



Martijn Verhoef

Retro of ratjetoe?

Na jarenlang teasen is het retrofeest van Renault echt losgebarsten. De R5 werd direct Auto van het Jaar gekroond en kan absoluut op onze waardering rekenen. Het is een auto die met zijn uiterlijk, maar zeker ook met zijn rijeigenschappen, de zaken heel goed voor elkaar heeft. Naast de reïncarnatie van de 5 besloot Renault om ook 4 te vertalen in een hedendaagse E-tech versie en zelfs de eerste Twingo komt weer helemaal terug. Waar de R5 en Twingo ook daadwerkelijk in het segment opereren waarin de oerversie begon, is de R4 E-tech een flink maatje gegroeid ten opzichte van zijn voorvader en zijn segment ontstegen. Is het daarom niet wat gemakkelijk en gekunsteld van Renault om met deze auto naar de successen uit het verleden terug te grijpen? En waarom zou je deze auto verkiezen boven de uitermate populaire Renault 5? Hoog tijd om die vragen te beantwoorden in deze autotest.



Roept iets op

Waar de originele Renault 4 echt een relatief kleine auto was, die overigens slim omging met zijn binnenruimte, is de R4 E-tech een uit de kluiten gewassen cross-over die aan de bovenkant van het B-segment opereert. De auto grijpt zeker terug naar ontwerpkenmerken uit het verleden, zoals de C-stijl met haakse hoek en de platte snuit met zijn ronde koplampen. Er is echter een heel modern sausje overheen gegoten, wat de auto een beetje Mini Countryman achtige trekjes geeft. Waar bij de R5 de leuke elementen van zijn voorganger tot hun recht komen, vinden we het bij de R4 ietwat vergezocht. Maar dat komt wellicht ook doordat de oorspronkelijke Renault 5 gewoon veel beter oogde dan de ietwat sullige 4, pardon my French...

Toch worden we tijdens de testweek regelmatig aangesproken op de dan nog vrij onbekende auto en het duurt niet lang voordat de eerste anekdotes over Renaults 4 uit het verleden ons tegemoet klinken. Het model roept dus daadwerkelijk herkenning op naar zijn illustere voorganger en dat gaat verder dan de naam. We kunnen wel constateren dat Renault het van een vrij oude doelgroep moet hebben, als men

daadwerkelijk op het publiek aast dat nog associaties heeft met de oer-4. Daar los van bezien is de R4 niet heel veel groter dan de 5, maar wel veel rechthoekiger en dat doet veel vermoeden voor de binnenruimte. De achterklep is elektrisch te bedienen, maar de klep en openingshoek zijn dusdanig groot dat je goed moet opletten hoe je parkeert. De klep komt namelijk vrij ver naar achteren.



Stengels genoeg

Het dashboard van de 4 lijkt regelrecht uit de 5 te komen en daar is niets mis mee. De uitstraling is ook hier retro met opvallende materialen en grappige ontwerpkenmerken als de lederlook bekleding en lichtgevende modelnaam.

Het geheel steekt prima in elkaar en is op de tast te bedienen, mede door de rij fysieke knoppen voor de klimaatbediening. Bovenop het scherm vinden we fysieke volumeknoppen, maar die vinden we niet zo handig geplaatst. En we hebben er al vaker over geschreven en weten dat verstokte Renault-rijders erbij zweren: maar de vele hendels en stengels aan het stuur vinden we nog steeds niet zo prettig. Het kan ook niet voorkomen dat er alsnog een veelvoud aan knoppen op het stuurwiel zelf worden



geplaatst, een groot contrast met bijvoorbeeld een Tesla Model 3 die het met twee scrollwielletjes op het stuurwiel moet stellen.

Het geheel steekt overigens wel prima in elkaar, met voor dit segment mooie en originele elementen.

Net als in de R5 beschik je over hele prettige voorstoelen, die in het geval van de 4 net iets hoger zijn geplaatst. Je hebt daardoor net iets meer overzicht en bewegingsvrijheid. Dat geldt ook zeker voor de passagiers achterin, want door de hoog geplaatste achterbank zit je prima in de 4, zonder dat je hoofdruimte tekort komt. Het is alleen jammer dat je door de hoge bodem en dikke voorstoelen je voeten niet goed kwijt kunt, zodat langere passagiers toch iets moeten inschikken. Daar staat dan een ontbrekende middentunnel tegenover, zodat je ook op de middelste zitplek achterin best redelijk zit. Ten opzichte van de iets goedkopere 5 kun je wel stellen dat de R4 een stuk praktischer is en meer ruimte biedt voor zijn inzittenden. Die lijn trekt de auto door naar de kofferruimte, waar een rechthoekige bak best een boel ruimte biedt. Het geheel is minder breed dan je op basis van de buitenmaten zou verwachten, maar je beschikt toch even over liefst 100 liter meer inhoud ten opzichte van de 5. Hoewel de 4 (en 5) uitsluitend verkrijgbaar en ontworpen zijn als elektrische auto, beschikken ze niet over een frunk aan de voorzijde. De laadkabel gaat dus gewoon tussen de losse spullen in de achterbak en dat is niet zo praktisch. Dat vinden we ook nog steeds van de plaatsing van de laadpoort, in het paneel linksvoor. Het betekent dat je vaker dan je zou willen vooruit moet inparkeren bij een laadplek, of meters kabel moet uitrollen bij achteruit inparkeren met alle ongemak van dien.



