

Renault 5

Un succès durable

Yann Le Lay
Bernard Vermeylen

4

**Projet 122 :
l'imagination
au pouvoir**

14

**Supercar
bouscule
les codes**

18

**La coqueluche
des médias...
et du public**

22

**Un vrai couteau
suisse...**

32

**Cinq portes
et un balai
de sorcière**

40

**Le sport,
elle adore !**

54

**Mamie
fait de
la résistance**

78

**Et pourtant...
ce sont bien
des Renault 5 !**

58

**L'aventure
ibérique**

84

**Annexes :
pour tout savoir
précisément**

64

**De Mexico
à Téhéran,
et de Dallas
à Johannesburg**

96

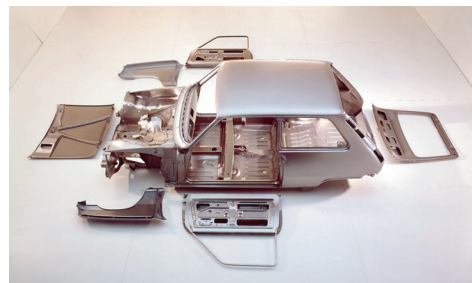
**Crédits
photographiques
et remerciements**



Est-ce volontairement, pour donner une bonne bouille à la 122, que les dessinateurs ont proposé ces gros yeux en guise de phares ?

Ici, les proportions définitives sont figées.

Économies obligent, on envisage des vitres coulissantes et des pare-chocs classiques sur cette maquette qui est peut-être une étude pour le modèle de base.



Les pièces constitutives de la coque autoporteuse : légèreté mais robustesse.

beaucoup pour donner à la voiture une allure pimpante : les lignes et les couleurs, en particulier l'orange, emblématique des premiers modèles, séduiront d'emblée la clientèle.



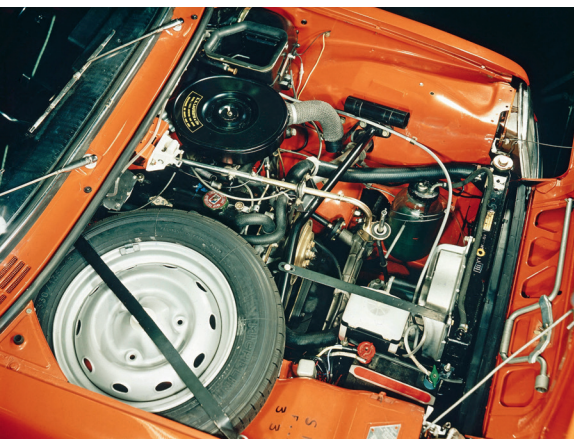
Cette maquette de présentation (à moins qu'elle ne soit destinée à des essais de soufflerie) est en cours de finition. C'est Michel Boué qui est à l'œuvre.

PETITE ET COSTAUDE

Un autre point fort sera aussi la possibilité d'opter, comme sur la Renault 4, pour un grand toit ouvrant en toile ; la bonne rigidité de la caisse a permis le découpage intégral du pavillon. Contrairement à la Renault 4, construite sur une plate-forme, la 122 est en effet dotée d'une coque autoporteuse. L'infrastructure est constituée d'un plancher plat renforcé dans les deux sens par des traverses. Comme sur la Renault 4, des longerons encadrent le groupe motopropulseur et portent les demi-trains, et à l'arrière des longerons plus courts supportent les bras de suspension et le réservoir d'essence. Sur cette infrastructure se greffe une cellule indéformable, constituée des grands flancs de caisse, du toit



Révélee par cet « écorché », l'architecture générale de la Renault 5 fera son succès : traction avant, troisième porte et banquette rabattable, voilà les secrets de sa polyvalence. L'implantation des sièges avant et du volant a fait l'objet de longues études pour minimiser les inconvénients du moteur « en long ». (Archives des auteurs)



La roue de secours sous le capot

est un réel atout ; en revanche, la version à conduite à droite sera délicate à mettre au point.

et de deux éléments très rigides : l'entourage de hayon arrière, ceinturé par un solide anneau creux, et le tablier d'auvent qui contourne le moteur. L'implantation mécanique a donné lieu à débat : la Renault 5, comme ses sœurs de la gamme, reste fidèle au moteur « en long » ; une implantation transversale aurait impliqué trop d'études et de pièces nouvelles. Les occupants doivent composer avec une grosse bosse sous le tableau de bord ; elle empiète peu sur l'espace dévolu aux jambes, mais a contraint les techniciens à décentrer le pédalier. Cette disposition permet aussi d'utiliser des organes existants, une exigence incontournable.

