



Renault R4 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh) Iconic

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (110 kW/150 PS)

Der R4 ist nach dem R5 das zweite E-Auto im Retro-Look von Renault und steht ebenfalls auf der neuen AmpR Small-Plattform der Franzosen. Neben optischen Anleihen an seinen Urahn aus den Sechzigerjahren soll er vor allem auch dessen Vielseitigkeit verkörpern, die seinerzeit sehr großen Anklang fand. Er positioniert sich in der Kleinwagenklasse direkt über dem R5, mit welchem er 68 Prozent seiner Teile gemein hat, und zielt damit nicht nur auf städtische Kundschaft ab, sondern soll ein breiteres Publikum für Elektrofahrzeuge begeistern. Der Stromer wirkt durchweg modern und durchgestylt, kann aber auch mit inneren Werten punkten, wie das gute Gesamtergebnis zeigt. Vielseitig ist der R4 durchaus für einen elektrischen Kleinwagen: Er bietet eine beachtliche Anhängelast und einen großzügigen Kofferraum mit niedriger Ladekante – wie der Ur-R4. Auf der Straße macht er mit flotten Fahrleistungen und einer für Kleinwagen praxistauglichen Reichweite von 345 km ebenfalls eine gute Figur; bei zurückhaltender Fahrweise sind auch mehr als 400 km möglich. Die Serienausstattung der Topausführung Iconic ist umfangreich und die Funktionsqualität der Fahrerassistenzsysteme geben keinen Grund zu klagen – der Preis fällt mit mindestens 36.400 Euro aber happig aus. Weitgehend intuitiv geht auch die Bedienung von der Hand – nur an die drei Lenkstockhebel an der rechten Seite muss man sich gewöhnen. Negativ aufgefallen sind uns die mäßige Rundumsicht, insbesondere nach hinten, sowie die deutlichen Windgeräusche bei höherem Tempo. Auch die große Stufe im Ladeboden bei umgeklappter Rücksitzlehne passt nicht zum Anspruch des Franzosen. Und wer die Hoffnung hatte, dass der 22 cm längere R4 für die Fondinsassen deutlich mehr Platz bietet als der arg eng geschnittene R5, wird leider enttäuscht. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-C3 Aircross, Mini Aceman, Opel Mokka B.

- ⊕ **reichhaltige Serienausstattung, großer und gut nutzbarer Laderaum, kurzer Bremsweg, effizienter Antrieb, gut funktionierende Fahrerassistenzsysteme**
- ⊖ **mäßige Rundumsicht insbesondere nach hinten, hohe Stufe im Ladeboden bei umgeklappter Rücksitzlehne, knapper Fond, deutliche Windgeräusche bei höherem Tempo**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Insgesamt schneidet der neue Renault R4 E-Tech Electric im Kapitel Verarbeitung ordentlich ab. In puncto Materialqualität im Innenraum ist aber noch Luft nach oben, insbesondere mit Blick auf den für einen Kleinwagen selbstbewussten Preis. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen meist schmal und gleichmäßig und die Anbauteile sind passend eingefügt. Verbesserungspotenzial hingegen gibt es unter der Frontklappe, hier würden u. a. etwas mehr Abdeckungen für einen wertigeren Gesamteindruck sorgen. Außerdem bewegen sich die geöffneten Seitenscheiben merklich in den Türrahmen, wenn man die Türen zufallen lässt. Die fehlenden Türrahmenverkleidungen sind üblich in der Klasse – dafür gibt es doppelte Dichtlippen in den Türausschnitten für eine bessere Akustik und sauberen Einstieg. Beim Unterboden haben sich die Franzosen sichtbar Mühe gegeben, er ist vollständig und glattflächig verkleidet. Das Gepäckabteil ist komplett mit Stoff ausgekleidet und die Ladekante kommt sogar mit Edelstahl einlagen daher. Nicht ganz so strapazierfähig wirkt der Ladeboden, der seine Langlebigkeit erst unter Beweis stellen muss. Im Innenraum ist die Verarbeitungsqualität insgesamt solide: Sämtliche Kunststoffteile sind ordentlich gefertigt und befestigt, selbst bei beherztem Griff lässt sich kaum ein Knistern

herausprovizieren. Lediglich die Kanten der Teile könnten an manchen Stellen sorgfältiger entgratet sein. Der Innenraum wirkt wohnlich und schick, wozu gezielte Applikationen in Chromoptik sowie die fingerabdruck- und kratzeranfälligen Pianolackflächen beitragen. Man fühlt sich wohl im R4. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass die Materialauswahl insgesamt doch recht einfach gehalten ist. Bis auf den Kunstlederüberzug am Armaturenbrett und Lenkradkranz sowie den Stoffeinsatz in den vorderen Türen kommt ausschließlich harter und kratzempfindlicher Kunststoff zum Einsatz. Der dunkelgraue Dachhimmel mit seiner Karosteppung sieht schick aus, wirkt beim Anfassen jedoch nicht sonderlich wertig.

⊕ Das Blech des R4 wird an den Kotflügeln, im Schwellerbereich und sowohl an Front als auch Heck mit unlackiertem Kunststoff gegen Blessuren z. B. durch kleinere Parkrempler geschützt.

⊖ Dass die Fronthaube ohne Gasdruckfeder auskommt, ist bei einem elektrischen Kleinwagen ohne Frunk zu verschmerzen. Dennoch könnte der Haltestab insgesamt solider anmuten.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die NMC-Batterie des 400-V-Antriebssystems mit einer Nettokapazität von 52 kWh kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis, ein AC-Ladekabel mit Typ 2-Stecker ist dabei. Letzteres lässt sich platzsparend in der herausnehmbaren Wanne (Zubehör) unter dem Ladeboden verstauen. 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 R4 für die Vollauffüllung 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 31 Minuten bei durchschnittlich 77,1 kW. Beim Testwagen (R4 Comfort Range) liegt die Ladeleistung bei bis zu 100 kW, wie auch vom Hersteller spezifiziert – der R4 als Urban Range mit 40-kWh-Akku kann nur mit maximal 80 kW laden. Nach dem raschen Erreichen der Spitzenleistung bei circa 15 Prozent fällt die Ladeleistung allmählich ab, bei einem Ladestand von 80 Prozent liegen immerhin noch knapp 40 kW an. Bei tiefen Temperaturen sorgt die serienmäßige Batterie-konditionierung dafür, dass der Ladestopp nicht zu lange dauert. Allerdings muss man dafür eine Schnellladestation im

