



Grand Espace v6 3.0 dCi (120 kW) - Privilège

Après le 2.2 dCi à boîte manuelle six vitesses qui consommait à peine plus de huit litres aux cent, nous voici au volant de l'Espace de la quatrième génération, pourvu du V6 d'Isuzu carburant au diesel. La consommation s'est cantonnée cette fois, malgré la boîte automatique, sous les neuf litres aux cent pour un parcours essentiellement autoroutier, avec six adultes à bord et leurs bagages.



Monovolume de luxe

Prix du modèle testé : **49.270** €
TMC : **1.239** €
TR : **1.089** €
Autonomie : 83 litres = 950 km

Options incluses

- peinture métallisée
- jantes alu 18 «
- Carte main libre
- Toit ouvrant
- 2 sièges supplémentaires + airbag 3^{ème} rangée
- Radiosat multi CD 4*40 Cabasse
- Système de navigation Carminat
- Pré-équipement GSM

Le tout dans un silence et un confort étonnant. Le couple disponible facilite la conduite anticipative apaisante, en souplesse. Adoptant les lignes en vogue dans les modèles Renault, l'Espace se devait aussi d'apporter son lot de modifications pour conserver son titre de championne des grands monovolumes. La concurrence pousse, qu'elle soit européenne, asiatique ou américaine.

garde : les montants exceptionnellement fins du pare-brise, la surface vitrée qui offre une luminosité impressionnante, l'atmosphère intérieure et la qualité de fabrication qui s'est améliorée au fil des moutures du modèle.

Berline ! L'Espace, même dans sa déclinaison longue, le reste par l'accueil des passagers et l'architecture. La structure des liaisons au sol, le train arrière et ses roues de 18 pouces, la direction à assistance variable, le contrôle de traction ESP, la précision dans le guidage et les suspensions affermies

Par certains aspects, l'Espace prend des rides que son grand âge devrait pardonner ! Par exemple, depuis 21 ans déjà, Renault maintient ses portes d'accès à l'arrière à ouverture classique alors que les portes coulissantes font le régal des utilisateurs en ville. Le leitmotiv : garder un aspect berline à ce camion familial des routes du vingt-et-unième siècle.



D'autres aspects sont gaillardement d'avant



journalistes. Aujourd'hui, la concurrence a trouvé des solutions élégantes pour le rangement des fauteuils par exemple. Renault, par contre, a opté pour des sièges arrière identiques quelle que soit sa position. Chaque fauteuil, plus lourd évidemment, intègre une ceinture de sécurité à trois points d'ancrage.

Les rails, qui courent sur toute la longueur disponible de la plateforme, permettent toujours de se positionner en fonction des besoins. Chacun peut, à l'envi, gérer sa propre ventilation et huit airbags, dont ceux thorax du second rang, protègent les occupants.

vous mènent à conduire le Grand Espace comme une quelconque familiale. En ville, son agilité et sa maniabilité font qu'il se faufile sans encombre. Et ses dimensions, pour le moins imposantes, se font aisément oublier, sauf bien entendu au moment de trouver une place pour se garer. L'aide au parking est précieuse sans pour autant être miraculeuse. Enfin, les freins sont d'une redoutable efficacité, doté de leur aide aux situations d'urgence.

Le plus agréable de tous les gadgets reste la clef main libre. Rangée dans le portefeuille ou dans le sac à main, la carte d'accès libère l'esprit autant que les mains.

La modularité de l'Espace a rempli les colonnes rédigées par les

La gestion du frein à main, de l'allumage des phares, de celui des essuie-glaces est également automatique. Il resterait en-



core à adapter le lecteur du GPS pour qu'il accepte les DVD et de coupler le changement de vitesse à un déclenchement du régulateur de vitesse lors d'une rétrogradation. Avec un clin d'œil coquin, c'eût été un rupteur utile sur les VelSatis..

Icham Draa eût pu en faire usage avec succès...