

SPECIALE RENAULT-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

Lichtvoetig en opvallend wendbaar
door achterwielsturing



RIJDT NET WAT **SPECIALER**



UITGEDACHT
BEDIENINGSCONCEPT
In Atelier Alpine-
uitvoering heel
compleet uitgerust

ONGEWONE AUTO'S VOOR GEWONE MENSEN

DUBBELTEST RENAULT RAFALE | CUPRA TERRAMAR



PLUS RENAULT SCOORT MET **UNIEKE AANDRIJLIJN** | ERG **VEEL KRACHT** OP STROOM | **OPVALLEND RUIM**
VOOR EEN COUPÉ-SUV | **FIJN GOOGLE-SYSTEEM** MET ALLE APPS DIE JE TOCH AL GEBRUIKT

Renault Rafale Plug-in Hybrid 4x4 300 | 300 pk | € 59.790



LAAT LUCA MAAR SCHUIVEN

Luca de Meo weekte bij de Volkswagen Group Cupra los van Seat en maakte Seat als bedrijf weer winstgevend. Sinds 2020 staat De Meo aan het roer van Renault, wat onder meer resulteerde in de komst van het nieuwe topmodel Rafale. In de sterkste plug-in hybride-vorm blijkt dat een uitstekende match met de dikste en nieuwste PHEV van Cupra.

Tekst Jan Lemkes, foto's Willem Verstraten

Cupra Terramar 1.5 TSI e-Hybrid VZ Performance | 272 pk | €52.990



Als het goed is, laat elke topmanager sporen na. Toch is er ook op dit niveau wel een verschil. Sommige ceo's komen en gaan zonder echt op te vallen, maar Luca de Meo is een visionair die overal waar hij komt enorme veranderingen teweegbrengt. Eerlijk is eerlijk: dat pakt vaak goed uit. Bij Fiat weekte hij Abarth los als apart merk, bij Seat deed hij min of meer hetzelfde met Cupra en bij Renault wordt Alpine via de A290 en A390 langzaam omgevormd tot een winstgevende sporttak voor een breed publiek.

Ondertussen zijn er ambitieuze en concrete toekomstplannen voor Renault zelf, melkt dat merk met de 4 en de 5 het eigen verleden nog

eens uit en laten de Fransen tegelijkertijd Safrane-tijden op een eigentijdse manier herleven met de Rafale. Wacht even, Safrane-tijden? Toch wel, want net als die grote limousine is de Rafale nadrukkelijk het topmodel van Renault. Het merk zou wel gek zijn als het die auto niet in een moderne SUV-vorm zou gieten en geeft hem meteen een schuine, sterk aflopende achterkant, net zoals het eerder met de Arkana deed. De Rafale is daarmee toch een soort X6 voor de massa, al bedoelen we dan wel dat deel van de massa dat met plezier 50 tot 60 mille stukslaat op een nieuwe auto. Daarmee zit de Rafale een beetje tussen 'mainstream' en 'premium' in.

Dat treft, want Cupra wordt als merk nadrukkelijk in dat gat gepositioneerd. In de pikorde van de Volkswagen Group zit het merk ergens tussen Volkswagen en Audi en als er één model is dat meer naar dat laatste merk neigt, moet het wel de nieuwe Terramar zijn. Dat is niet alleen de (voorlopig) grootste en duurste SUV in het gamma, maar ook een model dat zijn basis, geboorteplaats en veel onderdelen deelt met de nieuwe Audi Q3.

Ingewikkeld

Nu is de Rafale ook zeker niet zo uniek als hij ons wil doen geloven, want het onderstel en een groot deel van de carrosserie komen 'gewoon' van de Austral en de Espace. Renault



Cupra Terramar 1.5 TSI e-Hybrid 272 pk | top 215 km/h | 0-100 km/h in 7,2 s

heeft echter zijn best gedaan en voorziet de Rafale als enige van dat drietal van een krachtige plug-in hybride aandrijflijn met vierwiel-aandrijving, een riant elektrisch rijbereik en niet minder dan 300 pk.

