

LA RENAULT 4 E-Tech 100% électrique de 150 ch : UNE SECONDE JEUNESSE POUR LA PETITE COMPACTE POLYVALENTE ?

écrit par Luc Vandersleyen



La petite Renault 4 arrivée sur le marché en 1961 était un petit véhicule compact, mais habitable et polyvalent tout en étant à son aise et efficace presque partout. Une petite « voiture à vivre » comme disait la publicité de RENAULT. Aujourd'hui, elle nous revient, mais en mode exclusivement électrique. Bien sûr, le monde est en train de changer et notre mobilité doit se faire en respectant de sévères normes CO₂ dictées par la Communauté Européenne et l'électrification du véhicule de Monsieur Tout-le-Monde, est une des façons d'y arriver. Elle nous apparaît plus grande et plus imposante que la R4 que nous avons croisé sur nos routes de 1961 à 1992 et qui a été le 4^{ème} véhicule le plus vendu de tous les temps. Elle reste, cependant, assez compacte, habitable et polyvalente et, à l'échelle européenne, elle participe à la démocratisation de la voiture électrique. Si elle a été créée sur la même base que la petite R5 E-Tech, -que nous avons essayé en juillet 2025- elle apparaît plus habitable, plus polyvalente avec une meilleure modularité. Elle a plusieurs éléments communs avec la R5 électrique. Elle est construite sur la même plateforme AmpR Small, avec un centre de gravité assez bas et un train arrière multibras. Elle en reprend, aussi, le moteur électrique de 150 ch et la batterie de 52 kWh, dans le cas de notre essai. Il existe, en effet, une batterie plus petite de 40 kWh qui peut

alimenter un moteur de 120 ch. Bien sûr, cette version moins puissante sera à utiliser pour la ville ou de petits trajets périurbains. Le constructeur annonce une autonomie de 409 km pour notre voiture d'essai et seulement 308 km pour la petite batterie. Comme la Renault 5 E-Tech et l'Alpine A290 GTS, essayées récemment, cette petite Renault est conçue et construite entièrement en Europe. Y compris les batteries qui sortent d'une nouvelle usine à Douai.







PRESENTATION DE NOTRE RENAULT R4 E-TECH ICONIC DE 150 ch COMFORT RANGE :

Notre R4 E-Tech apparaît d'emblée **plus imposante que la R5**. Il est vrai qu'elle a **22 cm de plus en longueur** et 8 cm en largeur. Elle est aussi plus haute de 5 cm et sa garde au sol est passé de 145 à 181 mm. Elle est évidemment **plus habitable**. Nous retrouvons dans son design, **quelques rappels de son ancêtre**. Ainsi, **la calandre, avec ses 2 phares ronds** est réalisée en une seule pièce de 145 cm de long, rétroéclairé avec le logo « RENAULT » au centre, éclairé, lui aussi. De plus, le **capot**, de teinte noire comme le toit est flanqué de **2 fausses prises d'air**. Des protubérances au niveau du bouclier avant, rappellent les butoirs d'origine. Les cannelures sur les flancs, **le hayon ou les feux arrière verticaux** sont aussi des hommages à la 4L d'origine. Du côté de la mécanique cette petite R4 E-Tech est construite sur la **plateforme AmpR Small**. Son moteur électrique synchrone à rotor à excitation externe fonctionne sans aimants permanents et, donc, sans emploi de terres rares. Ce **moteur d'une puissance de 150 ch (110 kW) a un couple de 245 Nm**. La **batterie**, de type NMC (**Nickel-Manganèse-Cobalt**) a une capacité de **52 kWh** sous une tension de 400 V. Bien sûr, comme sur la R5 E-Tech, elle est équipée d'une **recharge bidirectionnelle (V2L)**. La recharge en AC se fait par un chargeur embarqué de 11 kW triphasé et en DC, on peut recharger avec une puissance de 100 kW et passer de 20 à 80% de charge en 35 minutes. Cette R4 reçoit, aussi, un **freinage régénératif « One Pedal »**, mais on dispose aussi de palettes au volant pour sélectionner le degré de génération sur 4 niveaux. Le 4^{ème} étant le « One Pedal ». Pour le reste, le **freinage hydraulique** se fait par un **système « by-wire »** (sans connexion mécanique entre la pédale et les étriers de freins). Avec cela, nous ne nous rendons pas compte du passage du freinage régénérateur au freinage traditionnel. Bien sûr, pour notre

sécurité, nous disposons des nombreux ADAS actuels. Les **roues** de notre R4 avaient **18 pouces** et les pneus étaient des **hiver M+S GoodYear** de 195/60R18.









