

# Essai - Renault Rafale E-Tech Hybrid 200 : Un bel envol

*Après l'Austral, le Rafale. Tout un programme qui tire Renault vers le haut, vers une qualité qui vise à rivaliser avec la production allemande. Ce SUV coupé au look sportif et au positionnement haut de gamme tire son nom d'un petit avion de course français motorisé par Renault - Le Caudron-Renault Rafale - qui a battu des records de vitesse en 1934.*



- 3 cylindres, turbo, essence, 1'199 cm<sup>3</sup>
- 200 ch à 5'600 t/min
- 205 Nm à à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 4+2 rap.
- Vitesse maxi : 174 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'796 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'710 x 1'866 x 1'613
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 113 g/km (B)
- dès CHF 44'300.-, mod. essayé: CHF 55'400.-

---

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte, Xavier Bais

---

Un haut de gamme qui tente de s'attaquer aux premiums allemands que sont les Mercedes-Benz GLC, BMW X4 ou Q5 Sportback. En attendant une déclinaison plus puissante, c'est en version E-Tech Hybrid forte de 200 ch que le Rafale se présente en visant des émissions de CO<sub>2</sub> limitées. Sur le papier, il est bien armé pour se faire une place particulière dans le segment D. Voyons ensemble ses qualités et ses faiblesses.



## ***A l'extérieur***

Un pare-brise incliné qui descend sur un capot et une calandre ornée de petits losanges en relief sur fond bleu, des optiques LED aux formes très travaillées, l'avant interpelle d'entrée de jeu. Dessiné par Gilles Vidal (précédemment chez Peugeot), le Rafale est un SUV coupé qui ne laisse pas indifférent.

L'arrière, avec sa vitre très inclinée et son aileron « flottant et aéré », renforce son aspect de coupé dynamique. Toujours à l'arrière, les feux s'étendent vers le centre du hayon et remontent loin sur les côtés. Les bas de caisse et pare-chocs sont noir laqué. C'est beau mais attention aux micro-rayures sur ces pièces exposées. La sortie d'échappement est dissimulée sous l'auto, ce qui offre un arrière très pur, très « électrique ».

De profil, les grosses jantes de 20 pouces au look « techno » remplissent bien les passages de roues.

Élancé et long (4.70 m), agrémenté de quelques coups de crayon créant des angles saillants, le Rafale est une réussite. Même dans cette livrée grise plus discrète que la bleue, les têtes se retournent.



## ***A l'intérieur***

En finition « Esprit Alpine », je découvre des matériaux particuliers, comme une couche grise symbolisant de la pierre d'ardoise au-dessus de la boîte à gants. Bon point, Renault abandonne le cuir au profit d'un tissu enduit de plastique principalement issu du recyclage (TEP) à l'effet aussi agréable que celui du cuir.

Les superbes sièges sport sont en Alcantara à 60% recyclé, avec des triples surpiqûres aux couleurs du drapeau français et le « A » d'Alpine. Lumineux, il change de couleur en fonction du mode de conduite choisi.

En termes d'agencement, j'apprécie la console centrale profonde et fourre-tout. On peut gérer la climatisation sans passer par l'écran central. Il en va de même pour le choix du mode de conduite qu'on sélectionne via un poussoir rond « Multi-Sens » situé sous la branche droite du volant. Des commandes faciles d'accès mais aussi des écrans numériques de 12.3 pouces pour le conducteur et 12 pouces orienté verticalement au centre, tous deux configurables. Le volant n'est

pas ordinaire avec ses deux méplats.

Petit clin d'œil au Caudron Renault, sa silhouette gravée à l'arrière du toit translucide électrochromatique qui devient occultant quand on lui applique une tension électrique ; il n'est plus nécessaire d'avoir un rideau pare-soleil. Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer en voyant le profil du toit typé « coupé », l'habitabilité intérieure est très correcte, y compris à l'arrière où les grands se sentiront à l'aise. Le coffre a une capacité de 530 litres et peut évoluer jusqu'à 1'600 litres en rabattant les sièges 40/20/40.

