



Renault Rafale E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine Multi-Mode- Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW/200 PS)

Der Renault Rafale ist in Anlehnung an ein Flugzeug aus den 1930er Jahren benannt – vielen dürfte unbekannt sein, dass Renault eine Vergangenheit als Flugzeughersteller hat. Bis auf die gepolsterte Armauflage auf der Mittelkonsole, die in ihrer Gestaltung an einen Schubhebel aus der Luftfahrt erinnert, finden sich allerdings keine weiteren Zitate aus dem Flugzeugbau. Das SUV-Coupé ist technisch weitgehend mit dem Van zum SUV mutierten Renault Space identisch. Auch preislich trennt die beiden nicht viel. Doch während der auf Wunsch siebensitzige Space deutlich nutzwertorientierter ist, setzt der elegante gezeichnete Rafale eher auf das Design als Kaufargument. Erstaunlicherweise geht die coupéhafte Dachlinie kaum zu Lasten der Kopffreiheit für die Fondinsassen, zudem fällt auch der Kofferraum erfreulich groß aus. Vorn blickt man auf ein Cockpit, das man bereits aus dem Space kennt und das sich nach einer Eingewöhnungszeit recht ablenkungsarm bedienen lässt. Zudem überzeugt das Interieur mit einem wertigen Ambiente, hier muss sich der Franzose vor der deutschen Premiumkonkurrenz nicht verstecken. Als Antriebsquelle sind ein Plug-in- sowie der getestete Vollhybrid erhältlich, der eine Systemleistung von 147 kW/200 PS bietet. Auf der Habenseite der Kombination aus Dreizylinder-Turbobenziner und E-Motor steht das Spritsparpotenzial, im ADAC Ecotest begnügt sich der Rafale mit 5,7 l/100 km und zeigt sich dabei besonders im Stadtverkehr auffallend sparsam, doch selbst auf der Autobahn bleibt der Verbrauch im Rahmen. Negativ fallen hingegen das unharmonische Schaltverhalten des Getriebes sowie der kernige Dreizylinder auf, beides schmälert den Antriebskomfort nachhaltig. Preislich bleibt der Renault E-Tech Full Hybrid 200 noch im Rahmen. Als Esprit Alpine kostet er 48.300 Euro und bietet eine auffallend umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. **Konkurrenten:** u. a. BMW X4, Mercedes GLC Coupé, Lexus NX.

- +** gute Verarbeitung, Hybridantrieb mit Sparpotential, kleiner Wendekreis, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- sehr schlechte Sicht nach hinten, unharmonische Antriebseinheit, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der Franzose gefällt mit einer edlen Anmutung und guter Verarbeitung. Die Karosserieteile wurden sauber eingepasst, und auch im Innenraum ist die Materialauswahl insgesamt gelungen. Stoffbezogene A-Säulen muss man bei einem Auto der Preisklasse über 40.000 Euro lobend erwähnen. Kunststoff dominiert insgesamt dennoch die Cockpitlandschaft. Und nur im direkten Sicht- oder Fühlbereich der Vordersitze sind die Flächen

aufgeschäumt. Die getestete Topversion Esprit Alpine setzt noch ein paar schöne Akzente in Form von blauen Nähten und Alcantara. Am unteren Teil des Mitteltunnels, an den B-Säulen sowie an den hinteren Türverkleidungen sind ausschließlich harte Materialien zu finden. Hier hätte man sich etwas mehr Liebe zum Detail gewünscht. An der Motorhaube hat man diese gezeigt, denn sie wird von zwei Gasdruckfedern gehalten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Rafale besitzt fünf Sitzplätze, wobei der mittlere Fondsitz lediglich als Notsitz zu werten ist. Bei den Transportqualitäten schneidet das SUV-Coupé durchschnittlich ab: Die maximal zulässige Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 472 kg, aufs Dach darf er maximal 80 kg packen - eine Dachreling gibt es für den schicken Franzosen allerdings nicht. Die Stützlast ist mit 85 kg angegeben, das reicht auch für zwei E-Bikes samt Fahrradanhänger. Gebremste Anhänger darf er bis zu einem Gewicht von 1,5 t ziehen, ungebremste bis zu 750 kg. Die Abmessungen fallen recht ausladend aus: Mit einer Breite von 2,10 m inklusive der

