

---

## Im Rückspiegel: Beim Renault 5 sah die Konkurrenz ganz schön alt aus

Vor fünfzig Jahren, auf dem Genfer Salon 1972, fährt mit dem Renault 5 ein Modell der Marke erstmals in das Rampenlicht, das rasch Kultstatus erreichen sollte. Der R 5 ließ die Konkurrenz mit einem Schlag alt aussehen. Mit seinem mutigen und frechen Design, dem variablen Innenraum, einem Top-Platzangebot und nicht zuletzt mit seinen poppigen Farben markiert er den Einstieg der Marke in die neue Kompaktklasse.

Die großen Scheinwerferaugen in der steilen Stirn waren offensichtlich eine Interpretation des „Kindchenschemas“. Das funktionierte wie gewollt, besonders bei den Damen. Im Windkanal geglättete Flächen ohne Schnörkel und ein aufgeräumt wirkender Innenraum, kombiniert mit Funktionalität und Design – der Renault 5 eilte dem Zeitgeist einen Schritt voraus. Das unterstrich nicht zuletzt die provokante Farbgebung: Renault schickte den Neuling in grellem Giftgrün und Knallorange auf die Straße.

In den 3,51 Metern Kürze des Renault 5 lag die Würze des Konzepts: Der kleine Gallier nahm wegen Frontantrieb und Zwei-Volumen-Karosseriekonzept nur wenig Verkehrsfläche ein, bot aber trotzdem genügend Platz für vier Erwachsene und Gepäck. Mit lediglich 9,8 Meter Wendekreis blieb er handlich im Stadtverkehr und war leicht zu parken.

Mehr als nur ein Design-Gag war die erstmals bei einem Serienfahrzeug eingesetzten großflächigen Kunststoffstoßfänger als Ersatz für die üblichen Stoßstangen. Nicht minder futuristisch wirkten die hochkant angeordneten Rückleuchten, die den Einbau der breiten, tief heruntergezogenen Heckklappe und damit auch das bequeme Be- und Entladen des Kofferraums ermöglichten. Der fasste 215 Liter und ließ sich durch Umlegen der Rückbank auf 900 Liter erweitern. So gefiel der R5 mit zwei sympathischen Charakterzügen, die die Franzosen selbst und andere an Franzosen so lieben: Beim Stil Avantgarde, im Gebrauch einfach rational.

Bei den Motorisierungen reichte das Spektrum vom Einstiegsmodell mit 34 PS (25 kW), so viel wie der VW Käfer, bis 108 PS (79 kW) im 1981 vorgestellten Renault 5 Alpine Turbo. Und der um 20,2 Zentimeter verbreiterte Renault 5 Turbo, der 1980 in die Schauräume der Händler rollte, setzte noch einen drauf: Sein längs hinter den Vordersitzen untergebrachter 1,4-Liter-Turbomotor mit Ladeluftkühler mobilisierte stolze 160 PS (118 kW).

Fast zeitgleich zum Debüt des Brachialmodells brachte Renault 1980 den viertürigen Renault 5 mit sechs Zentimeter längerem Radstand heraus, was den Verkauf noch einmal stimulierte: 1980 rollten über 660.000 Renault 5 von der Montagelinie. Das entsprach 44,6 Prozent der Gesamtproduktion des Herstellers.

Mit dem Modelljahr 1984 endete die Karriere des R 5 der ersten Generation. Nach 5.544.695 produzierten Fahrzeugen in 13 Jahren stand mit dem „Supercinq“ („Super 5“) ein komplett neu konstruierter Nachfolger auf dem Pariser Salon bereit. Das Design lehnte sich stark an den Vorgänger an, wirkte aber insgesamt glatter und gereifter. In der Länge legte der 5er um 8,5 Zentimeter auf immer noch kompakte 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.

Bei aller Ähnlichkeit gibt es auch grundlegende Unterschiede zum Vorgänger. So wurden die zwischen 41 PS (30 kW) und 115 PS (85 kW) starken Motoren für ein besseres Platzangebot im Innenraum quer vor der Vorderachse statt längs dahinter eingebaut. Und

---

1986 kamen die ersten Varianten mit Lambda-geregeltem Dreiwegekatalysator nach US-Norm heraus. Ebenfalls 1986 hielt im Renault 5 TD (Dreitürer) und GTD (Viertürer) der erste Diesel Einzug.

1994 hieß es dann nach 22 Jahren und insgesamt 9.008.912 Einheiten „au revoir“ für den Dauerbrenner. Doch aus Ikonen werden oft Vorlagen für neue Modelle. So stellte der französische Automobilhersteller Anfang 2021 die Studie Renault 5 Prototype vor. Das Konzeptfahrzeug mit R-5-Zitaten beim Design soll in einer Serienversion ab 2024 zeigen, wie Renault das Elektroauto in Europa begehrter machen will. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Renault R 5, erste Generation, 1972-1984.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault R 5, erste Generation, 1972-1984.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault R 5, erste Generation, 1972-1984.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault 5: erste Generation.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault R 5, erste Generation, 1972-1984.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault

---



Renault 5I zweite Generation (vorn) und erste Generation.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault 5: erste Generation.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Der Prototyp eines zukünftigen Elektro-Renaults zitiert das Design des Renault 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault

---