



Renault Grand Espace

De eerste de beste

Autotest | Renault introduceerde in 1984 de eerste Espace. Daarmee ontketende het merk een revolutie in Europa, want dit was de eerste familieauto met de ruimte van een bestelbus en de luxe van een personenauto. De Espace was vanaf het eerste moment een succes en Renault heeft die voorsprong nooit meer uit handen gegeven. De laatste generatie van de Espace onderging recentelijk een facelift, tijd om op stap te gaan met de moeder aller familieauto's.

Het effect van de facelift is op het eerste gezicht gering. De koplampen kregen een iets vriendelijker blik en het lijnenspel is aangepast om beter te passen bij de andere Renaults.

Ook het interieur verschilt niet veel van dat van voorgaande Espaces. Maar in vergelijking met andere MPV's (multi purpose vehicle) is het verschil gigantisch. Renault probeert niet krampachtig om haar MPV aan te kleden als een gewone personenauto. In plaats daarvan is alles aan de Espace anders. Soms is de Espace alleen anders voor het uiterlijk, meestal is anders handiger.

Compleet dwaas

Wie de Espace niet kent, heeft in eerste instantie het idee in te stappen in een compleet dwaze auto. Het dashboard is meer dan ruim opgezet met hier en daar enorme ronde bogen die het allemaal nog groter maken. Het gehele dashboard is vrij van knoppen. Midden onder de voorruit zijn de displays van de snelheidsmeter, toerenteller en (optioneel) het navigatiesysteem ondergebracht. Alle vrijgekomen

ruimte is omgezet in bakjes en vakjes; alleen al bovenop het dashboard zijn dat er vijf.



De knoppen en hendels om alle essentiële functies van de auto te bedienen, zijn aangebracht aan de stuurkolom of op het deurpaneel. Alle vier portieren hebben een eigen display voor de temperatuurregeling. Dat is ongebruikelijk, maar wel zo praktisch. De Espace is namelijk zo groot, dat de meeste bestuurders helemaal niet bij het dashboard

kunnen!

Midden

Alles aan de Espace is speciaal ontworpen voor dit ruimtewonder en dat betekent dat bijvoorbeeld de handrem is vervangen door een elektronisch exemplaar. Een grote drukknop links onder het stuurwiel bedient de handrem en dat laat de ruimte tussen de voorstoelen vrij om eenvoudig naar achteren te wandelen.

De versnellingshendel is wel heel gewoontjes tussen de voorstoelen geplaatst, waardoor de loopruimte toch wordt beperkt. Bovendien is de testauto voorzien van een navigatiesysteem waarvan de toetsen eveneens tussen de voorstoelen zijn geplaatst.

Het Renault-navigatiesysteem is een echte aanrader. Het is uitzonderlijk gebruikersvriendelijk, kan routes om de file heen plannen ("TMC") en toont wegsituaties met zo veel detail dat het bijna fotorealistisch is. Het feest wordt voor dit testexemplaar compleet gemaakt met een audiosysteem dat mp3-bestanden speelt, telefoonkoppeling via Bluetooth en een DVD-speler met beeldschermen in de hoofdsteunen van de voortreffelijk zittende voorstoelen.

Ruimte

De Espace heeft een 2+3+2 stoelopstelling. Dat betekent twee voorstoelen, drie achterstoelen en daarachter nog eens twee achterstoelen. De achterstoelen zijn bereikbaar via gewone scharnierende deuren en dat is jammer. Schuifdeuren geven minder risico op parkeerschade wanneer bijvoorbeeld kinderen de deur te enthousiast open gooien.



De ruimte op de eerste achterbank is voldoende voor volwassenen, maar de Espace biedt niet de meeste ruimte in z'n klasse. Dat geldt wel voor de twee stoeltjes daar achter, want die bieden veel meer dan een stressplekje voor kleine kinderen. Ook op de achterste zitplaatsen kunnen, na enig klimwerk, twee volwassen mensen plaatsnemen. Omdat de zittingen hoog zijn geplaatst, hebben ook de achterste passagiers enig zicht naar voren. Dit voorkomt bovendien dat de achterste passagiers zich opgesloten voelen en/of de benen in onmogelijke bochten moeten wringen.

Alle stoelen staan op rails en zijn daarom gemakkelijk te verschuiven. Ook in zeven-persoons configuratie rest bij de hier gereden Grand Espace enige bagageruimte, maar die is niet voldoende voor de vakantieoffers van zeven personen. Een kleine kinderwagen of een flinke tassenset past wel.

Vrachtauto

Om van de Espace een enorme vrachtauto te maken kunnen alle stoelen worden verwijderd. In tegenstelling tot de concurrentie, kent de Espace geen slim vouwsysteem waarbij de stoelen in de vloer verzinken.