In feite is het 'gewoon' de E-Tech Hybrid-aandrijflijn die we al uit de genoemde modellen kennen en die ook in de Rafale leverbaar is, maar dan met 100 pk, een elektromotor en een grote accu als extra's. Dat maakt deze toch al complexe aandrijflijn tot een nog ingewikkelder geheel, maar ook tot een nog fijner geheel. De extra elektrokracht poetst de soms wat vreemd getimede schakelmomenten van de E-Tech-aandrijfcombinatie mooi weg en zorgt ervoor dat de Rafale ook puur op stroom opvallend vlot van zijn plek komt.

Vierwielaandrijving levert wat extra tractie op en geeft ook veel vertrouwen in een snelle bocht, die de Rafale dankzij Renaults breed toegepaste vierwielsturing vlot en overtuigend weet te ronden. Door de op lage snelheid tegensturende achterwielen en directe

besturing is hij bovendien wendbaarder dan je zou verwachten, al maakt hem dat niet meteen sportief. Het onderstel is er juist op gericht om oneffenheden mooi weg te werken en doet dat door de weg te scannen en de adaptieve schokdempers op basis van die informatie af te stellen, al merk je daar bij het lezen van de prijslijst meer van dan in de praktijk. Onderweg is het vooral een keurige, comfortabele SUV, die door alle technologische extra's en brute kracht toch net wat specialer rijdt dan in een gemiddelde middelgrote SUV.

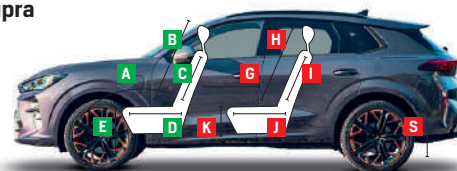
Van slap naar stevig

De Cupra is in technisch opzicht veel minder bijzonder. De plug-in hybride aandrijflijn van de Terramar komen we tegen in allerlei andere producten van de Volkswagen Group, al praten we vandaag wel over de extra krachtige versie met 272 pk. Die wordt bij Cupra aangeduid als 'VZ' en heeft net als de ook leverbare 204-pk versie een 1.5 TSI-benzinemotor die samen met een elektromotor de voorwielen aandrijft. Het accupakket is met netto 20 kWh heel fors en dat levert een dito elektrisch rijbereik op dat zelfs in de praktijk riant boven de 100 kilometer uitkomt.

De Rafale haalde die magische grens bij ons net niet, maar het scheelt niet veel. Ook het onderstel van de Cupra kent geen al te

MATEN in mm

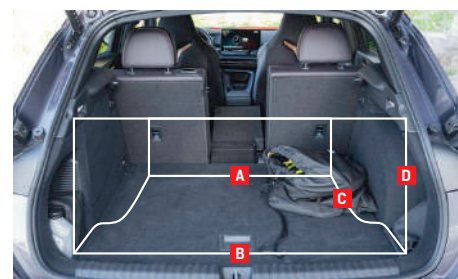
Cupra



A beenruimte (min-max) **850-1080**, **B** hoofdruimte (min-max) **900-990**, **C** lengte rugleuning **680**, **D** lengte zitting **510**, **E** instaphoogte **660**, **G** beenruimte (min-max) **600-860**, **H** hoofdruimte **930**, **I** lengte rugleuning **660**, **J** lengte zitting **470**, **K** zithoogte **390**, **S** tilhoogte **760**

lengte **4.519**, wielbasis **2.680**, breedte **1.869**, hoogte **1.584**, draaicirkel **11,5 m**, banden testauto **Goodyear Ultragrip Performance, 255/40 R20**

De Terramar voelt als geheel net wat geraffineerder aan dan de Rafale



A breedte tussen wielkasten **1.010**, **B** breedte laadopening **1.020**, **C** lengte tot aan achterbank **900**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **440**



A Van kleuren tot materialen en afwerking, dit interieur is bijzonder. **B** Het stuurwiel oogt en vormt erg sportief. **C** Het infotainment weet niet te overtuigen.



Uitgebreid, configurabel en mooi instrumentarium.



Met de bank in achterste stand slechts 400 liter bagage.



Maar liefst vijftien standen voor het adaptieve onderstel, maar de Comfort-stand is te slap.



