

Kratek test

RENAULT ESPACE QUADRA

Še nikoli se v novinarskih krogih ni toliko govorilo o limuzinskih kombijih, kot ravno sedaj. Razcvet novega avtomobilskega razreda? Morda. Upravičeno? Gotovo. Poskusite si izmisliti obliko avtomobila, ki bo bolj ugodila zakonom aerodinamike, notranjega prostora in uporabnosti! No, do česa ste prišli?

Ja, dragi moji, to so pri Renaultu ugotovili že davneg leta 1984. Vizija, ki se je pravzaprav začela uresničevati šele sedaj, z odgovorom drugih (evropskih) avtomobilskih tovarn. No, bodimo pravičnejši: podobno zasnovanih avtomobilov ameriškega in japonskega izvora je že kar nekaj, toda zgodovina avtomobilizma se, če hočete ali ne, še vedno piše predvsem v Evropi. Sedaj ima espace številčno močnejšo konkurenco in s tem dosti težje delo pri ugajanju kupcem. Na (Renaultovo) srečo je espace pač prvi in še vedno najbolj pestro pomujani tovrstni avtomobil. Denimo s štirikolesnim pogonom, kot ga ima espace quadra.

To v konkretnem primeru pomeni, da se moč ves čas prenaša na prednji kolesi, ko pa nastane razlika v hitrosti vrtenja prednjih in zadnjih koles, se začne del navora in moči prek viskozne sklopke prenašati tudi na zadnji par koles. Rešitev torej, ki ni namenjena dirkanju ali podobnim cestnim tekmovanjem, temveč koristi takrat, ko podlaga pod kolesi ni takšna, kot bi si voznik želel. Spomnite se vsakolete nekajcentimetre srežne odeje, ki preseneti cestarje in voznike, ali pa odročnejše kraje, kjer je snežni plug redek kot medvedek panda. Takšna zasnova pogona je dobrodošla tudi pri bolj vsakodnevnih težavah: boji z mastno cesto ali blatnim dovozom postanejo veliko znosnejši; za voznika in potnike v avtomobilu.

Štirikolesni pogon prinaša tudi manj ugodne posledice. Ena teh je opaznejše povečana teža avtomobila, čemur se upira že znani 2,2-litrski štirivaljni motor. Njegova specifična moč ga uvršča v današnje povpreče, ampak to v espacovem primeru pomeni le dobro, saj je zato, pa tudi zaradi

Brez težav vleče že od dva tisoč motornih vrtljajev.



STATUS QUO?

klasične dvoventilske zasnove, izjemno prožen. Brez težav vleče že od dva tisoč motornih vrtljajev in tako dovoljuje lagodno vožnjo in malo poseganja po prenizko (glede na voznikov sedež) nameščeni in (za limuzino) pretrdi prestavnici ročici, katere gibi bi bili lahko tudi natančnejši. Zaradi ugodnega motornega navora so tudi prestavnica razmerja daljša, s čimer so že zelo zmanjšati porabo goriva. Seveda pa čudežev ni: poraba in zmogljivosti so pač v primerjavi s klasično limuzino manj ugodni - zaradi

večje teže, slabše aerodinamike in v quadrinem primeru še zaradi štirikolesnega pogona.

Ker je espace limuzinski kombi, mora pač ponuditi dovolj limuzinsko v kombijevskem svetu. Res je, da je predalov, predalčkov in polic za odlaganje drobnarji veliko, da je predal v vratih zelo razkošno širok, da je servoojačevalnik volana prijetno trd, da je še v pomoč pri tesnih parkiranjih in hkrati dovolj trd pri večjih hitrostih in da se espace znotraj zlepia ne zarosi, kar je seveda zasluga dobrega



To so pri Renaultu ugotovili že davnega leta 1984.

