

Stalnica



Renault Espace 2.0 dCi (175) Proactive 6 Privilege

dvignejo. Pri stalnih 150 kilometrih na uro potovalni računalnik na primer pove, da motor zahteva slabih 15 litrov za 100 kilometrov. Praksa skozi daljši preizkus pokaže, da je resnica nekje vmes in da ta Espace porabi manj goriva, kot ga je s prejšnjo generacijo tega motorja; takšne so izkušnje naše redakcije.

Motor, ki se mu zaradi velike moči oži delovno področje, je (zato) v samodejnemu menjalniku dobil šest prestav. Prestavna razmerja so smiselno izračunana, navdušuje pa skoraj nezaznavno pretikanje v obeh načinih – v samodejnem in v ročnem. Zanimivo je, da kljub sodobnosti ta menjalnik nima športnega programa pretikanja, kot smo pri tovrstnih izdelkih navajeni, a ga verjetno niti ne potrebuje: bolj športen značaj od neke mere pridobi z nadzorno elektroniko, ki se 'uči' načina vožnje, če pa to še ni dovolj, pomaga 'kick-down'. Ročni način pretikanja pride v poštev le pri daljših spustih ali morda, ko hoče voznik res izkoristiti vsak delček sekunde, na primer pri najtesnejšem prehitevanju. Pravzaprav je edina prava slaba stran tega menjalnika to, da daje občutek, da se v njem (hidravlična sklopka!) izgubi preveč motornih zmogljivosti, a je o tem težko natančno soditi, dokler takšnega motorja ne pre-

skusimo z ročnim menjalnikom. Vseeno pa, če se ne obremenjujemo s števkami, je pogonska kombinacija zelo dobra: vleče z vseh hitrosti od speljevanja dalje, vse dokler motorju ne poide sapa. Zato je takšen Espace prijazen v mestu (ker tu govorimo o zmogljivostih, ne o merah), zunaj mesta, v kolonah, pri prehitevanju in na avtomobilskih cestah. Prijeten je za vožnjo in v vožnji.

Če se ozrete k preostalim lastnostim Espaca, so te znane že vsaj pet let in predvsem v marsičem odvisne od tega, kaj si kupec zaželi. Testni je imel pet posamičnih sedežev z vso njihovo prilagodljivostjo, imel je zelo dober avdiosistem z daljinskim upravljalnikom (poleg zavolanskih ročič!), imel je rolete za zadnje šipe, imel je edino pravo rešitev pametnega ključa (ker je zares lahko ves čas v žepu ali v torbici), imel je nadzor tlaka v gumah, imel je ksenonska žarometna in imel je samodejno električno pomično panoramsko strešno okno z debelo zaščito proti soncu na spodnji strani. Pravzaprav je imel z izjemo navigacije vse, kar si v takšnem avtomobilu tipičen lastnik in uporabnik lahko zamisli in kar potniki potrebujejo.

Espace zdaj ni več mlad, a to spretno skriva. Ima nekaj slabosti,

ki se nanašajo na zasnovano (nekaj odročnih gumbov, prenizki zunanji ogledali), morda komu ni pogodu tudi klasičen zadnji par bočnih vrat (ker so drsna nekoliko bolj praktična). Je pa prostoren, udoben, prilagodljiv, lahкотen v vožnji, znotraj 'svetel' in (gledano z razdalje) pušča zelo dober splošni vtis.

In prav zato je lahko stalnica na avtomobilski sceni velikih enoprostornežev. In če niste obremenjeni z znamko, je tudi oblikovno zanimiv in čeden. Še posebej znotraj. Tudi to (ali predvsem to?) je pri kupcih pomembno. ❄

Renault Espace 2.0 dCi FAP Proactive 6 Privilege (127 kW)

Cena osnovnega modela:	39.050 EUR
Cena testnega vozila:	43.740 EUR
NAŠE MERITVE <small>(T=30 °C / p=990 mbar / rel.vl. 41 % / Stanje Stevca: 2.524 km)</small>	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	11,6 s
402 m z mesta:	18,2 s (125 km/h)
1.000 m z mesta:	33,2 s (159 km/h)
PROŽNOST	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna	
NAJVEČJA HITROST	
	198 km/h <small>(VI. prestava)</small>
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	39,3 m (AM meja 41 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	11,1 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm ³ - največja moč 127 kW (173 KM) pri 3.750/min - največji navor 360 Nm pri 1.750/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 245/45 R 18 W (Continental ContiEcoContact2).	
Masa: prazno vozilo 1.815 kg - dovoljena skupna masa 2.640 kg.	
Mere: dolžina 4.656 mm - širina 1.894 mm - višina 1.728 mm - prtljajnik 291-2.860 l - posoda za gorivo 83 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva [ECE] 10,6/6,8/8,2 l/100 km.	