Pour le lancement, deux moteurs éprouvés ont été retenus. Modèle de base, la Renault 5 L reconnaissable à ses jantes pleines d'origine Renault 4 emprunte aussi à cette dernière ses freins à tambour, ses enjoliveurs et son moteur à trois paliers Billancourt de 782 cm³ de 4 CV (pour la France) ; on lui a donné un peu de nerf (33,5 ch DIN au lieu de 27 ch) grâce à un nouvel arbre à cames, mais le carburateur reste un simple corps et la vitesse de pointe est modeste (120 km/h). Plus attirante, la 5 TL reçoit un groupe à cinq paliers. Ce moteur de 5 CV de 956 cm³ est une variante du Cléon fonte déjà vu sur les Renault 8, et plus récemment sur la Renault 6 TL 1 108 cm³. Sa puissance de 44 ch DIN permet à la TL de soutenir facilement 135 km/h grâce à un poids contenu (785 kg à vide contre 730 kg pour la L) : de quoi rivaliser avec une bonne

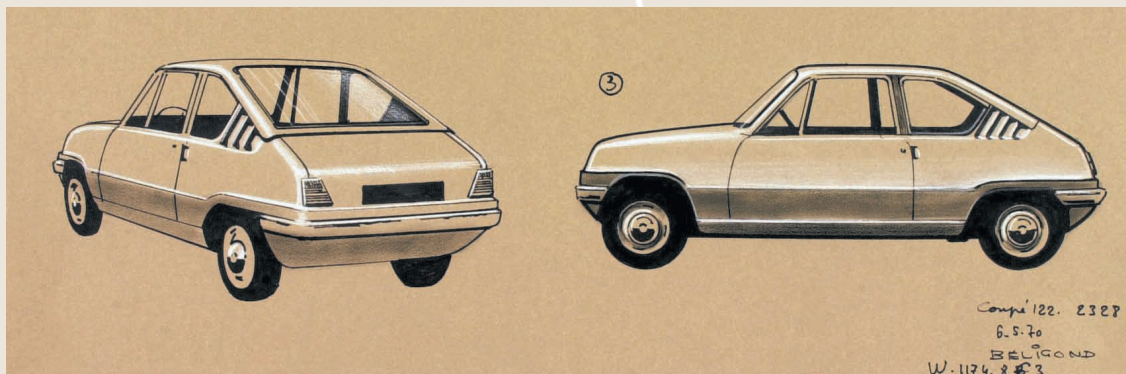
6 CV comme la Peugeot 204 ou la Simca 1100. Sur cette version, le freinage confié à l'avant à des disques entraîne l'adoption de jantes ajourées ; c'est presque la seule différence extérieure avec une L. Les deux moteurs refroidis par eau font appel, comme sur la 4 L, à un circuit scellé. Ils sont attelés à l'agréable boîte-pont de la Renault 6 TL ; sa commande par un levier au centre du tableau signe la parenté mécanique entre les trois modèles (la commande au plancher n'est pas tout à fait au point lors du lancement). La longue course des moteurs leur confère une appréciable souplesse. Ce terme convient aussi à la direction, qui fait appel à une crémaillère, et aux suspensions, qui conservent la technique des quatre barres



La Renault 5 ne se décline qu'en deux modèles

pour ses premières années de commercialisation : la TL (particulièrement pimpante en orange et en version toit ouvrant) et la L (ici en blanc) ; cette dernière se reconnaît à ses roues et son entourage de pare-brise sans jonc décoratif.