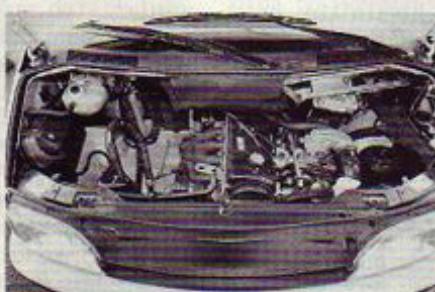
površina prednjih sedežev je - vzdolžno gledano - preveč ravna, kar občutite pri zaviranju (podmorniški efekt), pri višjih motornih vrtljajih pa se začne tresti prestavna ročica. Vsemu temu, kot tudi slabi okretnosti espaca in zastarelom merilnikom, se je pač treba navaditi. Ja, konkurenca nas je pač razvadila in klasična (ne drsna) zadnja bočna vrata so le še stvar (nejokusa). Nekaj tega pa se prav gotovo odkupi s prijetno obliko in z bogato opremo, ki premore daljinsko odklepanje, električno pomične in zatemnjene šipe, dve sončni strehi, dva kovčka, prednji meglenki, radijski sprejemnik, popolne merilnike, klimatsko napravo, šest zelo udobnih sedežev v treh vrstah in dobršno mero varnosti, ki vključuje varnostne pasove, po višini nastavljive zglavnike in zavorni ABS.

Status quo? Žal ne. Spanja je konec. Espace je še vedno zelo dober, a čas pač teče. Za vse. Tudi za tiste, ki se kitijo s pridevnikom »prvi«.

VINKO KERN
Foto: TOMI LOMBAR



Limuzinskost: armaturna plošča



Prožnost: motor

Vsestransko: prtljažnik ali sedeži



Tehnični podatki

Motor: dvivaljni - širokoklini - visini - gibna prostornina 2165 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 79 kW (107 KM) pri 5000/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmčna gred v glavi [zbiraljni jermen] - 2 ventili za vsak val - elektronska vedenčkovna vtrzigrad - vlg (bendeslemer) - vodno hlajenje 7,2 litra - učinkoviti katalizator

Prenos moči: motor-pogon vso štiri kolesa - petloporenški synchronizirani menjalnik - prestavna razmerja I: 4,090; II: 2,180; III: 1,410; IV: 1,030; V: 0,860; varstvo 3,550; diferencial 3,780 - sredinsko vskozno sklopko - gume 195/65 R 14 M+S (Michelin MXT 4)

Voz in obese: 5 vrat, 6 sedežev - samonosna karoserija s plastično nadgradnjo - sprednji pasomčni obese, dvajna prečna vodila, natezne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj De-Dionova preno, panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokražne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zaboloto lehvijo, servovo

Mere, zunanj: dolžina 4464 mm - širina 1795 mm - višina 1805 mm - meddlena razdalja 2580 mm - kolotek spredaj 1517 mm, zadaj 1508 mm - najmanjša razdalja od tel 125 mm - ročaj krog 11,3 m - rotanje: dolžina 2610 mm - širina 1520/1540/1550 mm - višina 950/880/870 - vzdolžnica 890-1050; 940-640, 680-770 mm - prtljažnik (normal) 250/3000 l - posoda za gorivo 77 l

Teža: prazno vozilo 1450 kg - dovoljeno skupna teža 2320 kg - dovoljena teža pritrdice z zavoro 1100 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 60 kg

Zmogljivosti (javnam): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,9 s - poraba goriva (ECE) 8,2/10,3/12,5 litri neosvinčenega bencina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost
175 km/h (V, prestava)

0-60 km/h	5,8 s
0-80 km/h	9,7 s
0-100 km/h	15,0 s
0-120 km/h	22,9 s
1000 m z mesta	36,8 s (137 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.): 38,5 s (136 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 42,3 s (126 km/h)

Zavorna pot

od 150 km/h: 114,1 m
od 100 km/h: 49,3 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično
60	57,6 km/h
80	75,8 km/h
100	93,1 km/h
120	111,3 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje 14,2 litro/100 km

Hvalimo

- oblika
- prožen motor
- zavore
- velika predolov
- širokolesni pogon
- uporabna notranjost

Grajamo

- ročice in ročaji na vratih
- premajhni zunanjí ogledali
- ni zračne vreča
- okretnost
- poraba goriva

Končna ocena:

Renault Espace je avtomobil, ki ga je redkodajo ne pozna in to si tudi zasluži. Različico quadra oddlikujejo zdravje, prostornost, prožen motor in širokolesni pogon, vse skupaj pa še vedno predstavlja edinstven lastivni avtomobil v Evropi. Tudi Espace quadra ni popoln avtomobil, ampak igrajanje dobrin in slabih lastnosti je povsem v rokah kupcev.