



Martijn Verhoef
22 juni 2025

Strakgetrokken ruimtewonder

De Renault Espace kennen we natuurlijk als één van de grondleggers van het MPV-segment. Een grote zevenpersoons gezinswagen die het auto's als de Chrysler Voyager en Seat Alhambra lastig moest maken. Maar we weten allemaal hoe dat segment instortte en de aandacht verschoof naar SUV's en cross-overs. Renault kwam met een vernieuwd concept rondom de bekende naam en introduceerde ook zo'n cross-over.

Nadat dit model uit productie ging, verdween de naam uit het portfolio van Renault. Maar niet voor lang, want op basis van de Austral kwam er een verlengde versie, die desgewenst ook als zevenpersoons leverbaar was. De auto opereert nu zeker een segment lager dan voorheen en moet ook het gemis aan ruime stations opvangen. Die Espace wordt nu grondig vernieuwd en het is hoog tijd om met dit vlaggenschip de weg op te gaan.



Een nieuw gezicht

Net zoals we de]Tiguan allspace (nu Tayron) en Peugeot 5008 kennen, moet de Space dus de ruimere versie van de Austral zijn. Hoewel de Space nieuwe stijl nog niet eens heel lang op de markt is, vindt Renault het hoog tijd voor een grondige facelift. Het uiterlijk loopt zo weer meer in lijn met de Rafale, Symbioz en Scenic e-Tech. Vooral de neus wordt grondig aangepakt, waarmee we afscheid nemen van de C-vormige dagrijverlichting. Alleen de Megane e-Tech en Arkana voeren nu nog het oude gezicht, maar voor hoe lang...

Het frist het ontwerp van de Space in ieder geval mooi op, maar daar blijft het wat Renault betreft niet bij. Ook de achterzijde is vernieuwd, waarbij vooral de nieuw ontworpen lichtpartij opvalt. Zeker schuin van achteren zien we toch wel nog wat Talisman Estate invloeden, door de brede heupen en kenmerkende raamomlijsting.

Los van wat nieuwe kleuren hebben we de grootste vernieuwing met de genoemde wijzigingen wel gehad, maar dat neemt niet weg dat de uitstraling echt grondig veranderd is. Wat wel blijft zijn de grote 20 inch wielen, standaard op de Iconic. Je ziet

er met gemak Eiffeltorens in, een knipoog naar de Franse herkomst van het merk, al wordt de Espace in Spanje gebouwd.

Qua opties verandert er wel nog het Aán en ander, zo kun je het solar bay panoramadak bestellen en horen matrix led koplampen inmiddels tot de mogelijkheden.



Doet zijn naam eer aan

De voornaamste reden waarom je voor de Espace gaat en niet voor de goedkopere Austral, is natuurlijk omdat je de extra ruimte nodig hebt. En op dat vlak stelt de Espace niet teleur, want de hoekige vormen en langer koetswerk betekenen fors meer binnenruimte. De vijfpersoons versie die wij testen biedt 692 liter inhoud van de kofferruimte, terwijl het neerklappen van de achterbank resulteert in liefst 2.224 liter laadruimte. Ga je voor de optionele derde zitrij, dan lever je met neergeklapte stoelen zo'n 200 liter bagageruimte in. Maar hoe praktisch is de zevenzits configuratie? We hadden tijdens de introductie de mogelijkheid om in een Espace met die opstelling te proefzitten en net als bij eigenlijk alle directe concurrenten houdt de zitruimte op de

Renault Espace full hybrid e-Tech 200 Iconic

achterste zitrij niet over. Bovendien klapt de achterbank niet helemaal om, dus de toegang naar de twee zitjes is niet optimaal. Prima voor kinderen en niet al te lange tieners, maar het is niet de Espace uit vroegere tijden.

Laat je de achterste twee stoelen buiten beschouwing, dan doet de Renault wel degelijk zijn naam eer aan. De verschuifbare achterbank met kantelbare leuning biedt een hele fijne zitplek, met een zee aan hoofd- en beenruimte. De auto biedt een achterbank en geen drie separate stoelen, dus voor de gezinnen met drie kinderzitjes is het wel even uitproberen hoe het allemaal past. Renault heeft de voorstoelen verbeterd en die bieden nu merkbaar een betere ondersteuning in zowel leuning als zitting.

De Fransen vonden ook dat het nog wat stiller kon in de cabine en lamineerden de voorste zijruiten en voorruit en plaatsten andere buitenspiegels. In de praktijk is die verbetering niet echt merkbaar en dringen bandengerol en windgeruis nog merkbaar door in de auto, maar zeker niet op een hinderlijk niveau. Het motorgeluid wordt overigens goed gemaskeerd, tenzij je erg hevig accelereert.





Met hulp van Google

Er waren tijden dat we de multimediasystemen van Renault vervloekten, omdat ze traag en niet intuïtief waren. Maar die periode ligt allang achter ons en het nieuwe multimediasysteem werkt ontzettend prettig. Het scherm reageert snel, de opbouw van menu's is logisch en met de vergaande integratie van Google-diensten werken navigatie en spraakopdrachten zo gestroomlijnd, dat je bijna vergeet dat de Espace ook over (draadloze) Apple Carplay beschikt. Je kunt ãn smartphone via een inductielader in de verschuifbare middenconsole opladen en daarnaast zijn er talloze USB-c laadpunten, zowel voor- als achterin. Naast het centrale multimediascherm beschikt de Espace over een vrij drukke digitale cockpit, waar het even zoeken is naar de juiste ritgegevens en de verschillende opties.

Het helpt daarbij niet mee dat de Espace nog steeds vrij veel knoppen op en aan het stuur heeft. De verstokte Renaultrijders willen waarschijnlijk niets anders meer, maar voor nieuwe instappers blijft het wennen dat je nog steeds de losse satelliet voor volume en multimedia hebt. Mede door die losse stengels aan het stuur en de vrij hoge middenconsole is het wel even zoeken naar de ideale zitpositie. Het stuur kan gelukkig uitgebreid versteld worden en de stoel ver naar voren of achteren, maar als je een beetje breed wilt zitten kom je al gauw met de knieën tegen de middenconsole. En hoewel die middenconsole er met stiksel en lederlook fraai uitziet, is het materiaal net als op de achterste deurpanelen harder dan je zou verwachten. Zowel de zwarte pianolak als de aluminium delen zijn bovendien vlekgevoelig, dus het blijft poetsen geblazen in de Espace. Net als het lichte interieur niet helemaal een goede combi met een gezinswagen, al heb je daar alleen in de Iconic last van en kun je voor 800 euro een donker interieur kiezen.



Goed trekvermogen

De Espace heeft tot op heden een overzichtelijk lijstje van motoriseringen, de auto is namelijk alleen leverbaar als full hybrid E-tech 200. Die naam zegt het natuurlijk al, de volledige hybride aandrijflijn die we al kennen uit de Austral. In die auto overtuigde de aandrijflijn ons niet, maar Renault geeft aan dat er softwarematige aanpassingen zijn gedaan die de prestaties van de aandrijflijn aangenaam verbeteren. En het moet gezegd, in de Espace voelt de auto vlot en lichtvoetig aan en hebben we het idee dat de elektro-ondersteuning veel subtieler wordt geboden. Alleen bij het volledig intrappen van het gaspedaal gaat er twijfel door de hele aandrijflijn, die zorgt voor vertraging.

Maar in het dagelijkse gebruik komt de Espace niets tekort en kun je heel vlot met het verkeer meekomen. De geteste uitvoering Iconic biedt standaard vierwielbesturing en het is ons nog steeds een raadsel waarom bijna geen enkele andere autofabrikant dit biedt. De draaicirkel neemt enorm af, terwijl je op hogere snelheid juist een veel dynamischer karakter krijgt. Hoewel de Iconic vooral het luxe vlaggenschip moet zijn, er is immers ook een Esprit Alpine uitvoering, vinden we auto op korte oneffenheden

toch wat onrustig. Grote imperfecties in het wegdek worden moeiteloos weggefilterd, maar kleine richels en andere smetjes op de weg worden merkbaar doorgegeven. Dat is de keerzijde van het verder onvermoeibare onderstel, dat de auto in bochten heel stabiel en communicatief houdt. De motor houdt zich meer koest dan voorheen, tenzij je stevig accelereert.

Wel valt op dat de motor bij lage toerentallen of gas los opeens luidruchtig aanslaat, om zoals het lijkt als een soort generator te fungeren.

Met zijn Co2-uitstoot van 108 gram per kilometer moet de auto alleen plug-in hybride versies voor zich dulden in zuinigheid, al is het maar de vraag hoe schoon die auto's in de praktijk zijn. Van de hybride aandrijflijn van Renault weten we inmiddels dat deze ook in het dagelijks gebruik erg zuinig blijkt, zonder dat je hoeft te stekkeren. Op het gebied van prestaties lever je vervolgens niet in, want naast dat de auto gewoonweg snel aanvoelt, kun je ook 1.600 kg trekken met de Space.



Compleet uitgerust

De Space is niet meer de onmiskenbare MPV van weleer, maar helemaal aangepast



Renault Espace full hybrid e-Tech 200 Iconic

aan de huidige smaak van de consument. En daarbij wordt best iets unieks geboden, want hoeveel zevenpersoons volledig hybride voertuigen met een trekvermogen van 1.600 kg zijn er eigenlijk? En hoeveel daarvan hebben er vierwielbesturing? Bovendien is het interieur praktisch genoeg en beschik je over lekker veel binnenruimte. Op het gebied van motorisering heb je al geen keuzestress en ook het aantal uitvoeringen is beperkt. Renault biedt de Espace standaard als Techno en dan kost de auto 47.590 euro. De zevenzitsversie is 1.200 euro duurder en dat is alleszins redelijk. Eigenlijk kun je niet van een instapversie spreken, want een elektrische achterklep, parkeersensoren rondom en een uitgebreid audiosysteem met 12 speakers is gewoon aanwezig. Ook qua uiterlijk staat er al een hele fraaie SUV met 19 inch wielen en chromen accenten. Wij rijden topversie Iconic, die minstens 52.963 euro kost en daar onder andere de vierwielbesturing en 360 graden camera's tegenover zet. Voor het innovatieve panoramadak, matrix led en een Harman Kardon audiosysteem betaal je nog extra, net als voor een andere lakkleur dan wit en een donker interieur.

De Espace is standaard al heel compleet uitgevoerd en de mogelijkheid van zeven zitplaatsen is een waardevolle toevoeging; directe concurrenten als Kodiaq en Tayron zijn bijvoorbeeld niet met PHEV-techniek in zeven zitplaatsen te combineren en de Peugeot 5008 heeft een relatief laag trekvermogen. De aandrijflijn is nog niet perfect, maar merkbaar verbeterd sinds onze eerste kennismaking en mede door de vierwielbesturing voelt de auto lichtvoetig en dynamisch aan. Het totaalpakket is dus zeker een reden om eens bij Renault binnen te lopen, want deze auto kan zich heel goed meten aan de directe concurrentie.

Plus

- + Goede standaarduitrusting
- + Fijn multimediasysteem
- + Echt ruim

Min

- Verbeterde aandrijflijn houdt wat nukken
- Drukke bedoening op en aan stuur