



RENAULT 5 *Gordini*

Bon anniversaire, kleiner Freund!

Im Mai 1972 debütierte der Renault 5. Als "kleiner Freund" wurde er zu Renaults großem Verkaufsschlager.

Einige Bekannte sieht man so oft, dass man eigentlich gar nicht bemerkt, wie sie älter werden. Lange Zeit ging das auch so mit dem R 5, dem "kleinen Freund" von Renault, der nun auch schon seinen 30. Geburtstag feiert – und sich leider auf unseren Straßen auch immer seltener blicken lässt. Dabei war der Renault 5 über Jahre hinaus nicht nur der Franzosen liebster Einkaufswagen, sondern auch bei uns immer gern gesehen. Renault setzt ihm deshalb ein kleines Denkmal: Am 4. und 5. Mai 2002 fand im Technik-Museum Speyer die große Renault-5-Geburtstagsfeier statt.



So bunt kann das Leben sein: Noch ein Werbemotiv aus der Anfangszeit des R5.

Nicht nur numerisch, sondern irgendwie auch logisch war er die Fortsetzung des R 4. Nicht ganz so quadratisch, aber mindestens genauso praktisch und gut. Nicht so revolutionär wie der große Bruder R 16, aber auch nicht so lähmend langweilig wie der R 6. Einfach hübsch, nett und zuverlässig, einer für alle. Ob zerdellt auf dem Champs-Élysées oder glänzend in der Sonne von St. Tropez, der Kompakte kennt keine Klassenunterschiede.

Auf den Avenuen der Grande Nation ist der "kleine Freund" – wie ihn Renault über die Werbung an Mann und noch viel öfter die Frau bringt – bald nach seiner Premiere im Jahr 1972 so allgegenwärtig wie Baguette in der Boulangerie. Was wohl vor allem an seinen großen Scheinwerfer-Augen und dem sympathisch-rundlichen Auftreten lag, das die Verwandten mit den Kanten so völlig abging und sie zu ziemlichem Langweilern abstempelte. Aber genau wie seine Brüder mit den geraden Nummern setzt der R 5 von Anfang an auf Variabilität, wenn auch nur mit drei Türen.

36 PS leistet der erste Motor

Denn der Neue ist vor allem als Stadt- und Zweitwagen sowie als Einstiegs-Angebot gedacht, das auf wenig Raum (3,51 Meter Länge reichen dem Renault) viel Platz bei kleinen Kosten bieten soll. Bei immer voller werdenden Großstädten mit weniger Parkraum und aufkommenden Wohlstand ein Markt mit Zukunft, den der Pariser Staatskonzern als einer der ersten für sich entdeckt. 6870 Mark, 20 DM weniger als der Konkurrent Käfer, kostet der über dem Basismodell rangierende Renault 5 TL bei seinem Debüt. Und auch wenn der R 5 im Innenraum viel nacktes Blech und ein mageres Armaturenbrett mit nur drei Schaltern und einem Tachometer zur Schau trägt, ist er doch alles anderes als nackt geraten.

"Extras inklusive" werben die Autobauer aus Billancourt und geben dem Wagen außer der praktischen Heckklappe vordere Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Gürtelreifen und eine heizbare Heckscheibe ab Werk mit auf den Weg. Keine Selbstverständlichkeiten in dieser kleinen Klasse, genau so wenig wie die kostensparenden Kunststoffstoßfänger, die kleine Rempeler ohne Reparatur überstehen - und ebenfalls den Geldbeutel schonen.

Und zum ersten Mal ist neben der charakteristischen Schiebstock-Schaltung am Instrumentenbrett sogar eine Mittelschaltung zu haben, wenn auch wegen langer Weg nur äußerst vage zu bedienen. Echte Armut herrscht beim "Petit Ami" nur unter der Haube, wo sogar das Reserverad größer als der Motor ist: 36 PS leistet der aus dem R 4 entnommene, 845 Kubikzentimeter große Reihenvierzylinder im Magermodell L der R 5-Reihe.

Als TL mit 44 PS aus 956 ccm und einer Spitze von 137 km/h erweist sich der kleine Franzose jedoch nicht nur als flottes Stadtauto, sondern schwimmt auch ohne Anstrengung auf den Autobahnen mit. Da gibt es aufgrund der Ölkrise des Jahres 1973 ohnehin bald reichlich Raum. Mehr denn je heißt das Motto Sparen beim Fahren,

Vernunft ist Trumpf, nur langsam kommt Schwung in das auf Fort- statt Sportbewegung ausgerichtete R 5-Angebot.

Stufenheck-Version für Spanien

Erst zwei Jahre nach der Vorstellung wird dies unter dem Kürzel LS durch eine 64 PS-Version nach oben erweitert, aus dem Stufenheck-Modell Renault 12 hatten die Konstrukteure den 1,3-Liter-Vierzylinder entnommen in den Bug des kleinen Bruders verfrachtet. So gerüstet balgen sich im neu geschaffenen "Renault 5-Pokal" Nachwuchs-Rennfahrer wie Christian Danner, Joachim Winkelhock oder der heutige Opel-Sportchef Volker Strycek um ihre ersten Motorsport-Lorbeeren.

