



Renault Espace

Een bijzondere auto, een gewone Renault

Autotest | Vijf generaties lang was de Renault Espace een uitzonderlijke en zelfs revolutionaire auto. De Espace maakte gezinsauto's niet alleen functioneler, maar zelfs begeerlijk. Afgaande op het uiterlijk is de zesde generatie van de Espace niet half zo bijzonder. De nieuwe Espace is kleiner dan de vorige generatie en lijkt zelfs verdacht veel op een andere Renault: de Austral. Hoe bijzonder is de Espace nog?

De voorgaande generaties van de Espace dankten hun bijzondere uiterlijk aan ongebruikelijke verhoudingen. De eerste Espace was de eerste personenauto die er uitzag als een gestroomlijnd busje. De generaties daarna combineerden ruimte met uitzonderlijke vormgeving en eigenzinnige techniek.



Tegenwoordig draait alles om functionaliteit en efficiency, een uitgesproken karakter is minder belangrijk. Althans, dat dacht Renault. Vanaf de introductie in 2023 kwam er namelijk kritiek op het uiterlijk en daarom is dit aangepast voor modeljaar 2026. Bijna een derde van het plaatwerk is vervangen. Het brave smoeltje is vervangen door koplampen met

een venijnige blik, dynamisch ogende breedstralers en een prominente grille. De lamellen in de grille hebben de vorm van Renault-logo's. De nieuwe kleur "gris baltique" houdt het midden tussen blauwgrijs en groengrijs, afhankelijk van de lichtinval.

Alhoewel de Espace dankzij de veranderingen een stuk meer karakter heeft gekregen, is dit geen uniek karakter. De Austral is op exact dezelfde wijze aanpast, waardoor de Espace niet het begeerlijke topmodel is dat het had kunnen zijn. Nu is en blijft de Espace slechts een verlengde Austral.



Ruimte

En ook deze "verlengde Austral" is een maatje kleiner dan de vorige Espace. Echter, Renault stelt dat dat niet ten koste gaat van de binnenruimte omdat de techniek slimmer is geïntegreerd. "Packaging" heet dat in vaktermen. De nieuwe Espace biedt absoluut niet het grootse en bevoorrechte gevoel van de vorige, maar overtuigt wel degelijk met ruimte. Dat begint met de zit: het stuurwiel is groot, de stoelen zijn groot en er is veel beweegruimte rondom de voorstoelen. Een groot glazen dak (elektrisch te dimmen!) draagt voortaan bij aan het gevoel van ruimte.

De ruimte op de achterbank is goed, mede omdat deze op rails staat en dus naar achteren kan worden geschoven voor extra beenruimte achterin. Wanneer wordt gekozen voor de zevenzits versie, kan door het schuiven van de achterbank een balans worden gevonden tussen ruimte op de tweede en derde zitrij. Met enige goede wil passen dan zeven niet al te grote volwassenen in de Espace.

Uitrusting

Voor Renault-begrippen is de Espace een heel gewone auto. Naast soortgelijke auto's van andere merken is de Espace wel degelijk bijzonder. Dat zit in de ergonomie en de Franse herkomst. Zo klinkt na het starten van de auto een welkomstgeluid dat is gecomponeerd door de Franse synthesizer-virtuoos Jean-Michel Jarre.

Ook bijzonder is de plaatsing van de beeldschermen. Het grote beeldscherm achter het stuurwiel loopt namelijk over in een staand beeldscherm op de middenconsole. Zo'n verticaal geplaatst scherm geeft een veel beter overzicht bij gebruik van het navigatiesysteem. Immers, het is belangrijk om te weten hoe de route zich voor de auto ontwikkelt, niet hoe het landschap rondom de auto er uit ziet.

Android in de auto

Renault kiest ervoor om niet zelf een infotainment-systeem te ontwikkelen, maar laat dit over aan Google. Het gehele audio-, communicatie- en navigatiesysteem is gebaseerd op Android. Dat is tegelijkertijd een vloek en een zegen. De algemene voorwaarden zijn tenenkrommend, privacy is nog slechts een illusie en de vraag is hoe lang Renault updates kan/zal blijven verzorgen. Net als bij een Android-telefoon geldt: wanneer er geen updates meer beschikbaar zijn, is het systeem onbruikbaar.



