ORIGINES

Renault Supercinq

Un succès réinventé

Jean-Luc Armagnacq

SOPHIA EDITIONS

C2RSuper5-00-02_STV.indd 1 20/07/2026 10:40

4
La conception

18
La production

22
Les versions année par année

56
Les dérivés utiles et agréables

64
L'exportation

68
La compétition

74
Les miniatures

78
Collectionner les Supercinq

80
Données techniques et statistiques

92
Couleurs et selleries

C2RSuper5-00-02_STV.indd 2 20/07/2026 10:40

Avant-propos

À la fin des années 1970, la gamme des voitures Renault est réellement pléthorique, incluant les modèles 4, 5, 6, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20 et 30. Même si certains d'entre eux partagent des composants majeurs tels la carrosserie, le moteur et la boîte de vitesses, leur renouvellement va nécessiter une réorganisation et une optimisation drastiques. La rupture des accords avec Peugeot ayant surtout impacté la gamme moyenne, Renault se retrouve seul pour son développement au cours des années 1980. Ainsi, le milieu de gamme est renouvelé avec la Renault 9 en 1981 suivie par la 11 en 1983, et le haut de gamme avec la 25 en 1984. La situation de l'entrée de gamme est plus difficile car la rustique Renault 4 cohabite avec la polyvalente Renault 5, et la Renault 6, présentée comme une mini-16, sera retirée du marché en 1980 au profit de la version à cinq portes de la 5.

Cette Renault 5, compacte et pratique, qui présente des éléments communs avec la 4, commence donc à dater mais capte encore plus de 10 % du marché français, composé d'une clientèle urbaine, rurale, féminine, masculine, huppée, populaire, sportive ; elle est souvent la première voiture des jeunes, la deuxième voiture des familles, ou la voiture de loisirs des résidences secondaires.

Après la conversion à la traction avant, l'évolution des voitures familiales est passée par le montage transversal du moteur, améliorant l'habitabilité pour une longueur donnée. Renault a initié ce mouvement au sein de sa gamme avec la Renault 14, dont la structure est commune avec la Peugeot 104 ; par la suite, une rationalisation similaire fut conduite en interne, permettant de couvrir le marché des 4 à 7 CV – de la citadine aux familiales de gamme moyenne et moyenne-haute – avec la commercialisation des Renault 9, 11, Supercinq et 21. Tous ces modèles avaient en commun des éléments structurels, des moteurs anciens ou nouveaux (essence, diesel, turbo), des boîtes de vitesses manuelles à quatre ou cinq vitesses, ou encore automatiques, ainsi que des trains roulants.

L'histoire de la Renault Supercinq est celle du déploiement en moins de six années, dans un contexte concurrentiel impitoyable, d'une gamme bien plus étendue que celle de sa devancière, qui avait nécessité dix années.

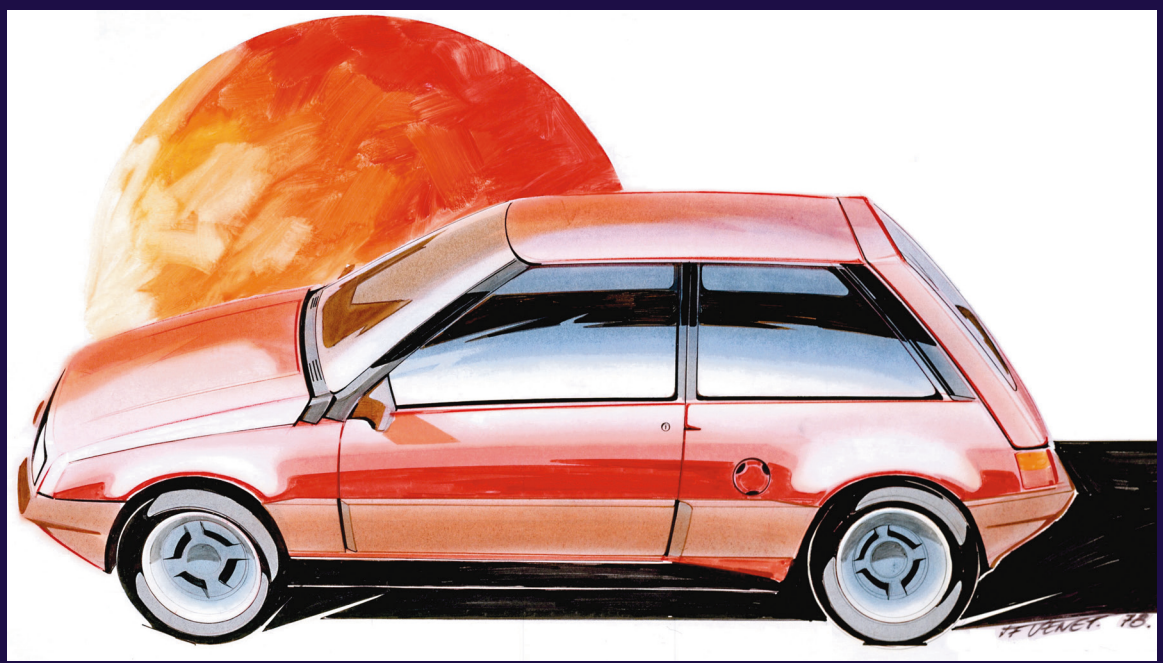
C2RSuper5-00-02_STV.indd 3 20/07/2026 10:40

