

1000km brauciens ar "Renault 4 E-tech Electric" elektroauto

Māris Gaugers
kursors.lv

Ja Renault 5, ar kuru Kristaps vēl pavisam nesen mēroja 1000 kilometru braucienu, ir ļoti skaļi pozicionēts un tagad jau atpazīts, tad Renault 4 tā pavisam klusītiņām ielavījās pārdošanas sarakstos un nemaz tik skaļu prezentāciju nesaņēma. Es pats arī Renault 5 izmēģināju starptautiskajos mediju braucienos tepat Polijā; un man bija pāris pārmetumi. Renault 4 pēc būtības ir piecinieka kopija nedaudz lielākā un mazāk izteiksmīgā virsbūvē, bet šķietami ir salabojis visas piecīša nepilnības. Un arī starptautiskie žurnālisti Renault 4 ceļ augstākā saulītē. Kā tad ir īstenībā?

Vispirms nedaudz par vēsturi

Renault 4 jeb saīsināti R4 (un 4L, ko franču valodā izrunā "Quatre-vingt-quatre") ir ekonomiskās klases ģimenes automašīna, ko Franču Renault ražoja no 1961. līdz 1994. gadam. Lai gan Renault 4 sākotnēji tika tirgots kā īss universālis, tā minimālais aizmugurējās daļas garums un vienlaidus aizmugurējās durvis ar enģēm augšpusē padarīja to par pasaulē pirmo masveidā ražoto hečbeku. Universālais hečbeks patiešām tajos laikos ir kas nebijis.



Automašīna tika izlaista laikā, kad gadu desmitiem ilgušo ekonomisko stagnāciju nomainīja augoša labklājība Francijā un strauji pieauga automašīnu īpašnieku skaits. Pirmais miljons automašīnu tika nieka četrarpus gados pēc ražošanas uzsākšanas. Galu galā tika saražoti vairāk nekā astoņi miljoni automašīnu divdesmit rūpnīcās četros kontinentos. Renault 4 guva komerciālus panākumus, pateicoties tā ieviešanas laikam un cenas un vērtības attiecībai. Mūsdienās tas pat ir vēl svarīgāks faktors. 2020. gada sākumā Renault 4 33 gadu ražošanas periods tika uzskatīts par septiņpadsmito visilgāk ražoto vienas paaudzes automašīnu vēsturē.

Turklāt R4 nodrošināja daudzas iekšējās un mehāniskās detaļas vēlākajam, modernākajam un arī ļoti veiksmīgajam Renault 5. Šoreiz gan Renault savu 5 radīja nedaudz ātrāk kā 4. Ir sanākusi apgrieztā vēsture.

Renault 4 bija atbilde 1948. gada Citroën 2CV. Renault spēja pārskatīt 2CV dizaina priekšrocības un trūkumus. Citroën bija padarījis braukšanu ar automašīnu pieejamu Francijas maznodrošinātajiem iedzīvotājiem. Jo īpaši lauksaimniekiem un citiem lauku apvidu iedzīvotājiem, kuriem automašīna bija tikpat daudz darba instruments kā personīgais transports. Francijas briesmīgās kvalitātes lauku ceļi pamazāk tika uzlaboti, un tika attīstīta valsts autoceļu sistēma. Lauksaimniecība kļuva mehanizētāka, un samazinājās mazo saimniecību un ģimenes saimniecību skaits, kurām bija paredzēts 2CV. Citroën bija izrādījies populārs arī pilsētu iedzīvotāju vidū kā pieejams un ekonomisks transportlīdzeklis, taču 2CV lauku dizaina specifika padarīja to par mazāk piemērotu pilsētas automašīnai. Un tad atnāca Renault 4 un atņēma šo statusu Citroën. Mūķenēm gan Citroën patīk labāk, tas nu ir fakts.

Atjaunotais Renault 4 ir saglabājis vēsturiskās dizaina aprises un arī sevi pozicionē kā neliela izmēra un adekvāta budžeta ģimenes auto.

Tehnika ir tā pati, kas R5?

Jā. Tieši tāpat ir 120 Zs (225 Nm) versija ar 43 kWh bateriju, no kuras lietotājam pieejamas ir 40 kWh. Un 150 Zs (245 Nm) versija ar 55 kWh bateriju, no kuras lietotājam pieejamas ir 52 kWh. Ar mazo bateriju pēc WLTP braucējs var mērot līdz pat 322 kilometru lielum attālumam, savukārt lielā baterija spēj sasniegt 409 kilometrus. Pēc EV database šie cipari ir attiecīgi 315 km un 245 km mainīgos laikapstākļos. Abas versijas ir aprīkotas ar 11 kW maiņstrāvas lādētāju, savukārt līdzstrāvas uzlāde abiem nedaudz atšķiras. Mazākās baterijas versijai maksimālā DC uzlāde sasniedz vien 80 kW, savukārt 10-80% tiek nodrošināti ar 55 kW jaudu. Savukārt lielās baterijas versijai šie cipari ir 100 kW, kamēr 10-80W% tiek nodrošināti ar 70 kW lielu jaudu.



Cipari nav zvērīgi un noteikti varēja būt lielāki. Bet siltumsūkņis ir standarta aprīkojumā.



Abas versijas atbalsta Vehicle-to-Load (V2L) ar maksimālo jaudu 3.7 kW apmērā un tiek atbalstīts arī Vehicle-to-Home (V2H) un Vehicle-to-Grid (V2G) ar 11 kW maksimālo jaudu. Šis ir forši.

Salons ir tikpat stilīgs kā 5?

Tas ir faktiski identisks, tik plašāks. Tas ir diezgan loģiski, jo Renault 4 ir izmēros jūtami lielāks auto, tam ir 4 durvis un arī saprātīga izmēra bagāžnieks, kuru var aprīkot ar elektriski atveramu bagāžnieka vāku. Nekādas žestu vadības gan te nebūs.

Tāpat priekšā ir divi 10 collu ekrāni un iebūvēti Google pakalpojumi, kā arī var lejupielādēt vairāk nekā 100 lietotņu, tostarp Waze un Amazon Music, izmantojot Google Play.

Ir daudz dažādu stilīgu elementu un izvirzījumu, kas ir apvilku ar mākslīgo ādu. Var izvēlēties vairākus salona apdares materiālus, un viss ir veidots pietiekami kvalitatīvi. Jā, augšējie elementi ir veidoti no samēra cietas plastmasas un noteikti varētu būt patīkamāki uz tausti. Tas pats attiecas arī uz centrālajiem paneļiem, bet pozitīvā iezīme ir tajā, ka viss ir stingrs, nejurkājas, nečīkst, negrab un citādi Tevi nekaitina.

Ir forša neapaja stūre, kas man šķiet gan vizuāli pievilcīga, gan arī praktiska. Vienīgais, kas mani kaitina, ir pārnesumu kloķis aiz stūres rata – tas ir gan neērtā vietā, gan arī varēja būt stingrāks un precīzāks. Un, protams, atpakaļskata kamera – tā pie mums ir atnākusi no Nokia 3310 laikiem. Kaut ko tik graudainu un miglainu sen neesmu redzējis. Funkoiju, protams, pilda, bet baudījuma nav.

Aizmugurē apsēsties var, galva griestos nedauzās, bet par ilgstošai sēdēšanai piemērotu es to nenosauktu. Bērniem gan būs pietiekami labi.

Bet ārpusē arī ir stilīga?

