

Potovanje skozi prostor

Novi Espace nikakor namenjen zgolj tistim, ki bi radi potovali, ampak predvsem tistim, ki bi radi potovali skozi prostor.

Ne verjamete? No ja, če vam limuzinski kombiji niso všeč, vas najverjetneje tudi nova oblika Espacea ne bo prepričala o tem. Pa čeprav je povzeta po Vel Satisu in predvsem izjemno skladna. Tega seveda ne bosta dosegla tudi dodatna strešna nosilca prtljavnika, ki poskrbita za nekoliko agresivnejšo podobo, še manj vratca posode za gorivo, ki tako kot pri Vel Satisu in novem Méganu hkrati nadomeščajo pokrov posode, da o novih metlicah prednjih brisalnikov sploh ne zgubljam besed, saj so brez kovinskega opornika le zato, da učinkovito pobrišejo ogromno površino prednjega vetrobranskega stekla. Resnica je nekoliko drugačna. Skladnost linij novega Espacea tokrat zmotita le

ne boste videli nikjer drugje. Seveda je to terjalo svoj davek, zaradi katerega so nekatera stikala morala romati povsem ob stran v višino levega kolena, kjer so nameščena precej nepriročno, druga na sredinski greben, spet tretja pod strop. Toda če pomislimo, da je novi Espace na armaturni plošči pridobil tri dodatne in hkrati tudi nadvse uporabne predale, mu to lahko oprostimo. Še posebej ker se varnostne utripalke ob kritičnih zaviranjih vklopijo samodejno, saj stikalo, nameščeno pod stropom, takšnim početjem zagotovo ni namenjeno. Vendar ne prepriča le oblika armaturne plošče. Vse bolj to uspeva tudi digitalnim merilnikom, nameščenim na sredini. Skupaj z ogromnimi steklenimi

Če vam limuzinski kombiji niso všeč, vas najverjetneje tudi oblika novega Espacea ne bo prepričala o tem.

prednja, nekoliko nenavadno izoblikovana in velika prednja žarometi. Jih pa zato ob strani toliko bolj gladijo krilna vrata - vrata, zaradi česar je ta limuzinski kombi vse bolj podoben limuzini in vse manj kombiju. In prav to so pri Renaultu hoteli doseči, čeprav dejstva, da so drsna mnogo uporabnejša, ne moremo spregledati.

Toda pustimo to ob strani in se raje posvetimo notranjosti. Potniški prostor, ki ga očem odkriva novi Espace, v današnjem času brez dvoma predstavlja sam vrh avtomobilske arhitekture. Tako čistih in skladnih linij armaturne plošče

površinami resnično pričarajo občutek prostornosti, pohvaliti pa je treba tudi njihovo berljivost. Očitke si zasluži le skrajno leva polovica merilnikov, ki je s podatki nekoliko prenasajena.

Kot smo že omenili, je predalov in predalčkov v novem Espaceu ogromno in če v večini avtomobilov pogostokrat potožimo, da jih je premalo, tega tokrat ne moremo storiti. Predalov spredaj je celo toliko, da na tista v vratih kar pozabite; no, od vseh se nam je najbolj prikupil predalček na sredinskem grebenu, namenjen mobilnemu telefonu, ki obenem ponuja tudi dodatno vtičnico





za napajanje. Končno! Žal pa v tem slogu ne moremo nadaljevati v drugi vrsti sedežev. Tam so sicer poskrbeli za zložljivi mizici in žepa v hrbtih naslonov prednjih dveh sedežev, dva

Kaj resnično ponuja ta limuzinski kombi, je treba preprosto doživeti.

predala so ob tem uspeli stisniti še v vrata, to pa je tudi vse. Uporabnih držal za pijačo tako ni, še manj predalčkov za drobnarije, vendar so zato izdatno pomični (vzdolžno) in nastavljivi (naklonu naslonjala) vsi sedeži. Res je sicer, da zaradi višjega dna potniki zadaj tudi v

novem Espaceu sedijo precej nenaravno, saj so noge v kolenjskih sklepih precej skrčene, jim pa zato ne primanjkuje prostora. Nekaj več prostorskih kompromisov je potrebnih le, ko se

na pot odpravi sedem potnikov.

Toda kljub vsemu je treba priznati, da Grand Espace, čeprav meri v dolžino skoraj 4,9 metra in je od svojega manjšega brata daljši za 20 centimetrov, nikakor ni minibus, ampak predvsem udoben in prostoren

limuzinski kombi. Seveda tudi uporaben. Sedeži zadaj, četudi jih je pet, so si do potankosti enaki. Torej z njihovim ločevanjem med ponovnim »vgrajevanjem« v notranjost uporabniki ne bodo imeli več težav. Vse je mogoče, po zaslugi tračnic, izdatno vzdolžno pomikati. Še

toliko bolj pa razveseljuje dejstvo, da ima prav vsak od njih vgrajen tritočkovni varnostni pas. In če se lotimo še njihovega odstranjevanja - tako preprostega in lahkega sistema, kot ga ponuja novi Espace, ne boste srečali v nobenem od tekmecev. Zmoti le njihova teža, ki

pa se ji pri današnjih zahtevah o varnosti ni mogoče ogniti. No, tisti, ki velikokrat začutijo potrebo po prostoru, bodo opazili še eno pomanjkljivost, ki je pestila že prejšnjega Grand Espacea. Kadar je sedežev v notranjosti sedem in kadar tista dva v tretji vrsti ne služita svo-

jemu namenu, ostane prostora za prtljago precej malo, saj ju ni mogoče prekucniti naprej.

