



Vozili smo: (NOVI) RENAULT ESPACE

UREJANJE PROSTORA

Pionirska naloga je že sedem let izpolnjena: renault espace je predvsem prostorna

limuzina, ne kombi. Še sveža retuša to lastnost vnovič ter izdatneje poudarja. In ker bo prav

novi espace prevzel levji delež Renaultovih prevoznih obveznosti med prihodnjimi zimskimi olimpijskimi igrami v francoskem Albertvillu, smo ga tam blizu tudi prvič preskusili: v smučarsko še bolj mondenem Courchevelu.

Renault espace je prenovljen že od letošnjega avtomobilskega salona v Ženevi. Dobil je mehkejšo karoserijske poteze, uporabnejšo notranjost, večje motorne zmogljivosti, zboljšane vozne lastnosti in – tudi to to-





varna zagotavlja – temeljitejšo končno kakovost. Čeprav espace (za zdaj) ne nastopa na ameriškem trgu, kjer so roke kupcev avtomobilom te vrste najbolj široko razprte, se njegova krivulja na prodajnem diagramu že vsa leta vztrajno dviga: do lani prodanih 44.000 vozil. Zdaj naj bi se njeno plezanje nadaljevalo.

Da bi bil očem všečnejši, je novi espace »okroglejši«. Na nosu sta ostali povsem ravni le žarometni stekli, vse drugo je, v znanem hišnem stilu, nežno zaobljeno. S tem sta veliki trikotniki stekli ob straneh postali bolj logično nadaljevanje prednje šipe, ki jo plemenitita tudi obe zunanji ogledali, drzno »potegnjeni« iz prednjih blatnikov. Oblejša sta – tudi po višini – oba boka v celoti in oblejši je tudi zadek, na katerem so vrata še vedno od vrha do tal, a z robovi segajo dlje v osnovno karoserijsko telo. Za optično skladnost so zajetne obrobe, kot nadaljevanje prav tako zajetnih odbijačev, prednja brisalnika sta večja ter v vetrovnem zatišju in aerodinamika ($C_w=0,32-0,34$) je nasploh ugodnejša. Bolj aerodinamična, predvsem pa ličnejša so tudi kolesna platišča, streha – sicer robustno obdelana zoper udarce s prtljažnika – pa je izgubila klasični bočni obrobi. Prtljažniki zanjo morajo biti originalni in zato je treba odšteti nekaj več denarja. Moramo pa povedati, da vse, kar je lično, ni vedno pripravno: zunanji ogledali sta preveč nagnjeni in v celem premajhni, zadnja vrata pa so z gibom po višini omejena na prenizek zgornji položaj, da bi bile glave uporabnikov povsem varne pred buškami.

Stranskih vrat niso spreminjali. Ostala so klasična, z razlago, da bi drsna, ki so velikokrat v navadi pri podobnih konkurenčnih modelih, spominjala na minibus.

Seveda je tudi novi espace plod kooperacije med državnim Renaultom in zasebno Matro, kar pomeni, da pri Matri izdelava

jo samonosni kovinski in povsem pocinkani skelet, ga oblečejo v plastiko in vstavijo stekla ter pritaknejo Renaultovo mehaniko: motor, menjalnik, podvozje in druge za vožnjo potrebne elemente.

Medosne razdalje tokrat niso spreminjali, tudi druge zunanje mere so le pičlo povečane. Tako se espace – vsaj z dolžino – vozi vštir z renaultom 21, kar je – gledano od znotraj navzven – komajda še mogoče verjeti. Prostornost je v tem primeru namreč treba razumeti dobesedno. Tokrat pa so jo tudi dodatno spretno izrabili.

Izza volana je espace sicer večidel takšen kot prej: z daleč naprej pomaknjeno in močno nagnjeno prednjo šipo, ki je s sedeža ni mogoče doseči; a tudi z dovolj temeljitim zračnim dovodom, da je to – vsaj ko gre za boj z rosenjem – nepomembno.

