



Martijn Verhoef
15 maart 2023

Eigen gezicht

Het compacte middensegment wordt overspoeld met SUV's en cross-overs en dat heeft een reden. Waar eerder al D-segmenters als de Mondeo en Passat werden ingeruild voor de Kuga en de Tiguan, zie je dat de populariteit van C-segment hatchbacks en stations gestaag afneemt. Het marktaandeel van de Golf is nog maar een kwart van wat het een aantal jaren terug was en Renault ziet zijn MÃ©gane ook flink aan populariteit inboeten. Het veelgevraagde alternatief is dus die SUV en daar speelde Renault met de Kadjar handig op in. Dat model was behoorlijk populair en door de gezamenlijke ontwikkeling met Nissan kon de auto relatief vriendelijk geprijsd worden.

Opvolger Austral profiteert evengoed van de gedeelde ontwikkelingskosten, want onderhuids deelt de auto veel techniek met de Qashqai. Maar met andere aandrijflijnen en een compleet afwijkende koets zou de Renault een geheel eigen karakter moeten hebben. Of dat zo is, lees je in deze autotest.



Gratis metallic

Als je een rondje om de Renault loopt, zie je geen enkele gelijkenis met de eerder genoemde Nissan. Karaktertrekken van de nieuwe designlijn van Renault heeft deze Austral logischerwijs wel, we zien overeenkomsten met de Megane e-Tech. Het grote nieuwe logo wordt pontificaal in de rechte neus weggewerkt en de C-vormige koplampen zijn met de grille verweven. Aan de achterzijde zien we ook wel gelijkenis met familieleden Talisman en MÃ©gane, doordat de achterlichten op eenzelfde manier naar elkaar toe bewegen.

Het Rouge Flamme van de testauto schittert je tegemoet en lijkt met iedere lichtval een andere kleurtoon aan te doen. Waar bij veel automerken het rood metallic de duurste kleur is, omdat dit kostbaarder is om te spuiten, biedt Renault dit doodleuk gratis aan. Begrijpelijk, want het is een opvallende en passende kleur bij de Austral, die de auto nog meer laat opvallen in het straatbeeld. Renault biedt twee sportieve uitvoeringen aan, waarvan de Techno Esprit Alpine de vriendelijkst geprijsde variant is. Hierin is de testauto uitgevoerd en dat maakt dat je onder andere wat sportiever spoilerwerk en

Renault Austral e-Tech 200 Techno Esprit Alpine

dikke 20 inch wielen op de foto's ziet. Dit Esprit Alpine label zullen we bij veel meer sportieve Renaults terug gaan zien, want het vervangt de bekende R.S.-line. Ga je voor chique, dan krijg je een ingetogener Austral met chromen accenten en stijlvol lichtmetaal.



Ruim en sportief

Binnenin de Austral zien we qua indeling gelijkenissen met de Megane E-Tech. Het grote verticale scherm is vergelijkbaar, evenals de indeling van de knoppen en digitale tellers. De versnellingshendel vinden we aan het stuur, zodat er veel bruikbare ruimte in de middenconsole ontstaat. Wat we minder handig vinden, is dat Renault onder de versnellingshendel de stengel voor de ruitenwissers en een aparte bediening voor de audio heeft opgenomen. Zo wordt het wel heel druk aan de rechterzijde van het stuur en grijp je ook wel eens mis.

Het multimediasysteem heeft een goede afleesbaarheid en reageert snel op aanraakcommando's. Draadloze Carplay of Android Auto behoort tot de

mogelijkheden, terwijl je via de grote menuknoppen eenvoudig de instellingen wijzigt. Bij het opstarten van het systeem zien we het logo van Esprit Alpine verschijnen, net als bij de instaplijsten en in de hoofdsteunen. Er kan geen twijfel over zijn dat we in een sportief uitgeruste Renault stappen. Het stuur en dashboard zijn voorzien van een dikke laag alcantara met blauwe stiksels, die je ook in de zetels ziet terugkomen.

Grote aluminium sierlijsten in de deurpanelen versterken de sportieve uitstraling. Een stevige handgreep in de middenconsole dient tevens als armsteun. Ook aan de functionaliteit is gedacht, want met diezelfde greep kun je het plateau verschuiven, waardoor een aantal grote opbergvakken toegankelijk worden, of juist een setje bekerhouders tot je beschikking staat.

De stoelen zien er niet alleen comfortabel uit, ze zijn het ook. De stof is zacht en ademend, terwijl de wangen ver genoeg uitsteken om je goed vast te pakken. De zitting is niet te verlengen, waardoor de ondersteuning van de bovenbenen voor langere inzittenden niet optimaal is. Optioneel kun je een winterpakket aankruisen, dat voorziet in stoelverwarming en elektrische verstelbaarheid. De testauto had dit niet, maar gek genoeg zit stuurwielverwarming in een ander pakket dat wel aanwezig is. Het is voor het eerst dat we deze functionaliteit los van de stoelverwarming zien, maar we hebben tijdens de koude testperiode ervan geprofiteerd. Het glazen dak werd door de importeur wel aangevinkt, wat een ruimtelijk effect op het interieur heeft. Helaas behoort openen of kantelen niet meer tot de mogelijkheid, net zoals we die optie bij veel concurrenten zien verdwijnen.

Het dak kost ook wat hoofdruimte, al heb je daar zowel voor- als achterin geen last van. De Austral is behoorlijk ruim en biedt ook langere achterbankzitters een prima plek. Hoewel we de hybrideversie rijden, die dus een batterij en elektromotor moet herbergen, lever je geen bagageruimte in ten opzichte van de benzineversie. Met 487 liter inhoud kun je prima uit de voeten en blijft de Austral zijn concerngenoot Qashqai nipt voor.



Eigen configuratie

Hoewel de Austral op het platform staat dat Renault en Nissan samen ontwikkelden en dat je bijvoorbeeld ook onder de Qashqai aantreft, kiest Renault voor een heel andere configuratie dan de Japanners. Waar Nissan met de e-Power de brandstofmotor als een stroomgenerator gebruikt, zorgt de benzinemotor bij de Austral wel voor directe aandrijving van de voorwielen. En waar de Nissan met een CVT voorzien is van 1 versnelling, plaatst Renault een versnellingsbak met acht versnellingen. Twee voor de elektromotor en zes voor de modus op benzine. Die opbouw kennen we onder andere uit de Arkana, die het echter met minder kracht moet stellen en een 1.6 liter viercilinder motor in het vooronder kreeg geplaatst. Bij de Austral is dat een driecilinder met 1,2 liter inhoud. Geholpen door de elektromotor biedt de SUV een vermogen van 200 pk.

Hoewel de auto zo'n honderd kilo zwaarder is dan de milde hybrideversie, zou de e-Tech full hybrid toch als een snelle jongen moeten gelden.

In de praktijk valt dat tegen en dat komt voornamelijk door de eerder genoemde versnellingsbak. Die moet simpelweg te lang nadenken voordat het juiste verzet is

geselecteerd. Rijd je in elektrische modus en trap je het gaspedaal diep in, dan schrikt de bak wakker en wordt abrupt een versnelling op de benzinemotor aangesproken. Dat samenspel tussen de twee motoren gaat niet zo geraffineerd als bij een hybrideauto van bijvoorbeeld Toyota, om de benchmark maar eens te noemen.



Niet overtuigend

Er is teveel afwachting in de aandrijflijn om tot een duidelijk communicerende auto te komen. Hoe zeer de koets en het interieur van de Austral ook sportiviteit uitschreeuwen, is de Renault dat niet in rijgedrag. Het blijft ook een verrassing hoe de auto reageert op een gascommando, zodat het inschatten van respons best wel lastig is.

Neemt niet weg dat de besturing direct is, versterkt door de meesturende achteras van het optionele 4-Control systeem. De 20 inch sloffen zorgen voor een prima wegligging, terwijl in bochten bijna geen sprake is van overhellen. Het is voornamelijk de combinatie van bak en motoren die beter kan. Spreek je niet het volle vermogen aan,

dan gedijt de Austral goed als een gerieflijke reisgenoot. Zeker in de elektrische modus valt op hoe stil het blijft aan boord van de Renault, wat de cabine tot een prima plek maakt om in te vertoeven. En met de hybride aandrijflijn blijft het verbruik binnen de perken, want tijdens de testperiode noteren we 1 op 15. Een prima waarde voor een 200 pk sterke SUV, die overigens gewoon een trekvermogen van 1.500 kg heeft.



Gemengde gevoelens

Renault houdt het overzichtelijk met het motorengamma en de uitrustingen van de Austral. Diesels zijn verbannen en wat overblijft zijn geëlektrificeerde benzineversies in drie uitvoeringen Equilibre, Techno en Iconic. Die laatste twee zijn met het Esprit Alpine sausje te overgieten.

De 130 pk sterke milde hybrideversie bijt het spits af als instapversie en is in twee uitvoeringen te leveren. Deze motorversie is alleen in combinatie met een handbak beschikbaar, wat maakt dat je voor een automaat altijd bij de e-Tech moet zijn. Die motorisering kost zomaar 6.000 euro meer, maar dan heb je gelijk de rijker uitgeruste Techno. Zaken als navigatie, adaptieve ledverlichting en privacyglas zijn standaard. De

geteste Techno Esprit Alpine voegt de sportieve elementen aan de binnen- en buitenkant toe, terwijl opties als het veiligheidspakket, 4-control en het glazen dak de aanschafprijs van onze Austral opdrijft tot een ruime 50.000 euro.

Als het gaat om karakter - waarover we spraken in de inleiding - kunnen we duidelijk zijn. De Renault oogt origineel en weet met toevoegingen als de achterasbesturing iets afwijkend te bieden op de markt.

De hybrideaandrijving geldt ook als een eigen karaktertrek, maar dat pakt lang niet zo goed uit als je op basis van de cijfers zou verwachten. De e-Tech is relatief zuinig en comfortabel, maar weet in prestaties niet helemaal aan te sluiten bij het sportieve jasje dat werd aangetrokken.

Plus

- + Eigen uitstraling
- + Hybride met 1.500 kg trekvermogen
- + Gerieflijk stil aan boord

Min

- Aandrijving mist souplesse
- Erg veel bediening op en aan het stuur
- Milde hybride niet i.c.m. automaat