

RENAULT 5 A JELENKOR TÖRTÉNETE

1972-2022: A RENAULT 5 A RENAULT INNOVÁCIÓ KÖZÉPPONTJÁBAN

TARTALOM

RENAULT 5 PROTOTÍPUS REFLEKTORFÉNYBEN A FÉNYSZÓRÓK

.....4-11

1967-1985

Egy legenda története 25 felvonásban. 12-15



LUCA DE MEO
CEO, Renault Csoport

EDITO



Visszatérni a gyökerekhez a holnap kihívásaira felkészülve – így tekint a Renault a legendás R5 ötvenedik születésnapjára! A következő oldalakon átsüt majd a Renault 5 különlegessége, hiszen bizonyos szintű zsenialitás kellett egy ilyen autó létrehozásához: ami elsőre szokatlan, ám hamarosan ikonikussá válik. Az R5 története egy olyan gyártóé, amely magáévá tette a korszak szellemiségét: önállóság, önkiteljesedés, pimasz tiszteletlenség és gazdaságos megoldások az olajválságokat követően.

50 évvel később a korszakos autó úttörő jellege még mindig szembetűnő. Újra felfedezni egyet jelent a Renault sikereit megalapozó szenvedély és innovációs képesség újraélésével, amely sosem riadt vissza a járatlan utaktól. A korábban sosem látott kihívásokkal szembenézve az autóiipari megújulást lehetővé tevő szellemiség ihletet ad ma is, amikor a Renault Csoport egyértelműen az elektromos mobilitásra szavaz. Ezért indítjuk útjára az Új Renault 5 modellt: rafinált, innovatív és népszerű, célja elérhetővé tenni az elektromos közlekedést a nagyközönségnek. Röviden: kitalálni a ma és a holnap autóját a Renault stílushoz hűen. A következő oldalakon tetten érhetővé válik ez a filozófia.



RENAULT 5 PROTOTÍPUS, REFLEKTORFÉNYBEN A FÉNYSZÓRÓK



A RENAULT 5 SZÜLETÉSE UTÁN KÖZEL FÉL ÉVSZÁZADDAL A RENAULT 5 PROTOTÍPUS EGY KÜLÖNLEGES MODELLKÉNT JELENIK MEG, AMELY EGYÉRTELMŰEN VISSZAUTAL ELŐDJÉRE. BEMUTATÓ GILLES VIDALLAL, A RENAULT TERVEZÉSI IGAZGATÓJÁVAL ÉS CSAPATÁNAK NÉHÁNY TAGJÁVAL...

„A KIDOLGOZOTT ARÁNYOK FIGYELEMBE VESZIK A JELENKOR MINDEN IGÉNYÉT, DE HŰEK MARADNAK AZ ELŐD-MODELLHEZ.”

Gilles VIDAL, a Renault tervezési igazgatója

**„A LÁMPATESTEK
VÉGÜL MIND
MÉRETÜKBEN,
MIND
FORMÁJUKBAN
KÜLÖNBÖZNEK
A RENAULT 5
FÉNYSZÓRÍTÓL.”**

Nicolas JARDIN, a koncepcióautó
külsőjének dizájnere

létrehozni. Főleg az első részt alkotó elemek csökkentésének igénye vezetett oda, hogy megálmodják ezt a sárvédőket, a motorháztetőt és a lökhárítót összekötő letisztult lámpatestet.

A 60-as évek végén a 122-es projekt, azaz a leendő Renault 5 arculatának megalkotásakor a tervezők alapvetően nem egy pimasz, szinte emberi megjelenést kívántak. Mindezt az orr-rész, „lezárására” hozták létre, amely a korabeli reklámmal egy fiatal, ravasz és mosolygós arccá változik majd. Közel ötven évvel később ez a tekintet áll a 2021. januárjában leleplezett Renault 5 Prototípus dizájnának középpontjában is, meséli Nicolas Jardin, a koncepcióautó külsőjének dizájnere: *„A Renault 5 különleges tekintettel rendelkezett. Rengeteg energiát mozgósítottunk, hogy kiemelhessük ezt a területet, és hogy a koncepcióautón is szembe tűnjön, élő elemmé váljon. A Renault 5 70-es évekbeli rajzfilmes reklámja vágyat ébresztett ennek az élettel teli oldalnak a kidolgozására. Elemeztük a lámpatest geometriáját, arányait és kontúrjait, hogy azt modern formában újraalkossuk.”*