Le système multimédia OpenR Link est toujours conçu sur une base Google intégrant la commande vocale. Le Rafale ravira les mélomanes avec un système audio premium à 12 haut-parleurs de chez Harman Kardon.

Seul bémol ergonomique, les commandes et satellites tous logés à droite du volant, notamment le levier de vitesse qui, en manœuvre, est vite confondu avec celui des essuie-glaces. Question d'habitude sans doute.



## ***Sous le capot***

Pour animer ce Rafale, nous retrouvons le petit mais très sophistiqué 1.2 l essence à cycle de combustion Miller avec turbo à géométrie variable, comme dans le nouvel Espace essayé l'automne dernier. Cette mécanique développe 130 ch et il est assisté par deux moteurs électriques pour proposer une puissance cumulée de 200 ch et un couple de 205 Nm.

Le premier moteur électrique, de 68 ch, permet le roulage 100% électrique sur le seul train avant tandis que l'autre, un petit alterno-démarrreur de 34 ch, est là pour assister le 3 cylindres au démarrage et assurer les changements de rapport de la boîte à crabots dépourvue d'embrayage. Contrairement à son aïeul ailé, le Rafale ne bat pas de record, en tout cas pas celui de la vitesse qui plafonne à 174 km/h. Avec un 0 à 100 km/h réalisé en 8.9 sec, les performances ne sont pas vraiment sportives ; pourtant, à vivre, le Rafale est loin d'être pataud.

La consommation demeure inférieure à 6.5 l/100km ce qui est honorable avec ce gabarit, ce poids (1'795 kg à vide) et cette puissance. En conduite éco, on peut descendre sous la barre des 6.0 l/100km. La transmission automatique DHT Multimode sans embrayage, qui combine deux rapports pour le module électrique et quatre pour le moteur thermique, est douce mais pas exempte de petits défauts, j'y reviens plus tard.



## ***Au volant***

La plateforme CMF-Cde, commune à l'Austral et l'Espace, a été affutée pour le Rafale, avec des voies élargies de 40 mm, des pneus de 245 mm et des réglages d'amortisseurs/barres anti-roulis revus. La position de conduite est haute mais bien maintenue. Le silence à bord est assez remarquable.

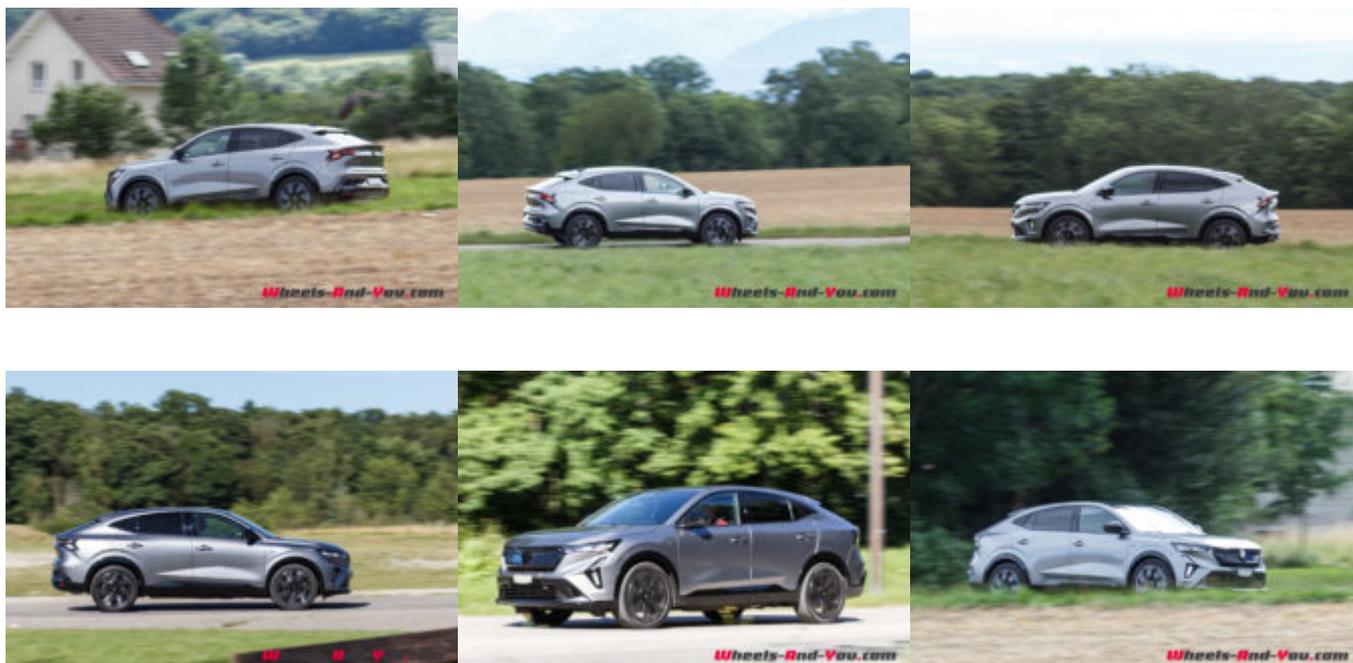
C'est en conduite dynamique, en mode Confort, que j'ai pu appréhender le comportement de ce Rafale sur des enchaînements de courbes. Aucun souci pour