Des idées à foison : un coupé de charme et des utilitaires



En 1970, on envisage sérieusement d'industrialiser un petit coupé de caractère dérivé de la 122; différents projets signés de la main de Michel Béligond, Vincent Dumolard ou Gaston Juchet sont étudiés; certains sont fort séduisants.



On peut regretter que ce coupé ne soit finalement pas sorti en série.



Les Études proposent à la même époque un dérivé fourgonnette; une telle variante existera, mais sur la base de la... Supercinq (la Renault Express). Ce dessin est signé Michel Boué.



Dans un registre plus utilitaire, un petit break figurera dès 1968 au programme de travail.



Plus rustique encore est ce projet de pick-up bâché, daté de janvier 1969.

La coqueluche des médias... et du public

ELLE TROUVE VITE son audience

Les chiffres le prouvent, la Renault 5 est un succès. Elle dépasse les prévisions les plus optimistes, et Pierre Dreyfus, interrogé par Gilles Guéritault pour *L'Auto-Journal* (n° 2 du 1^{er} février 1973), le confirme : « Nos usines [la Renault 5 est alors fabriquée à Flins – comme avant elle la Dauphine –, Haren en Belgique, et depuis peu à Valladolid, en Espagne, ndlr] ne suffisent pas à satisfaire la demande en R5, nous ne tenons pas à ajouter cette variante [la future 5 LS, ndlr] à notre gamme pour le moment. » Sur le marché français, 76 217 Renault 5 trouvent preneur en 1972. C'est encore loin des premiers modèles classés, la Simca 1100 et la Renault 12 (respectivement 129 801 et 127 012 ventes), et un peu moins bien que les Renault 4 et 6 (93 219 et 86 724 exemplaires). Pour l'année 1973, la Renault 5 progresse de 25 % avec 100 499 ventes et s'octroie la cinquième place du marché, derrière la Renault 12, la Simca 1100, la Citroën GS et la Peugeot 304, et assez loin devant sa principale rivale, la Peugeot 104 (71 416 unités). Mais, en 1974, sans doute aidées par les retombées de la crise du pétrole,



Testée par tous les magazines français et européens, la Renault 5 fait souvent la une en 1972! *L'Auto-Journal* du 1^{er} mars 1972 publie le banc d'essai complet des L et

TL, alors que *L'Automobile* la confronte à ses principales rivales, les Fiat 127, Autobianchi A112 et Austin Mini (n° 309 de février 1972), ou chiffre le coût de la version TL sur 20 000 km (n° 319 de décembre 1972). (Archives des auteurs)



les commandes explosent et les 167 721 voitures immatriculées représentent 11 % du marché ; Supercar a pris la tête, suivie de loin par la Renault 12. Tous modèles confondus, la Régie parvient à un taux de pénétration global de 35 % ! Dans *L'Auto-Journal* (n° 6 du 1^{er} avril 1974), André Costa expose avec sa verve inimitable sa théorie à ce sujet : « La motivation d'achat de la R5 a dépassé largement les frontières de la logique pour s'ébattre dans les brumes dorées de l'affectivité. On n'achète pas une R5 pour ses performances, son silence ou sa tenue de route, qui n'atteignent pas l'exceptionnel [...]. Non ! On veut une R5 parce qu'on la trouve sympathique, avenante, voire amusante à contempler. » Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les Renault 4 et 6, qui bataillent dans la même catégorie, n'ont pas perdu tellement de clients, ce qui démontre qu'avec la 5 la Régie s'est, pour une bonne part, attiré une clientèle nouvelle. La répartition des ventes est instructive. La Renault 5 L, dont la vocation est plus urbaine, a convaincu un tiers des acheteurs français la première année, mais ensuite elle ne progresse plus ; elle n'a trouvé aucune audience

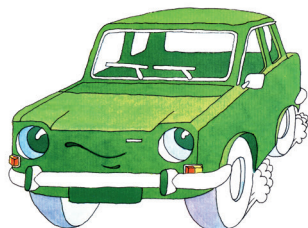


Dans son numéro de novembre 1972, le magazine italien *Quattroruote* soumet la 5 TL au banc d'essai sur vingt-cinq pages. Avec ce modèle qui possède ici des rappels latéraux de clignotants en forme de losange pour répondre aux contraintes réglementaires, la Régie espère augmenter sa part de marché de 20 % dans la péninsule. (Archives des auteurs)