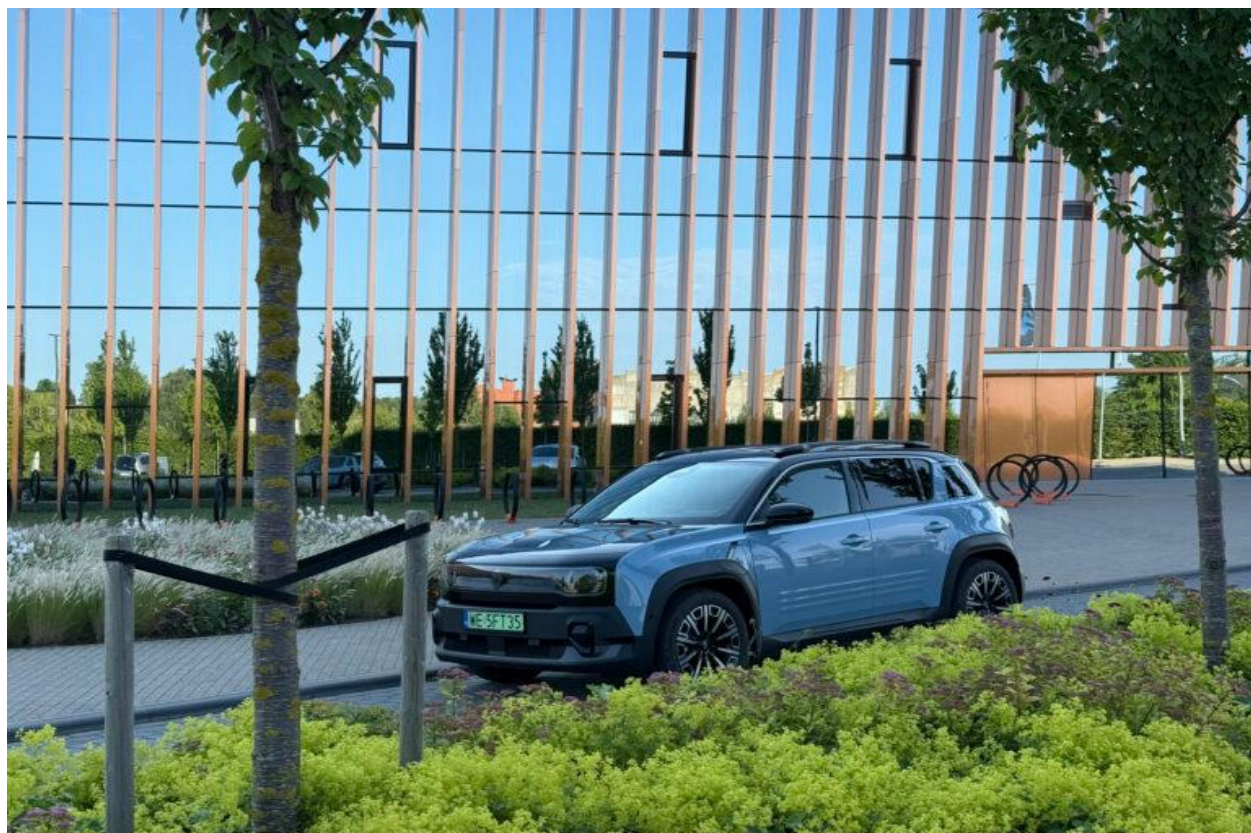
Pat Joti. "Vecā" R4 raksturīgā radiatora reste ir saglabāta. Dizainiski es domāju. Bet tā ir modernizēta un pa perimetru apgaismota, kas izskatās Joti dārgi un forši. Un ir saglabāti vairāki vēsturiskie dizaina elementi, kas auto padara īpašu. Piemēram, aizmugurējie lukturi, atveramais auduma jumts (kā papildus opcija) vai jumta reliņi. Auto ir arī paaugstināts klīrens 18.1 cm, kas ļauj pavisam nedaudz arī nobraukt no asfaltētā seguma. Uz augstajām, nedaudz plaknīgajām sānu virsmām ir durvju paneļi ar rievām. Tādi, kādi bija R4 GTL modelim.



Lādētāja ports ir novietots šoferā pusē priekšā, kas vismaz man nešķita Joti intuitīvi. Tā varbūt ir bembista problēma. Vairākas reizes izmēģinājuma laikā pie lādētāja es piebraucu ar pasažieru pusi, lai tikpat ātri saprastu – jābrauc vēlreiz.

Kā tas auto brauc?

Viena no retajām R5 nepilnībām ir, ka netiek piedāvāts viena pedāļa braukšanas režīms. To pēc būtības ir viegli salabot, jo R4, izmantojot lāpstīgas aiz stūres, var samazināt reģeneratīvās bremsēšanas efekta līmeni līdz nullei vai aktivizēt viena pedāļa režīmu. Tas ir Joti ērti un nesaprotu, kāpēc 5 šādas opcijas nebija.