enchaîner les virages rapides avec son châssis rigoureux et précis doté d'une agilité qui provient des roues arrière directrices. Toutefois, à la remise des gaz en sortie de virage, il se passe une longue seconde avant que la puissance arrive. Il me semble que c'est lié à la gestion de cette boîte automatique particulière, qui n'est pas aussi réactive qu'une « double embrayage » et surtout, impossible de contrôler. Malgré cela, je trouve l'agrément et le plaisir de conduite excellent, rare dans ce segment.

Plusieurs modes de conduite sont disponibles. Le mode Eco « castre » vraiment le moteur mais demeure suffisant en ville. Associé à une récupération d'énergie maximale, il permet de faire descendre la consommation de manière significative. A l'autre extrême, le mode Sport sollicite beaucoup le moteur thermique et offre une conduite dynamique. Passer de l'un à l'autre met en exergue les différentes façons d'appréhender le Rafale. Au milieu, le mode Confort allie efficacité et douceur de fonctionnement tout en gardant suffisamment de puissance et de couple pour de bonnes accélérations. Le couple est d'ailleurs omniprésent et permet une conduite souple, très agréable lors des relances. La gestion des moteurs thermique et électriques est réussie autant en agrément qu'en efficacité.

Malgré les 1'796 kg, le freinage est puissant, en particulier avec la régénération à son maximum. Quant à la gestion du radar de distance associé au régulateur de vitesse, elle est bien calibrée et permet une conduite reposante sur autoroute. Enfin, le Rafale braque dans un mouchoir de poche (10.4 mètres), comme une citadine. Le Rafale dispose de phares Matrix LED à faisceau élargi, d'un affichage tête haute et d'aides à la conduite plus ou moins intrusives mais qu'on peut désactiver en appuyant sur un bouton-poussoir après avoir paramétré ses choix sur l'écran central.





## **Verdict**

Si le Renault Austral plaît au père de famille tranquille, le Rafale est plutôt destiné à celui pour qui suivre une trajectoire est un plaisir.

Le Rafale, c'est avant tout un châssis dynamique associé à une motorisation hybride. Son côté spacieux en séduira plus d'un d'autant que la finition est vraiment très bonne. La technologie embarquée est moderne et son look travaillé plaît. La vitesse de pointe n'est pas extraordinaire mais les reprises et accélérations sont largement suffisantes pour la circulation actuelle. Par ailleurs, sa consommation le place dans la bonne moyenne du segment. Seul bémol et même si on s'y adapte vite, la gestion de la boîte à vitesse qui n'est pas aussi performante qu'attendue.