Bevor sich im Bug was tut, geht es dem famosen Fünfer ans Heck. Die spanische Tochter FASA streckt den Radstand, hängt einen Kofferraum dran und vier Türen ein und nennt das schräge Stufenheck R 7 – zu haben nur in Spanien. Daheim wird der kleine Freund aber allmählich böse. 1976 erscheint die bisher heißeste Version und die trägt einen großen Namen: "Alpine".

1973 hatte der Hersteller mit dem Rhombus den legendären Autobauer und Rallye-Meister übernommen, aus Alpine Renault wird die hauseigene Sporttochter Renault Alpine. 93 PS wüten unter dem grundsätzlich auffällig lackierten und bespoilerten Blech des A5. Der Motor – auf 1397 Kubik gewachsen und unter Schläuchen und Kabeln kaum noch zu erkennen – verfügt über einen Querstromzylinderkopf aus Leichtmetall, Weber-Doppelvergaser und Sportnockenwelle, dem Fahrer steht ein Fünfganggetriebe aus dem R 16 TX zur Verfügung. 173 km/h Höchstgeschwindigkeit schafft der Vergaser-Alpine, auf 185 km/h Spitze schwingt sich die Turbo-Version mit ihren 108 Pferdestärken auf, die seit 1981 im Programm ist.

Mit 160 Turbo-PS vom Freund zum Tier



Mehr ging nicht: 160 PS machten den R5 Turbo zum Schrecken der Linksfahrer. Der Motor, längs eingebaut, nahm den gesamten Platz der Rückbank ein.

Die wichtigsten Neuerungen spielen sich aber im Rücken des Fahrers ab. Einmal sind seit 1980 erstmals auf Wunsch fünf Türen zu haben, und auch sonst lässt Renault Fünfe gerade sein. Wind statt Kind, Turbo statt Taschen heißt die Losung des radikal-rabiaten R 5 mit dem dicken Ende. "Renault Sport" – Turbo-Pionier in der Formel 1 – stellt das R-5-Konzept auf den Kopf und einen Renner auf die Räder.

Denn wo beim braven Serienwagen der Nachwuchs sitzt und Kinder-Melodien trällert, pfeift im Renault 5 Turbo ein Garret-Lader sein Lied. 160 PS bläst die Abgas-Turbine dem aufgebohrten R 12-Vierzylinder ein. Der hat, längs eingebaut, den Platz der Rückbank eingenommen und treibt nun die Hinterräder an, Luft zum Laden holt der gemeine Kleine durch die ausgestellten Backen am Heck. Ganz klar: dieser fiese Freund ist eigentlich für den Motorsport gemacht.

Satte 250 PS sind es, die 1980 an den Rennwalzen der Gruppe-4-Wettbewerbsversion zerren. Was später abgerüstet auf die Straße rollt, ist nicht weniger als ein gezähmte R-5-Rallye-Variante. Mit dem rasenden Rhombus landen Jean Ragnotti und Jean-Marc-Andrié 1981 bei der Rallye Monte Carlo einen historischen Sieg.

Die Fünfer-Faust im Nacken bekommen seit dem Frühjahr 1981 auch Piloten hier zu Lande zu spüren, allerdings verlassen nur ein bis zwei Exemplare pro Tag die Alpine-Werkstätten in Dieppe und auch sonst ist Geduld verlangt: "Nach dem Anlassen des Motors mindestens 30 Sekunden warten, bevor der Motor beschleunigt wird, damit sich der Öldruck aufbauen kann", heißt es im Rundschreiben des technischen Kundendienstes. Aber danach steht dem Ritt auf der Kanonenkugel nichts mehr im Weg: Sieben Sekunden braucht der spurtstarke Kraftzweig zum Sprint auf von 0 auf 100, 20 Sekunden auf 160 und erst bei 200 km/h ist Schluss.

1984 kommt die Wachablösung

Mehr geht einfach nicht bei dieser Karosserie, die enorme Stirnfläche stellt sich energisch dem Fahrtwind entgegen. 20 Zentimeter Breite hat Nummer 5 zugelegt, aber trotzdem abgespeckt. Heckklappe, Türen und Dach bestehen aus Aluminium, alle vier Kotflügel, Stoßstangen und Vorderhaube aus Polyester, 980 Kilo bringt das leichte Ladegerät so auf die Waage.

Schwerer wog da schon der Preis. Stolz 44.600 Mark waren fällig für einen der R 5 Turbo der ersten Serie, von der bis 1982 genau 1690 Stück entstanden. 10.000 DM billiger kommt die zweite Auflage mit 3180 Einheiten bis 1986: genauso schnell, genauso abartig und genauso unvernünftig. Nur ohne die teuren Alu- und Kunststoffteile sowie das futuristische Armaturenbrett im Astronauten-Look des Turbo 1.

