

---

## Renault 5 Prototype: Vom Kult- zum emissionsfreien Stadtauto

Als „Gottesgabe“ und „Geschenk der Musen“ beschrieb der Hagiograph Edouard Seidler einst den 1972 erschienenen Renault 5. Konzipiert vom jungen Designer Michel Boué auf Grundlage des Renault 4 sprach der R 5 eine gehobene sozio-ökonomische Schicht an – und zeigte sich in vielfacher Hinsicht wegweisend.

So verfügte er über vollintegrierte Kunststoffstoßstangen, die seiner ohnehin ungewöhnlichen Form geradezu futuristischen Appeal verliehen; die Auslegung als Zweitürer widersprach den Usancen in seiner Klasse. Denn französische Kleinwagen waren damals Viertürer.

Schon bald folgten gehobene Varianten, mit denen der Renault 5 Trendsetter blieb: 1974 kam der R 5 LS mit 64 PS (47 kW), der kurz darauf vom gleich starken TS abgelöst wurde. Es folgte der R 5 Alpine mit 93-PS-Motor (68 kW), anschließend eine Automatik-Variante, der 108 PS (79 kW) starke Alpine Turbo und eine Luxusversion namens TX. Für den Rallyesport wurde eine brutale Mittelmotor-Variante mit 160 PS (118 kW) konzipiert. In den USA hieß der R 5 „Le Car“, und im Iran wurde er als Pars Khodro noch bis vor wenigen Jahren weitergebaut.

In Europa kam indessen schon 1984 die zweite Generation auf den Markt, stilistisch vom Designer Marcello Gandini geglättet und nunmehr mit quer eingebauten Motoren. Auch diese Generation feierte große Erfolge; mit dem GT Turbo entstand der mit über 200 km/h schnellste Kleinwagen seiner Zeit, während die Variante Baccara bzw. Exclusiv bisher ungekannten Luxus ins Segment brachte. 1990 folgte das Nachfolgemodell Clio, doch die zweite Generation des R 5 lief noch bis 1996 vom Band.

Der mittlerweile in der fünften Modellgeneration laufende Clio ist weiterhin eines der meistgekauften Autos in Europa. Anfang 2020 konnte er sich sogar zeitweise vor den VW Golf schieben. Der Kleinwagen zeichnet sich durch Variantenvielfalt aus: Es gibt Diesel-, Otto- und Hybridantriebe. Lediglich eine Hochleistungsversion wird bislang nicht angeboten, und in Deutschland fehlt leider auch die elegante Spitzenversion Initiale Paris im Sortiment.

Trotz der großen Erfolge des Clio: Der Renault 5 lebt weiter. Schon die aktuelle, dritte Modellgeneration des Twingo ähnelt im Heckdesign absichtlich dem R 5 Turbo, und mit dem jetzt gezeigten, vollelektrischen Renault 5 Prototype spielt die Marke offen mit einem retrofuturistischen Designansatz. Das ist bei Renault ungewöhnlich: Es ist ein Vierteljahrhundert her, dass der Fiftie auf den klassischen 4CV anspielte, und dieser strategische Bruch wiederholt sich erst jetzt wieder.

Doch während das Concept-Car Fiftie mit einem sparsamen Ottomotor ausgerüstet war, ist der Renault 5 Prototype mit einem Elektroantrieb bestückt. „So fährt die Ikone emissionsfrei in die Zukunft“, meldet der Presstext und beschwört „den Spaßfaktor und den unbekümmerten Charakter seiner Vorfahren“.

Ob sich diese Studie – wie ihr berühmter Vorgänger – als „Gottesgabe“ erweist, hängt nicht nur von ihrem gelungenen Design ab. Sondern auch davon, wieviele Kunden sich für einen Elektroantrieb erwärmen können. Der Hersteller dämpft allzugroße Erwartungen: Es handele sich um ein „Stadtauto“. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Renault R 5 Prototype.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

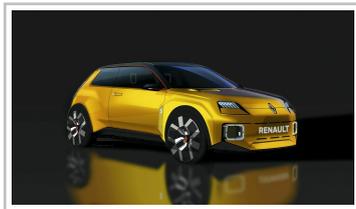
---



Renault R 5 Prototype.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault R 5 Prototype.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault R 5 Prototype.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault 5 (1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault 5 (1972–1985).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 5 (1972–1985).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 5 (1980).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---