



Renault Espace je bil, zdaj že lahko rečem pred mnogimi leti, tisti enoprostorec, ki je utiral pot vsem današnjim. Bil je med prvimi in mislim, da je še vedno med bolj uporabnimi in praktičnimi enoprostorci. Niso namreč vsi tako uporabni, kot je videti.

Medtem je seveda doživel kar nekaj bolj ali manj korenitih sprememb in pomladitev. Danes ga v bistvu le še izpopolnjujejo, opremljajo z dodatno opremo in novimi motorji. Z večventilskimi motorji, ki so v nekaj zadnjih letih močno popestrili Renaultovo družino. Dvolitrski motor je za Espace dobra izbira. Predvsem je dovolj močan, kar je pri večjih avtomobilih še kako pomembno. Ni dovolj samo videz. In zmogljivosti so pri takem, denimo tudi potovalnem avtomobilu precej pomembne. Espace je z novim srcem dovolj živahen, da vozniku ni dolgčas, dovoljuje tudi dinamičnejšo vožnjo. Toda, pozor! Pri težki nogi na pedal za plin se lahko poraba goriva povzpne tudi prek trinajstih litrov. Ker je rezervoar bogato velik, boste seveda to občutili šele na bencinski črpalki. Še nekaj bi lahko motilo, namreč glasnost motorja, ki nad hitrostjo 150 km/h moteče naraste. Če torej ne boste pretiravali s svinčeno nogo, mora biti vse v najlepšem redu. Tudi v zmernosti zna Espace navdušiti. Dobro so si zamislili tudi menjalnik, dovolj hiter, dovolj natančen, skratka uporaben.

Čeprav Espace poznamo že precej časa,

pa njegova notranja arhitektura vedno znova preseneča, celo navdušuje. Pogoj je le, da ima človek vsaj malo posluha za moderno umetnost. Armaturna plošča je, če dobro pogledamo, popolnoma simetrična. Merilniki in kontrolne lučke so na sredini, vse je zapisano na zaslonu s tekočimi kristali, z merilnikom hitrosti vred, na katerem se z ogromnimi števkami izpisuje hitrost vozila. Za Britance bi bilo treba predstaviti le volan, vse drugo je že narejeno. Na sredini sta tudi dva ogromna zaprta odlagalna predala. Spodnji je po potrebi dodatno hlajen s hladnim zrakom, zgornji pa je sicer nekoliko manjši, je pa podložen z mehko gumo, ki preprečuje drsenje stvari, ki jih tja položimo. V Espaceu boste tudi zaman iska-

li radio. To pa zato, ker so njegovi deli »razmetani« po celotnem vozilu. Kasetni pogon je v spodnjem predalu. CD-menjalnik v zadnjem blatniku, prikazovalnik v armaturni plošči skupaj z vsemi merilniki, upravljalna ročica ob volanu, kup zvočnikov povsod naokoli ter edina oprijemljiva in prenosna za-



Dobra vodljivost v ovinkih pripomore k voznikskemu užitku.



Gumbi za upravljanje so na obvolanskih ročkah in v levem ter desnem kotu armaturne plošče.

deva - daljinski upravljalnik - je ponavadi spravljen v zgornjem predalu. Radio je kakovostna naprava (Pioneer) in ena izmed bolj-ših lastnosti je tudi ta, da vam ga nepridipravi težko ukradejo. Če se pa že pripravijo, morajo prej razdreti vsaj pol avtomobila, pa še ne vem, ali bi pozneje sploh deloval.

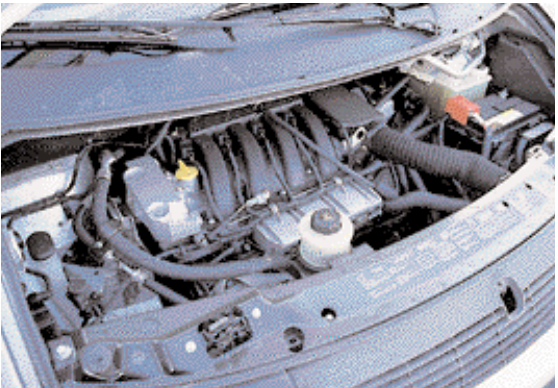
Prilagodljivost notranjosti je pri enoprostorcih bistvenega pomena. Vrtljivi prednji sedeži lahko Espace spremenijo v prav prijetno družabno okolje. Trije enaki zadnji se-deži so posamično zložljivi, prestavimo jih lahko naprej ali nazaj. V zadnjem položaju sta zaradi kolotekov uporabna le dva sedeža z veliko prostora na vseh straneh. Za tretji sedež pa je seveda treba najti ustrezen skladišni prostor.