Vse, kar ste lahko prebrali do sedaj, so le gola dejstva o novem Grand Espaceu. Kaj resnično ponuja ta limuzinski kombi, je treba preprosto doživeti. Ko se udobno namestite v

Iz oči v oči



Novi Espace je odličen! Oblika je vesoljska, notranjost kot v moderni dnevni sobi priznane arhitekta, steklenih površin je toliko, kot bi imeli zimski vrt na kolesih, in prostor... veliko udobja! Poleg vsega navduši še z odličnimi voznimi lastnostmi, ki so povsem limuzinske. Renault Espace ni le avtomobil, je predvsem način življenja!

Peter Kavčič

Meni se je zdel prejšnji v svojem času bolj udaren, ko gre za zunanost in še bolj v notranjosti. Ampak aktualnemu to štejem le v prid, saj mi je bil bolj prijazen očesu in uporabnosti. Še vedno je po svoje avantgarden, ampak konkurenca ga vztrajno dohaja in (glede na osebne okuse) do neke mere tudi prehiteva.



Vinko Kernc

zagon motorja tudi samodejni petstopenjski menjalnik ne zahteva od vas pretiranega dela. Le prestavno ročico je treba pomakniti v položaj D. Nežno morate pohoditi še stopalko za plin in vaše »popotovanje skozi prostor« se lahko prične. Elektronsko podprta parkirna zavo-



CENE	SIT
Renault Grand Espace 3.0 V6 dCi Privilege	
Dodatna oprema	
Dodatno zatemnjene stranske in zadnja šipe	91.500
Strešna nosilca za prtljajnik	60.100
Kartica Renault za prostoročno upravljanje	87.000
Usnjeno oblazinjenje	389.700
Stranski varnostni blazini za 2. vrsto in varnostni zavesi za 3. vrsto	63.800
Strešno panoramsko okno	354.500

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	63.300
Prednja meglenka	17.900
Prednji odbijač z masko in znakom	65.900
Prednja šipa	93.600
Prednji blatnik	33.000
Zadnji odbijač	63.800
Zunanje ogledalo	36.800
Lahko platišče	45.000

ra se namreč ob speljevanjih sprostí samodejno. Avdio sistem je mogoče opravljati s pomočjo obvolanske ročice ali pa daljinskega upravljalnika - toda pogosto poseganje po komandah je popolnoma odveč, saj se moč zvoka samodejno prilagaja glede na hitrost vozila. Da v mestnih središčih ne boste pre-

hitri, skrbi omejevalnik hitrosti, da potovanje na hitrih cestah ne bo prenaporno, tempomat, da grla v vročih poletnih dneh ne bodo žejna, dodatno hlajen predal, in ko se vam za- hoče pogledati še nad glave in ne le okoli sebe, preprosto zavrtite stikalo pod stropom. Pogled, ki vam ga takrat priča-

strešno okno, vas nehoté spomni na občutek potovanja v vesoljskem plovilu. Predvsem ponoči!

In prav to je tisto, kar ponuja novi Espace. Ne le zadovoljevanje golih potreb, ki jih zahteva potovanje, temveč občutek potovanja skozi prostor.

Matevž Korošec

	Renault Grand Espace	Chrysler Voyager	Citroën C8	Peugeot 807
Model	3.0 V6 dCi Privilege	2.5 CRD SE	2.2 HDi SX	2.2 HDi ST
motor (zasnova)	6-valjni - V-66°	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2958	2499	2179	2179
največja moč (kW/KM pri 1/min)	130/177 pri 4400	105/143 pri 4000	94/128 pri 4000	94/128 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1800	320 pri 2000	314 pri 2000	314 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4861 × 1860 × 1798	4803 × 1997 × 1749	4726 × 1854 × 1856	4727 × 1854 × 1752
največja hitrost (km/h)	205	185	182	182
pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	12,6	13,6	13,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,5/7,6/9,8	9,7/6,5/7,7	10,1/5,9/7,4	10,1/5,9/7,4
cena osnovnega modela (SIT)	8.985.000	7.499.000	6.660.000	6.750.000

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,8
0-80 km/h:	9,0
0-100 km/h:	13,2
0-120 km/h:	18,9
0-140 km/h:	27,1
1000 m z mesta:	34,8 (153 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost 198 km/h
(izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	10,9
največje povprečje	14,5
skupno testno povprečje	12,5

Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 57 57
90 km/h	63 62 62
130 km/h	66 65
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	29,0
50	48,7
70	68,1
90	87,1
100	97,9
130	125,3
150	144,9

Zavorna pot

od 130 km/h:	75,6
od 100 km/h:	44,8

Okoliščine meritev

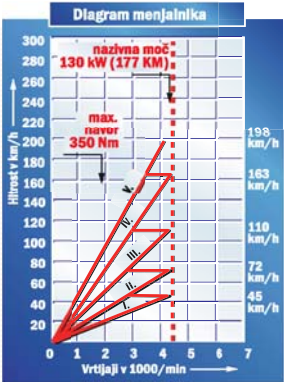
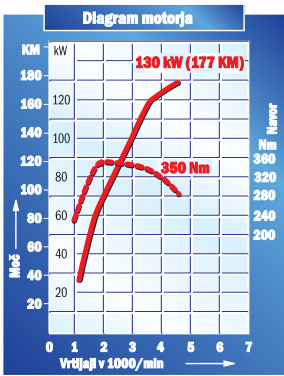
T = 8 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 50 %
Stanje kilometrskega števca: 1201 km
Gume: Goodyear Eagle Ultra Grip

Prostornina prtljajnika izmerjena s standardnimi Sampsonite kovčki:

2 × kovček 68,5 l
1 × kovček 85,5 l

Napake med testom

- ohlapen zatič voznikovega senčnika



CENE (Renault Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	8.985.000
TESTNO VOZILO:	10.281.300

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavanje

Obvezno zavarovanje:

134.200 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
364.800 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-66° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 87,5 × 82,0 mm - gibna prostornina 2958 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 130 kW (177 KM) pri 4400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s - specifična moč 43,9 kW/l (59,8 KM/l) - največji navor 350 Nm pri 1800/min - ročična gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobniški prenos/zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 0,98 - 2,10 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 9,5 l - motorno olje 7,65 l - akumulator 12V, 65 Ah - alternator 150 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - hidravlična sklopka - 5-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-M(+/-) - prestavna razmerja I. 4,690; II. 2,940; III. 1,920; IV. 1,300; V. 1,000; vzvratna 3,780 - prestava v diferencialu 2,610 - platišča 7,0J × 17 - gume 225/55 R 17 H, kotalni obseg 2,05 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 47,1 km/h

Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,36 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžni vodili, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS, EBD, EBV, elektronsko podprta mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo na armaturni plošči) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4861 mm - širina 1860 mm - višina 1798 mm - medosna razdalja 2868 mm - kolotek spredaj 1574 mm - zadaj 1556 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: olžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2650 mm - širina (kolomci) spredaj 1560 mm, v sredini 1570 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 920-970 mm, v sredini 950 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 820-1030 mm, srednje sedež 500-980 mm, zadnji sedež 430-900 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, srednji sedež 430 mm, zadnji sedež 430 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljajnik (normno) 456-3050 l - posoda za gorivo 83 l

Mase:

prazno vozilo 2000 kg - dovoljena skupna masa 2665 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

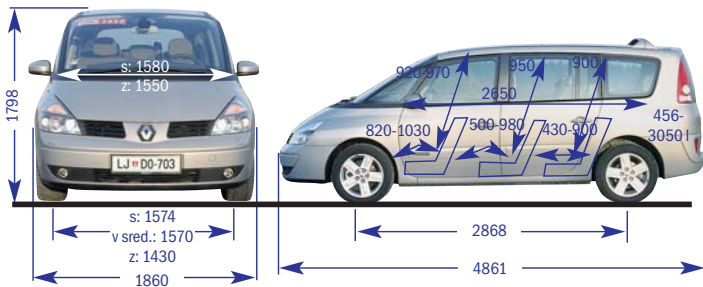
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 13,5/7,6/9,8 l/100 km (plinsko olje)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Nikakor ne športnost! Novi Espace si tako visoko oceno zasluži predvsem zaradi svojega udobja in ležernosti, ki ju ponuja vozniku. Daljše poti se lahko namreč kaj hitro spremenijo v užitek.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ arhitektura notranjost
- ➕ prostornost
- ➕ prilagodljivost prostora
- ➕ udobje in bogata oprema
- ➕ sistem za (de)montažo sedežev
- ➕ ležernost vožnje (motor, menjalnik)
- ➕ število predalov spredaj
- ➕ velikost strešnega okna
- ➕ drobni detalji in ideje

- ➖ premajhen kot nastavljenosti za nanjega desnega ogledala
- ➖ masa zadnjih sedežev
- ➖ položaj sedenja zadaj (skrčena kolena)
- ➖ premalo uporabnih predalčkov in držal v drugi vrsti sedežev
- ➖ sedežev v tretji vrsti ni mogoče prekucniti naprej (ko ne služijo namenu)