

# Spaßmacher in der Flotte

Der neue Renault 5 besticht mit seinem Design, Technik-Details und Flair. Aber nicht alles am derzeit kleinsten Renault ist das Gelbe vom Ei.



Fotos: Michael Blumenstein

Das Design ist ein herausragendes Merkmal des R5. Gerade in Gelb fällt er auf und kann gefallen.

**Nein, das wird** jetzt keine Aufarbeitung der Renault-5-Erfolgsgeschichte, die 1972 startete und in Iran bis Ende der 1990er-Jahre anhielt (als Lizenzbau von Saipa). Warum auch? Der neue Renault 5 – kurz R5 – sieht für sich genommen ausgesprochen lässig aus, auch wenn man Designelemente erkennt, die es damals in ähnlicher Form gab. Der neue R5 besitzt das gewisse Etwas, das den meisten Fahrzeugen heute fehlt. Und allein das macht ihn besonders.

Woran wir das gemerkt haben? Daran, dass vor allem Passantinnen der

Alterskategorie U-40 dem kleinen Franzosen nachschauen. Und die kennen das Original eher nicht. Denn der R5 wurde in unseren Breiten bereits beerdigt, als das Klientel geboren wurde. Doch egal, ob man mit dem neuen R5 zur Beerdigung fährt oder vorm Louis-Vuitton-Shop stoppt. Frau (und Mann) steigt aus und strahlt Finesse aus, ohne Chichi-Attitüde, was der Mini-Klientel oft zugesprochen wird. Daher wird es sicherlich nur wenige Menschen geben, die den R5 nicht sympathisch finden. Und das hat Gründe.

## Gründe für den Erfolg

Renault hat Ende 2024 einen echten Elektro-Kleinwagen auf die (großen) Räder gestellt. Neben dem Mini-e und dem Fiat 500-e kommt eventuell noch dessen größerer Fiat-Bruder, der Grande Panda-e, mit in die engere Auswahl. Preislich und technisch ähneln sich R5, Mini und 500er. Der Citroën eC3 – obwohl der Zwilling des Grande Panda – wirkt im Vergleich „einfach“, sieht nach Verzicht aus und ist preislich spürbar günstiger. Und ein Hyundai Inster? Der spaltet die

Gemüter. Wer im Vergleich nun mit einem Dacia Spring oder Leapmotor T01 liebäugelt, hat das Konzept des R5 und auch der anderen genannten nicht verstanden. Den R5 kauft man nicht, weil man ein Auto braucht. Den R5 kauft (oder least) man, weil man den R5 möchte – ein Automobil, das nach dem ersten Kennenlernen im Kopf bleibt. Nicht nur wegen des „Zwinkerns“ mit dem linken Scheinwerfer, wenn man sich im Dunklen verabschiedet.

Renault hat sich beim R5 wohl überlegt, wie man Menschen begeistern kann – klar, nicht alle, aber viele. Das fängt damit an, dass man sich nicht dem Aerodynamik-Mantra unterworfen hat. Sein cw-Wert von 0,32 ist nur okay (Mini-e startet bei 0,28). Daher stimmen aber die Proportionen des R5 ausgesprochen gut. Kurze Überhänge, ausgestellte Kotflügel, breiter Stand. Das gefällt nicht nur Frauen, sondern auch Männern. Für erhöhten Puls soll zudem der R 5 Turbo 3E (555 PS, 270 km/h) sorgen – bislang eine Studie. Emotionen verkaufen Automobile.

### Außen hui, innen ... eng

Wer aufs Äußere gesteigerten Wert legt, vernachlässigt eventuell das Innere. So steigen wir in den R5 ein und fühlen uns in den sportlich konturierten, etwas zu weichen Sitzen der ersten Reihe pudelwohl. Zumindest dann, wenn man seine Sitzposition gefunden hat. Die könnte vom Ideal etwas abweichen. Größeren Menschen rückt die B-Säule dicht an die Schulter (Fahrzeugbreite 2,02 Meter mit Spiegel). Und wer sonst den Fahrersitz stets nach unten „dreht“, wird beim R5 eher etwas weiter oben sitzen. Immerhin wird dadurch Platz unter dem Fahrersitz frei und flache



Mit 3,92 Meter Länge passt der R5 in die Stadt. Aber auch die Langstrecke mag er.

Schuhe können sich im Fond druntermogeln. Damit ergibt sich hinten eine Art Notsitz, der idealerweise kleineren Menschen zumutbar ist. Der R5 ist den Papieren nach ein 5-Sitzer (Lach-Smiley). Spotlichter an der Decke strahlen hell genug, um Filius und/oder Filia anschnallen zu können. Ist der R5 vornehmlich mit zwei Personen unterwegs, bietet es sich an, die drei Kopfstützen der Rückbank komplett zu entnehmen und im Kofferraum zu versenken. Denn die Kopfstützen sind so massiv, dass man nach hinten – in Kombination mit den unfassbar dicken C-Säulen – eigentlich nichts sieht.

