

Presseinformation

08.02.2021

KLASSENLOSER KLASSIKER

RENAULT 5: REVOLUTIONÄR MIT WITZ UND CHARME

Vom Revolutionär zum klassenlosen Klassiker: Der Renault 5 markiert mit seinem modernen Design, dem variablen Innenraum, einem Top-Platzangebot auf kleiner Verkehrsfläche und nicht zuletzt seinen poppigen Farben den Beginn der modernen Kompaktklasse. Ganz nebenbei kreiert der sympathische Franzose mit seinen großflächigen Kunststoffstoßfängern einen neuen Industriestandard. Der „kleine Freund“ – so stellt sich der 5er in der zeitgenössischen Werbekampagne vor – ist ein Erfolgskonzept: Von 1972 bis zum Produktionsende 1994 findet er über neun Millionen Käufer. Und mit dem Renault 5 Prototype hat Renault kürzlich eine aufsehenerregende Studie präsentiert, die den Spirit von 1972 weiterleben lässt. Das neue Concept Car ist von der Vergangenheit inspiriert, orientiert sich dabei aber entschieden Richtung Zukunft.

Neben Rotwein, Haute Couture und Haute Cuisine hat Frankreich der Welt die Revolution beschert. Genau eine solche zettelt nämlich der Renault 5 bei seinem Erscheinen 1972 in der Kleinwagenklasse an und lässt die Konkurrenz mit einem Schlag uralt aussehen. Dass der Umstürzler seinen revolutionären Charakter mit typisch gallischen Ingredienzien wie Charme und Chic würzt, verleiht ihm zusätzlichen Reiz und beschert ihm praktisch vom ersten Tag an eine große Fangemeinde. Kein Wunder, denn das Konzept des R5 basiert erstmals auf Verbraucherumfragen, deren Ergebnisse in die Projektvorgaben eingeflossen sind.

KÜRZE MIT WÜRZE

In den 3,51 Meter Kürze des Renault 5 liegt tatsächlich viel Würze: Der kleine Gallier nimmt nur wenig Verkehrsfläche ein, ist mit lediglich 9,8 Meter Wendekreis handlich in der Stadt und leicht zu parken, bietet aber trotzdem genügend Platz für vier Erwachsene und ihr Gepäck.

Und dann das Design: Mit großen Scheinwerferaugen, einer Interpretation des „Kindchenschemas“, die sofort Sympathien weckt, im Windkanal geglätteten Flächen ohne Schnörkel und einem aufgeräumten Innenraum kombiniert der Renault 5 Funktionalität und Form auf einmalige Art und Weise.

PRAKTISCHE WELTNEUHEIT: KUNSTSTOFFSTOSSFÄNGER

Mehr als nur ein Design-Gag sind die erstmals bei einem Serienfahrzeug eingesetzten großflächigen Kunststoffstoßfänger anstelle der bis dato üblichen, völlig unpraktischen Stoßstangen. Vorteil der Schutzflächen: Sie sind unempfindlich und lassen sich nach einem

Unfall viel kostengünstiger austauschen. Renault kreiert damit einen neuen Industriestandard, den später die gesamte Branche aufgreift.

Nicht minder futuristisch wirken die hochkant angeordneten Rückleuchten des Renault 5. Sie dienen ebenfalls einem praktischen Zweck: Sie ermöglichen den Einbau der breiten, tief heruntergezogenen Heckklappe und damit auch das bequeme Be- und Entladen des Kofferraums. Die große Klappe selbst ist im Premierenjahr 1972 trotz ihrer unbestrittenen Vorzüge ebenfalls noch immer eine Ausnahmeerscheinung in der von konventionellen Stufenhecklimousinen geprägten Autowelt. Nicht so bei Renault, denn der französische Automobilhersteller feiert mit diesem Konzept beim Renault 4 und 16 bereits seit Jahren große Erfolge.

