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

*Premier contact avec le nouveau Renault Espace, cinquième du nom, dans le sud de la France. Après 12 ans sans retouche, il était grand temps pour la régie de revoir complètement son modèle phare des années 80.*

- 4 cylindres, diesel, 1’598 $cm^3$
- 160 CV à 4’000 t/min
- 380 Nm dès 1’750 t/min
- Boîte de vitesses à double embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 202 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1’812 kg
- Conso. mixte : 4.6 l/100km
- Emissions $CO_2$ : 120 g/km (A)
- Prix modèle dCi 160 EDC Intens dès CHF 45’200.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

Avec 1.2 million de véhicules vendus en 30 ans, dire que la marque était attendue sur ce style de véhicule qu'elle a elle-même créé il y a trois décennies est un euphémisme ! La génération 4 est restée 12 ans au catalogue et, même dans le secteur automobile, c'est une éternité. Les ventes avaient fini par afficher une santé proche d'un encéphalogramme plat… Il fallait réagir !

### *Esthétique*

Ces derniers temps, chez Renault, ça ne chôme pas. Toute la gamme a été renouvelée, sans parler des nouveaux lancements, et l'équipe en charge du style n'a pas hésité à prendre des risques. Dans bien des cas, cela s'est avéré payant. Le nouvel Espace ne déroge pas à ce constat et la marque propose une refonte originale de son monospace dans le segment D.

Tout d'abord, la ligne générale : elle est beaucoup plus dynamique et, étonnamment, sous certains aspects, elle rappelle un peu un modèle qui a été un monumental échec commercial, j'ai nommé l'Avantime. Mais cette fois, l'équipe de style n'a rien tenté d'aussi extrême : les proportions sont bonnes pour un gabarit imposant de 4.86 mètres. Le véhicule a été rehaussé de 16 centimètres, histoire de lui donner un petit air de crossover… Un terme très porteur en ce moment.

Ici et là, Renault ne renie pas pour autant le passé du glorieux Espace et reprend quelques éléments caractéristiques, comme les rétroviseurs qui filent sur l'avant ou les phares intégrés dans le hayon arrière. A mes yeux, le résultat est original et assez plaisant, même si j'ai un peu de mal avec l'arrière tronqué pratiquement à la verticale, mais c'est ce qui qui permet d'offrir un coffre au volume délirant de 2.1 $m^3$ une fois tous les sièges rabattus via des boutons à l'arrière ou depuis l'écran tactile. En bref, les lignes sont dynamiques, presque futuristes, et forment un tout plutôt plaisant à regarder.

Dans l'habitacle, je suis immédiatement séduit par l'ensemble. A la fois minimaliste et résolument tournée vers le futur, la planche de bord et les différents instruments à disposition du conducteur et des passagers invitent au voyage.

Cet essai est trop bref pour rentrer dans tous les détails, mais le point d'orgue de

cette planche de bord est certainement à mettre sur le compte de l'écran tactile de 8.7 pouces associé au R-Link 2. Au travers d'un écran très réactif, pratiquement tous les éléments du véhicule sont accessibles, et pas seulement la musique, la radio ou la navigation. Certaines fonctions de conduite, comme le Easy Park Assist ou encore le Multi-Sense pour sélectionner un mode de roulage, s'effectuent via cet écran à tout faire.

La disposition ainsi que les fonctions ne sont pas sans rappeler le système adopté par Tesla Motors avec sa Model S. Toutefois, dans l'Espace, les équipements et la partie logicielle ne proviennent pas de Renault mais de LG avec un système Android personnalisé. A mon avis, c'est un choix avisé et ce type de collaboration est appelé à s'étendre à d'autres constructeurs, car la partie infotainment devient un élément essentiel aux yeux des clients. La plupart des constructeurs n'ont tout simplement pas l'expertise en interne pour répondre positivement aux besoins digitaux en constante évolution des consommateurs.

### *Sous le capot*

Les débuts sont timides avec deux moteurs diesel de 160 CV et 130 CV et un essence de 200 CV. Un seul point commun réuni ces trois moteurs : 4 cylindres. Pour le reste, tout est très différent et, dans le cadre de l'essai, j'ai pu essayer le haut de gamme avec, pour commencer, le diesel le plus puissant (160 CV à 4'000 tr/min et 380 Nm dès 1'750 tr/min). Doté de 1'598cm$^3$, ce petit engin est assisté par un twin-turbo et une injection par rampe commune.

Le lendemain, c'était au tour du moteur essence de montrer ce qu'il avait dans le ventre. Grâce à ses 200 CV à 5'750 tr/min et son couple de 260 Nm dès 2'500 tr/min, il est tout simplement le plus puissant moteur disponible, malgré ses petits 1'618 cm$^3$ accouplés à un turbo et une injection directe.

A noter que ces deux moteurs sont uniquement disponibles avec une boîte à double-embrayage à 6 rapports pour le diesel dCi 160 et à 7 rapports pour le TCe 200. Que les nostalgiques de la boîte manuelle soient rassurés : elle n'a pas encore disparu puisqu'elle est encore disponible, mais uniquement avec le plus petit engin diesel dCi de 130 CV.

***Au volant***

Les nouveautés sont nombreuses et je ne pourrai pas toutes les énumérer, mais quelques unes sortent du lot en terme de conduite. Pour commencer, Renault propose en option le 4Control ou, autrement dit, quatre roues directrices (option à CHF 2'000.- avec amortissement piloté). Grâce à ce dispositif, l'Espace gagne en agilité et permet d'effectuer un demi-tour en 11.1 mètres (11.9 sans cette option). A titre de comparaison, la petite Clio a besoin de 10.8 mètres pour le même exercice.

Le constructeur propose également en standard le Multi-Sense qui permet, via une petite touche sur le pont central, de sélectionner sur l'écran tactile cinq modes préprogrammés : Eco, Confort, Neutre, Sport et Personnalisé. Suivant les options sélectionnées, les modes influent directement sur dix éléments du véhicule : effort sur le volant, sonorité moteur, réponse moteur, vitesse de passage des rapports, climatisation, sièges massants, amortissement piloté, châssis 4Control, affichage de l'instrumentation et ambiance lumineuse. Bien entendu, passer du mode Eco au mode Sport est immédiatement perceptible, mais ces modes restent, dans une large mesure, proches les uns des autres.

Les premiers tours de roue sont agréables et, le temps de trouver la bonne position avec le volant et les multiples réglages du siège, me voilà prêt à affronter des centaines de kilomètres.

Le diesel se montre présent dans toutes les circonstances. Histoire d'avoir une vue d'ensemble de toutes les technologies embarquées, à l'aide du bouton Multi-Sens, je teste différents styles de conduite. Le résultat est positif. L'agilité est bonne, difficilement critiquable pour une voiture de ce gabarit, et, au-delà des qualités intrinsèques du châssis, les quatre roues directrices apportent un plus évident, à tel point que, selon la vitesse de roulage, il faut s'habituer aux réactions de la voiture. En effet, le système opère différemment selon l'allure et le mode sélectionné. En résumé, en-dessous de 60 km/h, les roues postérieures tournent dans le sens contraire des roues antérieures et jusqu'à 3.5 degrés en mode sport. Au-delà des 60 km/h, les roues postérieures tournent dans le même sens que les roues antérieures, ce qui permet de rallonger artificiellement l'empattement et donc d'améliorer la tenue de route dans des courbes à haute

vitesse. Même si j'ai trouvé le résultat intéressant, les perceptions derrière le volant s'en trouvent altérées. Je pense qu'il faut s'habituer au système, en particulier dans les virages serrés à basse vitesse (<60 km/h).

A noter que ce nouvel Espace s'est délesté de 250 kilos vis-à-vis de l'ancienne génération, ce qui améliore non seulement la consommation, mais également la réactivité du châssis.

Pour le moteur essence, le manque de couple (260 Nm contre 380 Nm pour le diesel) gomme un peu le surplus de puissance (200 CV contre 160 CV pour le diesel), et ce d'autant plus que le couple maximum est disponible à 2'500 tr/min, contre 1'750 tr/min pour le diesel. Pour le reste, les montées en régime et la réactivité du moteur sont excellentes sur tous les types de route. La septième vitesse apporte certainement une économie sur les trajets autoroutiers, mais la qualité de la boîte à double-embrayage à 6 ou 7 rapports rend cette différence totalement indétectable. Enfin, même si le levier de vitesse est très ergonomique et attractif, il repose surtout sur un système Shift by Wire, autrement dit, il n'y a pas de câble ou de prise mécanique. Si, dans le passé, le conducteur pouvait sentir le rapport s'enclencher, ici il n'en est rien. Au début, c'est un peu déroutant.

Je vous fais grâce, dans ce premier contact, de la dizaine d'éléments liés à la sécurité active ou passive, car rien ne manque. J'ai particulièrement apprécié l'affichage tête-haute (option à CHF 400.- seulement) avec ses informations essentielles comme la distance au véhicule qui précède sous la forme d'un pictogramme très clair. A signaler un ensemble Bose, créé sur mesure pour cet Espace, composé de 12 haut-parleurs (option à CHF 900.-) et doté d'un système actif de réduction du bruit. Je l'ai trouvé bon dans toutes les gammes de fréquences et bien distribué dans la voiture. Toutefois, j'ai eu du mal à percevoir la plus-value du système de filtre des bruits extérieurs.

### *Verdict*

En terme d'équipements, de confort et de qualité, Renault continue de monter en gamme avec ce dernier Espace. Les prestations sont clairement à la hausse et les attentions aux conducteur et passagers sont tout simplement innombrables. Ceci dit, à ce stade, et pour réellement offrir une gamme complète, il manque

certainement une mécanique plus puissante.

Restent le prix et son positionnement face à des références du marché comme le BMW X5 et le VW Touareg qui ont des dimensions proches de l'Espace en offrant des moteurs plus puissants. La régie a clairement une carte à jouer avec cette ligne avant-gardiste et novatrice et un tarif de CHF 37'500.- pour le premier modèle dCi 130 en boîte manuelle. A l'autre bout de l'échelle, le TCe 200 démarre à CHF 43'400.- avec une finition Intens et grimpe jusqu'à CHF 50'600.- pour sa déclinaison Initiale bardée d'options. Enfin, le dCi 160 démarre à CHF 45'200.- pour culminer à CHF 52'400.- avec la finition Initiale.

Les prix sont donc attractifs face à la concurrence allemande et Renault a des arguments à faire valoir. Reste à savoir si les clients vont suivre…

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Renault Espace.

**A lire aussi**

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 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

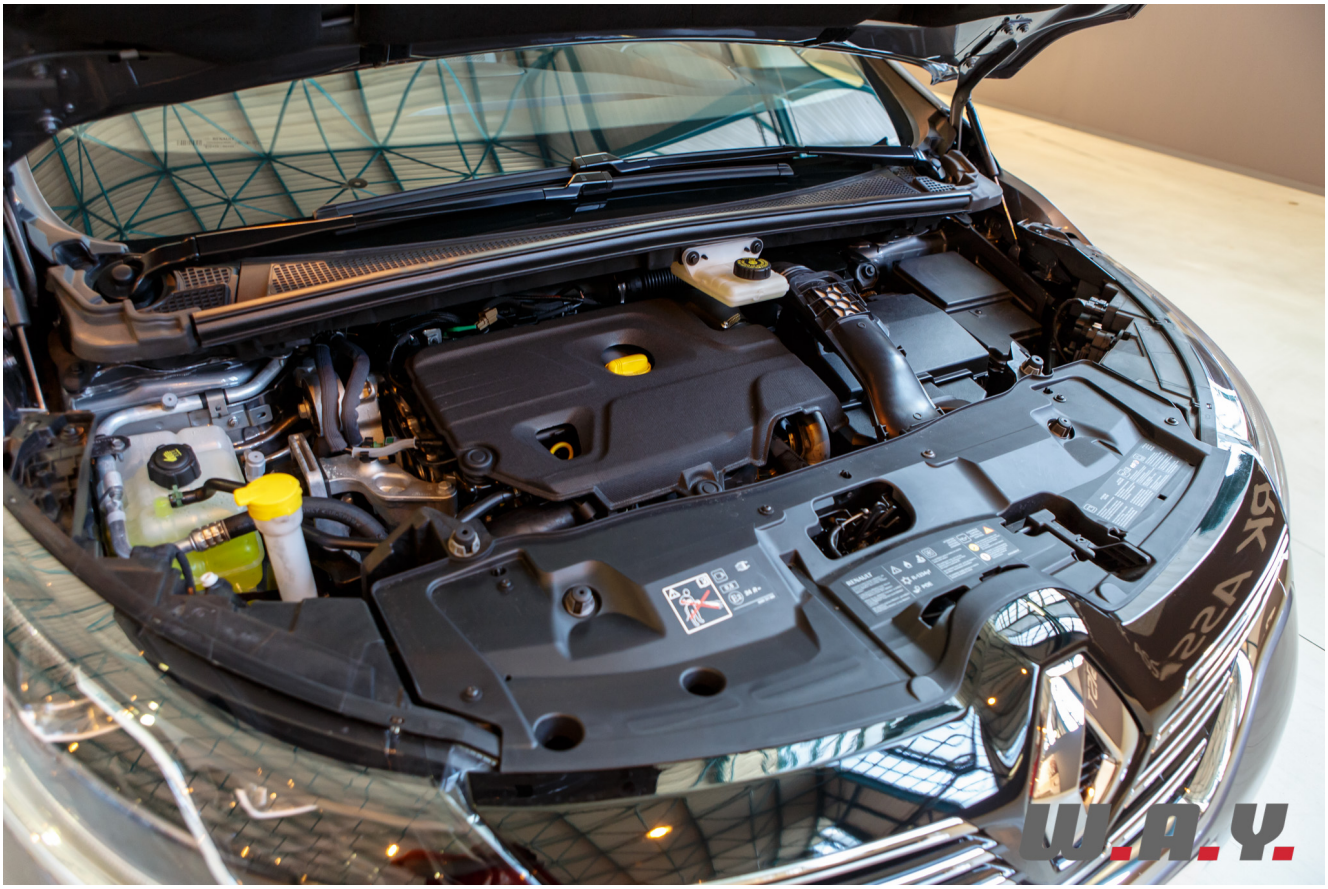
W.256.GE
W.A.Y.

ESPACE
W.256.GE
W.A.Y.

INTER
97.40

Multi-Sense
Sport
Eco
Neutral
Comfort
Perso
21°c
A/C
21°c
AUTO
ECO

Multi-Sense
Sport
Eco
Neutral
Comfort
Perso
21°c
A/C
21°c
AUTO
ECO



833 km
7.9 km
Neutral

Carburant
12.6L
300m
Sport

OK
Eco

Carburant
4.4L
Comfort

21°c
MAX
AUTO
R
N
D
W.A.Y.

W.A.Y.

W·256·GE
W.A.Y.

ESPACE
RENAULT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W-126-FF
W.A.Y.

ESPACE
W 256 GE
W.A.Y.

W.A.Y.

W-256-GE
92