**„A RENAULT 5
PROTOTÍPUS
A MODERNSÉGET
TESTESÍTI MEG:
A JELENBEN
LÉTEZIK, VÁROSI,
ELEKTROMOS ÉS
VONZÓ.”**

Gilles VIDAL,
a Renault tervezési igazgatója



AZONNALI LELKESEDÉS

Az R5 koncepcióautó projektje új szintre lépett, amikor 2020. júliusában megérkezett Luca de Meo a Renault Csoport élére, illetve amikor **Gilles Vidal** csatlakozott a Renault-hoz tervezési igazgatóként 2020. novemberében, aki így emlékszik vissza: „Amikor november 2-án megérkeztem, természetesen megismerkedtem a futó projektek különböző makettjeivel, köztük a Renault 5 Prototípusával is. Luca de Meo 2020. júliusában egy belső bemutató során került a koncepció hatása alá, majd éleslátásával felkarolta az ötletet és a terméktervek közé emelte. Most, hogy már jobban ismerem őt, tudom, hogy azonnal tisztában volt vele, milyen tárgy válik majd belőle és milyen marketing megközelítésre lesz szükség hozzá. Valódi lelkesedést ébresztett a Márkánál a projekt iránt!”



A TRIKOLOR

Gilles Vidal külön kiemeli a piros díszcsíkot az ablakkereteknél és a tetővonalnál, egyértelmű tisztelgésként az egyik híres Renault 5, a Turbo előtt, amely a hátsó sárvédőket és a lámpatestek melletti imitált légbeömlőket is megihlette. Ezek a lámpatestek az eredeti Renault 5 lámpáinak rendkívül modern újragondolásai. Két részre osztottak, amelyek közül az egyik a légterelő szerepét tölti be. Kidolgozottsága egy ékszerére emlékeztet és rendkívül stílusos fényvonalakkal rendelkezik.” Az eredeti Renault 5 által ihletett dizájnelemek modern funkciókat is rejtnek, pl. a motorháztető légbeömlője immár a elektromos töltőnyílást rejti. ...

„EZ A
KONCEPCIÓ
ERŐSEBBEN
ÉPÍT A RENAULT
5 JELLEMZŐIRE,
MINT A RENAULT
FORMAI
JÖVŐKÉPÉRE.”

Gilles VIDAL, a Renault
tervezési igazgatója



„AZ
UTASTÉRBEN
MÉG MINDEN
LEHETSÉGES:
EGY, A KÜLSŐVEL
ÖSSZHANGBAN
ÁLLÓ BELTERET
AKARUNK
MEGALKOTNI.”

Gilles VIDAL, a Renault
tervezési igazgatója



A szövetborítású tető a bútoripar értékeire épít és franciás bájt ad a járműnek, de nosztalgiát is kelt, hiszen az 1978-as Automatic verziót idézi meg. A hátsó ajtókilincsek rejtettek, emlékeztetve a 1972 és 1980 között létező kétajtós Renault 5 modellre, az első kilincsek pedig süllyesztettek, felelevenítve és vegyítve az eredeti nyitógombok egyszerűségét a 2020-as évek technológiájával. A francia zászló a külső visszapillantókon pedig egyértelművé teszi a jármű eredetét.

A KONKRÉTUMOK IDEJE

Azonban Gilles Vidal számára a legnehezebb még valószínűleg hátravan: megvalósítani az ötletet, megfelelően az elvárásoknak. „Amikor 2020-ban a Renault dizájnhoz érkeztem, rengeteget beszéltem a koncepció részleteiről és a formavilágról, igyekeztem összhangba hozni a retro és a futurisztikus oldalát. Fontos, hogy a Renault 5 Prototípus modern legyen és ne vintage. Rengeteg mindenhez lehetett nyúlni! De a prototípus eddig még nem mutatott sokat a belsőből. Az utastérben még minden lehetséges, és még inkább rá szeretnénk erősíteni a formavilágra, hogy a külsővel tökéletesen összhangban lévő belső teret alkossunk meg.

Most a projekt azon szakaszában vagyunk, amikor valósággá kell tennünk azt, jelenleg ezen dolgozunk a csapattal.”

Végül pedig ne higgyék, hogy a leendő elektromos Renault 5 a jövő Renault modelljeiről ad képet. E téren Gilles Vidal nagyon világosan fogalmaz: „jelentős formavilágbeli különbség lesz az önálló életet élő retro-futurisztikus R5 és a Renault jövőbeli között, természetesen tudatosan.”

A 2021-es Renaultion tervben meghirdetett Renault 5 Prototípus és a B szegmensben majdan megjelenő elektromos Alpine autók között elképzelhető a két név összefonódása, hogy középtávon újraéledjen az 1976-os Renault 5 Alpine?