Ganz dem Zeitgeist entspricht die Farbgebung der avantgardistischen Karosserie: Renault schickt den Neuling in grellem Giftgrün und Knallorange auf die Straße. Das poppige Outfit signalisiert Modernität und kommt beim schlaghosentragenden Nach-68er-Publikum sehr gut an. Korrespondierend dazu lässt sich auch das Interieur in Schockfarben ordern.

AUSSEN KOMPAKT, INNEN GROSS

Innen überzeugt der kleine Renault 5 mit einem überlegenen Raumangebot. Die Rückbank lässt sich umlegen und erweitert auf diese Weise das Gepäckraumvolumen auf umzugstaugliche 900 Liter. Unverzichtbar für ein Auto aus dem Land von „Amour“ und „Gauloises“, verfügt der freche Franzose außerdem über Liegesitze und drei (!) Aschenbecher. Um auch für Hinterbänkler ohne Yoga-Kenntnisse das Einsteigen so bequem wie möglich zu gestalten, geben seine Schöpfer dem Kleinwagen darüber hinaus ein Paar extralange Türen mit auf den Weg.

BEWÄHRTE KOMPONENTEN SENKEN DEN PREIS

Auch die Technikbasis stimmt. Der 5er teilt sich eine Vielzahl von Komponenten mit dem Renault 4 und 6, was für hohe Zuverlässigkeit, sicheres Fahrverhalten und beispielhaften Fahrkomfort sorgt. So verfügen beispielsweise alle Renault 5-Modelle über Einzelradaufhängungen rundum mit Torsionsstäben. Auch die legendäre Revolverschaltung stammt aus den Schwestermodellen. Die Gleichteilestrategie unterm Blech senkt die Produktionskosten. Den Preisvorteil gibt Renault an die Kunden weiter.

Die Nähe zur etablierten Verwandtschaft ist auch an den Motoren erkennbar. Der kompakte Renault debütiert als „5 L“ mit einem aus dem Renault 4 bekannten Vierzylinder, der aus 782 cm³ Hubraum 25 kW/34 PS schöpft. Der bewährte Motor wird jedoch nur in Frankreich verwendet, während der österreichische Markt gleich das modernere Aggregat mit 845 cm³ Hubraum und 26 kW/36 PS erhält. Die etwas kräftigere Variante „TL“ erfreut dank ihres knapp einen Liter großen Motors mit 32 kW/44 PS durch flottere Fahrleistungen. Damit erreicht der 775 Kilogramm leichte Kompaktwagen, der serienmäßig bereits mit Scheibenbremsen vorne ausgestattet ist, eine Höchstgeschwindigkeit von 137 km/h. Wie beim Renault 4 und 6 liegen die Vierzylinder längs hinter dem Getriebe.

FAHRZEUGKONZEPT AUF BASIS VON KUNDENBEFRAGUNGEN

Als geistiger Vater des Renault 5 gilt Bernard Hanon. Unter seiner Regie startet der Kompaktwagen im Jahr 1967 seine Karriere als „Projekt 122“. Hanon kommt frisch aus den Vereinigten Staaten, wo er neben seiner Arbeit für Renault als Professor für Management an der New York University tätig war. Von dort bringt er zwei Erkenntnisse mit: Dass die junge Generation ein Faible für das Unkonventionelle hat, und dass die Gesellschaft vor tiefen Umbrüchen steht. Die wenig später einsetzende Studentenrevolte wird ihm recht geben.

Wie aber sieht das zeitgemäße Fahrzeug für die Gesellschaft im Wandel aus? Um dies herauszufinden, gehen der frisch zum Direktor für Planung und Produkt beförderte Hanon und Renault Entwicklungschef Yves Georges einen völlig neuen Weg: Sie werten Kundenbefragungen aus. Bis dahin ist es gang und gäbe, bei der Konzeption neuer Pkw-Modelle einzig auf die Ingenieure zu hören. Jetzt bekommen erstmals auch die potenziellen Besitzer eine Stimme.

