Martijn Verhoef
16 oktober 2024

Vijf sterren

Als er Ã©Ã©n auto is waar reikhalzend naar uitgekeken werd, dan is het wel de elektrische reÃ¯ncarnatie van de Renault 5. De R5 geldt als iconisch automodel uit de jaren 70 van de vorige eeuw en zowel autoliefhebbers als totale leken reageerden enthousiast op de aankondiging van Renault dat dit model als grote inspiratiebron geldt voor een nieuwe EV in het B-segment. Er moest immers een opvolger komen voor de succesvolle, maar niet echt sexy Renault Zoe. Amper drie jaar nadat we de eerste conceptversie voorgeschoteld kregen is het nu al tijd om met het eindproduct van de retroliefhebberij op stap te gaan. Maakt de Renault 5 E-Tech de muurhoge verwachtingen waar, of komt de hatchback niet verder dan een goed smoelend koetswerk?

Moderne interpretatie

Dat de ontwerpers in hun missie zijn geslaagd lijkt ons duidelijk, want we hebben nog niemand gesproken die de R5 nÃ-et leuk vindt. De auto blijft trouw aan het oorspronkelijke ontwerp, maar met geheel eigen, moderne inbreng. Renault had zich er gemakkelijk vanaf kunnen maken door alle aspecten van de oer-R5 op te nemen in de nieuwe hatchback, in plaats daarvan koos het ontwerpteam ervoor om bepaalde details als de raamstijlen en aflopende achterkant te gebruiken, maar wel naar eigen interpretatie toe te passen. Er zijn genoeg elementen die je direct doen denken aan zijn verre voorvader, maar het ligt er niet te dik bovenop. Eigenlijk precies zoals BMW dat met de new Mini voor elkaar kreeg en daarmee noemen we direct ook maar een grote concurrent.

Met zaken als de vierkante dagrijverlichting, veel stickerwerk en uitgeklopte dorpels staat er tevens een vlotte hatchback voor onze neus. Genoeg om het dagelijkse straatbeeld flink mee op te vrolijken. Daar zorgt de knalgele lakkleur ook wel voor, natuurlijk. De gratis kleur is een al even fel groen, dus flink investeren om opvallend

voor de dag te komen is er niet bij. Kiezen voor de duurdere Iconic Cinq uitvoering helpt overigens wel, want dan zijn de wielkasten en dorpels in glanzend zwart uitgevoerd in plaats van niet meegespoten kunststof. Overigens moet je oppassen bij het uitstappen, want je raakt snel de brede dorpel met je schoen.
Je kunt de Renault 5 E-Tech vergaand personaliseren met stickers, sierlijsten en een element in de motorkap. Vind je dat teveel poespas, dan kun je voor de goedkopere Techno gaan. Die ziet er net zo leuk uit, maar moet het zonder de rode sierlijsten of stickerwerk stellen.

Zoals het bedoeld is

Net als aan de buitenzijde vinden we in het interieur een boel verwijzingen naar de Renault 5 van weleer. Zo heeft de tellerwinkel dezelfde hoekige omhuizing, terwijl het instrumentarium zelf nu volledig digitaal is. Het stuur is ook modern en vrij groot. Het ligt lekker in de hand en is bovendien uitgebreid te verstellen. Net als de voorzetels, die doen denken aan de exemplaren uit de jaren 70. Ze zijn echter modern en bijzonder comfortabel, met een hele fijne zijdelingse steun. De zitting is lang genoeg en ze

kunnen ver naar achteren. Dan kom je overigens wel in het geding met eventuele inzittenden op de achterbank, want de weinige ruimte die daar voor voeten en knieÃ«n is, verdwijnt als sneeuw voor de zon.

De hoofdruimte is voorin uitstekend, achterin komen lange passagiers wel met de kruin tegen de dakrand. Aan de details is ook hier gedacht, zo vinden we de blokjes in het plafond erg leuk. Maar terug naar de ruimte, want de Renault maakt zijn naam waar en is altijd vijfpersoons en vijfdeurs. Volledig bemand moet je de ruimte wel met elkaar afbakenen, maar dat is niets uitzonderlijks in het B-segment. De kofferbak is niet overdreven groot en kent een vrij hoge tildrempel. Kies je niet voor het optionele Harman Kardon audiosysteem, dan is er een handig opbergvak voor de laadkabel onder de kofferbakmat. De testauto is wel van de audio upgrade voorzien en heeft om die reden een flinke subwoofer onder de vloer liggen. Dat optionele audiosysteem is overigens wel van hoge kwaliteit, dus een aanrader.

De uitvoering Iconic Cinq is de topuitrusting en daarmee zit de testauto goed in de spullen. Maar een standaard R5 biedt al het grote multimediasysteem met touchscreen, Apple Carplay en Android Auto. Uiteraard is iedere versie van de R5 E-Tech een automaat, die te bedienen is met de hendel rechts van het stuur. Dat scheelt ruimte op de middenconsole, waar zodoende plaats is voor een groot vak om smartphones draadloos op te laden. We hebben dit al eerder genoemd bij onder meer de Austral, maar we vinden de rechterzijde van het stuur met zijn automaathendel, ruitenwisserstengel en multimediasatelliet erg druk. Je grijpt in het begin nog wel eens mis.

Specifiek bij de 5 kun je de automaathendel aanpassen door het uiteinde van de hengel te vervangen. Nu zit er een doorzichtig kunststof blok met het Renault-logo, maar hier kan dus ook een andere kleur of tekening in geklikt worden. Of dat de reden is dat er geen parkeerfunctie op de automaat zit weten we niet, maar het is wel even wennen dat je de auto niet in P-stand kunt zetten. In plaats daarvan moet je de Renault gewoon uitzetten of het portier openen, waarna de handrem er automatisch op gaat en de auto niet kan wegrollen.
De uitgebreid verstelbare stoelen zijn standaard, al zijn ze bij de Techno minder smaakgevoelig gekleurd. Bij de Iconic zijn de stoelen en deurpanelen altijd geel en dat moet dan wel net je smaak zijn. Iets meer mogelijkheden tot personalisatie was hier mooi geweest.
We zijn erg te spreken over de totaalindruk die het interieur van de R5 op ons achterlaat. Er zijn speelse elementen, maar tegelijkertijd is het geheel heel volwassen en compleet. Bovendien blijft het stil in de cabine en bieden de zetels veel comfort. Precies zoals het bij de oorspronkelijke 5 al bedoeld was door Renault.

Gooi- en smijtwerk

Een guitig uiterlijk en een goed interieur heeft de Renault dus al kunnen afvinken, maar wat bieden de rijeigenschappen van deze vlot ogende hatchback? Nou, meer dan voldoende plezier kunnen we je vertellen.
De auto voelt dynamisch aan, door het goed gebalanceerde onderstel en de multilink achterwielophanging is de Fransoos niet snel onder de indruk van het betere gooi- en smijtwerk. In de Sport-stand is de besturing lekker zwaar en met veel gevoel, zodat je de auto goed in bochten kunt plaatsen. Het maakt rijden met de R5 echt tot een feestje, zonder dat je het idee hebt dat je inlevert op comfort. Ondanks de grote wielen, vrij korte wielbasis en de sportieve eigenschappen weet de auto namelijk best gebalanceerd korte en grotere oneffenheden weg te filteren.
De auto wordt beschikbaar in drie vermogensversies, waarvan wij de krachtigste rijden. Dat is de 150 pk versie met grotere batterij, goed voor een theoretisch rijbereik van 410 km.

Er komen ook nog versies met 120 en 95 pk voorzien van een kleinere batterij die zo'n

100 km minder ver komen. De 150 pk voel je ook echt wel, zeker op tussensprints en in de Sport-stand voelt de 5 lekker vlot aan. Elektrische auto's staan erom bekend dat ze bijna direct het volledige koppel en vermogen kunnen vrijgeven, maar de opbouw van de R5 E-Tech is iets meer geleidelijk. Daarmee voorkom je wielspin bij acceleratie vanuit stilstand en blijft de auto er lekker aan sleuren bij een stevige versnelling. Zeker in combinatie met de grotere batterij is dit toch wel de versie van de Renault 5 die je wilt hebben. De introductie is wat kort om een goede inschatting van verbruik en daadwerkelijk rijbereik te maken, maar met een beetje beleid kom je toch wel 350 kilometer in de zomer en zo'n 270 kilometer in de winter. Door de standaard aanwezige warmtepomp ben je minder stroom kwijt aan de verwarming, dus die winst pak je alvast mee. Toch iets te uitbundig gespeeld met de R5 en is de batterij bijna leeg? Aan de snellader kun je na iets meer dan 30 minuten weer tot 80% geladen zijn, door het laadvermogen van 100 kW. Aan een gewone laadpaal komt het vermogen tot 11 kW, waarmee de auto in minder dan vijf uur weer is opgeladen. En de Renault 5 koop je voor de nabije toekomst, want je kunt door de vehicle-to-grid techniek aan boord gewoon stroom terugleveren aan jouw huishouden.

Alles mee

Renault verblijdt ons de afgelopen jaren al met steeds beter ogende modellen, maar met de 5 is er ook eindelijk weer een echt hete hatchback in de gelederen. En dan moeten we de uitgeklopte Alpine versie A290 nog aan de tand voelen. De auto weet retro elementen te combineren met moderne aspecten en is uitgesproken elektrisch. Het totaalpakket overtuigt en dat komt ook door de aanschafprijs. Hoewel Renault nooit het idee had om een prijspakker in de markt te zetten, want de auto concurreert met modellen als de Mini en Fiat 500, is de auto toch vanaf een schappelijke 32.990 euro al uitgevoerd met de sterkste motor en grote batterij. Versies met minder kracht en rijbereik zijn al aangekondigd en dat maakt dat je de 5 dit jaar (met subsidie) al vanaf zo'n 25.000 euro bestelt. De voorlopige topversie Iconic Cinq die we rijden is al van veel gemakken voorzien. Het duurdere audiosysteem en een veiligheidspakket met onder andere een dodehoekhulp zijn de enige opties die je kunt kiezen, naast lak en wielen.

We vatten het nog maar even samen: de Renault 5 weet ons te overtuigen met zijn

aansprekende ontwerp, fijn en comfortabel interieur, dynamische rijeigenschappen en een vriendelijk prijsje (zeker dit jaar met de aankoopsubsidie). Hoge verwachtingen kunnen leiden tot grote teleurstelling, maar we durven wel te stellen dat Renault ondanks de vele teasers en marketing rondom dit model toch nog onze verwachtingen weet te overtreffen. Deze auto krijgt vijf sterren.

Plus

+ Dynamisch en toch comfortabel
+ Fleurt straatbeeld op
+ Aantrekkelijk geprijsd

Min

- Veel hendels aan stuur
- Geen keuze in interieurkleur