

## [Renault Rafale 300hp 4x4 - ehk proovisõidus elektrilise tagaveoga prantslane](#)

2 kuud tagasi Autor: [Marko Habicht](#)

Kui kuulsin, et Renault toob turule 300 hobujõulise pistikhübridi, millele on insenerid andnud nelikveo, olin esialgu skeptiline kuid põnevil. Nädal Renault Rafale roolis näitas aga, et sellel autol on mitmed tugevad argumendid, millega konkurentsipakkuda.

### Elektriline argipäev: kas lubatud 105 km on realistlik?

Rafale lubab tänu 22 kWh akule kuni 105 km elektrilist sõiduulatust. Reaalses linnasõidus, külmemates tingimustes ning sagedase kiirendamisega, õnnestus mul läbida umbes pool, mis on siiski pistikhübridi kohta hea tulemus. Kevadsuvisel hooajal võiks olla 70+km realistlik. Elektrimootorite ja bensiinimootori koostöö toimib märkamatult, vahetus on pehme ning auto on vägagi ergas. Ainult külma mootoriga käivitades kostub mootori karedus, mis meenutab, et päris luksusauga siiski tegemist pole. 1.2L, kolme silindriline mootor pöriseb üsna kuuldavalt. Automaatsete ja hübriidrežiimide puhul käivitub mootor pigem harva ning märkamatult. Kõigest hoolimata suudab ilma erilise pingutuseta jõuda 0-100 umbes 6,5 sekundiga (testitud)



Aku laadimine 7,4 kW laadijaga võtab aega umbes kolm tundi, AGA see on ainult Ühe faasi pealt ehk 32A või spetsiaalse kalli laadimiskopsikuga.

Mul on kodus üsna levinud 16A jõupesa saaksin laadida 11KW ning isegi vastav reisilaadija on olemas. Antud auto puhul tähendas see poolt võimalikust ehk 3.5kW ning 6h, et 22kW aku täis laadida.

Seega üsna tobe et levinud reisilaadijatega ja standardsetes laadijates tegelikult mingit laadimisvõimsust kätte ei saa.

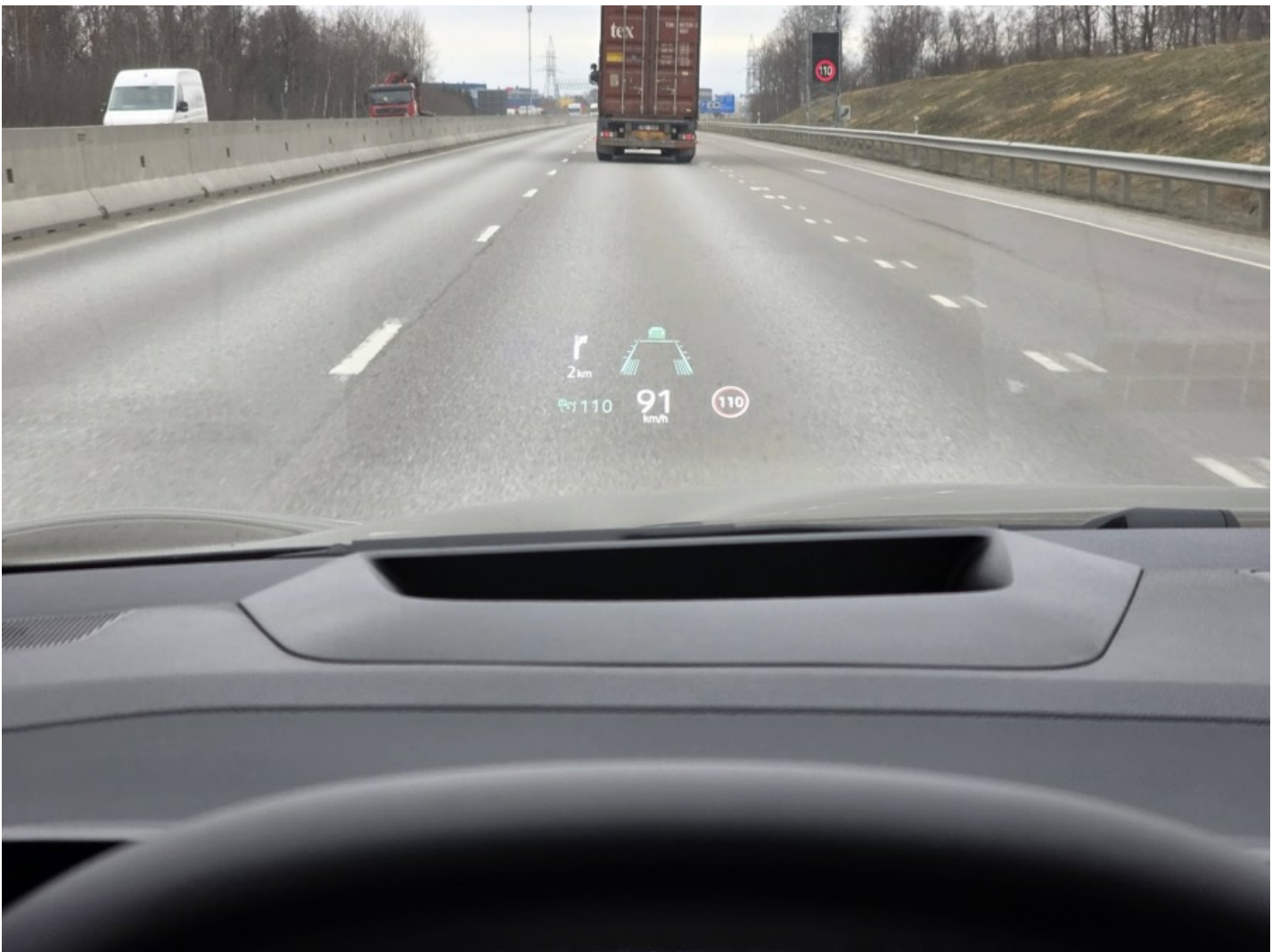
Samas õhtul tuled koju ja isegi tavalise 220V notsu küljes saab aku 8 tunniga täis.