GESUCHT: EIN AUTO FÜR BREITE ZIELGRUPPEN

Die Umfrageergebnisse münden direkt in die Projektvorgaben. Darin fordert Pierre Dreyfus, der Vorstandsvorsitzende der Renault S.A., von seinen Entwicklern ein Auto, das junge Menschen, kleine Familien, Zweitwagenbesitzer und vor allem Frauen anspricht. Der neue Wagen soll wie der Renault 4 eine große Heckklappe haben, aber moderner und jugendlicher aussehen. Außerdem soll er klein genug sein, um flott durch den Großstadtverkehr zu wuseln, und über einen variablen Innenraum verfügen, um große Einkäufe, Urlaubsreisen und lange Wochenenden zu zweit zu bewältigen. Um Kosten zu sparen und den Wagen preislich auch für Fahranfänger attraktiv zu machen, ist die Verwandtschaft zum Renault 4 ausdrücklich erwünscht.

MICHEL BOUÉS GROSSER WURF

Renault Designchef Gaston Juchet beauftragt Michel Boué, seinen jüngsten Mitarbeiter, mit der Gestaltung des Neulings. Bereits der zweite Entwurf des talentierten Nachwuchsdesigners überzeugt derart, dass er mit nur wenigen Retuschen zur Grundlage für den Typ 122 wird. Boué konzipiert den kleinen Renault als „ein Auto, das in der Lage ist, soziale Grenzen zu überschreiten – weil sich die Frau von Welt, der Arzt und der Arbeiter mit ihm vor einer roten Ampel treffen und sich dabei gleichermaßen wohlfühlen können“, so der Designer.

Damit trifft er voll den Nerv der Kunden, die von Boués Schöpfung derart begeistert sind, dass Renault alle Mühen hat, mit der Flut von Bestellungen fertigzuwerden. Die in der Bewertung ausländischer Fahrzeuge traditionell zurückhaltende deutsche Presse feiert dort den Renault 5 als „Raumwunder“ („Deutsche Automobilrevue“) und „Wagen der Zukunft“ („Frankfurter Rundschau“). Und „auto motor und sport“ textet: „Der kleine Renault ist, was Raumausnutzung, Transportkapazität sowie seine Eignung als Stadt- und Einkaufswagen angeht, unter Europas Kleinwagen zweifellos der größte.“

Ganz im Sinne seiner Väter lieben vor allem die Frauen den schicken Franzosen (Anteil bei mehr als 50 Prozent). Aber auch die Männer können sich seinem Charme spätestens dann nicht mehr entziehen, wenn sie in der City mühelos einen Parkplatz gefunden haben oder auf die Tankrechnung gucken. Kein Zweifel: Der Renault 5 ist das richtige Auto zur richtigen Zeit.

MOTORISIERUNGEN FÜR ALLE ANSPRÜCHE

Vor allem seine Vielseitigkeit macht den kleinen Freund so beliebt: Bei den Motorisierungen hat Renault für jeden Anspruch eine Lösung parat. Bereits ab 1975 erzeugt die sportlichere „Alpine“-Version mit ihren 68 kW/93 PS bei ambitionierten Autofahrern wildes Herzklopfen. Mit 173 km/h Spitze und zehn Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h macht das gerade einmal 840 Kilogramm leichte Gefährt auch üppig motorisierten Limousinen Konkurrenz.

Als Turbo-Pionier in der Formel 1 gönnt Renault dem sportlichen 5er 1981 eine Leistungsspritze und stattet ihn mit einem Turbolader aus. Die Leistung des Renault 5 Alpine Turbo steigt dadurch auf 79 kW/108 PS, die Top Speed auf 191 km/h.

RENAULT 5 TURBO: EXTREMSPORTLER MIT MITTELMOTOR

Der Leistungszuwachs gipfelt im radikal konzipierten Renault 5 Turbo, der 1980 in die Schauräume der Händler rollt und mit der erfolgreichen Baureihe nicht mehr viel gemein hat. Den

118 kW/160 PS starken 1,4-Liter-Turbomotor mit Ladeluftkühler trägt der um 20,2 Zentimeter verbreiterte „Backenturbo“ nicht unter der vorderen Haube, sondern längs hinter den Vordersitzen, und überträgt die Kraft auf extrem breit bereifte Hinterräder der Dimension 220/55 VR 365. Die Respekt einflößenden Fahrleistungen – etwa das Beschleunigungsvermögen von 0 auf 100 km/h in lediglich 6,9 Sekunden – sichern ihm einen Platz unter den Supersportwagen der damaligen Zeit.