Außenspiegel und einer Länge von 4,71 m ist der Rafale eine stattliche Erscheinung. Immerhin: der Wendekreis fällt mit 11,0 m erfreulich gering aus, was der serienmäßigen Allrad-Lenkung "4 Control advanced" zu verdanken ist. Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,7 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 55 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 965 km. Renault stattet den Rafale lediglich mit einem Reifenpannenset aus, das sich im Falle eines Reifenschadens rasch als unwirksam herausstellen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich, dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

3,7 Licht und Sicht

Serienmäßig bringt der Rafale einen automatisch abblendenden Innenspiegel, für die Außenspiegel ist diese Funktion leider nicht verfügbar. Da tröstet es wenig, dass beide Außenspiegel immerhin einen asphärischen Bereich besitzen, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ Ab Werk stattet Renault den Rafale wie heutzutage üblich mit LED-Scheinwerfern aus - auch ein statischer Fernlichtassistent ist stets an Bord. Ordert man wie im Falle des Testwagens das Driving-Paket für 1.500 Euro, verfügt der Renault über ein Matrix-LED-System, das andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Die Fahrbahnausleuchtung des Linsen-Systems kann überzeugen. Der Lichtkegel ist hell und homogen, zudem läuft die Hell-Dunkel-Grenze an den Seiten angenehm weich aus. Zudem bietet das System eine automatische Leuchtweitenregulierung sowie eine adaptive Lichtverteilung. Allerdings vermissen wir weitere Lichtfunktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage.

Renault verbaut beim Rafale in die Wischer integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser direkt vor dem Wischer auf die Frontscheibe auftragen. Damit fällt nicht nur das Wischerergebnis besser aus, das Wasser wird auch effizienter eingesetzt.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Rafale auffallend schlecht ab. Das liegt vorrangig an der aufgrund der sehr breiten C-Säulen, der nicht versenkbaren und großflächigen äußeren



Die sehr breiten C-Säulen in Kombination mit den nicht versenkbaren und großflächigen äußeren Fondkopfstützen, sowie der mittleren Nackenstütze schränken die Sicht nach hinten stark ein. hinzu kommt, dass wegen des hohen Heckabschlusses Gegenstände hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung zu sehen sind.

Fondkopfstützen sowie der mittleren Nackenstütze stark eingeschränkten Sicht nach hinten - viel schlechter geht es kaum. Erschwerend kommt hinzu, dass wegen des hohen Heckabschlusses Gegenstände hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung zu sehen sind. Ohne fahrzeugseitige Helfer geht es da kaum: Immerhin bringt der Rafale ab Werk Parksensoren rundum sowie eine Rückfahrkamera mit, gegen Aufpreis gibt es zudem ein 360-Grad-Kamerasystem sowie einen Parkassistenten. Die

Heizdrähte der optionalen Frontscheibenheizung können nachts zu störenden Reflexionen führen. Hinten verbaut Renault keinen Heckscheibenwischer, der die Sicht durch die Heckscheibe bei Niederschlag verbessern kann. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich keine Fahrtrichtung anzeigen.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 57 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Rafale weitgehend problemlos, auch wenn man einen recht hohen Schweller überwinden muss. Während vorn die schräg stehende A-Säule stört, erweist sich hinten die coupéhafte Dachlinie als hinderlich. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut offen. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten. Über allen Türen befinden sich Haltegriffe am Dachhimmel. Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld, an den Seiten wird der Renault-Rhombus auf den Boden projiziert. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

