

1985



PRESS EMBARGO
24/9/84

la métamorphose
the transformation
die metamorphose
la metamorfosi
la metamórfosis

1985



Supercinq

Renault Presse

LA METAMORPHOSE DE LA RENAULT 5

Priorité au budget d'utilisation

La nouvelle Renault 5 (que beaucoup ont déjà surnommé "Supercinq") sera présentée au prochain Salon de l'automobile de Paris et commercialisée immédiatement en France. Son exportation dans l'ensemble des pays européens suivra rapidement grâce à une montée en cadence accélérée. Une production quotidienne supérieure à 2000 véhicules est prévue au mois de janvier 1985. La "Supercinq" apparaît sur le marché européen de la "petite voiture" caractérisé par sa progression constante au fil des années.

1978 : 17,56 %	du MTM en Europe occidentale		
1979 : 18,44 %	"	"	"
1980 : 19,26 %	"	"	"
1981 : 20,05 %	"	"	"
1982 : 20,49 %	"	"	"
1983 : 21,99 %	"	"	"

Ce marché représentait, en 1983, 2,2 millions de véhicules dont 16,41 % étaient des Renault 5 -classées pour la dixième fois en tête des ventes françaises malgré un recul dû à l'apparition de nombreuses concurrentes.

La nouvelle Renault 5 présente de nombreux atouts pour reprendre la place de l'ancien modèle dont elle ne conserve que le nom puisque tout le reste est nouveau :

● NOUVEAU : la gamme

L'ensemble des versions proposées en Europe compte 10 versions dont une automatique. Elles ont toutes 3 portes dont un hayon arrière et sont la combinaison de 5 niveaux de motorisation (de 42 à 72 ch DIN), 4 niveaux d'équipement et 3 types de transmission (manuel 4 et 5 vitesses et automatique électronique).

Une onzième version, la Renault 5 "Coupe", est proposée dès le lancement pour la compétition. Sa puissance, 115 ch DIN, et l'ensemble de ses caractéristiques techniques lui permettent d'atteindre 200 km/h.

Pour la France, 5 versions seront présentées dès le lancement dont 4 seront immédiatement disponibles :

	Cylindrée (cm ³)	Puissance administrative	Boîte de vitesses	Puissance (ch DIN)	Vitesse (km/h)	Consommations		
						90 km/h	120 km/h	Ville
L	1108	4	4	47	143	4,5	6,0	5,8
TL	1108	4	5	47	143	4,1	5,6	5,8
GTL	1397	5	5	60	158	4,5	6,1	7,2
GTS	1397	7	5	72	167	5,0	6,7	7,9
TSE	1397	7	5	72	167	5,0	6,7	7,9

● **NOUVEAU : la carrosserie**

La "Supercinq" présente incontestablement un air de famille avec le modèle qui l'a précédée. Elle est pourtant totalement nouvelle puisque aucune pièce de l'ancienne n'a été conservée. La "Supercinq" est plus longue (+ 6 cm), plus large (+ 6 cm), plus aérodynamique ($C_x = 0,35$) et sa surface vitrée a augmenté de 19,4 %.

Longueur : 3,59 m
 Largeur : 1,58 m
 Hauteur : 1,39 m à 1,40 m
 Voies AV : 1,32 m à 1,33 m
 Voies AR : 1,28 m à 1,29 m
 Empattement : 2,41 m

La nouvelle Renault 5, bien que ses dimensions soient plus importantes que l'ancienne (+ 4 % en surface au sol) est cependant plus légère.

A titre d'exemple, la nouvelle Renault 5 TL -qui pèse 700 kg- a perdu 9,7 % de poids par rapport à la version correspondante de l'ancien modèle.

Cet allègement du véhicule participe, tout comme l'obtention d'un coefficient aérodynamique faible pour une petite voiture, à l'abaissement des consommations. Ainsi la nouvelle Renault 5 TL présente les meilleures consommations conventionnelles réalisées à ce jour par un véhicule à allumage commandé :

4,1 l aux 100 km à 90 km/h stabilisés
 5,6 l aux 100 km à 120 km/h stabilisés
 5,8 l aux 100 km en cycle urbain
 5,16 l aux 100 km pour la moyenne des 3 consommations

Les autres versions présentent également des consommations particulièrement basses bien que leurs performances soient élevées.