Navigationssystem auswählen, eine wünschenswerte manuelle Vorkonditionierung ist leider nicht möglich. Auch eine für die Langstrecke unersetzliche Laderoutenplanung ist in das Navigationssystem integriert, welches ab der Ausstattung Techno zum Serienumfang gehört. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 345 km. Bei Innerorts-Fahrten oder sehr ruhiger Fahrweise außerhalb (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von bis zu 400 km möglich. Auf der anderen Seite sollte man sich bei niedrigen Außentemperaturen oder Fahrt bei hohem Tempo auf eine deutlich geringere Reichweite einstellen. Praktisch: Für den R4 gibt es gegen Aufpreis einen V2L-Adapter (Vehicle-to-Load), mit welchem sich der Renault als mobile Stromquelle für bis zu 3,7 kW nutzen lässt. Außerdem ist er V2G-fähig (Vehicle-to-Grid) unter der Voraussetzung, dass man einen Mobilize Energievertrag mit dem Renault-Partner The Mobility House abschließt. Die Außenlänge von 4,14 m und die 2,03 m Breite (inklusive Außenspiegel) sind in der Stadt noch gut handhabbar, der Wendekreis von 11 m durchschnittlich. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 484 kg erlaubt – das reicht locker für vier Personen samt deren Gepäck.

⊕ Als einer der wenigen elektrischen Kleinwagen ist für den R4 eine Anhängerkupplung im Zubehör erhältlich. Zwar fällt

die Anhängelast mit 750 kg eher niedrig aus, für einen kleinen Anhänger oder einen Fahrradträger reicht dies jedoch aus. Die Stützlast beträgt praktische 80 kg – genug für zwei E-Bikes samt Träger. Auf dem Dach samt serienmäßiger Reling sind ebenfalls 80 kg zugelassen. Ab Frühjahr 2026 wird voraussichtlich das Plein Sud-Faltdach für den R4 bestellbar sein, dann entfällt die Dachreling zugunsten des Open Air-Gefühls.

3,5 Licht und Sicht

Die Enden des Kleinwagens kann man zwar nicht direkt einsehen, dank der kantigen Karosserie jedoch ordentlich abschätzen. Etwas tückisch ist das schräge Heck, denn die Unterkante der Heckscheibe zeigt nicht die Abschlusskante an. Der Überhang vorn fällt geringer aus, nur sieht man die Vorderkante der kurzen und recht hohen Haube nicht – entsprechend bescheiden sieht man niedrige Hindernisse vor dem Franzosen. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition hingegen gut. Das Rückwärtsfahren grade bei Dunkelheit käme ohne die stets serienmäßige Rückfahrkamera einem Blindflug nahe, wobei das Kamerabild dann leider verrauscht ist. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist für den R4 nicht erhältlich, aufgrund der kompakten Abmessungen aber auch verzichtbar. Bereits ab der Basisausstattung sind die Einparksensoren hinten Serie, beim getesteten Iconic sind sie auch vorne und seitlich mit an Bord (insgesamt zwölf), wie auch der Einparkassistent. Letzterer lenkt ausschließlich und wartet generell noch mit reichlich Verbesserungspotenzial auf: Lücken werden offenbar nur anhand benachbart stehender Fahrzeuge erkannt und im Alltag übernimmt man dann doch lieber selbst das Steuer, denn der Assistent fordert weitaus mehr Fahrstufenwechsel und Korrekturen als nötig wären. Die Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten, verfügen allerdings nicht über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist ab der Ausstattung Techno Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die LED-Scheinwerfer sind beim R4 stets serienmäßig an Bord und liefern insgesamt ein befriedigendes Leuchtbild, welches grade an den Seiten besser ausfallen könnte. Neben einem Lichtsensor wartet der Renault 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 Beiden wären wichtig, um eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer durch verschmutzte Scheinwerfergläser oder bei beladenem Fahrzeug zu verhindern. Immerhin kann man den Franzosen zugutehalten, dass sie für die Leuchtweitenregulierung eine separate Taste verbauen und die Funktion nicht im Fahrzeugmenü verstecken, wo man sie leicht vergessen und nur schwer finden kann.

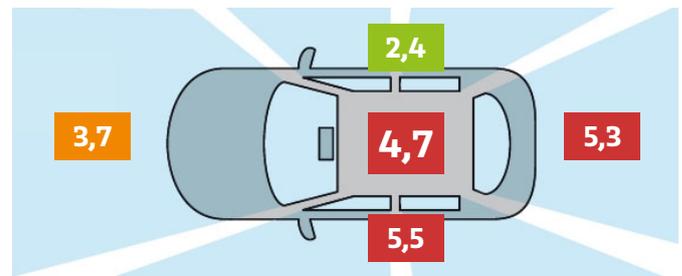
⊖ Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, welches allerdings nur bei kleinen Schäden helfen kann. Ein Not- oder gar Ersatzrad wie auch entsprechendes Werkzeug für den Radwechsel sind nicht verfügbar, wie auch pannensichere Reifen.



Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

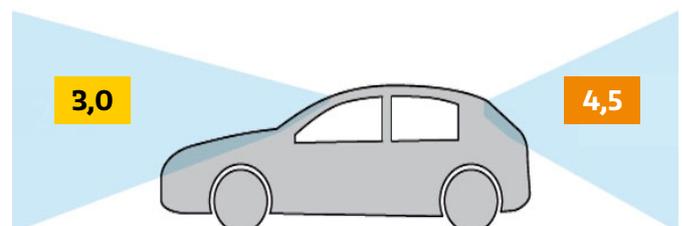
Rundumsicht

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.