Eben näher an der Serie, die es seit 1984 eigentlich schon nicht mehr gibt. Nach über 5,5 Millionen Stück kommt die zweite R 5-Generation, der "Super 5". Der Vorgänger, kleiner Freund von Millionen, geht aufs Altenteil und der Turbo pfeift zum Abschied leise Servus. Salut kleiner Freund – und lass Dich mal wieder öfters blicken.

Lebenslauf

Ein Kompaktwagen macht Karriere: 1972 läuft der erste Renault 5 in Billancourt vom Band, 1994 der letzte. Dazwischen liegen über neun Millionen gebaute Exemplare in zahllosen Modellvarianten, bis hin zum Renault 7 (Siete), einem Stufenheck R 5 mit vier Türen und verlängertem Radstand für den spanischen Markt. Bei seinem Debüt ist der R 5 nur als Dreitürer erhältlich, mit bekannten Vierzylindern aus dem R 4 die anfangs 36 oder 44 PS leisten. Der erste Sport-R 5 erscheint 1976 unter dem legendären Namen "Alpine" und mobilisiert 93 PS, als Alpine Turbo ab 1981 sogar 108 Pferdestärken.

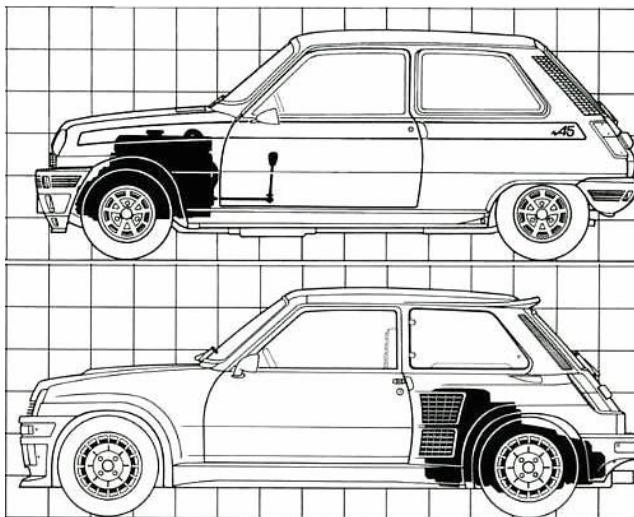
Wer Lust auf Ladung hat, kann ebenfalls seit 1981 den Renault 5 Turbo ordern. Im Rücken der Passagiere wütet ein aufgeladener Vierzylinder aus dem R 12, dem ein Turbo 160 PS einbläst. Mit dieser heißen Hummel wagt sich Renault auch in den Rallyesport, 1984 folgt, nach 5.544.695 Millionen gebauten Exemplaren der ersten Serie, die zweite R 5-Generation auch wenn der Vorgänger noch parallel weitergebaut wird. Der neue "Super 5" hat nun Quermotoren, ab 1986 ist nicht nur ein Cabrio zu haben, sondern erstmals sorgt ein Katalysator für saubere Abgase. 1994 wird der letzte R 5 gebaut, auf 3.464.217 Einheiten kam der "Supercinque", der Clio tritt das Erbe der kleinen Freunde an.

Technische Daten

Renault 5 (1974-1984) • Renault 5 TL • 4 Zylinder/Reihe • ein Solex-Fallstromvergaser • 956 ccm Hubraum • 44 PS • 0-100 km/h 20,6 sec • 4-Gang-Schaltung • Vmax 140 km/h • Einzelradaufhängung an Querlenkern und Drehstäbe vorn, Einzelradaufhängung an Längslenkern und Drehstäbe hinten • Länge/Breite/Höhe 3500/1520/1400 mm • Bereifung 135 SR 13 • Radstand 2400 mm • Neupreis 6.870 DM (1972)

Renault 5 Alpine 4 Zylinder/Reihe • ein Weber-Doppelvergaser • Hubraum 1397 ccm • Leistung 93 PS • 0-100 km/h 10,4 sec • 5-Gang-Getriebe • Höchstgeschwindigkeit 172,2 km/h • Einzelradaufhängung an Querlenkern und Drehstäbe vorn, Einzelradaufhängung an Längslenkern und Drehstäbe hinten • Länge/Breite/Höhe 3543/1550/1395 mm • Bereifung 155/70 SR 13 • Radstand 2400 mm • Neupreis 14.120 DM (1978)

Renault 5 Turbo 4 Zylinder/Reihe • Einspritzung Bosch K-Jetronic • Hubraum 1397 ccm • Leistung 160 PS • 0-100 km/h 6,9 sec • 5-Gang-Getriebe • Höchstgeschwindigkeit 200 km/h • Doppeldreieck-Querlenker und Torsionsstäbe vorn, Doppeldreieck-Querlenker und Schraubenfedern hinten • Länge/Breite/Höhe 3660/1750/1320 mm • Bereifung 190/55 VR 340, 220/55 VR 365 • Radstand 2400 mm • Neupreis 44.660 DM (1981)



Renault R5 feiert 40jähriges Jubiläum

Der Renault R5 ist einer von Frankreichs automobilen Meilensteinen. Der kleine Kompakte war preiswert, innovativ und schaffte es sogar in den Rennsport.



