



## Renault Espace

### Groots denken

Autotest | Het begon allemaal met een groots idee. In 1984 combineerde Renault de ruimte van een busje met de luxe van een personenauto. De "Espace" was geboren en inmiddels is dit type auto niet meer weg te denken. Nu introduceert Renault een compleet nieuwe Espace, die geheel anders is dan de voorgaande generaties. Heeft Renault de Espace opnieuw uitgevonden?

Renault stond voor een grote uitdaging: wanneer de uitvinder van de ruimte-auto met een nieuw model komt, zijn de verwachtingen hooggespannen. Om het nog lastiger te maken, dalen de verkopen van grote gezinsauto's zoals de Espace al jaren. Renault moet dus wel met een heel aantrekkelijk aanbod komen om de nieuwe Espace tot een succes te maken.

Luxe terreinauto's, ook wel bekend als SUV's (Sports Utility Vehicles) zijn juist populairder dan ooit tevoren. En dus koos Renault ervoor om een graantje van dat succes mee te pikken. Bij de nieuwe Espace draait het daarom niet om de ruimte, maar om de uitstraling. Zo kreeg de Espace een forse bodemvrijheid, een stoer front en een lage daklijn.



## Ruimte

De nieuwe Espace is even lang als de vorige "Grand Espace". Vanwege de hogere vloer en het lagere dak is de binnenruimte echter merkbaar minder dan voorheen. De ruimte op de achterbank is voldoende. De (been)ruimte op de optionele derde zitrij is minimaal. De bagageruimte is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Als het gaat om slim gebruik van ruimte, dan valt alleen de handige "dashboardlade" op. Deze biedt meer ruimte en is beter toegankelijk dan een traditioneel dashboardkastje.

De Espace is niet langer het ruimtewonder van Renault, maar is voortaan bedoeld als het luxe topmodel. De beide voorstoelen zijn daarom royaal bemeten en samen met de hoge zit heeft de bestuurder het gevoel plaats te hebben genomen op een troon. Net als bij de voorgaande Espaces zorgen de smalle A-stijlen en de extra zijruiten bij de buitenspiegels voor een zeer ruimtelijk gevoel.



## Uitrusting

Het dashboard is al even groots opgezet, waarbij de "zwevende middenconsole" als een pronkstuk midden in het interieur staat. Om het aantal knoppen en hendels tot een minimum te kunnen beperken, worden de meeste functies middels een beeldscherm bediend. Bijzonder is dat dit beeldscherm niet ligt, maar staat. Al snel blijkt dit een dankbare keuze. Bijvoorbeeld tijdens het gebruik van het navigatiesysteem doet het er niet toe wat zich rondom de auto bevindt, maar hoe de route voor de auto zich

ontvouwt.

Het "infotainment"-systeem is zowel met het touch-screen, met een centrale druk/draai-knop, als met gesproken commando's te bedienen. Renault geeft de gebruiker de keuze en zo hoort het!



Omdat de Espace het topmodel van Renault is, is de auto (te) voorzien van alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die anno 2015 gangbaar zijn. Nieuw voor Renault is een head-up display, waarbij belangrijke gegevens zoals de snelheid en instructies van het navigatiesysteem op een paneeltje op de stuurkolom recht in het blikveld van de bestuurder worden getoond. Let op: het head-up display is nauwelijks afleesbaar met een Polaroid bril.

De traditionele klokken zijn vervangen door een

beeldscherm, zodat de bestuurder zelf kan kiezen hoe de snelheid, brandstofvoorraad en andere gegevens worden getoond. De hier gereden "Initiale Paris"-uitvoering is voorzien van een Bose audiosysteem. Terwijl Bose in de regel probeert de imponeren met een uiterst kunstmatig geluid, klinkt het in de Espace juist ingetogen en daarmee verrassend aangenaam.



