



Renault R5 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh) Techno

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (110 kW/150 PS)

In den letzten Jahren hat kaum ein Auto so viele Köpfe verdreht wie der neue Renault R5 E-Tech Electric. Mit der Wiedergeburt des Kleinwagens, der zwischen 1972 und 1996 über neun Millionen Mal produziert wurde, haben die Franzosen optisch zweifellos einen großen Wurf gelandet. Selten hat eine Konzeptstudie so ungefiltert den Weg in die Serienproduktion gefunden. Das Retrodesign zitiert gekonnt seinen kultigen Vorgänger und wirkt gleichzeitig modern – der R5 ist einfach schön anzusehen. Doch der Franzose kann auch mit inneren Werten überzeugen. Im ADAC Autotest tritt der vollelektrische Fünftürer mit einem 52-kWh-Akku (Basisversion mit 40 kWh) und einem 110 kW/150 PS starken Elektromotor an der Vorderachse an. Fahrleistungen und Fahrverhalten werden der sportlichen Optik gerecht. Die Kombination aus energischem Antritt und knackigen Fahrwerk sorgt für großen Fahrspaß. Mit einer Akkuladung schafft der Stromer im ADAC Ecotest 345 Kilometer. Im Stadtverkehr ist deutlich mehr Reichweite möglich, auf der Autobahn bei niedrigen Temperaturen jedoch deutlich weniger. Zu beanstanden haben wir die fehlende Verstaumöglichkeit für das Ladekabel, die eingeschränkte Sicht nach hinten sowie den knapp bemessenen Fond, in dem nur Kinder ausreichend Platz finden. Dem niedrigen Innengeräuschniveau steht der eingeschränkte Federungskomfort gegenüber. Über diese Schwächen werden viele Käufer aufgrund des betörenden Designs großzügig hinwegsehen. Und das zu Recht, denn der Renault R5 E-Tech Electric bringt nicht nur in seinem knalligen Grün Farbe in den oft grauen (Auto-)Alltag. **Konkurrenten:** u. a. Fiat 600e, Mini Cooper Electric, Opel Corsa Electric, Peugeot e-208.

+ klein und wendig, flotte Fahrleistungen, kurzer Bremsweg, geringes Geräuschniveau, umfangreiche Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau

- beengter Fond, schlechte Sicht nach hinten, keine separate Verstaumöglichkeit für Ladekabel, mäßiger Federungskomfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	4,5
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,8
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Im Kapitel Verarbeitung schneidet der R5 für einen Kleinwagen ordentlich ab, wird dem aufgerufenen Fahrzeugpreis in puncto Materialauswahl jedoch nicht vollauf gerecht. Die Karosserie ist sauber verarbeitet - die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Anbauteile sind passgenau eingefügt und die Türen fallen auch bei geöffneter Seitenscheibe satt zu. Negativ aufgefallen sind uns hingegen der unaufgeräumte Motorraum, der zudem ohne Abdeckung auskommen muss, sowie das Kofferraumabteil auf. Neben der fehlenden Innenverkleidung im oberen Bereich trübt vor allem der billig und beding stabil wirkende Ladeboden den Qualitätseindruck. Beim Unterboden haben sich die Franzosen hingegen sichtbar Mühe gegeben - er ist vollständig und glattflächig verkleidet. Dass die Fronthaube

ohne Gasdruckfeder auskommt, ist bei einem elektrischen Kleinwagen ohne Frunk zu verschmerzen. Der Innenraum wirkt wohnlich und schick, wozu gezielte Applikationen in Chromoptik sowie die fingerabdruck- und kratzeranfälligen Pianolackflächen beitragen. Man fühlt sich wohl im R5. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass die Materialauswahl insgesamt doch recht einfach gehalten ist. Bis auf den Stoffeinsatz am Armaturenbrett sowie in den vorderen Türen und den mit Kunstleder bezogenen Lenkradkranz kommt ausschließlich harter und kratzempfindlicher Kunststoff zum Einsatz. Der dunkelgraue Dachhimmel mit seiner Karosteppung sieht schick aus, wirkt beim Anfassen jedoch nicht sonderlich wertig.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 52-kWh-Batterie (netto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Wer mit der Einstiegsversion samt 70-kW-Elektromotor und 40-kWh-Akku liebäugelt, sollte sich bewusst sein, dass dafür kein Schnellladeanschluss erhältlich ist - Langstrecken lassen sich somit kaum zurücklegen. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis, ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei. Leider findet das Kabel weder unter der Fronthaube noch unter dem Ladeboden Platz, weshalb es im Kofferraum untergebracht werden muss und dort unnötig Stauraum kostet. Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) etwa 26 Stunden und ergibt wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden mit 11 kW. An einer geeigneten Wallbox benötigt der R5 für die Vollladung 5,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen 30 Minuten. Beim Testwagen liegt die Ladeleistung bei bis zu 103 kW, womit er die Herstellerangabe von 100 kW leicht übertrifft. Ab einem Ladezustand von circa 30 Prozent fällt die Leistung allmählich ab, bei 80 Prozent SoC liegen immerhin noch 50 kW an. Bei tiefen Temperaturen sorgt die serienmäßige Akkukonditionierung dafür, dass der Ladestopp nicht zu lange dauert. Allerdings muss man dafür eine Schnellladestation im Navigationssystem auswählen, eine wünschenswerte manuelle Vorklimatisierung ist leider nicht möglich. Auch eine für die Langstrecke unersetzliche Laderoutenplanung gehört ab der Ausstattung Techno zum Serienumfang. Praktisch und schick:

