et c'est aussi un moment qui fera date dans l'histoire de

« La Renault 5 est la première Renault de série dotée d'un turbo, une technologie qui deviendra une spécialité de la marque. »

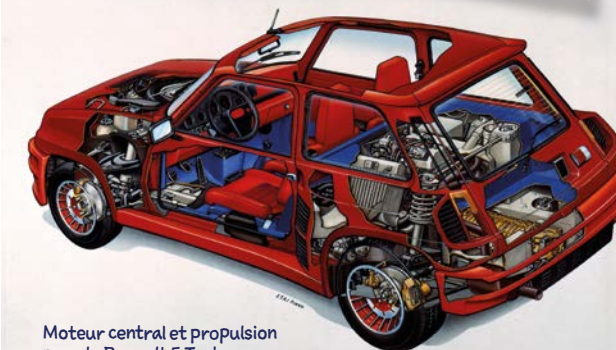
la F1... mais pas seulement. La technologie du moteur turbocompressé vient de s'imposer aux ingénieurs. Durant la décennie suivante, le constructeur tricolore profite du laboratoire qu'est le sport automobile pour peaufiner la recette de sa potion magique, qu'il fera boire très rapidement à la quasi-totalité de sa gamme. La Renault 5 n'y échappe pas, au contraire c'est elle qui ouvre le bal. D'abord par sa surprenante version Turbo à moteur central forte de 160 ch, qui apparaît en 1980, puis avec la déclinaison Renault 5 Alpine Turbo en septembre 1981.

Renault 5 Alpine Turbo : 110 ch sous le capot !

La greffe d'un turbo Garrett métamorphose la Renault 5 Alpine lancée en 1976. Passé les 3 000 tr/min, le moteur 1.4 litres, se voit prestement souffler dans les bronches. Cela lui donne des ailes et catapulte son pilote dans un nouvel univers. La petite sportive s'offre une seconde vie avec une puissance de 110 ch pour une valeur de couple de 15,2 mkg. Elle peut filer à 187 km/h, boucler l'exercice du 1 000 m départ arrêté en un peu plus de 30 secondes et accélérer de 0 à 100 km/h en 9,7 secondes. La bombinette du losange vient de se hisser à la hauteur de la nouvelle star du segment, la Volkswagen Golf GTI. Mission accomplie pour le turbo qui fera date et sera ensuite reconduit pour sa remplaçante, la Renault Supercinquant GT Turbo. Cette dernière parviendra à faire durer le plaisir jusqu'au début des années 1990. Bel exemple de longévité.



La petite citadine est devenue une super sportive.



Moteur central et propulsion pour la Renault 5 Turbo.



1^{re} victoire d'un moteur turbo en F1 avec la RS10.

LA SURALIMENTATION AUJOURD'HUI...

LE TURBO S'EST GÉNÉRALISÉ, L'HYBRIDE PREND LE RELAIS

Aujourd'hui la technologie du turbo est adoptée sous de nombreux capots. Davantage que d'offrir de la performance pure, la turbine vient en renfort du moteur thermique. Celui-ci peut alors limiter sa cylindrée et réduire sa consommation de carburant. Baptisé « downsizing » ce procédé ne s'arrête pas à la réduction du volume des cylindres, il se traduit aussi par la diminution de leur nombre. Les blocs essence 3 cylindres sont désormais la norme de la citadine à la berline familiale en passant par les SUV urbains et compacts.

OBJECTIF : RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO₂
L'étape suivante, c'est l'hybridation simple puis rechargeable, que l'on nomme aussi « plug-in » en référence à la prise de courant sur laquelle se branche l'auto. En 2020, la Renault Clio E-Tech est le premier jalon, puis, dans la foulée, les SUV Captur et Arkana suivent. Parallèlement, les Mégane berline et break, mais aussi le Captur adoptent la technologie hybride rechargeable. Cette dernière accroît sensiblement l'autonomie du véhicule en mode 100 % électrique, phase durant laquelle la consommation de carburant comme les émissions de CO₂ tombent à zéro.



LA PREMIÈRE PETITE SPORTIVE FRANÇAISE

La Renault 5 Alpine, puis sa version turbo, introduisent un nouveau genre dans la production automobile tricolore, celui des turbulentes petites sportives.



La Renault 5 Alpine arbore ce logo très moderne.



Depuis l'entrée de gamme économique jusqu'à la chic TX à l'équipement de série ultra complet, la Renault 5 en offre pour tous les goûts, et toutes les bourses. Jusqu'alors, aucune citadine n'avait ratissé aussi large. Et elle n'oublie pas de séduire les sportifs. En mars 1976, la Renault 5 Alpine entre en

scène, du jamais vu sur un si petit gabarit. Vitaminée par Alpine, la Renault 5 barre la route de la toute jeune Volkswagen Golf GTI. Dans un contexte économique où les effets de la crise pétrolière se font encore sentir, la régie réalise un coup de génie. Elle séduit les amateurs de conduite sportive attentifs à l'appétit de leur bolide. Les petits moteurs ont

donc naturellement le vent en poupe. A contrario des grosses cylindrées qui ne sont plus en odeur de sainteté.

L'atout Alpine

C'est à la marque Alpine, à laquelle elle est étroitement liée depuis deux décennies que Renault confie la conception de sa citadine affûtée. L'avantage est

« Pour juguler la fougue des 93 ch, les disques de freins avant sont empruntés à la Renault 12. »



A bord de la Renault 5 Alpine, le rouge est mis !

La version Alpine Turbo l'indique en toutes lettres.

double. Primo bénéficier de l'aura acquise en compétition, sur circuit comme en rallyes, par les bolides bleus de la firme dieppoise. Secundo pouvoir puiser largement dans la banque d'organes du constructeur au losange afin de maîtriser les coûts. Sous le capot, on retrouve le moteur Cléon-fonte, qui animait la Renault 8 en 1962. Sa cylindrée est portée à 1 397 cm³ et il est coiffé par une culasse hémisphérique améliorant nettement son rendement. Dans ses entrailles, pistons et collecteurs d'admission comme d'échappement sont spécifiques. Il est accouplé à la boîte de vitesses

à 5 rapports de la grande sœur Renault 16 TX. Pour juguler la fougue de ses 93 ch, les disques de freins avant sont empruntés à la Renault 12. Pour ne pas alourdir la facture, à l'arrière demeurent des tambours. Les barres de torsion et antirollis ainsi que les amortisseurs sont eux aussi inédits, le châssis est au diapason pour encaisser sereinement la hausse de puissance. Dès les premiers essais, la presse spécialisée est conquise par l'homogénéité de l'engin. D'autant que sans faire trop de tapage, le plumage est la hauteur de ce nouveau ramage.