La conception

Le difficile remplacement d'une icône

La Renault 5 présentée en 1972 est une « supermini », alliant maniabilité pour la ville et habitabilité pour la campagne. L'Austin Mini avait ouvert la voie dès 1959, puis Renault développa le concept en offrant une modularité dont il était le précurseur avec les Renault 4, 6 et 16, grâce à une troisième porte arrière. L'Autobianchi A112 de 1969 disposait d'un hayon arrière mais d'un seuil de chargement élevé, et ni la Fiat 127 en 1971 ni la Peugeot 104 de 1972 n'étaient dotées de hayon.

En 1972, la Renault 5, seule automobile à proposer compacité et modularité, s'est imposée nettement malgré ses deux portes *a priori* peu appréciées par le marché français. La version à quatre portes, longtemps attendue par le réseau et dévoilée en 1979, et un nouveau tableau de bord plus cossu étendu à toute la gamme ont fait s'envoler les ventes. Dès lors, la Renault 5 occupa la première place du marché français pendant de nombreuses années avec une part supérieure à 10 %, représentant jusqu'à plus de 35 % de la production de Renault !



Dessin de Jean-François Venet, futuriste et sportif avec des arches de roue prononcées, et à la fois pratique avec un large hayon débordant latéralement et des protections latérales colorées. (Renault Communication. DR)

C2RSuper5-00-02_STV.indd 4 20/07/2026 10:40

Les autres constructeurs n'ont pas manqué d'envier ce phénomène : ainsi apparurent la Volkswagen Polo en 1975, la Ford Fiesta en 1976, la Peugeot 104 à cinq portes en 1977, la Citroën Visa en 1978, l'Austin Metro en 1980, la Talbot Samba en 1981 ainsi que la Visa II, et l'Opel Corsa en 1983. Puis ces modèles commencèrent à céder la place à leurs remplaçantes : la Fiat Uno, très fonctionnelle, dès 1983, ainsi que la Peugeot 205 au style agréablement moderne puis, en 1984, la VW Polo II ainsi que la Seat Ibiza. Deux voitures japonaises ont aussi investi le marché : la Honda Civic séries 1 (1972) et 2 (1979), et la Mitsubishi Colt séries 1 (1978) et 2 (1983). Ce foisonnement concurrentiel donne l'impression que Renault s'est reposé sur ses lauriers, alors que les projets portant sur l'entrée de gamme fourmillaient eux aussi, mais les choix définitifs étaient ardus.

D'autant plus que tous les modèles d'entrée de gamme – les Renault 4, 5 et 6 – devaient être remplacés, car leur conception datait des années 1960. Les nouvelles normes de sécurité ainsi que le goût du public pour un meilleur confort rendaient difficile la rentabilité d'une voiture trop simpliste. Si la Renault 4 se vendait encore aux clients les plus ascétiques, la 5 a démontré qu'un style décalé assumé peut être un vecteur d'image valorisant, permettant de nombreuses déclinaisons aptes à séduire des publics très différents, tant géographiquement que sociologiquement.

