



Fotos: Michael Blumenstein

Die sechste Generation des Renault Espace mutierte endgültig vom Van zum SUV und schrumpfte den Franzosen um 14 Zentimeter auf 4,72 Meter Gesamtlänge.

Abschied vom Van-Pionier

Renault ist Mitbegründer des Van-Segments. Das war vor 40 Jahren. Aktuell gibt es nur noch den herben Kangoo. Denn der feine Espace – den es weiterhin gibt – wurde 2023 zum SUV.

Das Ausnutzen des Raumes galt bei den Pkw lange Zeit als Tugend. Etliche Hersteller versuchten, das Maximum an Platz aus dem Minimum an Abmessungen rauszuholen. Renault war mit dem Espace Pionier in dieser Disziplin, aber auch viele andere Hersteller schafften es, auf wenig Verkehrsfläche viel Raum für Passagiere und Gepäck zu zaubern. Mittlerweile scheinen Tugenden altbacken zu sein und damit

vielleicht auch Auto-Abmessungen egal – sie ufern oftmals aus. Aktuellstes Paradebeispiel: Die neue BMW 5er-Limousine wuchs um zwölf Zentimeter auf 5,06 Meter. Im Innenraum spürt man davon eher nichts.

Außen kürzer, innen kleiner

Anders beim Renault Espace. Das letzte Modell spaltete bereits die Gemüter, war aber noch als Van erkennbar. Das ist endgültig passé. Dafür jedoch verpassten die Franzosen dem Espace eine SUV-Aura und ließen ihn von zuletzt 4,86 Metern auf nun 4,72 Meter schrumpfen. Seit Sommer 2023 rollt er unbemerkt über die Straßen, denn der optische Unterschied zwischen dem Espace und dem Renault Austral ist marginal. Zwar misst der Austral nochmals gut 20 Zentimeter weniger als der Espace, von vorn betrachtet sind es jedoch Zwillinge. Denn erst ab der B-Säule tun sich Unterschiede auf, optisch wie technisch.

So besitzt der Espace ab Werk sieben Sitzplätze. Wer die zwei (meist) eingeklappten im Heck gar nicht benötigt, kann sie abbestellen, eine Vergütung gibt es dafür nicht. Der Nutzen ist jedoch vorhanden. Zwar bereiten vor allem das Ein- und Aussteigen in

die dritte Sitzreihe viel Mühe, sitzt man mal drin, ist wider Erwarten erstaunlich viel Platz vorhanden. Ablagen sowie USB-C-Ladebuchsen gibt es obendrauf. Da sich die mittlere Sitzreihe um 22 Zentimeter verschieben lässt und im Normalfall dort großzügige Platzverhältnisse herrschen, kann die Beinfreiheit hinten justiert werden. Per mechanischer Fernentriegelung vom Kofferraum aus lässt sich die mittlere Reihe getrennt umlegen, der Mittelteil kann als Armlehne und Becherhalter dienen. Die hintersten Sitze werden per Schlaufe gelöst. Die Schrumpfkur geht im Kofferraum

VON
Autoflotte
GETESTET

+

- Allradlenkung
- Platzangebot
- kostengünstig

-

- Stehhöhe Kofferraumklappe
- Automatikhebel
- streifiges Matrixlicht



Das Design wurde vom kleinen Bruder Renault Austral übernommen.



1 Die zweite Reihe lässt sich um 22 Zentimeter verschieben. Beschwerlicher Einstieg zu den Plätzen 6 und 7. **2** Ebener Kofferraum. Von den ehemals 3.000 Litern Maximalvolumen sind nur noch gut 1.700 übrig geblieben. **3** Das Platzangebot ganz hinten ist erstaunlicherweise okay. Die Stehhöhe mit 1,77 Metern unter der Heckklappe nicht. **4** Der Fahrersitz ist bequem und gut ausgeformt. Alcantara ist nach wie vor einer der angenehmsten Stoffe. **5** Das Lenkrad ist überfrachtet. Zu viele Bedienelemente können in hektischen Situationen überfordern. **6** Das Interieur wirkt aufgeräumt und solide, das Zurechtfinden in den Menüs gelingt leidlich gut. **7** Handablage, Handyablage und verschiebbare Stütze zur Infotainmenteingabe. Das Handy wird dort induktiv geladen. **8** Das Fähnchen kennt man von Volvo, dort gelb-blau. **9** Die saubere Verarbeitung und die gut gewählten Materialien halten auch genauerer Betrachtung stand.