Alors si vous hésitez encore à passer à un véhicule hybride, allez essayer le Rafale ; vous pourriez bien craquer d'autant que son tarif n'est pas exorbitant comparé à la concurrence. Une version PHEV (Plug-In Hybrid) de 300 ch à quatre roues motrices et suspensions pilotées arrivera bientôt. A découvrir prochainement même si cette version E-Tech Hybrid développant 200 ch est amplement suffisante, équilibrée et homogène.



## **Prix et options - Renault Rafale Esprit Alpine E-Tech Hybrid 200**

**Prix de base : CHF 47'900.-**

**Peinture "Gris Schiste" + Toit "Noir Etoile" : CHF 1'250.-**

**Sièges avant réglables en hauteur + conducteur lombaire électrique et fonction massage : CHF 800.-**

**SolarBay Toit Panoramique: CHF 1'500.-**

**Head-Up Display : CHF 650.-**

**Pack Harman Kardon Premium Sound : CHF 1'000.-**

**Pack City Premium Esprit Alpine : CHF 800.-**

**Pack Heating et Driving Esprit Alpine : CHF 1'500.-**

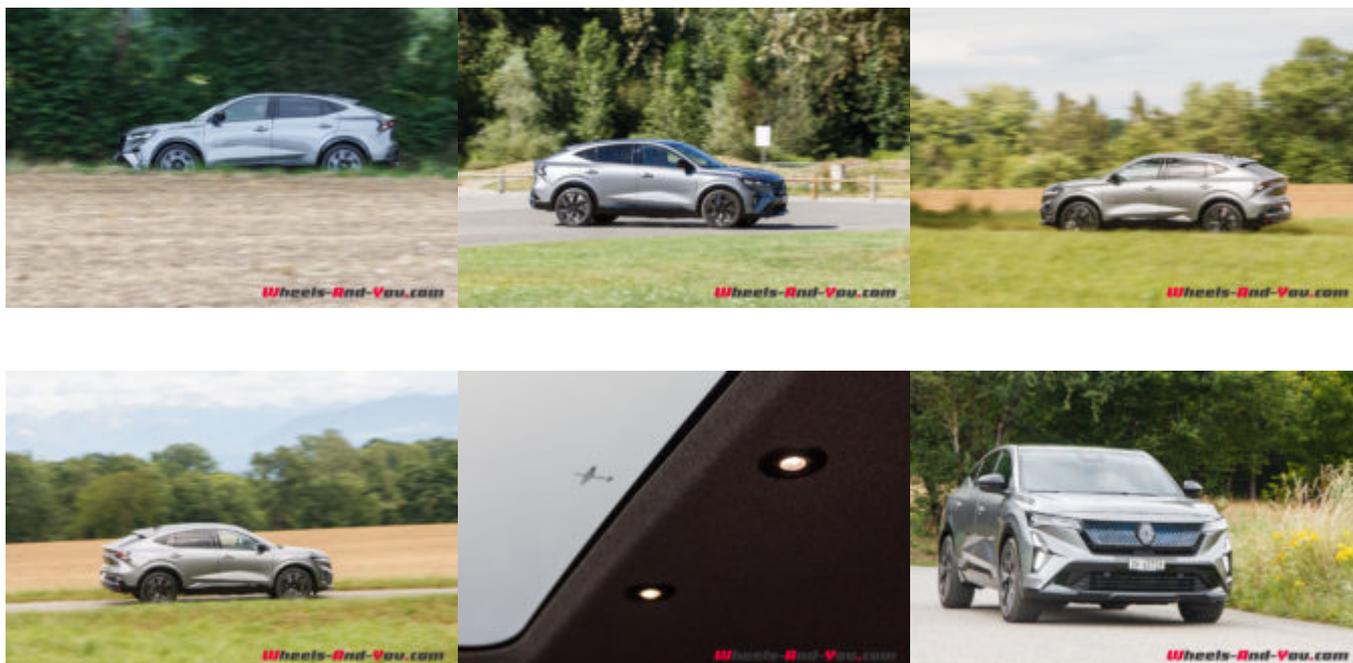
**Prix TOTAL : CHF 55'400.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de ce Renault Rafale E-Tech Hybrid 200, ainsi qu'à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Suisse SA pour leur soutien logistique.