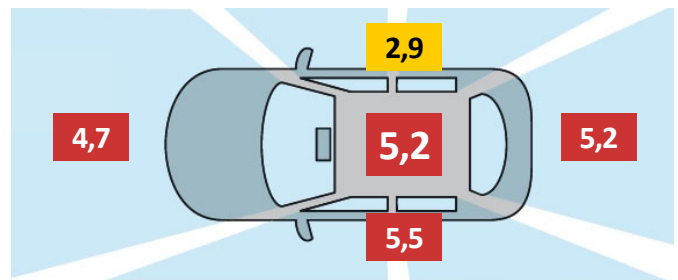
⊖ Der Rafale ist serienmäßig mit einem Keyless-System ausgestattet. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Allerdings gibt es keine Sensoren an den Türgriffen, um das Fahrzeug auch per Berührung der Sensorflächen zu verriegeln. Das ist unpraktisch, da das automatische Ver- und Entriegeln in manchen Situationen unpassend sein kann, beispielsweise wenn der Fahrer das Auto

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Rafale punktet trotz der coupéhaften Dachlinie mit einem großen und gut nutzbaren Kofferraum. Unter der Laderaumabdeckung fasst das Ladeabteil 465 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 545 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 915 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.410 l zur Verfügung.

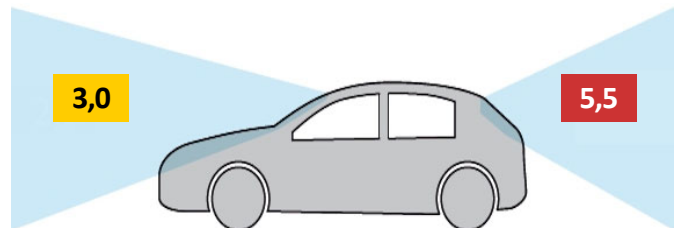
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



verlässt und Mitfahrer sich noch im Fahrzeug befinden. Hinzu kommt, dass das System nicht ausreichend gegen Missbrauch geschützt ist, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Der Bewegungssensor im Schlüssel zur Signalunterbrechung bietet zu wenig Sicherheit. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Unter der Laderaumabdeckung fasst das Ladeabteil 465 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 545 l. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.410 l zur Verfügung.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe öffnet und schließt in der getesteten Topausstattung Esprit Alpine serienmäßig elektrisch. Sie lässt sich per Taste links am Armaturenbrett, über die Funkfernbedienung oder auch dank des serienmäßigen Keyless-Systems per Druck auf die Taste an der Klappe selbst oder per Fußschwenk unter die Heckstoßstange bedienen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht insbesondere am abstehenden Schloss den Kopf zu stoßen.

⊖ Die Ladekante befindet sich sehr hohe 82 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 14 cm hohe Stufe, was besonders beim Entladen hinderlich ist. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich nicht nur eine Stufe, die Lehnen steigen zudem deutlich an. Der Rafale Full Hybrid besitzt keinen höhenverstellbaren Ladeboden, der die Höhenunterschiede zu Ladekante und



Die Ladekante befindet sich sehr hohe 82 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 14 cm hohe Stufe, was besonders beim Entladen hinderlich ist.

Rücksitzlehnen ausgleichen könnte. Mit nur einer Leuchte wird der große Kofferraum bei Dunkelheit nur unzureichend erhellt.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückenlehnen der hinteren Sitze lassen sich dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus ist recht leichtgängig, entriegelt werden die Rücksitze oben an der Lehne. Kurios: Obwohl es sich beim Rafale um das Topmodell von Renault handelt, besitzt er im Gegensatz beispielsweise zum günstigeren Austral keine Entriegelung vom Kofferraum aus.

Im Gepäckabteil findet man vier Taschenhaken, ein Seitenfach und das Staufach unter dem Kofferraumboden. Mithilfe der vier Ösen kann man auch ein Gepäcknetz am Boden einspannen, um schwere Gepäckstücke zu fixieren. Allerdings sind die Ösen etwas zu weit oben platziert, um flache Gegenstände zuverlässig sichern zu können.