Eine LED-Ladeanzeige auf der Motorhaube in Form einer stilisierten "5" informiert den Fahrer bei Annäherung an den R5 grob über den Ladestand. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 345 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von bis zu 400 km möglich. Bei Autobahnfahrten und niedrigen Temperaturen kommt man allerdings nur rund 200 km weit. Die Außenlänge von 3,92 m ist für die Stadt sehr praktisch, der Wendekreis von 10,2 m überdurchschnittlich klein. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 460 kg erlaubt - das reicht locker für vier Personen samt deren Gepäck.

⊕ Als einer der wenigen elektrischen Kleinwagen ist für den R5 eine Anhängerkupplung erhältlich. Zwar fällt die Anhängelast mit 500 kg recht niedrig aus, für einen kleineren Anhänger oder einen Fahrradträger reicht dies jedoch aus. Die Stützlast beträgt ordentliche 63 kg. In Verbindung mit einem entsprechenden Adapter ist Vehicle-to-Load (V2L) mit bis zu 3,7 kW möglich. Zudem soll der Stromer in Kombination mit einer bidirektionalen Wallbox zukünftig als Heimspeicher fungieren und Vehicle-to-Home (V2H) mit bis zu 11 kW unterstützen können.

⊖ Dachlasten sind für den kleinen Franzosen nicht zugelassen. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, für ein Not- oder gar Ersatzrad fehlt allerdings der erforderliche Stauraum. Leider sind auch keine pannensicheren Reifen erhältlich.

3,4 Licht und Sicht

Die Enden des Kleinwagens kann man zwar nicht direkt einsehen, aber aufgrund der überschaubaren und kantigen Karosserie gut abschätzen. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt schlecht aus, was vorrangig an der schlechten Sicht durch das Heckfenster liegt. Die hohen und nicht versenk- oder klappbaren Fondkopfstützen schränken den Blick durch die Heckscheibe stark ein, weshalb das Rückwärtsfahren ohne die beim R5 Techno serienmäßige Rückfahrkamera einem Blindflug nahekommen würde. Auch die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten deutlich ein. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der E-Auto-typisch erhöhten Sitzposition gut. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innen Spiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Hilfreich beim Rangieren sind die hinteren Parksensoren, Sensoren vorn sowie einen Parkassistenten gibt es im Advanced Driving Assist-Paket für 950 Euro. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist für den R5 nicht erhältlich, aufgrund der kompakten Abmessungen aber auch verzichtbar. Die LED-Scheinwerfer sind beim R5 stets serienmäßig an Bord. Neben einem Lichtsensor wartet er zudem mit einem statischen Fernlichtassistenten auf - das war es allerdings auch in puncto Lichtassistenten. Abbiege- oder gar Kurvenlicht sind ebenso wenig erhältlich wie eine Scheinwerferreinigungsanlage oder eine automatische Leuchtweitenregulierung. Gerade letztere wäre wichtig, um eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer bei beladenem Fahrzeug zu verhindern. Immerhin kann man den Franzosen zu Gute halten, dass sie für die Verstellmöglichkeit eine separate Taste verbauen und die Funktion nicht im Fahrzeugmenü verstecken.

3,2 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt recht bequem, auch wenn die Schweller schlanker ausfallen dürften. Die Sitzfläche befindet sich recht niedrige 48 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Türen öffnen weit und geben für Kleinwagenverhältnisse angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten - vorn in drei und hinten in zwei Positionen. Während vorn das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett stört, fällt im Fond der beengte Fußbereich negativ auf. Praktisch: Dank der Elektro-Plattform gibt es im Fond keinen Mittelunnel, der den Fußraum einengt.

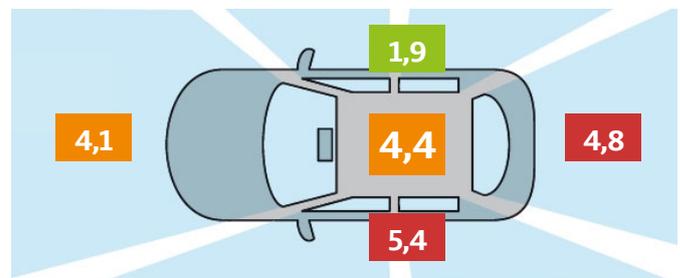
⊖ Der R5 ist bereits in der Basisausführung mit einem schlüsselloses Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Fahrzeug entriegelt schon bei Annäherung mit der Keycard



Aufgrund der breiten Dachsäulen und den nicht versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach hinten stark eingeschränkt.