⊕ Tagsüber sind die Rückleuchten mit eingeschaltet, wodurch die Sichtbarkeit gesteigert wird. Das Bremslicht ist zudem in LED-Technik ausgeführt, wodurch nachfolgende Verkehrsteilnehmer schneller gewarnt werden.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung fällt schlecht aus, was vorrangig an der schlechten Sicht nach hinten und den rundum breiten Dachsäulen liegt. Auch subjektiv fällt die mäßige Übersicht bei dichtem Stadtverkehr negativ auf: Die hohen und nicht versenk- oder klappbaren Fondkopfstützen schränken den Blick durch die Heckscheibe zusätzlich ein und

2,7 Ein-/Ausstieg

Die Türen des R4 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. Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn bequem, auch wenn die Schweller schlanker ausfallen dürften. Die breiten B-Säulen sitzen ob des Fahrzeugformats recht weit vorn, sodass man u. U. mit dem Knie das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett beim Zustieg touchiert. Die Fahrer-Sitzfläche befindet sich mit 52 cm angenehm hoch über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). In den Fond geht es müßiger: Hier sind ebenfalls die starken Schweller zu überwinden. Außerdem schränken die niedrige Dachlinie und der durch die Radläufe schmale Türausschnitt den Zustieg ein, sodass die Türen weit geöffnet werden müssen, was in engen Parklücken problematisch werden kann.

⊕ Praktisch: Dank der Elektro-Plattform gibt es im Fond keinen Mitteltunnel, der den Fußraum einengt und das Durchrutschen erschwert.

3,1 Kofferraum-Volumen

Genau wie sein Urahn aus den Sechzigern will der neue R4 E-Tech Electric ein geräumiges Kompaktauto sein für vielerlei Einsatzzwecke. Und das gelingt ihm auch mit seinem für die Kleinwagenklasse beachtlichen Stauvolumen: Unter die Laderaumabdeckung passen 330 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 385 l. Alternativ lassen sich bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 660 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.075 l Volumen vorhanden. Zusätzlich befindet sich unter dem Ladeboden eine Mulde, in welche beim Testwagen eine etwa 20 l fassende Wanne mit praktischen Traggriffen (Zubehör) eingelassen ist.

nach oben zur Ampel beispielsweise wird die Sicht durch die weit vorgezogene Dachkante erschwert. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann mit den Blinkern keine Fahrtrichtung mehr angezeigt werden, was beispielsweise beim Abschleppen von Vorteil wäre.

⊖ Der R4 ist bereits in der Basisausführung mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Fahrzeug entriegelt schon bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers (Funktionen deaktivierbar). 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 werden – immerhin lässt es sich nicht starten. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Nur der Beifahrer darf sich über einen Haltegriff am Dachhimmel freuen, welcher besonders beim Aussteigen hilfreich sein kann.



Der Kofferraum mit 330 Liter Volumen bietet ausreichend Platz für Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.

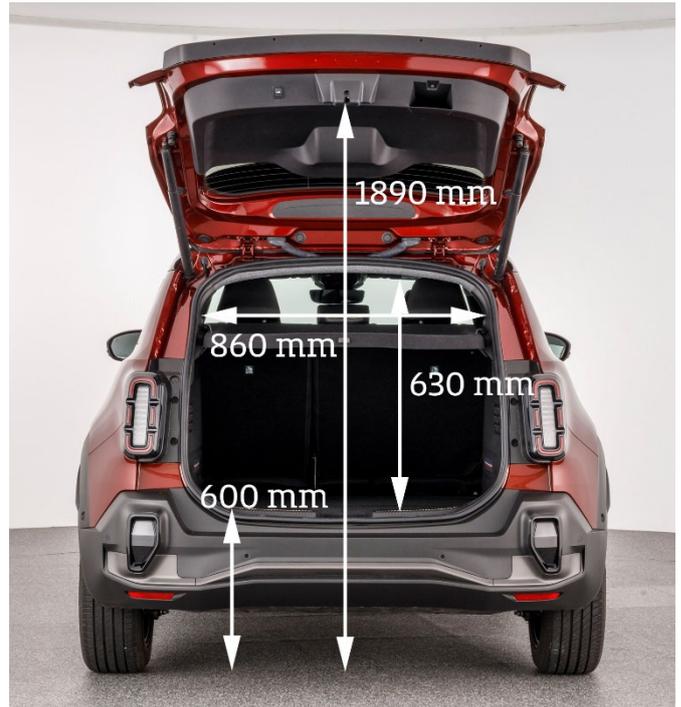
2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des R4 lässt sich insgesamt gut nutzen und ist sehr gut zugänglich: Wie beim Ur-R4 ist die Kofferraumklappe weit nach unten bis in den Stoßfänger gezogen. Dadurch fällt die Ladekante mit 60 cm von der Fahrbahn aus gemessen sehr niedrig aus; das ist insbesondere beim Beladen mit schwerem Gut angenehm. Ebenfalls praktisch sind die vernachlässigbaren zwei Zentimeter Höhe der Bordwand innen. Die Kofferraumklappe öffnet in der Iconic-Ausstattung elektrisch, sogar per Fußgeste unter der Heckschürze. Ansonsten lässt sie sich aus dem Innenraum, per Keycard oder direkt an der Klappe bedienen – die Öffnungshöhe ist ebenfalls einstellbar, was in niedrigen Parkgaragen praktisch sein kann. Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt. Darüber hinaus sollte man insbesondere auf die seitlich von der Klappe abstehenden Blechlaschen Acht geben – das abstehende Schloss ist großzügig ummantelt. Eine 12-V-Steckdose gibt es rechts im Gepäckraum.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer schwach leuchtenden Halogenlampe links ist zu gering. Zudem ist die sonst gute Nutzbarkeit des Kofferraums bei umgeklappter Rücksitzlehne eingeschränkt, da eine etwa zehn Zentimeter hohe Stufe zwischen Lehne und Ladeboden entsteht. Für die Hutablage gibt es leider keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden, welcher insgesamt fragil und eher preisbewusst

2,6 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 – die vorderen Sitze sollten dabei aber nicht ganz hinten sein, oder man nimmt vorher die Kopfstützen der Rücksitzlehne ab. An beiden Seiten des Kofferraums befinden sich Taschenhaken, ein Fach und ein Gummiband zum Fixieren loser Gegenstände. Ein Transport- oder Schienensystem ist, wie in der Klasse üblich, nicht lieferbar.