Les multiples prototypes du projet 140

En 1973, le programme VBG – Véhicule de bas de gamme – est lancé pour remplacer simultanément les Renault 4 et 6 sans nuire à la 5 qui vient d'être commercialisée. Ces véhicules sont novateurs quant à leur aménagement intérieur et optimisent au maximum leurs coûts de revient : vitres planes, tôlerie simple, mais pare-chocs boucliers popularisés par la 5. Au début de l'année 1975, les premières maquettes d'intérieurs sont réalisées, bientôt suivies en juillet par des maquettes de carrosseries. Les développements se poursuivent en 1976, mais les coûts estimés de production rapprochent





Ces dessins exploratoires de 1977 témoignent d'une grande liberté quant au concept et au style, volume haut ou long, rustique ou urbain, classique ou avant-gardiste. (Renault Communication. DR)

Août 1978, Michel Jardin signe des volumes galbés avec une vaste surface vitrée grâce à une ligne de caisse surbaissée. (Renault Communication. DR)



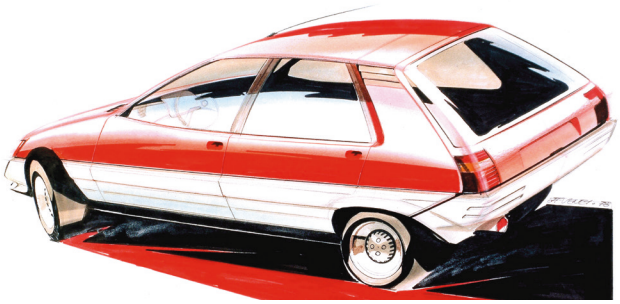
Un volume arrière très proche de celui de la Supercinq, alors que l'avant manque de personnalité. (Renault Communication. DR)



Août 1978, version cinq portes de Michel Jardin. (Renault Communication. DR)

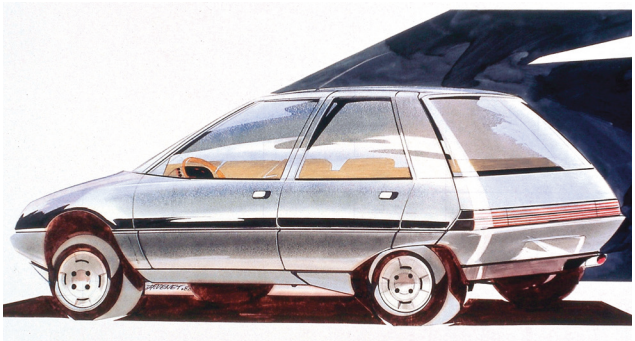


C2RSuper5-00-02_STV.indd 5 20/07/2026 10:40



Des lignes élancées et sportives signées Jean-François Venet en 1978. (Renault Communication. DR)

Nouveau dessin plus compact de Jean-François Venet en 1980. (Renault Communication. DR)



Évaluation de trois maquettes à l'échelle 1, en 1978. (Renault Communication. DR)





Gaston Juchet propose une adaptation des études VBG combinant des éléments stylistiques de la 5. (Renault Communication. DR)





Marc Deschamps élabore un volume allongé et élargi, avec une ceinture de protection haute intégrant les phares et feux. (Renault Communication. DR)





Le modèle de Pierre Mignon, moins utilitaire, avec des flancs différenciés, dont la portière droite est quasiment définitive. (Renault Communication. DR)

C2RSuper5-00-02_STV.indd 6 20/07/2026 10:40





Variations en trois et cinq portes par Gaston Juchet en janvier 1979. (Renault Communication. DR)





Une étude très différente de janvier 1979, tentative infructueuse d'échapper au carcan Renault 5. (Renault Communication. DR)





La maquette anguleuse, trois et cinq portes, de Marcello Gandini en février 1979, avec phares et clignotants inspirés de la Citroën BX étudiée à la même période. (Renault Communication. DR)

ces études de la 5 et, en novembre 1977, le VBG est abandonné. Au même moment, il est jugé que le remplacement de la Renault 5, projet 140, peut être différé, contrairement à celui de la Renault 14 ; le projet 140 est donc reporté après le projet 142 qui aboutira aux Renault 9 en 1981 et 11 en 1983.

Le cahier des charges 140 stipule le maintien des qualités de la 5 – compacité, 1 % d'allongement autorisé et pare-chocs boucliers –, tout en la modernisant techniquement. Comme il n'est pas envisagé de garder le style, la créativité des stylistes n'est en rien bridée. Mais avec son dessin spontané imaginé par Michel Boué et finalisé par Gaston Juchet, la Renault 5 est vite devenue une icône de l'automobile et du design. Renault a souvent proposé des innovations à chaque niveau de gamme plutôt que de simples évolutions ; par conséquent, pour cette remplaçante de la 5, faut-il s'appuyer sur la forte image existante ou bien concevoir une forme radicalement nouvelle ?

Un premier test auprès d'une clientèle potentielle est alors organisé, avec quatre maquettes réalisées par Gaston Juchet, Jacques Nocher, Marc Deschamps et Michel Jardin. Celles-ci dérivent du programme VBG, avec des volumes assouplis et moins utilitaires grâce à des vitrages galbés,

C2RSuper5-00-02_STV.indd 7 20/07/2026 10:40

La compétition

Dès le mois de mai 1982, une note émanant de Renault Sport établit les solutions techniques souhaitables pour rendre la X40, homologuée en Groupe A, la plus compétitive possible, selon la réglementation alors récemment promulguée par la FIA : pour le moteur, soupapes d'admission de diamètre 40 à 42 mm et 35 à 37 mm à l'échappement, tubulure d'échappement à quatre sorties de longueur primitive 50 à 60 cm, filtre à air dimensionné pour 170 à 180 ch DIN, pompe à eau à réalimentation ; boîte de vitesses avec capacité 20 m.kg pour une durée de vie de 10 000 km ; suspension à ressorts hélicoïdaux, barres anti-dévers, carrossage, chasse et pincement réglables à l'avant et à l'arrière ; arches de roue permettant des pneumatiques de 20 cm de large.

Rallye de Monte-Carlo, 1990, n° 11 : Oreille-Roissard. (Michel Morelli)



OK-RSuper5-05-08_STV.indd 68 20/07/2026 10:43



Engagez-vous pour la coupe Renault Sport Rallyes 1989 ! (Archives de l'auteur)