Le grand bouclier avant de la Renault 5 Alpine mord le bitume. Peint en noir mat et flanqué d'une paire de projecteurs antibrouillard, il affirme son look sportif. Mais pas seulement, ses apports aérodynamiques sont très concrets. La diminution de la traînée (sCx) réduit sensiblement la consommation de carburant et permet une vitesse de pointe plus élevée. Novateur, ce bouclier optimise la déportance (sCz), gage d'une bonne stabilité à haute vitesse. Ce n'est pas superflu lorsque



Le volant Moto-Lita apporte une touche sportive.





La Renault 5 Turbo offrait 160 chevaux !



Difficile de proposer un intérieur plus original !



En 1985, la Renault Supercinq GT Turbo prend la relève.

la Renault 5 Alpine file à 175 km/h. De subtiles peintures de guerre habillent la carrosserie. Sur chaque face, des filets, rouges sur les carrosseries noires comme sur les grises, ou blancs sur les coques bleues, encadrent un logo A5. Ce graphisme léger et moderne donne immédiatement le ton. Tout comme les jantes d'un diamètre de 14 pouces héritées de la Renault 17 Gordini qui finalisent astucieusement et, à moindre frais, l'ensemble.

Avis de tempête : l'effet turbo

Ce n'est qu'un premier jalon. En 1981, pour affronter des rivales mieux-disantes, Renault passe à la vitesse supérieure avec la Renault 5 Alpine Turbo. Celle-ci reprend, dans les

grandes lignes, la technologie de la Renault 5 Turbo, sa cousine à moteur central de 160 ch apparue en 1980. Mais l'Alpine « citadine à turbine » utilise pour des questions d'encombrement et surtout pour limiter les coûts de développement, le moteur de la Renault 5 Alpine atmosphérique. La greffe du turbocompresseur procède d'une suralimentation en amont. Cette solution technique dite montage aspiré s'avère la plus économique puisqu'elle permet l'usage d'un carburateur conventionnel. A contrario d'un montage en aval de la turbine, lequel requiert alors un carburateur « soufflé » qui se doit d'être totalement étanche. Une solution issue de la compétition jugée trop onéreuse à ce niveau de gamme.

A titre de comparaison, au tout début des années 1980, la Renault 5 Turbo à moteur central est facturée 115 000 francs soit plus du double d'une Renault 5 Alpine Turbo qui réclame 55 000 francs. L'équation économique reste maîtrisée pour des performances qui, vis-à-vis de la Renault Alpine sans turbo, font un bon avant. La puissance gagne 17 ch et s'établit à 110 ch, et la vitesse de pointe gagne 12 km/h (187 km/h). La première citadine française de série dotée d'un turbo vient d'ouvrir une voie nouvelle, celle que suivra, dès 1985, la Renault Supercinq GT Turbo !

LES SPORTIVES DE RENAULT GROUP AUJOURD'HUI...

LE GRAND RETOUR D'ALPINE

La marque Alpine a eu une première vie. Fondée par Jean Rédélé, en 1955, alors le plus jeune concessionnaire Renault de l'hexagone, elle fut jusqu'en 1995 quasiment une firme mono-modèle. Au catalogue se sont succédées les coupés Alpine A110, A310 et A610. Puis clap de fin. En 2017, tel le phénix, Alpine renaît de ses cendres grâce à Renault avec le lancement très attendu d'une nouvelle berlinette Alpine A110. Un modèle qui rallie d'emblée les passionnés à sa cause grâce à son dosage idéal entre légèreté, agilité et performances. Une auto qui offre des sensations au plus grand nombre sans avoir besoin d'avoir les compétences d'un pilote professionnel. Alpine n'a pas renié ses racines. Cette nouvelle A110, c'est la première étape de l'ère moderne dans laquelle la marque de Dieppe endossera le rôle du label sportif et haut de gamme de Renault Group.

SPORTIVES ET ÉLECTRIQUES

Son catalogue qui, signe des temps, abandonnera les moteurs thermiques pour devenir intégralement électrique, va

s'étoffer. Pas moins de trois modèles sont au programme. Ils ont été esquissés dès le 14 janvier 2021, au moment où le groupe annonçait sa « Renaulution » : une berline du segment B, un crossover du segment C et la future remplaçante de l'actuelle berlinette A110. Trois modèles qui concilieront donc sportivité et zéro émission. Ambitieuse, cette stratégie est somme toute logique, et s'appuie, comme à l'origine de la marque, sur la compétition...

LA COMPÉTITION : UN VECTEUR D'IMAGE

Alpine, c'est aussi une vitrine technologique pour Renault Group qui lui a confié ses activités en compétition, en Formule 1 avec l'écurie Alpine F1 Team fondée en 2021 et en endurance avec Signatech. Toujours en endurance, en 2024 Alpine intégrera officiellement la nouvelle catégorie reine des Hypercars (LMDh) aux côtés de Toyota, Peugeot, Porsche, Audi ou encore Ferrari. Alpine n'a jamais eu peur de se frotter aux ténors.



EN 2017, ALPINE LANCE UNE NOUVELLE BERLINETTE A110.



L'ALPINE A521, C'EST LA FORMULE 1 DE LA MARQUE EN 2021 !



L'ALPINE A480 POUR LE CHAMPIONNAT D'ENDURANCE 2021.



UNE BÊTE DE COURSE

Avant la Renault 5 Turbo, jamais une citadine n'avait connu telle métamorphose. Pour la « compète » elle devient athlète. Architecture et musculature en imposent.



Débuts en compétition : la coupe Renault 5 LS.

Tel l'incroyable Hulk, la Renault 5 Turbo impressionne par sa musculature et son caractère indomptable. A la différence qu'elle n'est pas verte mais bleue Olympe ou rouge Grenade. Une palette à deux teintes rationalisant la production qui doit atteindre, au plus vite, les 400 unités imposées pour l'ho-

mologation en compétition. Sa raison d'être pour laquelle elle a tout sacrifié. Gavé par un turbo, son moteur n'est plus sous le capot, il s'impose dans l'habitacle sans ménagement pour la banquette arrière, désormais d'aucune utilité pour le pilote et son associé. Sur le papier, le train avant n'est plus que directeur, mais les « négociants en vi-

rages » utilisent davantage l'accélérateur que le volant pour déhancher son train postérieur.