● **NOUVEAU : le budget d'utilisation**

La consommation d'un véhicule n'est pas le seul poste entrant en compte dans le budget d'utilisation : la "Supercinq" ne se contente pas d'être sobre, elle est remarquablement protégée contre les agressions extérieures:

- contre la corrosion, par un ensemble de solutions qui garantissent sa longévité
- contre les petits chocs, par une protection périphérique totale (sur tous les modèles) qui reprend son aspect initial après une déformation légère.

Enfin, les coûts de maintenance et de réparation ont considérablement diminué par rapport à l'ancienne Renault 5 grâce à la conception nouvelle du modèle et à une simplification des opérations d'entretien (vidange et réglages tous les 10 000 km, révision générale tous les 50 000 km).

● **NOUVEAU : l'habitacle**

Compacte à l'extérieur, la nouvelle Renault 5 est en fait une "grande voiture" par ses dimensions intérieures.

Largeur aux coudes à l'avant : 1,36 m
Largeur aux coudes à l'arrière : 1,38 m

Ces dimensions en font le modèle le plus large de la production actuelle dans sa catégorie.

Tout l'intérieur de la "Supercinq" est entièrement nouveau, de la planche de bord aux sièges, des matériaux utilisés aux équipements particulièrement complets à ce niveau de gamme. Le tableau de bord présente des cadrans de grand diamètre et des aiguilles oranges éclairantes, le chauffage à air mixé se règle instantanément grâce à une nouvelle commande par volet d'air, les sièges avant sont "pétalisés" à partir de la Renault 5 GTL et leurs glissières "monotrace" dégagent plus de place pour les pieds des passagers arrière. La banquette arrière est bien entendu repliable et les versions hautes offrent une fonctionnalité du type 1/3 - 2/3 permettant une grande variété d'utilisation.

● **NOUVEAU : la mécanique**

La "Supercinq" a été entièrement repensée à partir d'une architecture nouvelle et moderne. Les groupes motopropulseurs ne sont plus disposés longitudinalement comme sur l'ancienne Renault 5 mais transversalement, la boîte de vitesses étant dans le prolongement du moteur, afin de dégager le maximum de volume pour l'habitacle. A niveau de gamme équivalent, la nouvelle Renault 5 bénéficie d'un accroissement considérable des cylindrées et des puissances par rapport à l'ancienne :

	Bas de gamme		Milieu de gamme		Haut de gamme	
	Renault 5	"Supercinq"	Renault 5 GTL	"Supercinq" GTL	Renault 5 TX	"Supercinq" TSE
Cylindrée cm ³	845	956	1108	1397	1397	1397
Puissance ch DIN	37	42	47	60	63	72

Tous les moteurs bénéficient d'améliorations visant à réduire le budget d'utilisation du véhicule et à conserver ses performances dans le temps. Ainsi les moteurs 1108 cm³ sont tous équipés désormais d'un allumage transistorisé tandis que les moteurs 1397 cm³ continuent à bénéficier de l'allumage électronique intégral introduit par Renault, pour la première fois, sur les moteurs 4 cylindres.

La "Supercinq" bénéficie des solutions mécaniques qui ont fait le succès des Renault 9 et 11 sur les marchés européens. Ainsi les principaux organes équipant le nouveau modèle sont du type de ceux utilisés sur les Renault 9 et 11.

C'est le cas en particulier des boîtes de vitesses et des trains roulants qui ont fait l'objet d'importants travaux au niveau du poids et de l'adaptation au véhicule.

Ainsi équipée la "Supercinq" a atteint son but qui était la réalisation d'un véhicule d'une homogénéité exceptionnelle en terme de style, d'architecture, de performances, de consommation, d'économie et de plaisir d'utilisation.

Métamorphosée dans son comportement routier où le roulis a disparu, encore plus confortable que l'ancien modèle, plus vive, plus pratique, plus moderne et "sans-souci", la "Supercinq" a su garder tous les aspects sympathiques de son aînée.