Der Kofferraum fasst mit 326 Norm-Litern genug für den großen Einkauf und die Reise (zu zweit) und ist auf mehr als 1.100 Liter erweiterbar. Gepäcknetze oder Befestigungsösen gibt es keine. Im Kofferraum fliegt sodann das bis zu 6,5 Meter lange Typ-2-Ladekabel rum. Es gibt keine sinnvolle Ablage für dieses – sofern

man das Harman-Kardon-Soundsystem orderte (588 Euro). Dabei wäre ein Netz, angebracht an der Unterseite der Hutablage, so einfach, so ordentlich und irgendwie passend für einen erfreulich frisch wirkenden R5.

### Mit Regenschirmhalter

Die Idee hätte den R5-Designern durchaus kommen können. Denn die Franzosen (der R5 wird in Nordfrankreich produziert) haben an so manch charmante Kleinigkeit gedacht: Die Baguette-Halterung im Beifahrerfußraum springt einen geradezu an, amüsiert kurz und spätestens nach der dritten Woche hat man keinen Bock mehr auf Weißbrot und fragt sich: „Wofür habe ich fast 200 Euro ausgegeben?“ Sehen Sie es positiv: für einen Regenschirmhalter.

Besser und für E-Autonetzer sinnvoll: die Entriegelungstaste des Ladekabels direkt an der Ladebuchse. Oder die verspielte Ladestandanzeige in Form der illuminierten 5 auf der Motorhaube (ab Ausstattung Techno), die vom Küchenfenster aus den Ladestand erahnen lässt. Alternativ schaut man einfach in die Renault-App, um es genau zu wissen. Glücklicherweise macht hingegen die personalisierbare Taste über dem linken

**Der Renault 5 sieht nicht nur gut aus, der Elektro-Franzose ist sparsam und fährt souverän.**



**1** Solch eine Ladestandsanzeige hat keiner – die 5 ist illuminiert, je nach Akkustand. **2** 11 kW AC und 100 kW DC, Ladekurve: rund 80 kW. **3** Die Sitze sind gut konturiert und weich. Ach so: Hinten gibt es auch Sitze, drei angeblich. **4** Das Cockpit wirkt solide. Einzig die drei Bedienelemente an der rechten Lenksäulenseite sind zu viel des Guten. **5** Android Automotive und die Sache flutsch – Spracheingabe, Routenplanung, Vorkonditionierung ... **6** ... und wer visuelle Ruhe mag, schaltet das Display aus, alles andere (Musik, Navi etc.) läuft weiter. **7** Lieblingstaste: Hier werden Assistenten mit Doppelklick deaktiviert. **8** Der Brotkorb ist witzig und eher ein Regenschirmhalter. **9** Der Kofferraum ist geräumig.

Fahrerknie, die die nervigsten Assistenzsysteme mit einem Doppelklick deaktiviert – ganz nach Gusto. Warum hat das bitte kein anderer Hersteller (ja, Konzernmarke Dacia hat es auch)? Danke, Renault, für diese Taste. Und dabei gehört der Tempobimmler im R5 zur entspannten Sorte, den man fast gar nicht ausschalten müsste.

Bleiben wir bei Tasten, Schaltern und Knöpfen: Die Display-aus-Taste oben auf dem sich in der Windschutzscheibe spiegelnden Rahmen des Infotainmentbildschirms ist genial einfach, schnell und relativ ablenkungsfrei bedienbar. Danach ist der Infoscreen dunkel und nachts nicht störend. Die Navikarte (Google Automotive, inklusive guter Routenplanung und Vorkonditionierung des Akkus) kann man sich im Kombiinstrument einblenden

oder auf Ansagen vertrauen. Und wer möchte, kann an den „Knöpfen“ daneben die Lautstärke regulieren.

### Viel Hartplastik

Aber klar, bei einem designverliebten Automobil gibt es auch Dinge, die besser sein könnten. Vor allem, wenn man sich in Preisregionen von 30.000 Euro bewegt (der R5 beginnt bei 23.500 Euro netto). Hartplastik ist das vorherrschend verarbeitete Material.

Da hilft auch der breite Balken im Armaturenbrett mit abgestepptem Mochtetern-Leder nichts (gibt es beim Techno in Stoff) – an diesem knallt man beim Einsteigen eher mal mit dem Knie, Fahrer wie Beifahrer. Und auch der illuminierte R5-Schriftzug vorm Beifahrer ist eher effektha-

schersisch. Die kleine Box in der Mittelkonsole mit der „5“ aus dem 3D-Drucker ist mehr Designelement als praktisch und kostet knapp 100 Euro extra. Immerhin, eine Mittelarmlehne ist vorhanden, wenn auch nicht verstellbar.