## **A lire aussi**

Essai - Renault Espace VI : Nom galvaudé mais voiture réussie

Essai - Renault Austral Mild Hybrid 160 : Adieu Kadjar, bonjour Austral

Essai - Renault Megane E-Tech Electric : La marque au losange frappe un grand coup

Premier contact - Renault Megane E-Tech Electric : Quelque chose de nouveau

Essai - Renault Trafic Grand SpaceNomad : Sa part du gâteau

Essai - Renault Mégane Grandtour E-Tech : Réponse inédite à la question de l'hybridation

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy-R : Les chiffres donnent le vertige

Essai - Renault Clio 5 : Difficile de dire non à la nouvelle Clio

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy : Sleep, eat, race. Repeat.

Loisirs - GP de Monaco avec Renault F1 pour le lancement de la Mégane R.S. Trophy-R

Essai - Renault ZOE R110 : La citadine 100% électrique à l'autonomie étendue

Essai - Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Essai - Renault Alaskan dCi 190 4x4 : Un air de déjà-vu

Essai - Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

Premier contact - Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c'est du sérieux

Loisirs - Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Essai - Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Premier contact - Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact - Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai - Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai - Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact - Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai - Renault Mégane GT : En attendant la RS...

Premier contact - Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai - Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai - Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact - Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai - Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence...

Essai - Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact - Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition...

Premier contact - Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai - Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai - Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai - Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai - Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai - Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact - Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact - Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact - Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai - Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai - Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Nouveauté - Renault Symbioz

Nouveauté - Renault Scenic E-Tech

Nouveauté - Renault Rafale

Nouveauté - Renault Clio

Nouveauté - Renault Espace

Nouveauté - Renault Austral

Présentation - Renault Mégane eVision

Nouveauté - Renault Twingo Z.E.

Nouveauté - Renault Mégane E-TECH

Nouveauté - Renault Clio E-TECH et Captur E-TECH

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio V

Nouveauté - Renault Twingo

Présentation - Renault Arkana

Nouveauté - Renault Mégane R.S. Trophy

Nouveauté - Renault Clio R.S. 18

Nouveauté - Renault Megane IV R.S.

Avant-première - Renault Megane RS Mk4

Présentation - Renault Captur MY2017

Présentation - Renault TreZor

Présentation - Renault Alaskan

Présentation - Renault Nouvelle Clio

Présentation - Renault Twingo GT

Présentation - Renault Clio R.S. 16

Nouveauté - Renault Grand Scenic

Nouveauté - Renault Koleos

Présentation - Renault Megane Grandtour

Présentation - Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté - Renault Talisman Estate

Nouveauté - Renault Talisman

Présentation - Renault Sandero R.S.

Présentation - Renault Duster Oroch

Présentation - Renault Kwid

Nouveauté - Renault Kadjar

Présentation - Renault Espace

Présentation - Renault Eolab

Nouveauté - Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie - Renault et Caterham, c'est fini !

Nouveauté - Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté - Renault Twingo

Présentation - Renault Kwid Concept

Présentation - Renault Initiale Paris

Présentation - Renault Megane

Nouveauté - Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation - Renault Twin'Run

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté - Renault Clio Grandtour

Nouveauté - Renault Scenic XMOD

Présentation - Renault Captur

Economie - Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté - Renault Clio

Présentation - Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 - Fabien Thuner, l'espoir suisse romand

Nouveauté - Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse

