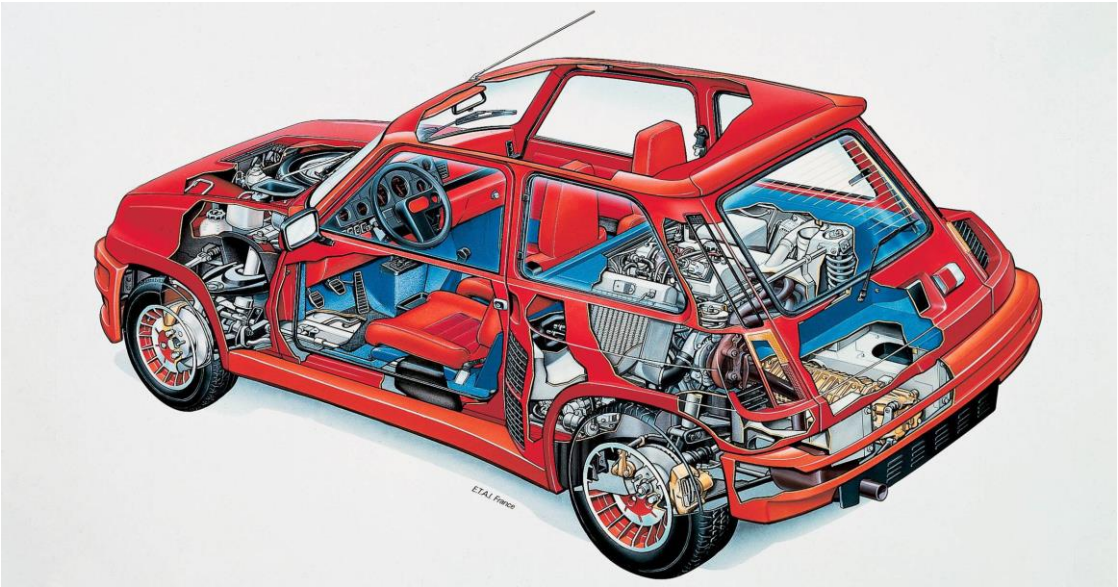
1981 – vor 36 Jahren: Renault 5 Turbo

Länge x Breite x Höhe x Radstand	3,67 x 1,75 x 1,32 x 2,43 Meter
Leistung / Drehmoment	160 PS / 211 Nm
Hubraum / Zylinder	1,4 l / 4
0-100 km/h / V/max	8,0 s / 196 km/h
Verbrauch / Preis	14,1 l/100 km / 42.950 DM

➔ Konzept

Wie so oft bei (besonders) leistungsfähigen Autos, die dann lediglich in geringer Stückzahl gebaut wurden, standen auch beim Renault 5 Turbo sportliche Ziele im Vordergrund: Die Franzosen brauchten schlicht ein wettbewerbsfähiges Sportgerät für Rallyes. So blieb denn auch beim Turbo nichts außer Lenkrad, Armaturentafel und Frontsitzen an seinem angestammten Platz. Der Motor wanderte nach hinten, wo normalerweise die Rückbank und der Gepäckraum platziert waren. Unter die Fronthaube rückten dagegen der Kühler, die Batterie, das Reserverad und diverse Kleinigkeiten. Ein klassischer Kofferraum befand sich im R5 Turbo somit nicht mehr, dafür wurden die beiden Passagiere in wohlgeformten Sitzen untergebracht.



➔ Fahreindrücke

Den wichtigsten Unterschied zu den zahmen R5-Varianten registrierte man sofort: Die Turbo-Power wurde auf die Hinterachse und superbreite Walzen im Format 220/55 VR 365 übertragen. Allerdings erst ab 3.000 Umdrehungen, wenn der Lader die Beatmung richtig aufgenommen hatte, ging die Post im Franzosen wie erhofft ab. Dann war höchste Eile beim Kuppeln und Schalten geboten, was das Fünfganggetriebe schon mal überfordern konnte. Präziser arbeiteten die Lenkung und das aufwändig konstruierte, straffe Fahrwerk, wodurch vor allem schnelle Kurvenfahrten großen Spaß bereiteten. Voraussetzung dafür war jedoch, den Motor stets unter Last zu halten, um die volle Schubkraft nutzen zu können. Zumal der Flitzer dann das Gefühl vermittelte, hinten fast auf der Straße zu kleben.

➔ Details

Der Innenraum präsentierte sich weniger sportlich-karg, als vielmehr wohnlich. Gefallen konnte auch die Übersichtlichkeit der Instrumente, wenngleich sie sich nachts in der Seitenscheibe spiegelten. Als akzeptabel erwies sich der Verbrauch angesichts der gebotenen Fahrleistungen. Dennoch brauchte man für den Turbo ein gut gefülltes Bankkonto, denn für seinen Preis waren auch schon besser motorisierte Limousinen von BMW und Mercedes zu bekommen. Nach Deutschland wurde der kleine Krawallmacher zunächst beinahe ausschließlich weiß lackiert geliefert. Das war etwas schade, weil diese Farbe die markante Exterieur-Optik des Turbo nicht so gut zum Ausdruck brachte. Anders sah dies bei bei rot oder blau aus. Der Traum-Turbo fuhr jedoch in Schwarz mit rotem Interieur vor …

- Wer einen R5 Turbo wollte, musste erstmal saftig blechen. Denn für rund 43.000 DM waren auch schon BMW 732i, Mercedes 280 SE oder Porsche 924 Turbo zu bekommen. Streng genommen boten sie alle deutlich mehr „Produkt-Substanz“. Und dennoch übte der R5 Turbo mit seinem extrovertierten Design einen ganz besonderen Reiz aus. Ergänzt um das Wissen, den einzigen R5 mit Heckantrieb und nur zwei Sitzen unter Millionen Modellen der Baureihe zu fahren. So dürfte kein R5 Turbo-Fahrer seine Wahl jemals bereut haben …

Bildquelle: Renault