Alle vijf stoelen moeten met de nodige spierkracht worden uitgebouwd en blijven dan in de garage achter. Het gevolg is dat de Espace er in de praktijk niet toe uitnodigt de ruimte in alle situaties volledig te benutten. In plaats daarvan eindigt bagage vaker bovenop de achterstoelen dan in de laadruimte.



Motoren

Bij de vernieuwde Espace horen ook vernieuwde motoren. De 2-liter turbomotor is iets sterker geworden (+10 pk). De 2.2-liter dieselmotor is vervangen door een 2.0-liter exemplaar dat sterker en zuiniger is dan de voorganger. De nieuwe dCi (met roetfilter) is leverbaar in een 175 en een 150 pk sterke uitvoering. Met deze laatste motor is de Espace niet snel, maar heeft de krachtbron nooit vermogen tekort. Ook als de auto is volgeladen met vrouw, kinderen, kinderwagens, kinderzitjes en de volledige werken van K3 op DVD presteert de Espace prima.

Mede dankzij de prettig schakelende 6-versnellingsbak is het verbruik beschaafd. De rijgeluiden zijn onder alle omstandigheden gering. Ondanks de enorme omvang van de auto is rijwind zo goed als onhoorbaar. Het comfort van deze bijna 50.000 euro kostende familiebus is goed vergelijkbaar met dat van een personenauto met hetzelfde prijskaartje.

Grand Espace

Renault levert deze full size MPV als "Espace" en "Grand Espace". En als Renault "Grand" zegt, dan bedoelt Renault ook "Grand". Deze grootste variant is bijna 20 cm langer dan de gewone Espace. De Espace-rijder moet als een buschauffeur wijd om iedere rotonde heen sturen om niet met de achterwielen een stoep te raken.



Veel parkeervakken zijn te klein en parkeergarages zijn te laag voor de Grand Espace. Wat is de zin van een gigantische boodschappenauto als die auto de winkels niet kan bereiken? Parkeren is bovendien een hele opgave, want de buitenspiegels zijn te klein voor deze auto en het zicht in de achterrauit wordt bemoeilijkt door de vele hoofdsteunen achterin.

Veiligheid

De Grand Espace is merkbaar zwaar. De testauto weegt onbeladen al 1.805 kg. Wanneer de grens van de wegligging wordt overschreden, kost het heel wat moeite de Espace weer in balans te krijgen. Ook bij een noodstop wordt pijnlijk duidelijk dat de Espace heel wat gewicht tot stilstand moet brengen. Met name bij volle belading duikt de Espace al snel nadrukkelijk door de veren.

Toch is de wegligging van de Grand Espace beduidend beter dan die van menig ander grote MPV. Het is zelfs uiterst plezierig rijden met deze grote, stabiele familiebus die vanaf de hoge zitpositie een prima overzicht over het verkeer geeft.

Na de facelift is een elektronisch stabiliteitsprogramma standaard op alle uitvoeringen van de Espace. Dat is een aanwinst, want in extreme gevallen (i.e. uitwijkmanoeuvre) zal de auto nu langer stabiel blijven. Behalve met deze verbeterde actieve veiligheid (ongeluk voorkomen), scoort Renault nog altijd als geen ander op het gebied van passieve veiligheid (ongeluk opvangen). Ook bij de laatste EuroNCAP crashtest liet de Espace de hoogste score in z'n klasse noteren, een veilig gevoel.

Conclusie

De Renault Grand Espace is met z'n kinderzitjes, klaptafeltjes en tv-schermen een rijdend Walhalla voor ouders en kinderen. Deze auto is niet gemaakt door technici die in een boekje hebben gelezen over kinderen, maar door ontwerpers die zelf kinderen hebben. Toch is ook de gefacelifte Espace niet perfect, want de laatste generatie MPV's van andere merken gaat nog slimmer met ruimte om. Bovendien is de Grand Espace zo enorm dat de auto in sommige gevallen juist onpraktisch groot is.

Na de recente facelift is de Espace vooral onderhuids verbeterd. Dat komt tot uiting in betere prestaties, een lager verbruik en nog meer veiligheid. De eigenwijze vormgeving, de doordachte ergonomie en de prima rijeigenschappen zorgen ervoor dat Renault haar leidende positie ook met de nieuwe Espace voorlopig niet uit handen zal geven. ■



Specificaties

Renault Grand Espace dCi 150 Dynamique

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	486 x 186 x 175 cm
Wielbasis	287 cm
Gewicht	1.901 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	456/3050 l
Bandenmaat	225/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4000 tpm
Koppel	340 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	194 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	150 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 45.990,-
Prijs instapmodel	€ 41.990,-