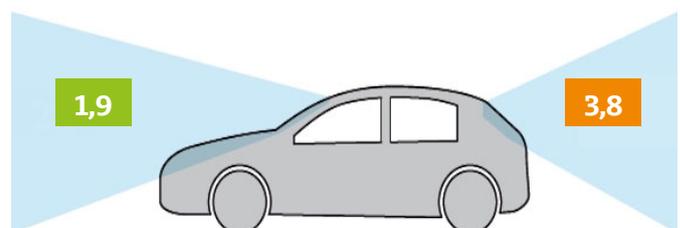
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Allerdings gibt es keine Sensoren an den Türgriffen, um das Fahrzeug auch per Berührung der Sensorflächen zu verriegeln. Das ist unpraktisch, da insbesondere das automatische Verriegeln im Alltag unpassend sein kann. Hinzu kommt, dass das System nicht ausreichend gegen Missbrauch geschützt ist - das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Der Bewegungssensor im Schlüssel zur Signalunterbrechung bietet zu wenig Sicherheit. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Am Dachhimmel finden sich keine Haltegriffe, die besonders beim Aussteigen hilfreich sein können.

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des R5 fällt größer aus als erwartet und liegt auf dem Niveau des Opel Corsa Electric, der jedoch knapp 15 Zentimeter länger ist. Unter der Laderaumabdeckung passen 255 l hinein. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 285 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 580 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 905 l Volumen vorhanden. Weiteren Stauraum unter dem Ladeboden hat der R5 leider nicht zu bieten.



Mit 255 l Volumen gehört der Kofferraum des R5 zu den größten in dieser Fahrzeugklasse.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

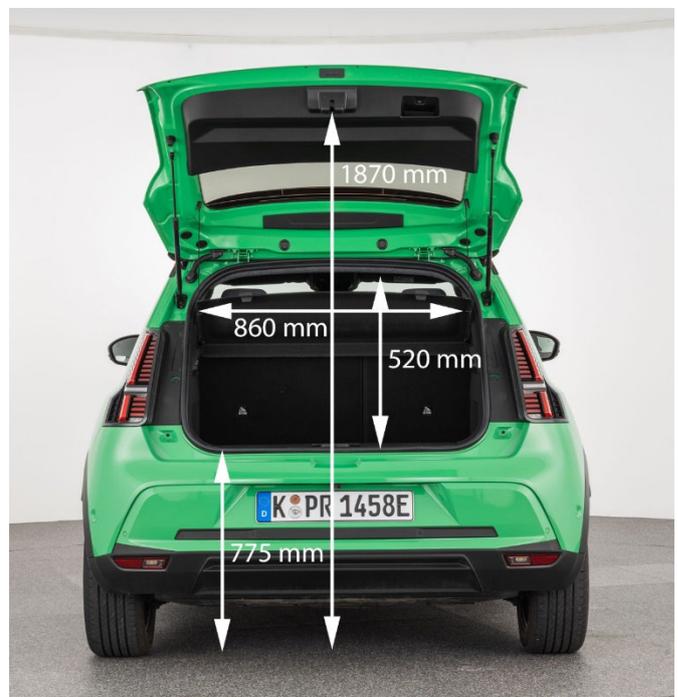
Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt. Die Ladekante liegt mit 78 cm ziemlich hoch über der Straße, zudem muss man beim Ausladen eine 23 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwinden.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer schwach leuchtenden Halogenlampe ist zu gering. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen. Eine 12-V-Steckdose sucht man im Gepäckabteil vergeblich.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum oder alternativ vom Kofferraum aus problemlos.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Staufächer für kleine Gegenstände sind im Kofferraum nicht vorhanden,



Die hohe Ladekante mit ca. 77 cm macht das Be- und Entladen doch recht mühsam.

auch unter dem Ladeboden findet sich kein weiterer Stauraum. So muss man das Typ-2-Ladekabel im Gepäckraum unterbringen, wo es Stauraum kostet und bei voller Beladung unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