Première victoire au Monte-Carlo 1981

Débuts chaotiques en 1980, le temps de se faire la main, puis consécration lors du rallye Monte Carlo 1981 avec



« Née avec 160 ch en série, la Renault 5 Turbo atteindra jusqu'à 370 ch en compétition ! »

la victoire de Ragnotti et Andrié, la carrière de la Renault 5 Turbo est lancée ! Elle restera au sommet de son art jusqu'en 1985. Son secret : l'adaptabilité, une remise en question permanente afin de garder, à bonne distance, la concurrence. Turbo, Turbo 2, Groupe 4, Groupe B puis Maxi Turbo, au fil des modifications du règlement, la puissance et les performances évoluent par paliers : 185, 240, puis 285 ch. A contrario, le poids diminue. Les 160 chevaux, 970 kg et 1 397 cm³ de la version de série, apparue en 1980, ont respectivement muté en 350 ch, 905 kg et 1 526 cm³ sur la Renault Maxi 5 Turbo de 1985. Taillée pour le bitume, cette dernière soigne ses suspensions, son aérodynamisme et bénéficie de jantes et de freins au diamètre majoré. La Renault 5 Turbo, c'est une athlète accomplie. Parallèlement aux rallyes, elle évolue avec brio sur l'asphalte des circuits. Dans la coupe d'Europe Renault 5 Turbo Elf, elle est aussi à l'aise sur celui de Formule 1 d'Hockenheim que sur un tracé dédié à l'endurance, en lever de rideau des 24 Heures du Mans 1981.

Ultime étape du développement : la Renault 5 Turbo 2 Production dont le petit moteur de 1 419 cm³ délivre la bagatelle de 370 ch pour un poids de 1 060 kg ! Peu enclins à la pousser vers la retraite, ses concepteurs imaginent une transmission intégrale afin qu'elle reste dans la course. Sa mise au rancart sera liée à la dissolution du Groupe B. La compétition c'était toute sa vie !



Experte en dérapages contrôlés...



La Renault 5 Turbo est aussi très à l'aise sur circuit.



Victoire de Ragnotti et Andrié au Monte-Carlo 1981.

HOMMAGE À JEAN RAGNOTTI

LE PILOTE QUI A DOMPTÉ LA RENAULT 5 TURBO

Le nom de Jean Ragnotti est indissociable du palmarès la Renault 5 Turbo. Funambule émérite, acrobate sur asphalte, les qualificatifs ne manquent pas pour le pilote vauclusien qui n'a pas son pareil pour réaliser un « 360 degrés », au volant d'une Renault Maxi 5 Turbo. Cette dernière n'est pourtant pas son premier jouet marqué d'un losange. Avant elle, il avait déjà eu largement l'occasion dans les années 1960 d'user la gomme des pneumatiques des Renault 8 Gordini.

mandes de cet engin redoutable. Monte Carlo 1981, Tour de Corse 1982, Rallye du Mont-Blanc et Tour de France Automobile 1984 en témoignent. Le baroud d'honneur de la Renault 5 Turbo en groupe B, avant la dissolution de cette catégorie reine des rallyes, fut une large victoire de Ragnotti au Tour de Corse 1985, devant la Peugeot 205 Turbo 16 à quatre roues motrices. Après une carrière bien remplie, « Jeannot » a pris sa retraite de pilote en 2019.

LA VICTOIRE OUI, MAIS AVEC PANACHE !

La Renault 5 Turbo est la voiture qui lui procure le plus de plaisir. Au-delà du spectacle qu'il assure toujours avec le sourire et beaucoup de générosité, cet as de la glisse, qui se présente officiellement comme un « négociant en virage » s'est forgé un sacré palmarès aux com-





RENAULT 5

ÉCOLO AVANT L'HEURE



UN PAVILLON DE TOIT EN FIBRES NATURELLES COLLÉES

Ce pavillon de toit innovant permet à lui seul d'améliorer l'insonorisation, l'habitabilité, le design... et même la consommation de carburant de la Renault 5 !



La Renault 5 offre une belle hauteur sous plafond.



Collage du pavillon à l'usine de Flins en 1973.

Les boucliers en polyester, comme le grand hayon, sont deux innovations très visibles de la Renault 5. Cette dernière étrenne également une autre technologie nouvelle à son bord, mais il faut bien la chercher. Elle ne se trouve pas devant le conducteur, ni derrière, encore moins sur les côtés, mais au plafond. Il

s'agit de la garniture du pavillon. Un élément auquel l'on fait rarement attention. Pourtant, celle de la Renault 5 facilite immédiatement et constamment la vie de l'utilisateur. La Renault 5 rompt avec la traditionnelle garniture en percale (tissu de coton) fixée à l'intérieur du pavillon à l'aide d'arceaux métalliques. Un procédé employé encore par la Renault 4 et qui lui a coûté quelques désagréments sonores à ses débuts. Les vibrations des arceaux

« Plus fin, ce pavillon permet d'abaisser le toit et donc d'améliorer l'aérodynamisme et la consommation de carburant. »

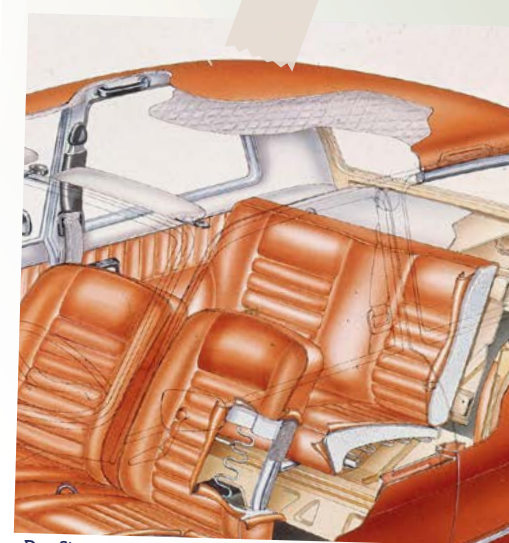
sur les renforts de caisse donnaient une piètre image de la qualité de l'auto et dégradaient vraiment le confort acoustique des occupants. Pour la Renault 5, les ingénieurs imaginent alors un astucieux procédé. Des fibres naturelles imprégnées de résine sont moulées et collées contre l'intérieur du pavillon. Cette technologie, sans métal vibrant, solutionne immédiatement la pollution sonore, tout en permettant d'avoir un ensemble nettement plus fin.