Die recht niedrige Ladekante erleichtern das Be- und Entladen des Kofferraums.

anmutet. Um Zugriff zur darunter liegenden Mulde zu erhalten, wirft man den verstärkten Stoff zweigeteilt nach hinten. Es ist denkbar, dass bei häufiger Nutzung des Laderaums und Zugriff zur Mulde unter dem Boden dieser stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

⊕ Ab der Ausstattung Techno ist sogar der Beifahrersitz umklappbar, sodass die gesamte Länge des Fahrgastraums für den Transport ausladender Güter genutzt werden kann.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen und dadurch zu beschädigen. Zwar bietet der R4 vier stabile Ösen im Kofferraum zur Sicherung von schwerem Gepäck, leider sind diese aber zu hoch angebracht, um ein Gepäcknetz am Kofferraumboden zu spannen. Einen praktischen Laderaum unter der Fronklappe (Frunk) hat der Renault nicht zu bieten.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Armaturen- und Bedienkonzept des R4 ist weitgehend identisch mit dem des ebenfalls auf der AmpR Small-Plattform stehenden R5. Dominiert wird das Cockpit von den beiden Bildschirmen: 10-Zoll-Tachodisplay (7 Zoll in der Basis) und das 10,1-Zoll-Zentralsdisplay. 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 und die Struktur erschließt sich nach kurzer Eingewöhnung. Allerdings fallen die Touchflächen eher klein aus, was besonders auf schlechten Fahrbahnen mitunter zu Fehlbedienungen führt. Zudem vermissen wir Drehregler zum Zoomen/Scrollen und für die Lautstärkeregelung. Für letzteres müssen entweder die zwei Knöpfe oben auf dem Displayrahmen erhalten oder die Tasten am Bediensatellit rechts unten hinter dem Lenkrad. Das ist ebenso wenig intuitiv wie die zwischen den beiden Displays und u. U. vom Lenkradkranz verdeckte Taste, um die Fahrbereitschaft herzustellen bzw. zu beenden.

⊕ Am unteren Rand des Touchscreens sind die wesentlichen Klimafunktionen dauerhaft eingeblendet, womit wir heutzutage bereits zufrieden wären. Dennoch spendieren die Franzosen dem R4 eine separate Klimabedieneinheit – das verdient ausdrückliches Lob und steigert die Bedienfreundlichkeit nachhaltig, denn die Tasten lassen sich blind erfüllen und bedienen. Auch der Warnblinker wie auch die Taste für die Zentralverriegelung sind unterhalb dieser Leiste als konventionelle Tasten ausgeführt und lassen sich im Gegensatz zu berührungsempfindlichen Touchflächen selbst in Eile sicher bedienen. An anderer Stelle zeigt sich Renault ebenfalls erfreulich "altmodisch" und verbaut für die Anpassung der Außenspiegel und des Lenkrads normale Tasten bzw. Hebel. Das Multifunktionslenkrad lässt sich trotz der Touch-Optik problemlos bedienen und verzichtet auf

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem des R4 (OpenR link) in der Ausstattungsvariante Iconic entspricht dem der Techno-Ausführung und umfasst u. a. ein Radio samt digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktive Ladeschale, je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie die kabellose Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Die Sprachsteuerung geschieht über den Google Assistant in Gestalt des Avatars „Reno“, welcher vom KI-Chatbot ChatGPT unterstützt wird. Reno arbeitet schnell, versteht



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität sind zufriedenstellend und bieten noch Raum für Verbesserungen.

Wischgesten. Fünf Assistenzsysteme lassen sich konfigurieren und diese Einstellung durch zweimaliges Betätigen der Assistenzsystem-Taste (My Safety Switch) in der etwas verdeckten Schalterleiste links vom Lenkrad aufrufen. Auch die gut erreichbaren USB-C-Anschlüsse sowie die offene induktive Ladeschale für das Smartphone (ab Ausstattung Techno Serie) sind im Alltag hilfreich.

⊖ Mit drei Lenkstockhebeln auf der rechten Seite hat es Renault schlicht übertrieben. Auch nach der Gewöhnungsphase kommt es gerade im Eifer des Gefechts zu Verwechslungen zwischen dem Fahrstufen- und Wischerhebel. Unterhalb davon befindet sich der Renault-typische Bediensatellit, der außerhalb des Sichtfelds liegt und mit dem man sich erst vertraut machen muss. Das Tachodisplay könnte nachts stärker dimmen; insbesondere beim Rückwärtsfahren ist der Blickwechsel in den dunklen Fond herausfordernd. Die hinteren Leseleuchten sind mit ihrer eher mittigen Anordnung im Dachhimmel schräg hinter den Fondinsassen ungünstig angeordnet, da man sich selbst Schatten in den Schoß wirft.

natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z. B. Klimatisierung) als auch das Infotainment (z. B. Navigationsziele, Radiosender) steuern; auf Dauer nervig ist nur, dass er sich immer wieder aufs Neue vorstellen möchte. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps und bietet neben Verkehrsinformationen in Echtzeit für den Stromer eine Laderoutenplanung. Serienmäßig ist der R4 mit sechs Lautsprechern ausgestattet, optional ist das 410-W-Soundsystem von Harman/Kardon mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer verfügbar. Letzterer würde dann aber

die Mulde unter dem Ladeboden füllen – dafür gibt es dann eine Aufbewahrungstasche für das Ladekabel an der Seite des Kofferraums. Sofern man ein kostenpflichtiges Datenpaket für das Fahrzeug gebucht hat, lässt sich ein WLAN-Hotspot für die Fahrgäste einrichten. Zudem kann der R4 mit der Renault-App verbunden werden und Fahrzeugdaten an das Smartphone des Nutzers senden oder in Retour per Smartphone teilweise gesteuert werden. Außerdem bietet die App Video-Tutorials zum Fahrzeug und beherbergt auch den Avatar Reno. Auf dem Fahrzeug selbst lassen sich zahlreiche Apps installieren, u. a.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern 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 etwas düstere Raumgefühl wird vorrangig durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Seitenlinie erzeugt. Nachts lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung

zum Streamen von Filmen, Musikhören oder Nachrichten konsumieren. 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. Via Over-The-Air-Updates (OTA) kann das Fahrzeug stets auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

