



Espace de loisirs

De Espace is altijd geweest wie hij zei dat hij was: Ruimte. De trendsetter van Renault heeft vanaf het prille begin de focus gehad op de kubieke meters, maar dan in een net wat knapper gesneden jasje dan het gemiddelde busje voor personenvervoer. Aan dit recept is in de dertig jaar dat de Espace verkrijgbaar is, praktisch niks veranderd. Het segment van de grote MPV's staat echter al tijden onder druk en dat heeft Renault doen besluiten om het over een andere boeg te gooien. Zowel voor de ontwerpers van Renault als voor de inzittenden is het een Espace de loisirs geworden.



Crossover

Een belangrijk verschil is al dat de Fransen de auto geen MPV meer willen noemen, ondanks de royale ruimte die nog steeds voorhanden is. Ze spreken nu van een Crossover. Daar is wat voor te zeggen als je de bodemvrijheid en de daklijn in ogenschouw neemt. Renault lijkt met het hele idee voor deze auto naar twee dingen gekeken te hebben. De auto heeft invloeden uit het eigen erfgoed in de vorm van Avantime, de gewaagde, coupé-achtige MPV die begin deze eeuw zelfs het productiestadium haalde en wat ons betreft veel te weinig verkocht is. Daarnaast heeft heel de wereld natuurlijk kunnen zien welk succes Ford had met zijn sportiever gelijnde S-Max naast de Galaxy. Blijkbaar was de markt op zoek naar meer sportiviteit, dat is ook Frankrijk niet ontgaan. Op esthetisch gebied zullen er weinig mensen zijn die deze auto geen mooie stap voorwaarts vinden. Alles is spannender aan de nieuwe Espace. De dikke wielen en de unieke paars-metallic lak van de uitvoering Initiale Paris zijn daarbij de kers op de taart.



Plus de luxe

Toch is de grootste metamorfose niet aan de buitenkant van de auto te vinden. De Espace is voor de ingenieurs een toonzaal geworden van de progressie die het Franse merk doormaakt. Samen met de aanstaande Talisman moet de auto een soort luxere sectie binnen Renault gaan vormen. Onze testauto miste al geen enkele optie, maar ook in de kaalste uitvoering is de Espace een heel complete auto met veel luxe aan boord. Haal alle gangbare technische snufjes op het gebied van veiligheid, parkeren en comfort in gedachten en het zit op deze auto. Doe daar massagestoelen voorin of elektrisch neerklapbare stoelen achterin bij en je krijgt een idee van het luxeniveau.

Middenop het dashboard prijkt een touchscreen ter grootte van een iPad, dat als een verlengde van de middentunnel omhoogsteekt. Eindelijk is er eens een merk dat bedenkt dat het voor navigatie prettiger is om een eind voor je uit te kunnen kijken, in plaats van heel breed te kunnen kijken. Het scherm staat dus hier in portretformaat, met de langste zijde verticaal. Verder springen de gebruikte materialen er echt uit. Mooi afgewerkt leer, aluminium en pianolak maken van het interieur een heus plaatje. De

afwerking is secuur uitgevoerd. Om die reden valt het wel tegen dat er tijdens het rijden toch nog wel eens wat kraakt en de bijrijdersstoel bij 10.000 gereden kilometers al gebruikerssporen heeft. Dat past totaal niet bij de uitstraling van het interieur.



Toppositie

De bestuurder zit heerlijk ingesloten tussen de brede middentunnel met comfortabele armsteun en de deur waar ook een prettige steun op zit. Met de elektrisch verstelbare stoelen en stuur is de optimale positie goed te vinden. Lange mensen kunnen zelfs extra ondersteuning in de knieholte instellen. De eerdergenoemde massage kan op heel diverse manieren voor extra ontspanning zorgen. Zelfs wanneer je even moet reiken naar het touchscreen is er gedacht aan de ergonomie, want de brede pook dient als handige polsrust. Al deze luxe geldt ook voor de bijrijderspositie, al moet die wel uitkijken voor het dashboardkastje - eigenlijk dashboardlade - die zich met een druk op de knop opent, maar soms nogal voortvarend te werk gaat tegen de knie van de bijrijder.

Renault Espace TCe 200 Initiale Paris

Achterin is alles individueel verstelbaar. Ieder zet zijn stoel op de voor hem gewenste positie en dat biedt mooie mogelijkheden voor de derde zitrij. Zoals gebruikelijk is de ruimte daar altijd wat minder, maar als de kleuter middenin wat overbodige beenruimte inlevert, kan ook een groter kind helemaal achterin goed zitten. De grote achterklep wordt elektrisch voor je geopend en gesloten en op eenzelfde manier zijn alle vijf stoelen elektrisch neer te klappen. Er ontstaat dan een gigantische laadvloer, die mooi dicht ligt, zonder naden tussen de stoelen. Met alle zeven zitposities in gebruik valt de bagageruimte wat tegen; temeer omdat er geen ruimte is onder de stoelen of het korte stukje vloer daarachter.



Reisauto

Bij voorbaat waren we hoopvol dat minder busje ook minder busjesachtig rijgedrag zou betekenen. Gelukkig bleek die hoop niet ongegrond. Overall is de Espace vooral een verbeterde versie van de fijne reisauto die hij al was, maar met name bij wat bruusker rijgedrag merk je dat de grote jongen meer kan hebben dan voorheen. 12,5 cm minder hoogte en een massa die ruim 100 kg lager ligt zijn waarden die je natuurlijk ervaart.

Toch is er nog een ander essentieel verschil met zijn voorganger: 4Control. Dit systeem zorgt voor licht meesturende achterwielen en dat biedt grote voordelen bij sportiever rijgedrag en manoeuvres in de kleine ruimte.

De werking van dit systeem wordt merkbaar beïnvloed door de verschillende rijmodi waaruit gekozen kan worden. Dat geldt ook voor andere essentiële onderdelen van de rijbeleving: het sturen, de aandrijflijn en demping. De mogelijke voorinstellingen zijn Eco, Comfort, Neutral en Sport, maar wij kozen het liefst voor gepersonaliseerde instellingen. Zo kan je bijvoorbeeld mogelijke wagenziekte met sportieve demping onderdrukken, terwijl je dat akelige R-Soundsysteem - waarbij rauwer motorgeluid over de speakers wordt gegoid - niet hoeft te horen. Of je kan relatief zuinig rijden, maar wel de airconditioning ten volle benutten. Het leuke is dat de ledverlichting door de hele auto bij iedere rijmodus een andere kleur aanneemt, maar mocht die je niet aanstaan, dan is die ook te veranderen.

In de test-Espace lag de TCe 200, het blok dat we nog kennen uit de Clio RS. Uiteraard is het karakter nu behoorlijk anders, niet in de laatste plaats door de soepele zeventraps automaat met dubbele koppeling. De aandrijflijn in zijn geheel durven we subliem te noemen voor een reisauto als deze. Het verbruik is met 8,3 liter per 100 kilometer best redelijk te noemen, maar toch zet Renault fors lager in. 'Hun 6,2' is echter schier onmogelijk. Met behulp van de eco-takjes in de klokkenwinkel en op het touchscreen wordt de bestuurder bewust gemaakt van de gevolgen van zijn handelen. In aansluiting op dat bewustzijn willen we ook de timer nog noemen die de afstand tot de voorganger in tienden van seconden nauwkeurig weergeeft. Een mooi voorbeeld van nuttig gebruik van de sensoren die toch al aanwezig zijn voor de adaptieve cruise control.



Nieuwe doelen

Een prijspakket kunnen we een auto van 56.000 euro nooit noemen, maar toch valt de prijsstelling ons niet tegen. De 130 pk sterke diesel is er vanaf een kleine 43 mille en is daarmee slechts duizend euro duurder dan zijn voorganger, terwijl je veel, heel veel, meer auto voor je geld hebt. De vraag is of dit voor het gemiddelde grote gezin is op te hoesten, maar Renault geeft zelf al wel aan zich met de Espace niet echt meer op het MPV-segment te richten. Daarnaast hebben ze natuurlijk nog steeds de behoorlijk goedkopere Grand Scenic als zevenzitter in de schappen staan. De Fransen hebben aangegeven een slag te willen maken op het gebied van luxe en zodoende een iets andere markt aan te boren. De technische kant van die switch is in ieder geval ruimschoots gemaakt. De Espace is een rijk uitgeruste reisauto die de inzittenden ook echt het gevoel van weldaad geeft. Nu is de markt zelf aan zet en zullen we merken of Renault de juiste keuze heeft gemaakt.

Plus

- + Weldadig uitgerust
- + Fijne bestuurderspositie
- + Sublieme aandrijflijn

Min

- Niet kraakvrij
- Bagageruimte bij zeven stoelen
- Verbruiksopgave niet reÃ«el