2,9 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Während sich viele Renault-Modelle dieselbe Cockpitgestaltung teilen, haben die Franzosen dem R5 ein eigenständiges Armaturenbrett mit teils bekannten Bedienelementen spendiert. Dominiert wird das Cockpit von den beiden Bildschirmen für das Kombiinstrument und das berührungsempfindliche Zentraldisplay. Letzteres beherbergt die meisten Fahrzeugfunktionen und punktet mit schnellen Reaktionen und ordentlicher Erreichbarkeit, auch weil es dem Fahrer zugeneigt ist. Der Umfang des Fahrzeugmenüs ufer erfreulicherweise nicht aus, die Struktur erschließt sich nach kurzer Eingewöhnung. Allerdings fallen die Touchflächen vergleichsweise klein aus, was besonders auf schlechten Fahrbahnen mitunter zu Fehlbedienungen führt. Zudem vermissen wir Drehregler zum Zoomen/Scrollen und für die Lautstärkeregelung. Dafür müssen zwei Knöpfe oben auf dem Displayrahmen herhalten. Das ist ebenso wenig intuitiv wie die zwischen den beiden Displays angebrachte Taste, um die Fahrbereitschaft herzustellen bzw. zu beenden - zumal es bei vielen aktuellen E-Autos genügt, dafür das Bremspedal zu betätigen. Am unteren Rand des Touchscreens sind die wesentlichen Klimafunktionen dauerhaft eingeblendet, womit wir heutzutage bereits zufrieden wären. Dennoch spendieren die Franzosen dem R5 eine separate Klimabedieneinheit - das verdient ausdrücklich Lob und steigert die Bedienfreundlichkeit nachhaltig. Auch der Warnblinker ist unterhalb dieser Leiste als konventionelle Taste ausgeführt und lässt sich im Gegensatz zu einer berührungsempfindlichen Touchfläche selbst in Eile sicher bedienen. An anderer Stelle zeigt sich Renault ebenfalls erfreulich "altmodisch" und verbaut für die Anpassung von Außenspiegel und Lenkrad normale Tasten. Das Multifunktionslenkrad lässt sich trotz der Touch-Optik problemlos bedienen und verzichtet auf Wischgesten. Die Assistenzsysteme lassen sich nach dem persönlichen Geschmack konfigurieren und diese Einstellung durch



Sowohl die Verarbeitungsqualität im Innenraum als auch die Materialanmutung wissen zu gefallen. Die Menüstruktur des Bediensystems ist weitgehend logisch aufgebaut, allerdings hat es Renault mit drei Lenkstockhebeln auf der rechten Lenkseite schlicht übertrieben.

zweimaliges Betätigen der Assistenzsystem-Taste in der Schalterleiste links vom Lenkrad aufrufen. Auch die gut erreichbaren USB-Anschlüsse sowie die offene induktive Ladeschale für das Smartphone sind im Alltag hilfreich.

⊖ Mit drei Lenkstockhebeln auf der rechten Seite hat es Renault schlicht übertrieben. Auch nach der Gewöhnungsphase kommt gerade bei eilfertiger Betätigung zu Verwechslungen zwischen dem Getriebewählhebel und dem Wischerhebel. Unterhalb davon befindet sich der Renault-typische Bediensatellit, der außerhalb des Sichtfelds liegt und mit dem man sich erst vertraut machen muss. Der hintere Türgriff ist unauffällig auf Höhe der Seitenscheibe untergebracht, dort aber von kleineren Kindern schlecht zu erreichen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem des R5 in der Ausstattungsvariante "Techno" umfasst u. a. ein Radio samt digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktive Ladeschale, zwei USB-C-Anschlüsse vorn sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Die Sprachsteuerung geschieht über den Google Assistant. Sie arbeitet schnell, versteht natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z. B. Klimatisierung) als auch das Infotainment (z. B. Navigationsziele, Radiosender) steuern. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps und bietet für den Stromeiner Laderoutenplanung. Das optionale

Soundsystem von Harman/Kardon mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer liefert einen gehobenen Klang. Hinsichtlich der Personalisierung können vollwertige Nutzerprofile mit Passwortschutz angelegt werden, welche auf den Google Account des Nutzers zugreifen. Das Löschen von privaten Daten wie z. B. Navigationszielen ist möglich; darüber hinaus gibt es differenzierte Einstellungen für die Privatsphäre. Zudem kann der R5 mit der Renault-App verbunden werden und Fahrzeugdaten an das Smartphone des Nutzers senden. Via Over-The-Air-Updates (OTA) kann das Fahrzeug auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,95 m zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit würde sogar für Menschen bis zu einer Körpergröße von 2,05 m

ausreichen. Das Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Seitenlinie beeinträchtigt. Nachts lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung den Innenraum etwas großzügiger wirken.

4,1 Raumangebot hinten

⊖ Selbst für einen Kleinwagen fällt das Raumangebot im Fond und dabei speziell die Beinfreiheit knapp aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,80 m große Personen noch sitzen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Füße aufgrund des hohen Fahrzeugbodens - darunter befindet sich der Akku - nicht unter die Vordersitze schieben lassen. Die Kopffreiheit hinten würde wegen des geraden Dachverlaufs immerhin für 1,85 m große Mitfahrer ausreichen. Das Raumgefühl ist recht beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen verstärkt wird. Für zwei erwachsene Personen ist der Fond ausreichend breit - bei drei geht es sehr beengt zu.