2,3 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Wer den kleinen Startknopf am Armaturenräger findet und drückt, dürfte zunächst von den großen und fein aufgelösten Displays beeindruckt sein. Der hochformatige 12-Zoll-Touchscreen dient dabei als Schaltzentrale für nahezu alle Einstellungen von Sicherheitssystemen über Navigation und Infotainment bis hin zu personalisierten Apps. Das Infotainmentsystem basiert zwar auf Android Auto, Renault hat aber mit seinem "OpenR link" in Teilen eine eigene Oberfläche implementiert. Die Bedienerfreundlichkeit geht dabei in Ordnung, gewisse Ähnlichkeiten in der Struktur zu anderen Android-Auto-Systemen sind erkennbar und dann auch hilfreich. Das System reagiert nicht nur schnell auf Eingabebefehle, es nutzt für das Navigationssystem auch die sehr übersichtlichen Google-Karten. Selbst die Sprachbedienung funktioniert tadellos und blitzschnell über den Google Assistant. So zeitgemäß einige Anwendungen funktionieren, so unübersichtlich kann hier und da die Gesamt-Menüführung sein. An einige Kniffe wie die separate Bordcomputer-Anzeige im Tachodisplay muss man sich erst gewöhnen. Zwischen eigenen Apps, Fahrzeugeinstellungen oder



Fein auflösende Displays dominieren den Innenraum des Rafale. Die teils stark verschachtelten Menüstrukturen des Renault basieren auf Android Auto.

Navigationsfunktionen kann über direkte Touchflächen am oberen Bildschirmrand gewechselt werden. Die wichtigsten Klimafunktionen haben ein eigenes Bedienteil unterhalb des Touchscreens. Etwas verwirrend: Die Klimaelemente auf dem

Touchscreen dienen dagegen nur als Anzeige. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Der zwölf Zoll große Digitaltacho bietet eine gute Übersicht über die wichtigsten Informationen. Insgesamt drei verschiedene Ansichtsmöglichkeiten können per "View"-Taste am Lenkrad ausgewählt werden. Eine davon füllt nahezu die komplette Displayfläche mit der Navigationskarte.

⊖ Einige Menüpunkte in der komplexen Struktur des zentralen Touchscreens sind etwas umständlich gestaltet. Vor allem für Infotainmentanwendungen wie Radio oder Audiostreaming würde man sich übersichtliche Darstellungen und klarere

Direktwahlflächen wünschen. Zudem könnten sich einige Fahrer an der überladenen Darstellung im Tachodisplay stören. Hier sind zwar sehr viele nützliche Infos über den Fahrzustand, Reichweite oder Leistungsabgabe zu finden. Doch vieles verliert sich im Anzeigen-Klein-Klein. Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich links vom Lenkrad und ist dort im Falle eines medizinischen Notfalls für den Beifahrer kaum zu erreichen. Ebenfalls unverständlich: Weshalb Renault mit Getriebewälhebel, Wischerhebel und dem Bediensatelliten für das Audiosystem auf der rechten Lenkradseite gleich drei Lenkstockhebel - und damit mindestens einen zu viel - angebracht hat, bleibt das Geheimnis der Franzosen.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Digitalausstattung des Renault Rafale ist sehr umfangreich. Bereits die Basisausführung Techno ist mit einem Online-Navigationssystem auf Basis von Google Maps, Android Auto und Apple CarPlay (beides kabellos) und einer induktiven Ladeschale ausgestattet. Die Sprachsteuerung erfolgt via Google Assistant. Sie arbeitet verblüffend schnell, versteht natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z. B. Klimatisierung, Fahrmodus) als auch das Infotainment (z. B. Navigationsziele, Radiosender) steuern. Ein Soundsystem mit sechs Lautsprechern ist Serie, gegen Aufpreis gibt es eine Harman Kardon-Anlage mit zwölf Lautsprechern inklusive Subwoofer. Per

Smartphone-App lassen sich nicht nur Fahrzeuginformationen abrufen, sondern beispielsweise auch das Fahrzeug aus der Ferne öffnen und entriegeln, der Standort oder Tankfüllstand abrufen. 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 kann der Rafale auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen fällt großzügig aus. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit würde selbst für 2,15 m großen Personen genügen. Einzig die hohe Gürtellinie sowie der stets dunkle Dachhimmel

