

## 40 Jahre Renault 5: Der „kleine Freund“

**Mit modernem Design und variablem Innenraum präsentierte Renault im Frühjahr 1972 auf dem Genfer Automobilsalon seine Interpretation eines zeitgemäßen Kleinwagens. Zugleich setzte der R 5 mit seinen großflächigen Kunststoffstoßfängern einen neuen Industriestandard. Der „kleine Freund“ – als die ihn die Werbung pries – fand in den 22 Jahren seiner Karriere über neun Millionen Käufer.**

Der 3,51 Meter kurze Renault 5 fühlte sich mit seinem Wendekreis von nur 9,8 Metern vor allem in der Stadt wohl. Zugleich bot er aber genügend Platz für vier Erwachsene und ihr Gepäck. Mehr als nur ein Design-Gag waren die erstmals bei einem Serienfahrzeug eingesetzten großflächigen Stoßfänger aus Kunststoff anstelle der bis dato üblichen Stoßstangen. Die neuen Schutzflächen waren unempfindlicher und ließen sich nach einem Unfall viel kostengünstiger austauschen.

Auch die hochkant angeordneten Rückleuchten des R 5 waren ihrer Zeit voraus und ermöglichten den Einbau einer breiten, tief heruntergezogenen Heckklappe. Auch sie hatte damals ihren Siegeszug noch nicht angetreten, war zuvor aber schon von Renault in dem Modellen R 4 und R 16 erfolgreich umgesetzt worden.

Ganz dem Zeitgeist entspricht die Farbgebung der klar strukturierten und funktionalen Karosserie: Renault schickt den kleinen Freund in grellem Giftgrün und Knallorange auf die Straße. Der poppige Auftritt kommt in der Ära der Schlaghosen und des Discosounds sehr gut an. Korrespondierend dazu lässt sich auch das Interieur in Schockfarben ordern.

Die extra langen Türen erleichterten den Einstieg in den Fond. Die Rückbank des Renault ließ sich umlegen und erweiterte das Gepäckraumvolumen auf 900 Liter. Außerdem verfügte der R 5 über Liegesitze und drei Aschenbecher.

Technisch stammten viele Komponenten vom R 4 und R 6. Auch die legendäre Revolverschaltung stammte aus den Schwestermodellen. Die Gleichteilestrategie unterm Blech senkte die Produktionskosten. Den Preisvorteil gab Renault an die Kunden weiter.

Die Nähe zur etablierten Verwandtschaft war auch an den Motoren erkennbar. Der kompakte Renault debütierte als „5 L“ mit einem aus dem Renault 4 bekannten Vierzylinder, der aus 782 Kubikzentimetern Hubraum 25 kW / 34 PS schöpfte. Der bewährte Motor wurde jedoch nur in Frankreich verwendet, während der deutsche Markt gleich das modernere Aggregat mit 845 ccm und 26 kW / 36 PS erhielt. Die etwas kräftigere Variante „TL“ erfreute mit einem ein Liter großen Motors mit 32 kW / 44 PS. Damit erreichte der 775 Kilogramm leichte Kleinwagen, der serienmäßig mit Scheibenbremsen vorne ausgestattet war, eine Höchstgeschwindigkeit von 137 km/h. Wie beim Renault 4 und 6 lag der Motor längs hinter dem Getriebe.

Für die Entwicklung des Autos, die 1967 als „Projekt 122“ begann, hatte Renault Kundenbefragungen ausgewertet. Als Zielgruppen kristallisierten sich schließlich junge Menschen, kleine Familien, Zweitwagenbesitzer und vor allem Frauen heraus. Der neue Wagen sollte folglich praktisch wie der Renault 4 sein, aber moderner und jugendlicher aussehen. Um Kosten zu sparen und den Wagen preislich auch für Fahranfänger attraktiv zu halten, war die Verwandtschaft mit dem R 4 ausdrücklich erwünscht. In Deutschland wurde die ursprünglich für Frühjahr 1973 vorgesehene Markteinführung auf Herbst 1972 vorverlegt. Die in der Bewertung ausländischer Fahrzeuge traditionell zurückhaltende Presse feiert dort den Renault 5 als „Raumwunder“ („Deutsche Automobilrevue“) und „Wagen der Zukunft“ („Frankfurter Rundschau“). Das Leitmedium der Branche, „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.“

Zwei Jahre nach seiner Markteinführung startete der R 5 auch mit einem Markenpokal auf der Rundstrecke. Aus anfangs 40 Startern wurden schnell bis zu 100 Teilnehmer pro Meisterschaft, darunter namhafte Fahrer wie Harald Grohs, Peter Oberndorfer, Christian Danner, Joachim Winkelhock und Volker Strycek.

Ab 1975 erzeugte die sportlichere „Alpine“-Version aber auch auf der Straße mit ihren 68 kW / 93 PS bei ambitionierten Autofahrern Freude. Mit 173 km/h Spitze und zehn Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h machte das gerade einmal 840 Kilogramm leichte Gefährt auch stärker motorisierten Limousinen Konkurrenz. 1981 gönnte Renault dem sportlichen 5er eine Leistungsspritze und stattete ihn mit einem Turbolader aus. Die Leistung des Renault 5 Alpine Turbo stieg dadurch auf 79 kW/108 PS, die Höchstgeschwindigkeit auf 191 km/h.