„Van kapcsolat Antony Villain-vel, az Alpine márka tervezési vezetőjével. Az elképzelésünk egy Alpine változat megalkotása, ahogyan létezett Renault Sport változat is. Egyeztetünk Antony-vel, hogy mely formai megoldások használhatók ezeken a verziókon, de valószínűleg nem minden Renault modellnél.”

Lássuk, mit hoz a jövő!



1967-1985 EGY LEGENDA

1967 AZ ELSŐ FELVONÁSOK



1967. április 26-án Michel Boué dizáner, a Renault tervezőiroda 10 munkatársának egyike egy kétajtós kis kupét fest meg a 122-es projekthez. Rajzát kiválasztják, hogy először 1:5 méretarányú, majd életnagyságú makett készüljön belőle. A stílusvilágot hamar elfeledik, de újabb életnagyságú makettek örökítik tovább az orr-részt a kis hűtőrácsával.

1972 RENAULT 5 L ÉS 5 TL BEVEZETÉSE

1972. január 28-án a nagyközönség a sajtón keresztül megismerheti az új „kicsi” Renault modellt, egy 4CV és egy 5CV verziót. A 4CV az

„L” típusnévvel (R1220 típus) a Renault 4-ből származó 782 cm³-es és 30 lóerős motort használja. A „TL” típusjelű 5CV (R1222 típus) a Renault 6 1108 956 cm³-re átalakított motorblokkját kapja, amely 45 lóerős.

SPANYOL RENAULT 5 „950”

1972 végén a Renault 5 modellt Spanyolországban kezdi gyártani a FASA leányvállalat. Ez még nem a szedán verzió (Siete, majd Renault 7), hanem a francia Renault 5 karosszériája. Mindössze egy verzió készül, a TL, amely itt a 950 nevet kapja, utalva a hengerűrtartalmára. Már a padlóba épített sebességváltókkal rendelkezik.

1974 RENAULT 5 LS

A kínálat első nagy fejlődését egy harmadik, az „LS” verzió megjelenése jelentette. A 4CV és az 5CV után íme a Renault 5 „7CV” a Renault 12 TS-ből átvett 1289 cm³-es és 64 lóerős motorral. Megkülönböztető elemei: a padlóba épített váltókar, a fordulatszámérő, az „LS” logó a motorháztetőn és oldalt. És leginkább a kiemelkedő utazási kényelme!

RENAULT SIETE

1974. októberében a Renault 5 spanyolországi gyártásának kezdete után két évvel a FASA bemutatja a Siete modellt. Ez nem csupán egy



korai négyajtós Renault 5 – mivel a Siete tengelytávját 10 cm-rel meghosszabbították – de csomagtartóját is a helyi vásárlók igényeihez alakították és a műszerfala is egyedi. A hátsó ajtók viszont már ugyanazok, mint amelyek 1980-ban megjelennek majd a Renault 5 modellen.

1975 RENAULT 5 LS „KITÉE”

Az LS karrierje rövid, de ez a verzió szolgál majd egy sportos változat (az LS Kitée) alapjául, amely részt vehetett a Gordini kupát váltó Renault 5 kupán. Motorjának teljesítményét közel 90 lóerőre emelték, a végsebessége pedig a 175 km/h-t közelíti. Az LS Kitée könnyen felismerhető az első lökhárító alján található légterelőről.

TÖRTÉNETE 25 FELVONÁSBAN

RENAULT 5 TS



1975. márciusában az LS átadja helyét a TS verzióknak. Ez utóbbi a rendszám-tábla-megvilágításhoz kapcsolódó tolatólámpákról és a beépített fejtámlás formatervezett ülésekről ismerhető fel. A TS megnevezés jobban elterjed a Renault kínálatban (Renault 12 TS, Renault 16 TS) és a felszereltség is gazdagodik: középkonzol, automata biztonsági öv elöl, stb. Végsebessége 151 km/h.

RENAULT 5 SOCIÉTÉ

A Renault 4 furgonok kiegészítéseként a Renault a Renault 5 modellt szállítójárművé alakítja át, ez a Société, amely 350 kg teher befogadására képes. Felszereltsége a TL-é, a hátsó ülés

kikerült belőle és két visszapillantóval rendelkezik. Oldalai lemezeltek, de 1977 tavaszán már hátsó ablakkal is elérhető.

1976 RENAULT 5 GTL



Mindössze 3 évvel az első olajválságot követően a Renault februárban piacra dobja a GTL „takarékos” verziót. Motorja a TS-é, de a teljesítményét 44 lóerőre szabályozták. Fordulatszámja is alacsony, a megfelelő nyomatékkal párosítva ez az egység vonzó üzemanyag-fogyasztást tesz lehetővé: 4,7 l/100 km-en, 90 km/h sebességnél, azaz 100 km-en másfél literrel kevesebb, mint a TL-é!