beeinträchtigen das gute Raumempfinden. Ein Panoramadach lässt gegen Aufpreis mehr Licht in den Innenraum, die serienmäßige Ambientebeleuchtung lässt den Innenraum bei Dunkelheit größer wirken.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu als auf den vorderen Plätzen. Die Kopffreiheit reicht selbst für 1,90 m große Mitfahrer - das war in Anbetracht der coupéhaften Dachlinie nicht unbedingt zu erwarten. Für die Beine hält der Rafale sogar noch mehr Platz bereit, selbst 2,20 m große Hünen finden für ihre Beine bei einem für eine 1,85 m große Personen eingestellten Fahrersitz ausreichend Platz vor. Im Fond ist das Raumgefühl deutlich schlechter als vorn. Hier kommt erschwerend hinzu, dass die Fensterlinie nach hinten hin ansteigt und der Kopf der C-Säule recht nahe kommt.

2,7 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität ist der Rafale nicht sonderlich gut aufgestellt. Es lässt es bei den dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen bewenden und bietet im Gegensatz etwa zum SUV Austral nicht die Möglichkeit, die Rücksitzbank in Längsrichtung zu verschieben oder die



Trotz beengter Platzverhältnisse und der coupéhaften Dachlinie finden auch Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Kopffreiheit vor. Der Fußraum reicht sogar für Personen bis 2,20 m Körpergröße. Ärgerlich: die schmal zulaufenden hinteren Scheiben schränken die Sicht für Mitfahrer doch stark ein.

Neigung der Lehnen zu verstellen. Vorn lässt sich Kleinkram in einer großzügig dimensionierten Mittelkonsole in mehreren Staufächern unterbringen. Die serienmäßige Ladeschale für das Smartphone liegt sehr gut zur Hand, sie ist in eine verschiebbare Abdeckung über der Mittelkonsole integriert. Auch an einen Brillenhalter im Dachhimmel hat Renault gedacht. Die Türfächer sind nicht allzu groß, aber so gestaltet, dass man Einliter-Flaschen problemlos unterbekommt. Auch im Fond bietet das SUV-Coupé einige

praktische Ablagemöglichkeiten. So wartet der Rafale mit Netztaschen an den Vordersitzlehnen, zwei Becherhaltern sowie einem mit Filz ausgekleideten Staufach in der ausklappbaren Mittelarmlehne und Jackenhaken am Dachhimmel auf. Die ebenfalls mit Stoff verkleideten Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein. Das Handschuhfach hingegen ist klein und nicht klimatisiert, allerdings mit Filz ausgeschlagen.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Die Abstimmung des Fahrwerks hat durchaus eine straffe Note, insgesamt lässt sich mit dem gebotenen Federungskomfort aber gut leben. Zwar ist der Rafale hinten mit einer aufwendigen Mehrlenkerachse ausgestattet, eine adaptive Dämpferregelung ist für den Vollhybriden im Gegensatz zum ebenfalls erhältlichen Plug-in-Hybriden allerdings nicht zu haben. Das staksige Abrollen der serienmäßigen 20-Zoll-Bereifung spürt man schon auf den ersten Metern. Rollt man über Quertiefen oder gar Kopfsteinpflaster,

lassen sich die großen und schweren Räder natürlich nicht wegdiskutieren. Für eine bessere Eigendämpfung fehlt es den großen Rädern zudem an Reifenquerschnitt. Wank- und Nickbewegungen sind dem SUV nicht fremd, das Fahrwerk hält die höhere Karosserie aber gut unter Kontrolle, auch bei tiefen Bodenwellen und forcierterer Gangart. Auf der Autobahn liegt der Franzose bei höheren Geschwindigkeiten ruhig auf der Straße und bietet einen ordentlichen Langstreckenkomfort.

2,6 Sitze

Ab Werk sind die Vordersitze manuell verstellbar, der Testwagen hingegen ist mit einer elektrischen Sitzverstellung samt Memoryfunktion ausgestattet. Der Fahrersitz besitzt dann zudem eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze und eine rudimentäre Massagefunktion mittels der Lendenwirbelstütze. Für die Beifahrerseite gibt es keine Lordosenstütze. Lehnen und Sitzflächen sind gut konturiert und straff gepolstert. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht

verschiebbar, passt aber für die meisten Körperstaturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind weniger konturiert, aber ausreichend bequem - nur der mittlere Sitz bietet sich eher für kurze Strecken an. Der Kniewinkel geht zusammen mit der guten Bewegungsfreiheit für die Beine in Ordnung. Die ausklappbare Mittelarmlehne erhöht den Sitzkomfort merklich.