Ein Jahr zuvor hatte bereits der Renault 5 Turbo für Furore gesorgt. Er trug seinen 118

kW / 160 PS starken 1,4-Liter-Turbomotor mit Ladeluftkühler nicht unter der Haube, sondern längs hinter den Vordersitzen. Dazu waren die hinteren Kotflügel um 20,2 Zentimeter verbreitert worden. Die Kraft, der R 5 Turbo beschleunigte in 6,9 Sekunden von null auf 100 km/h, übertrugen extrem breite Hinterräder der Dimension 220/55 VR 365. Das asymmetrische Zweispeichen-Lenkrad schafft freien Blick auf die eindrucksvolle Uhrensammlung mit insgesamt zehn Rundinstrumenten.

Das eigentliche Terrain des Renault 5 Turbo war aber die Rallye-Piste. Dort fuhr der Bolide unter anderem mit Siegen bei der Rallye Monte Carlo und der Tour de Corse ein. Die Leistung der Wettbewerbsversionen stieg von anfangs 184 kW / 250 PS auf 300 kW / 408 PS im Jahr 1985.

Fast zeitgleich mit dem Brachialmodells brachte Renault 1980 den viertürigen Renault 5 mit sechs Zentimeter längerem Radstand heraus. Die gesamte Baureihe erhält bei dieser Gelegenheit etwas Karosseriekosmetik. Außerdem gab es ein gefälligeres Armaturenbrett und ein umschäumtes Lenkrad. In jenem Jahr rollten über 660 000 R 5 von der Montagelinie. Das entsprach 44,6 Prozent der Gesamtproduktion von Renault.

Mit dem Modelljahr 1984 endete die Karriere des Renault 5 der ersten Generation. Nach 5 544 695 produzierten Fahrzeugen in 13 Jahren stand mit dem „Supercinq“ („Super 5“) erneut ein komplett neu konstruierter Nachfolger auf dem Pariser Salon bereit. In Deutschland hieß der Wagen schlicht „der neue Renault 5“. Kontinuität herrschte beim Design, das sich stark an den Vorgänger anlehnte, aber insgesamt glatter und gereifter wirkte. In der Länge legte der R 5 um 8,5 Zentimeter auf 3,59 Meter zu, in der Breite um 3,5 Zentimeter auf 1,58 Meter. Von Beginn an bot Renault den „Supercinq“ außerdem in einer nochmals um sechs Zentimeter auf 3,65 Meter gestreckten Variante mit vier Türen an.

Trotz der äußeren Familienähnlichkeit zeigte ein Blick unter das von der italienischen Designer-Legende Marcello Gandini geformte Blech, dass es sich um ein komplett neu entwickeltes Fahrzeug handelte. So wurden die Motoren für ein besseres Platzangebot im Innenraum quer vor der Vorderachse statt längs dahinter eingebaut. Auch das Fahrwerk zeigte sich grundlegend neu konstruiert und verbessert. Große Motorenviefalt für alle Ansprüche

Neben dem 1,0-Liter-Basisaggregat mit 30 kW / 41 PS waren 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 war der GT Turbo. Sein aufgeladener 1,4-Liter-Motor leistete 85 kW / 115 PS, beschleunigte den Wagen in acht Sekunden von null auf 100

km/h und ermöglichte 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.

1986 kamen dann die ersten Varianten mit lambdageregeltem Dreiwegekatalysator nach US-Norm heraus, Renault übernahm damit eine Vorreiterrolle. Drei Jahre später hatten alle Benziner für den deutschen Markt den Kat an Bord.

Ebenfalls 1986 hielt auch der Diesel in die Baureihe: Der Renault 5 TD (Dreitürer) und GTD (Viertürer) mit 1,6 Liter Hubraum leistete 40 kW / 55 PS und zählte bei seinem Erscheinen mit einem Verbrauch von 5,1 Litern pro 100 Kilometer im damaligen Drittmix zu den sparsamsten Modellen auf dem Markt.

1990 stellte Renault mit dem Clio den designierten Nachfolger des R 5 vor, der ein Jahr auch nach Deutschland kam. Für den R 5 ging es dennoch weiter. Vier Jahre lang wurden beide Modelle parallel gebaut. Nach 22 Jahren und insgesamt 9 008 912 Exemplaren war es dann Zeit, dem R 5 „au revoir“ zu sagen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 (1972 - 1984).

Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 (1972 - 1984).

Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 (1972 - 1984).

Renault R 5 (1972 - 1984).



Renault R 5 Turbo (1980).  
Renault R 5 Turbo (1980).



Renault R 5 (1984 - 1994).

Renault R 5 (1984).



Renault R 5 (1984 - 1994).



Renault R 5 (1984 - 1994).

Renault R 5 Cabriolet.



Renault R 5 GT Turbo (1984 - 1990).



Renault R 5 GT Turbo (1984 - 1990).  
R-5-Cup.



Renault R 5 in der Cup-Serie.  
Renault-R-5-Cup.