3,7 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond insgesamt kann nicht überzeugen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für knapp 1,90 m große Personen. Limitierend ist hier die Kopffreiheit, welche nur Personen bis 1,85 m genügt. Dass die Innenbreite auf Dauer maximal für zwei Erwachsene ausreicht, ist selbsterklärend. Allerdings dürfte das Raumgefühl im Fond insgesamt die Lust am dauerhaften Reisen ebenda primär einschränken: Die Atmosphäre ist aufgrund der niedrigen Dachlinie (beinahe Augenhöhe), hohen Seitenlinie und dem dunklen Dachhimmel insgesamt gedrungen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Füße aufgrund des hohen Fahrzeugbodens – darunter befindet sich die Batterie – nicht unter die Vordersitze schieben lassen. Eine Ambientebeleuchtung ist für den Fond nicht verfügbar – hier kann nur das bald verfügbare Faltdach tagsüber für mehr Licht sorgen.

den Innenraum jedoch etwas großzügiger wirken. Noch luftiger dürfte das Raumgefühl werden mit dem voraussichtlich ab Frühjahr 2026 für die beiden höheren Ausstattungen bestellbaren Plein Sud-Faltdach. Neben der Dachreling wird dann auch die Dachantenne entfallen (stattdessen in der Heckscheibe integriert), um die Öffnungsfläche zu maximieren.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

4,0 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. In der ersten Reihe sind die Türfächer klein, flach und fassen nicht mal 1-l-Flaschen. Die beiden Becherhalter in der Mittelkonsole lassen sich nur mäßig nutzen, da sie über keinerlei Verstellmechanismus verfügen. Im Zubehör sind u. a. verschiedene 3D-gedruckte Aufbewahrungsboxen erhältlich, welche sich auf den Becherhaltern installieren lassen. Spaßig, in der Praxis aber eher im Weg: Man kann an der Mittelkonsole einen Baguette-Halter (Zubehör) anbringen – falls der kleine

Hunger kommt. Ebenfalls in der Mittelkonsole findet man ein gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone samt induktiver Lademöglichkeit sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne – eine Ablage für Kleinkram links neben dem Lenkrad oder ein praktisches Brillenfach im Dachhimmel gibt es nicht. Immerhin gibt es ein kleines Handschuhfach, das allerdings ohne Beleuchtung und Klimatisierung auskommen muss. Für die Fondinsassen bietet der R4 neben kleinen Türfächern, die aber zumindest bis zu 1,5-l-Flaschen aufnehmen können, zwei geschlossene Lehnentaschen samt Aussparungen für Smartphones. Becher-

oder Jackenhalter sucht man hingegen vergebens. Dafür lässt sich im Zubehör ein für zahlreiche Renaults kompatibles Multifunktionssystem bestellen, welches entweder als Haken

bzw. Kleiderbügel fungieren kann oder auch einen Klappstisch bietet.

3,2 KOMFORT

3,4 Federung

Für einen Kleinwagen spendiert Renault dem R4 eine ungeohnt aufwendige Fahrwerkskonstruktion. Vorn sind die üblichen McPherson-Federbeine inklusive Stabilisator verbaut und an der Hinterachse kommt statt einer Verbundlenkerachse eine hochwertige Mehrlenkerkonstruktion mit Stabilisator zum Einsatz. Der Federungskomfort fällt dennoch aufgrund der insgesamt straffen Abstimmung nur durchschnittlich aus. Vor allem innerorts liegt der Aufbau insbesondere bei schlechten Straßenverhältnissen unruhig und das Fahrwerk könnte wesentlich feinfühlicher ansprechen. Einzelne Hindernisse wie abgesengte Kanaldeckel dringen deutlich zu den Insassen durch. Außerorts bessert sich das Komfortempfinden zwar

etwas, allerdings schaukelt der R4 bei zügiger, kurviger Fahrt auf schlechter Fahrbahn merklich 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 zusätzlich negativ aus und führt zu ausgeprägteren Bewegungen um die Querachse. Geschwindigkeitshügeln nimmt die Vorderachse des R4 merklich die Intensität, die Hinterachse jedoch leitet kräftige Vertikalbeschleunigungen an die Insassen weiter. Alles in allem lässt es sich aber mit dem gebotenen Federungskomfort leben.

3,4 Sitze

Die Vordersitze lassen sich in Längsrichtung verschieben sowie die Lehnenneigung in Stufen verstellen. Der Fahrersitz verfügt erst ab der Ausstattung Techno über eine Höhenverstellung. Beim Iconic gibt es diese auch für den Beifahrer und eine elektrische 2-Wege-Lordosenstütze für den Fahrer serienmäßig – alternativ muss man eines der Optionspakete bestellen. Die Sitze sind durchschnittlich gepolstert und daher nur eingeschränkt langstreckentauglich – dafür fällt die Oberschenkelauflage recht lang aus und die ausgeprägten Sitzwangen bieten einen guten Seitenhalt. In Summe überzeugt die Sitzposition jedoch nicht vollauf, was vorrangig an den nach vorn ragenden Kopfstützen liegt, die bei steil eingestellter Lehne zu einer unbequemen Kopfposition führen können. Die Kopfstützen lassen sich zwar in der Höhe, aber nicht in Längsrichtung verstellen.

Positiv fallen uns hingegen die (leider) starre Mittelarmlehne sowie die gepolsterte Armauflage in der Türtafel auf; allerdings vermischen wir eine Gurthöhenverstellung.

⊖ Die Rücksitzlehnen sind zwar straff gepolstert, aber dennoch bequem. Etwas zu weich ist die Rückbank. In Kombination mit dem spitzen Kniewinkel liegen die Oberschenkel nur wenig auf, sodass die Sitzposition insgesamt unbequem ausfällt. Hinzukommend gibt es weder eine Mittelarmlehne noch gepolsterte Armauflagen in den Türen. Der mittlere Sitzplatz im Fond sei aufgrund der harten Polsterung und schmalen Abmaße nur für kurze Strecken zu empfehlen.

