

Test:

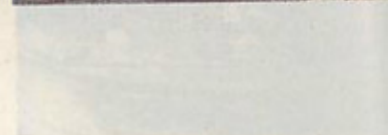
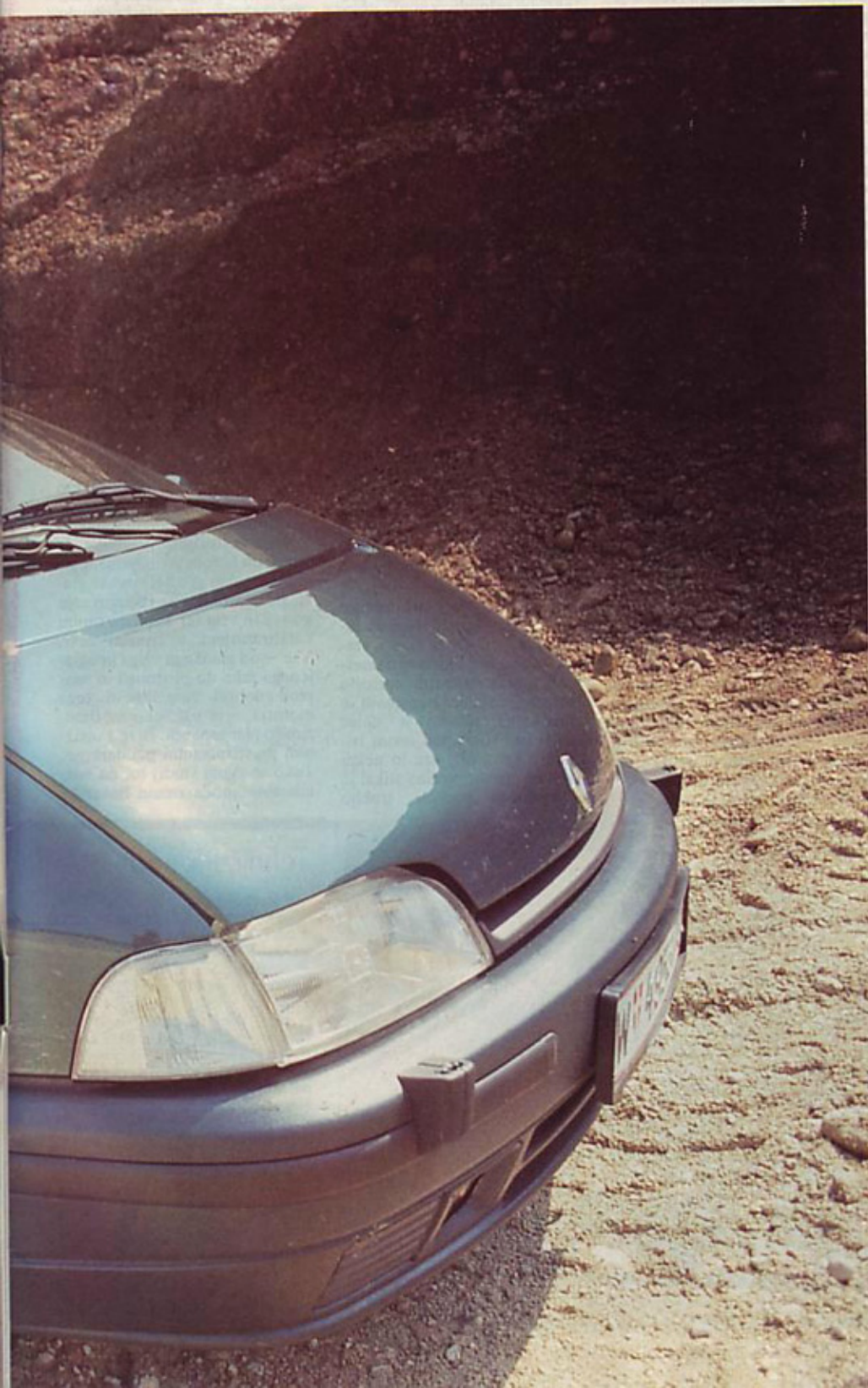
RENAULT ESPACE V6

L'ÉVO





# OLUTION DU STYLE



*Texte: Martin Černý  
Foto: Slobodan Čuković*

*Prostor v prostoru.  
Visoka šola  
zunanjih in notranjih  
mer. Poglavje iz  
znanosti  
o limuzinskih  
kombijih. Nič mu ne  
more do živega: ne  
japonska previa ne  
ameriški trans sport.  
To je renault  
espace.*





Kokpit: igranje s prostorom.



