



Jeep Renegade 4Xe

Op onbekend terrein

Autotest | Een Jeep is een terreinwagen. Al decennia lang trotseren Jeeps jungles en woestijnen, komen ze op plaatsen waar gewone auto's niet kunnen komen en gaan ze door weer en wind. Nu begeeft Jeep zich echter op onbekend terrein: met de "Renegade 4Xe" zet Jeep de eerste stappen richting elektrisch rijden. Zal Jeep zich op dit terrein een weg kunnen banen?

Een Jeep is niet zomaar een auto, het is een Jeep! Wat een Jeep anders maakt, blijkt wel uit de vormgeving. Formeel gezien is de Renegade een kleine SUV, maar zelfs dit instapmodel is stoer, groot, grof en reduceert de concurrentie tot absolute watjes. Dat is niet alleen te danken aan de aankleding, maar ook aan het concept. Ook deze kleinste Jeep heeft grote in- en uitloophoeken alsmede de nodige bodemvrijheid.



Ruimte en uitrusting

Ook binnenin is alles groot, grof en vierkant. De zit is hoog en rechtop met zicht over een forse motorkap en dat geeft een ongekend machtig gevoel voor een auto in dit segment. Let bovendien op de vele details zoals luidspreker-roosters in de vorm van een grille, inclusief kleine koplampjes. Dit is een auto die de vormgevers met plezier hebben getekend!

De Renegade oogt niet alleen groot, maar maakt dat ook waar met de binnenruimte. De ruimte voor- en achterin is prima. Omdat Jeep geen versie met alternatieve aandrijving had gepland, zijn de bagageruimte (-20 liter) en tankinhoud (-11 liter) iets kleiner dan die van de conventionele Renegade. Rekening houdende met gebruik in het terrein is de batterij extra water- en stofdicht gemaakt.



Het is merkbaar dat de Renegade in de loop der jaren steeds moderner is geworden. De knoppen lijken bijna willekeurig over het dashboard te zijn verdeeld, waardoor sommige essentiële functies (keuze aandrijving en terrein-modus) laag en vrijwel buiten het zicht zijn geplaatst. De klokken achter het stuurwiel zijn deels analoog, met een beeldscherm er tussenin. Ook hier is duidelijk dat er gaandeweg steeds meer functionaliteit is bijgekomen, want de indeling is rommelig en onoverzichtelijk.

Plug-in hybrid

De reden om de Renegade opnieuw te testen is de

komst van een plug-inhybride (PHEV) ofwel de "4Xe", zoals Jeep het zelf noemt. Deze bestaat uit een 1.3 liter motor (180 pk) die de voorwielen aandrijft en een elektromotor (60 pk) voor de achterwielen. Dankzij een 11.4 kWh sterke batterij kan in theorie 52 km geheel elektrisch worden afgelegd. Daarna neemt de benzinemotor het over. Dankzij een zogenaamde "Powerloop" zorgt de benzinemotor desnoods voor elektriciteit voor de elektromotor en is ook met een lege accu vierwielaandrijving beschikbaar.

Dat klinkt allemaal heel slim, maar in de praktijk is dat helaas minder. Zo ging het regelmatig mis bij het laden. De testauto werd aangesloten op een publiek laadpunt en de boordcomputer meldde dat het laden 2.5 uur zou duren. Teruggekomen bij de auto bleek het een uur langer te gaan duren. Na nog eens een uur meldde de boordcomputer opnieuw 2.5 uur nodig te hebben. Dit gebeurde bij meerdere laadpunten, waarbij zeker is gesteld dat er geen andere elektrische auto's laadden die de vermogensafgifte konden beïnvloeden.



Heel onhandig: om op de boordcomputer de resterende laadtijd af te kunnen lezen (bij de laadaansluiting zitten alleen lampjes die aangeven hoe vol de accu is), moet het portier worden geopend. Echter: dan stopt het laden! Als het laden daarna wordt hervat is de kans groot dat het laadpunt opnieuw opstartkosten berekent! Wat is de logica hiervan? Waarom moet het portier op slot om te kunnen laden? Overigens ging het laden niet altijd fout. Afhankelijk van het laadpunt kost het laden

tussen de 4 en 8 uur en dat is trager dan gemiddeld voor een plug-inhybrid.