Plus facile à monter

Dès lors, la garde au toit, en d'autres termes l'espace entre le sommet de la tête des passagers et le pavillon, peut être augmentée. Ou alors, à espace constant, la ligne de toit peut être abaissée. C'est la démarche choisie par les designers de la Renault 5. Ils ont descendu le pavillon de 15 millimètres. Outre un style plus dynamique, plus moderne, cette solution esthétique limite de facto la résistance au vent, c'est un cercle vertueux qui abaisse par conséquent la consommation de carburant. Autre avantage et non des moindres, cela améliore sensiblement l'ergonomie des postes de travail sur les chaînes de montages de l'usine de Flins (Yvelines) où est produite la Renault 5. Jusqu'alors, avec la percale, la confection manuelle de la garniture du pavillon était longue et pénible pour les ouvriers affectés à cette tâche. Ces derniers œuvraient les bras en l'air tout au long du processus. Avec la garniture préalablement moulée du pavillon de la Renault 5, la pose est réalisée de manière semi automatisée et avec une plus grande rapidité. Bref, tout le monde y gagne !



La finesse de la garniture permet d'abaisser le toit.



Des fibres naturelles résinées tapissent le pavillon.

AUJOURD'HUI, SUR LA ZOE...

LES FIBRES NATURELLES RECYCLÉES, UN GAGE DE LÉGÈRETÉ

Le pavillon en fibres naturelles moulées de la Renault 5 a fait florès. Dans la gamme Renault, l'emploi de matériaux « bio composites » également appelé « bio basés » a été optimisé au fil du temps. Ils sont produits par thermocompression d'un matériau non-tissé contenant des fibres végétales et du polypropylène. Ce procédé est dénommé panneau NFPP, c'est l'acronyme de Natural Fibre Polypropylène. Concrètement, depuis 2012, on les trouve repartis sur une surface de plus de 8 mètres carrés à bord de la citadine électrique Renault ZOE. Cette dernière les emploie pour le tissu recouvrant ses sièges, la garniture de sa

planche de bord et celle de ses contreportes ainsi qu'au niveau de la console autour du sélecteur de marche.

LES GRANDES QUALITÉS DU LIN

Les fibres végétales, comme le lin, sont désormais utilisées comme renforts dans les matériaux plastiques. Leurs atouts sont indéniables pour le secteur automobile à commencer par leur légèreté, et leurs très bonnes performances mécaniques. Résistance aux chocs et isolation acoustique sont de premier plan. Sans oublier une réduction de l'empreinte carbone et la possibilité de les recycler.



EN 1986, LA RENAULT 5 ADOPTE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Pour séduire une clientèle plus jeune ou soucieuse de son budget, Renault reconditionne des Renault 5 d'occasion. Des autocollants, un toit ouvrant et le tour est joué !



La carrière de la Renault 5 s'achève tranquillement en avril 1985 avec l'unique finition Lauréate. Celle qui fut le modèle le plus vendu en France dix années durant, de 1974 à 1983, s'est même payé le luxe de s'accaparer jusqu'à 16 % du marché des véhicules neufs. Depuis per-



sonne n'a fait mieux, aujourd'hui la meilleure vente totale à peine les 5,6%. Couronnée de succès, n'ayant plus rien à prouver, la Renault 5 ne se retire pourtant pas tout de suite des affaires. Au contraire, visionnaire jusqu'au bout, elle se lance un ultime défi en 1986,

en s'aventurant dans l'économie circulaire, bien avant que cela ne devienne d'actualité. La Renault 5 inaugure alors le recyclage automobile. Le réseau Renault récupère des modèles, à deux (version société) ou à quatre places, souvent en finition de base, qu'il trans-

forme habilement en une série spéciale baptisée Coach. Faire du vieux, c'est du jamais vu en matière de marketing automobile !

Une série spéciale d'occasion

Les Renault 5 Coach sont reconnaissables à leur décoration latérale constituée d'une bande adhésive avec un dégradé allant du rose fuchsia au violet en passant par le mauve. De quoi rehausser la teinte généralement blanche de la carrosserie. Un logo Coach - un nom en anglais ça fait plus jeune - prend place sur les portières tandis qu'un toit ouvrant transparent entrebâillant vient illuminer l'habitacle. Cet accessoire moderne a tout pour plaire : il reste aérodynamique lorsqu'il est ouvert et on peut profiter de la clarté même lorsqu'il est fermé. Dans les ateliers de reconditionnement de la Renault 5, on entend le concert des scies sauteuses découpant les pavillons à la chaîne ! La touche finale, c'est un jeu d'enjoliveurs en plastique gris métal qui relooke les jantes en tôle, et un bouchon d'essence fermant à clé afin que le réservoir ne soit pas si-phonné. Décidemment, la Renault 5 Coach ne perd jamais de vue l'aspect pratique.

Et de son côté, pragmatique, le constructeur maîtrise l'équation économique. Annoncée à partir de 21 000 francs pour une Renault 5 Coach Société 850 millésime 1983, elle s'affiche presque moitié moins cher qu'une Renault 5 neuve d'entrée de gamme. Un coup de maître à peu de frais pour la Renault 5 qui repart pour une nouvelle vie.



« Le réseau récupère des Renault 5 d'occasion, les reconditionne et les revend sous forme d'une série spéciale Coach. »

AUJOURD'HUI, LA REFACTORY À L'USINE DE FLINS...

RENAULT INVESTIT DANS L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

L'usine de Flins a eu plusieurs vies, parmi lesquelles, de 1972 à 1984, la fabrication de la Renault 5, et depuis 2012, la production de la citadine électrique Renault ZOE. Aujourd'hui, elle devient la Refactory dédiée à l'économie circulaire. Cette dernière a été inaugurée par Luca de Meo, le Directeur Général du groupe Renault, signe de l'importance du projet.

MATÉRIAUX RECYCLÉS

Au programme : reconditionnement de véhicules d'occasion, recyclage des batteries et réemploi de matériaux recyclés dans la fabrication des véhicules neufs. Cette stratégie s'articule autour de quatre services : RE-TROFIT, RE-ENERGY, RE-CYCLE et RE-START. Le premier reconditionne d'ores et déjà des véhicules d'occasion destinés à la revente. Une activité appelée à se développer et à s'accompagner de la conversion à l'électrique de modèles utilitaires d'occasion. Le second collecte et stocke des batteries afin de constituer une réserve d'électricité, issue de l'énergie solaire ou éolienne, de 15,5 mWh, capacité qui atteindra 200 mWh annuels en 2030. Le troisième, déconstruit et dépolluera chaque année 10 000 véhicules hors d'usage (VHU). Aujourd'hui, Renault réutilise jusqu'à 30 % de matériaux recyclés dans ses véhicules neufs. Enfin, RE-START englobe le projet de centre d'innovation et de formation au service de l'industrie 4.0.