Dat gezegd hebbende is de functionaliteit uitmuntend. Omdat Google veel sneller software weet te

ontwikkelen dan autofabrikanten, is het infotainment-systeem in slechts twee jaar merkbaar verbeterd. De spraakgestuurde assistent is slimmer dan die van alle andere automerken. De integratie met Android (en alleen Android!) toestellen is perfect en daarom voelt de Espace als een verlengstuk van de telefoon. Gegevens die met een Google-account zijn op te vragen, zijn als vanzelf in de auto beschikbaar en dat is ontzettend praktisch. De kwaliteit van de geplande routes is uitstekend. Net als op de mobiele telefoon zijn applicaties van alle grote muzikaanbieders beschikbaar.

Motor

Misschien wel het meest innovatieve onderdeel van de Espace is de aandrijving. Onder de motorkap van deze grote gezinsauto ligt slechts een 1.2 liter driecilinder benzinemotor. Een automaat is standaard, maar deze heeft geen koppeling. De tekortkomingen van de benzinemotor en de versnellingsbak worden overbrugd door een elektromotor. De Espace is dus een hybride, maar niet zomaar een hybride! Renault kiest voor een andere opzet dan andere merken en dat heeft veel voordelen en slechts een enkel nadeel.



Het enige nadeel is dat de motor soms spontaan en kortstondig veel toeren maakt. Buitenstaanders kijken de Espace-rijder dan na en vragen zich af of hij/zij met de eerste rijles bezig is. Het voordeel van de opzet van Renault is een combinatie van prima prestaties en een zeer laag verbruik. De Espace presteert met het gemak en de souplesse die horen bij een auto in deze prijsklasse. In de sportstand is de Espace uitgesproken

gretig, in de eco-modus lekker rustig.

Net als in een elektrische auto kan met "lepels" achter het stuurwiel worden bepaald hoe sterk de Espace afremt op de elektromotor bij het loslaten van het gaspedaal en hoeveel energie dan wordt teruggewonnen. Door dit slim te gebruiken, kan comfortabeler en zuiniger worden gereden. Het testverbruik kwam na een week rijden uit op 4.8 liter per 100 km en dat is zuiniger dan conventionele auto's die niet één, maar zelfs twee maten kleiner zijn! Dankzij verbeterde geluidsisolatie is de Espace iets stiller geworden.



Weggedrag

De Espace houdt het midden tussen een lage SUV en een hoge stationcar en rijdt ook zo. Omdat Renault een Europese fabrikant is, is het weggedrag exact afgestemd op de Europese smaak. De Espace is daarom stabiel op hoge snelheid en comfortabel op slecht wegdek.

Om opnieuw anders te zijn dan anders is de Espace leverbaar met vierwielbesturing. Op de snelweg draagt dat bij aan de eerder genoemde stabiliteit. Bij lage snelheid verkleinen de meesturende achterwielen de draaicirkel en dat maakt manoeuvreren beduidend makkelijker.

"Omdat Renault een Europese fabrikant is, is het weggedrag exact afgestemd op de Europese smaak"



Conclusie

Is de Renault Espace nog steeds een bijzondere auto? Het antwoord luidt: de Espace is een gewone Renault, maar een bijzondere auto. Op de omvang na verschilt de Espace niet veel van andere modellen van Renault. De royale afmetingen zorgen voor meer rust, comfort en ruimte. De aandrijflijn, ergonomie en uitrusting zijn echter ook te vinden in andere modellen van Renault. Tot de C-stijl is de Espace zelfs gelijk aan de Renault Austral.

Echter, in vergelijking met soortgelijke modellen van andere merken is de Espace wel degelijk bijzonder. Het koetswerk houdt het midden tussen een lage SUV en een hoge stationcar. De ergonomie is eigenzinnig en in veel gevallen slimmer dan gemiddeld. Met het Android-gebaseerde infotainment-systeem neemt Renault een groot risico, maar biedt het voorsnog een perfect verlengstuk van de Android-telefoon in de zak van menig bestuurder. De hybride aandrijving is anders dan gebruikelijk. Op een enkel onrustig moment na, is de "E-Tech full hybrid" sterk, soepel en zuinig. ■



Specificaties

Renault Espace

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

472 x 184 x 165 cm
274 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.673 kg
750 kg
1.600 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

55 l
477/1714 l
205/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1199 cc
3/4
200 pk @ 4500 rpm
230 Nm @ 1750 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.8 sec.
175 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

4.8 l / 100 km
5.6 l / 100 km
4.2 l / 100 km
108 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 48.390,-
€ 48.390,-