Om de beschikbare elektriciteit en brandstof optimaal te verdelen over de rit, plannen veel plug-in hybrids de route middels de ingestelde bestemming in het navigatiesysteem. De Renegade kan dit niet. De batterij wordt stevast leeggereden, waarna de benzinemotor de aandrijving overneemt. En ook hier heeft de Renegade moeite met rekenen: wanneer het bereik van de batterij onder de 10 km/u komt, geeft de elektronica het regelmatig op en verschijnen slechts streepjes. Volgens de boordcomputer kon steeds 45 km geheel elektrisch worden afgelegd. Door zelf te kiezen voor elektrisch rijden in de stad en rijden op de benzinemotor op de snelweg nam dit toe tot zo'n 50 km.



Voor het verbruik van de Renegade 4Xe geldt hetzelfde als voor iedere plug-inhybrid: hoe vaker wordt geladen, hoe lager het verbruik. Reken zonder opladen op een verbruik tussen de 1 op 12 (stad) en 1 op 17 (snelweg). Over het stroomverbruik geeft de boordcomputer geen informatie.

Prestaties

De meeste plug-inhybrids zijn in de elektrische modus soepel, sterk en stil als een elektrische auto. Het inschakelen van de elektromotor wordt dan als een echt verlies ervaren. Bij de Renegade 4Xe is dit precies omgekeerd! De prestaties in de volledig elektrische

modus zijn matig en bovendien zijn (zeurderige) geluiden hoorbaar van de aandrijflijn. De benzinemotor daarentegen is vlot, levendig en nauwelijks luidruchtiger dan de elektromotor. Echter, vanwege het grote verschil in karakter is duidelijk merkbaar wanneer van de ene op de andere motor wordt overgeschakeld.



Om terreinrijden makkelijk te maken is er de keuze tussen een automatisch, sneeuw, modder en zand programma. De fotosessie vond plaats op een bouwterrein, waarbij werd gekozen voor elektrische aandrijving en de automatische terrein-stand. En kort daarop zat de Renegade hopeloos vast in het zand! Wat blijkt: als wordt gekozen voor elektrische aandrijving is alleen achterwielaandrijving beschikbaar, ook met de terrein-modus in "automatisch". Alleen de expliciet te kiezen voor modder of sneeuw schakelt de benzinemotor in. Met de hulp van de benzinemotor, en dus de hulp voor de voorwielen, wist de testauto zich eenvoudig uit de benarde positie te bevrijden.

Weggedrag

Omdat de Renegade is gemaakt voor gebruik op de openbare weg en in het terrein, is het weggedrag een compromis tussen beide. Het onderstel heeft lange veerwegen en vanwege de hoge bouw holt de Renegade nadrukkelijk over in de bocht. Tegelijkertijd helpt de laag in de auto gemonteerde batterij het zwaartepunt te verlagen en zorgen de brede banden ervoor dat de Renegade niet zomaar zijn grip verliest.

"Alle tegenstrevers in dit segment zijn naast de Renegade bluf-SUV's, softies en modepopjes"



Conclusie

Weet Jeep nieuw terrein te veroveren met (half) elektrische aandrijving? Helaas niet. Het laden, het terreinrijden, de prestaties, de rijgeluiden en de ergonomie geven allemaal het idee dat de ombouw tot plug-inhybrid een haastklus is geweest. In theorie is alles aanwezig en voldoet de Renegade aan alle eisen, maar in de praktijk gaan dingen verkeerd of zijn ze niet voldoende doordacht. Daar komt nog eens bij: voor de prijs van deze half elektrische Jeep leveren andere merken volledig elektrische SUV's.

De Renegade valt daarom terug op zijn belangrijkste kracht: deze auto is enig in zijn soort. Alle tegenstrevers in dit segment zijn naast de Renegade bluf-SUV's, softies en modepopjes. Dat dankt de Renegade niet alleen aan het uiterlijk. Het is namelijk de enige auto in zijn segment die zich daadwerkelijk leent voor terreinrijden (met de juiste instellingen). Bovendien kunnen de meeste van de geconstateerde problemen worden verholpen met software-updates. Daarom begeeft Jeep zich met de 4Xe weliswaar op onbekend terrein, maar is er voldoende reden om aan te nemen dat het dit uiteindelijk zal overwinnen.■



Specificaties

Jeep Renegade 4Xe

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

424 x 181 x 169 cm
257 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.845 kg
600 kg
1.150 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

37 l
330/1277 l
235/45R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1332 cc
4/4
240 pk @ 5750 rpm
270 Nm @ 1850 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.1 sec.
199 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

2.2 l / 100 km
n.b.
n.b.
50 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 44.990,-
€ 26.240,-