

## Jubilare 2022 Teil II

### R 5 Der „KLEINE FREUND“ feiert Jubiläum

Vom Revolutionär zum klassenlosen Klassiker: 1972 markiert der Renault 5 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 damaligen Werbekampagne vor – ist ein Erfolgskonzept: Bis zum Produktionsende 1994 findet er über neun Millionen Käufer.



Neben Rotwein, Haute Couture und Haute Cuisine hat Frankreich der Welt die Revolution beschert. Um diese Erkenntnis bereichert, kehren im Frühjahr 1972 die Besucher des Genfer Autosalons nach Hause zurück. Auf dem Renault Stand steht nämlich ein Kleinwagen, der gänzlich ohne Vorbild dasteht und die Konkurrenz mit einem Schlag uralt aussehen lässt. Dass der Neuling seinen revolutionären Charakter mit typisch gallischen Ingredienzien wie Charme und Chic würzt, verleiht ihm zusätzlichen Reiz. Der Umstürzler hört auf den schlichten Namen Renault 5 und erobert die Herzen des Messepublikums im Sturm. Kein Wunder, denn sein Konzept 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, 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. Die große Klappe selbst ist im Jahr 1972 trotz ihrer unbestrittenen Vorzüge ebenfalls noch immer eine Ausnahmeerscheinung in der von konventionellen Stufenhecklimousinen geprägten Autowelt.

### 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. 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 cm<sup>3</sup> Hubraum 25 kW/34 PS schöpft. Der bewährte Motor wird jedoch nur in Frankreich verwendet. 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. Nach Einführung im Jahr 1973 textet zum Beispiel „auto motor und sport“: „Der kleine Renault ist, was Raumausnutzung, Transportkapazität sowie seine Eignung als Stadt- und Einkaufswagen angeht, unter Europas Kleinwagen zweifellos der größte.“ 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. Den 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.

### **Cabrio**

Zwischen Ende 1986 und Anfang 1991 wurde von der belgischen Firma EBS auch eine Cabriolet-Version in einer Stückzahl von insgesamt 1400 Fahrzeugen produziert, davon 14 Stück als GT Turbo.

### **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. 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 Motorenviefalt für alle Ansprüche**

Der neue Renault 5 startet seine Karriere mit deutlich größerer Motorenviefalt 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

se 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 geregelterm 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 Non-plusultra 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 Publikumsliebhaber 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: Der Markenpokal mit identischen Autos tritt 1974 seinen Siegeszug in Deutschland an. Aus anfangs 40 Startern werden schnell bis zu 100 Teilnehmer pro Meisterschaft, die für reges Publikumsinteresse sorgen. Dank mitreißender Rennen und unverwechselbarer Fahrernaturen wie Harald Grohs, Peter Oberndorfer, Christian Danner, Joachim Winkelhock oder Volker Strycek bleiben die Pokalschlachten den Fans bis heute in Erinnerung.



### Motorvarianten

L (Frankreich)	782 cm³	25 kW (34 PS)	10.1972–08.1984	Basis Modell	956 cm³	30 kW (41 PS)	
L (Export)	845 cm³	26 kW (36 PS)	01.1972–08.1984	C/L/Campus	1108 cm³	33 kW (45 PS)	10.1984–10.1988
TL	956 cm³	32 kW (44 PS)	01.1972–12.1984	TC/TL	1397 cm³	43 kW (58 PS)	10.1985–12.1996
GTL	1289 cm³	31 kW (42 PS)	09.1976–09.1979	SR/TR/GTR		44 kW (60 PS)	10.1984–06.1988
Automatic		40 kW (55 PS)	06.1979–12.1984	TS/GTS/TSE		49 kW (67 PS)	06.1987–07.1989
TS		47 kW (64 PS)	09.1975–08.1984	TL/GTL/GTR		52 kW (71 PS)	10.1984–07.1989
Alpine	1397 cm³	68 kW (93 PS)	09.1977–09.1981	GTX	1721 cm³	54 kW (73 PS)	10.1986–07.1994
Alpine Turbo		79 kW (108 PS)	09.1980–12.1984	GTX/Exclusiv		64 kW (88 PS)	06.1987–06.1994
Turbo		118 kW (160 PS)	06.1980–12.1985	GTE		69 kW (94 PS)	10.1986–08.1991
				GT Turbo		1397 cm³	85 kW (115 PS)
				SD/TD/GTD	1596 cm³	40 kW (54 PS)	08.1985–12.1996

[Zu den Bildern >>>](#)

Jubilare 2022 Fortsetzung folgt

R.S. 15.10.2022

Bilder ID: 202263

© Renault, VOZ Archiv