Renault R5 - 1972 präsentierte Renault die erste Generation des R5 als modernen, 3,5 Meter langen Kleinwagen mit Frontantrieb und steiler Heckklappe. (© Renault)

Geburt des R5

Bei seiner Einführung war weder seine konsequente Modellpolitik so geplant noch sein Erfolg absehbar. Vielmehr ging es darum ein Modell unter dem größeren R6 zu positionieren und zum nationalen Konkurrenten Peugeot 104 aufzuschließen. Das neue Auto sollte die Lücke zwischen dem puristischen R4 und dem größeren, besser ausgestatteten R6 schließen. Auch der 104 kam mit Frontantrieb, war 3,6 Meter lang und besaß eine Einzelradaufhängung.



Renault R5, 2. Generation - Die zweite Generation des R5 kam ab Januar 1985 in den Handel. (© Renault)

Innovationen im R5

In den 1960er Jahren ist Renault Vorreiter in Sachen Antriebstechnik. Die Franzosen verbauen die kostengünstigere Technik 1965 im R16 und machen sie zum Standard in der Mittelklasse. Das Karosseriekonzept mit dem steilen Heck und der Klappe zum Gepäckraum nahm beim R5 den künftigen Trend bei den Kleinwagen und den Fahrzeugen der Kompaktklasse vorweg. Der R5 erhielt als eines der ersten Autos Stoßfänger aus Kunststoff, die leichte Rempler vertrugen. Sie waren leicht und preiswert zu ersetzen und ließen sich sogar recyceln.



Renault 5 Turbo - Der zwischen 1980 und 1982 gebaute Renault 5 Turbo war ein Sportwagen mit dem Antrieb in Mittelmotorlage und komplexem technischen Innenleben. (© Renault)

Einzelradaufhängung und aufwendiges Fahrwerk

Im Gegensatz zum R4, bei dem die Karosserie auf den Kastenrahmen aufgeschraubt war, erhielt der R5 eine selbsttragende Karosserie. Um mit Gleichteilen die Fertigung des neuen Kleinwagens möglichst preiswert zu halten, erhielt der R5 die gleiche Einzelradaufhängung wie der R4. Das aufwendige Fahrwerk war der Garant für ein ausgesprochen komfortables Fahrverhalten, das den Kleinwagen auch für längere Strecken und die große Urlaubsreise qualifizierte.



In Deutschland kostete der Renault 5 Turbo 42 000 Mark. Damit war er so teuer wie eine Mercedes S-Klasse aber auch so schnell wie ein Porsche 911 SC. (© Renault)

Aus dem Konzernregal

Anfangs übernahm der R5 auch die Revolverschaltung des R4, doch der Wechsel zur bewährten Mittelschaltung kam schnell. Bis 1979 war ausschließlich die dreitürige Version verfügbar. Im Rahmen der Kostenreduzierung stammten auch die längs eingebauten Vierzylinder aus dem Konzernregal. Mit Hubräumen zwischen 0,8 Liter und 1,4 Liter spannte sich das Leistungsangebot von 35 PS bis 107 PS. Bei den Export-Modellen für Deutschland lag die Einstiegsmotorsierung bei 44 PS.



R5 im Rennsport

Inspiziert vom Erfolg des Golf GTI und der offensichtlich großen Nachfrage nach sportlichen Versionen kompakter Autos entwickelte Renault ein sportliches Spitzenmodell des R5, der ab 1976 als R5 Alpine mit 93 PS auf den Markt kam. Später rüstete Renault nach und bot den 1,4 Liter mit Turboaufladung und 107 PS Leistung als Renault R5 Alpine Turbo an. Das sportliche Talent des kleinen Flitzers und der günstige Preis boten ideale Voraussetzungen, den R5 als Nachwuchsfahrzeug für den Rennsport zu etablieren. Bereits 1974 war der erste R5-Cup im Vorprogramm großer Rennsportveranstaltungen zu sehen. Die Verantwortlichen des Herstellers rauften sich die Haare, als die Winzlinge im Vorprogramm des großen Preises von Deutschland auf dem Hockenheimring scharenweise von der Piste kugelten. Das sicherte dem Markenpokal jedoch so große Aufmerksamkeit, dass bald rund 1 500 R5-Piloten in neun nationalen Meisterschaften antraten. Die Rennserie lief 17 Jahre lang.

Renault 5 Turbo

Für den Einsatz im Rallyesport entstand ab 1980 der Renault 5 Turbo, ein Mittelmotor-Bolide, der in der Straßenversion 160 PS leistete. Der 205 km/h schnelle Renn-Renault spurtete in 6,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und verlor dabei gegen einen Porsche 911 SC nur 0,1 Sekunden. Zwei Jahre baute Renault den kleinen Turbo-Flitzer, der in Deutschland 42 000 Mark kostete. Dafür bekam der Kunde bei Mercedes eine S-Klasse.