## Rijden

Op het moment van schrijven is de Espace leverbaar met één benzinemotor en twee dieselmotoren. De benzinemotor heeft een inhoud van 1.6 liter en levert desondanks 200 pk / 260 Nm. Mochten die waarden bekend voorkomen, dan klopt dat. De motor is namelijk een doorontwikkeling van de krachtbron uit de razendsnelle Renault Clio RS.

De Espace is echter een stuk zwaarder en dat is te merken! Wanneer meer vermogen wordt gevaagd, moet de relatief kleine turbomotor zich flink kwaad maken, maar uiteindelijk zijn de prestaties ruim voldoende. Dat is ook te danken aan de geheel nieuwe automaat met dubbele koppeling. Deze voelt de bestuurder in de praktijk goed aan en schakelt vrijwel onmerkbaar.



De overmacht van de zescilinder motoren van de vorige Espace is ver te zoeken, maar gezien het enorme verbruik van die motoren heeft Renault een logische keuze gemaakt. Volgens Renault neemt de nieuwe Espace genoeg met 6.2 liter per 100 km. Over de gehele testperiode kwam het praktijkverbruik uit op een keurige 6.9 liter per 100 km.

Zoals bij veel auto's in dit prijssegment kan de bestuurder met een druk op de knop kiezen voor een comfortabel karakter, een sportief karakter en alles wat daar tussenin zit. Bijzonder is daarbij dat de Espace in de sportieve modus het motorgeluid van een sportwagen over de luidsprekers laat klinken. Dit is gekoppeld aan het toerental en klinkt daarom heel overtuigend.

## Weggedrag

Ook het weggedrag wordt beïnvloed door de gekozen modus en daarbij zijn de verschillen welhaast extreem. In de comfortabele stand geeft de Espace sinds vele jaren weer invulling aan de term "Frans comfort" door te zweven boven de weg en te deinen op alle onregelmatigheden. Wie nog altijd vasthoudt aan een klassieke Franse auto vanwege het comfort, zal in de Espace eindelijk een waardige opvolger vinden.



Wanneer wordt gekozen voor de sportieve modus is het onderstel een stuk steviger en vergelijkbaar met dat van andere auto's in dit segment. Maar... de Espace heeft nog een laatste troef in handen om zich te bewijzen als het topmodel van Renault: vierwielbesturing. Op hoge snelheid zorgt "4Control" voor extra stabiliteit. In plaats dat de sturende voorwielen de achterwielen de bocht door "sleuren", voelt het alsof de het hele koetswerk zich buigt naar de bocht.

In de stad zorgen de meesturende achterwielen ervoor dat de draaicirkel ongebruikelijk klein is. Dan voelt de Espace ongekend wendbaar voor een auto van deze omvang. Daar is over nagedacht!



## Conclusie

Renault introduceert een geheel nieuwe Espace. En dit keer kiest Renault voor een heel andere koers. Wie hoopte op een nieuw ruimtewonder, wacht daarom een teleurstelling. De Espace is niet langer bedoeld als de ultieme gezinsauto.

In plaats daarvan is de Espace voortaan het topmodel van Renault. En in dat opzicht overtuigt de auto met vlag en wimpel. Dat begint met het bijzondere uiterlijk, de prachtige afwerking, en de vernieuwende opzet. Vervolgens verwerft de Espace met doordachte ergonomie en innovatieve techniek. Met name de vierwielbesturing zorgt ervoor dat de Espace er niet alleen anders uit ziet, maar ook echt anders rijdt dan andere auto's.

Dankzij deze grootse ideeën is de Espace niet langer een auto die je koopt omdat je 'm nodig hebt, maar een auto die je koopt omdat je 'm wil hebben. ■



# Specificaties

## Renault Espace TCe 200 Initiale Paris EDC

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	486 x 191 x 168 cm
Wielbasis	288 cm
Gewicht	1.648 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	247/2035 l
Bandenmaat	235/55R19

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1618 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 5750 tpm
Koppel	260 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	6,2 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	140 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 50.490,-
Prijs instapmodel	€ 42.990,-