Sedeži so boljši kot prej, niso pa še odlični. Sedalna površina je prekratka, zgib z naslonjalom pa boleče oster. Toda sedežev je lahko tudi sedem, vsi po vrsti so ležalniki, vsi po vrsti so vrtljivi okrog navpične osi in vsi po vrsti so vzdolžno pomični. Tiste v zadnjem delu je seveda moč izvleči, srednji rabi tudi kot miza, avtomatski pasovi ob njih se dajo na mah odstraniti, in novi espace je lahko vse hkrati: družinski avtomobil, poslovni potovalnik, potujoča pisarna, vozilo za dve osebi in veliko tovora (vštevši posebne podstavke za namestitve koles, motociklov, športne opreme in druge zapletene prtljage), ali pa zaresna limuzina za dodatno ceno, a z usnjem na sedežu, z vgrajenimi komunikacijskimi pripomočki pa tudi z barom in vsem, kar poslovnemu človeku prija.

Če se človeku zazdi, da je za volanom precej težko najti pravnjo telesno lego (razdalje med volanskim obročem, prestavno ročico in pedali niso najpripravnejše izbrane), če misli, da bi bila armaturna plošča (hitrost, vrtljaji, temperatura, količina



olja, kontrolne luči) lahko modernim časom lepše prilagojena in če ugotavlja, da je notranost pri glavah – zaradi zunanje oblosti – zdaj ožja, ni pomoči. Je pa tolažba: notranost je temeljiteje obložena in obdelana, toplotna razlika med njenim prednjim in zadnjim delom znaša (po tovarniških trditvah) največ 4 Celzijeve stopinje (izolacija, temeljito gretje!) vse naokrog je dosti več pripravnejših odlagališč (za drobnarije) kot prej. In tako dalje: radijska stikala ob volanskem drogu sodijo med prijetnejše, troblja v ročici z druge strani pa med zopernejše Renaultove domisljice. Nepripravne so tudi notranje kljuge na vratih, k odklikam pa sodijo električno upogljivi ogledali in ključavnice.

Motor je v nosu vsakič vzdolžno nameščen, osnovne izbire so štiri: različico 2.0i poganja bencinski vrstni štirivaljnik s 1995 kubiki in 76 kW (105 KM), različico 2,2i bencinski vrstni štirivaljnik z 2165 kubiki in 99 kW (110 KM), različico V6i pa bencinski šestvaljnik V-oblike (že dolgo znan kot motor PRV in sposojen iz renaulta 25) z 2849 kubiki in 110 kW (153 KM). Vsem trem je



skupna elektronika za vbrizgavanje goriva in vžig (siemens-benedix), skupna pa jim je tudi preskušena, nezahtevnost in ugodna prožnost, skladna z največjimi navori pri razmeroma nizkih vrtljajih. Četrti gregat je štirivaljni vrstni turbo-dizel z 2068 kubiki in 65 kW (88 KM), ki pa je dvojna ponudba na en mah. Prilagodili so ga namreč evropskim in ameriškim dizelskim normam, ne da bi to vplivalo na njegove končne zmogljivosti. Turbo-dizlu služita Boschova visokotlačna črpalka in Garrettov polnilnik na izpušne pline (T3), s hladilnikom polnilnega

zraka ter s polnilnim tlakom 0,6 bara.

Menjalnik je za zdaj – ne glede na motorno različico – običajen petstopenjski (s sproti prilagojenimi končnimi prestavnimi razmerji), pozneje bo na voljo tudi avtomatika. In prenos moči je dvakraten: ali samo na prednji kolesi ali (za zdaj le v kombinaciji z motorjem 2,2i) na vsa štiri kolesa hkrati (kar omogoča viskozna sklopka). Kombinacija štirikolesnega pogona (quadra) in motorja V6i zahteva prilagoditve večjemu navoru, pa tudi tovarniška obljuba zanjo ni povsem čvrsta.

Kombinatorike je pri novem espacu kljub temu dovolj; omogočajo za trije različni paketi opreme (RN, RT in RXE) pa seveda že omenjeni motorji in obe pogonski možnosti. Res pa je, da motorno ponudbo marketinško prilagajajo posameznim evropskim trgom.