2,8 Innengeräusch

In puncto Geräuschniveau im Innenraum geht es für Kleinwagenverhältnisse passabel zu. Zwar sind die Radhäuser des Franzosen mit Flies gedämmt und an den Türausschnitten gibt es doppelte Dichtlippen, dennoch liegt der bei Tempo 130 km/h gemessene Geräuschpegel bei befriedigenden 67,3 dB(A). Zwar im Kleinwagensegment unüblich – trotzdem könnte eine Doppelverglasung helfen: Bereits wenig über

Stadttempo beginnt es von den Seitenfenstern und der Dachkante her zu säuseln und auf der Autobahn dominieren die Windgeräusche schließlich die Akustik, sodass Gespräche mit den Insassen bei höherem Tempo auf das Wesentliche beschränkt werden. Vom Antrieb hingegen bekommt man maximal ein leises Summen mit und die Dämmung der übrigen Fahrgeräusch geht insgesamt in Ordnung.

2,8 Klimatisierung

Der Renault R4 ist bereits in der Basisausführung mit einer effizienten Wärmepumpe sowie einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, dessen Automatikmodus sich in drei

Intensitätsstufen einstellen lässt. Die Standklimatisierung ist ebenfalls Serie, sie erlaubt das Vorkonditionieren über das Fahrzeugmenü oder die Smartphone-App. Für die

Topausstattung Iconic sind beheizte Vordersitze und die Lenkradheizung Serie, die niedrigeren Varianten können hier Aufwertungen über die Optionspakete erhalten. Die Heckscheibe ist ab der Ausstattung Techno serienmäßig getönt, beim Iconic sind es zusätzlich auch die hinteren Seitenscheiben. Im Gegensatz zum kleineren R5 kann der R4 für die Fondinsassen zumindest Luftdüsen unter den Vordersitzen bieten, ansonsten gibt

es bis auf die nicht sonderlich weit zu öffnenden Seitenfenster hinten keine weitere Frischluftzufuhr.

⊖ Alle Lüftungsdüsen müssen ohne Drehrädchen auskommen, d. h. Luftmenge und Strömungsrichtung lassen sich nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,4

MOTOR/ANTRIEB

1,7

Fahrleistungen

⊕ Der für einen Kleinwagen mit knapp 1,5 t sehr gewichtige R4 E-Tech Electric punktet dank des 110 kW (150 PS) starken E-Motors mit guten Fahrleistungen und bietet damit durchaus Fahrfreude. Das maximale Drehmoment des Motors 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 in zügigen 4,7 s. Von 80 auf 120 km/h vergehen 6,2 s. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller flotte 8,2 s an. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 150 km/h - das ist sinnvoll, denn sonst schwindet die Reichweite schnell.

1,5

Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch der R4 E-Tech Electric einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nur unter hoher Lastanforderung in Form eines leichten Zitterns 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. Mithilfe des Multi-Sense-Knopfs am Lenkrad (ab Techno) können verschiedene Fahrmodi ausgewählt werden, welche u. a. Einfluss auf das Ansprechverhalten haben: In Eco beispielsweise hält sich der Antrieb zur besseren Energieeffizienz weiter zurück, wohingegen im Sport-Modus etwas mehr Temperament anliegt.

1,1

Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor ist an ein einstufiges Untersetzungsgetriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich des Schaltkomforts die Bestnote. Auch das Rangieren und Anfahren gelingt - typisch für E-Autos - tadellos. Je nach Ausführung hat der Fahrer am Gangwahlhebel die Wahl zwischen den Vorwärts-Fahrstufen "D" und "B", wobei letztere Stufe für längere Bergab-Passagen geeignet ist, da hier die Bremsenergieerückgewinnung (Rekuperation) erhöht ist und das Fahrzeug somit ohne Betätigung des Gaspedals stärker verzögert. Beim Testwagen gibt es nur die Stufe „D“, dafür lassen sich mithilfe der Paddel an der Rückseite des Lenkrads insgesamt vier verschiedene Stufen der Rekuperation wählen. In der kleinsten Stufe wird nicht rekuperiert, sodass der R4

maximal weit rollen kann. Der R4 ist das erste Elektroauto von Renault, welches das Ein-Pedal-Fahren beherrscht: In dieser Einstellung erfolgt die Rekuperation mit maximaler Stärke bis in den Stillstand, sodass das Bremspedal nur noch beim überdurchschnittlichen Verzögern verwendet werden muss. Das „Kriechen“ gelingt mit dem Antrieb ebenfalls tadellos. Die Autohold-Funktion ist Serie und verhindert an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs - sie wird klassisch per Taste in der Mittelkonsole aktiviert.

⊖ Der Schalthebel hat keine P-Stellung, sodass man zum Abstellen des Fahrzeugs entweder direkt die Fahrbereitschaft deaktivieren oder die Taste für die elektrische Parkbremse in der Mittelkonsole betätigen muss.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der R4 souverän: Das Lenkrad kehrt rasch wieder in die Nulllage zurück und das ESP unterstützt feinfühlig mit kleinen Bremsimpulsen, sodass der Renault einen kurzen Moment später wieder stabilisiert ist. In langgezogenen Kurven bleibt der Franzose lange neutral und baut bei zunehmendem Tempo überschüssige Geschwindigkeit sicher über die Vorderräder ab. Steigt man in der Kurve spontan auf die Bremse, verstärkt sich das Untersteuern und der Renault bleibt weiterhin gut beherrschbar. Lupft man in der Kurve das Fahrpedal bei starker Rekuperationseinstellung, drängt der Stromer allerdings kräftig mit dem Heck nach außen, sodass das ESP anspricht und den R4 wieder auf Kurs bringen muss. Ein ähnliches Verhalten zeigt der Renault im ADAC Ausweichtest: Bereits beim abrupten Anlenken giert der Franzose kräftig um die Hochachse, sodass man beim Zurücklenken gezielt das Übersteuern ausgleichen muss. Das ESP

