

Renault Espace 5

Voici plus de trente ans, la marque au losange révolutionnait l'automobile en lançant l'Espace. Il sera décliné en 4 générations. Pour ce 5e opus, qui s'est fait un peu attendre, fini le style monocorps. Grosses roues et pavillon surbaissé, le voici maintenant dans la catégorie des grands crossovers. Les routes des Alpes seront notre terrain de jeu.

La face avant massive s'inspire largement des dernières orientations stylistiques de la marque. Le capot bombé et nervuré lui apporte une certaine robustesse. Les projecteurs LED intègrent une signature lumineuse diurne en forme de C. Cette nouvelle identité visuelle sera déclinée sur les futurs modèles. Son profil, dynamique et élancé, 4,86 m, est rendu possible par l'adoption d'une surface vitrée rabaissée et entourée d'un jonc chromé. Pour adhérer à sa nouvelle famille, il reçoit une monte pneumatique allant jusqu'à 20 pouces. Le grand Renault se pare de 8 teintes métallisées dont le Noir Améthyste réservé au haut de gamme « Initiale Paris ». Avec 1 600

kg, il est plus léger de 250 Kg par rapport à son prédécesseur.

L'ambiance à bord s'inspire largement de l'aéronautique. La commande de boîte, de type aviation, est électrique, sans liaison mécanique, et l'afficheur tête haute regroupe, dans le champ de vision du conducteur, vitesses, distances de sécurité et navigation.

L'intérieur est conçu pour que chacun puisse retrouver son univers de conduite. Pour cela, Renault équipe son nouveau bébé du « Multi-Sense ». Piloté depuis la grande tablette R-Link 2, au format portrait, ce mode permet de personnaliser divers paramètres (amortissement, direction, lois de passages des rapports et sonorité moteur). 4 modes sont déjà programmés, associé chacun à une ambiance lumineuse du plus bel effet (tableau de bord, liseré de console...). Eco, Confort, Neutre ou Sport. Dans ce cas, l'instrumentation se part de rouge ! Moteur et direction font la part belle au pilotage. L'amortissement piloté privilégie la tenue de route. Un

mode très dynamique, idéal sur les routes des Baux-de-Provence. Un 5e mode est disponible pour personnaliser tous ces paramètres. 6 personnes peuvent configurer « leur » Espace par le Multi-Sense, qui englobe également la mémorisation du siège, des stations radio et autres rétroviseurs.

Niveau équipement, ce nouvel ambassadeur n'a pas à rougir par rapport à ses concurrents. GPS en 3D, Régulateur adaptatif et freinage d'urgence, Alerte franchissement de ligne, Reconnaissance des panneaux avec affichage au tableau de bord (très précis), Alerte d'angle mort, Passage automatique en feux de route / croisement, Caméra de recul, Aide au démarrage en côte ou encore le Easy Park Assist qui contrôle le volant pour vous garer sans encombre.

Pour compléter le chapitre sécurité, Renault combine, pour la première fois, l'amortissement piloté et le 4Control. Celui-ci braque les roues arrière (3,5°) dans le sens opposé aux roues avant, en dessous de 50 km/h et

dans le même sens au dessus.

Côté modularité, fini la pose / dépose des sièges encombrants. Désormais ils sont solidaires du plancher (7 places en option). Pour les rabattre, tout se fait électriquement depuis la tablette ou via la commande dans le coffre, qui vous offrira jusqu'à 2 101 litres de chargement.

Trois moteurs sont disponibles, de cylindrée 1,6 litre, et équipés du Stop & Start.

Le dCi 130ch, avec une boîte manuelle à 6 rapports, se veut l'entrée de gamme. Toujours en Diesel, le dCi 160ch, doté de deux turbos est obligatoirement adossé à la boîte automatique EDC à 6 rapports. Suffisant, mais quelques chevaux supplémentaires auraient été bienvenus. Pour pouvoir exploiter au mieux les performances, nous lui préférons le moteur Tce essence qui dis-



pose de 200 ch. Lui aussi est contraint d'être marié à une boîte automatique, mais à 7 rapports. Un mode manuel permet de solliciter les rapports à la demande toutefois, nous avons regretté l'absence de palettes au volant. Notre véhicule d'essai, dynamisé par le mode Sport, aura englouti pas loin de 9 l / 100 km. Mais les consommations et les rejets de CO2 (entre 116 et 140 gr/km) ont été réduits de 20% par rapport à l'Espace IV. Fabriqué en France dans l'usine de Douai, il est proposé à partir de 34 200 € (Life dCi 130) à 46 300 € (Initiale dCi 160).

Texte et Photo © Thierry André
autoweekend.wix.com/autophoto