



Nestor

Als nestor onder de grote MPV's heeft de Espace een naam hoog te houden. Met de succesvolle en onlangs vernieuwde Galaxy en S-MAX van Ford en daarnaast een gloednieuwe Sharan die in de startblokken staat, wordt het vuur hem echter na aan de schenen gelegd. Toch zal de Espace in de huidige gedaante – die al acht jaar onder ons is – nog eventjes door moeten. Nadat zelfs nog onzeker was of er überhaupt een opvolger zou komen, lijkt dat nu wel het geval te zijn, maar die nieuwe uitvoering zal zeker nog wel even op zich laten wachten. Daarom kijken we – mede op uitdrukkelijk verzoek van u als lezer – of de Espace nog zijn mannetje staat tussen de grote zevensitters.



Grand

Het laat zich raden dat het grootste aankoopargument voor een auto als deze de ruimte is. Met een gewone Espace is het wat dat betreft al niet behelpen, maar het adjectief 'Grand' in de modelnaam betekent dat de auto met 4,86 meter nog eens 20 cm langer en tevens iets hoger is dan een gewone Espace. Het stuk extra is direct achter de laatste zitrij terug te vinden, maar de rest ervaar je – ook in de gewone Espace – middels royale zitposities voorin en op de tweede zitrij. De grote glasoppervlakken aan de voor-, zij- en bovenkant van de



inzittenden versterken dit ruimtelijke gevoel alleen maar. Daarbij zit je op die posities ook nog eens uiterst comfortabel. De halfleren stoelen zijn plezierig zacht, maar wel goed ondersteunend. Naar wens kan op iedere zitplek onafhankelijk de afstand naar voren en de hoek van de rugleuning worden ingesteld. De voorstoelen kennen uiteraard nog meer handmatige verstelmogelijkheden.

De derde zitrij is hier bewust nog niet in genoemd, want ondanks de enorme grootte van de Grand Espace, zijn deze plekken toch echt wel van een andere orde. Met de stoelen an sich is niet zoveel mis, maar de been- en hoofdruimte is toch echt nog te beperkt voor volwassenen. Nu is dit natuurlijk een bekend euvel van zevensitters, dus in dat perspectief zou je misschien nog wel kunnen zeggen dat de



plekken niet heel krap zijn, maar we moeten ook geen illusies opwekken dat zeven volwassenen met gemak een lange rit uit zullen zitten in deze Renault. De bagageruimte is qua volume prima voor elkaar, maar de grote stoelen op de derde zitrij zijn niet mooi weg te klappen, dus die dien je echt thuis te laten voor een superlaadruim.

Eigenzinnig

De passagiers op de tweede zitrij kunnen op beide portieren de stand van de ventilatie instellen, maar ook voorin vinden we deze en een gescheiden temperatuurregeling in de deur. Dit is echter een kenmerkend ontwerpelement van het interieur van de Espace. Alle knoppen zijn van het dashboard verdwenen, enkel de radio zit nog op een gangbare plek, maar dan wel weer achter een van de drie dashboardkastjes. Toch oogt het geheel nog niet heel rustig, maar dat komt ook met name door de vele naden tussen de verschillende kleppen. Over de materialen en de verdere afwerking valt daarentegen weinig af te dingen.



Waar je met een poosje gewenning wel over de vreemde posities van de verschillende knoppen heenraakt, blijft de cruisecontrol of begrenzer inschakelen een raar gebeuren. De knoppen zitten op een zeer onhandige plek links onderaan het dashboard, waardoor je al rijdend bijna onder het dashboard moet duiken, dit terwijl je vervolgens de systemen wel via het stuur kan regelen. Tot slot zitten de boardcomputer, diverse meters en het multimediasysteem prachtig verwerkt onder het raam. Lekker overzichtelijk, al heeft het display wel zeer veel moeite met laagstaande zon die op het scherm valt. De tekens zijn dan letterlijk onleesbaar.



Soepel

Zo eigenzinnig als de binnenkant, zo gewoontjes is eigenlijk het exterieur. Al moeten we ons wel realiseren dat je met een auto van dit formaat nu eenmaal aan bepaalde vormen gebonden bent. Het uiterlijk past goed bij diverse ontwerpen van Renault die we rond het midden van het vorige decennium zagen, deze Espace is net een grote Scénic. Of draai het om, zo u wil. Ondanks het feit dat de auto al acht jaar meegaat en vrijwel alle andere Renaults met dezelfde designtaal al vervangen zijn, oogt de auto toch geenszins bedaad.