Zweite Generation

Der R5 lief auch in zahlreichen anderen Ländern außerhalb Frankreichs vom Band. Für Spanien kreierte Renault sogar ein Stufenheckmodell, das als R7 auf den Markt kam. 1984 lief die Produktion der ersten Generation des R5 nach rund 5,5 Millionen Einheiten aus. Renault stellte die zweite Generation des R5 im September 1984 vor und lieferte ab Januar 1985 die ersten Modelle an die Kunden aus. Obwohl die Länge nur um sieben Zentimeter gewachsen war, fiel das Platzangebot dank nunmehr quer eingebauter Motoren wesentlich besser aus. Das kantigere, nüchterne Design weckte weniger Emotionen als der im gleichen Jahr vorgestellte Peugeot 205.

Unsterblichkeit durch Lizenzbau

Das Motorenangebot des R5 umfasste Vierzylinder von 1,0 Liter bis 1,7 Liter Hubraum, die zwischen 40 PS und 120 PS leisteten. Erstmals war auch ein 1,6-Liter-Diesel mit 62 PS im Angebot. In Frankreich endete die Produktion des R5 1990. Der neue Kleinwagen Clio löste den R5 ab. In Jugoslawien entstand der R5 in Lizenz noch bis 1996 und auch im 40. Lebensjahr gehört der R5 im internationalen Autobau noch nicht endgültig zum alten Eisen. Im Iran entstehen immer noch fabrikneue Exemplare des "kleinen Freundes". Und zwar des Originals der ersten Generation.



Dreieinhalb Meter Turbo-Feeling.



Renault 5 Alpine Turbo.

Wer meint, ein richtiges Auto ist mindestens 4 Meter lang, der kennt den Renault 5 Alpine Turbo noch nicht: Schon beim ersten Blick – ein anerkennendes „AHH“: Leichtmetall-Felgen, Spoiler. Direkt nach dem Einsteigen – ein bewunderndes „OHH“: Soviel Komfort und Platz in dreieinhalb Meter Auto! Auf der Autobahn dann – 1.397 ccm mit 108 Turbo-PS (79 kW) beseitigen die letzten Zweifel: 185 km/h Spitze. „HUI!“.

Renault 5 Alpine Turbo: Testrunde bei Ihrem Renault-Händler.

RENAULT
Europas meistgekauftete Marke.



Renault empfiehlt **elf** Motorenöle.



The Renault 5 Range



The Renault 5/5TL Renault 5 with its well proven 845cc engine or the 5TL with a 956cc engine gives a spirited performance in towns and is capable of steady motorway cruising.



The Renault 5GTL 1289cc engine, a quiet effortless, family car.




The Renault 5TS The 1289cc engine gives a top speed of 96mph. Sporty appearance and well equipped for the young executive.



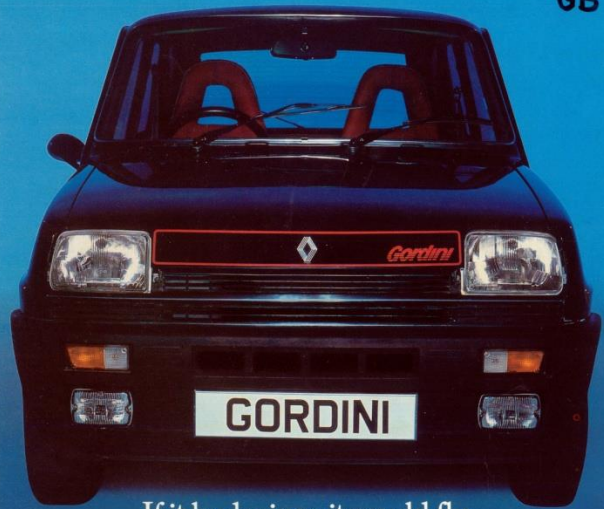
The Renault 5 Automatic 1300 Now an automatic that gives a positive and lively performance.

 **RENAULT**

Renault recommend  lubricants
Renault U.K. Ltd. Western Avenue London W3 0RZ.

<http://www.renault-5.com>

1979
GB



If it had wings it would fly





 **RENAULT U.K. Ltd**
Western Avenue London W3 0RZ

RENAULT 5 GORDINI



 **RENAULT**
RENAULT U.K. LTD WESTERN AVENUE LONDON W3 0RZ
Telephone 01 992 3481

RENAULT 5 GORDINI TURBO



*EIN HIMMLISCH-SPORTLICHES
FAHRVERGNÜGEN
FÜR DEN HARTEN BODEN
DER REALITÄT . . .*



Monza

Le Mans

Le Mans



Renault 5 bei Rallyes

Es sind nicht immer die PS-gewaltigen Sportwagen, die im Motorsport Furore machen. Wenn die Bedingungen stimmen, können auch die vermeintlich Unterlegenen groß auftrumpfen. Für den Renault 5 Alpine stimmten sie bei der Rallye Monte Carlo 1978 definitiv. In den Bergen des Fürstentums lag Schnee – und dort spielte der flotte Fronttriebler seine überlegene Traktion aus. Im Ziel standen gleich zwei Besatzungen im Renault Overall auf dem Siegerpodest: Jean Ragnotti und Beifahrer Jean-Marc Andrié als Zweite und Guy Fréquelin / Jacques Delaval als Dritte.