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

4,3 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich wie in dieser Klasse üblich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn wie hinten fällt das Angebot an Ablagen überschaubar aus. Negativ fallen hierbei vor allem die Türfächer auf, die in der ersten Reihe klein geraten sind und in der zweiten Reihe gänzlich fehlen. Immerhin gibt es ist vorn zwei Becherhalter sowie ein kleines Handschuhfach, das allerdings ohne

Beleuchtung auskommen muss. In der Mittelkonsole findet man ein gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone samt induktiver Lademöglichkeit sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Für die Fondinsassen bietet der R5 lediglich zwei geschlossene Lehnentaschen - Türfächer, Becherhalter oder Jackenhalter sucht man hier vergebens.

3,3 KOMFORT

3,4 Federung

Für einen Kleinwagen spendiert Renault dem R5 eine ungewohnt aufwendige Fahrwerkskonstruktion. Vorn sind die üblichen McPherson-Federbeine verbaut, an der Hinterachse kommt jedoch statt einer Verbundlenkerachse eine hochwertige Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Der Federungskomfort fällt aufgrund der straffen Abstimmung dennoch nur durchschnittlich aus. Vor allem innerorts ist der Aufbau auf schlechten Straßen ordentlich in Bewegung - die großen 18-Zöller sind dabei ebenfalls nicht hilfreich. Außerorts bessert sich das Komfortempfinden zwar etwas, allerdings neigt der R5 hier zum Kopieren der Fahrbahn und kann tiefere Bodenwellen aufgrund der straffen Fahrwerksauslegung nur mäßig

aufnehmen. Auch auf der Autobahn kommt der Aufbau lediglich auf nahezu ebener Fahrbahn zur Ruhe, hier wirkt sich der Kleinwagen-typisch kürzere Radstand negativ aus und führt zu ausgeprägteren Bewegungen um die Querachse. Geschwindigkeitshügel quitiert der R5 mit kräftigen Vertikalbeschleunigungen, hier zeigt das Fahrwerk mit vergleichsweise kurzen Federwegen ein begrenztes Schluckvermögen. Alles in allem lässt sich mit dem gebotenen Federungskomfort durchaus leben, zumal das knackige Fahrwerk gut zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs passt.

3,5 Sitze

Die Vordersitze lassen sich in Längsrichtung verschieben sowie die Lehnenneigung in Stufen verstellen. Der Fahrersitz verfügt zudem stets über eine Höhenverstellung. Soll sich auch der Beifahrersitz in der Höhe verstellen lassen, muss man zum Winter-Komfort-Paket (500 Euro) greifen. Zusätzlich kommt der Fahrer dann in den Genuss einer elektrischen Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Sitze sind angenehm gepolstert und bieten einen ordentlichen Komfort, auch der Seitenhalt geht dank der kräftig ausgeführten Seitenwagen in Ordnung - hier wird der R5 seiner sportiven Auslegung gerecht. Die Sitzposition kann jedoch nicht vollauf überzeugen, was vorrangig an den nach vorn ragenden Kopfstützen liegt, die bei steil eingestellter Lehne zu

einer unbequemen Kopfposition führen kann. Die Kopfstützen lassen sich zwar in der Höhe, nicht aber in Längsrichtung verstellen. Positiv fallen uns die starre Mittelarmlehne und die gepolsterte Armauflage in der Türtafel auf, allerdings vermissen wir eine Gurthöhenverstellung.

⊖ Die Rückbank ist ordentlich konturiert und durchaus bequem, allerdings gibt es weder eine Mittelarmlehne noch gepolsterte Armauflagen in den Türen. Bei Erwachsenen fällt der Kniewinkel sehr spitz aus, wodurch die Sitzfläche kaum Oberschenkelaufgabe bietet - die Sitzposition ist dadurch unbequem.

2,4 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im Opel Corsa Electric angemessen leise zu, und das nicht nur für Kleinwagenverhältnisse. Bei Tempo 130 liegen lediglich 67,0 dB(A) an - ein Wert, der auch manch deutlich höherpreisigem Fahrzeug gut zu Gesichte stehen würde. Dass der E-Antrieb kaum wahrnehmbar ist, ist

zwar keine Selbstverständlichkeit, verwundert aber auch nicht. Dass jedoch auch die Fahr- und Windgeräusche auffallend gering ausfallen, zeugt davon, dass die Entwickler Wert auf einen guten Geräuschkomfort gelegt haben.

3,1 Klimatisierung

⊕ Der Renault R5 ist bereits in der Basisausführung mit einer Wärmepumpe sowie einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Die Standklimatisierung ist ebenfalls Serie, sie erlaubt das Vorkonditionieren über das Fahrzeugmenü oder die Smartphone-App. Gegen Aufpreis gibt es im Winterpaket für 500 Euro Sitzheizung vorn sowie Lenkradheizung. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind ab der Ausführung Techno serienmäßig an Bord.