Nos: stiska s prostorom.



Zadek: prostor v prostoru.

Sedem let skomin: to je renault espace za tiste kupce, ki jih ne zanjame niti zgolj limuzine niti zgolj kombiji, temveč nekaj vmes, torej limuzinski kombiji, ali velikoprostorske limuzine, kot jim pravijo nekateri. Saj o espaceu kot kombiju (celo v le polovični navezi) pri Renaultu neradi govorijo. Ne glede na obliko sili ta avtomobil k limuzinam, to pa mu – tudi od pomladitve z začetka tega leta – zelo dobro uspeva.

Pomlajeni espace je predvsem oblejši in skladnejši, kot je bil prej. Tovarna zagotavlja, test pa dokaže, da je tudi temeljiteje izdelan, pogled v notranjost pa potrjuje, da njegovo limuzinstvo ni iz trte izvito.

Toda zvijača ni niti v zunanem videzu niti v notranji opremitvi. Pri espaceu zmaguje logistika mer: zunanje sodijo v običajno povprečje srednjega avtomobilskega razreda, notranje pa – to je treba najprej videti, da zmorete verjeti – k minibusnim razsežnostim za pet do sedem potnikov. K vsemu skupaj šteje tudi pet udobnih vrat (zadnja so neudobna kvečkemu za glave, ker jih ni mogoče dovolj visoko dvigniti), ko pa ste že v avtu, bi moral biti obvezen tudi ogled narčarja o notranji arhitekturi tega vozila.

Na voljo je vsaj devet sedežno-prostorskih možnosti: od minibusne (za sedem ljudi), prek pet-sedežne (plus običajna prtljaga) do kombijevsko-poltovornjaške (dva sedeža, prostor za tovor). Vmes pa: »sejna soba«, »mizica, pogrnji se«, »prenočišče« in tako dalje. Vse to omogočajo vrtljivi, raztegljivi in sklopni sedeži, ki jih je – vsakega posebej – moč tudi povsem izvleči iz avta.

Povsem prednja sedeža imata zglavnika natakljena na vrhu naslonjal, pri preostalih pa so zglavniki integrirani v naslonjala, a obenem nastavljivi. Povsem zadnja sedeža prostornosti prtljažnika seveda nista v prid, toda njuni naslonjali je moč zelo preprosto zganiti in ju tako skriti pod drsno roletto, ki lahko pokrije celoten prtljažni prostor. K odlikam tega prostora štejejo še velik izrez zadnjih vrat (tudi povsem do odbijača) in plastična kovčka za drobnjarije, ki so jima namenili vdolbini v obeh bočnih stenah. Za rezervno kolo je v notranjosti – čisto po francosko – zmanjkalo prostora; zato so ga obesili pod zadek vozila.

Pustite zdaj zadek, sedite v avto, prosim. Izkaže se, da sedenju ni moč odrekat kombinatore in tudi čedni so, z obliko in vzorcem na blagu vred. Žal so za dobro sedenje premeški, preostri v pregibu in prekratki pod stegni. Povrh tega čaka voznika dodatna težava: volanski obroč je preveč kombijevsko položen in pedali so (skoraj kot pri nekaterih terencih) preveč pod nogami. Zato je zares sproščeno telesno držo za espaceovim volanom precej težko najti. Da bi zmogli hkrati seči do polic pod daleč naprej »zleknjeno« prednjo šipo, pa sploh ni treba misliti.

