



Vernieuwde hybridekracht

De nog steeds toenemende populariteit van cross-overs en SUV's heeft inmiddels aan veel modellen de kop gekost. Een van die auto's is de Renault Mégane Estate, die werd vervangen door onder andere de Austral. Maar Renault kwam met een voordeliger en nog ruimtelijker alternatief, want hoewel de basis van de Symbioz in het B-segment ligt, moet de auto een aan stationwagen gelijke bagageruimte bieden. Dat die missie geslaagd is, constateerden we al tijdens de introductie in 2024. De Symbioz is altijd een hybride met automaat en juist die aandrijflijn is reden dat we de Symbioz nogmaals van stal halen. De Fransen plaatsen namelijk een nieuwe motor in het vooronder en daarmee profiteert de Symbioz van meer motorinhoud en vermogen. Daar staan weer gunstigere verbruikscijfers tegenover. Te mooi om waar te zijn, of gewoon een heel goed totaalpakket? Tijd om dat aan den lijve te ondervinden.



Werken aan bekendheid

Aan het uiterlijk van de Symbioz verandert Renault niets en dat is niet zo verwonderlijk na het nog maar korte carrièrepad dat de auto doorloopt. Bovendien geniet de Symbioz al het nieuwe familiegezicht, waarmee het ontwerp mooi in pas loopt met de Scenic e-Tech en de recent vernieuwde Espace en Austral. Tot de B-stijl zie je heel veel Renault Captur in het ontwerp, niet gek dat beide auto's ook dezelfde wielbasis hebben. De kofferruimte maakt het daadwerkelijke verschil en de afmetingen van de Symbioz maken het een C-segment auto, zoals de Mégane Estate ook was. Doordat de auto wel merkbaar smaller is dan zijn offici ze voorganger, hebben we toch moeite om de Symbioz als een voorwaardige opvolger te zien. Renault koos bewust voor een nieuwe naam voor deze telg, aangezien het een heel andere auto is. De Austral is overtuigend C-segment en daarmee ook een stuk duurder. De naamsbekendheid van het model kan overigens ook nog wel wat aandacht gebruiken, want tussen de overbekende Captur, Clio en Scenic vindt het publiek de Symbioz een beetje lastig te plaatsen. Misschien dat het daaraan ligt dat van de kleinere Captur in Nederland zo'n 1.000 exemplaren meer uit de showroom reden dan van de nieuwkomer.



Flink scoren

Van onbekendheid in het interieur is overigens geen sprake, want het dashboard is onmiskenbaar hetzelfde als in de Captur. Geen schande, want het geheel steekt goed in elkaar en je bedient de auto op de tast. Hoewel veel functionaliteit, zoals de klimaatbediening, via het centrale touchscreen gaat, werkt dat goed in de praktijk. Onderop het scherm zijn de klimaatfuncties altijd inzichtelijk en een rij fysieke knoppen laat je eenvoudig de temperatuur of luchtstroom instellen. Wat wel opvalt is de matige kwaliteit van de achteruitrijcamera. Het beeld is korrelig en er zit vertraging in de weergave, dat wordt anno 2025 door veel concurrenten flink beter gedaan. Verwacht ook geen multizone climate control, want net als in de Captur kun je zelfs in de topversie slechts één temperatuur instellen. Een beetje afstemming met je medepassagiers is dus wel het advies.

Ook aan de gebruikte kunststoffen merk je dat de auto in het B-segment zijn basis heeft. Het oogt allemaal goed, maar voelt wel hard aan en zeker op de deurpanelen mis je wat aankleding. In de Esprit Alpine versie krijg je wel een mooie stoffen aankleding van het dashboard en hier en daar blauwe accenten. De zit in de Symbioz is hoog,



Renault Symbioz Full Hybrid e-Tech 160 Esprit Alpine

precies zoals het koperspubliek van dit segment graag wil. De ondersteuning is goed, hoewel je ook aan de uitgebreidheid van de verstelling merkt dat e Symbioz niet bovenin het segment opereert. Overigens krijg je wel elektrisch verstelbare voorstoelen bij het aanvinken van het Driving and Comfort premium pakket. En met opties als de elektrische achterklep, Harman Kardon audiosysteem en een panoramadak dat in verschillende standen te tinten is weet Renault de Symbioz een behoorlijk luxueuze uitstraling mee te geven. Hoewel de wielbasis van de Symbioz hetzelfde is als de Captur, heb je op de achterbank van de eerste toch meer ruimte. De bank is verschuifbaar en dat levert mooi extra beenruimte op. Het gaat natuurlijk wel ten koste van de kofferruimte, maar ondanks de hybride aandrijflijn blijft er nog een goede 434 liter over. Dat is volgens de nieuwe meetmethode, waarbij de Captur 265 liter inhoud scoort.