90 Renault 5 électrique ont été produites.

ÉLECTRIQUE DÈS LES ANNÉES 70 !

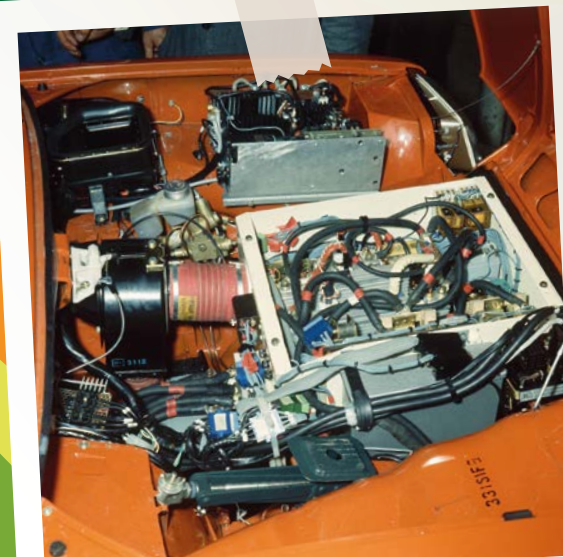
En 1970, EDF planche sur une solution 100 % électrique pour l'automobile du futur. La Renault 5 électrique naît en 1972, presque en même temps que la version essence !

Si l'on vous dit Fontainebleau, vous pensez au château de la Renaissance. A quelques kilomètres de là, des villages de caractères respirent le long des méandres de la Seine. Samois-sur-Seine, berceau du Jazz manouche avec Django Reinhardt, ou encore Moret-sur-Loing, dont les racines médiévales bercent l'architecture de la vieille ville. Tout à côté, sur le site des Renardières, EDF créait voici cinquante ans le plus grand centre

de recherches et d'expérimentation mondial dédié aux systèmes électriques haute tension.

C'est là qu'est née l'idée d'une automobile 100% électrique, au printemps 1972 alors même que la première crise pétrolière ne s'était pas encore abattue sur l'économie mondiale et le portefeuille des automobilistes. Pour cette voiture « du futur », EDF choisit la Renault 5. A l'époque, la question du type de batterie ne se pose pas puisqu'il n'en existe qu'une seule techno-

« **Sensation le 28 juin 1974 : André Jarrot, ministre de la Qualité de vie, arrive au conseil des ministres au volant d'une Renault 5 électrique bleu clair.** »



Le moteur électrique, à l'avant, développe 10 ch.



A la place de la banquette se logent 34 batteries.

logie : au plomb ! C'est donc cette base que les chercheurs du site des Renardières vont tenter d'améliorer.

De 120 à 180 km d'autonomie

Ils vont également œuvrer sur le moteur électrique d'une dizaine de chevaux qui est directement relié aux roues avant. La Renault 5 électrique demeure une traction, à deux pédales seulement, avec un accélérateur qui module la tension électrique pour donner plus ou moins de puissance au moteur. Le pack de 34 batteries prend place derrière les deux occupants avant et augmente le poids de la Renault 5 TL (785 kg à l'origine) de près de... 300 kg !

La petite Renault se reconnaît extérieurement par son hayon arrière différent car pour le reste, à part les commandes spécifiques à bord, rien ne la distingue d'une Renault 5 à moteur essence. Sa vitesse de pointe est limitée à 80 km/h, contre un peu plus de 135 km/h à la version essence selon la fiche technique de Renault. L'autonomie n'est pas ridicule avec une fourchette de 120 à 180 km selon l'usage. En revanche, la recharge ne s'effectue que sur une prise domestique 220 volts - un voltage apparu au milieu des années 1950 en France - et nécessite pas moins de 10 heures. Si une Renault 5 TL est vendu 11 300 francs en 1972, sa sœur électrique (fabriquée en 90 exemplaires destinés aux Domaines) revient à plus de 18 000 francs.

LA RENAULT 5 DE DEMAIN...

100 % ÉLECTRIQUE, ÉVIDEMMENT !

L'arrivée de la Renault 5 électrique du futur n'est pas seulement un événement produit. Elle accompagne la mutation vers le 100% électrique de Renault. Ce modèle dévoilé en janvier 2021 inaugurera une nouvelle plateforme dédiée, dérivée de celle des Clio et Captur. La CMF/B de ces dernières deviendra CMF/B EV 100% électrique. La moitié des pièces sera identique sur les deux soubassements grâce à la reprise des composants non électriques de la plateforme CMF-B. Elle permettra de proposer des véhicules électriques abordables en réduisant de 33% les coûts par rapport à ceux de l'actuelle ZOE.

La Renault 5 ne sera évidemment pas la seule à bénéficier de ce dérivé de la plateforme CMF/B dédiée aux véhicules électriques puisque la silhouette du projet 4ever l'habillera également. Au total, 3 millions de véhicules par an devraient l'utiliser d'ici 2025.

BATTERIES NOVATRICES

Pour emmener cette future Renault 5, le moteur électrique prendra place à l'avant et ce modèle restera une traction. Le moteur offrira 100 kW (136 ch) et l'autonomie sera d'environ 400 km grâce aux nouvelles batteries d'Envision-AESC qui approvisionneront la gigafactory de Douai en 2024.



LA NOUVELLE PLATEFORME CMF/B EV ET LA RENAULT 5 ÉLECTRIQUE.



RENAULT 5 PROTOTYPE, DES CLINS D'ŒIL PLEIN LES PHARES



PRÈS D'UN DEMI-SIÈCLE APRÈS LA NAISSANCE DE LA RENAULT 5, LA RENAULT 5 PROTOTYPE ANNONCE UN MODÈLE ESPIÈGLE QUI NE MANQUE PAS DE FAIRE RÉFÉRENCE À SON AÎEULE. VISITE GUIDÉE AVEC GILLES VIDAL, DIRECTEUR DU DESIGN RENAULT, ET QUELQUES MEMBRES DE SON ÉQUIPE...