Nasploh je dobre arhitekture pred voznikovim sedežem za hipec konec: stikala za šipe v vratih so precej neprikladno nameščena v utirih na vratih, sprožilo zunanjih (pretirano nagnjenih in premajhnih) ogledal je daleč spredaj (na robu pod levim trikotnim okencem), ura in nekaj luči je na stropu, večina stikal je na sredinski konzoli, trobljo

sprožite z ročico na levi strani volanskega droga in radia skoraj ni videti; droga pa vsa poglavitna stikala zanj podvojili v obvolanskem »satelitu«, za voznikovo desnico. Armaturna plošča je manj naprednjaška kot espace v celoti, a pregledna in pri različici, kakršno smo preskusili, dovolj opremljena, saj premore merilnike hitrosti (z dvema kilometriskima števcema), goriva, motorne temperature, motornih vrtljajev in nivoja motornega olja.

In spet v imenu voznika: vidljivost iz vozila je odlična (še posebej ko se prepričate, da je »nevidni« nos pod prednjo šipo dosti krajši, kot se zdi), ob straneh zadovoljiva (premajhni ogledali), skozi zadnjo šipo pa odvisna od zasedenosti in natovornosti vozila. Z rosenjem šip namreč ni prav nobenih težav: čeprav so velike in je prednja daleč od rok, jih zračni piš (tudi hlajenje in grete vse notranjosti je odlično) dobro suši. Obenem je na strehi dvoje dviznih oken.

Dobre ima espace V6 tudi motorne zmogljivosti. V kratkem nosu je vzdolžno nameščen »evropski« (Renault/Peugeot/Volvo) šestvaljni V-oblike (z vmesnim kotom 90 stopinj), s po eno odmično gredjo v vsaki glavi, z elektronično vzbujanje goriva in vžig ter z uravnavanim katalizatorjem in izpušni cevi. Vse – od gladkega vžiga in uglaženega teka do prožnosti in nasploh dobrih zmogljivosti tega motorja – je uglašeno na limuzinsko plat espacea. In to z opaznim prestižnostnim poudarkom. Tako se zgodi (tudi) to, da voznik avtomobila znane bavarske



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 91,0 x 73,0 mm – gibna prostornina 2849 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 113 kW (153 KM) pri 5400/min – največji navor 225 Nm pri 2500/min – ročni gred v 4 letajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (veriga) – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vzbujanje goriva (siemens-bendix) – elektronski vžig – vodno hlajenje – akumulator 12V, 65 Ah – alternator 1260 W – uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enakolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I. 3,364; II. 2,059; III. 1,381; IV. 1,037; V. 0,821; vzvratna: 3,545; diferencial 3,889 – platišča 6 1/2J x 15 – gume 195/65 HR 15 (michelin)

**Voz in obese:** limuzinski kombi – 5 vrat, 5+2 sedeža – plastična karoserija na samonosnem jeklenem ogrodju



znamke na bavorski avtomobilski cesti ne more verjeti lastnim očem: čeprav tišči pedal za plin do konca, francoski espace noče izginiti iz vzratnega ogledala. In ko se Bavarec z užaljeno trmo umakne na desni vozni pas, espace V6 pospeši mimo njega. Sramota za Bavarca, huuraaa za Francoza. In življenje teče dalje.

Tudi naše meritve so potrdile odločno motoriziranost tega reaulta. Z mesta do hitrosti 60 km na uro smo pospeševali v 5,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,9 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 21,3 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 32,7 sekunde. Pri tem smo pretikali na spodnji meji prepovedanega rdečega polja, ki se na merilniku vrtljajev začne pri številki 6000, vendar za običajno vožnjo (s komajda pi-

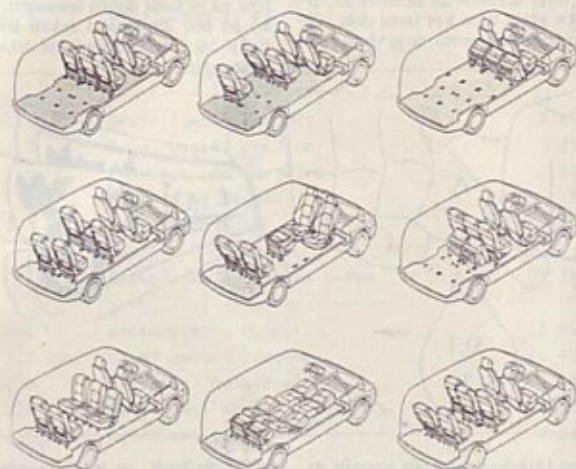
člejšimi pospeški) ni glede tega prav nobene potrebe. Kajti ta motor ni prepričljiv samo z največjo močjo (113 kW/153 KM pri 5400 vrtljajih v minuti), ampak tudi z največjim navorom (225 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti), oziroma z navorsko krivuljo v celoti. Ta je v območju od 2000 do 4500 vrtljajev praktično ves čas enako visoko, in to se motorju prav lepo pozna. Pretikanje z izredno lahkonostno prestavno ročico je zato početje, ki se mu je med običajnimi vožnjami mogoče odreči tudi za dlje časa, dirkali pa z espaceom tako ali tako ne boste.