Bronskleurige wielen passen wel in het plaatje.



Het panoramadak kan ook echt open, hulde!



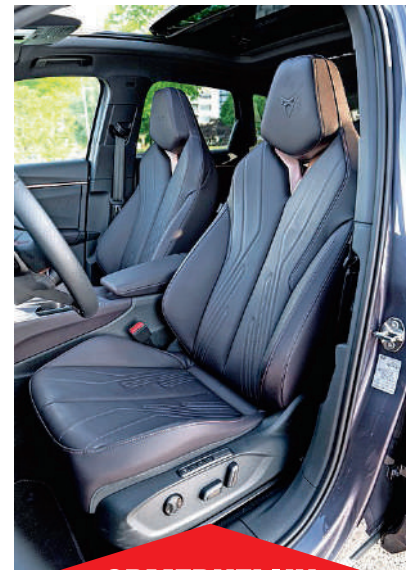
De Sennheiser-audio zit goed in zijn bas.



Schakelflippers zijn ook echt schakelflippers.



Minder ruimte, maar een fijnere zithouding achter in de Terramar.



OPMERKELIJK

Auto én bekleding zijn paars, al valt dat niet erg op.



A Het dashboard is nagenoeg identiek aan dat van een Espace, alleen de aankleding is anders. **B** Het Google-infotainment werkt erg fijn. **C** Laat je niet misleiden door deze 'hendel' of zijn naam: deze Rafale kan niet opstijgen.



Forse armsteun, met bekerhouders en telefoonhouders.



Ondanks het aflopende dak een grotere bagageruimte.



Beide auto's hebben een knop voor rijmodi op het stuurwiel. Prettig.



Gigantische 21-inch wielen zijn standaard op de topversie.



Blauwe vloerbedekking maakt het binnen speciaal.



De 'schakelflippers' zijn er alleen voor de recuperatie en nooit om te schakelen.



Het kost wat, maar je hebt wel twee hoedenplanken.



OPMERKELIJK

Voor een zwart dak betaal je € 600, ook voor alleen het stukje achter het panoramadak.



Veel beenruimte, maar ook een wat moeilijke zithouding achter in de Rafale.



Renault Rafale Hyper Hybrid 4x4 300 | top 175 km/h | 0-100 km/h in 6,3 s

opvallende fratsen, hoewel de in maar liefst vijftien standen instelbare schokdempers van de Volkswagen-merken wel bijzonder blijven. In het geval van de Terramar hebben we ze nodig ook, want het extra gewicht van het accupakket resulteert in een wat te slappe en deinerige achterkant. Dat los je grotendeels op door de slider van de dempers een eind richting 'Sport' te schuiven, al gaat dan natuurlijk wel ten kosten van het comfort. Maar de wat steviger afstemming past wel bij het karakter van de Cupra, die prettig stuurt en zich mooi laat plaatsen.

Wat dan ook opvalt, is dat de Spanjaard als geheel net wat geraffineerder aanvoelt dan de Rafale. De besturing biedt wat meer gevoel, het onderstel is stiller en de auto als geheel voelt net een beetje beter doortimmerd aan. Zou dat dan toch die Duitse basis zijn, of is dit het vermeende premiumgehalte van Cupra? De aandrijflijn is prima, maar toch niet zo prettig als die van de Renault. De 1.5 laat zich onder stevige belasting aardig horen en de voorwielen kunnen weliswaar redelijk

De Terramar is zo'n 20 centimeter korter dan de Rafale

omgaan met het vermogen, maar vierwiel-aandrijving is beter. Daarbij moeten we wel opmerken dat we de Cupra in een warme lenteweek op winterbanden reden, wat ook in bochten eerder gripverlies opleverde en de immense remweg (zie meetgegevens) verklaart. Op stroom is de Cupra vlot genoeg, maar duidelijk minder krachtig en we betrapten hem een paar keer op het ongevraagd vroegtijdig inschakelen van de benzinemotor, een irritante eigenschap voor een plug-in.