« LES PROPORTIONS TRAVAILLÉES INTÈGRENT TOUTES LES CONTRAINTES ACTUELLES, TOUT EN RESPECTANT LE MODÈLE HISTORIQUE. »

Gilles VIDAL,
Directeur du design Renault

« AU FINAL, LES PHARES SONT DEVENUS DIFFÉRENTS DE CEUX DE LA RENAULT 5, DANS LEURS PROPORTIONS COMME DANS LEUR DESSIN. »

Nicolas JARDIN,
design extérieur du concept

les pièces sur la partie avant qui va les conduire à esquisser ce phare qui joint à la fois les ailes, le capot, la calandre et

A la fin des années 1960, lorsqu'il s'agit de dessiner un regard au projet 122 de la future Renault 5, les stylistes n'imaginent pas forcément lui offrir cet air malicieux et presque humain. C'est avant tout la nécessité de limiter

le bouclier, sans aucun artifice. Le tout pour « fermer » une proue qui deviendra, avec la publicité, un visage souriant, jeune et espiègle ! Près de cinquante ans plus tard, c'est ce regard qui a été la clé du design de la Renault 5 Prototype dévoilée en janvier 2021, comme le raconte **Nicolas Jardin**, designer extérieur du concept : « *La Renault 5 avait ce regard tout à fait particulier. On a déployé beaucoup d'énergie pour essayer de focaliser sur ce thème et faire en sorte que sur notre concept, cela devienne un élément prépondérant, et même un élément vivant. Le dessin animé promotionnel de la Renault 5 dans les années 1970 nous a vraiment donné l'envie de retraduire ce côté vivant. Nous avons analysé la géométrie du phare, ses proportions, ses contours et même les valeurs de rayon pour le redessiner.* » ...



« LA RENAULT 5 PROTOTYPE INCARNE LA MODERNITÉ. ELLE EST ANCREE DANS SON TEMPS, URBAINE, ÉLECTRIQUE, CHARMANTE. »

Gilles VIDAL,
Directeur du design Renault



UN ENGOUEMENT IMMÉDIAT

Ce projet de concept-car prend une ampleur nouvelle avec l'arrivée de Luca de Meo à la tête du groupe Renault en juillet 2020, et avec celle de **Gilles Vidal** à la direction du design Renault en novembre 2020. Ce dernier se souvient : « *Lorsque je suis arrivé, le 2 novembre, j'ai évidemment découvert les nombreuses maquettes du plan en cours. Il y avait bien sûr ce projet de Renault 5 Prototype. C'est Luca de Meo qui, en juillet 2020 lors d'une grande présentation, est tombé sous son charme. Luca, qui a un sens aigu du produit, s'est emparé de cette proposition pour la sortir de l'ombre et l'inscrire au plan produit. Maintenant que je le connais mieux, j'imagine qu'il a instantanément pensé quel objet cela allait être et quel marketing adopter pour l'accompagner ! Il a déclenché un réel engouement au sein de la marque*



pour ce projet ! » Un projet qui fait de nombreux clin d'œil à l'icône de 1972, et pas seulement dans son regard.

BLEU-BLANC-ROUGE

Gilles Vidal souligne notamment le liseré rouge qui parcourt le montant de pare-brise et le pavillon, en hommage à une célèbre Renault 5, la Turbo qui a également inspiré les ailes arrière et les petites extractions d'air factices le long des feux. Ces mêmes feux sont une réinterprétation très moderne de ceux de la Renault 5 originelle. Ils sont scindés en deux éléments, dont un module prend la fonction de déflecteur aérodynamique. L'ensemble est ciselé comme un bijou et doté de fils de lumière très « product design ». Les éléments de style inspirés de la Renault 5 originelle cachent également des fonctions modernes : la prise d'air du capot sert désormais de trappe de recharge.

...

**« CE CONCEPT
S'APPUIE SUR
DES CODES QUI
SONT PLUS CEUX
DE LA RENAULT
5 QUE CEUX DU
FUTUR LANGAGE
FORMEL DE
RENAULT. »**

Gilles Vidal,
Directeur du design Renault



« TOUT RESTE
A FAIRE A
BORD ET NOUS
VOULONS
CONCEVOIR
UN INTERIEUR
QUI COLLE
PARFAITEMENT
AVEC
L'EXTERIEUR. »

Gilles VIDAL,
Directeur du design Renault



Le pavillon recouvert de tissu s'appuie sur des valeurs de l'univers du mobilier et donne une touche de charme à la française au véhicule, mais joue aussi sur la nostalgie, car il évoque celui de la version Automatic de 1978. Les poignées des portes arrière sont camouflées, rappelant que la Renault 5 a vécu de 1972 à 1980 en version deux portes, alors que les poignées des portes avant sont affleurantes, évoquant là encore la simplicité des boutons poussoirs originaux, avec la technologie des années 2020. Enfin, le drapeau français sur les rétroviseurs extérieurs souligne le pays où elle a été conçue et où elle sera produite.

ET MAINTENANT, CONCRÉTISER

Mais pour Gilles Vidal, le plus dur reste sans doute à faire : concrétiser l'idée, et ne pas décevoir. « Quand je suis arrivé au design Renault en 2020, j'ai discuté à la marge sur des détails du concept, sur le langage de forme et j'ai ajusté l'équilibre entre sa partie rétro et futuriste. Il fallait que la Renault 5 Prototype soit moderne, et surtout pas vintage. Il y a mille choses sur lesquelles il a été possible de travailler ! Mais le concept ne dévoilait pas grand-chose de l'intérieur. Tout restait à faire à bord et nous voulons pousser encore plus fort dans son langage

de formes pour concevoir un intérieur qui colle parfaitement avec l'extérieur. Désormais, nous sommes dans la phase où nous devons rendre ce projet viable et c'est sur quoi nous travaillons avec l'équipe. »

Enfin, ne croyez pas voir dans cette future Renault 5 électrique les codes du langage formel des Renault de demain. Sur ce point, Gilles Vidal est très clair : « entre cet objet rétro futuriste, qui a le droit de vivre sa vie avec ce langage de forme, et les voitures futures de la gamme qui seront vendues plus ou moins au même moment, il y aura une différence de langage formel, forcément assumée. » Avec l'arrivée concomitante dans l'annonce du plan Renaultion en 2021 des Renault 5 Prototype et future Alpine électrique du segment B, peut-on imaginer une alliance des deux labels et retrouver la descendante de la Renault 5 Alpine de 1976 à moyen terme ? « Il y a des connections avec Antony Villain, le responsable du design de la marque Alpine. L'idée est de concevoir une ligne Alpine, comme il existait une ligne Renault Sport. On échange avec Antony pour savoir quels codes pourraient être activés pour définir ces versions là, mais pas forcément sur tous les modèles Renault. » Vivement demain !



