



Fotos: Renault | Stefan Schmid (5)

Das bullige Design des SUV-Coupé ist keine Besonderheit, der PS-Overload für die kommenden Versionen ebenfalls nicht.

Puls beim Einsteigen

Frisches Design, ein Flugzeug im Namen und Hybridantrieb im Bug: Nicht zuletzt mit dem Rafale will Renault wieder Boden gut machen – vor allem in Deutschland.

Im Blick hat Renault dabei eben jene Kunden, die bisher in Richtung BMW X4, Audi Q5 Sportback und Mercedes GLC Coupé schielten. Sie sollen für weniger Geld beim Rafale fündig werden. Die Full-Hybrid-Motorisierung startet bei vergleichsweise schmalen 36.807 Euro (Niveau Techno). Mit dabei sind LED-Scheinwerfer, adaptiver Tempopilot sowie Android-Navi, Akustikglas und 20-Zöller.

Ganz neu dabei ist nun eine Variante zum Stecker anstöpseln und mit Allradantrieb zur Seite gestellt werden. Deutlich teurer (ab 44.790 Euro), versteht sich. Dem Kunden soll die Plug-in-Technik mit noch mehr Leistung schmackhaft gemacht werden. Anstelle der 200 PS des hier gefahrenen Vollhybriden winkt beim „E-Tech 4x4“ eine Systemleistung von 300 PS. Damit ist das Ende der Fahnenstange erreicht, mehr Leistung gibt's in keinem Modell mit Rhombus am Kühlergrill, stellt der Konzern klar.

Beim Namen wurde tief in der Unternehmenshistorie gegraben – und man wurde im Jahr 1934 fündig. Damals hatte Renault gerade das Luftfahrtunternehmen Caudron übernommen und schickte sich an, mit dem frisch gegründeten Tochterunternehmen Caudron-Renault die Lüfte zu erobern. Die Luftfahrt-Ambitio-

nen des Konzerns können heute im Museum bewundert werden. Dort findet man auch das schmalbrüstige Rennflugzeug, welches Pate für das 1,7-Tonnen-Trumm steht. Klar ist: Mit dem Rafale will Renault hoch hinaus.

Pulsierendes Logo

Auf dem Boden der Tatsachen ist der Rafale jedoch ein SUV-Coupé im bulligen Design, wie es mittlerweile Dutzende auf dem Markt gibt. Um aus der Masse herauszustechen, hat man ihm eine Funktion spendiert, die sonst keiner hat: Der Rafale erkennt seinen Fahrer und zeigt ihm, dass er aufgeregt ist. Kommt er auf ihn zu, fangen die eingewobenen Alpine-Logos auf den Vordersitzen an zu leuchten. Genauer gesagt, zu pulsieren. Vorbehalten ist dieses automobiler „Mit-dem-Schwanz-Wedeln“ Käufern der Ausstattungslinie Esprit Alpine. Immerhin sitzt es sich darin bequem.

Für 3.782 Euro Aufpreis zum „Techno“ gibt es mehr als nur Bling-Bling. Eine Vierradlenkung zum Beispiel. Dabei lenken die Hinterräder bis zu fünf Grad entgegengesetzt und verschaffen dem 4,71-Meter-SUV den Wendekreis eines Kleinwagens: 10,4 Meter. Mühelos zirkelt man den Rafale damit aus der engen Tiefgarage.

Auf der Landstraße hat man das Gefühl, dass er wieder vor Freude mit dem Schwanz wedelt. Überprüfen lässt sich das zwar nicht – man sitzt ja schließlich – aber beim Fahren vermittelt der Rafale ein grundsolides Gefühl. Die Lenkung ist präzise und die Spurtreue über jeden Zweifel erhaben, lediglich bei der Abstimmung hätte es gerne weniger sein dürfen. Der angekündigte Plug-in-Hybrid wird in der Ausstattungsvariante Atelier Alpine Finish zudem über ein aktives Fahrwerk verfügen, das im Zusammenspiel mit einer Kamera Fahrbahnebenheiten erkennt und entsprechend gesteuert.



Scharf gezeichnet ist der Rafale im Heck und er ist extrem wendig.



1 Klippklapp in der Mittelarmlehne hinten. **2** Das Platzangebot entspricht den Erwartungen: luftig. **3** 627 Liter passen in den Kofferraum, 55 Liter in den Benzintank. **4** Etwas unorthodox ist der Schalthebel schon – und im Alltag einfach zu fett. **5** Android Auto verbirgt sich hinter dem Hochkant-Display und macht seine Arbeit ziemlich gut. **6** Wer gern Licht von oben haben möchte, kann das mittels Panoramadach tun. Luft kommt nicht hindurch und auf Knopfdruck wird aus dem milchigen Glas ein nahezu transparentes – stückelbar ganz nach eigenem Gusto.

