

Essai - Renault Espace VI : Nom galvaudé mais voiture réussie

Autant le dire d'emblée, cette nouvelle version de l'Espace provoque une réaction très répandue et difficile à réfuter : si Espace est toujours écrit dessus, il ne ressemble de loin pas à ses prédécesseurs. Nouvelle victime d'un usage actuel qui reprend un nom glorieux pour l'attribuer à un autre produit. La voiture est réussie - tant mieux - mais quel est le potentiel d'attraction du modèle sous cette identité ? Les familles y trouveront-elles leur compte ?



- 3 cylindres, turbo, essence, 1'199 cm³
- 200 ch à 4'500 t/min
- 205 Nm à 1'750 t/min
- Boîtes de vitesses automatique, 4+2 rap.
- Vitesse maxi : 175 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1'698 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'722 x 1'843 x 1'645
- Conso. mesurée : 5.86 l/100 km
- Emissions CO₂ : 108 g/km (B)
- dès CHF 44'300.-, mod. essayé: CHF 54'469.-

Espace, voici un nom qui évoque instantanément un monospace puisqu'il fut le premier de ce segment. Mais les temps changent et les modes avec : il faut désormais s'habituer à ce physique de SUV sans pour autant envisager d'avoir plus de deux roues motrices. L'Espace est aussi devenu hybride, un cheval de bataille pour Renault dont seule une partie restreinte de la gamme actuelle est tout électrique.

Prenons le temps de découvrir ce nouvel Espace, comprendre les choix qui ont été fait à la conception et tenter d'identifier un utilisateur cible.



A l'extérieur

Si vous trouvez que les récents modèles Renault se ressemblent beaucoup, c'est l'œuvre de Gilles Vidal qui est arrivé au département design en opérant un virage notable dans l'expression de l'image de la marque au losange. Megane, Austral, Espace, Rafale, Scenic, la signature lumineuse avant aux deux C qui se font face est immanquable.

A l'arrière aussi, les feux se rejoignent au centre vers le logo Renault modernisé depuis peu. La nouvelle technologie employée pour les feux est saisissante d'esthétique et de qualité perçue : le rouge est éclatant même en plein jour mais disparaît lorsque la voiture est éteinte.

Avec ses jantes de 20 pouces bitons, l'Espace a un profile imposant. La ceinture de caisse semble haute et la ligne de toit qui se prolonge jusqu'au bout du coffre ne tronque pas inutilement ce dernier.

A l'avant, le bouclier et la calandre sont verticaux et le capot presque horizontal. Ce qui surprend, c'est sa hauteur. Vu en photo ou à distance, tout semble grand mais en fait, il est assez bas.



A l'intérieur

Beaucoup de soin a été porté à l'habitacle pour incarner l'élégance et le confort à la française. La sellerie en cuir perforé gris sable, combinée au toit vitré de plus d'un mètre carré, donnent une ambiance lumineuse et agréable à ce salon roulant. Ce toit panoramique intègre la technologie de basse transmissivité qui filtre les UV et les rayons infrarouges pour diminuer la chaleur de l'habitacle, sans plus besoin de rideau occultant.

La planche de bord est habillée d'un insert en frêne et de quelques pièces de joncs Brun Moka. L'assemblage est soigné, avec des éclairages d'ambiance colorés. Cependant, dès que le regard se porte plus bas que les accoudoirs, on découvre des plastiques durs et quelconques, vide-poches des portières inclus.

Aucun siège ne peut être sorti de la voiture comme sur les premiers Espace, ce temps est révolu. En revanche, le rang 2 coulisse sur 22 cm et on peut gratuitement choisir une troisième rangée lors de la commande. L'espace aux genoux des passagers atteint 321 mm et la finition Iconic de notre voiture d'essai intègre des coussins ergonomiques très moelleux sur les appuie-têtes.

Dans un Espace, le volume de coffre est important. La version 7 places dispose de 677 litres avec le rang 2 avancé, 477 litres rang 2 reculé en butée. Au maximum, il y aura 1'714 litres avec seulement 2 personnes à bord ; quant au minimum, c'est 159 litres pour 7 occupants. Sans la 3^{ème} rangée, on gagne environ 100 litres.

Pour les 6 passagers, Renault a installé une prise USB-C à proximité ainsi qu'une liseuse à allumage tactile. Le conducteur n'est évidemment pas en reste côté confort. Le rang 1 a des sièges à réglages électriques, chauffants et même massant pour celui du conducteur. Sur le tunnel central, il n'y a que des rangements, un chargeur à induction et un repose-main coulissant qui fait penser à la poignée de gaz d'un avion.

Sur la planche de bord, c'est l'écran OpenR de 12" qui permet de pratiquement tout contrôler. Quelques raccourcis tactiles sont situés sur les bords et les fonctions vitales sont commandées par 11 boutons physiques. Partie intégrante d'OpenR, un second écran de 12.3" qui fait office de tableau de bord et l'affichage tête haute.



Sous le capot

Pour cet Espace, Renault n'a pas retenu le tout électrique. Il allie donc un moteur thermique 1.2 l. et la technologie électrique du groupe qui en fait un véhicule

hybride non rechargeable. Il récupère donc la transmission à 2 boîtes à vitesses : l'une à 4 rapports sur les roues avant pour le moteur thermique, l'autre à 2 rapports pour la propulsion électrique. Ceci permet aux deux moteurs de fonctionner avec un rendement optimal à toutes les allures. Le constructeur annonce une autonomie de 1'100 km, il me tarde de voir ça en vrai !

Le 3 cylindres développe 130 ch tandis que le moteur électrique ajoute 70 ch et porte le total à 200 ch. Pour déplacer un peu moins de 1'700 kg à vide et en faisant travailler les deux boîtes à vitesses, Renault annonce un 0 à 100 km/h en moins de 9 sec. Élément important de la technologie Renault, le système 4Control est présent dans une version Advanced. Les roues arrière braquent jusqu'à 5°, ce qui peut sembler peu mais se ressent bien à la conduite.

Les feux LED font appel à une construction matricielle pour ne pas éblouir le véhicule venant en face. La technologie est connue mais elle souligne l'intention de Renault d'équiper le plus richement possible le véhicule phare de sa gamme. Idem pour les aides à la conduite, les technologies récentes sont présentes. Le maintien de trajectoire est couplé à l'avertisseur d'angle mort pour nous renvoyer dans notre voie si un dépassement devait entraîner une collision.



Au volant

Je conserve un souvenir mitigé de mon dernier essai d'une Renault hybride non rechargeable, la Megane E-Tech Grandtour qui a disparu au profit de la Megane 100% électrique. Habitué à rouler en électrique, en faisant mes premiers mètres au volant du nouvel Espace, j'ai cru à un problème lorsqu'un bruit de vibration a commencé à se faire entendre. Le bruit était plutôt discret et il m'a fallu plusieurs secondes pour me rappeler qu'il s'agit d'un modèle hybride, le moteur thermique venant de se mettre en marche.

Dès le début, le tableau de bord m'affiche fièrement une autonomie de 1'070 km. La voiture démarre toujours en électrique, donc sans bruit. Autant que la batterie

le permet, on reste en électrique sous les 30 km/h. Ensuite, le moteur thermique prend le relais pour optimiser la consommation d'énergie. Avec Android Auto, lorsqu'on utilise la navigation, la voiture tient compte de la destination pour conserver de la charge en arrivant en ville et profite des descentes pour récupérer de l'énergie gratuite.

Dans cet Espace, l'alternance entre électrique et thermique n'a rien à voir avec mon précédent essai. Les transitions sont beaucoup plus douces, passant parfois inaperçues. Lors des fortes accélérations, l'électrique seul est en mesure d'assurer et si du renfort est nécessaire, la réponse est immédiate. Et chaque fois que la batterie se recharge, je suis impressionné de la vitesse à laquelle la jauge remonte.

Avec le tunnel central libre de tout bouton, le sélecteur de vitesse est placé à droite derrière le volant, comme sur une Tesla. Ce serait pratique si c'était le seul commodo installé là ; or il y a aussi le levier des essuie-glaces que j'ai actionné en voulant mettre la marche arrière et, un peu plus bas, le combiné dédié à la radio. Cette densité de commandes au même endroit me dérange, Renault peut faire mieux.

J'ai entrepris quelques trajets plus longs pour mettre cette Renault à l'épreuve. Avaler de l'autoroute, elle sait faire. Le poste de conduite est bien pensé, beaucoup de choses peuvent être faites au volant. De la main gauche, on gère les aides à la conduite, régulateur, limiteur, et maintien de voie. La voiture lit les panneaux de circulation et je peux choisir si l'information est automatiquement reprise ou si je dois la confirmer en pressant un bouton. L'automatique fait fréquemment des erreurs et je m'en détourne. Mais le fait de valider un changement permet de rester concentré sur la route en étant plus détendu.

Sur l'autoroute, il n'est pas rare que l'électrique prenne la main pour maintenir la vitesse sans bruit. En employant la navigation, c'est encore plus flagrant car l'Espace sait quand il aura des longues distances à faire sur un plateau. L'insonorisation est excellente mais quand on est en électrique, c'est encore plus agréable. Niveau confort, le rang 1 est bien installé mais le rang 2 avec son accoudoir central et le coussin appui-tête est un cran au-dessus. Le mauvais point aux places avant, c'est l'accoudoir côté porte : proche du dossier du siège, il n'est pas assez profond. Quant à la consommation, j'ai mesuré 5.5 l./100 km sur l'autoroute, ce qui correspond à une autonomie théorique de 1'000 km pour les 55

litres du réservoir. En ville, la consommation augmente inévitablement et atteint 6.74 l/100 km d'après ma mesure.

Le conducteur peut choisir sur l'écran central combien le 4Control intervient dans les divers modes de conduite. Je l'ai mis au maximum car il apporte un vrai plus. A basse vitesse, le rayon de braquage est significativement réduit grâce à la rotation inverse du train arrière. Les roues avant braquent elles jusqu'à 35°. C'est un atout pour se garer.

En courbe plus rapide, lorsque l'angle de braquage avant ne dépasse pas 4.5°, les roues arrière s'inclinent de 1° dans le même sens pour simuler un allongement de l'empattement et augmenter la stabilité. Avec l'amortissement qui maîtrise les mouvements de caisse, le nouvel Espace maintient sereinement et confortablement sa trajectoire, avec un comportement dynamique convaincant.

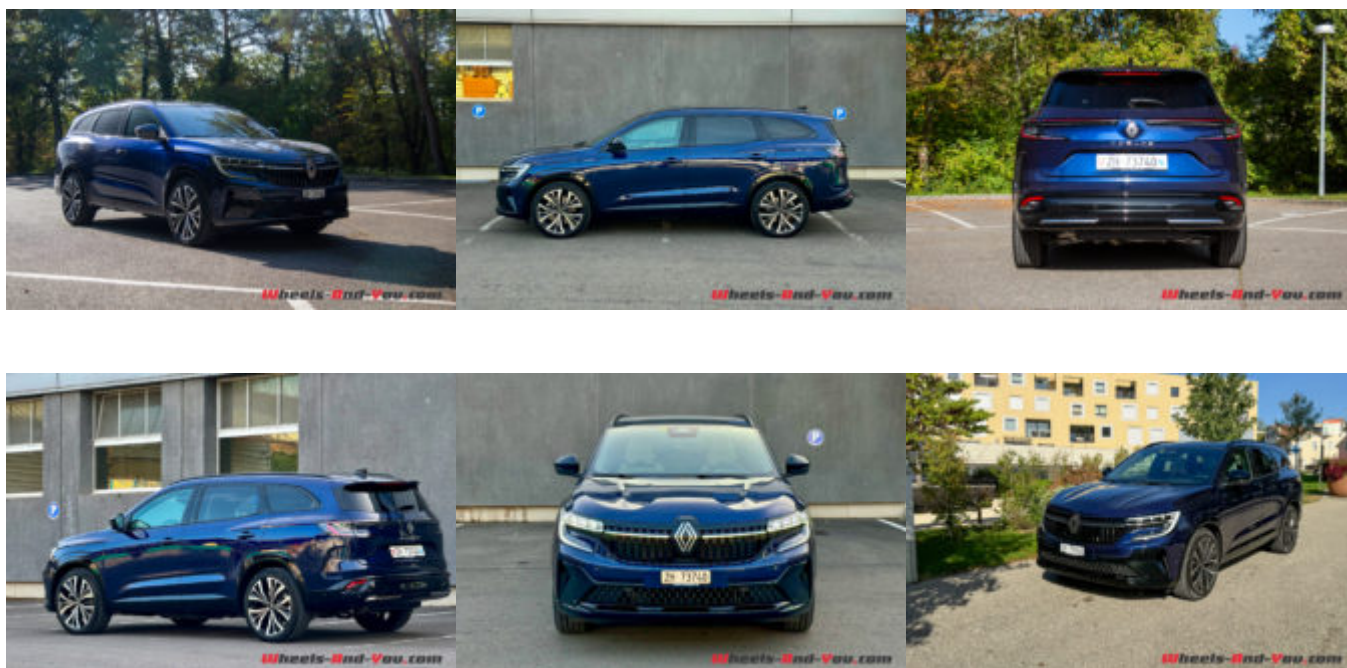


Verdict

Avec cette mue observée sur le Renault Espace, le constructeur s'éloigne des

familles qui utilisent leur véhicule pour les loisirs et se recentre sur le confort d'un SUV moderne. Garder les sept places est une tentative de ne pas perdre le marché des familles alors que ces deux places ne sont destinées qu'à des enfants. Même si le volume de chargement est généreux, notamment en configuration cinq places, il ne remplacera pas un Espace IV duquel on peut sortir les sièges.

Cette analyse propre à l'usage du véhicule par son propriétaire ne doit toutefois pas occulter d'autres qualités de cette voiture : le confort de conduite qui est à la hauteur de la réputation de Renault, la motorisation hybride de pointe et une consommation proche de la promesse. Il ne faut pas non plus mettre de côté le prix de vente de cet Espace VI : moins de CHF 55'000.- pour un véhicule presque toutes options, c'est un prix compétitif.



Prix et options - Renault Espace Iconic E-Tech Full Hybrid 200

Prix de base : CHF 49'100.-

Teinte métallisée « Bleu Nocturne » : CHF 850.-

Pack Advanced Driving Assist : CHF 600.-

Pack Harman Kardon Premium Sound : CHF 1'000.-

Toit panoramique : CHF 1'200.-

Projecteur matrice LED : CHF 950.-

Head-up Display : CHF 650.-

Tapis de sol textile Premium : CHF 119.-

Prix TOTAL : CHF 54'469.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de ce nouveau Renault Espace VI, ainsi qu'à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Suisse SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Renault Austral Mild Hybrid 160 : Adieu Kadjar, bonjour Austral

Essai - Renault Megane E-Tech Electric : La marque au losange frappe un grand coup

Premier contact - Renault Megane E-Tech Electric : Quelque chose de nouveau

Essai - Renault Trafic Grand SpaceNomad : Sa part du gâteau

Essai - Renault Mégane Grandtour E-Tech : Réponse inédite à la question de l'hybridation

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy-R : Les chiffres donnent le vertige

Essai - Renault Clio 5 : Difficile de dire non à la nouvelle Clio

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy : Sleep, eat, race. Repeat.

Loisirs - GP de Monaco avec Renault F1 pour le lancement de la Mégane R.S. Trophy-R

Essai - Renault ZOE R110 : La citadine 100% électrique à l'autonomie étendue

Essai - Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Essai - Renault Alaskan dCi 190 4x4 : Un air de déjà-vu

Essai - Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

Premier contact - Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c'est du sérieux

Loisirs - Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Essai - Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Premier contact - Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact - Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai - Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai - Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact - Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai - Renault Mégane GT : En attendant la RS...

Premier contact - Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai - Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai - Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact - Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai - Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence...

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 !

Nouveauté - Renault Scenic E-Tech

Nouveauté - Renault Rafale

Nouveauté - Renault Clio

Nouveauté - Renault Espace

Nouveauté - Renault Austral

Présentation - Renault Mégane eVision

Nouveauté - Renault Twingo Z.E.

Nouveauté - Renault Mégane E-TECH

Nouveauté - Renault Clio E-TECH et Captur E-TECH

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio V

Nouveauté - Renault Twingo

Présentation - Renault Arkana

Nouveauté - Renault Mégane R.S. Trophy

Nouveauté - Renault Clio R.S. 18

Nouveauté - Renault Megane IV R.S.

Avant-première - Renault Megane RS Mk4

Présentation - Renault Captur MY2017

Présentation - Renault TreZor

Présentation - Renault Alaskan

Présentation - Renault Nouvelle Clio

Présentation - Renault Twingo GT

Présentation - Renault Clio R.S. 16

Nouveauté - Renault Grand Scenic

Nouveauté - Renault Koleos

Présentation - Renault Megane Grandtour

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