1967-1985

CHRONOLOGIE D'UNE

LÉGENDE EN 25 ACTES

1967

PREMIÈRES ESQUISSES



Le 26 avril 1967, Michel Boué - styliste parmi dix confrères au studio Renault - esquisse deux gouaches d'un petit coupé deux portes à hayon pour le projet 122. Son dessin est retenu pour devenir une maquette à l'échelle 1/5^e puis à l'échelle 1. Le thème du style est rapidement gelé, mais d'autres maquettes échelle 1 serviront à valider la proue avec sa petite calandre.

1972

LANCEMENT DES RENAULT 5 L ET TL

Le 28 janvier 1972, la presse fait découvrir au grand public la nouvelle « petite » Renault, une

4 et 5 CV. La 4 CV, qui prend l'appellation « L » (type R1220), utilise un moteur dérivé de celui de la Renault 4, de 782 cm³ et 30 ch. La 5 CV est la « TL » (type R1222) avec son bloc de 956 cm³, dérivé du 1 108 cm³ de la Renault 6, avec ses 45 ch.

RENAULT 5 « 950 » ESPAGNOLE

En fin d'année 1972, la Renault 5 est produite en Espagne par la filiale FASA. Il ne s'agit pas encore de la version tricorps (Siete puis Renault 7) mais de la carrosserie de la Renault 5 française. Une seule finition - la TL - est appelée 950, un nombre en rapport avec sa cylindrée. Elle dispose, déjà, du levier de vitesses implanté au plancher.

1974

RENAULT 5 LS

Première grande évolution de la gamme avec l'apparition d'une troisième version, la LS. Après les 4 et 5 CV, voici la Renault 5 « 7 CV » dotée du moteur 1 289 cm³ de 64 ch dérivé de celui de la Renault 12 TS. Signes distinctifs : levier au plancher, compte-tours, logos « LS » sur le capot et les flancs. Et surtout, une vocation de petite routière très appréciée !

RENAULT SIETE



En octobre 1974, deux ans après le début de la production de la Renault 5 en Espagne, la FASA présente la Siete. C'en est pas une Renault 5 quatre portes avant l'heure, car la Siete dispose d'un empattement allongé de dix centimètres, d'une malle qui correspond aux attentes de la clientèle locale et d'une planche de bord spécifique. Les portes arrière sont néanmoins celles que la Renault 5 adoptera en 1980.

1975

RENAULT 5 LS « KITÉE »

La carrière de la LS est courte, mais cette version sert de base à une évolution sportive (la LS

Kitée) pour participer à une Coupe officielle, en remplacement de la Coupe Gordini. Son kit moteur booste la puissance à près de 90 ch et sa vitesse de pointe tutoie les 175 km/h. La LS Kitée se reconnaît notamment à son spoiler avant à la base du bouclier.

RENAULT 5 TS



En mars 1975, la LS laisse sa place à la TS. On reconnaît cette dernière à ses feux de recul accolés aux éclairages de plaque et à ses sièges intégraux ajourés. L'appellation TS est mieux intégrée à la gamme (Renault 12 TS, Renault 16 TS) et l'équipement est enrichi : console centrale, ceinture de sécurité à enrouleur à l'avant, etc. Vitesse de pointe de 151 km/h.

RENAULT 5 SOCIÉTÉ

Pour épauler ses Renault 4 fourgonnettes, Renault transforme sa Renault 5 en petite voiture de livraison : la Société, capable d'embarquer 350 kg de charge. L'équipement est celui de la TL, la banquette est supprimée et elle se dote de deux rétroviseurs. Ses flancs sont tôleés, mais au printemps 1977, la Société devient également disponible avec des vitrages arrière.

1976

RENAULT 5 GTL



A peine trois ans après la 1^{ère} crise pétrolière, Renault lance en février la GTL « anti gaspi ». Son moteur est celui de la TS, mais sa puissance est limitée à 44 ch. Le régime moteur est bas,

le couple généreux et l'ensemble autorise de belles performances en maîtrisant les consommations : 4,7 l à 90 km/h, soit un litre et demi de moins que la TL aux 100 km !

RENAULT 5 ALPINE



Un mois après la présentation de la GTL, voici la Renault 5 Alpine ! Cette dernière vient enrichir la gamme par le haut avec le blason du A fléché. Son moteur dérivé de celui de la 12 TS est accolé à une boîte conçue sur la base de celle de la R16 TX : 93 ch et 11,7 mkg de couple : la 5 Alpine s'en va rivaliser avec la première Golf GTI !

RENAULT 5 LE CAR USA

La Renault 5 s'attaque à la VW Rabbit sur le marché d'Amérique du Nord. Mais ça commence

mal, puisque la Renault, lourdement modifiée pour respecter les normes US, connaît un piètre envol. En 1977, elle adopte l'appellation « Le Car » et le succès est confirmé par les chiffres Renault : 120 000 exemplaires seront immatriculés jusqu'en 1983 !

1978

RENAULT 5 AUTOMATIC

L'idée de Bernard Hanon de concevoir la Renault 5 avec la possibilité d'implanter toutes sortes de mécaniques, trouve un aboutissement original en février 1978, avec la Renault 5 Automatic. Le moteur 1300 de la GTL voit sa puissance portée à 55 ch et la boîte auto, à trois rapports (+ marche AR) est dérivée de celle qui équipe les Renault 12 et Renault 16.

RENAULT 5 MONTE-CARLO

En 1978, Renault est présent en F1 et prépare sa troisième (et victorieuse) participation aux 24 Heures du Mans. En janvier, deux petites Renault 5 terminent 2e et 3e au rallye de Monte Carlo. Une série limitée « Monte Carlo », jaune Tournesol, toit noir avec des bas de caisse rouge, est commercialisée dans la foulée à 2 400 exemplaires, sur la base de la TS.

RENAULT 5 TURBO

Au salon de Paris, quatre mois après sa victoire aux 24 Heures du Mans, Renault dévoile la maquette de la Renault 5 Turbo, promise à une carrière sportive. La Renault 5 Turbo sera commer-



cialisée en 1980, avec son 4 cylindres central arrière de 1.4 l développant 160 ch, quelques mois après que Jean-Pierre Jabouille a fait triompher le « turbo » en F1.