2,9 Innengeräusch

Das SUV-Coupé bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Antrieb ist grundsätzlich leise und wird nur bei höheren Lasten deutlich hörbar, im EV-Modus verstummt der Antrieb auf angenehme Weise. Die Abrollgeräusche der 20-Zoll-Bereifung sind zu hören, maßgeblich bestimmen aber die Windgeräusche den

Geräuschpegel, wenn man das Ortsschild hinter sich lässt. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 67,9 dB(A) bei 130 km/h fährt der Rafale in diesem Kapitel nur ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der Rafale ist immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Gebläses kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Den hinteren Mitfahrern steht keine eigene Klimaregelung zu, sie bekommen dennoch Frischluft über zwei Luftausströmer in der Mittelkonsole und weitere unter den Vordersitzen. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die getönten hinteren Seitenscheiben und das abgedunkelte Heckfenster

gehören ebenfalls zum Serienumfang, Rollos für die Fondinsassen gibt es jedoch nicht. An kalten Tagen sorgen die serienmäßig beheizbaren Vordersitze für Wohlbefinden, eine Lenkradheizung kostet allerdings ebenso Aufpreis wie die mittels dünner Drähte beheizbare Frontscheibe. Die Fondsitze lassen sich nicht beheizen, auch eine Standklimatisierung ist nicht zu haben.

⊖ Leider verzichtet Renault sogar beim selbsternannten Premiummodell aus Kostengründen auf Drehrädchen zum Justieren der Luftmenge. Somit lässt sich diese nicht unabhängig von der Richtung einstellen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Antrieb besteht aus einem 1,2 l großen Turbobenziner mit drei Zylindern, der von zwei Elektromotoren flankiert wird. Eine der beiden Elektromaschinen greift bei Bedarf dem 131 PS starken Verbrenner mit 51 kW/69 PS unter die Arme. Insgesamt steht so eine Systemleistung von maximal 147 kW/200 PS zur Verfügung,

die für souveräne Fahrleistungen sorgt. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in 4,6 s, von 80 auf 120 km/h braucht er mit 5,4 s kaum länger. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Dreizylinders ist bei Leibe nicht seine Paradedisziplin, was durch den Kontrast zwischen elektrischem und verbrennungsmotorischem Betrieb eklatant hervorgehoben wird. Während der Rafale im EV-Mode ohne Störgeräusche und Vibrationen dahingleitet, läuft der Verbrenner wenig kultiviert, vibriert und brummt. Vor allem in der Warmlaufphase und bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h mutet der Franzose den Insassen Brummfrequenzen zu, die gar nicht zu dem selbsternannten Topmodell der

Marke passen. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad und an die Pedalerie ab. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen.

2,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault verbaut im Rafale E-Tech ein sogenanntes "Multi Mode"-Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen, wechselt dabei allerdings teilweise hektisch die Übersetzungen. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und reagiert nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Beim Anfahren reagiert das Getriebe sporadisch etwas verzögert und verleitet dann dazu, das Gaspedal kräftiger als notwendig zu betätigen - der Fahrer muss etwas

Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt. Im EV-Modus zeigt der Rafale ein anderes Gesicht und gleitet ohne Rucken dahin. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Die Rekuperationsleistung kann über Paddels am Lenkrad verändert werden, wobei das mit "+" beschriftete Paddel die Rekuperation seltsamerweise verringert. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Franzose auch eine Auto-Hold-Funktion.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Rafale punktet mit seiner guten Fahrstabilität. Den ADAC Ausweichtest absolviert er sicher und erstaunlich dynamisch. Hier kommen dem SUV-Coupé neben der agilitätsfördernden Allradlenkung auch die sportliche Bereifung zu Gute. Zudem überzeugt der Renault mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen trotz der Niederquerschnittsreifen kaum aus der Ruhe bringen. In schnell durchfahrenen Kurven bleibt der Rafale lange neutral, ehe er über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand schiebt und damit Geschwindigkeit abbaut. Lupft man in der Kurve das Gaspedal,

drängt das Heck schon spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Die Traktion des Fronttrieblers ist nur durchschnittlich. Hinzu kommt, dass die Antriebsschlupfregelung nicht sonderlich sensibel regelt.

