



Estetika pred prostornostjo

Slovcem najbolj priljubljen avtomobil srednjega razreda, tako v limuzinski kot v kombijevski različici, se predstavlja v novi luči. Pri Grandtoursu v prvi vrsti poudarjajo estetiko, šele potem prostornost.

Pri Renaultu trdijo, da so izdelali kombi s poudarjeno estetiko in eleganco, ki so ga namenili zahtevnejšim kupcem. Izmislili so si tudi novo ime - Grandtour, ki pa ni popolnoma novo, saj ga je na nemškem trgu nosila že Laguna prve generacije. Zadek je položno, elegantno prisekan. Logično je, da zato tudi prostornina prtljažnika ni med največjimi v svojem razredu. Je pa lep! Odpiranje zadnje šipe seveda ni novost, saj jo poleg Lagune najdemo tudi v Scenicu in Espacu. Je pa praktična rešitev. Izzivalna oblika zadka sodi v sam vrh današnje mode. Aluminijaste vzdolžne strešne letve se estetsko dopolnjujejo z elegantno zaobljenim strešnim lokom, ki poteka od prednjega do zadnjega stebrička. Luči s kristalnim videzom pa celoto le še estetsko dopolnjujejo. Tako zadek ni samo lep, ampak tudi uporaben.

Nova Laguna je z najvišjo možno oceno po evropskem sistemu preskusnih trčenj NCAP trenutno najvarnejši avtomobil v vseh kategorijah. V opremi Privilege je vseh šest varnostnih blazin, doplačati je treba le za dve na zadnjih sedežih. Tudi sistem za

pomoč pri zaviranju v sili je nadgradnja serijskega ABS-a. Kot opozorilo se v takem položaju samodejno prižgejo vse štiri utripalke. Stopalka zavore nove Lagune je mehkejša kot običajno, ustavljanje pa je zanesljivo, vključno s kratko zavorno razdaljo. Laguna ima odlične zavore.

Ima odličen motor in še boljši menjalnik.

Naslednja tehnična značilnost nove Lagune je sistem za nadzor tlaka v gumah. Prek senzorjev v ventilih nadzira nihanja in opozarja na odstopanja od idealne vrednosti. Glasovno opozarjanje (prijazen ženski glas), dopolnjeno z izpisom na armaturni plošči, je včasih kar zastrašujoče, ker opozarja(!) na odstopanje. Vendar ni tako hudo, kot se zdi na prvi pogled.

Ključ v obliki kartice se je žal tudi tokrat izkazal za nezanesljivo rešitev. Tipala v vratih namreč ne delujejo zanesljivo, pa tudi zagon je lahko včasih težaven.

Toliko bolj zanesljiva pa je zato vsa druga tehnika in mehanika. Laguna je natančno

vodljiva, njeno podvozje ni ne premeško ne pretrdo, in skoraj v vseh položajih se odziva predvidljivo in natančno. Istočasno v ovinkih ne dovoljuje pretiranega nagibanja. Podvozje je ravno pravšnje trdote, da ne kvari udobja.

Ima tudi odličen motor in še boljši menjalnik. Za pogon so uporabili poznani 1,9-litrski turbodizel s skupnim vodom, pri katerem so z novo elektroniko dosegli optimalno moč 120 KM. Motor je kot narejen za ta avtomobil. Navor v širokem območju vrtljajev, poskočnost, dobra odzivnost, uglajenost so lastnosti, ki si jih lahko le želimo, poleg tega pa tudi poraba ni pretirana. Kot nadgradnja sodobnega motorja razveseljuje nov šeststopenjski ročni menjalnik. Čeprav pri Renaultu nismo bili vajeni ravno slabih menjalnikov, pa so tokrat preseglji sami sebe. S svojo natančnostjo, hitrostjo in učinkovitostjo menjalnik prijetno preseneča.