greift erst spät und fordert entsprechend viel Lenkarbeit vom Fahrer, um den Kurs zu halten. Insgesamt ist das Fahrverhalten bei diesem kritischen Manöver anspruchsvoll, aber beherrschbar. Durchfährt man den Ausweichtest möglichst dynamisch mit geringeren Lenkwinkeln, lässt sich das mitlenkende Heck gut nutzen und damit für das Fahrzeugkonzept beachtliche Geschwindigkeiten erzielen. Nur die merkliche Seitenneigung der relativ hohen Karosserie trübt etwas das Fahrgefühl. Der Geradeauslauf gibt wenig Grund zur Klage, auch bei hohen Geschwindigkeiten zieht der Franzose stoisch seine Bahnen und lässt sich nur von übermäßiger Fahrbahnquerneigung oder starken einseitigen Unebenheiten aus dem Konzept bringen. Die Traktion des Fronttrieblers kommt schnell an ihre 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.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung im R4 hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck. 2,6 Lenkradumdrehung sind nötig, um vom rechten zum linken Lenkansschlag zu kurbeln – damit ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt. Außerorts lässt sich der R4 präzise durch enge Kurven zirkeln und bereits bei niedrigem Tempo stellt die Lenkung zuverlässig in die Neutrallage zurück. Verbesserungswürdig ist allerdings die lediglich mäßige

Rückmeldung der insgesamt leichtgängigen Lenkung. Die Mitte lässt sich zwar noch blind erfüllen, aber dennoch mutet sie synthetisch an und vermittelt wenig Informationen über den Haftungszustand der Reifen. Daran kann der Sport-Modus mit lediglich erhöhtem Handmoment wenig ändern. Beim Rangieren sind die erforderlichen Lenkkräfte angemessen für ein Stadtauto.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit Leichtlaufreifen besohlte R4 nach 34,4 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein gutes Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt dabei auf konstantem Niveau. Dosieren lässt sich die Bremse durchschnittlich und fühlt sich insgesamt synthetisch an – typisch für E-Fahrzeuge, bei denen ein

Einklang zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse geschaffen werden muss. Der Übergang zwischen den beiden Verzögerungsmethoden ist aber gut gelungen (Blending), allerdings dürfte die Bremse einen klarer definierten Druckpunkt bieten.

1,9

SICHERHEIT

1,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault R4 besitzt für einen Kleinwagen bereits ab Werk bemerkenswert viele Assistenzsysteme, die auch zuverlässig funktionieren. So verfügt er u. a. neben dem Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner auch über einen Kreuzungs- und Spurhalteassistenten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) – für letztere muss man beispielsweise selbst in einem mehr als 100.000 Euro teuren BMW i7 Aufpreis zahlen. Ordert man das "Safety & Advanced Driving Assist-Paket" für 750 Euro, bietet der Stromer zudem einen Spurwechselwarner samt rückwärtiger 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. Der Lenkassistent funktioniert gut im Alltag und leistet damit einen echten Mehrwert. Mithilfe des Navigationssystems wird sogar das Tempo angepasst, wenn z. B. kurvige Streckenabschnitte voraus liegen oder ein Kreisverkehr naht. Weiterhin wird dem Fahrer über den Safety Score mitgeteilt, wie vorbildlich er sich im Straßenverkehr bei der Fahrt verhalten hat. Bei einer Vollbremsung blinken die LED-Bremslichter in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Im Stillstand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist für den R4 nicht zu haben, stattdessen wird ein auftretender Reifendruckverlust indirekt über die Raddrehzahlsensoren detektiert.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Renault R4 E-Tech Electric 79 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes (Test 05/2025). 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 R4 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. Vorn und hinten 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

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	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Betätigung der SOS-Taste starten. Ist der Renault in einer Kollision verwickelt gewesen, bremst er automatisch bis in den Stillstand, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision zu mindern.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und damit nicht

2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Renault R4 85 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondsitzen dürfen 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, wobei der Sitz im Fond u. U. an der Dachkante anstehen kann. Die Gurtgeometrie und -anlenkpunkte geben hingegen auf allen äußeren Sitzen 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 schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren, um vorn eine rückwärtsgerichtete Babyschale installieren zu können.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist laut Hersteller nicht für die Montage eines Kindersitzes zugelassen – ohnehin würde auch

3,0 Fußgängerschutz

Der Renault R4 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, sodass es am Ende zu 73 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der R4

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

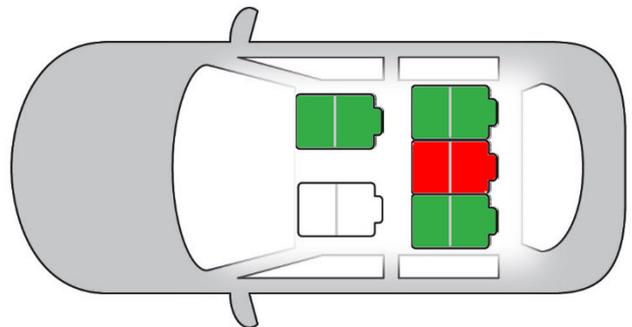
⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,0 kWh/100 km ermittelt – ein guter Wert. Die Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Um die 52-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 59,4 kWh benötigt – insgesamt sind also rund 14 Prozent mehr Strom nötig, welche u. a. dem Bordladegerät geschuldet sind, das zunächst den Wechsel- in Gleichstrom wandeln muss. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Renault R4 E-Tech Electric eine Reichweite von etwa 345 km. Aus den 17,0 kWh/100 km errechnet sich eine

jederzeit griffbereit – insbesondere bei beladenem Gepäckabteil. Die mittlere Kopfstütze im Fond kann nicht ganz so weit herausgezogen werden, sodass hier nur ein eingeschränkter Schutz besteht. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, welches bei Beladung bis zum Dach hoch die Insassen vor herumfliegendem Gepäck schützen könnte.

die begrenzte Innenbreite kaum genügen. Die Fondtüren verfügen über eine Kindersicherung – die Betätigung per Schieber 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)

ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten ausgestattet, der auch Passanten, Rad- und Motorradfahrer bis Tempo 85 km/h erkennt und so zumindest die Folgen eines Zusammenstoßes mindern kann.

