



Renault espace 2000 GTS

Zamisel ni nova in prihaja iz Amerike. V novejšem času so jo zagnano povzeli Japonci, sredi leta 1984 pa tudi Renault. Espace pomeni prostor, pa tudi povsem novo vrsto zvezde na evropskem avtomobilskem nebu. Velikoprostorska limuzina, nekakšen limuzinski kombi: s to lastnostjo ti avtomobili, tudi espace, osvajajo kupce. Na primer družinske očete, poslovneže, avanturiste in nasploh vse, ki znajo udobno prostornost ceniti.

Seveda, pod enim pogojem: da so toliko pri (denarnih) močeh, da zmorejo vse to ugodje tudi plačati. Šele potem se renault espace utegne oddolžiti: z zelo svojstveno obliko, z zanimivimi notranjimi rešitvami, z dovolj zmogljivim pogonskim agregatom ter z novo in vabljivo avtomobilsko filozofijo nasploh.

To pomeni hkrati tudi nova in privlačna razmerja med zunanji in notranji merami tega vozila. Renault espace je v celem namreč krajši od renaulta 21 in le malce daljši od renaulta 11. To je pametno vedeti, kajti izza volanskega obroča tega praktično ni mogoče opaziti. Voznik v espace-

Prostor in čas

Moderna ponudba: limuzinski kombi

ju se počuti zelo »kombijevsko«, ne le zato, ker sedi višje kot v običajni limuzini, pač pa predvsem zaradi prostorsko učinkovito, optično pa varljivo podaljšanega ostrejša armaturne plošče in avtomobilskega nosu pod njim. Tako se je za dobro in natančno vožnjo tega renaulta potrebno najprej

temeljito privaditi resnične dolžine njegovega nosu, hkrati pa obvladovati tudi vožnjo s pomočjo obeh zunanjih ogledal. Šele potem se espace »skrči« na običajne avtomobilske mere.

Ampak le po svoji zunanji strani, ne pa tudi v notranjosti. Tamkaj še naprej ostaja izred-

no prostoren petsedežnik, z možnostjo za dokupitev dodatnih dveh sedežev. Sedeže je – na račun pripravnih oprijemalšč v tleh – mogoče hitro in preprosto prilagajati trenutnim potovalnim, oziroma bivalnim željam. Tako se »moje sanje – lepo stanovanje« zmore spremeniti v običajno limuzinsko notranjost, v klubski prostor, v kombijevsko-potovalno okolje in tako dalje. Osrednji sedež postane lahko tudi miza in prednja dva, sicer namenjena vozniku ter njegovemu desnemu sopotniku, sta vrtljiva okrog svojih nosilnih navpičnic. Žal sta to edina zares udobna in dobro oprijemljiva sedeža v avtu. Na vseh ostalih, opremljenih z zelo preprostimi varnostnimi pasovi, je sedanje med vožnjo odločno težavnejše. Slabe bočne oprijeme morajo potniki nadoknaditi pač s čvrstimi rokami na ročajih.

Enako izdatne kot glede sedenja so v espaceju na voljo tudi prtljažne zmogljivosti. Ob dokupljenih še dveh sedežih je v zadku na voljo povrpečna praznina. Toda ob posamičnih premikih sedežev, vse do primera, ko ostane espace le dvosedežni limuzinski kombi, naraste prtljažni prostor do okroglih 3000 litrov prostornine, kar pomeni, da je na voljo tudi prevažanju večjega tovo-