Ne glede na to je podvozje vselej enako: z na novo povečanima kolotekoma, s skrbno vodeno prednjo premo (zgornja prečna vodila z nateznimi oporami, spodnja trikotna prečna vodila, vzmetni nogi in stabilizator), ki se boči nad menjalnikom, ter s togo zadnjo premo, ki so jo pri različici quadra namesto s Panhardovim drogom ponudili z De Dionovo geometrijo.

Za krstno vožnjo smo mogli sestiti v espacu V6i in v espacu quadra. Vtisi so tile: glede dobrega sedanja za volanom ostaja še nekaj neizpolnjenih želja; vidljivost je dobra, ni pa najboljša; vzmetenje je udobnejše; zavore so odlične (z izjemo ročne, ki je pri testnem V6i komajda prišla); volan s servoosmovalnikom in z manj kot tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke je pripraven tudi za ostra vijuganja, ampak servoosmovalnik je pri tem zoprn glasen; in med ostrimi vijuganji je dobro vedeti, da je motor daleč pred prednjo premo. To pomeni težak nos in dosledno dodajanje volana. Motor V6i se espacu odlično poda: ker je prožen in nasploh zmogljiv. In ker z lego na cesti ni drugih težav, je tako motorizirani espac predvsem odločna in prostorna limuzina.

Pri quadri je zgodba obrnjena: motor je prešibak za zares naglo vožnjo, toda štirikolesni pogon jamči večjo zanesljivost na ovinkih. Pa ne na vseh! Quadrina štirikolesnost je razmeroma preprosta, brez diferencialnih zapor, in utegne se zgoditi, da jo vzornik preeni. Pa saj espac ni dirkalnik!

Že pred leti so z njim vred ponudili predvsem prostor. Zdaj so ta prostor, z neposredno »okolic« vred dodatno uredili. In naloga je vnovič jasna: novi espac mora – vsaj v Evropi – odločilno prispevati k tržnemu kolu prostornih limuzin. Ta znaša zdaj 0,5 odstotka vseh prodanih osebnih avtomobilov in stalno narašča.

Martin Česenj

Tehnični podatki

RENAULT ESPACE	2.0i	2,2i; quadra	V6i	DT
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V 90°	4-valjni, vrstni, dizel
vrtnina in gib (mm)	88,0x82,0	88,0x89,0	91,0x73,0	86,0x89,0
gibna prostornina (kubiki)	1995	2165	2849	2068
kompresija	9,2:1	9,2:1	9,5:1	21,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	76 (105) pri 5250	79 (110) pri 5000	110 (153) pri 5400	65 (88) pri 4250
največji navor (Nm pri 1/min)	159 pri 2500	170 pri 3500	225 pri 2500	181 pri 2000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	2, v glavah (veriga)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig			visokotl. črpalka, turb. polnilnik
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator			
zadnja prema	toga prema, vijakne vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog, quadra: De Dion			
zavore spredaj	kolutne, posebej hlajene, servo			
zavore zadaj	bobnaste, servo	bobnaste, servo	kolutne servo	bobnaste, servo
volan	zobata letev, servo, prestava 16,5:1			
platidža	5½Jx14	5½Jx14	6½Jx15	5½Jx14
gume	195/65 TR 14	195/65 TR 14	195/65 VR 15	195/65 TR 14
teža praznega vozila (kg)	1320	1320; quadra 1430	1390	1350
dovoljena skupna teža (kg)	2070	2070; quadra 2170	2140	2080
medosna razdalja (m)	2,580	2,580	2,580	2,580
dolžina x širina x višina (m)	4,429 x 1,795 x 1,775/1,789			
prtljažnik (litri)	250/3000			
posoda za gorivo (litri)	77	77	77	77
največja hitrost (km na uro)	173	175; quadra 170	195	160
pospešek 0–100 km na uro (s)	13,8	12,9; quadra 13,9	10,3	15,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,8/10,0/11,9	7,5/9,7/11,8 quadra: 8,2/10,3/12,5	8,6/10,8/15,4	5,6/7,9/8,3
vrsta goriva	[neosvinčeni] bencin super			plinsko olje