2,1 Lenkung

⊕ Die in der Ausführung Esprit Alpine serienmäßige Allradlenkung kann durchaus überzeugen. Mit der "4Control advanced"-Lenkung lenkt auch die Hinterachse mit. Bis 50 km/h lenken die Hinterräder bis zu 5 Grad gegenläufig, über 50 km/h 1 Grad gleichläufig. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, was dem Geradeauslauf zu Gute kommt. Die erforderlichen Lenkkräfte sind grundsätzlich recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein. Über die Multi-Sense-Funktion kann die erforderliche Lenkkräft angepasst werden. Der Lenkaufwand fällt dadurch erfreulich niedrig aus: Von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen von Nöten. Allerdings lässt die mitlenkende Hinterachse den Rafale teilweise etwas nervös wirken, da im unteren Geschwindigkeitsbereich bereits kleine Lenkbewegungen ausreichen, um die Fahrtrichtung merklich zu ändern - das Lenkverhalten fühlt sich dadurch etwas unharmonisch und künstlich an. Zwar lässt sich die Hinterachslenkung im frei konfigurierbaren Fahrmodus in sage und schreibe 13 Stufen verändern, was viele Fahrer eher verwirren als ihnen helfen dürfte.

2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 35,9 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) - ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit können nicht recht überzeugen. Das Pedalgefühl ist recht weich, ein klarer Druckpunkt ist nicht zu spüren - darunter leidet die Dosierbarkeit.

1,8 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Ausstattungsvariante Techno Esprit Alpine bietet der Rafale bereits ab Werk eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Müdigkeitswarner, Notbrems- und Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung sind ebenso an Bord wie ein radarbasierter Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrserkennung. Auch eine ebenfalls radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung ist Serie. Der Testwagen besitzt darüber hinaus das "Driving-Paket" mit Geschwindigkeitsanpassung für den Limiter und den adaptiven Tempomaten an die erkannten Verkehrszeichen. Zudem bietet de Rafale dann auch einen Autobahnassistenten, der das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur und den passenden Abstand zum Vordermann hält.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselassistent	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält der Renault Rafale bei der Insassensicherheit gute 87 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt er damit ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für Fahrer und Beifahrer gibt es zusätzlich einen Mittellairbag. Knieairbags sind dagegen nicht an Bord. Die Kopfstützen vorn bieten für bis zu 1,95 m große Personen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen aber nur für bis zu 1,75 m große Menschen. Die vorderen und hinteren Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt. Dank des serienmäßigen „Renault eCall-Notrufsystems“ wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

⊖ Für den Mittelsitz verbaut Renault lediglich eine fixe Kopfstütze, die Erwachsenen allenfalls als Nackenstütze dient und keine ausreichende Schutzfunktion bietet. Ein Gepäckraumtrennnetz ist für den Rafale nicht zu haben.

2,4 Kindersicherheit

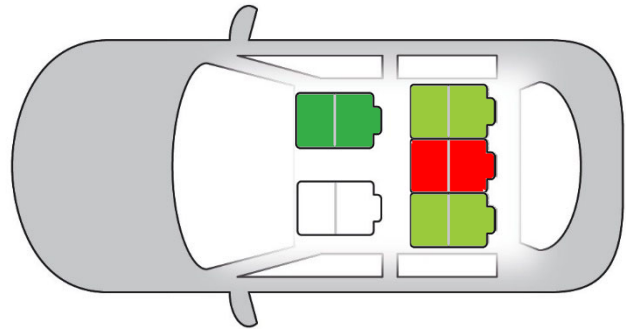
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Renault Rafale gute 83 Prozent der möglichen Punkte bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix und auch per Gurt problemlos befestigen. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Dank des serienmäßigen Kinderrückspiegels hat man die Rückbank gut im Blick.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Renault Rafale bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm lediglich 69 Prozent der möglichen Punkte. Ein automatisches Notbremsystem, das Fußgänger und

