
Der Renault 5 E-Tech kann in zwei Richtungen laden

Von Walther Wuttke, cen

Als Renault im Jahr 1972 den R 5 präsentierte, sprengte der Kleinwagen die bis dahin gültigen Maßstäbe des Designs in dieser Klasse und wurde zu einem der erfolgreichsten Modelle der damals noch staatlichen französischen Marke. War der Vorgänger R 4 noch vor allem praktisch, so brachte der Nachfolger französische Eleganz in diese automobilen Klasse. Der R 5 schaffte sogar den Sprung in die USA, wo er nach der Übernahme von American Motors durch Renault als „Le Car“ auf die Straßen rollte.

Leider vergaßen die Verantwortlichen in Paris die Gelegenheit, nach dem Produktionsende 1996 einen passenden Nachfolger zu entwickeln – was freilich nicht ganz korrekt ist, denn nach gerade 28 Jahren rollt im kommenden Jahr wieder ein Modell mit der Bezeichnung R5 zu den Kunden. Allerdings trägt der neue R5 den kleinen Zusatz E-Tech und kommt als Vollzeitstromer auf den Markt. Der vor zwei Jahren gezeigte Prototyp wird von einem 99 kW (134 PS) starken E-Motor angetrieben. Als Basis kommt die Plattform CMF-B-EV zum Einsatz, die eine Reichweite von 400 Kilometern ermöglichen soll.

Mit den technischen Daten geht Renault noch zurückhaltend um, präsentierte aber jetzt ein Alleinstellungsmerkmal des viertürigen Stadtwagens. Der Renault 5 E-Tech kommt mit einer bidirektionalen Ladetechnik auf den Markt, für die „wir eine vollkommen neue Architektur entwickelt haben“, so der Verantwortliche für die Zéro-Emission-Zukunft der Marke zuständige Manager Eric Blanchard. „Der R5 wird damit selbst zu einer Energiequelle.“ Vor der Einführung der sogenannten V2G-Technik, also der Möglichkeit, vom Auto Strom ins Netz einzuspeisen, „haben wir die Technik seit einigen Jahren in Portugal und den Niederlanden getestet“, erklärt Blanchard.

Mit dem eigens für diesen Einsatz entwickelten Ladegerät an Bord des Renault 5 E-Tech kann der Strom über eine ebenfalls von Renault erdachten bidirektionalen Wechselstrom-Wallbox in den Stromkreislauf eingespeist werden. Allerdings ist diese ausschließlich für Renault-Modelle ausgelegt. In Zukunft lässt sich die Technik auch in entsprechend ausgerüsteten Parkhäusern einsetzen. Für den so ins Netz transportierten Strom wird der Besitzer dann entschädigt. Im eigenen Haushalt können damit zum Beispiel Waschmaschinen betrieben werden und gleichzeitig über den Anschluss auch elektrische Geräte abseits der Stromversorgung betrieben werden. Der Nutzer kann festlegen, wie viel Strom bis zu einem vorher definierten Zeitpunkt abgegeben werden kann und wie viel Energie im Auto vorgehalten werden kann.

Die genauen Tarife wird Renault erst beim Marktstart bekanntgeben. Mit dieser Technik kommt zunächst ausschließlich der Renault 5 E-Tech auf den Markt. „Wir werden in Zukunft aber auch den Mégane und die anderen kommenden Modelle damit ausstatten“, erklärt Blanchard. (cen/ww)

Bilder zum Artikel



Renault 5 Prototype.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault 5 Prototype.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault 5 Prototype.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault 5 Prototype.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



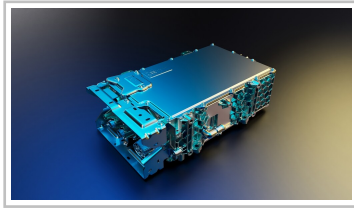
Renault 5 Prototype.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Antrieb des Renault 5 E-Tech.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



V2G-Ladegerät des Renault 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Powerbox von Mobilize.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



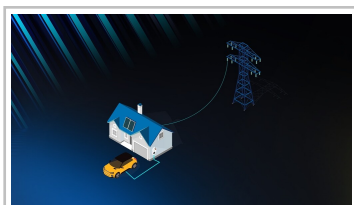
V2G-Adapter von Mobilize.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



V2G-Adapter von Mobilize.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Bidirektionales Laden.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault
