



## PREMIERE FÜR INNOVATIVE CMF-B-EV-PLATTFORM

# FINALE TESTPHASE FÜR ELEKTRISCHEN RENAULT 5 PROTOTYP

**Der neue Renault 5 im Härtetest: Im Rahmen eines umfangreichen Entwicklungsprogramms absolvieren neun Prototypen der rein elektrischen Neuaufgabe des Kultmobils umfangreiche Fahrversuche unter teils extremen Bedingungen. Plattform, Antriebsstrang und Batterie der Versuchsträger sind technisch identisch mit dem zukünftigen Serienfahrzeug. Nur das Äußere der Prototypen, auch „Mules“ („Maultiere“) genannt, entspricht dem Renault Clio. Kleines, aber wichtiges Detail ist die Klappe für die Ladedose, die auf den rein elektrischen Antrieb unter der Haube verweist.**

Die finale Erprobungsphase für den kommenden elektrischen R5 erfolgt sowohl bei Wintertests auf Eis und Schnee in Arvidsjaur (Schwedisch Lappland) als auch bei Fahrten in den Renault Technikzentren Lardy bei Paris und Aubevoye in der Normandie. Das Renault Testzentrum Aubevoye verfügt über eine hochmoderne Infrastruktur, um die ganze Bandbreite an Alltagsbelastungen von Serienfahrzeugen zu simulieren: Auf 613 Hektar finden sich 35 Teststrecken mit einer Gesamtlänge von 60 Kilometern, 42 Prüfstände, 2 Windkanäle und 18 Korrosionskammern. Das weitläufige Gelände ist von einem 272 Hektar großen Waldgebiet umgeben, um die Prototypen vor neugierigen Blicken zu schützen.

## HÄRTETEST AM POLARKREIS

Bei den Tests in Arvidsjaur im hohen Norden Schwedens werden die Fahrzeuge extremen Belastungen ausgesetzt. In nächster Nähe zum Polarkreis herrschen an manchen Wintertagen bis zu minus 30 Grad Celsius mit pausenlosem Wind. Der ideale Ort, um die elektrischen Renault 5 Prototypen auch unter widrigsten Bedingungen eingehend zu erproben. Dabei stehen nicht nur Elektromotor und Antriebsbatterie im Fokus, auch die Leistungsfähigkeit von Bordsystemen wie Heizung und Scheibenenteisung wird überprüft. Außerdem stellen die Entwicklungsteams sicher, dass Bremsen, Stoßdämpfer und das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) auf Schnee einwandfrei funktionieren. Weitere Tests zielen auf die Bremsen ab, da schon feine Pulverschnee-Ablagerungen zu Fehlfunktionen führen können. Viele dieser Szenarien lassen sich in einer Testanlage nicht reproduzieren, sondern liefern erst unter Realbedingungen wertvolle Erkenntnisse.

„Mit den ersten Prototypen-Tests wollten wir ermitteln, ob die Entwicklungsrichtung stimmt, die wir beim neuen elektrischen Renault 5 bezüglich Komfort und Fahrverhalten eingeschlagen haben. Ohne zu viel zu verraten, spielt das neue Modell in der Topliga seines Segments. Ganz in der Tradition des Megane E-Tech Electric. Entsprechend motiviert werden wir die finale Abstimmung bis zur Markteinführung im nächsten Jahr fortsetzen“, sagt Jérémie Coiffier, Technischer Direktor der B-EV-Familie.

## DIE NEUE CMF-B-EV-PLATTFORM: TECHNIKBASIS MIT POTENZIAL

Der neue Renault 5 wird das erste Serienmodell auf Basis der CMF-B-EV-Plattform der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi sein. „CMF“ steht für Common Module Family, „B“ für B-Segment und „EV“ für Elektrofahrzeug. Mit der neu entwickelten Technikbasis will der französische Automobilhersteller die wettbewerbs- und

leistungsfähigste Plattform in der Kleinwagenklasse bereitstellen. 70 Prozent der Teile stammen von der CMF-B-Plattform, auf der Clio und Captur aufbauen.

Im Vergleich zum Renault Zoe E-Tech Electric ist die CMF-B-EV-Plattform 30 Prozent günstiger in der Herstellung. Das modulare Konzept ermöglicht die Entwicklung einer neuen Generation von Elektrofahrzeugen mit unterschiedlichen Spurbreiten und Radständen, die verschiedene Karosserietypen und -formen zulassen. Wie der Megane E-Tech Electric wird auch der künftige Renault 5 in seinem Segment Maßstäbe für Dynamik und Fahrspaß setzen. Das Fahrwerk verfügt über eine Mehrlenker-Hinterachse, wie sonst nur in höheren Fahrzeugklassen üblich, und einen niedrigeren Schwerpunkt dank der im Fahrzeugboden integrierten Batterie.

Hierzu Delphine De Andria, Leiterin der Produktentwicklung im B-EV-Segment: „Die neue CMF-B-EV-Plattform bietet enormes Potenzial, denn sie ermöglicht beim künftigen Renault 5 viel Fahrspaß und trägt zur hohen Wettbewerbsfähigkeit in der Kompaktklasse bei.“

### **KOMPAKTE MOTORBAUWEISE, GERINGES GEWICHT**

Ein weiteres Kennzeichen der CMF-B-EV-Plattform ist der kompakte Motorraum, da der Elektromotor weniger Platz benötigt als ein konventioneller Verbrennungsmotor. Das Elektroaggregat des neuen Renault 5 basiert auf dem fremderregten Synchronmotor, der auch den Zoe E-Tech Electric und Megane E-Tech Electric antreibt. Er ist nicht nur leistungsfähiger als ein Permanentmagnetmotor, sondern kommt auch ohne Seltenerdmetalle für Magneten aus, was sowohl die Kosten als auch die Umweltbelastung in der Produktion senkt.

Darüber hinaus profitiert der Motor von einer neuen internen Architektur, die vier Hauptkomponenten kombiniert:

- die Leistungselektronik, die den Elektromotor antreibt
- den DC/DC-Wandler, der die 400-V-Spannung der Batterie in 12 V umwandelt
- das Batterieladegerät
- das Batteriemanagementsystem

Zusammengefasst, erlauben die vier Komponenten mit ihren unterschiedlichen Funktionen ein einziges, kompaktes Gehäuse, was den Antrieb kleiner und leichter macht. Der künftige Renault 5 Elektromotor ist rund 20 Kilogramm leichter als der des Zoe und bietet mehr Fahrspaß und Dynamik als sein Vorgänger. Das neue Batteriepaket trägt ebenfalls zum gelungenen Konzept bei. Der Wechsel von den 12 Batterie-Modulen beim Zoe zu jetzt nur noch vier großen Modulen bedeutet eine einfachere und 15 Kilogramm leichtere Architektur. Die in einer einzigen Ebene angeordneten Module passen perfekt zur neuen Plattform. Ergebnis: Der künftige Renault 5 wird bei weniger Bauraum mehr kWh Kapazität bereitstellen.

Die Anordnung der Batterie im Kern der Plattform sorgt darüber hinaus für einen optimalen Schutz des Akkus. Im Gegenzug erhöht der Energiespeicher die Steifigkeit der Unterboden-Konstruktion, was die Akustik verbessert und zu mehr Fahrvergnügen beiträgt.

\*\*\*\*\*

## **MEDIENKONTAKTE:**

Valeska Haaf, Direktorin Kommunikation  
Tel.: +43 (0)699 1680 11 03  
E-Mail: [valeska.haaf@renault.at](mailto:valeska.haaf@renault.at)  
[www.media.renault.at](http://www.media.renault.at)

Tizian Ballweber, Produkt-PR Spezialist  
Tel.: +43 (0)699 1680 11 04  
E-Mail: [tizian.ballweber@renault.at](mailto:tizian.ballweber@renault.at)  
[www.media.renault.at](http://www.media.renault.at)

## **ÜBER RENAULT**

Seit 1898 steht die Marke Renault für Mobilität und die Entwicklung innovativer Fahrzeuge. So gilt Renault als ein Pionier der Elektromobilität in Europa. Mit dem Strategieplan "Renaulution" richtet sich die Marke noch stärker in Richtung Technologie-, Energie- und Mobilitätsdienstleistungen aus.

Die Marke Renault ist seit 1947 in Österreich vertreten und wird durch die Renault Österreich GmbH importiert und vermarktet. Im Jahr 2022 wurden 9.861 neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marke Renault in Österreich zugelassen. Mit den 100 % elektrisch angetriebenen Modellen ZOE E-Tech Electric, Twingo E-Tech Electric, Kangoo E-Tech Electric und Master E-Tech Electric, und die Hybrid-Versionen von Arkana, Mégane, Clio und Captur ist bereits jeder dritte Neuwagen von Renault elektrifiziert. Megane E-Tech Electric, der neue SUV Austral und der neue Kangoo E-Tech Electric dürften die Position von Renault im E-Markt 2022 nochmals deutlich stärken. Das Renault Händlernetz wird kontinuierlich ausgebaut und zählt mittlerweile rund 169 Partnerbetriebe, die Autos und Dienstleistungen mit höchster Servicequalität anbieten.

\*\*\*\*\*

Die Medienmitteilungen und Bilder befinden sich zur Ansicht und/oder zum Download auf der Renault Medien Seite:  
[www.media.renault.at](http://www.media.renault.at)