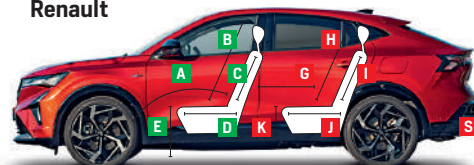
Zestig mille

De Terramar is zo'n 20 centimeter korter dan de Rafale en heeft een traditionelere SUV-vorm zonder die sterk aflopende 'coupé'-daklijn. Dat is respectievelijk slecht en goed nieuws voor de binnenruimte, maar de bagageruimte is met 400 liter niet indrukwekkend. Dat heeft te maken met de plug-in hybride aandrijflijn, maar Terramars zonder het accupakket zijn in Nederland niet leverbaar. Je kunt het laadruim nog iets vergroten door de bank naar voren te schuiven, maar zelfs met de bank in de voorste stand wordt de 528 liter van de Rafale niet gehaald. Daar moeten we wel bij aantekenen dat het om waardes tot het rolscherm gaat, en de Rafale boven dat scherm weinig ruimte voor uitbreiding biedt.

Op de achterbank zijn de twee auto's meer aan elkaar gewaagd. De Rafale biedt hier

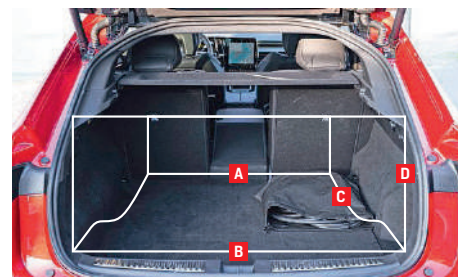
MATEN in mm

Renault



A beenruimte (min-max) **870-1.100**, **B** hoofdruimte (min-max) **930-1.010**, **C** lengte rugleuning **620**, **D** lengte zitting **530**, **E** instaphoogte **660**, **G** beenruimte (min-max) **690-940**, **H** hoofdruimte **950**, **I** lengte rugleuning **700**, **J** lengte zitting **470**, **K** zithoogte **340**, **S** tilhoogte **827**

lengte **4.710**, wielbasis **2.738**, breedte **1.866**, hoogte **1.613**, draaicirkel **10,4** m, banden testauto **Continental SportContact 7, 245/40 R21**



A breedte tussen wielkasten **1.030**, **B** breedte laadopening **1.050**, **C** lengte tot aan achterbank **990**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **560**



CONCURRENTEN



Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 280, vanaf € 51.500.

Wie een plug-in hybride SUV zoekt met net wat extra's moet zeker ook de Tonale overwegen. Hij heeft technisch weinig van doen met andere Stellantis-auto's en is in deze vorm lekker krachtig.



Volkswagen Tayron 1.5 eHybrid 272 pk, vanaf € 59.490.

De Tayron is een slag groter dan de Tiguan, die er ook met deze aandrijflijn is. Met de Tayron koop je echter iets specialers en dat maakt hem een beter alternatief voor de Rafale en de Terramar.

VERBRUIK

Fabrieksopgave WLTP

Cupra	0,4 l/100 km [1:250,0]
Renault	0,5 l/100 km [1:200,0]

Test benzine

Cupra	7,3 l/100 km [1:13,7]
Renault	6,8 l/100 km [1:14,7]

Tankinhoud

Cupra	45 liter
Renault	55 liter

Actieradius benzine

Cupra	616 km
Renault	808 km

Actieradius elektrisch fabrieksopgave / test

Cupra	120 km	106 km
Renault	105 km	98 km

Accuapaciteit

Cupra	20,0 kWh
Renault	22,0 kWh

DC-laden

Cupra	50 kW
Renault	n.v.t.

AC-laden 1-fase / 3-fasen

Cupra	7,4 / 11 kW
Renault	7,4 / 7,4 kW

De Cupra heeft in theorie een indrukwekkend elektrisch rijbereik en maakt dat in de praktijk grotendeels waar. Hij laadt bovendien sneller op dan de Renault, die evengoed bijna 100 kilometer elektrisch kan rijden en op benzine bovendien juist zuiniger blijkt. Dat heeft wellicht te maken met het feit dat de Cupra vrij veel toeren maakt op de snelweg.

Meer informatie over het realistische verbruik van auto's vind je op

www.autoweek.nl/verbruiksmonitor

GEGEVENS

	Cupra	Renault
Aandrijflijn	plug-in hybride, benzine	plug-in hybride, benzine
Verbrandingsmotor	4.cil. in lijn, turbo	3-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	1.498 cc	1.199 cc
Max. vermogen	130 kW/177 pk	110 kW/150 pk
Max. koppel	250 Nm	230 Nm
Aantal elektromotoren	1	2
Max. vermogen elektromotor(en)	85 kW	125 kW
Max. koppel elektromotor(en)	330 Nm	245 Nm
Max. systeemvermogen	200 kW (272 pk)	220 kW (300 pk)
Max. systeemkoppel	400 Nm	400 Nm
Uitstoot CO ₂	10 g/km	12 g/km
Aandrijving	voorwielen	vier wielen
Aantal versnellingen	6, automatisch	8, automatisch
Remmen voor/achter	gev. schijven/gev. schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	400-490 liter	528 liter
Gewicht	1.804 kg	1.909 kg
Laadvermogen	616 kg	450 kg
Aanhanger [geremd]	2.000 kg	1.500 kg
Softwareversie	2565	n.b.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Kosten

Vanafprijs	€ 52.990	€ 55.290
Prijs uitvoering	€ 52.990	€ 59.790
Prijs testauto	€ 59.660	€ 62.398
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 241-€ 266	€ 260-€ 287
Energie label/bijtelling	A/22%	A/22%
Garantie	4 jaar, 100.000 km,	2 jaar, onbeperkt,
	12 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	30.000 km/2 jaar	30.000 km/2 jaar

Prestaties

0-50 km/h	3,2 s	2,8 s
0-80 km/h	5,4 s	4,7 s
0-100 km/h	7,2 (7,3*) s	6,3 (6,4*) s
50-80 km/h	2,2 s	1,9 s
80-120 km/h	4,1 s	3,5 s
Topsnelheid*	215 km/h	175 km/h

Remmen

50-0 km/h	11,8 m	8,3 m
100-0 km/h	44,5 m	34,4 m

Toerental

130 km/h	2.800 tpm	variabel/n.b.
----------	-----------	---------------

Testcondities: temperatuur 24 °C, weer zonnig, asfalt droog

* Volgens fabrieksopgave

Alle technische gegevens over deze auto's vind je op

www.autoweek.nl/carbase

weliswaar meer beenruimte, maar in de Terramar treffen we meer afstand tussen zitting en vloer en dus een fijnere zithouding. De Terramar is vanbinnen bovendien erg fraai afgewerkt en trakteert zijn inzittenden op bijzondere kleuren, materialen en details. Dat maakt het Cupra-binnenste weliswaar smaakgevoelig, maar ook speciaal en sportief.

Traag van begrip

De Cupra heeft gelukkig gewoon fysieke knopjes op het stuur, maar de sliders onder het scherm zijn net als dat scherm zelf minder overtuigend. Het infotainment ziet er wat rommelig uit en het navigatiesysteem – niet van Google – is wat traag van begrip, zodat we hier veel sneller onze toevlucht zoeken tot Android Auto en Apple CarPlay. Het digitale

instrumentarium van de Cupra verdient overigens wel een pluim. Het is grafisch mooi, heel uitgebreid en geheel naar wens in te delen, zoals we dat van de Volkswagen Group zijn gewend.

Het interieur van de Rafale is wat verder aangekleed dan bij een Espace of Austral, maar komt daarmee verder in grote lijnen wel overeen. Dat betekent dat we naar een modern, strak geheel kijken met een goed uitgedacht bedieningsconcept en een geweldig Android-infotainmentsysteem met Google Maps. Toch bekruipt ons voor het eerst in een moderne Renault het gevoel dat het allemaal wel wat specialer en zelfs hoogwaardiger had gekund, en dat heeft alles met het prijsniveau te maken. De Rafale kost met deze aandrijflijn minimaal € 55.290 en

Scorekaart

wil je hem zoals ons testexemplaar in Atelier Alpine-trim, dan hebben we het over minimaal 60 mille. De uitrusting is dan al heel compleet en de enige opties die dan nog resten, zijn een dikker audiosysteem, een panoramadak en een pakket met een head-up display en een verwarmbare voorruit.

