

Communiqué de presse

Urdorf, 09 février 2021

UNE CLASSIQUE HORS-CLASSE

RENAULT 5: UNE RÉVOLUTIONNAIRE PLEINE DE CHARME ET D'ESPRIT

De la révolutionnaire à la classique hors-classe: avec son design moderne, son intérieur modulable, un espace généreux sur une petite surface, sans oublier ses couleurs « pop », la Renault 5 marque le début de la classe compacte moderne. Et cette sympathique Française crée en plus une nouvelle norme industrielle avec ses grands pare-chocs en matière plastique. La «petite amie», comme se présente la Renault 5 dans la campagne publicitaire de l'époque, est un concept réussi sur toute la ligne: elle trouve en effet plus de neuf millions d'acheteurs de 1972 à la fin de la production en 1994. Avec Renault 5 Prototype, Renault a récemment présenté une étude sensationnelle qui fait revivre l'esprit de 1972. Le nouveau concept-car s'inspire du passé mais est résolument tourné vers l'avenir.

Urdorf, le 09 février 2021 – Aux côtés du vin rouge, de la haute couture et de la haute cuisine, la France a apporté au monde une révolution. C'est exactement ce qu'a fait la Renault 5 lorsqu'elle est apparue dans la catégorie des petites voitures en 1972, donnant d'un seul coup l'impression que la concurrence était bien vieille. Des ingrédients typiquement gaulois tels que le charme et le chic viennent compléter son caractère révolutionnaire qui lui permettent de conquérir dès le premier jour un large public. Rien d'étonnant à cela, puisque le concept de la R5 est développé pour la première fois sur la base d'enquêtes auprès des consommateurs, dont les résultats ont été intégrés dans le cahier des charges du projet.

UN PASSE-PARTOUT URBAIN

Avec ses 3,51 mètres de longueur, la Renault 5 est un vrai passe-partout: La petite Française prend très peu de place sur la route, se faufile partout en ville et se parque facilement grâce à son rayon de braquage de seulement 9,8 mètres, tout en offrant assez de place pour quatre adultes et leurs bagages. Sans oublier son design: avec ses grands phares rappelant des yeux, une interprétation du «schéma enfant», qui suscite immédiatement la sympathie, des surfaces sans fioritures lissées en soufflerie et un habitacle soigné, Renault 5 allie fonctionnalité et forme de manière unique.

NOUVEAUTÉ MONDIALE PRATIQUE : PARE-CHOCES EN MATIÈRE PLASTIQUE

Plus qu'un simple gag de conception, les pare-chocs d'une pièce en matière plastique utilisés pour la première fois sur un véhicule de série remplacent les pare-chocs peu pratiques couramment utilisés jusqu'alors. Ces nouvelles surfaces de protection ont un avantage indéniable : elles sont peu sensibles aux chocs et se remplacent à moindre coût après un accident. Renault crée ainsi une nouvelle norme industrielle, adoptée ensuite par l'ensemble du secteur.

Contacts médias

Karin Kirchner
Directrice de la communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Attaché de communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

Non moins futuristes apparaissent les feux arrière verticaux de la Renault 5, qui ont également une fonction pratique : ils permettent d'intégrer le large hayon surbaissé et donc de faciliter le chargement et le déchargement le coffre. En 1972, année de naissance de la Renault 5, le grand hayon lui-même, malgré ses avantages incontestés, était encore une exception dans un monde automobile dominé par les berlines tricorps classiques. Ce n'était pas le cas chez Renault, le constructeur automobile français rencontrant déjà depuis des années de grands succès avec ce concept inauguré sur les Renault 4 et 16.

Les teintes de carrosserie avant-gardistes sont tout à fait dans l'air du temps : Renault pare la nouvelle venue sur la route en vert et orange vifs. Ces teintes « pop », signes de modernité, s'accordent très bien avec l'esthétique populaire des seventies. L'intérieur peut également être habillé dans des couleurs assorties.