Kot v večini enoprostorcev je največ udobja na obeh prednjih sedežih, v drugi vrsti morajo potniki imeti že bolj skrčene noge, ker je razdalja od sedalnega dela se-deža do tal manjša. Vendar pa je avtomobil tako prostoren, da gibanje ni preveč omeje-no. Dobro je premišljena razporeditev notranje razsvetljave, odlagalnih prostorčkov je

veliko, oprijemljivost sedežev sicer ni najbolj naklonjena hitrim ovinkom, zato pa je vodljivost dobra.

Volanski obroč je prijetno položno nameščen, sploh za precej visoko sedenje v Espaceu (sedež ni nastavljen po višini). Kot potovalnemu avtomobilu mu mogoče manjka tempomat, v tem razredu pa so tudi bolj ali manj že običajni potovalni računalniki, ki bi lahko tudi v Espaceu sproti obveščal o prevoženih poti, porabi itd. Sprijazniti se je treba, da ni merilnika vrtljajev, in se je pri prestavljanju zato treba zanašati le na občutek in posluš. Pa niti ni tako težko! Veliki, pregledni zunanji ogledali precej odtehtata tistega premajhnega v notranjosti, naprava za samodejno prižiganje žarometov pa skrbi, da jih ne pozabimo prižgati tudi podnevi. Podnevi z žarometi ni težav, ponoči pa bi si želel nekoliko boljše svetilnost, vsaj zasenč-nih. Vrata prtljavnika je možno odpreti na dva načina, kot celoto ali pa se (navzgor) od-pira le šipa. Brisalnik zadnje šipe zato ni prislonjen nanjo, ampak se umakne nekoliko nižje, na poseben nosilec na vratih.

Drobnih pozornosti, ki služijo vozniku in potnikom, v Espaceu ne zmanjka kmalu. Počutje v takem avtomobilu je lahko prav prijetno, še posebej pa, če so vam vseh večji avtomobili. S paletto motorjev in različne opreme pa si ga lahko oblikujemo po svojih željah in potrebah. Tudi tale z dvolitrskim motorjem ni slaba izbira. Takrat ko so ga naredili, najbrž niti niso slutili, da bo konkurenca postala tako huda, zato morajo vložiti precej dela, če hočejo obdržati svoj primat. Kot prvi takrat ali kot prvi danes!



Dovolj zmogljiv, ampak glasen motor.

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,7 x 93,0 mm - globna prostornina 1998 ccm - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 5500/min - največji navor 188 Nm pri 3750/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,1 l - uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,727; II. 2,048; III. 1,321; IV. 0,971; V. 0,795; vzvratna 3,545 - diferencial 4,067 - gume 195/65 R 15 T (Michelin X M+S 130)

Voz in obese: 5 vrat, 5-7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj vzvojnja pre-ma, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hla-jene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 4517 mm - širina 1810 mm - višina 1692 mm - medosna razdalja 2702 mm - kolotek spredaj 1534 mm - zadaj 1540 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1770-1840 mm - širina 1500/1540 mm - višina 960/900 mm - vzdolžnica 1080-870/980-660 mm - prtljajnik (normno) 900-2850 l - posoda za gorivo 78 l

Mase: prazno vozilo 1490 kg - dovoljena skupna masa 2250 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1550 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pos-pešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 11,6/7,3/8,9 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeshki:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,9 s	hitrosti:
0-80 km/h:	7,2 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	11,3 s	60 59,4 km/h
0-120 km/h:	15,8 s	80 78,9 km/h
0-140 km/h:	23,3 s	100 96,1 km/h
1000 m z mesta:	32,9 s	120 113,1 km/h
	(155 km/h)	

Največja hitrost:

187 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,6 s (148 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,6 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 103,0 m

od 100 km/h: 46,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,1 l/100km

Najmanjše povprečje 11,1 l/100km

Trušev v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = -1 °C
50 km/h	57 56 55	p = 1023 mbar
100 km/h	66 64 63	rel. vl. = 72 %
150 km/h	71 70	
Prosti tek	37	

KONČNA OCENA

Dvolitrski motor je v Espaceu dobra izbira. Predvsem je pomembno, da tako velik avtomobil nima prešibkega motorja. Tej zahtevi so ugodili. Vse drugo - oprema, notranja ureditev in vsa ostala navlaaka - je bolj ali manj stvar okusa. Vendar, priznajte, da se prileže nekaj drobnih dodatkov luksuza, ki olajšajo naporno življenje.

zmogljiv motor	glasen motor v višjih vrtljajih
menjalnik	slabotni žarometi
prostornost, prilagodljivost	ni merilnika vrtljajev
velika zunanja vzvratna ogledala	ni potovalnega računalnika
ekstravaganтна oblika notranjosti	manjka tempomat
število odlagalnih predalčkov	premajhno notranje vzvratno ogledalo
možnost odpiranja šipe na zadnjih vratih	slaba oprijemljivost sedežev

CENA: 6.305.427 SIT (Revoz)