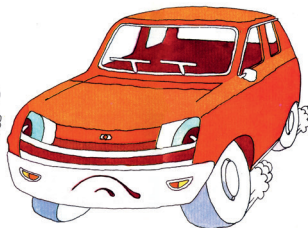
à l'exportation, bien que, pour les marchés étrangers, la Régie l'ait dotée d'un moteur plus étoffé (845 cm³, 36 ch). La Renault 5 ayant la réputation d'être chère, la L, sur laquelle les bénéfices sont plus limités, sert à attirer le client dans la concession. Le travail du vendeur consiste ensuite à le convaincre de passer commande d'une TL... Au total, la R5 séduit 45 % de conductrices, 55 % des acheteurs ont moins de 30 ans et le marché se répartit à égalité entre ménages multi et mono-motorisés. Les TL roulent logiquement plus que les L, avec 20 000 km parcourus en un an pour la première, contre 16 000 km pour la seconde.

La Renault 5 apparaît comme une rivale sérieuse pour les Simca 1000 et 1100. Le constructeur de Poissy réagit avec humour en distribuant à ses concessionnaires une brochure qui compare Supercar aux modèles visés, attribuant bien sûr à ces derniers un avantage systématique. (Archives des auteurs)

En voulant être une routière et une citadine, la Supercar n'est ni l'une ni l'autre.



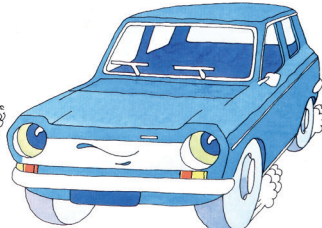
Simca 1000 LS
rayon de braquage : 4,65
4 portes



Supercar
rayon de braquage : 4,90
2 portes

Une voiture est agréable en ville lorsqu'elle est maniable et qu'elle se gare facilement. Or la Supercar, en étant un tout petit peu plus petite que les Simca (30 cm) n'est pas tellement maniable puisque son rayon de braquage est supérieur à celui de la Simca 4

et de la Simca 1000. Ce n'est donc pas une voiture spécifiquement urbaine. Et ce n'est pas une routière non plus. En effet, elle a perdu 2 portes et 2 vitres descendantes. Elle roule moins vite que la Simca 1100LS 5 ou 6 CV (quand on double, c'est une sécurité de bénéficier



Simca 1100 LS
rayon de braquage : 5,20
3 portes

d'une vitesse supérieure et d'avoir de bonnes accélérations). Enfin, elle est moins confortable (ça compte 30 cm de moins quand il s'agit d'allonger les jambes, d'être à l'aise à l'arrière ou de caser dans le coffre une valise en plus).



La meute hurlante des 5 Alpine Turbo lors d'une épreuve de la Coupe sur le circuit de Magny-Cours en 1984. (Renault Communication/DPPI Media)

de Gérard Larrousse, connu pour ses exploits sur Alpine et Matra, la nouvelle structure a pour premier objectif de développer un véhicule performant à partir de la Renault 5, afin de renouer avec le succès comme à l'époque de la R8 Gordini. L'équipe de Renault Sport, avec à sa tête Michel Têtu et François Bernard, relève le défi et, au début de l'été, une première Renault 5 Groupe 2 est prête à entrer dans l'arène. Sa participation, aux mains de l'équipage Fréquelin/Delaval, au rallye des Mille Pistes qui se court en Provence au mois de juillet 1977, n'est encore qu'un test, mais il se conclut déjà par une victoire de groupe et une sixième place au général ! La recette pour faire une Groupe 2 ? Prenez un moteur de 1 397 cm³, donnez-lui un arbre à cames rallye, deux carburateurs Weber double corps horizontaux de 45, des tubulures adaptées, des radiateurs d'huile et d'eau spéciaux, et hop ! la puissance passe de 93 à 130 ch DIN à 7 000 tr/min, et le couple maxi de 11,65 à 14,5 m.kg ! La boîte dispose de rapports modifiés (couple 8 x 33) et surtout d'un différentiel autobloquant ; suspensions, direction et freinage (quatre disques, ventilés à l'avant) ont été retravaillés et renforcés, et enfin roues et pneus sont différents. La fabrication de ces voitures est confiée à Sinpar, qui assemblera deux séries de cinquante unités. André Costa ne se fait pas prier : il essaye l'engin, certes six mois plus tard



