

Espace je evropski oče limuzinskih kombijev. Zdaj je gneča v razredu sicer že zelo huda, vendar še vedno blesti z inovativnimi rešitvami. Na test je prišel v podaljšani različici in z novim turbodizelskim motorjem.

Višji



razred

FOTO: UROŠ POTOČNIK

»Grand« pomeni veliko in Grand Espace je resnično velik avtomobil. V dolžino ga je za 272 milimetrov več kot navadne različice, in sicer zaradi daljšega zadka, ki poleg sedmih sedežev, kolikor jih je v vozilu, sprejme kar 520 litrov prtljage. Dovolj za poslovneže na daljši poti po Evropi, še vedno pa premalo za veliko družino, ki se odpravlja na dopust. To je tudi glavna zame-



Ogromno klimatiziranega prostora



Prilagodljivost šteje: - pepelnik je moč odstraniti



Upravljalca za radio ni pripraven

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtnina in gib 87,0 x 92,0 mm - gibna prostornina 2188 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 95 kW (129 KM) pri 4250/min - največji navor 290 Nm pri 1750/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,1 l - motorno olje 7,7 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,910; II. 2,210; III. 1,390; IV. 0,980; V. 0,760; vzvratna 3,640 - diferencial 3,470 - gume 205/55 R 16 (Michelin Alpin M+S)

Voz in obese: 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4787 mm - širina 1810 mm - višina 1690 mm - medosna razdalja 2874 mm - kolotek spredaj 1534 mm - zadaj 1540 mm - rajdni krog 12,0 m - **notranje:** dolžina 2150-2300 mm - širina 1510/1550/1410 mm - višina 980-1010/910/910 mm - vzdolžnica 860-1080/930-550/430-740 mm - prtljažnik (normno) 520-3100 l - posoda za gorivo 80 l

Mase: prazno vozilo 1702 kg - dovoljena skupna masa 2510 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 8,8/6,1/7,1 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na:	resnično:
0-60 km/h: 5,3 s	8,5 s	60	54,3 km/h
0-80 km/h: 8,5 s	12,2 s	80	72,7 km/h
0-100 km/h: 12,2 s	18,6 s	100	90,9 km/h
0-120 km/h: 18,6 s	26,8 s	120	107,1 km/h
0-140 km/h: 26,8 s	34,3 s		(148 km/h)

Največja hitrost:

183 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 34,4 s (146 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 38,8 s (147 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 130,7 m

od 100 km/h: 57,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,6 l/100 km

Najmanjše povprečje 7,9 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščne meritve
50 km/h	60	58	58	T = 2 °C
100 km/h	69	66	65	p = 1023 mbar
150 km/h	71	69	69	rel. vl. = 31 %
Prosti tek		43		

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Starosta enoprostorcev še vedno razvaja s preišljenimi podrobnostmi, med katere sodijo predvsem prilagodljiva notranjost in številni odlagalni predali. Nekatere druge posebnosti (sredinski zaslon, upravljanje radija, ...) so precej manj uporabne in bi lahko bile drugače urejene. V podaljšani različici je ogromno prostora in dizelski motor je povsem zadovoljiv. Pametna izbira za podjetja, ki na daljše službene poti pošiljajo več uslužbencev hkrati.

- prostor v notranjosti
- prilagodljivost
- odlagalni predali
- prožen motor
- poraba goriva
- ➔ neergonomski instrumenti
- ➔ uporabljeni materiali
- ➔ visoka cena

CENA: 7.266.288 SIT (Revov)



ra pri navadnem Espaceu in tudi drugih limuzinskih kombijih s sedmimi sedeži, ki ob polni zasedenosti sprejmejo samo še kakšno majhno torbo.

