



Renault Austral

Twee stapjes naar voren, een stapje terug

Autotest | Renault was succesvol met de Kadjar. Het was de juiste auto met het juiste formaat en de juiste uitstraling op het juiste moment. Echter, Renault stelt dat de opvolger van de Kadjar zo'n grote stap vooruit maakt, dat het een nieuwe naam waard is. Maak kennis met de Austral.

Veel automerken maken een duidelijk onderscheid tussen elektrische en niet elektrische auto's. De elektrische auto's stralen vooruitgang uit, terwijl de auto's met conventionele aandrijving er heel gewoon uitzien. Renault kiest echter voor een heel andere insteek! Ook Renault heeft aparte elektrische en niet elektrische auto's. Maar bij Renault zien ze er allemaal modern uit! Alleen al met de vormgeving is de Austral daarom overduidelijk van een andere generatie dan het voorgaande model.



Dat geldt niet alleen voor de buitenkant, maar zelfs nog meer voor de binnenkant. De opzet van het dashboard met grote beeldschermen, glimmende panelen, een net niet rond stuurwiel, en een minimalistische opzet is niet alleen vernieuwend, het is bijna futuristisch! Tegelijkertijd heeft Renault maat weten te houden, want alleen wanneer dat echt zinvol is worden functies via de beeldschermen bediend. Daarom zijn er ook nog voldoende knoppen en voelt menigeen zich meteen thuis in dit uiterst moderne interieur.

Uitrusting

Toch zijn er een paar dingen die opvallen: de digitale weergave van de klokken achter het stuurwiel kent weinig variatie en hier had een meer conservatieve layout welkom geweest. Dat is misschien heel persoonlijk, maar juist dat is wat een beeldscherm in plaats van analoge meters mogelijk moet maken!



Het door Google verzorgde infotainment systeem werkt prima. Omwille van de privacy is het ook uit te schakelen. Daarmee laat Renault, in tegenstelling tot sommige andere merken, de klant niet ongevraagd betalen met zijn of haar persoonsgegevens voor het systeem dat de autofabrikant gratis kan gebruiken. Tijdens de test is ook Apple CarPlay ingezet als brein van het audio-, communicatie- en navigatiesysteem en ook dat werkte naar behoren.

De uitrusting is qua uitstraling en bediening heel modern en in het geval van de testauto in "Techno"-uitvoering ook compleet. Denk daarbij aan slimme koplampen, sleutelvrije toegang, een elektrisch bediende achterklep, camera's rondom, een inductielader voor de mobiele telefoon en een klimaatcontrolesysteem met twee zones.

De ruimte voor- en achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang, en dat geldt ook voor de bagageruimte. Goed om te weten: zelfs met het optionele glazen panoramadak is de hoofdruimte goed. De hoge zit zorgt er samen met het zicht op de grote motorkap voor dat de Austral het machtige gevoel geeft dat het rijden met een SUV voor velen zo aantrekkelijk maakt.

Altijd hybride

Op het moment van schrijven wordt iedere Austral geleverd met een 1.2 liter driecilinder motor die, afhankelijk van de gekozen versie, meer of minder wordt geassisteerd door een elektromotor. De zogenaamde "parallel hybride" kan kleine afstanden

geheel elektrisch afleggen. Omdat twee motoren hun kracht op een aandrijfas overbrengen is een automaat standaard op de vol-hybride.



De hier gereden "mild hybrid" heeft een kleinere elektromotor, waardoor deze alleen kortstondig kan assisteren. Omdat de bijdrage beperkt is, volstaat ook een kleinere batterij. Bovendien drijft de elektromotor van de mild hybride de wielen nooit rechtstreeks aan en daarom is deze versie voorzien van een handgeschakelde versnellingsbak. Het belangrijkste voordeel van deze opzet is de eenvoudige constructie en daarmee de lagere aanschafprijs.

Maar... zodra de mild hybride wordt start, rijst de vraag of zo'n voordelige constructie wel past bij zo'n moderne auto. Alles aan de Austral is vooruitstrevend en een driecilinder motor met handbak valt volkomen uit de toon. Dat is niet alleen vanwege de roffel (die bij de parallel hybride minder hoorbaar is dankzij de prominenter rol van de elektromotor), maar ook vanwege de prestaties. De benzinemotor is eigenlijk een maatje te klein voor deze SUV en overduidelijk ook nog eens "geknepen" voor een gunstig verbruik.



In de stad heeft de krachtbron weinig souplesse, waardoor de bestuurder zich genoodzaakt ziet veel te schakelen. Tegelijkertijd moedigt de schakelindicator juist aan om het toerental laag te houden. Maar wanneer dat advies wordt opgevolgd is het acceleratievermogen nihil en zit de motor op het randje van "bokken". Daarbij zijn zelfs op constante snelheid "rimpelingen" in de aandrijving voelbaar, alsof de motor het allemaal net niet kan behappen.

Door de sportstand te kiezen kiest de krachtbron voor een minder spaarzaam programma en krijgt de motor duidelijk meer "adem" om te werken. Alleen dan zijn de prestaties en daadkracht zoals die mogen worden verwacht van een auto als deze. Een week rijden met wisselende instellingen (sport in de stad, eco op de snelweg) kostte 5.6 liter per 100 km.



Weggedrag

De Austral is een SUV (Sports Utility Vehicle) ofwel terreinwagen voor recreatief gebruik. Echter, Renault weet dat dergelijke auto's in de praktijk nooit het terrein zien. Daarom voorziet de fabrikant niet in vierwielaandrijving of voorzieningen voor terreinrijden. Dat bespaart niet alleen geld, maar gaf de technici bovendien de vrijheid om het onderstel helemaal af te stemmen op gebruik op de openbare weg.

Het weggedrag is daarom prima, rekening houdende met de hoge bouw. Nog altijd blijft een traditionele lage auto (i.e. Renault Clio, Megane of Talisman) stabiel, maar voor een SUV is het weggedrag van de Austral prima. Daarbij is dit een echte gezinsauto die het de bestuurder zo makkelijk mogelijk maakt door onder uiteenlopende omstandigheden op dezelfde goedmoedige en veilige manier te reageren.



Conclusie

Een week rijden met de Renault Austral zorgt voor een leerzame ervaring. Aanvankelijk werd de mild hybride gezien als een ouderwetse krachtbron in een moderne auto. Echter, gaandeweg viel dat contrast steeds minder op en waren het de doordachte ergonomie, de rijke uitrusting en de vele veiligheidsvoorzieningen waarmee de Austral charmeert.

Desondanks blijft de mild hybride een maatje te klein en te licht voor de Austral. Alleen in de sportstand staan de prestaties en levendigheid op hetzelfde niveau als de concurrentie. Neem dus de volledige hybride, want dan is de Austral op alle fronten een stap vooruit. ■



Specificaties

Renault Austral

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	451 x 184 x 164 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.496 kg
Aanhanger	745 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	487/1525 l
Bandenmaat	205/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	1199 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	130 pk @ 4500 rpm
Koppel	230 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10.8 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	5.2 l / 100 km
Verbruik stad	5.7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4.6 l / 100 km
CO2 uitstoot	120 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 38.980,-
Prijs instapmodel	€ 36.480,-