

Stereotipi



Espace je enoprostorec, kajne? Tega smo vajeni že od takrat, ko je v Evropi pravzaprav sploh sprožil trend enoprostorcev.

► In če je oče enoprostorcev in je bil od nekdaj enoprostorec, mora ostati enoprostorec, kajne? No, pri Renaultu ne mislijo tako. In mnogo kupcev prav tako ne. Klasičnim enoprostorcem priljubljenost pri kupcih že dolgo pada (tudi pri nas, kar nam vsako leto jasno pokaže tudi naša raziskava Najboljši avtomobili) in pri Renaultu so se na to (proaktivno) odzvali. Zato daje Espace zdaj z obliko vtis, ki je bližje križancem kot enoprostorcem – pa čeprav ga oblikovno na prvi pogled ne bi mogli jasno uvrstiti v nobeno od teh dveh kategorij.

Originalni Espace je bil znan tudi po zelo prilagodljivi notranjosti s kopico prostora v vse smeri. In tudi tu so Renaultovi oblikovalci in inženirji razbijali stereotipe. Višinskega prostora je po občutku nekaj manj, a to prav nič ne moti (razen tistih seveda, ki trmasto prisegajo na lastnosti originalnega Espacea). Prav nič ne moti niti to, da sedežev ni moč obračati, recimo. Takšen Espace pri prilagodljivosti ponuja dovolj, a nič več. Več bi namreč pomenilo večjo maso (in s tem porabo) in večje stroške, pri Renaultu pa so se le-

gično odločili, da bi bile prednosti manjše od koristi. Prostora je dovolj (tako spredaj kot zadaj in v prtljažniku), ergonomija je zadovoljiva, udobje na visokem nivoju. Za potnike zadaj je pomembno, da so sede-

ži trije, ločeni, a enakih dimenzij. Želeli bi si malenkost boljše (plastične) materiale in izdelavo, a lahko kljub temu mirno zapišemo, da je po tej plati Espace na vrhu Renaultove lestvice.



In seveda: Espace mora biti dizel, kajne? In ne, tudi to ne velja več. Seveda, dizel bo nekaj varčnejši (na našem normnem krogu je porabil 6,8 litra namesto 6,1, kolikor je porabil 160-*'konjski'* dizel), a je bencinar hkrati tišji in bolj uglasen. V kombinaciji z (zadovoljivo) serijsko šeststopenjsko avtomatiko sicer zna biti tudi hiter, a (razen na avtocesti, seveda) avto ne daje občutka, da je to njegov osnovni namen. Bolj kot vijuganje mu, razumljivo, vendarle gre za križanca, ustreza križarjenje.

Oprema? Oznaka Zen pomeni boljšo izmed obeh oprem (če seveda ne štejemo že skoraj ločenega modela Initiale Paris), ki je dovolj dobro založena tako z udobnostjo kot varnostno opremo. Pravzaprav se izplača doplačati le še štirikolesno krmiljenje 4Control (bolj zaradi okretosti kot zaradi lege na cesti) ter kombinacijo projicirnega zaslona in aktivnega tempomata (paket Techno). In za dobrih 37 tisočakov je potem takšen Espace čisto ugoden nakup, pa še podaljšano jamstvo (do 5 let/150 tisoč kilometrov) je vključeno v ceni. ◀◀



Renault Espace Energy TCe 200 EDC Stop&Start ZEN

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 34.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 40.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 40.490 EUR

triglav ZAVAROVANJE AO: 1.099 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+: 1.940 EUR

NAŠE MERITVE
Okoliščine meritev:
T = 26 °C / p = 1.063 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 4.291 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 9,1 s
402 m z mesta: 16,8 s (137 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

TRUŠČ V NOTRANJOSTI dB
Hitrost (km/h) 90 58

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 35,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 8,1 l/100 km
normni krog: 6,8 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM
brez napak

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.618 cm³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.750/min - največji navor 260 Nm pri 2.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 7-stopenjski menjalnik z dvojno sklopko - gume 235/55 R 19 W (Dunlop Sport Maxx).
Masa: prazno vozilo 1.609 kg - dovoljena skupna masa 2.410 kg.
Mere: dolžina 4.857 mm - širina 1.888 mm - višina 1.677 mm - medosna razdalja 2.884 mm - prtljažnik 247-2.101 l - posoda za gorivo 58 l.
Zmogljivost: največja hitrost 211 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 6,2 l/100 km, izpust CO₂ 140 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ oblika
▲ LED-Zarometi
▲ udobje
▼ nekateri materiali v notranjosti
▼ premajhna posoda za gorivo (58 litrov)

Končna ocena

Espace ni več takšen Espace, kot smo ga poznali nekdaj - je pa od nekdanjega Espacea boljši (razen za tiste, ki si v resnici želijo kombi, a za takšne imajo pri Renaultu Trafica).

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.