Espace je zagotovo najbolj nenavaden limuzinski kombi ta hip, z nekaterimi dobro premišljenimi podrobnostmi je še vedno v prednosti pred tekmeci. Na prvem mestu moramo omeniti doplačilni sistem upravljanja sedežev. Zadnjih pet lahko namreč nastavite na tračnico v eno vrsto in jih kljub tako velikemu prtljažniku prevažate s seboj. Druge posebnosti se v glavnem nanašajo na armaturno ploščo. Žal pa niso več tako zelo posrečene. V sredinskem delu kraljuje velik predal, ki je po želji tudi hlajen (seveda ga je mogoče zakleniti), vendar zaradi tega voznik sploh nima upravljalnih gumbov za radijski sprejemnik. Za to skrbi daljinski upravljalnik, ki pa ni najbolj preprost za uporabo. Osnovni podatki se prikazujejo na sredini pod vetrobranskim steklom, voznik in sovoznik pa lahko delovanje klimatske naprave prilagajata z gumbi na strani pod prednjim stebričkom. Ergonomija tako ni najbolj dovršena, povrh vsega pa avtomobil znotraj deluje preveč plastičen in prepoceni.

Tudi položaj za volanskim obročem je preveč »francoski«. Noge morajo biti nekoliko preveč pokrčene, če želite sedeti blizu (preveč položnega) volanskega obroča, sicer so preveč stegnjene roke. V testnem avtomobilu, ki ga je poganjal 2,2-litrski motor dCi, povezan z ročnim menjalnikom, je prehod med prednjima sedežema otežen, saj je tam prestavna ročica (pri samodejnem menjalniku je nameščena za volanskim obročem, kar bistveno poveča uporabnost). Zadaj so razmere resnično razkošne: potniki v drugi vrsti lahko noge skoraj stegnejo, če sedeže porinejo nazaj (potem sicer ne ostane dovolj



prostora za tiste v tretji vrsti), in tudi samo sedenje je dokaj udobno. Prijetna podrobnost so vzglavniki, ki jih je treba izvleči, ko pa na sedežih ni nikogar, se zložijo in ne motijo pogleda nazaj. Sedeži so nameščeni nekoliko prenizko, tako da morajo biti kolena pokrčena, pa tudi bočni oprijem bi lahko bil večji. Zato pa je dovolj prostora v širino, kar velja tudi zadaj, testni avtomobil pa je povrh vsega razvajal še z velikima strešnima, električno pomičnima oknom.

Pomanjkanja prostora Grand Espaceu torej nikakor ne moremo očitati, ravno tako tudi ne pomanjkanja moči. Sodobni motor s tehnologijo vbrizga prek skupnega voda razvaja z udobnim in mirnim tekom in z dobro razporeditvijo navora. Motor je poskočen že pri nizkih vrtljajih in sodeluje vse do zgornjega delovnega območja. Z menjalnikom je tako mogoče lenariti, na avtocesti pa so dolga potovanja povsem nestresna. Takšen Grand Espace je torej odličen potovalnik, saj je poraba goriva resnično ugodna.

Na testu smo povprečno »pokurili« 8,6 litra plinskega olja, poraba pa se je ob obremenitvah seveda povečala, vendar je ostala v zmernih mejah. Potovanja so lahko sproščena tudi zato, ker je Espace dosegel dobre rezultate na testnih trčenjih, serijska varnostna oprema s šestimi varnostnimi blazinami in zavornim sistemom ABS pa je dovolj bogata. Razveseljuje tudi kratka zavorna razdalja, ki smo jo dosegli na meritvah: 42,1 metra.

Vzmetenje je udobno ne glede na podlago (tudi nagibanja v ovinkih niso prevelika). Vožnja je lahko v užitek tudi tistim bolj zavzetim, saj je vodljivost dobra kljub velikosti, le volanski prenos bi moral biti malce neposrednejši.

Na žalost zabava z Grand Espaceom ni poceni. Testni primerek stane 7.268.288 tolarjev in je kot tak primeren predvsem za poslovno uporabo. Družinske vožnje bo še vedno opravljal navaden Espace ali pa kateri od njegovih tekmecev. *Boštjan Jevšek*