An dieses Highlight in der an tollen Stories reichen Geschichte des „Kleinen Freundes“ erinnert Renault 2012 mit gleich drei Werksautos bei der Rallye Monte Carlo Historique – denn 2012 Jahr feiert der Renault 5 sein 40-jähriges Jubiläum.

Am Steuer der rund 140 PS starken Renault 5 Alpine sitzen ausgesuchte Drift-Profis. Emmanuel Guigou war 2008 Vize-Champion der Französischen Schottermeisterschaft und lässt sonst den bärenstarken Renault Mégane R.S. N4 fliegen. Alain Serpaggi kennt als früherer Alpine-Testfahrer so ziemlich alle Renn- und Rallye-Boliden des Hauses. Und mit der Startnummer 19 bewegt der legendäre Haudegen Jean Ragnotti den dritten Renault 5 Alpine. Er knüppelte dieses Auto 1978 auf Rang zwei der Rallye Monte Carlo, gefolgt von Teamkollege Guy Fréquelin. 1981 holte Jean Ragnotti mit dem brachialen Mittelmotor-Renault 5 Turbo sogar den Gesamtsieg bei der „Königin der Rallyes“.



Vollgas geben die Stars bei der historischen „Monte“ immer noch gerne, wichtiger ist ihnen heute jedoch die Hommage an große Zeiten und große Autos – auch wenn diese äußerlich so kompakt waren wie der „Cinque“. Genau wie früher die „echte“ Rallye beginnt die historische Ausgabe heute als Sternfahrt. Von Barcelona, Glasgow, Oslo, Reims, Turin und Warschau starteten 2012 mehr als 300 Teilnehmer in den Stadtstaat Monaco. Zugelassen sind Nachkriegsfahrzeuge, die zwischen den Jahren 1955 und 1980 mindestens einmal bei der Original-Rallye mitgefahren sind.



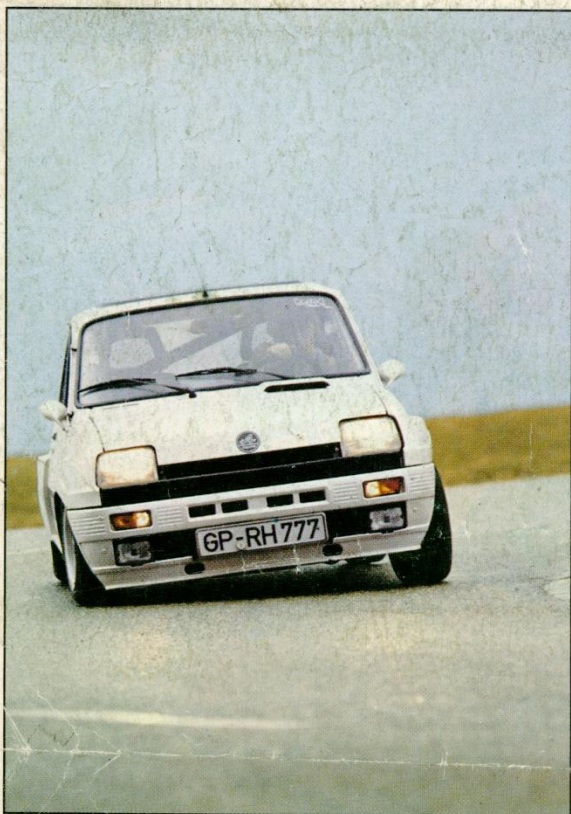
Das machte der Renault 5 Alpine wie gesagt mit einigem Erfolg. Als der innovative Dreitürer 1972 debütierte, trauten ihm zwar die wenigsten Zeitgenossen eine Motorsportkarriere zu. Doch der bald in vielen Ländern Europas gestartete Renault 5-Pokal zeigte: Der „Kleine Freund“ konnte auf der Rennstrecke einen ziemlich heißen Reifen hinlegen. Schnell begeisterten sich Rallye-Piloten für den handlichen Kompakten. Folgerichtig erschien 1976 mit dem Renault 5 Alpine der erste von vielen sportlichen Ablegern. Der meist in Blau oder Schwarz geordnete Mini-Renner besaß den aus dem Renault 12 stammenden und auf 1,4 Liter Hubraum aufgebohrten Vierzylinder und drehte bis 6.400 Touren. Mit 76 Millimeter Bohrung und 77 Millimeter Hub wiesen die Brennräume ein fast quadratisches Verhältnis auf – ähnlich wie die heutigen Formel 1-Triebwerke und die aktuellen ENERGY Motoren von Renault. Auf schneebedeckten Straßen schlug dann 1978 die große Stunde des für die „Monte“ von 93 auf 140 PS getunten Fronttrieblers ...