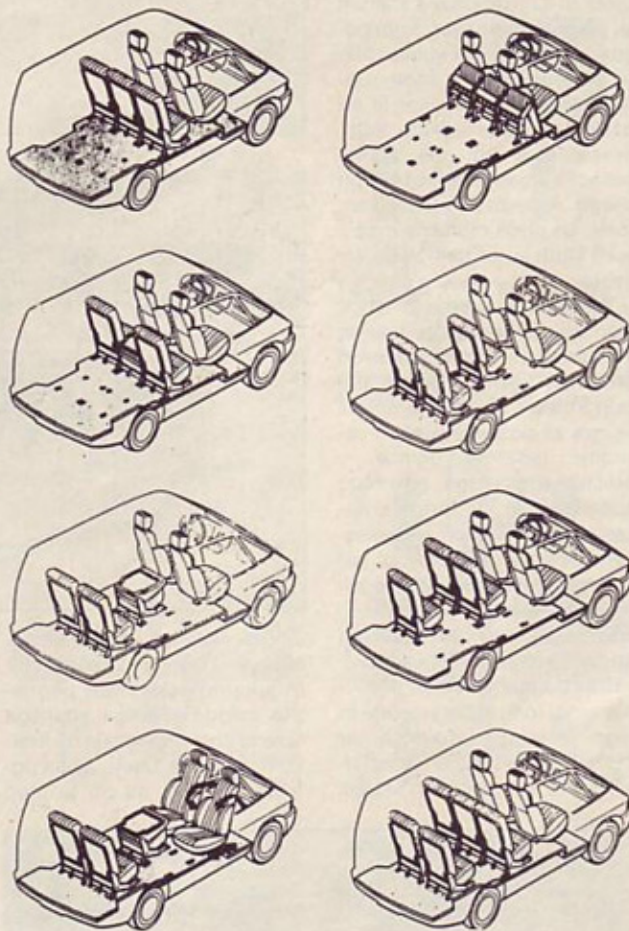


ra – seveda ob upoštevanju največje dovoljene obremenitve 600 kilogramov.

Ampak kombijevska je pri tem le prostornina vozila. Vse drugo v tem avtu je lično in temeljito izdelano, udobno obloženo in dobro opremljeno. Bočna vrata se odpirajo tako kot pri večini avtomobilov na svetu, pokončna zadnja pa proti nebu, od vrha do tal.

Velika stekla pomenijo sproščeno počutje in dobro vidljivost na vse strani. In dovolj temeljito nastavljen voznikov sedež, pomeni neutrudljivost tudi na daljših in zahtevnejših vožnjah. Jasno: merilniki in stikala so renaultovska. Prav tako volanski obroč in (malce preveč nazaj pomaknjena) prestavna ročica. Karoserijo, spodaj jekleno ojačano, zgoraj pa plastično, izdeluje Renaultova podružnica Matra. Povsem Renaultov pa je dvolitrski štirivaljnik, ki zmore 80 kW (110 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti, ki je dovolj prožen tudi za lahkotno tekoče vožnje, in, ki postane v zgornjem delovnem območju neudobno glasen.

Renault espace GTS smo vozili med nedavno »jugoslovansko« predstavitevijo, ob začetku prodaje tega vozila na naših tleh. Žal je bila priložnost prekratka, zato nismo preverjali njegovih končnih zmogljivosti, porabe goriva in



Prestavljanje sedežev: urejanje prostora

uporabnosti v celem – pač glede na različne vozne in drugačne okoliščine. Je pa tudi po tako kratki vožnji mogoče reči: da je espace lahkotno vodljivo (še vedno ostaja zahteva po privajanju na varljivo velike zunanje mere!) in (gleđano predvsem z oči voznika) privlačno vozilo. Njegova zunanja podoba ni le prijetna za oči, ampak ob $C_x=0,35$ tudi moderno aerodinamično oblikovana. In njegova notranjost je natančno tisto, kar hoče biti: limuzinsko okolje s kombijevskimi lastnostmi.

Pri nas bo za zdaj na voljo takšen espace kot smo ga tokrat vozili: različica GTS. Oznaka GTS pomeni cenejši zalogaj opreme od dveh možnih. Enako založena je še različica turbo D (torej s turbodizelskim motorjem), bolje opremljeni in dražji pa sta različici 2000 TSE in turbo DX.



Renault espace je torej – ne glede na vrsto motorja v nosu in oznako ob imenu – idejno sveža, uporabnostno pa vabliva in zelo pestra avtomobilska ponudba. Torej je eden od tistih sodobnih avtomobilskih izumov, pri katerih sta si prostor in čas zelo dobro podala roke.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtina in gib $88,0 \times 82,0$ mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,2 : 1 – največja moč 80 kW (110 KM) pri 5500/min – največji navor 160 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padotočni registrski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12

V, 50 Ah – alternator 840 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 B \times 13 – gume 185/70 SR 13

Voz in obese: limuzinski kombi – 5 vrat – 5 sedežev – samonosno karoserijsko podnožje iz jekla, karoserija iz plastike – prednji kolesi na posamičnih obesah, vijajne vzmeti, trikotna in prečna vodila, natezne opore,

stabilizator, teleskopski blažilniki zadaj toga prema, vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, posebej zračene, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,4 : 1, 2,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina, 4,250 m – širina 1,777 m – višina 1,660 m – medosna razdalja 2,580 m – kolotek spredaj 1,426 m, zadaj

1,489 m – rajdni krog 11,8 m – najmanjša razdalja do tal 0,15 m – prtljajnik (normno) 800/3000 litrov – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1800 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 550 kg – dovoljena obremenitev strehe 60 kg – posoda za gorivo 65 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,9 s – poraba goriva (ECE): 6,8/9,4/10,8 litra bencina super na 100 km