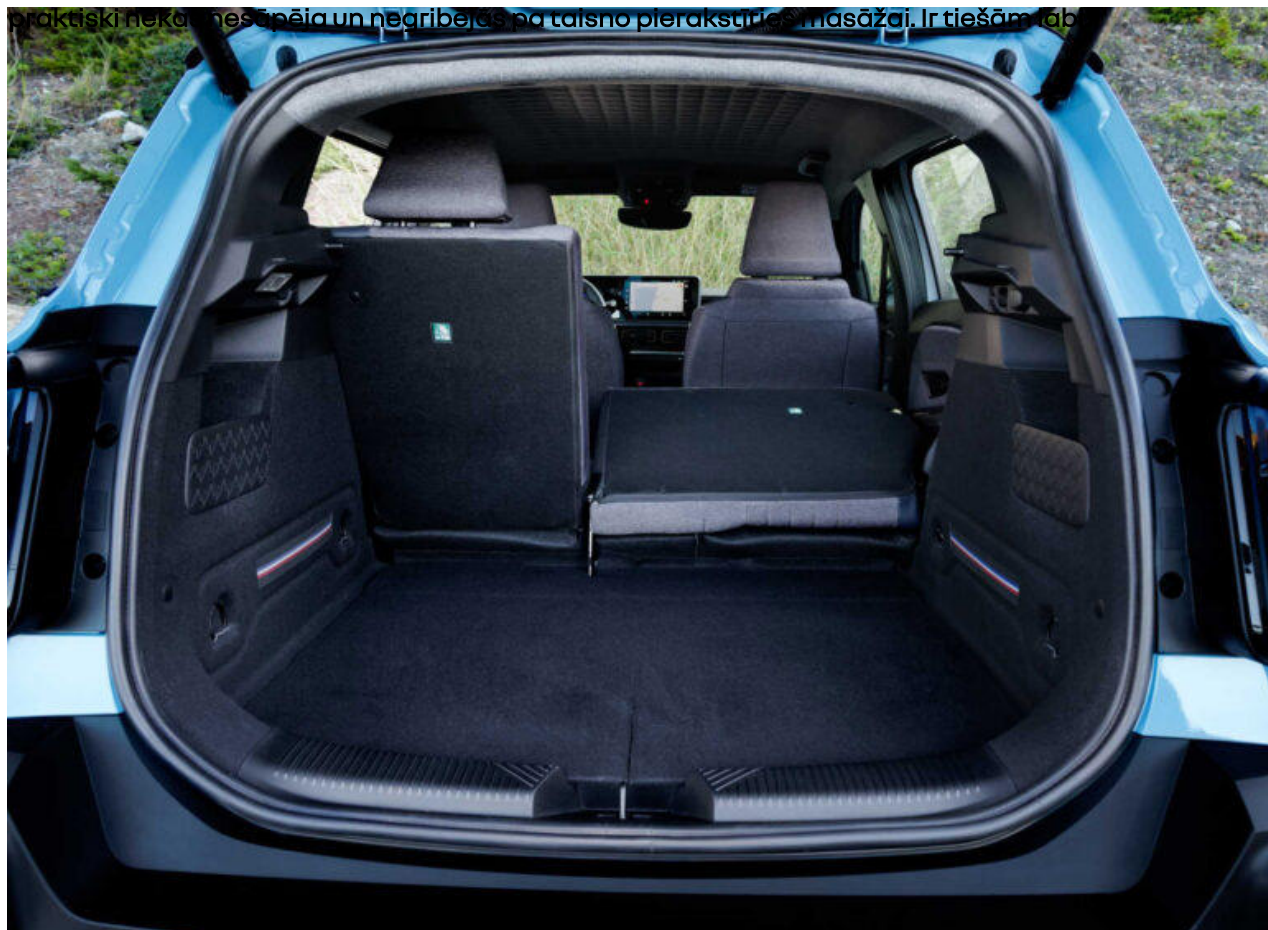


Dinamika ir tieši tāda, kādu lielākā daļa patērētāju sagaida šādā automašīnā. Raķete nav, bet pietiks kā pilsētā, tā arī ārpus tās. Pie tam, paātrinājums no 80 līdz 120 pat ir ļoti foršs, lai veiktu apdzīšanu, kad tas nepieciešams. 150 Zs piedāvājums Renault ir pareiza izvēle, tas noteikti konkurentiem tiks aizdomāties.