RENAULT 5 LE CAR

Un an après que la Renault 5 USA a adopté le nom de « Le Car », Renault propose une série limitée baptisée du même nom en Europe. La « Le Car » est basée sur la TS et produite à 6 000 exemplaires pour le marché français (14 000 unités pour l'Europe). Elle se dote des protections de serrure et des rappels de clignotants de la version US, ainsi que de jantes alliage.

1979

RENAULT 7

Commercialisée depuis cinq ans en Espagne, la Renault Siete - une Renault 5 à l'empattement allongé, dotée d'un coffre classique - adopte l'appellation de Renault 7 en 1979. Renault en profite pour moderniser la planche de bord (différente de celle de la Renault 5) et adopte le

moteur 1 108 cm³ en 1980 sur l'unique version disponible, la GTL.

5 PORTES ET NOUVELLE PLANCHE DE BORD

L'arrivée de la Citroën Visa et d'une Peugeot 104 à hayon pousse Renault à dégainer sa Renault 5 cinq portes. La qualité est rehaussée avec une nouvelle planche très statutaire et des sièges « pétales ». La mue s'accompagne d'une évolution moteur des TL et GTL. Elles adoptent le bloc de 1 108 cm³ de la Renault 4 GTL qui entre dans la catégorie des 4 CV.



1982

RENAULT 5 ALPINE TURBO

Pour Renault, le turbo est signe de victoire : au Mans (1978), en F1 (1979), sans compter une gamme riche des 18 Turbo, 5 Turbo et bientôt Fuego Turbo. L'heure est à la 5 Alpine Turbo, avec l'apport de la suralimentation sur le 1.4 l. avec 110 ch et 15 mkg de couple. Quatre freins à disques et des jantes au style de la 5 Turbo, la différencient de la 5 Alpine qu'elle remplace.

RENAULT 5 TX



Commercialisées lors du millésime 1982, les Renault 5 TX et TX Automatic font entrer la petite Renault dans un univers plus chic : peinture vernie, jantes alliage, direction assistée, volant de Renault 18 Turbo. A bord, le raffinement est à l'honneur avec une moquette épaisse et du velours pour la sellerie. La griffe Baccara prendra le relais sur la Supercinq.

1983

RENAULT 5 TURBO 2

Au salon de Paris 1982 (millésime 1983), Renault apporte de substantielles évolutions sur sa 5 Turbo qui devient Turbo 2. Les spécificités du design intérieur de la première génération disparaissent au profit de la planche de bord des Renault 5 Alpine Turbo. Le prix chute alors sous la barre des 100 000 francs, relançant les

ventes. La R5 Turbo 2 vivra jusqu'en 1986.

RENAULT 5 CAMPUS

A un an de la présentation de sa remplaçante - la Supercinq - la Renault 5 n'a pas dit son dernier mot. En septembre apparaît la série limitée Campus produite à 8 000 exemplaires pour l'Europe. L'occasion de puiser dans le stock du moteur de 845 cm³ en rajoutant un équipement riche : toit ouvrant, jantes de Renault 5 Alpine, becquet arrière mais une seule teinte, bordeaux.

1984

RENAULT 5 SUPER CAMPUS

Après le moteur de 856 cm³ de la Campus, la Super Campus récupère sur les étagères de l'ingénierie le bloc de 956 cm³ avec ses 44 ch. Même principe que pour la Campus qu'elle remplace : proposer un tarif très concurrentiel face à une concurrence de tous les instants. L'essuie-vitre arrière vient compléter les équipements de la précédente Campus.

RENAULT 5 LAURÉATE TURBO

C'est (presque) l'affaire du siècle : la Lauréate Turbo remplace la Renault 5 Alpine Turbo avec une sellerie plus classique et une offre limitée en équipements et couleurs. Le but est de tirer le prix vers le bas et de la proposer 6 000 francs moins chère que la Renault 5 Alpine Turbo. Il est vrai que la Peugeot 205 GTI vient de rejoindre le club fermé des bombinettes en vogue !

LANCEMENT DE LA RENAULT SUPERCINQ

Le projet « 140 » a connu une genèse bien plus compliquée que celui de la Renault 5 qu'il remplace. C'est finalement la proposition de Marcello Gandini, auteur de la Lamborghini Countach et consultant de la Régie, qui est retenue. Même thème de style, une plateforme dérivée de celle de la Renault 9 à moteur transversal et plus de place à bord, enfin !



1985

RENAULT 5 LAURÉATE

Le nom de Lauréate, jusqu'alors réservé à la remplaçante de la 5 Alpine Turbo, est décliné un an plus tard sur l'intégralité de la gamme Renault 5, ou de ce qu'il en reste après l'apparition de la Supercinq, bien plus moderne. Dans ses versions L, TL, GTL et Turbo, la Lauréate signe la fin de carrière de la Renault 5, aux côtés de la Turbo 2 vendue jusqu'en 1986.

**Cet ouvrage est édité par la Direction
de la Communication de Renault**

Conception, réalisation :

Les Communicants/Acommauto

Rédaction :

Christophe Bonnaud, Pierre Rizzi

Photos et illustrations :

Renault Communication, Renault Marketing 3D-Commerce,
Groupe Renault - Direction du Design, archives Yann Le Lay,
BAM, Thierry Bovy, Yannick Brossard, Benoît Chimenès, Phil
Davis, DPPI Media, E.T.A.I., Alain Goulard, Patrik Johall, Greg
Jongerlynck, Serge Labrunie, Jean-Brice Lemal, Olivier Martin-
Gambier, Gilbert Mas, Jean-Christophe Mounoury, James
Moy Photography XPB, Nakyma, OHM Frithjof, Planimonteur,
Publicis, Christian Witt Fotografie, Pagecran, Prodigious
Production, Yvaral et Vasarely 1972.

Tous droits réservés. La reproduction, l'utilisation
ou la transmission sous quelque forme que ce soit
(support électronique, photocopie ou autre) du contenu
de cet ouvrage est soumise à autorisation préalable des ayants
droits et de l'éditeur.

Remerciements :

A Christian Stein, pour sa confiance.
A Vincent Frappeau, pour son soutien. A Dominique-William
Jacson, pour sa rigueur bienveillante. A Stéphanie Lévêque
et toute l'équipe de la photothèque Renault pour leur aide
précieuse. A Yann Le Lay pour ses riches archives.