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)

Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden verstaut und dort bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

⊖ Auf dem Mittelsitz der Rückbank sind laut Anleitung keine Kindersitze erlaubt. Baut man einen Kindersitz auf einem der äußeren Fondplätze ein, lässt sich die Gurtzunge nur sehr beschwerlich in das schlecht erreichbare Gurtschloss einführen. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich nicht vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren, sondern über einen kleinen Hebel in der Tür. Der kann bei geöffneter Tür unter Umständen auch von Kindern verstellt werden.

Fahrräder erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,0**UMWELT/ECOTEST****2,9****Verbrauch/CO2**

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Rafale E-Tech Full Hybrid 200 liegt im Ecotest bei 5,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 156 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 31 von maximal 60 Punkten. Der Verbrauch gliedert sich in 4,3 l innerorts, 5,4 l außerorts und 7,2 l pro 100 km auf der Autobahn. Somit kann der Vollhybrid seine Effizienzvorteile vor allem Stadtverkehr mit häufigen Rekuperationsvorgängen und größeren voll-elektrischen Fahranteilen ausspielen.

1,0**Schadstoffe**

⊕ Der Vollhybrid punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier volle 50 Zähler im ADAC Ecotest. Insgesamt sammelt er damit gute 81 Punkte und somit locker vier Sterne im ADAC Ecotest.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	4,3		
Durchschnitt	6,0 D		7,7 B

Landstraße	5,4		
Durchschnitt	4,8 D		5,6 B

Autobahn		7,2	
Durchschnitt	6,6 D		7,6 B

Gesamtverbrauch	5,7		
Durchschnitt	5,5 D		6,5 B

3,0**AUTOKOSTEN****3,0****Monatliche Gesamtkosten**

Der Renault Rafale ist als 200 PS starker Vollhybrid ab 43.800 Euro zu haben. Die getestete Version namens Esprit Alpine ist die höchste Ausstattungsvariante und beginnt bei 48.300 Euro. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung ist dann bereits sehr umfangreich, die Aufpreisliste hält sich für die Topversion in überschaubaren Grenzen. Der im Test fast voll ausgestattete Espace liegt bei einem Preis von 55.589 Euro. Die Fixkosten sind annehmbar - die Kfz-Steuer beträgt 46 Euro, die Einstufungen bei der Versicherung sind zumindest noch überschaubar. Die Haftpflicht-Typklasse liegt bei 19, die Teilkasko bei 22 und Vollkasko bei 23. Renault gibt auf das ganze Auto nur zwei Jahre Garantie und lässt sich eine längere Garantielaufzeit extra bezahlen. Zudem gibt es eine dreijährige Lackgarantie sowie zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Rafale E-Tech Full Hybrid 200 Techno Multi-Mode-Automatik	Rafale E-Tech Plug-in Hybrid 300 Esprit Alpine 4x4 Multi-Mode-Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.
0-100 km/h [s]	8,9	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,7 l S	0,6 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	106/106	14/14
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/22	19/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	46	24
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	796	913
Preis [Euro]	43.800	53.300

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	274/526/779
• Dachlast/Anhängelast [kg]	50/748
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,61
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	88,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	222

* 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.

HERSTELLERANGABEN	
Vollhybrid (3-Zyl.-Turbobenziner/Elektromotor), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.710/1.886/1.613 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	627/1.AT644910 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	85/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R 20 99V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/5,4/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	135 g/km (WTW* 156 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.708/472 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/915/1.410 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	521 Euro
Monatliche Gesamtkosten		846 Euro	
Steuer pro Jahr		46 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		19/23/22	
Basispreis Rafale E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine		48.300 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 24.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.589 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.763 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

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)

Rena

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/800 Euro° (Paket)
Head-up-Display	700 Euro°
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
Spurwechslassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	1.500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung (rot)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro°

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,2
AUTOKOSTEN	3,0

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

Stand: Dezember 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner