Essai – Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence…

Après un premier contact plutôt intéressant, Wheels And You prend les commandes du nouvel Espace haut de gamme Initiale Paris pour un essai complet plein de bonnes surprises. Attachez vos ceintures, décollage immédiat.

- 4 cylindres essence, turbo, 1’618 cm^3
- 200 CV à 5’750 t/min
- 260 Nm à 2’500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage EDC, 7 rap.
- Vitesse maxi : 211 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1’780 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’857 x 1’888 x 1’677
- Conso. mesurée : 9.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 140 g/km (D)
- dès CHF 50’600.-, mod. essayé: CHF 56’200.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Je ne m'en cache pas, les monospaces ne sont pas ma tasse de thé ! Toutefois, en découvrant le nouvel Espace au Mondial de Paris en 2014, je dois reconnaitre que j'ai été déçu en bien, comme on dit en Suisse Romande.

Ensuite, lisant le récit de mon collègue lors de notre première prise en main au printemps dernier, j'ai vu mon intérêt augmenter et il me tardait de prendre le volant de cette nouvelle génération du fer de lance de Renault.

A l'extérieur

Premier constat sur cet Espace : il n'a plus vraiment le look du banal monospace familial et c'est tant mieux. Les lignes sont fluides, le style est dynamique et, dans sa finition Initiale Paris, ce nouvel Espace dégage élégance et raffinement.

La face avant, avec le gigantesque losange en son centre, affirme sa prestance. Ce logo est encadré de barres horizontales chromées qui étirent la calandre jusqu'aux optiques plutôt futuristes. C'est représentatif de la nouvelle identité visuelle de la marque agrémentant déjà les Captur et Kadjar, mais également la nouvelle Mégane, ainsi que la Talisman, berline totalement neuve dont nous vous proposerons très prochainement un premier contact.

De profil, avec une ligne de caisse plutôt haute et des fenêtres proportionnellement petites, l'ensemble affiche une présence plutôt imposante, relevée par les belles jantes 19 pouces de notre version Initiale Paris. Si j'aime beaucoup la teinte « Noir Améthyste » tirant sur le violet réservée à cette finition haut de gamme, j'apprécie également celle de notre voiture d'essai, à savoir « Marron Glacé », ces deux coloris renforçant le caractère et l'élégance de la voiture.

Je note encore le soulignement chromé des vitres, il me fait un peu penser au « sabre » de la Citroën DS5, voire aussi à la ligne des flancs de la Peugeot 208. Madame me fait remarquer que cet Espace Initiale Paris lui fait penser à la 208 XY qu'elle avait essayée pour Wheels And You. Certes elles régatent dans des catégories bien différentes, mais leur harmonie et la présentation de leurs robes

montrent quelques similitudes. Cela me rappelle la fameuse « élégance à la française » qui faisait la réputation des voitures de l'hexagone pendant le premier tiers du 20ème siècle.

Finalement, il n'y a que l'arrière cubique et droit qui laisse transparaitre ses origines de monospaces, ce que vient atténuer le style ultra moderne des phares. Ce nouveau look mélange trois carrosseries : le crossover, le break et, bien évidemment, le monospace. Serait-ce le début d'un nouveau type de véhicule ?

A l'intérieur

La vie à bord de cette nouvelle mouture correspond à l'adage de Renault pour la publicité des précédentes générations : « On n'a jamais été aussi bien sur la terre que dans l'Espace»…

En effet, cet habitacle est un véritable havre de paix. L'espace est très généreux pour tous ses occupants, excepté peut-être pour ceux de la troisième rangée de sièges (disponible en option à CHF 1'350.-). Les multiples réglages du siège conducteur permettent rapidement une excellente position de conduite et toutes les commandes tombent naturellement sous la main. Certes, l'ergonomie nécessite un léger temps d'adaptation, notamment pour le maniement du levier de vitesse, mais l'on s'y habitue parfaitement.

La présentation est très futuriste, je m'imagine volontiers aux commandes d'un vaisseau spatial. Le grand écran central (8.7 pouces) me rappelle un peu celui de la Tesla Model S. Cet interface R-Link 2 se commande via quelques boutons (il y en a finalement très peu) ou directement de manière tactile. C'est rapide, efficace et les fonctionnalités sont toutes au rendez-vous. Notre voiture d'essai étant du modèle haut de gamme, l'équipement est, bien sûr, pléthorique.

Il faut un certain temps pour assimiler toutes les fonctionnalités, notamment le système « Multi-Sense » qui permet d'adapter le comportement de votre Espace à votre gré. J'y reviendrai plus tard. On retrouve logiquement un GPS avec vision 3D (les bâtiments connus d'une ville comme Genève y sont représentés par des dessins plutôt réalistes), des sièges avant avec fonction massage, une représentation graphique illustrant votre aptitude à rouler de manière « propre », une connexion Bluetooth pour votre téléphone portable (ultra réactive pour

connecter l’appareil au moment de monter à bord), etc.

Si la qualité et la finition sont en net progrès, notamment sur l’Initiale Paris, je regrette de trouver quelques plastiques durs très disgracieux, notamment pour les encadrements de portes et le ciel de toit. Si c’est potentiellement acceptable, et encore, sur les deux premiers niveaux de finitions « Life » et « Intens », je trouve que ça n’a pas sa place sur le haut de gamme, tant le reste de la présentation est réussie.

Parlons du coffre. Les précédentes générations font office de référence en la matière. Ici, avec une carrosserie moins typée monospace et un seuil de chargement un peu plus haut, c’est moins impressionnant que par le passé, mais ça reste très généreux. Pour parler chiffres, ça donne un volume de 247 litres, avec les sept sièges ouverts, allant jusqu’à 2’035 litres, sièges arrière rabattus ! A noter que si vous n’optez pas pour la troisième rangée de sièges disponible en option, soit en version 5 places, la capacité totale atteint 2’101 litres !

Sous le capot

Notre modèle d’essai est équipé du seul moteur essence, à savoir le TCe 200, qui constitue la motorisation la plus puissante. Ce quatre cylindres développe 200 CV à 5’750 t/min, pour un couple de 260 Nm à 2’500 t/min, avec une cylindrée de seulement 1’618 ccm^3. Sur le papier, ces caractéristiques sont plutôt alléchantes et ça se confirme relativement à l’utilisation. Certes, ce n’est pas un foudre de guerre, les 200 canassons n’étant pas de trop pour mouvoir cet Espace. Mais, au vu de l’utilisation d’un tel véhicule, je trouve cette cavalerie suffisante.

La transmission se fait au travers d’une boite EDC à double-embrayage à 7 rapports. Au premier abord, j’ai été séduit par son fonctionnement : elle est rapide, douce, performante et constitue un bon compromis correspondant à mes attentes dans ce type de voiture. Toutefois, à l’utilisation, quelques défauts apparaissent, notamment des à-coups dans les embouteillages ou lors de manœuvres, notamment en pente. Il y a aussi le fait qu’il faut obligatoirement appuyer sur l’accélérateur pour que la voiture se déplace, ce qui impacte la douceur lors des manœuvres justement. A vérifier si cela sera corrigé par une mise à jour du software.

En termes de consommation, la fiche technique annonce une valeur très optimiste de 6.2 l/100km en utilisation mixte. Pour ma part, j'ai mesuré une moyenne de 9.3 l/100km, ce qui me semble relativement correct au vu des 1'780 kg de l'engin.

Au volant

La première chose que je retiens après ces deux semaines d'essai, c'est l'excellent agrément de conduite proposé par ce nouvel Espace. Si son confort incite aux longues distances en toute quiétude, il sait aussi se montrer très agile en ville.

En effet, grâce à la technologie 4Control (4 roues directrices), de série sur ce modèle Initiale Paris, la maniabilité est excellente, voir même bluffante lorsqu'il faut faire un demi-tour sur route. Parquer devient un jeu d'enfant et comme vous pouvez opter pour le système Easy Park Assist (inclus dans le pack City à CHF 700.-), plus rien ne vous fera craindre les créneaux. En véritable couteau suisse, cette technologie est également efficace sur les routes de montagne, car elle permet à la voiture d'enrouler les virages à rythme très soutenu, c'est très impressionnant. Ça vaut la peine de l'essayer pour véritablement s'en rendre compte.

Revenons sur le système « Multi-Sense » et ces cinq modes à disposition : « Sport », « Eco », « Neutral », « Comfort » et « Perso ». En fonction du choix, des réglages spécifiques s'appliquent sur l'amortissement, la réactivité du moteur, la fermeté de la direction et les changements de vitesse de la boite EDC.

L'ambiance lumineuse du le tableau de bord et le dessin des compteurs s'y ajustent également, ainsi que la sonorité du moteur. Même le confort du siège est concerné puisqu'en mode « Comfort », la fonction massage s'active automatiquement pour le conducteur. Il serait trop long de vous détailler chaque mode, mais je vais vous donner quand même quelques brefs points pour chacun d'eux.

Le mode « Comfort », qui rend la suspension un peu plus souple, est à privilégier dans la circulation ou sur un long trajet. Le mode « Eco » porte bien son nom, toutefois il ne m'a pas convaincu, la puissance étant grandement contenue, la voiture n'avance plus. Le mode « Sport » met en exergue les performances de la voiture, toutefois il ne faut pas vous emballer non plus, on est loin des aptitudes

d’une sportive. Finalement, le mode « Neutral » se montre, à mes yeux, le plus en adéquation avec une utilisation quotidienne et logique de ce nouvel Espace. Enfin, le mode « Perso » vous propose de définir vous-même chacun des réglages, de quoi vous prendre pour un ingénieur de chez Renault.

Par ailleurs, cet Espace dispose des toutes dernières nouveautés en matière d’assistance à la conduite et de sécurité active. Sans vouloir les lister, je mentionne le radar de distance. Au centre du tableau de bord et sur un affichage tête-haute d’excellente qualité, il indique au moyen de couleurs (vert, orange et rouge) ainsi que des secondes (intervalle inférieure à 2.4 secondes) la distance qui vous sépare du véhicule qui précède. C’est clair et précis sans être intrusif, j’ai vraiment trouvé ce système efficace et intelligent.

Verdict

Tout comme il y a un peu plus de 30 ans, lors du lancement du premier Espace, Renault innove aujourd’hui avec cette cinquième génération. Cet Espace est un véhicule unique et d’un nouveau genre qui répond parfaitement aux besoins actuels. Certes, les adeptes des versions précédentes, des monospaces plus traditionnels, perdront en modularité et en place, mais je pense que Renault peut viser une clientèle nouvelle.

En fait, au début des années 2000, avec l’Avantime, la marque avait déjà exploré un tel segment. Malheureusement, à l’époque, ça c’était soldé par un cuisant échec. Je pense qu’aujourd’hui la donne a changé et que ce nouvel Espace a sa place sur le marché automobile. S’il est encore trop tôt pour le confirmer, il s’agit clairement d’une affaire à suivre.

Intéressants, les tarifs débutent à CHF 37’500.- (ndlr: Renault a baissé ses prix début novembre, se référencer sur le site officiel pour les nouveaux tarifs) pour le modèle équipé du moteur dCi 130 en finition « Life » avec une boîte manuelle à 6 rapports. Ce prix extrêmement correct augmente bien évidemment pour les déclinaisons Initiale Paris, puisque notre modèle TCe 200 démarre à CHF 50’600.- . Mais comme presque tout y est de série, les quelques options que vous pourrez rajouter ne vous ruineront pas. Sans nommer de marque, on s’aligne ici sur les prix d’un SUV allemand de taille moyenne ne disposant ni d’un équipement équivalent, ni d’autant d’habitabilité. Bien sûr, la finition est plus perfectible sur

l’Espace, mais à chacun de définir ses priorités.

Prix et options – Renault Nouvel Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7

Prix de base : CHF 50’600.-

Teinte « Marron Glacé » : CHF 900.-

Pack Cruising : CHF 850.-
(Régulateur de vitesse adaptatif, Head-Up Display)

Pack City : CHF 700.-
(Hayon motorisé, Easy Park Assist et caméra de recul)

Pack Winter : CHF 350.-
(Pare-brise chauffant, Sièges avant et latéraux 2ème rangée chauffants, Lave-phares)

Roue de secours galette : CHF 150.-

Toit ouvrant électrique panoramique en verre : CHF 1’300.-

2 sièges arrière supplémentaires : CHF 1’350.-

Prix TOTAL : CHF 56’200.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de ce Renault Espace Initiale Paris, ainsi qu’à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Léman pour la logistique.

A lire aussi

Essai – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition…

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai – Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l’espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse

Wheels-And-You.com

INITIALE
ZH-737140
Wheels-And-You.com

INITIALE
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Multi-Sense
Sport
Eco
Neutral
Comfort
Perso
INITIALE

14:44
22°C
RENAULT
14:44
18.09.2015
Menu
A/C
14:44
22°C
1.7 km
14:53
FM Presets
COULEUR3
104.40
Menu
A/C
Véhicule
Ordinateur de bord
Take care
Pression des pneus
Réglages de contexte
A/C
Navigation
Destination
Itinéraire
Trafic
Carte
Réglages
A/C
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Black
Wheels-And-You.com

RENAULT TCe
RENAULT
R-1234yf
POE
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Multi-Sense
Sport
Eco
Neutral
Comfort
Perso
Wheels-And-You.com

ZH 73740
Wheels-And-You.com

ZH·73740
Wheels-And-You.com

INITIALE
ZH·73740
www.renault.ch
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

150 000 KM
Wheels-And-You.com

INITIALE
ZH·73740
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

R
N
D
Eco
rpm
10485 km
392.4 km
Eco
1
0
Wheels-And-You.com

50
0 km/h
4CONTROL

Multi-Sense
Sport
Eco
Neutral
Comfort
Perso
A/C
AUTO
START
STOP
ECO
4CONTROL

Menu
Navigation
Multimedia
Téléphone
Apps
Véhicule
Système
Véhicule
Ambiance lumineuse
Sièges
Multi-Sense
Aides à la conduite
Aides stationnement
Driving eco2
Driving eco2
Standard
Avancé
Historique des scores
Score général
Distance sans consommation
48/100
73 km
Eco-coaching
Driving eco2
Standard
Avancé
392.0 km
43.2 km/h
8.8 L/100km
34.7 L
Accélération
Anticipation
Score général
Distance sans consommation
48/100
73 km
Eco-coaching
Wheels-And-You.com

ZH 73740
Wheels-And-You.com

INITIALE
ZH 737401
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com