COMPACTE À L'EXTÉRIEUR, SPACIEUSE À L'INTÉRIEUR

L'intérieur de la petite Renault 5 impressionne par son espace généreux. La banquette arrière peut être rabattue et permet ainsi d'augmenter le volume du coffre à bagages jusqu'à 900 litres, un volume permettant même de déménager. Accessoires indispensables dans une voiture originaire du pays de l'amour et des Gauloises, cette impertinente Française est équipée de sièges couchettes et de trois (!) cendriers. Et pour rendre l'accès le plus confortable possible, même aux passagers arrière qui ne sont pas adeptes du yoga, ses créateurs ont également doté la petite voiture de portes extra-longues.

DES COMPOSANTS ÉPROUVÉS POUR BAISSER LES PRIX

La base technologique est également parfaite. La Renault 5 partage un grand nombre de composants avec les Renault 4 et Renault 6, ce qui lui assure une grande fiabilité, un comportement routier sûr et un confort de conduite exemplaire. Tous les modèles Renault 5 sont par exemple équipés de suspensions individuelles avec barres de torsion. Le légendaire levier de vitesse type revolver est également repris des modèles frères. La stratégie de pièces identiques à plusieurs modèles réduit les coûts de production. Renault répercute l'avantage prix sur le client.

La proximité avec les autres modèles se retrouve aussi dans le choix des moteurs. La Renault compacte fait ses débuts en «5 L» dotée du quatre cylindres déjà connu de la Renault 4, qui développe 25 kW/34 ch pour une cylindrée de 782 cm³. Cependant, ce moteur qui a fait ses preuves n'est proposé qu'en France, tandis que la Suisse reçoit directement le groupe plus moderne avec une cylindrée de 845 cm³ et 26 kW/36 ch. La variante «TL» un peu plus puissant séduit par les performances de son moteur de tout juste un litre de 32 kW/44 ch. La voiture compacte légère de 775 kg, déjà équipée de série de freins à disques à l'avant, atteint ainsi une vitesse maximale de 137 km/h. Comme sur les Renault 4 et Renault 6, le quatre cylindres est monté longitudinalement derrière la boîte de vitesses.

UN CONCEPT DE VÉHICULE BASÉ SUR DES ENQUÊTES AUPRÈS DES CLIENTS

Bernard Hanon est considéré comme le père spirituel de la Renault 5. C'est sous son égide que la voiture compacte a débuté sa carrière en 1967 sous le nom de «Projet 122». À l'époque, Hanon arrive tout juste des États-Unis où il était, en plus de son travail chez Renault, professeur de gestion à l'université de New York. De là-bas, il rapporte deux constats: d'une part, la jeune génération a un penchant pour le non-conventionnel et d'autre part, la société va devoir faire face à de profonds bouleversements. La révolte étudiante qui éclate peu après lui donnera raison.

Contacts médias

Karin Kirchner
Directrice de la communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Attaché de communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

Mais à quoi ressemble un véhicule contemporain pour une société en mutation? Pour le savoir, Hanon, qui venait d'être promu directeur planification et produit, et Yves Georges, le directeur du développement chez Renault, adoptent une toute nouvelle approche en évaluant des enquêtes d'opinion réalisées auprès des clients. Jusqu'alors, il était courant de se reposer uniquement sur les ingénieurs lors de la conception de nouveaux modèles de voitures particulières. Et maintenant, pour la première fois, les propriétaires potentiels ont également leur mot à dire.

RECHERCHÉE: UNE VOITURE POUR UN LARGE ÉVENTAIL DE GROUPES CIBLES

Les résultats de l'enquête sont intégrés directement au cahier des charges du projet. Pierre Dreyfus, le directeur général de Renault S.A., exige de ses concepteurs une voiture qui s'adresse aux jeunes, aux petites familles, aux propriétaires de seconde voiture et, surtout, aux femmes. La nouvelle voiture devra avoir un grand hayon comme la Renault 4 mais un look plus moderne et plus jeune. Elle devra également être suffisamment petite pour pouvoir se faufiler rapidement dans le trafic des grandes villes et disposer d'un intérieur modulable adaptés aux gros achats, aux départs en vacances ou aux longs week-ends à deux. Afin de réduire les coûts et de rendre la voiture attrayante en termes de prix également pour les jeunes conducteurs, la parenté avec la Renault 4 est expressément souhaitée.

LE GRAND COUP DE MICHEL BOUÉ

Gaston Juchet, chef du design chez Renault, confie le design de la nouvelle venue à Michel Boué, son plus jeune employé. La seconde ébauche du jeune et talentueux concepteur était déjà si convaincante qu'elle a servi de base au Type 122, avec seulement quelques retouches. Boué a conçu la petite Renault comme *«une voiture capable de franchir les frontières sociales – parce que la femme du monde, le médecin et l'ouvrier peuvent se rencontrer devant un feu rouge à son volant et se sentir tout aussi à l'aise»*, explique le concepteur.

Cela correspond parfaitement aux attentes des clients qui réservent à la création de Boué un accueil si enthousiaste que Renault a du mal à faire face à l'afflux de commandes. La presse allemande, traditionnellement réservée dans son évaluation des véhicules étrangers, fête la Renault 5 comme un «miracle d'habitabilité» (*Automobil Revue*) et la «voiture du futur» (*Frankfurter Rundschau*). Et *auto motor und sport* déclare: *«En termes d'espace, de capacité de transport et d'aptitude à servir de voiture de ville et de « caddie », la petite Renault est sans doute la plus grande des petites voitures européennes.»*

Tout comme l'avaient souhaité ses concepteurs, ce sont les femmes tout particulièrement qui adorent cette élégante voiture française (plus de 50 %). Mais les hommes non plus ne peuvent résister à son charme, au plus tard dès qu'ils ont trouvé sans effort une place de parking en ville ou qu'ils regardent la facture de carburant. Cela ne fait aucun doute: la Renault 5 est la bonne voiture au bon moment.

DES MOTORISATIONS POUR TOUS LES GOÛTS

C'est surtout sa polyvalence qui rend cette « petite amie » si populaire: du point de vue des motorisations, Renault propose une solution pour tous les goûts et tous les besoins. Dès 1975, la version Alpine, plus sportive avec ses 68 kW/93 ch, fait battre plus fort le cœur des automobilistes les plus exigeants. Avec une vitesse de pointe de 173 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en dix secondes, cette voiture légère de tout juste 840 kg devient une digne concurrente de berlines aux motorisations plus puissantes.

Pionnier du turbo en Formule 1, Renault dote la version sportive de la R5 d'une puissance supplémentaire en 1981 en l'équipant d'un turbocompresseur. La puissance de la Renault 5 Alpine Turbo passe ainsi à 79 kW/108 ch et sa vitesse de pointe à 191 km/h.

Contacts médias

Karin Kirchner
Directrice de la communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Attaché de communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

RENAULT 5 TURBO: SPORTIVE DE L'EXTRÊME AVEC MOTEUR CENTRAL

L'augmentation de la puissance culmine avec l'arrivée dans les showrooms des concessionnaires en 1980 de la Renault 5 Turbo, dont la conception radicale n'a plus grand chose en commun avec le modèle à succès. Sur le modèle turbo, élargi de 20,2 centimètres, le moteur à turbocompresseur de 1,4 litre de 118 kW/160 ch avec refroidisseur d'air de suralimentation n'est pas monté sous le capot avant mais longitudinalement derrière les sièges avant et transmet la puissance aux roues arrière extra larges de 220/55 VR 365. Ses performances impressionnantes, comme l'accélération de 0 à 100 km/h en seulement 6,9 secondes, lui ont valu une place parmi les super sportives de l'époque.

L'intérieur de la voiture fabriquée par l'usine Alpine de Dieppe étonne par son design futuriste: les deux sièges sport extraordinaires, tout comme les tapis colorés, les panneaux de portes ou le tableau de bord font sensation. Le volant asymétrique à deux branches offre une vue imprenable sur l'impressionnante collection de cadrans avec un total de dix instruments ronds. .

Mais le véritable terrain de jeu de la Renault 5 Turbo se trouve sur les pistes de rallye du monde entier. C'est dans cette discipline que le bolide brille, remportant des victoires au Rallye Monte-Carlo et au Tour de Corse, entre autres. La puissance des versions de compétition passe de 184 kW/250 ch au début à 300 kW/408 ch en 1985.

1980 : LA VERSION QUATRE PORTES

Presque en même temps que les débuts du modèle sportif, Renault lance en 1980 la Renault 5 en version quatre portes avec un empattement plus long de six centimètres. L'ensemble de la gamme reçoit à cette occasion quelques modifications cosmétiques de la carrosserie. À cela s'ajoutent une planche de bord plus attrayante et un volant moussé qui séduisent les clients. Grâce à cette mise à jour prudente, plus de 660'000 Renault 5 quittent les chaînes de montage en 1980, soit 44,6 % de la production totale du constructeur.

LANCEMENT DE LA DEUXIÈME GÉNÉRATION APRÈS 5,5 MILLIONS D'EXEMPLAIRES

Le modèle de 1984 marque la fin de la carrière de la première génération de la Renault 5. Après en avoir produit 5.544.695 véhicules en 13 ans, Renault révèle son successeur entièrement revu, la «Supercinq» («Super 5»), au Salon de l'automobile à Paris. En Suisse, la voiture est tout simplement baptisée «la nouvelle Renault 5». La continuité se retrouve dans le design fortement inspiré du modèle prédécesseur mais qui semble globalement plus lisse et plus mature. Sa longueur augmente de 8,5 centimètres pour atteindre 3,59 mètres, sa largeur de 3,5 centimètres pour atteindre 1,58 mètre. Dès le début, Renault propose également la « Supercinq » dans une version quatre portes, encore allongée de six centimètres pour atteindre 3,65 mètres.

Malgré l'air de famille extérieur, un regard sous la carrosserie conçue par Marcello Gandini, légende du design italien, révèle qu'il s'agit d'un véhicule entièrement nouveau. Les moteurs, par exemple, sont désormais montés transversalement devant l'essieu avant au lieu d'être montés longitudinalement derrière celui-ci, permettant de gagner en espace dans l'habitacle. Le châssis aussi est fondamentalement redessiné et amélioré. Un train de type McPherson est maintenant utilisé sur l'essieu avant, tandis que des bras oscillants et des barres de torsion guident les roues arrière suspendues individuellement.

UNE VASTE GAMME DE MOTEURS POUR RÉPONDRE À TOUS LES BESOINS

La nouvelle Renault 5 débute sa carrière avec une variété de moteurs nettement plus grande que son prédécesseur. En plus du groupe de base de 1,0 litre avec 30 kW/41 ch, sont proposés un moteur de 1,1 litre avec 33 kW/45 ch et un moteur de 1,4 litre avec 43 kW/59 ch ou 52 kW/71 ch. La version haut de gamme GT Turbo est équipée d'un moteur à turbocompresseur de 1,4 litre qui développe 85 kW/115 ch, accélère de 0 à 100 km/h en seulement huit secondes et atteint une vitesse maximale de 200 km/h.

Contacts médias

Karin Kirchner
Directrice de la communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Attaché de communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

AVEC CATALYSEUR RÉGLÉ DEPUIS 1986

La nouvelle Renault 5 pose également de nouveaux jalons en termes de protection environnementale: en 1986 sont lancées les premières versions avec catalyseur trois voies à régulation lambda, conforme aux normes américaines, le nec plus ultra en matière de contrôle des émissions à l'époque. Renault a ainsi joué un rôle de pionnier sur l'ensemble du marché. Trois ans plus tard seulement, tous les moteurs à essence destinés au marché suisse étaient équipés d'un pot catalytique.

En 1986 également, le diesel fait son apparition sous le capot de la gamme : La Renault 5 TD (trois portes) et GTD (quatre portes), d'une cylindrée de 1,6 litre, développe 40 kW/55 ch et est l'un des modèles les plus économiques du marché à l'époque, avec une consommation de 5,1 litres aux 100 kilomètres en cycle mixte.

1994: FIN DE LA PRODUCTION APRÈS PLUS DE NEUF MILLIONS DE VÉHICULES

Grâce à sa base technique réussie et à l'évolution minutieuse du modèle, la Renault 5 est restée à la pointe du progrès jusqu'à la fin de sa production. En 1990, Renault présente son successeur désigné, Clio, qui sera lancée en Suisse un an plus tard. Cela ne signifie toutefois pas la fin pour la Renault 5 si appréciée. Durant quatre années, les deux chouchous du public seront produits en parallèle. Mais en 1994, après 22 ans et un total de 9.008.912 unités des deux générations, il est l'heure de dire au revoir pour l'éternel favori.

AMATEUR DE SPORT: SUCCÈS SUR LES CIRCUITS DE COURSE ET PISTES DE RALLYE

La Renault 5 reste une sportive titrée, non seulement sur la route, mais aussi sur les circuits de course et les pistes de rallye. Deux ans après son lancement sur le marché, la petite voiture s'est également lancée dans une carrière de conte de fées sur les circuits et les rallyes, carrière qui se poursuit encore aujourd'hui avec le modèle successeur Clio.

L'HISTOIRE N'EST PAS FINIE: RENAULT 5 PROTOTYPE ALLIE HISTOIRE ET FUTUR

Avec Renault 5 Prototype récemment dévoilée, Renault a présenté un concept-car sensationnel qui fera battre plus fort le cœur de nombreux amateurs de voitures. Le nouveau concept-car s'inspire du passé mais est résolument tourné vers l'avenir et illustre la nouvelle orientation de la marque.

Avec Renault 5 Prototype, les concepteurs de Renault ont créé une voiture urbaine astucieuse qui allie le design emblématique de R5 à une propulsion entièrement électrique. L'icône se déplace sans émission vers le futur tout en conservant le facteur ludique et le caractère insouciant de ses ancêtres.

La nouvelle Renault 5 Prototype électrique incarne la nouvelle stratégie de Renault. Elle est fortement liée à l'histoire de Renault tout en symbolisant l'avenir de la marque. *«D'une part, le design de Renault 5 Prototype se base sur la voiture emblématique de 1972. D'autre part, ce concept-car incarne tout simplement la modernité, un véhicule en phase avec son temps: urbain, électrique, attractif»*, déclare **Gilles Vidal, directeur du design chez Renault**. En 2022, R5 d'origine fêtera déjà son 50^e anniversaire.

* * *

Plus d'informations sur: Renault 5 Prototype – La renaissance d'un modèle culte:

<https://media.renault.ch/fr/article/21297>

Contacts médias

Karin Kirchner
Directrice de la communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Attaché de communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

www.media.renault.ch

* * *

À PROPOS DE RENAULT

Renault est la marque globale du Groupe Renault, présente dans 134 pays du monde et commercialisée au sein de 12'000 points de vente. Première marque française dans le monde, Renault cherche depuis toujours à réinventer l'usage automobile et à développer des concepts innovants. Les modèles de la marque, aux lignes sensuelles et chaleureuses, facilitent le quotidien grâce à leur modularité, leur connectivité ou encore leurs fonctionnalités intuitives. Une approche portée sur l'innovation afin de permettre à nos clients de vivre leur vie avec passion.

Présente en Suisse depuis 1927, la marque Renault est importée et commercialisée par Renault Suisse SA. En 2020, plus de 14'520 nouvelles automobiles et véhicules utilitaires légers de la marque Renault ont été immatriculés en Suisse. Avec plus de 3'300 mises en circulation de ZOE, Kangoo Z.E. et Master Z.E. en 2020, Renault détient plus de 15 % de part de marché dans la catégorie des véhicules 100 % électriques. Le réseau de distribution évolue continuellement et compte désormais 200 partenaires qui proposent les produits et services du groupe dans 228 points de vente.

* * *

Les communiqués de presse et les photos sont consultables et/ou téléchargeables sur le site médias Renault: www.media.renault.ch

Contacts médias

Karin Kirchner
Directrice de la communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Attaché de communication
Tél.: +41 (0)44 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

www.media.renault.ch