Bei der Bedienung stört die Platzierung der drei Lenkstockhebel: oben Automatik, darunter Scheibenwischer, darunter „Musik“ – Fehlbedienungen sind vorprogrammiert. Hinzu kommt, dass man beim Schalten von D auf R (oder andersherum) dem Hebel Nachdruck verleihen muss, sonst ändert sich die Fahrtrichtung nicht immer. Auf eine P-Funktion hat Renault gänzlich verzichtet. Beim Halten wird automatisch die Parkbremse aktiviert und damit „P“ eingelegt, ebenso, wie beim Öffnen der Tür.

## Renault 5 Iconic 150 Comfort Range

**Testwagenpreis:** 30.000 €

Elektro-Frontmotor  
110 kW/150 PS | 245 Nm  
150 km/h | 8 s

**WLTP-Verbrauch:** 15,3 kWh

**Reichweite:** 405 km

**Akkukapazität:** 52 kWh (netto)

**Laden:** AC 11 kW | DC 100 kW

**Maße:** 3.922 x 1.774 x 1.498 mm

**Kofferraum:** 326–1.106 Liter

Versicherung: HK 15 | VK 20 | TK 18

**Wartung:** 1 Jahr/30.000 km im  
Wechsel große/kleine Wartung

**Garantie:** 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

## Das Fahren im R5

Kommen wir zum eigentlichen Thema bei einem Automobil – dem Fahren. Unser Renault 5 kam in der Topausstattung Iconic mit 150 PS und als „Comfort Range“. Bedeutet: 52-kWh-Akku (NMC), 405 Theorie-Kilometer und 15,3 kWh. Wer jedoch vorsichtig im Eco-Modus unterwegs ist, kann mit rund 13 kWh 100 Kilometer weit stromern. Ein Wert, der anno 2025 bei einem 3,9-Meter-Elektroauto, das etwas mehr als 1,5 Tonnen wiegt (Akku wiegt 300 kg), legitim erscheint – doch viele andere machen es deutlich schlechter.

Wer nachlädt, tut das am linken Kotflügel vorn mit 11 kW beim AC-Laden und das sogar in beide Richtungen (Bidirektionalität). Eine Taste zum Lösen des Ladekabels finde sich dort auch. Maximal (und machbar) sind 100 kW mittels CCS. Bei der obligatorischen 10–80-Messung schafft der R5 einen soliden 80er-Schnitt – gerade

noch okay für einen Kleinwagen. Plug-and-Charge ist in Kombination mit der Renault-eigenen Ladekarte (Mobilize Charge Pass) möglich.

Mehr als nur okay ist das Fahrwerk. Der R5 kommt mit einer aufwändigeren Mehrlenker-Hinterachse zum Kunden und die können sich über ein rundum gelungenes und zum Fahrzeug passendes Setup freuen. Klar, der R5 ist keine Sänfte. Aber die Dämpfer sprechen akkurat an und bieten mit den stets 195/55-R18er-Reifen einen gelungenen Kompromiss. Mit gut zehn Metern Wendekreis flippert man durch den Stadtverkehr. Bei Nässe treten die generell vorhandenen Traktionsprobleme des 150-PS-Fronttrieblers stark zutage. Dabei hat Renault die Abstimmung des Gaspedals im „Komfortmodus“ gekonnt sanft ausgelegt. Vier Fahrmodi bietet der R5, alle sind vom Fahrer beeinflussbar. Die Lenkung in ihrer Arbeitshärte auch, sie wirkt aber stets sehr synthetisch. Auch die Bremsen sind Elektroauto-typisch, in der Dosierung also nicht annähernd perfekt, packen dafür extrem gut zu. Auch aus Topspeed, also 150 km/h. Selbst bei dem Tempo ist der R5 sehr leise unterwegs.

Kommen wir zum Preis: 30.000 Euro ruft Renault für den Testwagen auf. Autsch. Wer auf optischen Schnickschnack verzichten kann und den R5 primär als Urbanmobil nutzt, fährt mit der Basis (Evolution) ziemlich gut. Wärmepumpe, Ein-Zonen-Klimaautomatik und das schlüssellose Zugang- und Startsystem sind Serie. Und sogar die 18-Zoll-Radkappen der Basisversion sehen gut aus. Für den R5 Evolution müssen 23.530 Euro zusammengesucht werden. Dann gibt es 122 PS (ausreichend) und 40 kWh Speicherkapazität in der Batterie. Beim CCS-Laden verzichtet man auf 20 kW Extra-Ladeleistung.

Wer damit auskommt, fährt gut und verzichtet auf wenig. Was uns fehlt: ein Stoffverdeck – gab es damals und passt zum E-Auto besser als zu jedem Verbrenner. Ein sympathischer Spaßmacher ist der R5 so oder so – gerade als Poolfahrzeug. *mb*

DINITECH



## NRGkick und Charging4Fleets

Die Flottenlösung für jeden E-Fuhrpark.

- » Überall sicher laden
- » Keine Installationskosten
- » Präzise Ladeaufzeichnungen
- » Einfache Bedienung
- » Made in Austria



mehr  
Informationen

[www.NRGkick.com](http://www.NRGkick.com)