1.000 km rijbereik

De nieuwe aandrijflijn biedt zoals gezegd meer motorinhoud, want je beschikt nu over een 1.8 atmosferische benzinemotor in plaats van de 1.6 die Renault introduceerde in



de Arkana. Geholpen door elektrokracht komt het totaalvermogen nu op 160 pk en dat is op een massa van 1.365 kg heel prettig. De opstelling is dus heel anders dan in de Austral en Espace, waar een 1.2 liter turbomotor zich door een elektromotor laat ondersteunen. Bij de Symbioz fungeert de elektromotor als turbo, zodat je niet het idee hebt dat de boel traag op gang komt. De benzinemotor kan daardoor in redelijke rust zijn werk doen, al doet het motorgeluid soms anders lijken. Zeker als je veel vergt tijdens een acceleratie laat de motor goed van zich horen, al vinden we het niet storend. Zoals we bij de 1.6 ook al opmerkten slaat de benzinemotor op onverwachte momenten wel aan, om als een soort generator de batterij weer te laden. Dat leidt even tot ongebruikelijk motorgeluid, maar dit verdwijnt al snel weer.

Zoals de aandrijflijn in de praktijk al bewees, is Renault met zijn hybride-aandrijflijnen samen met Toyota inmiddels koploper in Europa. Je ziet andere merken ook weer meer richting de hybride zonder stekker variant bewegen en dat is een mooie opsteker voor Renault dat kan bouwen op een jarenlange ervaring met deze configuratie. Zuinig in de praktijk en krachtig genoeg. Bovendien kun je nu 1.000 kg trekken met de Symbioz, toch iets meer dan de 750 kg van voorheen. De transmissie met zijn zes versnellingen op de benzinemotor en twee elektrische is ook wezenlijk anders dan bijvoorbeeld de CVT van Toyota. Je merkt weinig van de schakelmomenten en zowel op fossiele brandstof als met de elektromotor pakt de auto heel goed op. Je kunt best wat stukken volledig elektrisch rijden en het verbruik is mede daardoor nog eens afgenomen ten opzichte van de vorige aandrijving. Bovendien profiteert de Symbioz van een benzinetank met bijna 50 liter inhoud, zodat je in theorie meer dan 1.000 kilometer op één tankbeurt moet kunnen halen.



Zo gek als je wilt

De keuze in motorisering van de Symbioz is nog steeds beperkt tot de hybride aandrijflijn, nu met 160 pk. Zoals we constateerden is dat geen straf en past de hybridetechniek goed bij deze cross-over. Gelukkig is er in uitvoering wel wat te kiezen en kun je het eigenlijk zo gek maken als je zelf wilt. Als instapversie Evolution van 35.490 euro biedt de Symbioz al automatische airco, parkeersensoren en inklapbare buitenspiegels. Ook het centrale touchscreen met onder andere Apple Carplay is aanwezig, maar voor onboard navigatie dien je bij te betalen. De Esprit Alpine sportversie die wij reden beschikt over grote 19 inch wielen, die overigens niet veel impact hebben op het rijcomfort. Zaken als keyless entry en een verwarmd stuurwiel zijn standaard, net als de sportieve accenten. Voor stoelverwarming moet je bijbetalen en dien je direct het Comfort premium pakket aan te vinken. Ook het Solarbay panoramadak en Harman Kardon audio zijn samen in een pakket geplaatst, zodat je toch al snel een fikse extra investering moet doen. De totaalprijs van 'onze Symbioz' komt daarmee op 42.663 euro en dan hebben we de gratis exterieurlak Rouge Flamme.



Overtuigend

Met de Symbioz weet Renault op een slimme manier een bestaande basis uit te bouwen tot een ruime C-segmenter. Voorheen zou dit dan Grand Captur geheten hebben, maar door voor een andere naam te kiezen en meer luxeopties te bieden laat Renault zien dat het met de Symbioz echt een ander publiek aanspreekt. De hybride aandrijflijn kun je natuurlijk wel in meer auto's van Groupe Renault krijgen, maar ook in de Symbioz weet de configuratie te overtuigen. Er zitten hier en daar nog wat rafelende randjes met een plots aanspringende benzinemotor of flink gebrul bij acceleratie en met 1.000 kg is het trekvermogen nog niet perfect, maar met een overtuigend totaalpakket moet de Symbioz toch een heel groot publiek aanspreken. Tijd dus voor wat meer naamsbekendheid!

Plus

- + Flinke binnenruimte
- + Nieuwe aandrijflijn krachtiger en zuiniger
- + Aantrekkelijke vanafprijs

Min

- Maar met opties wordt het snel duur
- Benzinemotor laat van zich horen
- Kwaliteit achteruitrijcamera is matig