weiter. Wer voll bestuhlt, hat 170 Liter Gepäckraum. Wer zu fünft fährt, immerhin knapp 500. Wer alles umklappt, bekommt beim Siebensitzer 1.700 Liter. So richtig viel ist das für einen Espace aber nicht, er packte mal 3.000 Liter hinter Fahrer und Beifahrer. Vielleicht will man aber gar nicht mehr viel in den Espace einladen, denn die Stehhöhe unter der Heckklappe beträgt 1,77 Meter. Da stößt sich sogar der Durchschnittsfranzose mit 1,78 Metern den Kopf an. Wenn wir gerade an der Heckklappe meckern: Die Heckscheibe ist klein. Sehr klein. Tatsächlich winzig ist der Wischer hinten – das ist eher ein Witz.

Nichts zu beanstanden gibt es an der Einrichtung. Vor allem im Trim Es-

prit Alpine, das sportlich wirken soll, hat Renault schöne Stoffe ausgesucht und diese sauber verarbeitet. Die Idee mit dem kleinen Fähnchen am Sitz, hier die Trikolore, haben sie bei Volvo abgucken. Netter Gag, aber man stelle sich mal eine Deutschlandflagge im VW vor. Wobei, im VW-Infotainmentsystem gibt es die Option, den Home-Button mit einer Länderflagge zu individualisieren. Das ist aber dezenter.

Vorn gibt es gut ausgeformtes Gestühl, jedoch ohne große Anpassungsmöglichkeiten. Die elektrische Verstellung lässt sich übers Infotainmentsystem abspeichern. Echte Tasten in der Türverkleidung oder am Sitz sind deutlich besser zu bedienen – aber teurer. Die Fahrer-Sitzposition ist den-

noch gut. Gut ist auch die Handauflage, die ein wenig an den Schubkraftregler im Flieger erinnert. Sie lässt sich verschieben und kann bei Eingaben im Infotainmentsystem Treffsicherheit geben. Das Handy wird überdies induktiv auf der Ablage geladen – zuverlässig gegen Verrutschen. Die zwei großen Displays (12"-Display in der Mitte und 12,3"-Kombiinstrument) lassen sich gut ablesen und leidlich gut bedienen. Wie man jedoch das Info-Display nachts komplett abschaltet, ohne beispielsweise die Musik verstummen zu lassen, haben wir innerhalb von zwei Wochen nicht herausgefunden. Und nein, eine Bedienungsanleitung für diese Funktion durchzulesen, verfehlt das Prinzip einer einfa-

chen Bedienung – sofern es dort auffindbar gewesen wäre.

Google Automotive

Unterstützung beim Suchen gibt Google/Android Automotive. Auf Zuruf lassen sich viele Dinge aktivieren. Schade, dass es die Autoindustrie nicht schafft, eine eigene adäquate Lösung anzubieten. Der Assistent merkt sich zum Beispiel, wenn man wiederkehrend Dinge im Auto macht oder nutzt, und antizipiert das für die kommenden Fahrten. Ob das cool ist? Entscheidet man selbst, indem man sein Google-Konto mit dem Auto verknüpft und noch mehr Daten in die Welt jagt.

Wer das Lenkrad in der Hand hält, darf den Espace bewegen. Und das kann durchaus Spaß machen. Der Esprit Alpine hat serienmäßig die Allradlenkung an Bord, die den Wendekreis von 11,6 auf 10,4 Meter reduziert und damit auf dem Niveau des VW ID.3 agiert. Die Allradlenkung ist tippopp – im Gegensatz zum synthetischen Lenkgefühl. Apropos Lenkung: Da haben es die Franzosen mit den Hebeln und Tasten definitiv übertrieben. Zur Veränderung der Rekuperationsstufe gibt es zwei Paddel, rechts kommt der Satellit für die Musik (laut, leise, wechseln etc.) hinzu, davor der Scheibenwischerhebel und dicht darüber der Hebel zum Ändern der Fahrstufe („Schalthebel“). Respekt denen, die nie das falsche Teil bedienen.

Die Franzosen lassen aber nicht nur die Hülle und den Inhalt schrumpfen, wie erwähnt, sie minimieren auch die Fülle an Motoren. Gab es Jahrzehnte diverse Diesel- und Benziner-Varianten gibt es jetzt genau einen Antrieb. Die Basis stellt der 1,2-Liter-Dreizylinder mit 131 PS und 205 Newtonmeter Drehmoment. Etwas mickrig für einen 1,6-Tonner, mag man meinen. Unterstützung bekommt der Benziner jedoch von gleich zwei Elektromotoren, zusammen bringt es das Konglomerat auf 200 PS Systemleistung – reicht. Der große E-Motor fungiert je nach Leistungsanforderung als Generator und unterstützt den

Verbrenner. Das gab es schon mal beim Opel Ampera, anno 2011. Der hatte aber zusätzlich noch einen Stecker, den es beim Espace nicht gibt – Vollhybrid also. Der kleinere E-Motor dient als Startergenerator und bedient auch das Getriebe, das elektronisch angesteuert wird und rechnerisch 14 Fahrstufen bietet, die sich zusammen aus elektrischem und mechanischem Getriebe ergeben. Dass das eine neue Art des Getriebes ist, merkt man beim Fahren ab und an. Die Drehzahl ist meistens sehr gering und der Verbrenner – sofern aktiv – dreht niedrig. Wer jedoch Leistung abfordert, muss sich knapp zwei Sekunden gedulden, bis der passende Gang aktiviert ist, es kurz ruckt und – mit Elektroschub unterstützt – vorwärtsgeht. Wie skizziert, kann über die beiden Schaltwippen am Lenkrad die Rekuperationsstufe beeinflusst werden, in den beiden höchsten geht beim Gaswegnehmen auch das Bremslicht an.

Mit 6,5 Litern gut fahrbar

Unter den Sitzen des 400-Volt-Vollhybriden befindet sich die 1,7-kWh-Batterie (Nettowert). Den Akkustand zeigt eine blaue Leiste im Display an. Wer behutsam fährt, schafft auch einen Kilometer am Stück rein elektrisch, immer mal wieder. Spätestens dann kommt jedoch, ebenfalls mit einem Ruck, der brummige Dreizylinder zum Einsatz. Eine Anzeige informiert darüber, wie viel Prozent elektrisch gefahren wurde (anhand der Gesamtkilometer bis zum manuellen Nullen dieser

Renault Espace Hybrid Esprit Alpine

Testwagenpreis: 45.084 €

R3/1.199 cm³ | Systemleistung

147 kW/200 PS | Automatik

175 km/h | 8,8 s

Verbrauch: 4,8 S | 109 g/km

4.722 x 1.843 x 1.645 mm

159 – 477 – 1.714 l

HK: 17 | **VK:** 19 | **TK:** 23

Wartung: 30.000/jährlich

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Anzeige). Bei uns lag der Anteil meist bei gut 30 Prozent. Ganz ordentlich, vor allem während der kalten Temperaturen während der Testzeit. So lassen sich bei ruhiger Fahrweise auf der Autobahn 6,5 Liter realisieren. Wer es eiliger hat, kommt auf gut acht Liter. Die Werksangabe von unter fünf Litern war bei uns dennoch in weiter Ferne – auch im Stadtverkehr, der eigentlichen Domäne von Vollhybriden. Merkwürdig war, dass mehrfach beim Ampelstopp, an den wir elektrisch herangefahren sind, der Motor sich im Stand einschaltete.

Ampelstopp bedeutet meistens Stadtverkehr. Hier machen sich die montierten 20-Zöller negativ bemerkbar. Sie poltern und regen den Innenraum bei gewissen Geschwindigkeiten zum Dröhnen an. Auf der Landstraße und Autobahn überzeugt das Fahrgestell des Renault Espace deutlich mehr. Das darf man von dem Fahrzeug auch erwarten. Denn bis man ihn „besitzt“, gehen rund 45.000 Euro über den Ladentisch. Viel Geld, gemessen am Gegenwert mutet es in der heutigen Zeit aber fast schon als preiswert an. Selbst dann, wenn nur Espace draufsteht und nichts mehr vom Konzept drin. Aber, und das haben die Kunden angeblich entschieden: Vans sind out. mb

DAT-PROGNOSE

Renault Espace

36 Monate inklusive der Ausstattung

15.000 km/Jahr: 56,6 %

25.000 km/Jahr: 51,2 %

40.000 km/Jahr: 44,1 %