Menjalnik ni le limuzinsko uglajen, ampak je tudi prijazen izračunan: prve štiri prestave so razmeroma kratke, kar je sožitju z motorno prožnostjo dodatno v prid, peta pa je tolikanj dolga, da služi največji hitrosti (izmerjeno: 194 kilometrov na uro) in

zmernejši žejji motorja. Zelo zmerna pa ta vseeno ni: med našim testom smo izmerili povprečje 13,4 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Drugeče tudi ne more biti: espace V6 smo vozili ostro in hitro, njegova aerodinamika ( $C_w=0,34$ ) pa navkljub oblosti ne more biti rekorderska; tudi upošteva presek vozila ne. Espace ni peresno lahek: samonosna jeklena (in v celem pocinkana) konstrukcija, plastična karoserija nad njo, velik motor in preostala mehanika tehtajo skoraj 1400 kilogramov, njihov zajetnejši del pa voznik še najbolj občuti v ostro voženih ovinkih, ko mora volan odločno dodajati. Na ravnejših odsekih z espace-ovo lego ni težav: njegovo vztrajanje v ravni smeri je odlično, in tudi zmernim vijuganjem je dobro kos. Zadnja prema je sicer toga, ampak s Panhardovim drogom in vijačnimi vzmetmi lepo negovana, da vozniku ne povzročajo večnih pretresov. Tudi razlika med praznim in polno obremenjenim vozilom nikoli ni tolikšna, da bi povzročala skrbi. Je pa res, da je zaradi tega treba znati ukrepati, če hoče zadržati zaviranega vozila na ovinku v stran. Kdor zna izkoristiti motorno prožnost, bo preprečil tudi »power slide«, in kdor zna pametno zavirati, ta se na zavore z ABS lahko dolgotrajno zanese. Višje sedenje v espaceu omogoča optično obvladovanje okoliščin pred in ob vozilu, oglatost zadnjega dela lajša parkirne manevre, manj kot trije zavrtljaji volana (ob zelo učinkovitem servojačevalniku) pa blažijo voznikovo delo nasploh. Še najbolj

moteči so udarci, ki se s kratko gubastega cestišča prenašajo v zadnji del vozila, če je ta prazen, pa tudi motor je v najvišjih območjih glasnejši kot sicer. Ampak najvišji motorni vrtljaji so povezani kvečjemu z največjimi hitrostmi, takrat pa espace tudi zaradi trušča izpod širokih kolesnih gum in vetra ob karoseriji ni več rolls-royce. Radio se pa še vedno dobro sliši!



Sedeži: kombinacije s prostorom.

– prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, natezne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajenje), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levitjo, servo, prestava 16,5:1, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,429 m – širina 1,795 m – višina 1,707 m – medosna razdalja 2,580 m – kolotek spredaj 1,517 m, zadaj 1,508 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1390 kg – dovoljena skupna teža 2140 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 650 kg, z zavoro 1700 kg – dovoljena obtežba strehe 60 kg – prtljajnik (normna) 250/3000 litrov – posoda za gorivo 77 litrov

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



*Renault espace V6 je natanko tisto, kar hoče biti: zmogljiva, udobna velikoprostorska limuzina. Vse, s čimer je zdaj boljši, kot je bil včasih, je plod razvoja. L'evolution du style? Seveda, tudi to! Stil, ko ga že imaš, je treba negovati in razvijati. Le tako obvelja.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*