RENAULT 5 ALPINE



Egy hónappal a GTL bemutatását követően itt van a Renault 5 Alpine! Ez utóbbi a kínálat tetejét gazdagítja az A betűs emblémával. Motorja a 12 TS-ből származik egy, az R16 TX-ben található váltó átdolgozott változatával párosítva. Az eredmény 93 lóerő és 115 Nm nyomaték, így az Alpine az első Golf GTI közvetlen riválisa!

RENAULT 5 LE CAR USA

A Renault 5 az észak-amerikai piacon versenyre kel a VW Rabbit modellel. De a dolgok rosszul kezdődnek, mivel az amerikai szabványoknak való megfelelés miatt jelentősen módosított Renault nem szárnyal. 1977-ben felveszi a „Le Car” megnevezést, sikereit innentől pedig a számok igazolják: 120 000 értékesített jármű 1983-ig!

1967-1985: 1967-1985: EGY LEGENDA TÖRTÉNETE 25 FELVONÁSBAN

1978

RENAULT 5 AUTOMATIC

Bernard Hanon ötlete – miszerint a Renault 5 szolgáljon alapként mindféle mechanikai megoldáshoz – végül 1978. februárjában érik be a Renault 5 Automatic révén. A GTL 1300-as motorteljesítménye 55 LE-re nő, a három fokozatú (+ hátramenet) automata váltó a Renault 12 és Renault 16 modellekből kerül áttemelésre.

RENAULT 5 MONTE-CARLO

A Renault 1978-ban a Forma 1 versenysorozat résztvevője és felkészül a harmadik (és egyben győzelmes) részvételére a Le Mans-i 24 órás autóversenyen. Januárban két kis Renault végez a dobogó 2. és 3. fokán a Monte Carlo Ralin. Egy napraforgó sárga „Monte Carlo” limitált széria kerül piacra fekete tetővel és a karosszéria alján vörös elemekkel, mindössze 2400 példányban, a TS alapjaira építve.

RENAULT 5 TURBO



Négy hónappal a Le Mans-i 24 órás autóverseny megnyerését követően a Renault a párizsi autószalonon mutatja be a sportkarrierre szánt Renault 5 Turbo prototípusát. A Renault 5 Turbo végül 1980-ban kerül a piacra az 1,4 literes, 160 lóerős, 4 hengeres középmotoros verzióban, mindössze néhány hónappal azután, hogy Jean-Pierre Jabouille győzelemre vezette a „turbót” a Forma 1-ben.

RENAULT 5 LE CAR

Egy évvel azután, hogy a Renault 5 USA felvette a „Le Car” nevet a Renault Európában is piacra dob egy ugyanilyen nevű limitált szériát. A „Le Car” a TS verzióra épül és 6000 példányban készül a francia piacra (és 14 ezer példánnyal Európába). Az amerikai verzió zárvédelmével és kiegészítő irányjelzőivel, illetve könnyűfém keréktárcsákkal rendelkezik.

1979

RENAULT 7

A Spanyolországban már 5 éve értékesített Renault Siete – egy hosszabb tengelytávú Renault 5 hagyományos csomagtartóval – 1979-ben veszi fel a Renault 7 nevet. A Renault ezt kihasználva modernizálja a műszerfalat (amely eltér a Renault 5-étől), az autó pedig az egyetlen, GTL verzióján 1980-ban megkapja az 1108 cm³-es motort.

5 AJTÓ ÉS ÚJ MŰSZERFAL



A Citroën Visa és az ötajtós Peugeot 104 érkezése arra sarkallja a Renault-t, hogy megalkossa az ötajtós Renault 5 modellt. A minőséget az új, tekintélyt parancsoló műszerfal és az új ülések emelik ki. Az átváltás során a TL és GTL modellek motorjai is fejlődnek, megkapják a Renault 4 GTL 1108 cm³-es blokkját, amely a 4CV adókatétegoriába esik.

1982

RENAULT 5 ALPINE TURBO

A Renault számára a turbó a győzelem jelképe: Le Mans-ban (1978), a Forma 1-ben (1979), továbbá a gazdag modellkínálatban egyaránt (18 Turbo, 5 Turbo majd hamarosan a Fuego Turbo). Így eljött az 5 Alpine Turbo ideje a turbófeltöltéses, 1,4 literes, 110 lóerős, 147 Nm nyomatékú motorral. A négy tárcsafék és az egyedi, kifejezetten a Renault 5 Turbo számára tervezett keréktárcsák különböztetik meg az elődmodell 5 Alpine-tól.