⊖ Alle Lüftungsdüsen müssen ohne Drehrädchen auskommen, d. h. Luftmenge und Strömungsrichtung lassen sich nicht unabhängig voneinander einstellen. Die Fondinsassen sind nicht nur aufgrund des beengten Platzangebots Mitfahrer zweiter Klasse, ihnen werden zudem separaten Luftausströmer vorenthalten - sogar die unter den Vordersitzen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der für einen Kleinwagen mit knapp 1,5 t sehr gewichtige R5 Electric punktet dank des 110 kW/150 PS starken E-Motors mit sportlichen Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment beträgt 245 Nm. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in einer Sekunde. Ebenfalls dynamisch geht es außerorts zu, den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der

Franzose ist in zügigen 4,7 s. Von 80 auf 120 km/h vergehen 6,3 s. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller eine Zeit von 8,0 s an. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 150 km/h - das ist sinnvoll, weil verbrauchsschonend.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch der R5 E-Tech Electric einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind

nicht zu spüren. Der Motor hält sich beim Anfahren aus Gründen des Bauteilschutzes noch etwas zurück, zieht anschließend aber gut durch und gibt seine Leistung nachdrücklich ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Auch das Rangieren und Anfahren gelingt - typisch für E-Autos - tadellos. Der Fahrer hat die Wahl zwischen den Fahrstufen "D" und "B". Während der R5 in "D" im Schubbetrieb ohne zu rekuperieren dahinrollt, verzögert er in

Modus "B" spürbar und speist Energie über den zum Generator umfunktionierten E-Motor Energie zurück in die Batterie. Weitere Einstellungen hinsichtlich der Rekuperation lassen sich allerdings nicht vornehmen. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Eine Autohold-Funktion ist Serie und verhindert an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Traktion des Fronttrieblers kommt schnell an die Grenzen, sofern man die Leistung des kräftigen E-Antriebs voll ausschöpft. Es zeigt sich mal wieder, dass bei E-Autos der Heckdem Frontantrieb vorzuziehen ist.

⊕ Mit dem quirligen R5 lässt es sich bestens über kurvige Landstraßen räubern, hier ist der kompakte Stromer voll in seinem Element. Er vermittelt großen Fahrspaß und eine ausgeprägte Agilität, woran das trotz der Spritsparbereifung vergleichsweise hohe Gripniveau der 18-Zoll-Räder einen großen Anteil trägt. Der Renault schiebt erst spät über die Vorderachse und folgt präzise den Lenkbefehlen des Fahrers. Lupft man in der Kurve das Fahrpedal, drängt der Stromer

allerdings kräftig mit dem Heck nach außen. Ein ähnliches Verhalten zeigt der R5 im ADAC Ausweichtest: Bereits beim abrupten Anlenken giert der Franzose um die Hochachse, beim Zurücklenken muss man das Übersteuern durch gezieltes Gegenlenken ausgleichen. Hier hat es Renault mit der Sportlichkeit etwas übertrieben, da das ESP vergleichsweise spät eingreift, um das Heck wieder auf Kurs zu bringen. Fährt man den Ausweichtest möglichst fahrdynamisch mit geringerem Lenkwinkel, verhält sich der R5 weitgehend neutral und ermöglicht bemerkenswert hohe Durchfahrgeschwindigkeiten. Der Geradeauslauf gibt wenig Grund zur Klage, auch bei hohen Geschwindigkeiten zieht der Franzose stoisch seine Bahnen.

2,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung im R5 hinterlässt einen ordentlichen Eindruck. Die Zentrierung ist deutlich ausgeprägt und auch an der Präzision gibt es wenig zu kritisieren - der Kleinwagen lässt sich zielgenau dirigieren. Verbesserungswürdig ist allerdings die lediglich mäßige Rückmeldung, denn die leichtgängige

Lenkung fühlt sich recht synthetisch an. Beim Rangieren sind die erforderlichen Lenkkräfte auffallend hoch, hier dürfte die Lenkkraftunterstützung besonders für ein vermeintliches "Stadtauto" höher ausfallen.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit Leichtlaufreifen besohlte R5 bereits nach 32,9 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) - ein bemerkenswert guter Wert. Die Bremsanlage mit Scheiben rundum sorgt auch unter hoher Belastung für konstant gute Verzögerung. Die Dosierbarkeit der

Bremse fällt durchschnittlich aus. Der Übergang von der Rekuperation zur mechanischen Bremse ist gut gelungen (Blending), allerdings dürfte die Bremse einen klarer definierten Druckpunkt bieten.