Les circuits

LA GT TURBO COUPE

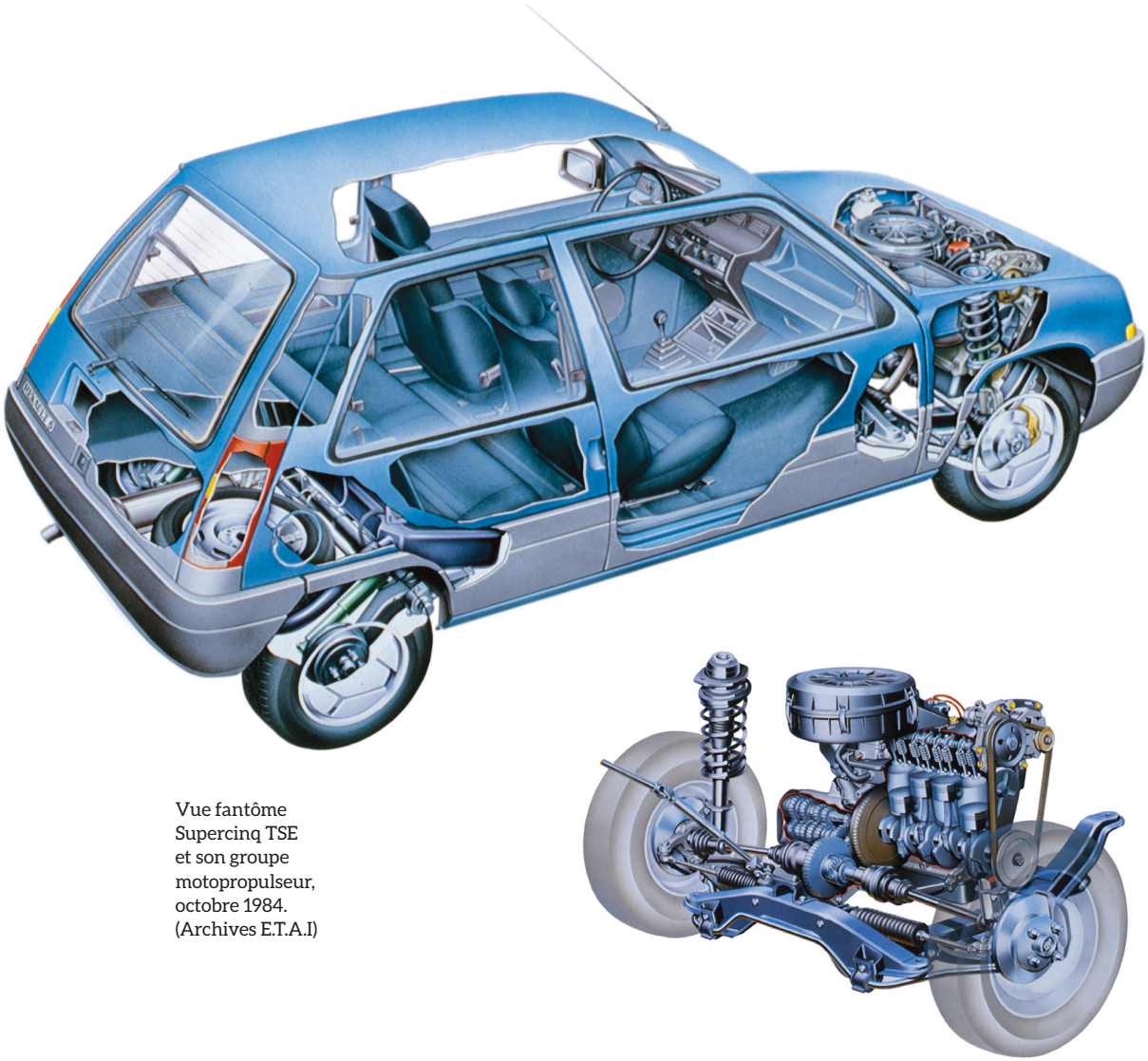
La Supercinq GT Turbo Coupe est présentée en octobre 1984, anticipant la saison 1985 des épreuves sur circuit. Les phares additionnels sont remplacés par des écopes de refroidissement pour les freins. Les jantes Michelin B13 en acier ont une largeur de 5,5 pouces et un déport extérieur de 16 mm augmentant les voies de 40 mm, pour des pneumatiques Michelin slick 16-53x13 gonflés à 2,3 bars et MXV Coupe 195-55 HR 13 à 2,0 bars pour la pluie. L'habitacle est dépourvu de banquette arrière, de tapis de sol, et il est équipé d'un arceau-cage. L'échappement raccourci Devil sans silencieux, nécessitant une adaptation de la régulation du turbo, est positionné latéralement avec une tôle pare-flamme protégeant le bas de caisse. Le carter inférieur est cloisonné pour éviter les déjaugeages. Le poids total est de 855 kg, dont 540 à l'avant, contre 830 kg pour la GT Turbo de route, et 870 kg pour la 5 Alpine Turbo Coupe. La direction et la boîte de vitesses sont identiques à celles de la GT Turbo. Le prix est de 73 600 F quand la 5 Alpine Turbo valait 68 000 F.



Les GT Turbo Coupe chassent la performance en meute, Le Mans 1988. (Daniel Delien)

OK-RSuper5-05-08_STV.indd 69 20/07/2026 10:43

Données techniques et statistiques



Vue fantôme Supercinq TSE et son groupe motopropulseur, octobre 1984. (Archives E.T.A.I)

Ok-Super5-09-Annx_STV.indd 80 20/07/2026 10:45

Les moteurs

C1C-A700

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 65 mm x course 72 mm, cylindrée 956 cm³, carburateur simple corps Zénith IF2 32 mm, allumage classique, rapport volumétrique 9,75 : 1, puissance 42 ch DIN à 5 750 tr/min, couple 6,6 m.kg à 3 000 tr/min.

• **Versions** : Société, C, TC (1985-1987)

C1E-G750

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 70 mm x course 72 mm, cylindrée 1 108 cm³, carburateur simple corps Zénith IF2 ou Solex Bis 32 mm, allumage transistorisé, rapport volumétrique 9,50 : 1, puissance 47 ch DIN à 5 250 tr/min, couple 8,2 m.kg à 2 500 tr/min.