Da Renault die bekannteste Rallye der Welt jahrzehntelang mit prägte, wurde das Jubiläums-Trio Anfang Februar 2012 übrigens von einer ganzen Armada an Markenkollegen begleitet: Renault 4CV, Renault Dauphine Gordini, Renault 8 Gordini, Renault 12 Gordini, Renault 17 Gordini, Alpine-Renault A110 in den Ausführungen 1300 und 1600 sowie zwei Alpine A310-V6 stehen für die Vielfalt des stolzen und intensiven Rallye-Engagements von Renault. (Stand 02/2012)







Der Alpine von Maass erreicht dank Cup-Fahrwerk und der breiten Reifen rennmäßige Kurvengeschwindigkeiten; große Vorsicht ist allerdings im Grenzbereich und bei Nässe geboten, wo ein ausbrechendes Heck den Fahrer überraschen kann. Die sechseinhalb Zoll breiten Gotti-Felgen und die Verbreiterungen schaffen ein aggressives Aussehen (unten)



Fotos: Zerha

schwäbischer Handwerksmann bemüht. Er fertigte eine spezielle Mittelkonsole für Hi-Fi-Anlage, Zeituhr und Kassettenfächer. Diese bezog er dann ebenso wie das gesamte Armaturenbrett und die Sonnenblende mit feinstem blauen Leder.

Selbstverständlich gehören auch in passendem dunkelblauen Stoff gearbeitete Teppiche zur Innenausstattung. Wenn der Fahrer, behutsam auf die teuren Materialien achtend, Platz nimmt, merkt er sofort: Es sitzt sich sehr gut in den teuren Möbeln. Das bildschöne Fittipaldi-Lederlenkrad ragt etwas hoch in den Innenraum liegt aber gut in der Hand. Die leichte optische Beugung durch den Überrollkäfig gleich

Maass durch ein Glasdach wieder aus.

Nachdem man sich mit den Automatik-Hosenträgergurten festgeschnallt und eine Weile mit der Stereoanlage herumgespielt hat, befällt einen die bange Frage: Reicht die Leistung aus, sich der äußeren Optik entsprechend fortzubewegen?

Doch auch hier sorgte Maass soweit wie möglich vor. Er installierte seinen Standard-Tuning-Kit, der dem in der Serie 93 PS leistenden Treibsatz immerhin zwölf zusätzliche Pferdestärken verleiht.

Das ist natürlich kein Vergleich mit den 160 Turbo-PS. Doch müssen hierfür auch nur Zylinderkopf und Vergaser überarbeitet wer-

Daten und Messungen

Motor: Vierzylinder, Reihe; 1397 ccm; Bohrung x Hub 76 x 77 mm; Leistung 84,6 kW (115 PS) bei 6600/min; max. Drehmoment 140 Nm bei 3600/min; Verdichtung 10,25:1; Literleistung 82,3 PS/l; separater Ölkühler, Fünfganggetriebe mit verkürzter Achsübersetzung.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne an Doppelquerlenkern, hinten an Längslenkern, vorne und hinten verstärkte Drehstäbe, verstärkte Stabilisatoren und Bilstein-Rennstoßdämpfer; vier Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; Felgen 6 1/2 x 13 (Gotti); Reifen 185/60 HR¹³ (Pirelli P 6).

Messungen	Alpine-Maass	R 5 Alpine (Serie)
	1397 ccm	1397 ccm
	84,6 kW	68 kW
	(115 PS)	(93 PS)
Gangbereiche	48/84/119/164 km/h	39/77/116/145 km/h
Schalt Drehzahl (in 1/min)	7200/7200/7200/6900	6500/6500/6500/5750

Beschleunigung	Alpine-Maass	R 5 Alpine (Serie)
0- 40 km/h	3,0 sec	2,7 sec
0- 60 km/h	4,8 sec	4,7 sec
0- 80 km/h	7,0 sec	7,2 sec
0-100 km/h	10,5 sec	10,6 sec
0-120 km/h	16,9 sec	15,3 sec
0-140 km/h	25,0 sec	22,8 sec

1 km mit steh. Start	32,8	31,8
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	178,5 km/h

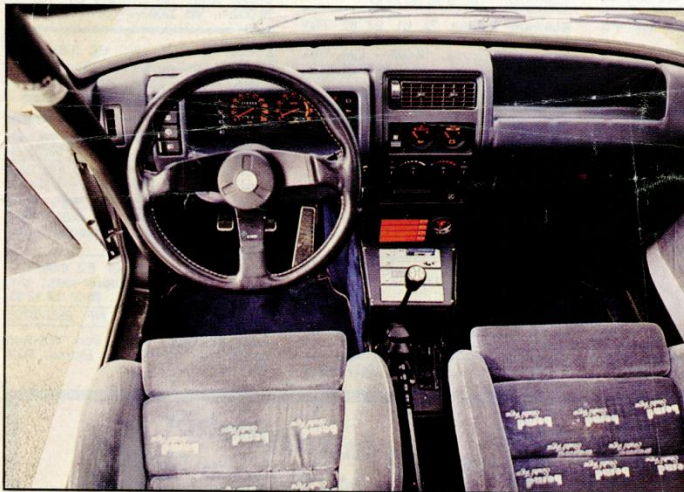
Elastizität im 5. Gang	Alpine-Maass	R 5 Alpine (Serie)
50- 60 km/h	4,7 sec	5,0 sec
50- 80 km/h	12,1 sec	13,2 sec
50-100 km/h	19,7 sec	19,9 sec
50-120 km/h	27,9 sec	27,6 sec

Testverbrauch: 12,0 l Super/100 km 10,4 l Super/100 km

Preise*
 Grundpreis - 15380,- DM
 Testwagenpreis ca. 33 000,- DM 16130,- DM

Adresse:
 Maass GmbH
 Nagoldstraße 51
 7000 Stuttgart
 Tel.: (07 11) 59 25 95
 Deutsche Renault AG
 Kölner Weg 6-10
 5400 Brühl
 Tel.: (02232) 731

* inkl. 13 Prozent Mehrwertsteuer



Diese Firmen tunen Renault 5

Alpinault Teile Service
Rosenstraße 5
8501 Schwaig bei Nürnberg
Tel.: (09 11) 50 85 06

Barthel und Krause
Elisabethstraße 4
5020 Frechen
Tel.: (0 22 34) 1 27 48

Bomann und Lübbering oHG
Wolfsbankring 46
4300 Essen-Borbeck
Tel.: (0 21 41) 6 01 89

Fritz Brand Kraftfahrzeuge
Hannoversche Heerstraße 1-6
3100 Celle
Tel.: (0 51 41) 2 80 27

Fleischmann GmbH
Amalienhöhe
6531 Waldalgesheim
Tel.: (0 67 21) 3 59 49

Lutz Kämmerer KG
Flensburger Straße 6
2080 Pinneberg
Tel.: (0 41 01) 7 35 70

Wilhelm Kussberger
Adam-Klein-Straße 150-158
8500 Nürnberg
Tel.: (09 11) 3 11 02 28

Auto-König
Mülheimer Straße 56
7858 Weil am Rhein
Tel.: (0 76 21) 7 17 10

Maass GmbH
Nagoldstraße 51
7000 Stuttgart 50
Tel.: (07 11) 59 25 95

Mittelstädt KG
Elbinger Straße 2
4355 Waltrop
Tel.: (0 23 09) 28 98

H. Mühlenbruch
Kölnener Straße 70
5908 Neunkirchen
Tel.: (0 27 35) 26 22

Auto Pfunder GmbH
Nußbaumallee 10
7840 Müllheim
Tel.: (0 76 31) 31 00

Auto Stand
Polsumer Straße 186
4660 Gelsenkirchen-Buer

Hans Weinmann KG
Miesbacher Straße 24
8164 Hausham
Tel.: (0 80 26) 52 96

Die veränderte Karosserie ist fast so auffallend wie die des R 5 Turbo – nur die vielen Luft-einlässe fehlen (oben). Der Innenraum gleicht dem eines Luxuswagens: Es wurden nur die besten Materialien (Velours, echtes Leder) sowie die teuersten Accessoires (Recaro-Sitze, Fittipaldi-Lenkrad, Sony-Turm) verwandt

den, so daß das Bank-Konto um weitere 2500 Mark geschmälert wird.

Unschlagbares Cup-Fahrwerk

Mit dieser Leistung und dem kürzer übersetzten Fünfganggetriebe kann der Pilot des kleinen Luxuswagens durchaus flott unterwegs sein. Die Fahrleistungen liegen mit einer Beschleunigung von 10,6 Sekunden von 0 bis 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h auf sportlichem Niveau.

Elastizität und Laufruhe sind dabei dem Serienmotor überlegen, die Sparsamkeit erfreulich.

Während die Stadtfahrt sowieso nach dem Motto „Alles mal hersehen“ eher gemütlich abläuft, fürchtet der beherzte Pilot auf kurvigen Landstraßen auch Sportwagen nicht. Unter normalen Umständen sind mit dem Cup-Fahrwerk und den breiten Reifen problemlos immens hohe Kurvengeschwindigkeiten zu erreichen. Dieser Mordsspaß hat nur im Grenzbereich oder bei Nässe ein jähes Ende. Dann kann leichtes

Untersteuern blitzartig in ein Ausbrechen des Hecks übergehen.

Diese noble Art der Kleinwagen-Fortbewegung hat natürlich ihren Preis. 33 000 Mark, um genau zu sein. Das sind immerhin zehn große Scheine weniger, als man für den Turbo hinzulegen hat. Auf einige Leistung muß natürlich verzichtet werden, gebotener Luxus und Image sind ungefähr gleich. Und für wen es immer noch zu teuer ist: Es müssen ja nicht lederüberzogene Sonnenblenden sein.

Peter Oberndorfer