35 Jahre Renault 25 – Eine interessante Alternative

Es gibt Modelle, deren Stern 25 oder 30 Jahre nach ihrer Präsentation noch so hell leuchtet wie damals. Genauso gibt es aber auch Modelle, die in Vergessenheit zu geraten drohen. Zu letzteren gehört der Renault 25, der wie auch seine Markenkollegen Safrane und Vel Satis als Kombilimousine die konservative Oberklasse erobern wollte – und gegen die Stufenheck-Limousinen vor allem von Audi, BMW und Mercedes keine Chance hatte. Und dies trotz anspruchsvoller Technik sowie ansprechender Optik. Gerade der Image-Nachteil von Renault als Massenhersteller wog gegenüber den genannten Premium-Anbietern in der Oberklasse schwer, obwohl sich die Absatzzahlen sehen lassen konnten. Heuer feiert der Renault 25 sein 35. Jubiläum – ein Anlass, sich an ihn zu erinnern.

Stolze 780.976 produzierte Fahrzeuge zwischen 1984 und 1992, von denen immerhin 40.458 den Weg nach Deutschland fanden. Hier wurde dem Renault 25 zudem 1984 der renommierte Preis des „Goldenen Lenkrads“ verliehen. Und trotzdem stand die französische Oberklasse im Schatten von Audi 100, BMW 5er und der mittleren Baureihe von Mercedes (W 124) – wie passt das zusammen? Ganz einfach: Der Renault 25 spielte seine Trümpfe insbesondere beim Preis und der Variabilität dank seines Kombihecks aus (in den 1980er-Jahren hatten Kombis in der Oberklasse noch einen „Außenseiter-Status“). Außerdem sprach er natürlich Individualisten als „interessante Alternative“ an, die nicht das gleiche Auto fahren wollten wie ihre Freunde, Nachbarn oder Arbeitskollegen.

Technik-affine konnten sich im Renault 25 am sprechenden Bordcomputer erfreuen, zu dessen Aufgaben die Überwachung wichtiger Fahrzeugfunktionen sowie Hinweise auf Wartungsintervalle gehörten. Für Stammtisch-Diskussionen eignete sich dagegen der hervorragende cw-Wert von 0,28. Beeindrucken konnte aber auch der Innenraum der Kombilimousine mit ihrer umfangreichen Ausstattung, dem großzügigen Platzangebot sowie dem futuristischen Instrumententräger. Auf der Antriebs-Seite kamen Diesel mit 63 PS bis 86 PS sowie Benziner zwischen 101 PS und dem 233 km/h schnellen 201 PS-Aggregat zum Einsatz. In einer Langversion mit 22,7 Zentimetern mehr Radstand fuhr der Renault 25 in Frankreich auch als Staatslimousine vor. François Mitterrand lässt grüßen …

➔ Mal abgesehen von der Göttin DS gehört es in den letzten Jahrzehnten zum Schicksal französischer Oberklasse-Limousinen von Citroen, Peugeot und Renault, dass sich ihre Qualitäten im Vergleich zu den deutschen Premium-Wettbewerbern nicht in den Verkaufszahlen niederschlagen. Und das trotz Trümpfen wie hoher Flexibilität, einem guten Preis-/Leistungsverhältnis und teilweise attraktivem Design. Es mangelt jedoch am Image der Massenhersteller aus dem Nachbarland. Der ab 1988 auch mit dem Allradantrieb „Quadra“ erhältliche Renault 25 machte hier sogar noch eine vergleichsweise gute Figur, abzulesen an der Zahl der produzierten Fahrzeuge. Dennoch waren die Deutschen eine Nummer zu groß …

Bilderquelle: Renault