2,2 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault R5 besitzt für einen Kleinwagen bereits ab Werk bemerkenswert viele Assistenzsysteme. So verfügt er u. a. neben dem Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner auch über einen Kreuzungs- und Spurhalteassistenten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung - für letztere muss man beispielsweise selbst in einem mehr als 100.000 Euro teuren BMW i7 Aufpreis zahlen. Ordert man das "Advanced Driving Assist-Paket" für 950 Euro, bietet der Stromer zudem einen Spurwechselwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung sowie einen teilautonomen Autobahnassistenten, der das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur hält und die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Tempolimits nach Bestätigung des Fahrers in die Geschwindigkeitsregelung übernimmt. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Im Stillstand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert. Ein direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ist für den R5 nicht zu haben, stattdessen wird ein auftretender Reifendruckverlust indirekt über die Raddrehzahlsensoren detektiert.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Renault R5 E-Tech Electric 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes (Test 12/2024). Insgesamt fährt der Kleinwagen ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Dass der Franzose den fünften Stern verpasst, kann auch an der Airbag-Ausstattung liegen, die lediglich das Mindestmaß umfasst. Die Franzosen belassen es bei Front- und Seitenairbags für die Insassen vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags. Knieairbags, einen Zentralairbag oder Seitenairbags für die Mitfahrer hinten sind für den R5 nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie bis zu einer Größe von knapp 1,75 m. Da der Abstand zum Dachhimmel gering ausfällt, können sie dennoch einen ausreichenden Schutz bieten. Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Überdies verfügt der Franzose über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste starten.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und damit nicht jederzeit griffbereit. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, zudem gibt es keine Verzurrösen im Heckbereich für die Ladungssicherung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,3 Kindersicherheit

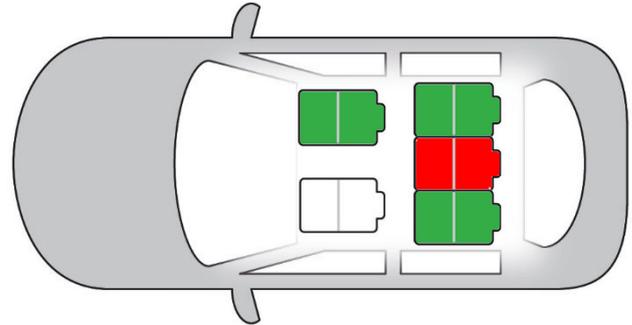
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Renault R5 80 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondsitzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Dort stehen neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Hohe Kindersitze lassen sich ebenfalls problemlos montieren, Gurtgeometrie und -anlenkpunkte geben ebenfalls keinen Grund zur Klage. Nutzt man auf den Außenplätzen im Fond eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist laut Hersteller nicht für die Montage eines Kindersitzes zugelassen, allerdings würde auch die begrenzte Innenbreite dem gegenüberstehen. Die

Fondtüren verfügen über eine Kindersicherung, die Betätigung per Kipphelb lässt sich allerdings auch vom Nachwuchs "kinderleicht" bedienen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,7 Fußgängerschutz

Der Renault R5 bietet einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen. Abgesehen davon ist die Front weitgehend entschärft, so dass

es am Ende zu 76 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der R5 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten ausgestattet, der auch Passanten, Rad- und Motorradfahrer erkennt.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,3 kWh/100 km ermittelt. Der Wert geht in Ordnung, für einen Kleinwagen fällt der Verbrauch allerdings vergleichsweise hoch aus. Die Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 52-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 59,6 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Renault R5 E-Tech Electric 150 eine Reichweite von etwa 345 km. Aus den 17,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 86 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das

Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest hervorragende 55 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 12,5, außerorts bei etwa 18,5 und auf der Autobahn bei etwa 21,0 kWh/100 km. Der Kleinwagen ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von rund 400 km möglich. Der Verbrauch auf der Autobahn ist vergleichsweise hoch, hier wirkt sich die nur mäßige Aerodynamik (cw-Wert von 0,32) negativ aus. Positiv ist die serienmäßige Wärmepumpe, die besonders bei tiefen Temperaturen dafür sorgt, dass der Energieaufwand für die Heizung nicht allzu hoch ausfällt.

1,5 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem

E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 17,3 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 70 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der R5 E-Tech Electric 150 Comfort Range im Bereich Schadstoffe 45 von

50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Franzose aber ausgezeichnet da und erzielt insgesamt 100 Punkte - das ergibt im Ecotest die Maximalausbeute von fünf Sternen.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Einstieg in die R5-Modellreihe beginnt aktuell bei 27.900 Euro. Dafür erhält man einen 40-kWh-Akku sowie einen 90 kW/122 PS starken E-Motor. Demnächst soll ein Basismodell für 24.900 Euro erhältlich sein, das denselben Akku, aber einen 70 kW/95 PS leistenden E-Antrieb besitzt. Doch Vorsicht: Dieses Modell besitzt keinen Schnellladeanschluss und ist für die Langstrecke daher nicht geeignet. Auch der Wiederverkauf dürfte sich schwierig gestalten. Die getestete Ausführung R5 E-Tech Electric 150 Comfort Range Techno ist mit einem 52 kWh großen Akku sowie einem E-Motor mit 110 kW/150 PS ausgerüstet und ab 32.900 Euro zu haben. Viel Geld, doch dafür erhält man nicht nur einen vergleichsweise großen Akku und damit auch eine alltagstaugliche Reichweite, auch die Komfort- und Sicherheitsausstattung fällt erfreulich umfangreich aus. Selbst eine Wärmepumpe, adaptive Geschwindigkeitsregelung oder ein Navigationssystem sind serienmäßig an Bord. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 56 Euro fällig - allerdings erst nach 2030, denn so lange sind Elektroautos in Deutschland aktuell noch von der Steuer befreit. Die Einstufungen bei der Versicherung