Solide en vertrouwenwekkend

Technisch verschilt de R4 niet veel met de reeds geteste 5. Dat betekent dat je keuze hebt uit twee batterijen en afhankelijk daarvan 120 pk of 150 pk tot je beschikking hebt. De R5 met kleinste batterij moet het met 95 pk stellen, al denken we dat het direct beschikbare koppel veel goedmaakt. De geteste Iconic Comfort Range heeft de krachtigste motor en dat is genoeg om in 8,3 seconden vanuit stilstand de 100 kilometer per uur aan te tikken.

De vermogensopbouw gaat veel geleidelijker dan in bijvoorbeeld de eerste Megane E-tech, zodat je niet snel wielspin hebt bij de acceleratie vanaf 0. Het vermogen en de acceleratietijd zijn natuurlijk allang niet meer opvallend in een segment waarin bijvoorbeeld een Volvo EX30 ruim twee keer zo snel sprint. Het totaalplaatje is echter wel goed, met een heel solide weggedrag en een heel direct stuurgevoel. De auto geeft niet snel een krimp en schept daardoor veel vertrouwen. Overigens vinden we de vooras wel wat star, wat je vooral merkt bij verkeersdrempels. Dat viel ons bij de R5 minder op, maar dat komt wellicht doordat die auto iets lager staat.



Ga voor range

De R4 is natuurlijk iets minder gestroomlijnd dan de lagere 5 en dat zie je terug in het rijbereik. Toch is een actieradius van boven de 400 kilometer afgegeven en dat is best in lijn met directe concurrenten als de elektrische Ford Puma en Opel Mokka. In de praktijk blijkt dat we redelijk dicht bij de fabrieksopgave uitkomen, al rijden we de Renault ook wel onder heel gunstige omstandigheden. Waar gemiddeld zo'n 350 km ver komen, zal dat in de winter onder 300 kilometer zakken, vermoeden wij. Opladen gaat aan de laadpaal in iets meer dan vier uur, terwijl snelladen met 100 kW in ongeveer een halfuur geklaard is. Geen spraakmakende technische details, maar alleszins redelijk voor zijn prijs.



Concurrentie uit eigen stal

De Renault 4 gaat met je mee vanaf 28.895 euro en dat is vijf mille meer dan de goedkoopste R5. Kijk je naar uitrusting en batterij, dan moet je van beide modellen de Comfort Range vergelijken. De 4 is dan zo'n twee mille duurder in een vergelijkbare uitvoering. Die Comfort Range wil je ook zeker wel hebben, want een actieradius op papier van net iets meer dan 300 km voor de Urban Range is wat ons betreft aan de krappe kant. Overigens zit je dan al direct goed in de spullen met onder meer cruise control, achteruitrijcamera en het grote touchscreen.

De geteste Iconic heeft mooie exterieurdetails en luxe als verwarmbare voorstoelen en stuurwiel. Dar betaal je dan ook minimaal 36.490 euro voor, al is het fraaie rouge Carmin met het zwarte dak dat je op de testauto ziet dan wel inbegrepen. Zaken als de Harman Kardon audio en een dodehoekhulp drijven de prijs met zo'n 1.000 euro op, maar dan heb je echt niets meer te wensen. Of toch wel, want er komt nog een open dak met linnen afdekking beschikbaar op een later moment en dat is wel weer een leuke feature die de R5 moet missen.



Renault 4 e-Tech 150 pk Comfort Range Iconic

We zien een heel bataljon aan concurrenten voor de Renault 4, waarbij er natuurlijk niet veel terug kunnen grijpen op zo'n iconisch verleden als deze Fransoos. Kijk je verder dan het ontwerp, dan spreken vooral het leuke rijgedrag - dat niet veel onderdoet voor de R5 - en zijn meer praktische inborst ons aan. Puur praktisch gezien is dit de betere versie van de R5, want je hebt daadwerkelijk iets aan de achterbank en kofferruimte voor een niet veel hogere meerprijs. Maar als totaalplaatje zouden wij (en aan de verkoopcijfers te zien velen met ons) vol overtuiging voor de Renault 5 gaan.

Plus

- + Stuk praktischer dan de R5
- + In het echt leuker dan op beeld
- + Kan zich prima meten aan concurrentie

Min

- Maar blinkt ook nergens in uit
- Grote achterklep