• **Versions** : TL, GL, GTL (1985-1987)

C1E-G750

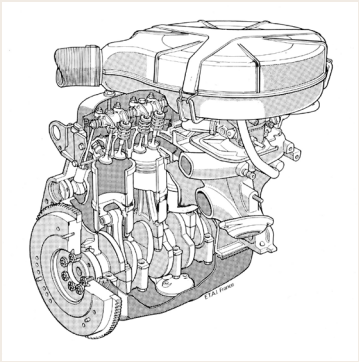
Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 70 mm x course 72 mm, cylindrée 1 108 cm³, carburateur simple corps Zénith IF2 32 mm, allumage à assistance électronique, rapport volumétrique 9,50 : 1, puissance 47 ch DIN à 5 250 tr/min, couple 8,2 m.kg à 2 500 tr/min.

• **Versions** : Five, SL, TL (1988-1992)

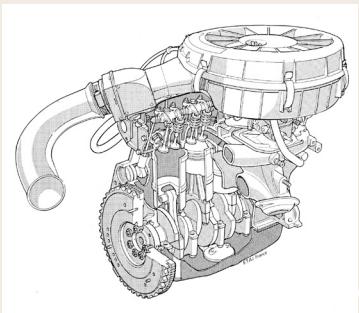
C2J-A768

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 76 mm x course 77 mm, cylindrée 1 397 cm³, carburateur simple corps Zénith IF2 ou Solex Bis 32 mm, allumage électronique, rapport volumétrique 9,25 : 1, puissance 60 ch DIN à 5 250 tr/min, couple 10,6 m.kg à 2 500 tr/min.

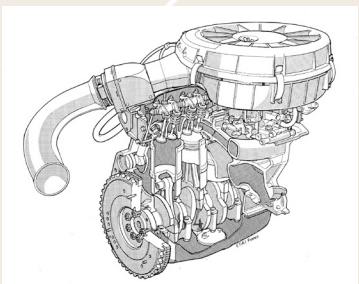
• **Versions** : GTL 1.4 (1985-1987)



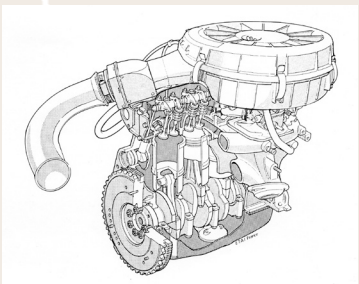
Le moteur C1E-G750. (Archives E.T.A.I)



Le moteur C2J - A768. (Archives E.T.A.I)



Le moteur C2J-M780. (Archives E.T.A.I)



Le moteur C1G-E720. (Archives E.T.A.I)

C2J-M780

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 76 mm x course 77 mm, cylindrée 1 397 cm³, carburateur double corps Weber DRT 32 mm, allumage électronique, rapport volumétrique 9,25 : 1, puissance 72 ch DIN à 5 750 tr/min, couple 10,8 m.kg à 3 500 tr/min.

• **Versions** : TS, GTS, TSE (1985-1987)

C2J-Q781

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 76 mm x course 77 mm, cylindrée 1 397 cm³, carburateur double corps Weber DRT 32 mm, allumage électronique, rapport volumétrique 9,25 : 1, puissance 68 ch DIN à 5 750 tr/min, couple 10,8 m.kg à 3 500 tr/min.

• **Versions** : Automatic (1985-1987)

C2J-F700

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 76 mm x course 77 mm, cylindrée 1 397 cm³, carburateur double corps Weber DRT 32 mm, allumage électronique, rapport volumétrique 9,25 : 1, puissance 68 ch DIN à 5 750 tr/min, couple 10,8 m.kg à 3 000 tr/min.

• **Versions** : GTS, Automatic (1988-1991)

C1G-E720

Quatre cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage, alésage 71,5 mm x course 77 mm, cylindrée 1 237 cm³, carburateur simple corps Solex Bis32 mm, allumage électronique, rapport volumétrique 9,25 : 1, puissance 55 ch DIN à 5 250 tr/min, couple 9,16 m.kg à 3 000 tr/min.

• **Versions** : TR, GTR (1988-1991)

Ok-Super5-09-Annx_STV.indd 81 20/07/2026 10:45