Maar het mooiste is toch eigenlijk wel dat de Grand Espace ook niet bedaad rijdt. De ontwikkelingen in autoland gaan met rasse schreden, maar deze grote Renault heeft het goed weten bij te benen. De soepele tweeliter dieselmotor met 150 pk en de comfortabele automaat vormen daarbij essentiële onderdelen. Zelfs in een tijd waar de dubbele koppeling de maatstaf is geworden zijn voelbare overgangen van de zestraps automaat opvallend afwezig. Het toerental wordt steeds laag gehouden en bij snelheidsvermindering duurt het dan ook relatief lang aleeer de automaat weer terugschakelt, maar toch kan het motorblok daar prima mee omgaan. Al moet je bij een auto met een dergelijk comfortabele inborst natuurlijk ook geen explosies van kracht verwachten. Snelheidswisselingen gaan met het tempo van een Zuid-Franse campinghouder die siësta houdt, maar uiteindelijk komt het allemaal wel voor elkaar. Ben je eenmaal op hoge snelheid belandt, dan nog komt het vaak voor dat passagiers het niet eens doorhebben vanwege de hoge zit en het comfortabele karakter van het onderstel.

Frans comfort

Zeg je Frans, dan zeg je comfort, en die vooroordelen worden door de Espace nadrukkelijk bevestigd. Alle hobbeltjes in het wegdek worden gladgestreken en de auto wordt met speels gemak bestuurd. Dat heeft helaas wel wat voorspelbare consequenties bij wat stevigere bochtenwerk. In een dergelijke situatie lijkt de Fransoos te benadrukken dat hij daar dus niet voor bedoeld is. Het zorgt er echter wel voor dat je in de stad geen hinder ondervindt van het grote volume waarmee je op pad bent. Het zicht rondom gooit





hierbij soms wel wat roet in het eten. Naar voren toe zie je met de royale glaspertijen en gespleten A-stijl wel alles wat je wil zien, maar vooral schuin naar achteren is het zicht beperkt. Zeker wanneer we te maken hebben met een gewemel van voetgangers en fietser mag je er gerust even voor uittrekken om een stukje achteruit te rijden. De aanwezige parkeersensoren zijn dan ook schier onmisbaar.

Ook met betrekking tot het verbruik heeft de grootte van zijn auto zijn consequenties. Deze mastodont weeg leeg al ruim 1800 kilogram, laat staan als er een aantal volwassenen in zit. Tevens lijkt de aerodynamica natuurlijk onder de kolossale vorm. Dat maakt dat Renault al een verbruik opgeeft van 8,2 liter diesel per 100 km, maar wij kwamen gemiddeld zelfs uit op 10,1 liter. Niet mals voor een diesellende auto die zeker de stenen niet uit de straat trekt.

Bij de tijd

Het is opvallend te noemen hoezeer de Espace nog bij de tijd is. Natuurlijk zijn er tussentijds sinds het begin in 2002 wel enkele wijzigingen doorgevoerd, maar wereldschokkend waren die niet. In die zin zou je kunnen zeggen dat Renault als uitvinder van de moderne MPV zijn tijd ook bij het begin van deze generatie weer ver vooruit was. Er zijn tegenwoordig bij bijvoorbeeld Ford met de Galaxy en Chrysler met de Grand Voyager gedegen alternatieven op de markt en de vernieuwde Sharan is in aantocht, maar toch zitten ze niet direct in elkaars vaarwater.



Waar de Ford duidelijk de scherpst sturende van de drie is, combineert de Espace de Europese standaard met het comfortabele karakter zoals de Chrysler die kent. Het zachtgeveerde onderstel en de soepele aandrijflijn maken immers een fijne reisgenoot van de Grand Espace, maar dat je daarbij ook mag profiteren van goede materialen en afwerking zorgt dat je vandaag de dag nog steeds goed voor de dag kan komen met deze immense Fransoos.

Plus

- + Afwerking en materialen
- + Ruimte
- + Soepele aandrijflijn

Min

- Ontstane ruimte door weggeklapte stoel
- Overzicht naar achteren
- Dorstige diesel