Man patīk, ka Renault Tev necenšas "traucēt". Asistenti ir un ir moderni, bet neuzbāžas. Piestūrēšana ir maiga un stūri nerausta, Tu netiec visu laiku brīdināts, ja neskaties precīzi uz ceļu, joslas maiņas indikācija ir saprotama un nekaitina. Šis auto tiešām Tevi lieki nenogurdina.

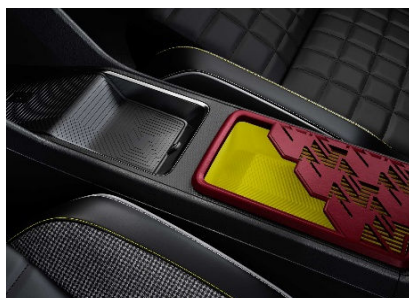
Balstiekārta ir patīkami mīksta, nodrošinot vienmērīgu braucienu pāri nelīdzenumiem. Ir komfortablāk kā 5 un vispār nesalīdzināmi ar, piemēram, MINI Aceman, kuru grūti būtu uzskatīt par kaut nedaudz komfortablu. Tajā pašā laikā piekare nav jumīga, auto nav divainu sānkustību un līkumos tas pat par pārāk stabils. Kāpēc pārāk? Tas Tevi motivē braukt līkumā ātrāk, kā riepas to ir paredzējušas. Var sanākt ziepītes.

Salons ir kluss, nav ne ceļa, ne vāja trokšņu. Arī lietuss jumtu neuztaisa par bungām. Sēdekļi ir ērti un var nodrošināt atbalstu arī lielā distancē. Piemēram, 1000 kilometru garumā. Pēc garās dienas man praktiski nekas nesāpēja un negribējās pa taisno pierakstīties masāžai. Ir tiešām labi.



Galvenās atziņas 1000km braucienā ar Renault 4 E-tech electric

- 1000km brauciena laikā es auto lādēju četras reizes, tam veltot 1 stundu un 24 minūtes. Brauciena gaitā veiktās uzlādes man izmaksāja 45,56 eiro. Uzlādes process ir stabils Viršu uzlādes stacijās un pusstundas laikā varam ielādēt aptuveni 250 km nobraukumu. Brauciena gaitā auto tika ielādētas 118.3 kWh enerģijas. Vienu reizi Viršu stacija gan izmeta kļūdu, bet ar otro reizi uzlādes process sākās bez aizķeršanās.
- Auto šo braucienu noslēdza ar vidējo enerģijas patēriņu 14.4 kWh uz 100km, kas ir mazāks par rūpnīcas datus norādītajiem 15.1. Izmēģinājuma sākumā, kad ārā bija nedaudz vēsāks, patēriņš bija ap 16 kWh uz 100km.
- Auto ir ietilpīgs un ērts braucot ne tikai braucot divatā, jo aizmugurē ērti jutīsies ne tikai bērns, bet pat jaunieši.
- Auto brauc tiešām labi, ir pietiekami dinamisks un ļoti komfortabls.
- Renault 4 E-tech Electric mūsu testa distancī veica 14 ar pusi stundās un principā būtiski ātrāks rezultāts nebūtu iespējams ne pārāk lielās uzlādes jaudas dēļ.



Pēcvārds

Manuprāt, Renault ir pieļāvis kļūdu, ka savu R4 neprezentēja skaidri un pompozi – tas daudzējādā ziņā ir saprātīgāks pirkums par R5, jo ir nedaudz lielāks, nedaudz ērtāks, ar adekvātāku bagāžas nodalījumu. Un tikpat stilīgs. Es noteikt izvēlētos R4 nevis R5, jo tas pareizajā krāsā var būt gan stila ikona uz ielas, gan arī pavisam lietojams ikdienas auto nelielai ģimenei.