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pretikanje menjalnika
- ▲ potovalno naravnana pogonska mehanika
- ▲ poraba goriva
- ▲ pametni ključ
- ▲ notranje udobje
- ▲ večji del komand za upravljanje
- ▲ lahkotnost vožnje
- ▲ prilagodljivost

- ▼ štiri odročni gumbi levo spodaj
- ▼ enosmerni potovalni računalnik
- ▼ nagibanje v ovinkih (visoko težišče)
- ▼ premajhni (prenizki) zunanji ogledali

Končna ocena

S tehnično najodobnejšima turbodizlom in samodejnim menjalnikom je spet v koraku s tekmeci, še vedno pa navdušujejo prostornost, prilagodljivost in vse druge lastnosti, povezane z obliko karoserije ter bogato opremo. Vedno vreden razmisleka.

Kako šablonsko, boste rekli.

Ampak včasih res ne gre brez takšnega izrazoslovja.

besedilo: **Vinko Kernc**

foto: **Vinko Kernc, Saša Kapetanovič**

► V primeru Espacea kaže vsakič znova ponoviti: bil je začetnik takšne karoserijske oblike v Evropi. To je svojevrsten dosežek in kot tak hvalevreden, a to je šele polovica; druga polovica je vzdržati izjemen pritisk tekmecev, ki rastejo kot gobe po dežju. Espacemu (tudi) to še vedno dobro uspeva.



Po svoji filozofiji se tudi s tretjo generacijo ni dosti spremenil, kar bi po biološko opisali kot evolucijo po revoluciji. Le spretno prilagajanje času ga drži vstrec s tekmeci. Takšno prilagajanje med drugim pomeni tudi posodabljanje pogonske mehanike in tole, kar vidite na fotografijah, je Espace z novima motorjem ter menjalnikom.

Veliki limuzinski kombiji so ne glede na znamko 'obsojeni' na privednik potovalen. Nihče ga najbrž ne kupi za drobencljanje po mestu, čeprav se mora potem vseeno spopadati z mestnim vrvežem; prostor in denar namreč omejujeta želje in zahteve lastnika, ki tak avtomobil zato (pretežno) uporablja vsak dan. A v mestu so, če uporabimo golfistovo izrazoslovje, hendikep le njegove zunanje mere; takole motoriziran je še posebej prijazen tudi takrat, ko je stanja (v kolonah) več kot same vožnje.

Espace je zdaj namreč dobil zadnjo generacijo dvolitrskega turbodizla z velikimi zmogljivostmi, takšnimi, ki se jih vsaj na papirju ne bi sramoval kakšen dinamičen, skoraj športen avtomobil. Zelo dobro vpetje pogonskega sklopa omogoča zelo dober nadzor trušča in treslajev v notranjosti; z malce pozornosti sicer ni težko prepoznati dizelskega motornege značaja, so pa decibeli prijazno nizki, barva zvoka pa je pri vseh hitrostih nemoteča.

Pravega motornege značaja ni lahko ugotoviti; prvič zaradi samodejnega menjalnika, drugič pa zaradi fizike: ne masa ne aerodinamika (velika čelna površina!) nista pogodu majhni porabi goriva. Kljub temu so rezultati zadovoljivi: z ne preveč truda, le z nekoliko bolj nežno desno nogo lahko voznik porabo omeji pod deset litrov na 100 kilometrov, šele hitrosti nad omejitvijo na avtomobilski cesti porabo opazneje

"Po svoji filozofiji se tudi s tretjo generacijo ni dosti spremenil, kar bi po biološko opisali kot evolucijo po revoluciji."

