

---

## Fahrbericht Renault Espace: Wie hast du dich verändert

Von Guido Borck, cen

Streng genommen ist der Espace keiner mehr, sondern ein Austral in verlängerter XXL-Ausgabe. Familien-Vans sind out und die Nachfrage nach geräumigen Familientransportern hat bei den Kunden schon vor Jahren stark abgenommen. Ein stagnierender Trend, der nicht nur Renault, sondern auch alle anderen Hersteller betrifft. Auf diesen Wandel hatten die Franzosen bereits schon beim aktuellen Espace reagiert und ihn 2015 als ein Crossover anrollen lassen. Wenn im September die sechste Espace-Generation an den Start geht, verabschiedet sich nun auch Renault vom Van-Konzept. Die einstigen Gründer des vor 40 Jahren in Europa entstandenen Segments der Großraumlimousinen sagen Adieu zum alten Konzept.

Das ist einfach schade, aber nachvollziehbar, da die immer noch stark boomende SUV-Welle scheinbar kein Ende findet. Selbst ein überaus üppiges Raumangebot ist heutzutage zweitrangig. Daher blieb auch Renault keine andere Wahl: Fortan ist der neue Espace ein SUV – streng genommen sogar die verlängerte XXL-Ausgabe des kompakten Austral. Denn genauso wie er basiert der Espace auf der CMF-CD-Plattform und ist mit einer Länge von 4,72 Metern im Vergleich zum Vorgänger nicht nur knapp 14 Zentimeter kürzer, sondern mit 1.659 Kilogramm auch 215 Kilo leichter.

### Siebensitzer ohne Aufpreis

Optisch wirkt der größere Bruder dem Austral wie aus dem Gesicht geschnitten. Einzig der auf 2,74 Meter gestreckte Radstand (plus sieben Zentimeter) sowie die hochgezogene D-Säule nebst größeren Seitenfenstern hinten machen bei der Austral-Langversion den Unterschied. Platz bietet der Espace für bis zu sieben Personen. Das Gute beim 43.500 Euro teuren SUV: Ganz gleich, ob sich der Kunde nun für den Fünfsitzer oder die beiden Zusatz-Sitze in der dritten Reihe entscheidet, der Preis bleibt immer derselbe. Das finden wir gut.

Wer jedoch ein maximales Kofferraumvolumen von 581 bis 1818 Litern benötigt, wählt ganz klar den Fünfsitzer. Mit maximaler Bestuhlung schrumpft das Gepäckabteil dagegen auf nur noch 159 bis 1714 Liter zusammen. Außerdem genügt das Platzangebot beim aufpreisfreien Siebensitzer in der letzten Reihe allenfalls Kindern oder auf der Kurzstrecke. Auch der Ein- und Ausstieg nach ganz hinten erfordert ein gewisses Maß an Gelenkigkeit. Während die Kids einfach hineinspringen, mühen sich ältere Semester ab.

Dafür sitzt es sich vorne sehr bequem und dank der um 22 Zentimeter längs verschiebbaren Rückbank herrscht in der mittleren Reihe eine überraschend feudale Bewegungsfreiheit. Serienmäßig blickt der Fahrer auf ein digitales Kombiinstrument sowie den hochkant stehenden Zwölf-Zoll-Touchscreen des „OpenR Link“-Multimediasystems daneben. Die Bedienung des online basierenden Infotainments erweist sich als selbsterklärend und die Routenführung via Google Maps als praktisch.

Glücklicherweise gibt es im Espace noch genügend herkömmliche Schalter, die einem den Alltag erleichtern. Überhaupt fällt die Grundausstattung mit vielen Komfortfeatures sowie bis zu 32 Fahrerassistenten reichhaltig aus. Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Head-up-Display, welches die Infos direkt in die Windschutzscheibe spiegelt, oder etwa ein riesengroßes Panorama-Glasdach erhältlich. Letzteres lässt sich allerdings nicht öffnen, bringt aber sehr viel Licht in den Innenraum. Als praktisch erwiesen sich zudem die vielen Ablagemöglichkeiten im Renault, die mit einem Stauvolumen von insgesamt 39 Litern für allerhand Kleinkram bereitstehen. Außerdem sind zum Laden der Handys im Espace zwei USB-C-Anschlüsse in jeder Sitzreihe vorhanden – selbst ganz hinten. Daneben gibt es eine weitere induktive Smartphone-Station vorne auf der Mittelkonsole.

### Vollhybrid als einziger Antrieb

Überschaubar fällt dagegen die Motorenwahl aus. Nur ein Hybrid steht zum Markstart im

---

September im Angebot. Die Kombination aus einem Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 1,2 Litern Hubraum sowie zweier Elektromotoren mit 18 kW (25 PS) und 50 kW (68 PS) entfaltet zusammen 199 PS. Wobei der kleinere E-Motor als Generator arbeitet und die kleine 1,7 kWh-Batterie im Heck mit Strom versorgt.

In der Stadt surrt der Espace häufig rein elektrisch und dass unter der langen Motorhaube nur ein kleiner Dreier schnattert, lässt sich selbst im Ansatz nicht erahnen. Im Gegenteil, der Espace ist überaus gut gedämmt. Auch andere Fahrgeräusche sind sehr wirksam gekapselt, so dass sie nur sehr selten bis an die Ohren der Insassen dringen.

Mit der hybriden Antriebskombination ist der Espace keinesfalls untermotorisiert. Er beschleunigt in 8,8 Sekunden auf die Hunderter-Marke und läuft 174 km/h Spitze. Doch erweist sich das französische SUV selbst im angewählten Sport-Modus nicht als Dynamiker, sondern eher als ein komfortabler Cruiser, der mit einem Werksverbrauch von nur 4,6 Litern Super auf hohe Effizienz ausgelegt ist. Bei unserem ersten Rendezvous mit dem Franzosen quitierte der Borcomputer unsere Fahrt mit einer abschließenden 7,2. Wer aber die Schaltwippen am Lenkrad stärker nutzt und dadurch den Rekuperationsgrad erhöht, der kann den herausgefahrenen Wert noch weiter nach unten drücken.

Allradlenkung macht den Espace agiler

Empfehlenswert ist die Allradlenkung, die den Espace auf kurvigen Serpentinien spürbar handlicher macht und gleichzeitig den Wendekreis auf stadtaugliche 10,4 Meter reduziert. Die sogenannte „4Control advanced“-Lenkung zählt bei den gehobenen Ausstattungsstufen Esprit Alpine sowie Iconic zum serienmäßigen Lieferumfang, während sie für das 43.500 Euro teure Basismodell selbst gegen Zuzahlung nicht erhältlich ist. Die mit sportlichen Akzenten sowie reichlich Alcantara ausgestattete Version Esprit Alpine startet bei 46.300 Euro. Der mit noblen Lederpolstern, elektrisch verstellbaren Vordersitzen sowie mit Eschenholz-Elementen ausgestaffierte Iconic liegt bei 48.300 Euro. (cen/gb)

Daten Renault Espace E-Tech Full Hybrid 200 (5-Sitzer)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,72 x 2,08 x 1,65

Radstand (m): 2,74

Antrieb: R3-Turbobenziner, 1199 ccm, 2 E-Motoren (50 kW/18 kW)

Systemleistung: 146 kW / 199 PS

Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min

Drehmoment E-Motor: 205 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 174 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,6 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 105 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: mind. 1659 kg / max. 396 kg

Kofferraumvolumen: 581–1818 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Wendekreis: 11,6 m

Basispreis: 43.500 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault

---



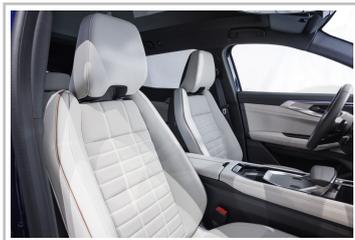
Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



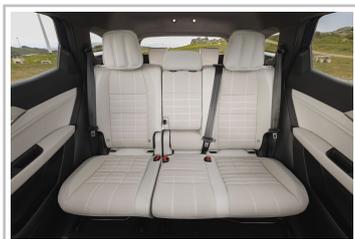
Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault

---



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault

---



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Espace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault

---