Im Interieur verblüfft der bei Alpine in Dieppe gefertigte Bolide durch futuristisches Design: Zwei außergewöhnliche Sportsitze sorgen ebenso für Aufsehen wie farbenfrohe Teppiche, Türverkleidungen oder der Instrumententräger. Das asymmetrische Zweispeichen-Lenkrad schafft freien Blick auf die eindrucksvolle Uhrensammlung mit insgesamt zehn Rundinstrumenten.

Das eigentliche Terrain des Renault 5 Turbo sind die Rallye-Pisten der Welt. Hier glänzt der Bolide unter anderem mit Siegen bei der Rallye Monte Carlo und der Tour de Corse. Die Leistung der Wettbewerbsversionen steigt von anfangs 184 kW/250 PS auf 300 kW/408 PS im Jahr 1985.

AB 1980 AUCH MIT VIER TÜREN

Fast zeitgleich zum Debüt des Brachialmodells bringt Renault 1980 den viertürigen Renault 5 mit sechs Zentimeter längerem Radstand heraus. Die gesamte Baureihe erhält bei dieser Gelegenheit etwas Karosseriekosmetik. Außerdem erfreuen ein gefälligeres Armaturenbrett und ein umschäumtes Lenkrad die Käufer. Ergebnis der umsichtigen Modellpflege: 1980 rollen über 660.000 Renault 5 von der Montagelinie. Das entspricht 44,6 Prozent der Gesamtproduktion des Herstellers.

DEBÜT DER ZWEITEN GENERATION NACH 5,5 MILLIONEN EXEMPLAREN

Mit dem Modelljahr 1984 endet die Karriere des Renault 5 der ersten Generation. Nach 5.544.695 produzierten Fahrzeugen in 13 Jahren steht mit dem „Supercinq“ („Super 5“) erneut ein komplett neu konstruierter Nachfolger auf dem Pariser Salon bereit. In Österreich heißt der Wagen schlicht „der neue Renault 5“. Kontinuität herrscht auch beim Design, das sich stark an den Vorgänger

anlehnt, aber insgesamt glatter und gereifter wirkt. In der Länge legt der 5er um 8,5 Zentimeter auf 3,59 Meter zu, in der Breite um 3,5 Zentimeter auf 1,58 Meter. Von Beginn an bietet Renault den „Supercinq“ außerdem in einer nochmals um sechs Zentimeter auf 3,65 Meter gestreckten Variante mit vier Türen an.

Trotz der äußeren Familienähnlichkeit zeigt ein Blick unter das von der italienischen Designer-Legende Marcello Gandini geformte Blech, dass es sich um ein komplett neu entwickeltes Fahrzeug handelt. So sind die Motoren nunmehr für ein besseres Platzangebot im Innenraum quer vor der Vorderachse statt längs dahinter eingebaut. Auch das Fahrwerk zeigt sich grundlegend neu konstruiert und verbessert. So kommen an der Vorderachse nun McPherson-Federbeine zum Einsatz, während Längslenker und Drehstäbe die Führung der einzeln aufgehängten hinteren Räder übernehmen.

GROSSE MOTORENVIELFALT FÜR ALLE ANSPRÜCHE

Der neue Renault 5 startet seine Karriere mit deutlich größerer Motorenvelfalt als sein Vorgänger. Neben dem 1,0-Liter-Basisaggregat mit 30 kW/41 PS sind für den schicken Franzosen ein 1,1-Liter-Triebwerk mit 33 kW/45 PS sowie eine 1,4-Liter-Maschine mit 43 kW/59 PS beziehungsweise 52 kW/71 PS erhältlich. Topversion ist der GT Turbo. Sein aufgeladener 1,4-Liter-Motor leistet 85 kW/115 PS, beschleunigt den kompakten Dynamiker in nur 8,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und ermöglicht 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.