Du côté de l'habitacle, nous retrouvons un **tableau de bord presque identique à celui de la R5 E-Tech**, au logo -éclairé- devant le passager près. Nous retrouvons les **2 écrans de 7 et**

10 pouces et avons toujours la barre de **commandes physiques pour la climatisation sous l'écran central**. Ce dernier comprend le **système multimédia OpenR Link avec intégration Google** avec une interface rapide et efficace qui dispose d'**Apple CarPlay et d'Android Auto**. Bien sûr, il utilise, aussi **Google Maps** pour une navigation précise. Le logiciel intègre, aussi, le nouvel avatar-assistant **Reno, boosté par ChatGPT**. Nous disposons, en option, d'une excellente **installation audio Harman Kardon à 9 haut-parleurs**. De plus notre **version « Iconic »** disposait d'un **habitacle à la fois chic et sport**. Les sièges et leurs appuie-têtes mixent un tissu à motif pied-de-poule et surpiqûres jaunes avec un tissu « textile refined » (TEP) en partie recyclé et biosourcé. Il y a aussi un ruban jaune sur les sièges avant, La banquette arrière et la planche de bord.

Les sièges soutiennent bien et sont **confortables** tandis que la **banquette arrière** peut accueillir **2 adultes de grande taille**. Par contre l'accès à cette banquette reste un peu étroite. Le coffre lui, dispose de 420 litres (maximum 1405 l.). Les dossiers de la banquette se rabattent, mais sans former un plancher plat. Par contre le **dossier du siège passager peut aussi se rabattre**. Ce qui permet de transporter des objets de 2 m environ. Cependant, du fait de la sono Harman-Kardon, la place dédiée aux câbles de recharge était prise par l'ampli et le woofer de cette installation sono. Et pas de frunk.

Rappelons que la **commande de boîte** se fait par un **levier situé à droite derrière le volant**, ce qui est bien pratique, mais nous retrouvons aussi là, derrière le volant la commande des essuie-glaces et la commande du volume de la radio. Il y a aussi **4 prises USB-C** disposées au centre : 2 à l'avant et 2 à l'arrière. Signalons encore que cette R4 E-Tech pèse, **à vide 1537 kg et peut transporter 443 kg**.





EN ROUTE AVEC NOTRE R4 E-Teck ELECTRIC Iconic de 150 ch Comfort Range :

Bien installé, nous démarrons en **douceur et en silence**. Si nous apprécions le confort, nous sommes aussi très satisfaits de nous déplacer en silence. Les **inégalités** du revêtement routier sont bien **filtrées** et notre R4 se montre **agile et assez** dynamique. La **direction** est, aussi, **très précise** et les manœuvres de stationnement se font avec beaucoup de facilité. Sur les **petites routes sinueuses**, la **tenue de route** est **très saine et rassurante**. Si elle se montre, aussi, très agréable à conduire sur autoroute, nous sommes un peu déçus par son autonomie qui, ici, est de moins de 200 km. Il est vrai que cet essai a été réalisé avec des pneus hiver lorsque les températures se situaient entre 7 et 15° !





LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE RENAULT 4 E-Tech ELECTRIC ICONIC 150 ch Comfort Range :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons parcourus près de 550 km et **nous avons consommé en moyenne 16,3 kWh/100 km.** Cependant, lorsque nous avons pris la voiture l'autonomie annoncée était de 403 km. Alors que nous n'avions fait que 120 km, avec quelques autoroutes, il est vrai, mais en respectant les vitesses légales, il nous restait moins de 200 km d'autonomie. Sur autoroutes, nous étions à une consommation supérieure à 20 kWh/100 km. Lors de nos recharges sur les petites bornes de 7,4 kW bruxelloises, l'autonomie était descendue à 340 km alors que la batterie était rechargée à 100%. Ce qui nous semble relativement peu par rapport à la 5 E-Tech essayée au mois de juin avec des températures supérieures à 20°.

Du côté du prix, notre **RENAULT R4 E-Tech Electric Iconic 150 ch Comfort Range valait 36.900,00 E.**

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Système audio Harman Kardon, 9 h-p : 600,00 E
- Adaptateur charge bidirectionnelle : 200,00 E
- Capot noir étendu : 100,00 E
- Hayon électrique mains-libres : 450,00 E
- Pack extender grip : 300,00 E
- Pack safety & advanced driving assist 650,00 E
- Batterie: 0,00 E
- Sellerie textile 100% recyclé pied-de-poule gris avec ruban jaune/ Textile refined noir matelassé: 0,00 E
- Teinte verte Hauts-de-France avec toit noir : 550,00 E
- Contribution environnementale : 10,00 E

Total des options : 2.860,00 E