Video URL

## Manööverdusvõime: suur linnamaastur väikse auto võimekusega

Üks Rafale'i tugevamaid külgi on nelikroolimine, mis vähendab pöörderingi vaid 10,4 meetrini. See muudab parkimismajad ja kitsad linnatänavad üllatavalt mugavaks, isegi arvestades auto suurust. Kiirelt sõiduradu vahetades või maanteel sõites annab nelikroolimine ka parema stabiilsuse ja kindlustunde, mis alguses mõnevõrra võõras. See et tagumised rattad pööravad, vajab päris kindlasti harjumist, kuid mulle hakkas see täitsa meeldima.

Sõidumugavus sõltub suuresti velgede suurusest ja vedrustusest. Adaptiivse vedrustusega mudel kohandas ennast hästi erinevate teeloludega, kuigi 21-tolliste velgedega on see jäigem ja tundlikum väiksemate teekonaruste suhtes.



## Rafale talvisel teel: kas poolelektriline nelikvedu tagab haarduvuse?

Talvine sõit Rafale'iga tõestas, et elektril põhinev nelikvedu on enamasti kindel ja stabiilne. Lumistel ja libedatel teedel hoiab auto hästi trajektoori, eriti kui kasutada "Snow"-režiimi. Elektrimootorid tagavad kiire reageerimise, aidates vältida libisemist ja parandades juhitavust. Siiski, kuna nelikvedu põhineb elektrimootoritel, võib väga piiripeal sõites haarduvus tagaratastel ootamatult väheneda. See võib esmalt üllatada, kuid kiirelt õpib juht olukorraga toime tulema ning juhiabid tõttavad appi.

Pigem on see ehmatav, kui äkitselt tagaratas veab ning siis pidamine ära kaob. Lustimisel või agressiivsema sõidustiiliga tasub olla ettevaatlik sest kord käitub Rafale esiveolisena, olles alajuhitav, siis tagaveolisena ülejuhitav ning lõpuks sekkub juhiabi, kus võetakse jõud üldse ära.



## Interjäär ja ruumikus: detailid, mis loevad

Rafale'i interjäär on praktiline ja meeldiv. Tõenäoliselt selles hinnaklassis üks parimaid. Androidil põhinev multimeediasüsteem on kiire, selge ja kasutajasõbralik. Füüsilised nupud kliimaseadmele on eriti tervitatav lahendus. Istmed pakuvad piisavalt tuge ja mugavust pikkadel sõitudel, ning salongis on palju ruumi ka pikakasvulistele reisijatele nii ees kui tagareas.

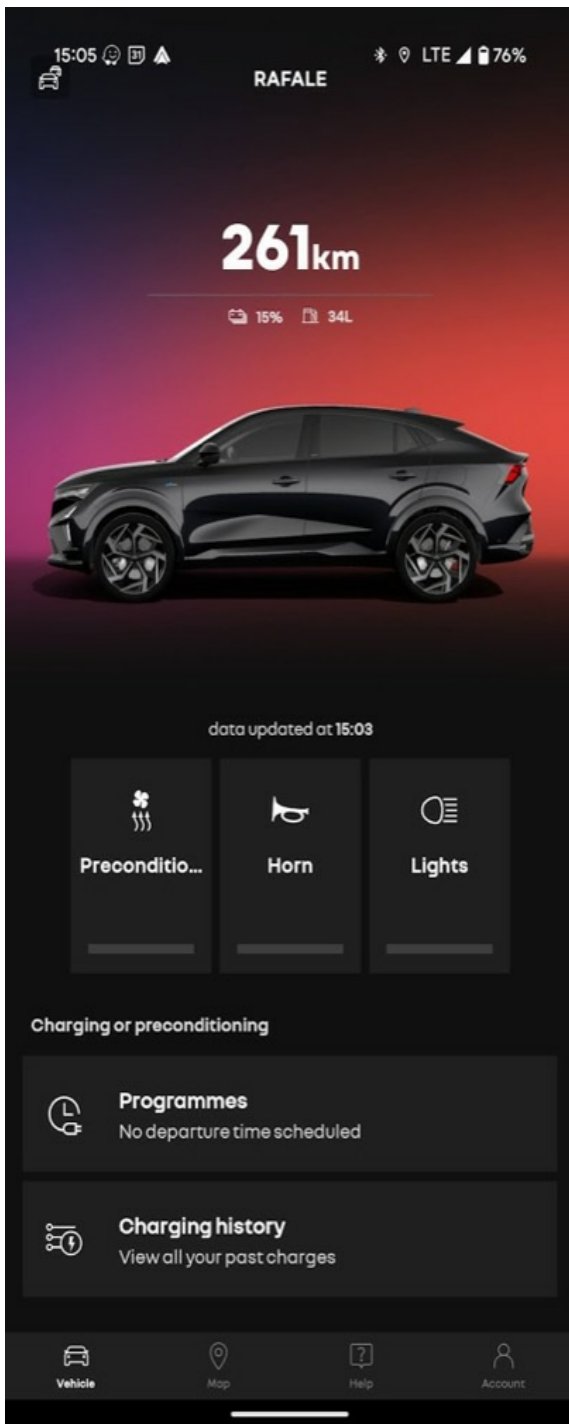
Meedialusti raames ilmselt tasub ära mainida ka äpp, mis nägus ning teeb seda mida vaja ilma liigse risuta.

Kui auto on seina ühendatud või aku on piisavalt täis, on võimalik telefonist käivitada konditsioneer ning istuda ka -20ga mõnusesse sooja autosse ning ilmselt suvel jahedasse.

Kui aku on tühjavoitu ja elektrivõrku pole ühendatud, konditsioneer käivitada ilma autosse sisenamata ei ole võimalik.

Euronõudeid on mujalgi tunda. Näiteks Renault Elektriautod jätavad taaskäivitamiseks meelde sinu viimase sõidurežiimi ning regenereeriva ehk "käiguga pidurdamise" seaded. Rafale midagi meelde ei jäta.

Ära tasub mainida, et renault grupi autodel on nupp, mida kaks korda vajutades on võimalik enamus prääksud välja lülitada. Me ei julgusta kedagi kiirust ületama, kuid siiani pole näinud ühtegi autot mis suudaks ideaalselt piiranguid määrata. Kui sõidada 50 alas 45ga ja saad pidevalt "karistada" pideva piiksumisega, sest auto nägi 8 km eest 30 silti, on igati asjakohane see välja lülitada. Aitäh prantslastele, et selle jaoks ei pea kuus lehekülge mööda menüüsid kaevandama.



Pagasiruum mahutab 539 liitrit, mis on piisav pereauto jaoks. Istmed klappivad kokku kolmes osas ning tagareas on täisväärtuslik käetugi koos laekaga ehk ei pea istuma küünarnukk topsihoidjas mis ka kallimatel sõidukitel tihti probleemiks.

Siiski, istmete kokkuklappimisel tekib astang, mis võib olla ebamugav suuremate esemete laadimisel. Klaaskatus annab salongile avaruse tunde, kuid tagaistmel võiks olla paremad mugavusvarustused, näiteks istmesoojendused, eraldi kliima reguleerimine ning halba ei teeks ka istmenurga muutmise võimalus.

## Hind ja väärtus: kas tasub konkurentidest rohkem maksta?

300hp pistikhübridi Rafale hind Eestis algab umbes 50 000 eurost. Proovisõidu auto hind (veebuar 2025) 57900. See on küll kõrgem kui näiteks Peugeot 408 või Citroën C5 X, kuid selle raha eest saab ka rohkem varustust, parema elektrilise sõiduulatuse ja kõrgema üldise kvaliteedi. Mis peamine, nelikveo, mis talvel on äärmiselt tänuväärne ning praeguses uute sõidukite valikus väga eriline, ka nn maasturite hulgas.

## Kokkuvõte: kellele Renault Rafale kõige paremini sobib?

Renault Rafale E-Tech 4x4 on tugev konkurent neile, kes hindavad pika elektrilise sõiduulatusega pistikhübridi, linnasõbraliku manööverlusvõime ja ruumika, praktilise salongiga autot. Mustana näeb auto väga soliidne välja ning Rafale pakub hästi tasakaalustatud komplekti, mis sobib nii igapäevaseks linnasõiduks kui ka pikkadeks maanteereisideks. Samas peab ostja arvestama mõne väikese puudusega, nagu näiteks harjumatu tundlik roolimine ja tuntuvalt põrisev 3 silindriline mootor.



### Plussid:

- Elektriline sõiduulatus
- Väga hea manööverdusvõime
- Ruumikas ja praktiline salong
- Sujuv ja tugev hübriidajam
- Üks parimaid meedialustisüsteeme
- Nelikvedu

### Miinused:

- Tundlik ja tagasihoidliku tagasisidega rool
- Ebamugav serv pakiruumis
- Kõrgem hind konkurentidega võrreldes
- Elektriline nelikvedu pole nii etteaimatav kui mehaaniline

• [Testid](#)

• [Sõidukid](#)

Pilt

