

Kratek test

RENAULT ESPACE V6



O, la la! Deset let je minilo, kot bi mignil. In vseh teh deset let je renault espace vzor za "espace de l' automobile". Za prostor v avtu in za življenje v njem. Pionirsko delo je pozabljeno, bitka s časom pa dobljena. Logistika mer tega avtomobila je bila tako brezhibna, da vzdrži še danes.



PROSTOR POD SONCEM

Zunanje mere, z izjemo višine, so klasika srednjega avtomobilskega razreda, notranje so minibusno razkošje za pet do sedem potnikov. Upoštevajte še pet vrat, brezhibno izdelavo, dobro opremo in arhitekturo, ki dovoljuje najmanj devet sedežno-prtljažnih kombinacij, pa vam bo jasno, zakaj je espace tako dolgo na prestolu limuzinskih kombijev. Ko so ga - pred tremi leti (takrat je dobil tudi motor V6) - zgladili in polepšali, je bila to zgolj "l' evolution du style" še vedno trajajoče slave. Slava pa je lahko tudi hudič, ki zgame testnika k zagnanejšemu iskanju napak. In jih najde: prostorsko stisko v nosu, ki utegne biti mučna za mehanika, ki se bo ukvarjal z motorjem; pretirano kombijevsko nameščena pedala in volanski obroč; pod zadek obešeno rezervno kolo; in zunanji ogledali, ki sta klasičen primer za "obliko

pred uporabnostjo", torej sta na pogled silno čedni, za voznika pa komajda še koristni.

Ampak čedna je tudi celotna espacova zunanja podoba, dolgoletno uporabna pa njena plastičnost nad jeklenim ogrodjem. In, ker pripada - vzporedno z motorjem V6 - espacu tudi dobršen zalogaj dodatkov (od meglenk v spojlerju do lahkih kolesnih platišč, pliša na podu, elektrificiranih ključavnic, šip in ogledal,

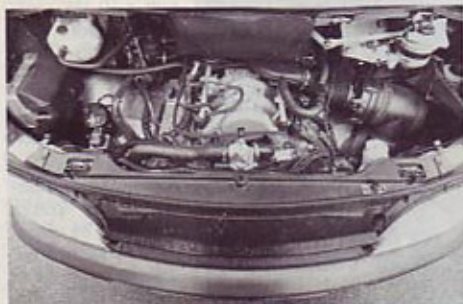
plastičnih kovčkov in drugega hi-fija) je treba pritrditi: limuzinska kombijevskost tega avta še vedno obvladuje sceno. Navkljub že znanim in prihajajočim avtomobilom z enako namembnostjo.

Naj vam obudim spomin: prednja sedeža sta vrtljiva, vsem ostalim so namenili integrirane zglavnike, vsem po vrsti pa tudi avtomatske varnostne pasove. Sončni strehi sta dve, zračnosti in vpijanje dneвне svetlobe v prid, tovarniško

pritaknjeni strešni prtljažnik pa omogoča dodatna potovalno-počitniška tovorjenja (z omejitvijo 60 kg).

Motor je družinski znanec (Renault/Peugeot/Volvo) uglajenih manir in z dobrimi zmogljivostmi, ki so kos tudi (v celem) skoraj enoinpoltonskemu espacu. Petstopenjski menjalnik prispeva k dobrim pospeškom v nižjih hitrostnih območjih ter k potovalno ugodni in hkrati razmeroma varčni največji hitrosti. Vse to se dogaja brez pretresov za potnike in z lahkotnim delom za voznika.

Enako spodobno je tudi podvožje: bolj mehko kot trdo, kroteno zoper karoserijske nagibe in z vijačnimi



Stiska: V6 v nosu



Kokpit: skoraj limuzinski



vzmetni tudi ob togi zadnji premii. Negovanost podvozja je očitna tudi pri kolutnih zavorah z ABS ter pri servo-ojačanemu volanu z manj kot tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. To pa pomeni, da je espace - ne le z zunanji merami - odlično kos mestnim prevozom, hkrati pa dovolj temeljit in varen za hitre in zahtevnejše čezcelinske prevoze. Razmeroma pokončno in visoko sedenje v njem prispeva k vzvišenosti nad dogajanjem v bližnjem prometu, s tem pa tudi k dobri vidljivosti in lažjemu manevrskemu delu.

Forma renaulta espace je takšna, da z gotovostjo zapišem: ta avto je (še vedno) v odlični formi! Morda pa ne, pravijo tisti, ki se veselijo četverčkov kooperacijske znamke Fiat-Lancia-Peugeot-Citroën. Ampak ulyse, tau, 806 in evasion so za zdaj le "salonski" primerki. Bitka za prostor pod soncem se bo začela šele jeseni.

Tekst: MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirilinkni - V 90° - globna prostornina 2849 ccm - kompresija 9,5:1 - največja moč 113 kW (153 KM) pri 5400/min - največji navor 230 Nm pri 2500/min - točina gred v 4 ležajih - 2x1 odmična gred v glavah (veriga) - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (siemens-bendix) - vodna hlajenje - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik (I,3,364; II,2,059; III,1,381; IV,1,037; V,O,821; vzvratna 3,545) - diferencial 3,890 - gume 195/65 HR 15

Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 5+2 sedeži - plastična karoserija - samonosna jeklena ogrodje - spredaj posamične obese, zadaj toga prema - kolutne zavore za vsa štiri kolesa, ABS - volan z zobato levljivo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4429 mm - širina 1795 mm - višina 1707 mm - medosna razdalja 2580 mm - rajni krog 11,6 m - **notranje:** dolžina 1810/2500 mm - širina 1340/1540/1390 mm - višina 950/880/880 mm - vzdolžnica 890-1020; 1000-780; 590 mm - prilažnik (normna) 250-3000 l - posoda za gorivo 77 l

Teže: prazno vozilo 1420 kg - dovoljena skupna teža 2220 kg - dovoljena teža priklopa brez zavore 650 kg, z zavoro 1700 kg - dovoljena obtežba strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - 0-100 km/h: 10,3 s poraba goriva (ECE): 8,6/10,8/15,4 litra neovinčene bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 196 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,8 s
0 - 80 km/h	7,1 s
0 - 100 km/h	10,8 s
0 - 120 km/h	15,2 s
0 - 140 km/h	21,6 s
0 - 160 km/h	31,6 s
1000 m z mesta	32,4 s (161 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	33,2 s (157 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	36,7 s (148 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	112,5 m
od 100 km/h	52,2 m

Cena: SIT-5.654.520 • (Revaz Nova mesto)

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	53,5 km/h
80	74,1 km/h
100	90,9 km/h
120	111,6 km/h

Poraba goriva: testna povprečje 13,9 l/100 km

Hvalimo

- oblika in prostor
- motor in menjalnik
- počutje potnikov
- končna obdelava
- kljubovanje času

Grajamo

- majhni zunanji ogledali
- rezervno kolo pod zadkom
- prekratek vzdolžni pomik voznikovega sedeža
- nenastavljiv volanski obroč
- sončni strehi brez močne zasenčitve



Sedeži: klubsko življenje



Sedeži: potniško-tovorna kombinacija



Dodatek: plastični kovček (2x)



Domislica: zložljive mizice