

Konec dober ...



Stara karoserija, nov motor:
Laguna dCi

Renault je na letošnjem pariškem salonu predstavil novo Laguno, zato je povsem jasno, da bo aktualni model kmalu zapeljal v muzej. Hoteli ali ne, takšna je usoda čisto vsakega avtomobila, ki ga je doslej izdelal človek. Ampak Laguna dCi je še vedno dober avtomobil.

Dober? Le dva pogoja morata biti izpolnjena, da lahko to trdite brez zadržka: pogledovati morate za avtomobilom srednjega razreda in francoski avtomobili vam morajo biti že a priori všeč. Potem je vredno razmisliti tudi o Laguni, ki je na koncu življenjske poti.

Zakaj? Tudi Renault se je lotil gradnje turbodizelskih motorjev, pri katerih za polnjenje z gorivom skrbi tehnika skupnega voda, potem pa je gorivo neposredno vbrizgano v zgorevalni prostor. To označujejo črke dCi. Motor pravzaprav ni nič posebnega novega, saj poznamo zelo podobnega tudi pod imenom dTi, le da ima v tem primeru le neposredni vbrizg, ne pa skupnega voda (common rail). Sama preobrazba torej ni terjala velikanskega truda v primerjavi z zasnovo od praznega belega lista naprej. Na še svež, a že preskušeni motor so pač namestili novo črpalko ter skupni vod in ga prilagodili novi tehniki.

Rezultat? Prav presenetljivo. Če začnem čisto pri koncu, je tale motor kljub ne ravno lahki karoseriji prav prijazen varčen. Tudi z našo težko nogo je zmogel porabo pod 7 litrov plinskega olja na 100 kilometrov, a je po drugi strani ob priganjanju v mestu poraba narasla prek 11 litrov na enaki razdalji. Torej je lahko tudi požrešen, a je pomembno, da ga je mogoče z lahko



Nekoliko bolje jo je odnesla Laguna Break, torej kombijevska različica tega francoskega orožja v sicer priljubljenem »družinskem« razredu. Vozniki pred nami so jo očitno z mislijo, da je to le družinski avtomobil, ki mu bolj pristaja bolj umirjena vožnja - manj zdelali, zato o pomanjkljivosti v smislu slabše kakovosti izdelave ni bilo ne duha ne sluha. Ampak, priznam, mi smo jo popolnoma izkoristili. Saj ne, da bi jo na naši dolgi poti do Korzike priganjali do skrajnosti, ampak smo jo izkoristili prav tam, kjer je najmočnejša: pri majhni porabi goriva in velikem prtljažniku. Laguna Break je v povprečju porabila 8,3 litra plinskega olja. To je seštevek vožnje po italijanskih avtocestah in zavijanih korziških cestah, zato je rezultat kar pohvalen. Seveda pa moramo pri tem še upoštevati, da smo zaradi številne prtljage štirih odraslih oseb povsem napolnili 520-litrski prtljažnik, zato smo ji morali pritakniti še strešni prtljažnik. Zato s šotori, spalnimi vrečami, celo z velikim kuhalnikom sploh ni bilo težav. Pri kombijevskem prtljažniku je treba pohvaliti sistem odpiranja zadnje šipe, ki se lahko odpre povsem neodvisno od prtljažnih vrat. Preprost sistem, ki ti predvsem v kampu olajša življenje.

Aljoša Mrak



Skupni vod: zadnja pridobitev motorja dTi

nogo voziti precej varčno.

Pa uporabnost? Brez pripomb. Navora je toliko, da ima voznik občutek, kot da so prestavna razmerja motokrosistično kratka. Pa niso. Je pa res, da so tehniki, ki so bdeli nad motorjem v nastajanju, v težnji po čim večji moči odškrbnili uporabnost motorja pod 2100 vrtljaji v minuti. Torej je treba speljevati z nekaj več plina, pozneje pa, tam nad 2500 vrtljaji v minuti, motor že tako močno vleče, da je pretikanje navzdol velikokrat povsem nepotrebno. Lepo je tudi to, da je motor dobro zvočno izoliran, da se njegov (dizelski) princip delovanja pokaže le zjutraj, ko hladen steče trdo in grobo. To pa je vse.

Lahko je po re na, a tudi prijazno varčna.

In drugo? Menjalnik, na primer, je za ta avtomobil sicer dober in dovolj natančen, a v splošnem mehak in premalo odločen. Najhuje je pri pretikanju iz četrte v peto prestavo, ko je včasih potrebujete več sreče kot znanja, da opravite manever. Malce živcev bo včasih terjala tudi sklopka, katere pedal je prav nedamsko trd. Kot da bi bil avtomobil superšporten.

Tale petvrtna limuzina je pri dobrih 10 tisoč prevoženih kilometrih pokazala tudi precej slabih strani, ki so lahko posledica slabe in nekakovostne izdelave, pretirane grobosti voznikov pred nami ali (najverjetneje) obojega. Že iz zasnove pa izhaja majhen pedale brez ključavnice pred sovoznikom, le v globino nastavljen volanski obroč, težko dostopna ročica za nastavljanje usločenosti ledvenega dela in merilnik vrtljajev brez rdečega polja. No, zato pa se konča pri vrednosti 7000 ...

Kljub nekaterim napakam Laguna še vedno razveseljuje z udobnim, mehkim in zanesljivim podvozjem, predvsem pa z bogato opremo. In prav zaradi tega velja, da je Laguna prav zdaj zanimiva kot še nikoli. Konec dober, vse dobro. Še nekaj mesecev in z bogom, Laguna I!