sind für einen Kleinwagen günstig. Auch die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Einzig die Aufwendungen für die Vorderreifen können teuer werden, wenn man häufig das abrupt einsetzende und durchaus stattliche Drehmoment des Motors abrufen will. Zur Inspektion soll der R5 laut Herstellervorgabe alle zwölf Monate oder 30.000 km - je nach dem, was zuerst eintritt. Bei einem elektrischen Kleinwagen ist von ersterem auszugehen. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Dieser lässt sich mangels ausreichender Erfahrungswerte nur bedingt berechnen. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Renault gibt auf das Auto und den elektrischen Antriebsstrang eine dreijährige Garantie, auf die Batterie die üblichen acht Jahre bis 160.000 km. Der Garantiefall tritt allerdings erst ein, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 345 km muss man daher einen Abfall der Reichweite auf rund 240 km akzeptieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	R5 E-Tech Electric 120 Urban Range (40 kWh)	R5 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm]	225	245
0-100 km/h [s]	9,0	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,8 kWh E	15,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/18	15/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	586	643
Preis [Euro]	27.900	32.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	11,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	175/397/616
• Dachlast/Anhängelast [kg]	-/342
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	6,84
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	110 kW (150 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	78 kW
maximales Drehmoment	245 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,3 kWh/100km / 345 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	55,2 kWh/52 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	59,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	nein
Stufen / Einstellung	2/Gang-Modi (D,B)

KLIMATISIERUNG

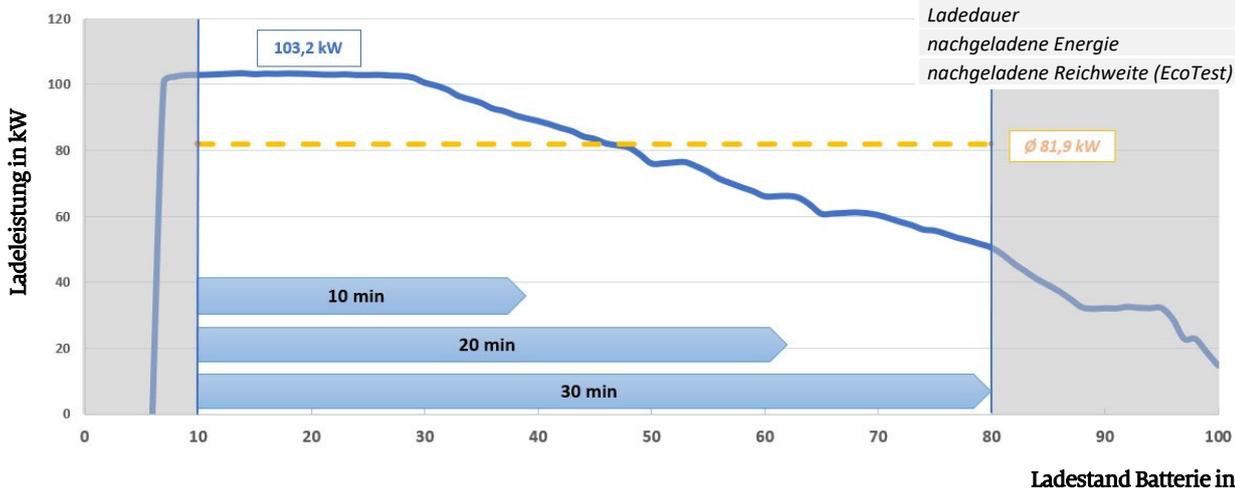
Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	46 - 26 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	46 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	30 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Fremderregter Synchronmotor vorn	
Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	245 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,33 m ² /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/60 R18
Länge/Breite/Höhe	3.922/1.744/1.498 mm
Leergewicht/Zuladung	1.524/396 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	326/1.106 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	63 kg/-
Batteriekapazität (bruto/netto)	55,2/52,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Douai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R18 93H
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6Q
Wendekreis links/rechts	10,2 m
Ecotest-Verbrauch	17,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 86 g/km)
Reichweite	345 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/580/905 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	37 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	394 Euro
Monatliche Gesamtkosten	643 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/18		
Basispreis R5 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh) Techno	32.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.468 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG**TECHNIK** (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro (Paket)°/Serie
Parklenkassistent	450 Euro (Paket)°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	950 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	500 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/500 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung (grün)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL**AUTOTEST** (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	3,2	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	1,8
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	4,1	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	4,3	Umwelt/EcoTest	1,1
Komfort	3,3	Verbrauch/CO2	0,6
Federung	3,4	Schadstoffe	1,5
Sitze	3,5		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	3,1		

Stand: April 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner