



Geslaagd alternatief voor stationwagon?

Dacht je dat er echt geen cross-over meer bij kon in het overvolle C-segment? Renault denkt daar anders over en presenteert ons doodleuk een nieuwe toevoeging aan de familie. Maar biedt Renault niet al veel keuze met de Arkana, Austral en Captur? Jawel, maar nog niet ã©ã©n die extra de nadruk legt op binnenruimte. De Symbioz, want daar hebben we het over, moet een echte familiewagen zijn die de Megane Estate snel moet doen vergeten. Want stationwagens zijn uit en cross-overs blijven onverminderd populair.

De Symbioz is niet volledig elektrisch, daar zijn de Megane en Scenic e-Tech voor. Maar de auto biedt wel altijd een hybride aandrijflijn, zonder stekker. Een motorisering die we inmiddels wel kennen, maar die in de Symbioz verder verfijnd is en voor een comfortabele ervaring moet zorgen. In deze autotest lees je hoe dat uitpakt.



Voor de helft anders

Zo recht van voren zie je een bekende neus die de gezinsauto kreeg aangemeten. We zien het front dat ook op de gefacelifte Captur zit, de auto waarmee de Symbioz het nauwst verwant is. Tot aan de achterportieren zien we namelijk een zo goed als identiek voorkomen. Daarna wordt het anders, want een echte familiewagen moet uiteraard ruimte bieden. En daar is een grote wielbasis en dito kofferbak voor nodig. Vroeger zou Renault het dan misschien een Grand Captur hebben genoemd, maar om het speciale doel van deze auto te benadrukken moest er een eigen naam komen. De ontwerpers hebben het overigens niet al te gemakkelijk gemaakt voor zichzelf, want de achterste helft van de auto is wel echt compleet anders vormgegeven dan zijn kleinere broertje. We zien eerder gelijkenissen met de Scenic e-Tech, als we kijken naar de styling van achterlichten en raamstijl. Goed nieuws dus voor mensen die dat een mooie auto vinden, maar liever nog even brandstof blijven verstoken.

De Symbioz profiteert van gloednieuwe 19 inch wielen en de spetterende lakkleur blue mercure, dat je op de testauto ziet. Voor die lakkleur en grotere wielen moet je

bijbetalen, maar de Symbioz staat standaard al wel op 18 inch lichtmetaal, eveneens in een fraai tweekleurig ontwerp. Ook standaard zijn privacy glass en ledverlichting rondom. Met de koets zit het dus wel goed, maar hoe zit dat binnenin de Symbioz?



Huiselijkheid aan boord

Symbiose omschrijft samenleven of goede harmonie in de Franse taal. Zie het in het licht van huiselijke gezelligheid, drukt een Franse productverantwoordelijke ons op het hart. Dat moet vooral in het interieur merkbaar zijn, al kijken we vanaf de bestuurdersstoel voornamelijk op zaken die we al goed kennen uit de Captur. Geen ramp, want het vernieuwde multimedia en de mooie materialen komen uiteraard in deze nieuwe Fransoos ook goed tot hun recht. Het centraal geplaatste scherm is van alle gemakken voorzien en werkt snel.

Je moet wel bereid zijn om in te loggen met een Google-account, want dat is de kurk waarop de hele interface drijft. Je hebt dan altijd geüpdatete navigatiekaarten, één van de beste spraakassistenten die in autoland leverbaar is en verschillende

manieren om media af te spelen. Draadloze Apple Carplay en Android Auto behoren tot de standaarduitrusting, maar je kunt ook apps voor bijvoorbeeld verkeersinfo direct in het systeem installeren. Speciaal voor de Symbioz is er het Harman Kardon audiosysteem, een pakket dat onder andere twee kenmerkende boxen in de A-stijl met zich meebrengt. Dat vergt overigens wel een extra investering, ongeacht welke uitvoering je kiest. Datzelfde geldt voor het solarbay panoramadak, dat door technologie in het glas met een druk op de knop van volledig dicht naar transparant gezet kan worden. Dat dak is bij de Captur niet leverbaar, dus daar zie je al onderscheid ontstaan.

Gaan we ontdekken waarom families massaal uit hun stationwagen moeten stappen en voor de Symbioz gaan?

Wel, de ruimte op de achterbank zou een argument kunnen zijn. Want een volwassene kan prima zitten op de iets hoger geplaatste bank, doordat hoofd- en beenruimte goed zijn. Net als voorin wordt je prima ondersteund door de zitting en de bekledingsstof voelt goed aan. Hadden we de Renault-logo's in de stoelbekleding al benoemd trouwens? Leuk en onderscheidend, zonder dat het schreeuwerig overkomt. Precies het huiselijke dat Renault met de Symbioz wil uitstralen. De inhoud van de kofferbak is niet eens heel veel minder dan die van de vertrokken Megane Estate en daarmee geeft de Symbioz auto's als de Kia Niro het nakijken.

Wel een punt van aandacht: als je gewend was om met jouw Megane tot wel 1.700 kg te trekken, dan kom je met de Symbioz van een koude kermis thuis. Het trekvermogen is niet meer dan 750 kg.



Alleen als hybride

Voor het trekvermogen schaf je deze Symbioz dus niet aan, maar waarom dan wel? Nou, bijvoorbeeld omdat alle ruimte zicht voortbeweegt door een hele fijne hybride-aandrijving. De configuratie is misschien wat complex, in de praktijk blijkt het samenspel tussen elektromotor en de brandstofmotor heel goed te werken. De auto schakelt zonder koppeling en je hebt dus nooit lang het gevoel dat de auto inhoudt. Alleen bij stevige acceleratie gaat er een korte aarzeling door de aandrijflijn heen, maar dat is vooral wanneer de batterij niet helemaal is volgeladen. Is dat wel het geval, dan zorgt de elektrokracht direct voor een extra boost zodat de auto een stukje sneller aanvoelt. Door te remmen, maar ook tijdens het rijden laadt de batterij op.

Dat zorgt er wel voor dat de benzinemotor soms iets meer toeren maakt dan strikt noodzakelijk, om weer wat voeding aan de accu te geven. Niet lang en wat ons betreft niet storend, wat het geheel echt tot een fijne combinatie maakt. En zuinig bovendien, wat we niet zo zeer opgetekend hebben tijdens de beperkte testkilometers met de Symbioz, maar wel al eerder ervaren in andere auto's met dezelfde aandrijflijn. De

Renault Symbioz e-Tech full hybrid iconic

atmosferische 1.6 vinden we zelf ook wat fijner samenwerken met de elektrotechniek dan de 1.2 turbomotor uit de Austral. Die motor heeft een kleiner bereik, terwijl de viercilinder in de Symbioz een lange teug adem kan nemen en daardoor soepeler oppakt na het inschakelen. Zonder een traploze CVT als in bijvoorbeeld de Corolla Cross, maar met een bijna vergelijkbare naadloze overgang tussen aandrijfsoort. En daarmee ook effectiever dan milde hybride aandrijvingen, omdat je langer volledig elektrisch kunt rijden. Renault denkt zelf dat je zo'n 4,7 liter op 100 km verbruikt met de Symbioz en wij schatten in dat zuiniger dan 1 op 20 ook in de praktijk goed mogelijk is.



Volop veiligheid

De auto gedraagt zich verder als een allemansvriend, met lichte besturing en een comfortabele demping. Dit is geen scheurijzer, ondanks dat je voor de looks ook een Esprit Alpine uitvoering met sportieve details hebt. Meeslepend rijgedrag is niet waar je de Symbioz voor kiest, maar desondanks kun je de auto in bochten goed plaatsen zonder hinderlijk overhellen en is de auto soepel in stadsverkeer.

Om het geheel in goede banen te leiden beschikt de Symbioz standaard over een hele batterij aan veiligheidssystemen. Soms zelfs meer dan je prettig vindt, maar gelukkig stel je eenvoudig een eigen configuratie samen. Na het starten kun je met één druk op de knop precies de systemen inschakelen die je wilt gebruiken en de rest achterwege laten. Geen onnodige geluidsmeldingen of andere zaken waar je je misschien aan zou ergeren.



Geen sleurhut

Ondanks het overvolle segment zien we best mogelijkheden voor de Symbioz. Hij is een stuk ruimer dan de Captur en biedt bovendien net iets meer luxe en comfort. Zo duur als de grotere Austral wordt het dan weer niet, hoewel je qua binnenruimte ten opzichte van die auto niet veel inlevert.

Bovendien is het de ideale auto voor mensen met keuzestress. Je hebt geen keuze in brandstofsoort of transmissie en de uitvoeringen zijn tevens heel overzichtelijk. Ten opzichte van de Captur dien je wel flink wat meer geld mee te nemen, maar dat komt mede doordat een echte instapversie voorlopig ontbreekt. Instapper Techno biedt voor

Renault Symbioz e-Tech full hybrid iconic

36.490 euro al heel veel zaken standaard, zoals navigatie en adaptieve cruise control. Esprit Alpine voegt vooral sportieve accenten toe, terwijl de geteste Iconic comfortverhogende zaken als elektrisch verstelbare stoelen en een handsfree achterklep biedt. De vanafprijs van die versie is met 40.390 euro niet mals, terwijl het solarbay dak, premium audio en de metallic lak er nog bovenop komen. Voor de overtreffende trap aan luxe dien je dus flink in de buidel te tasten, maar daar krijg je dan ook wat voor terug.

Frans comfort gecombineerd met Hollandse zuinigheid is wat ons betreft een succes. Mits je de Hollandse sleurhut maar laat staan, want die trekt de Symbioz niet.

Plus

- + Stuk ruimer dan Captur
- + Biedt ook meer (optionele) comfort en luxe
- + Geraffineerde en zuinige aandrijflijn

Min

- Beperkt trekvermogen
- Ruimte en luxe kosten flink meer