Vinko Kerne

Tehnični podatki

Renault Laguna Break Concorde 1.9 dCi

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 × 93,0 mm - gibna prostornina 1870 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 79 kW (110 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1750/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda, elektronsko vodena črpalka - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 7,5 l - motorno olje 4,9 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,720; II. 2,050; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,550 - diferencial 3,550 - gume 205/55 R 16 V (Michelin Pilot HX)

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

Mere, zunanje: dolžina 4628 mm - širina 1752 mm - višina 1470 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1483 mm - zadaj 1466 mm - rajdni krog 11,5 m - **notranje:** dolžina 1670 mm - širina 1460/1460 mm - višina 900-985/950 mm - vzdolžnica 890-1120/820-600 mm - prtljažnik (normno) 520-1782 l - posoda za gorivo 66 l

Mase: prazno vozilo 1360 kg - dovoljena skupna masa 2080 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1650 kg, brez zavore 715 kg - dovoljena obremenitev strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE) 7,6/4,8/5,8 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	5,5 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,9 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	12,5 s	60	57,1 km/h
0-120 km/h:	18,7 s	80	77,9 km/h
0-140 km/h:	26,1 s	100	98,6 km/h
1000 m z mesta:	34,2 s	120	117,2 km/h (151 km/h)

Največja hitrost: 185 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 35,9 s (153 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 41,5 s (145 km/h)

Zavorna pot: od 150 km/h: 97,1 m
od 100 km/h: 43,0 m

Poraba goriva: Testno povprečje 8,2 l/100km
Najmanjše povprečje 7,2 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 22°C
50 km/h 58 56 55	p = 1010 mbar
100 km/h 68 64 62	rel. vl. = 55 %
150 km/h 71 70	
Prosti tek 43	

KONČNA OCENA

Renault je za zaključek uspešne kariere predstavil še zelo dobro opremljeno različico, ki jo ponujajo po razmeroma ugodni ceni. Oznaka? Concorde. Pravite, da ime ne obljublja nič dobrega? Res je sicer, da je Renault Laguna Concorde poimenoval že pred strmoglavljenjem nadzvočnega potniškega letala, ampak omenjena oznaka še vedno pomeni prestiž, varnost in udobje. Ne verjamete? Pomislite, koliko ljudi je (in večina bi šel) plačalo okoli dvajset tisoč nemških mark za letalsko karto od Londona oziroma Pariza do New Yorka. In to dobrih dvajset let! Laguna Concorde Break je kljub imenu skromnejša: poleg možnosti hitrega prevoza ponuja tudi veliko prostora v prtljažniku.

prostoren karavanski zadek	preveč položen volanski obroč
možnost ločenega odpiranja zadnje šipe	premalo predalov v notranjosti
zmogljiv, varčen in tih motor	glasen motor ob hladnem zagonu

CENA: 4.582.800 SIT (Revov)

Tehnični podatki

Renault Laguna Concorde 1.9 dCi

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 × 93,0 mm - gibna prostornina 1870 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 79 kW (110 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1750/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda, elektronsko vodena črpalka - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 7,5 l - motorno olje 4,9 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,720; II. 2,050; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,550 - diferencial 3,550 - gume 205/55 R 15 V (G. year Eagle Touring)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, torzijske vzmetne palice, tel. blažilniki, stab. - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4508 mm - širina 1752 mm - višina 1433 mm - medosna razdalja 2654 mm - kolotek spredaj 1480 mm - zadaj 1460 mm - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina 1610 mm - širina 1470/1460 mm - višina 880-960/880 mm - vzdolžnica 890-1120/840-600 mm - prtljažnik (normno) 450-1335 l - posoda za gorivo 66 l

Mase: prazno vozilo 1310 kg - dovoljena skupna masa 1900 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 690 kg - dovoljena obremenitev strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,8 s - poraba goriva (ECE) 7,4/4,6/5,6 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	5,1 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,1 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	11,9 s	60	57,6 km/h
0-120 km/h:	17,7 s	80	78,2 km/h
0-140 km/h:	25,3 s	100	99,1 km/h
1000 m z mesta:	33,7 s	120	118,5 km/h (155 km/h)

Največja hitrost: 189 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 35,6 s (154 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 40,8 s (146 km/h)

Zavorna pot: od 150 km/h: 97,9 m
od 100 km/h: 43,3 m

Poraba goriva: Testno povprečje 8,1 l/100km
Najmanjše povprečje 6,9 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 24°C
50 km/h 58 55 54	p = 1018 mbar
100 km/h 68 63 62	rel. vl. = 60 %
150 km/h 71 70	
Prosti tek 44	

KONČNA OCENA

Za Renault Laguna 1.9 dCi velja, da je v tem trenutku najbrž najboljša različica, če razmišljate o Laguni in če skušate najti najboljšo pot med zmogljivosti, uporabnostjo in prijaznostjo motorja ter varčnostjo z gorivom. Predvsem v kombijevski različici. Laguna tudi v splošnem ponuja dovolj opreme, z dobrim avdiosistemom vred, poleg tega pa je verjetno najznačilnejši predstavnik stare francoske šole udobja v avtomobilu. Ampak leta so tu.

motor, navor, zmogljivost	menjalnik
udobje, oprema (Concorde)	trda sklopka
prostornost, uporabnost	žvižg ob voznikovi vratih nad 100 km/h
	površna izdelava

CENA: 4.263.663 SIT (Revov)