CO₂-Bilanz von 85 g/km (Basis deutscher Strommix). Das ergibt im Kapitel CO₂ des Ecotest hervorragende 55 der maximal möglichen 60 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. Auf der Autobahn hingegen oder bei niedrigen Außentemperaturen sinkt der Bewegungsradius jedoch signifikant. Um den Fahrer beim Erlernen einer effizienten Fahrweise zu unterstützen, wird der Fahrstil in Form des Eco-Scores bewertet und dem Fahrer informativ zur Verfügung gestellt.

1,4 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 17,0 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 69 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der R4 E-Tech Electric im Kapitel Schadstoffe 46 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Franzose aber ausgezeichnet da und erzielt insgesamt 101 Punkte – das ergibt im Ecotest die Maximalausbeute von fünf Sternen.

2,7 AUTOKOSTEN

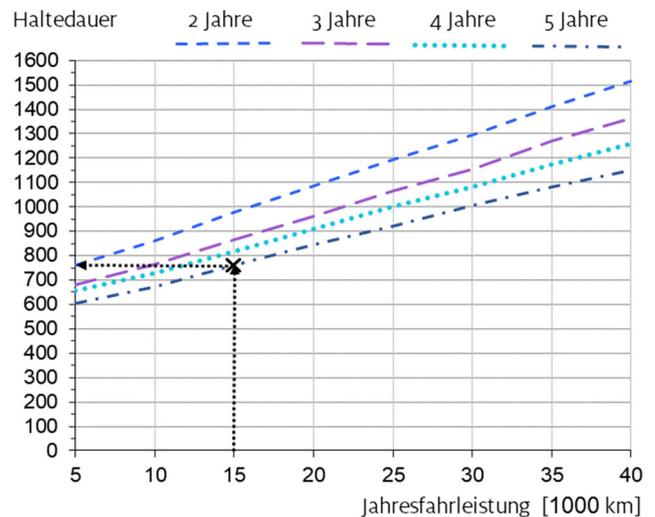
2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg in die R4-Modellreihe beginnt aktuell bei 29.400 Euro. Dafür erhält man in der Urban Range-Variante einen 40-kWh-Akku sowie einen 90 kW (122 PS) starken E-Motor an der Vorderachse. Die Preise für die Comfort Range-Variante mit der großen 52-kWh-Batterie sowie dem E-Motor mit 110 kW (150 PS) beginnen in der Basis bei 32.400 Euro. Im Test ist das Topmodell: R4 E-Tech Electric 150 Comfort Range Iconic für mindestens 36.400 Euro. 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. Derzeit lässt sich der Stromer in Deutschland steuerfrei bewegen und die Kosten für die Versicherung fallen moderat aus: In der Haftpflicht ist der R4 in die niedrige Klasse 15 eingestuft, bei der Teilkasko ist es die 18 und in der Vollkasko die 23. Auch die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. 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 eine allgemeine Garantie von zwei Jahren, zwölf gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Auf die Batterie geben die

Franzosen 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 des Bewegungsradius auf rund 240 km akzeptieren.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 760 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	R4 E-Tech Electric 120 Urban Range (40 kWh)	R4 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	225/0	245/0
0-100 km/h [s]	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,2 kWh E	15,1 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/18	15/23/18
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	675	712
Preis [Euro]	29.400	32.400

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/100km pro t]*	11,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	221/441/719
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/501
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,49
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	17,0 kWh/100 km / 349 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	55,2 kWh/52 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	59,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.00 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Paddel am Lenkrad

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	15 %
	6 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite Kotflügel
Entriegelung Ladekabel	Taste Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

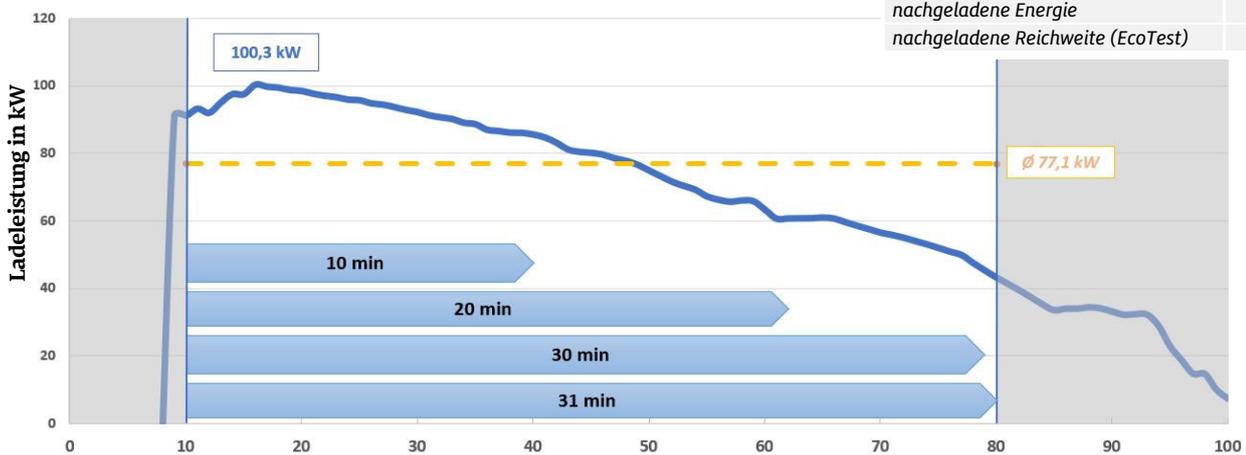
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	45,5 - 26 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	45,5 - 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	31 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	15 kWh	101 km	40%
20 min	27 kWh	181 km	62%
30 min	36,3 kWh	244 km	79%



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	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.144/1.808/1.552 mm
Leergewicht/Zuladung	1.537/443 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/1.405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	55,2/52,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Maubeuge

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	34,4 m
Reifengröße Testwagen	195/60 R18 96H
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,0 m
Ecotest-Verbrauch pro 100 km	17,0 kWh
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 85 g/km)
Reichweite	345 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.496/484 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/660/1.075 l

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

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	151 Euro	Wertverlust	440 Euro
Monatliche Gesamtkosten	760 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/18		
Basispreis R4 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh) Iconic	36.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.350 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.296 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-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
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
Spurwechselassistent	750 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zone)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	750 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: Willy Roßmeier