RENAULT 5 TX



Az 1982-ben értékesített Renault 5 TX és TX Automatic modellekkel a kis Renault egy sikesebb világba lép: metálfényezés, könnyűfém keréktárcsák, szervokormány, a Renault 18 Turbo kormányja... Az utastér kifinomult a vastag szőnyegekkel és a velúr kárpittal. A Baccara védjegy veszi majd át a Supercinq helyét.

1983

RENAULT 5 TURBO 2

Az 1982-es párizsi autószalonon (1983-as modellév) a Renault jelentős újításokat mutat be a Renault 5 Turbo kivitelén, amely a Turbo 2 nevet kapja. Az első generáció belső dizájnjának sajátosságai eltűnnek a Renault 5 Alpine Turbo műszerfalának áttemelésével. Az árak a 100 000

francia frankos határ alá esnek, fellendítve az eladásokat. Az R5 Turbo 2 1986-ig készül.

RENAULT 5 CAMPUS

Egy évvel az utódja – a Supercinq – bemutatása előtt a Renault 5 csillaga még nem áldozott le. Szeptemberben jelenik meg a Campus limitált széria 8000 példánnyal Európa számára. Kiváló alkalom, hogy felhasználásra kerüljön a 845 cm³-es motorok készlete, mindezt gazdag felszereltséggel társítva: nyitható tető, Renault 5 Alpine keréktárcsák, hátsó légterelő, de kizárólag egyetlen, bordó színű fényezéssel.

1984

RENAULT 5 SUPER CAMPUS

A Campus 856 cm³-es motorja után a Super Campus a 44 lóerős, 956 cm³-es motort kapja meg. Ugyanaz az elv, mint a Campus esetében, amelyet vált: rendkívül versenyképes árakat kínálni az erősödő konkurenciával szemben. A hátsó ablaktörlő egészíti ki a korábbi Campus felszereltségét.

RENAULT 5 LAURÉATE TURBO

Alighanem az évszázad üzlete: a Lauréate Turbo váltja a Renault 5 Alpine Turbot, hagyományosabb kárpitozással és szűkebb szín- illetve felszereltség-választékkal. A cél minél olcsóbbá tenni, hogy 6000 frankkal kedvezőbb áron lehessen kínálni, mint a Renault 5 Alpine Turbot. Fontos, hogy ekkortájt csatlakozik a Peugeot 205 GTI a divatos méregzsákok zárt klubjába!

A RENAULT SUPERCINQ ÉRKEZÉSE



A 140-es projekt sokkal nehezebben született meg, mint a Renault 5, amelyet levált. Végül Marcello Gandini, a Lamborghini Countach tervezőjének javaslata maradt fent. Ugyanaz a stílus, a keresztmotoros Renault 9-ből átvett platform és végre több hely az utastérben!

1985

RENAULT 5 LAURÉATE

Az eddig az 5 Alpine Turbot leváltó modellnek szánt Lauréate név egy évvel később a Renault 5 kínálat egészén, pontosabban a sokkal modernebb Supercinq érkezése utáni teljes választékon megjelenik. A Lauréate jelenti a Renault 5 karrierjének végét az L, TL, GRL és Turbo verziókkal, amelyek – a Turbo 2 mellett – 1986-ig kerülnek értékesítésre.

**Ezt a kiadványt a Renault
Kommunikációs igazgatósága szerkeszti.**

Tervezés, megvalósítás:

Les Communicants/Acommauto

Szerkesztés:

Christophe Bonnaud, Pierre Rizzi

Fényképek és illusztrációk:

Renault Communication, Renault Marketing 3D-Commerce,
Renault Csoport - Dizájn igazgatóság, archívum Yann Le Lay,
BAM, Thierry Bovy, Yannick Brossard, Benoît Chimenes, 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 és Vasarely 1972.

Minden jog fenntartva. A jelen kiadvány tartalmának bármilyen
formában (elektronikus úton, fénymásolatként vagy egyéb)
történő sokszorosítása, felhasználása vagy továbbadása a
jogtulajdonosok és a szerkesztő előzetes engedélyéhez kötött.

Köszönetnyilvánítás:

Christian Steinnek a bizalmáért.

Vincent Frappreau-nak a támogatásáért. Dominique-William
Jacson-nak a jó szándékú szigoráért. Stéphanie Lévêque-nek és
a Renault Archívum teljes csapatának az értékes segítségükért.
Yann Le Lay-nek a gazdag archívumáért.

Ez a kiadvány PEFC papírra lett nyomtatva.



RENAULT 5