SEIT 1986 MIT GEREGETEM KATALYSATOR

Auch in Sachen Umweltbewusstsein setzt der neue Renault 5 Zeichen: 1986 kommen die ersten Varianten mit lambdageregeltem Dreiwegekatalysator nach US-Norm heraus, damals das Nonplusultra der Abgasreinigung. Renault übernimmt damit eine Vorreiterrolle im gesamten Markt. Nur drei Jahre später haben alle Benziner für den österreichischen Markt den Kat an Bord.

Ebenfalls 1986 hält der Diesel Einzug unter die Motorhaube des 5ers: Der Renault 5 TD (Dreitürer) und GTD (Viertürer) mit 1,6 Liter Hubraum leistet 40 kW/55 PS und zählt bei seinem Erscheinen mit einem Verbrauch von 5,1 Litern pro 100 Kilometer im damaligen Drittmix zu den sparsamsten Modellen auf dem Markt.

1994: PRODUKTIONSENDE NACH ÜBER NEUN MILLIONEN FAHRZEUGEN

Dank seiner gelungenen technischen Basis und sorgfältiger Modellpflege bleibt der Renault 5 bis zum Ende seiner Produktionsspanne auf der Höhe der Zeit. 1990 stellt ihm Renault mit dem Clio den designierten Nachfolger zur Seite, ein Jahr später kommt dieser auch nach Österreich. Für den heiß geliebten 5er bedeutet dies jedoch noch längst nicht das Aus. Vier Jahre lang werden die beiden Publikumsliebblinge parallel gebaut. Dann heißt es nach 22 Jahren und insgesamt 9.008.912 Exemplaren beider Baureihen „au revoir“ für den Dauerbrenner.

SPORTSFREUND: ERFOLGE AUF RENN- UND RALLYE-PISTEN

Nicht nur auf der Straße, sondern auch auf Renn- und Rallye-Pisten ist der Renault 5 ein erfolgreicher Sportsfreund. Zwei Jahre nach seiner Markteinführung startet der Kleinwagen auch

eine märchenhafte Karriere auf der Rundstrecke, die bis heute mit dem Nachfolgemodell Clio anhält.

DIE GESCHICHTE GEHT WEITER: RENAULT 5 PROTOTYPE VERBINDET HISTORIE UND ZUKUNFT

Mit dem kürzlich vorgestellten Renault 5 Prototype hat Renault eine aufsehenerregende Studie präsentiert, die bei vielen Autofans die Herzen höherschlagen lässt. Das neue Concept Car ist von der Vergangenheit inspiriert, orientiert sich dabei aber entschieden Richtung Zukunft und steht exemplarisch für die neue Ausrichtung der Marke.

Die Renault Entwickler haben mit dem Renault 5 Prototype ein pfiffiges Stadtauto auf die Räder gestellt, welches das kultige R5-Design mit einem vollelektrischen Antrieb kombiniert. So fährt die Ikone emissionsfrei in die Zukunft und bewahrt dabei den Spaßfaktor und den unbekümmerten Charakter seiner Vorfahren.

Der neue elektrische Renault 5 Prototype verkörpert die neue Renault Strategie. Er ist stark mit der Historie von Renault verbunden, steht aber gleichzeitig für die Zukunft der Marke. „Einerseits basiert das Design des Renault 5 Prototype auf dem Kultauto von 1972. Andererseits verkörpert diese Studie einfach Modernität, ein Fahrzeug, das seiner Zeit entspricht: urban, elektrisch, attraktiv“, so Gilles Vidal, Renault Design Direktor.

2022 feiert der Ur-R5 bereits seinen 50. Geburtstag.

ANSPRECHPARTNERIN:

Dr. Karin Kirchner, Direktorin Kommunikation
Tel.: 01 680 10 103
E-Mail: karin.kirchner@renault.com
www.media.renault.at