Če na zunaj Laguna izraža svojevrstno dinamičnost, pa je notranost veliko bolj umirjena. Barvno so prevladovali sivi odtenki, vključno s prijetnim oblazinjenjem sedežev v kombinaciji gladkega in brušenega usnja. Bolj dinamični del, vključno s preglednimi števc

in bogatim informacijskim sistemom, skupaj s potovalnim računalnikom, je kot nasprotje umirjeni armaturni plošči. Morda armaturna plošča na prvi pogled deluje celo nekoliko pušto, ampak ko se je navadite, spoznate, da ni tako napačna. Dobri in dobro nastavljeni sedeži so dovolj veliki, prostornost pa je odlika tudi na zadnjih sedežih. Pohvalna je odločitev, da so končno tudi Laguni namenili po višini (ne samo globini!) nastavljen volanski obroč, oblečen v usnje.

Navdušenje nad celoto nekoliko pokvari jo drobne napake, kot so slabo pritrjena stropna obloga ali pa preblizu volanskemu obroču nameščena upravljalna ročica radia. Tudi ročica smernikov je brez vmesnega položaja in gumbi klimatske naprave so premeški ter brez možnosti osrednjega nastavljanja. Ampak te drobne pomanjkljivosti je ob celotnem vtisu kaj lahko pozabiti. Prevladajo kakovost, eleganca in uporabnost.

Igor Pucihar



Šesta prestava odlično dopolnjuje vtis natančnega menjalnika



Umirjena notranost, francoski videz in udobje, nekaj napak pri ergonomiji.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrzgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 x 93,0 mm - gibna prostornina 1870 cm³ - kompresija 19,0 : 1 - največja moč 88 kW (120 KM) pri 4000/min - največji navor 270 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motoru olje 4,8 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 6-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,910; II. 2,110; III. 1,390; IV. 0,980; V. 0,780; VI. 0,640; vzvratna 3,540 - diferencial 3,370 - gume 205/55 R 16 Y (Michelin Pilot Sport)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (prilino hlajene), zadaj kolotne, servo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4698 mm - širina 1749 mm - višina 1443 mm - medosna razdalja 2745 mm - kolotek spredaj 1525 mm - zadaj 1480 mm - rajdni krog 11,5 m - **notranje:** dolžina 1640 mm - širina 1470/1460 mm - višina 930-980/920 mm - vzdolžnica 850-1080/870-630 mm - prtljažnik (normno) 475 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1420 kg - dovoljena skupna masa 1935 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 7,2/4,8/5,6 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na:	resnično:
0-60 km/h: 5,0 s	0-80 km/h: 8,3 s	60	57,4 km/h
0-80 km/h: 11,6 s	0-100 km/h: 17,1 s	80	77,7 km/h
0-100 km/h: 23,9 s	1000 m z mesta: 32,1 s	100	96,7 km/h
(160 km/h)		120	115,7 km/h
		140	136,1 km/h

Največja hitrost: 197 km/h (VI. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 35,3 s (156 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 44,3 s (140 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.): 50,1 s (122 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 89,3 m
od 100 km/h: 37,0 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,4 l/100 km
Najmanjše povprečje 8,1 l/100 km

Trušč v notranosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	VI.	Okoliščne meritev
50 km/h	58	54	54	56	T = 30 °C
100 km/h	71	62	62	61	p = 1009 mbar
150 km/h		72	68	66	rel. vl. = 57 %
Prosti tek				41	

Napake med testom: -brez napak

KONČNA OCENA

Laguna je eleganten in moden avtomobil. Pri elektronični (zaklepanje) rabijo še nekaj časa za dodelavo, klasična mehanika pa je v odlični formi. Odličen motor, odličen menjalnik, odlično podvozje in idealna prostornost jo uvrščajo zelo visoko na lestvici. Pa tudi bogata osnovna oprema ni odveč.

- | | |
|-------------|---|
| motor | pritržitev stropa |
| menjalnik | tesna obvolanska ročica radia |
| vodljivost | nezanesljiva elektronična zaklepanja |
| zavore | preobčutljivi gumbi klimatske naprave |
| prostornost | ročica smernikov brez vmesnega položaja |
| oprema | |
| oblika | |

CENE (Revoz)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.359.000
TESTNO VOZILO:	5.814.200