Renault Rafale Hybrid

Preis ab 36.807 Euro

R3/1.199 cm³ | E-Motor: 51 kW/69 PS

Benziner: 96 kW/131 PS

System: 147 kW/200 PS | 205 Nm

8,9 s | 180 km/h

WLTP-Verbrauch 4,7 S | 107 g

4.710 x 1.866 x 1.613 mm

Kofferabteil 627–1.910 Liter

KH 19 | **TK** 22 | **VK** 23

Wartung nach Anzeige

Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Kristallisierendes Glasdach

Im Hier und Jetzt gibt es für 1.260 Euro Aufpreis den Blick nach oben. Das Panoramadach lässt das Sonnenlicht durch, kann auf Knopfdruck aber auch „verdunkelt“ werden. Das funktioniert mit Flüssigkristallen, die verschiedene Formen und damit verschiedene Verdunklungs-Szenarien einnehmen können: transparent, undurchsichtig,

vorne transparent und hinten undurchsichtig etc. Alles ist möglich.

Abseits davon hat der Einsatz von Flüssigkristallen anstelle eines Rollos aber auch einen handfesten Vorteil: Drei Zentimeter gewinnt der Innenraum damit in der Höhe und macht den Rafale beim Platzangebot im Fond überraschend weitläufig. In die Rücksitzbank ist außerdem eine ausklappbare Armlehne integriert, die über USB-Anschlüsse und Befestigungsmöglichkeiten für Tablets verfügt. Auch eine Etage weiter hinten findet man mit 627 Litern Kofferraumvolumen viel Platz vor – mit der hohen Ladekante aber leider auch einen alten Bekannten, der schon in anderen Renault-Modellen negativ aufgefallen ist.

Kork und Schiefer

Im Inneren gibt der Rafale den umweltbewussten Asketen. Recyceltes Alcantara, getönter Kork in der Basis- und Schieferlemente in der Alpine-Ausführung, bei welcher Assoziationen zum Gebirge ausdrücklich erwünscht sind, bilden eine willkommene Abwechslung zum Hochglanzflächen-Einheitsbrei. Ganz ohne den kommt aber auch der Rafale nicht aus. Beim Infotainment hat sich indes nicht

viel getan. Gedrückt und gewischt wird in der Mitte auf 12 Zoll, Renault-typisch setzt man hier auf das bewährte Android Automotive, dem man sein eigenes Design übergestülpt hat. Abseits des Zentralmonitors gibt es ein 12,3-Zoll-TFT-Fahrerdisplay sowie optional ein Head-up-Display.

Etwas zu gut hat man es beim Schieber in der Mittelkonsole gemeint. Der weckt zwar auch Flugzeug-Assoziationen, wirkt aber so, als sei er für ein ungleich größeres Fahrzeug – und ungleich größere Hände designt. Deutlich gelungener ist die Motorisierung.

Leise und effizient

Mit rund fünf Litern rollt der Rafale – gemessen an der Fahrzeuggröße – sparsam durch die Lande. Großen Anteil daran hat die Full-Hybrid-Technik, bei welcher der Verbrenner zum Helfer degradiert und der Elektromotor erste Wahl ist. Das sorgt naturgemäß für einen geringen Verbrauch, ist beim Trommelfell aber nicht allzu beliebt. Beim Rafale gibt es jedoch erfreulich wenig Trommelfeuer für den Gehörgang. Flüsterleise segelt er meist über die Straße und soll bis zu 80 Prozent der Strecke elektrisch zurücklegen.



1.728 Kilogramm bringt der Hybrid auf die Waage – fast schon ein Leichtgewicht.

Ein reiner Elektromodus bleibt dem Plug-in-Hybriden vorbehalten. Dessen 22-kWh-Batterie soll für etwa 100 Kilometer reichen, offenbart jedoch Schwächen an der Ladesäule.

Mit einer Ladeleistung von sieben Kilowatt braucht das Flaggschiffmodell satte drei Stunden, um 80 Prozent zu laden. Andere Plug-in-Hybride laden dreiphasig und manche bieten sogar

das Schnellladen an (Volkswagen-Konzern). Hier fährt man der Konkurrenz dann doch hinterher.

Assistenten weggedrückt

Wie alle anderen Neuwagen unterliegt auch der Rafale der EU-Verordnung, dass Assistenzsysteme wie der Spurhalteassistent beim Starten eingeschaltet sein müssen. Viele stört das, sie fühlen sich in manchen Situationen von der Technik gegängelt und empfinden sie mehr störend als denn hilfreich. Dem damit verbundenen Wunsch nach Autonomie haben die Franzosen Rechnung getragen. Betätigt man den unscheinbaren, links vom Lenkrad positionierten Knopf, ist ruckzuck Schluss mit der Bevormundung. Gelebte Résistance. *S. Schmid*

Anzeige



Flott folgen

Fuhrpark-Themen, Markttrends, Best Practices und Gewinnspiele – auf den Autoflotte-Social-Media-Kanälen informieren wir Sie zu den relevanten Branchenthemen.

Autoflotte