● **NOUVEAU : les prix de la nouvelle Renault 5...**

Renault 5 L : 42 800 F

Renault 5 TL : 47 600 F

Renault 5 GTL : 53 700 F

Renault 5 GTS : 55 800 F

Renault 5 TSE : 61 900 F

... et de ses options

Peinture métallisée (toutes versions) : 1160 F

Peinture noire vernie (toutes versions sauf L et TL) : 600 F

Vitres teintées (GTL et TSE) : 840 F

Pack équipement GTS (vitres électriques, condamnation centrale des portes télécommandée à infra rouge et vitres teintées) : 2 920 F

Surmonte pneus 165/65 R13 S (GTS et TSE) : 680 F

Radio Renault audio 1000 : 900 F

Radio Renault audio 3000 : 1 300 F

Radio Renault audio 5000 : 1 900 F

FLINS, USINE PILOTE POUR LA "SUPERCINQ"

La "Supercinq" devrait avoir un succès comparable à celui de son aînée en France, et plus affirmé encore à l'exportation. Pour cela des moyens considérables ont été mis en oeuvre pour que la production soit à la mesure de la demande en Europe, dès les premiers mois.

Les cadences quotidiennes vont s'accélérer rapidement :

octobre 1984 : 975
novembre 1984 : 1545
décembre 1984 : 1775
janvier 1985 : plus de 2000

Créée en 1952, l'usine Pierre Lefaucheur, à Flins (région parisienne), est "usine pilote" pour la production de la "Supercinq" qui sera également fabriquée, dans un premier temps, en Belgique et en Espagne. Elle a fait l'objet depuis 1981 d'un effort d'investissements considérable pour lui permettre d'accueillir dans les meilleures conditions le nouveau véhicule. Cet effort - qui a déjà porté sur près de 2 milliards de francs - se poursuivra encore pour atteindre un total de 3,2 milliards de francs.

Depuis 1981, l'usine s'est dotée d'un outillage de haute technologie : elle met en particulier en oeuvre 6 lignes de presses (et bientôt 8) entièrement automatisées et plus de 100 robots. Ces installations, combinées à une conception très moderne du véhicule et à une organisation du travail nouvelle, ont permis de ramener le temps de montage de la Renault 5 de 25 heures (pour l'ancienne voiture) à 20 heures (pour la nouvelle), soit un gain de 20%.

Dans le domaine de l'organisation du travail et de son contenu, de nombreuses innovations ont été lancées à l'usine de Flins parmi lesquelles :

- Une action qualité prévisionnelle qui permet de saisir très en amont dans la production le niveau de qualité des véhicules et d'analyser à 100 % les défauts. Pour chaque problème décelé, un responsable recherche et applique la solution, avec une équipe comprenant un représentant de chaque secteur concerné ;
- Une action de partenariat étroit avec les fournisseurs de l'usine, pour favoriser les échanges et l'assistance mutuelle. Des "points de rencontre fournisseurs" ont été implantés au coeur même des lignes de fabrication : les contacts directs entre les équipementiers d'une part, et le personnel qui utilise leurs produits d'autre part, ont permis de résoudre au plus vite les problèmes de conformité ou de qualité des pièces ;
- Un système d'intéressement du personnel aux résultats obtenus. Basé sur un système de points, cet intéressement porte sur des attributions collectives variables (liées à la qualité des produits et au présentisme), des attributions individuelles (liées au dépôt de suggestions) et des attributions collectives ponctuelles (liées à des événements précis : commercialisation du véhicule, fin de montée en cadence, sortie de versions nouvelles...) ;
- Le suivi du véhicule par les hommes qui le fabriquent : une partie des ouvriers de Flins effectuera, dès le lancement commercial, des stages dans les ateliers du réseau au cours desquels ils entretiendront eux-mêmes les véhicules qu'ils ont montés.
- Une action intense de formation, voie privilégiée du développement de la compétitivité et de la qualité. Des moyens considérables en matériel et en temps ont été affectés à cet effort de formation, notamment une "ligne école" pour la formation au montage sellerie et mécanique et des techniques d'enseignement assisté par ordinateur (EAO) pour préparer les agents de production à la fonction de conducteurs de lignes automatisées. Le développement de la polyvalence (capacité à tenir 2, 4, 20 postes ou plus) a été systématiquement recherché ; à noter la formation de plusieurs centaines d'opérateurs qui ont acquis la connaissance de 50 postes et ont eux-mêmes pour tâche de former les autres agents de production.



Renault Presse

Renault 5 TSE

Press-Embargo
24/09/84





Renault Presse

Renault 5 1972
Renault 5 1984

Press-Embargo
24/09/84







Renault Presse

Renault 5 "Coupe"

Press-Embargo
24/09/84



Renault Presse

Renault 5 TSE

Press-Embargo
24/09/84







Renault Presse

Renault 5 TSE

Press-Embargo
24/9/1984



Renault Presse

Renault 5 GTL

Press-Embargo
24/9/1984