De vanafprijs van de Terramar is met € 52.990 net wat vriendelijker, en dan heb je hier ook nog de mogelijkheid om voor een minder krachtige en goedkopere plug-in hybride te gaan. De optielijst van Cupra is echter lang en ons compleet afgeladen testexemplaar komt alsnog in de buurt van de € 60.000, dus het verschil met de Renault is dan ineens niet zo groot meer. **AW**



CUPRA

RENAULT

AANDRIJFLIJN

●●●●○

Soepel en krachtig, maar geen onderscheid met andere Volkswagen-producten.



●●●●○

Nog meer vermogen, vierwiel-aandrijving en opvallend veel kracht op stroom.

RIJDEN

●●●●○

Doortimmerd en dynamisch, maar de achterkant is te slap in 'comfort'. Enorm veel instelmogelijkheden.



●●●●○

Lichtvoetig en opvallend wendbaar door achterwielsturing. Wel minder raffinement.

UITRUSTING / PRIJS

●●●●○

Iets goedkoper dan de Rafale, ook nadat je de vele losse opties hebt geselecteerd.



●●●●○

Prijzig, al krijg je daar ook een lel van een auto voor met veel luxe.

RUIMTE

●●●●○

Voor een auto in dit segment valt de bagageruimte wel wat tegen.



●●●●○

Opvallend ruim voor een 'coupé-SUV'.

INTERIEUR

●●●●○

Creatieve vormgeving, bijzondere materialen, hoogwaardige afwerking.



●●●●○

Mooi zoals in andere Renaults, maar op dit prijsniveau is dat hooguit conform verwachting.

MULTIMEDIA

●●●●○

Vlot en fraai systeem, maar ook rommelig qua indeling en kleurgebruik.



●●●●○

Android Automotive op zijn best: snel, uitgebreid en integratie van apps die je toch al gebruikt.

VEILIGHEID

●●●●○

Goed in de spullen en goede Euro NCAP-score. De enorme remweg wijten we aan de winterbanden.



●●●●○

Goed in de hulpjes en goede botsproefscore, remt wel vaak voor niets.

GEBRUIKSKOSTEN

●●●●○

Iets minder zwaar en zuinig op benzine, maar meer garantie en komt verder op stroom.



●●●●○

Zuigner op benzine, maar zwaarder en minder garantie.

PHEV-EIGENSCHAPPEN

●●●●○

Komt enorm ver op stroom en is snel weer vol. Niet zo zuinig op benzine.



●●●●○

Komt minder ver dan de Cupra, maar wel erg krachtig op stroom.



OORDEEL

Jan Lemkes



1 Renault
33 punten
2 Cupra
32 punten

Op dit prijsniveau mag je best wat extra's verwachten. Dat bieden deze auto's allebei op hun eigen manier. Renault scoort met een unieke aandrijflijn, die goed bevalt. De Rafale wint het verder op ruimte en met zijn infotainment. De Cupra is geraffineerder en hoogwaardiger. Hij voelt daardoor meer als verwennerij en je kunt hem wat vaker elektrisch inzetten, al is de slappe achtervering jammer. De keuze tussen deze twee is toch vooral een kwestie van smaak.

RENAULT RAFALE

HYPERHYBRID E-TECH 4X4 300 PK
PLUG-IN



rijbereik tot 1.000 km
tot 105 km rijbereik in elektrische modus¹
4Control advanced vierwielbesturing
chassis ontwikkeld door Alpine engineering²
Solarbay® verduisterbaar panoramadak³

1. volgens wltc-cyclus, daadwerkelijke actieradius afhankelijk van rijomstandigheden (soort weg, rijstijl en weersomstandigheden)/ interne bron Renault 2024. 2. beschikbaar op de Atelier Alpine versie. 3. beschikbaar als optie. geleverde uitvoering kan afwijken van getoonde uitvoering. voorwaarden op [renault.nl](https://www.renault.nl). min/max gecombineerd brandstofverbruik (0,5 l/100 km) en CO₂-uitstoot (12 g/km).

Renault adviseert Castrol

[renault.nl](https://www.renault.nl)