Le rallye de San Remo, début octobre 1977, marque les vrais débuts de la Renault 5 Alpine Groupe 2 en compétition. La voiture de Ragnotti et Andrié, que l'on voit ici prise en charge par l'assistance officielle, réussira à se classer seconde de son groupe.



En janvier 1978, à l'issue du rallye de Monte-Carlo qui a vu triompher les 5 Alpine de Ragnotti/Andrié et Fréquelin/Delaval, classées aux deux premières places de leur groupe, les voitures sont rapatriées à Paris et vont prendre la pose place de la Concorde. (Renault Communication/Chassaing-Cuvillier)

(essai paru dans *L'Auto-Journal* daté du 15 janvier 1978), mais c'est la première fois qu'un journaliste peut s'installer à son volant. Il remarque son excellente motricité et un équilibre général « séduisant » : « Cette très courte carrosserie se manie d'un seul bloc. Si l'on rentre dans

Le rallye du Bandama, qui se déroule en Côte d'Ivoire en octobre 1978, voit à nouveau Jean Ragnotti s'illustrer au volant de la 5 Alpine Groupe 2, en remportant sa catégorie en même temps que la troisième place au général.

un virage en accélération progressive, c'est généralement le train arrière qui déboîtera, tout au moins sur bon revêtement. Si le rayon devient court, l'avant peut glisser, mais il suffit généralement de renvoyer les poids sur l'avant, à l'accélérateur et quelquefois au volant, pour que les roues arrière déboîtent sans discuter. » En parcourant les neuf kilomètres de l'anneau de Montlhéry en 4 min et 18 s, il constate un gain de 18 s par rapport à une R5 Coupe, et il affirme pour conclure que « l'engin est redoutable ». Les vrais débuts de la 5 Groupe 2 ont lieu début octobre 1977 au rallye de San Remo, en Italie, avec deux voitures, confiées à Ragnotti/Andrié et Fréquelin/Delaval. Si la seconde doit abandonner sur problèmes électriques, celle de Jean Ragnotti se classe quinze fois dans les six meilleurs temps lors des spéciales, remportant même l'une d'elles. Elle termine septième au général et deuxième du Groupe 2, face à des voitures bien plus puissantes. Dès lors, l'élan est donné et les résultats suivent : victoire scratch de Guy Fréquelin au rallye de Varsovie, puis double victoire de groupe (et deuxième et troisième places au général) au rallye de Monte-Carlo en janvier 1978 ! Avec l'arrivée de la 5 Turbo, la glorieuse 5 Alpine Groupe 2, qui avait été surnommée affectueusement par les Anglais « la planche à roulettes » lors de sa participation au rallye de Grande-Bretagne en 1977, quitte le devant de la scène à l'issue de la saison 1980.

EXTRAIT DU PALMARÈS RENAULT 5 ALPINE GROUPE 2, DE 1978 À 1980

- Rallye de Monte-Carlo 1978 : 1^{re} et 2^e places Groupe 2 (Ragnotti et Fréquelin) (2^e et 3^e au général)
- Tour de La Réunion 1978 : 1^{re} place Groupe 2 (Ragnotti, 2^e au général)



La 5 Alpine Groupe 2 est aussi à l'aise sur route que sur piste. On voit ici la voiture de Bruno Saby au rallye des Mille Pistes, en juillet 1979.

- Rallye du Bandama 1978 : 1^{re} place Groupe 2 (Ragnotti, 3^e au général)
- Rallye de Monte-Carlo 1979 : 1^{re} place Groupe 2 (Fréquelin, 8^e au général)
- Tour de la Méditerranée 1979 : 1^{re} au général (Fréquelin/Briet)
- Rallye de l'Acropole 1979 : 4^e au général (Ragnotti/Andrié)

Ce «[moineau de Paris](#)» est une Renault 5 Hobby vendue en Autriche (base TL, 1984). (Archives des auteurs)



La série belge Super Car reçoit des extensions d'ailes et des enjoliveurs de roues assez laids (base TL, janvier 1984). (Archives des auteurs)

[illegible]

**Renault 5 TL som presser
sine klasser med i første.
Nu i specialversion med:**

- Metall-lack
- Aluminiumfælge
- Lufthængsler
- Alpine-dekaler
- Ringe tætsliddet

Ich bin der Spatz aus Paris. Ein Urlaubs-Spatz.
Und ich hab' viele Bräuer. Sie sind alle reiselustig.
Und ausnahmslos. Und gestrichelt. Und wenig
Und freundlich. Und Renault 5.

RENAULT 5
DER SPATZ AUS PARIS

Der Renault 5 glitzert mit drei oder fünf Türen in vielen Modellvarianten. Und mit nur 4,9 l (Verbuchkraft).
Und jeder Sie ist
als Freizeitspatz,
als Urlaubs-Spatz,
als Einkaufsspatz
oder als Hobby-Spatz ein einzigartiger Freund.

Für heile Köpfe glitzert der Renault 5 hobby
mit Extrasstattung: mit Front- und
Hockergeläch, superleichten Radkappen
und hobby-extra-stilping, ein
Vogger zum Ausstellen, in
beliebiger Südkönig.

75 Renault 5 TL
550 km/h - 4,9 l
Kraftstoff 3,1-3,5 l/100 km

**DEN SPATZ AUS PARIS
GEHT'S BEI ALLEN
230 RENAULT-HÄNDLERN.
SIE HABEN AUCH SPATZENPICKERLN
FÜR SPATZENFANG!**



Un prototype de la version USA de la Renault 5. La décoration est chargée, avec des enjoliveurs et des baguettes qui, heureusement, ne seront pas retenus. (Archives des auteurs)

La conquête de l'Ouest LES AVENTURES DE LE CAR À NEW YORK

Traditionnellement, le marché des États-Unis est difficile pour les constructeurs français, qui en perçoivent mal les spécificités. Renault l'a vécu à la fin des années 1950 avec le succès fulgurant puis l'échec brutal de la Dauphine. La marque est restée présente outre-Atlantique, mais, au début des années 1970, les livraisons sont tombées à des niveaux ridicules (5 780 unités en 1975). Ni la Renault 16, ni la famille des Renault 12/15/17 ne se sont imposées. Pourtant, Pierre Dreyfus ne renonce pas. La crise pétrolière de 1973-1974 semble offrir une occasion : beaucoup d'Américains se tournent vers des *imports* économiques, Honda Civic ou Volkswagen Rabbit, la version US de la Golf. Georges Basilou, le directeur de Renault Inc., connaît bien les Anglo-Saxons. Après des débuts en Afrique du Sud, il a dirigé la filiale canadienne jusqu'en 1965 et, après un passage en Grande-Bretagne, est revenu en Amérique du Nord en octobre 1972. Il confie le 12 novembre 1974 à *L'Équipe* que la Renault 5 peut aider la Régie à y reprendre pied : « Je crois que nous avons une carte à jouer avec la Renault 5 ; il ne faut surtout pas la rater. Ce sera en fait un modèle intermédiaire entre la 5 TL et la 5 LS avec un intérieur plus gai, ce qui est primordial, car nos voitures sont tristes et les Américains sont habitués à la couleur. » Mais la concurrence est rude : les trois grands constructeurs ont chargé leurs filiales européennes de concevoir un petit modèle commercialisable des deux côtés de l'Atlantique et pouvant être assemblé aux États-Unis. La première à ouvrir le bal est



Sur le modèle de série, on note à l'arrière les énormes feux de recul encadrant la plaque et l'ajout d'une petite poignée chromée. (Archives des auteurs)



Le lancement de la Five aux États-Unis joue la carte de la gaieté. Le catalogue insiste sur le toit ouvrant optionnel ou *sunroof*, baptisé *Fun roof* par les publicitaires. (Archives des auteurs)