



Orkan v motorju

Renault s tehnologijo neposrednega vbrizgavanja goriva v bencinskih motorjih ni bil prvi. V svetovnem merilu ga je v velikoserijskih avtomobilih prehitel Mitsubishi. A ne glede na to so bili Francozi prvi, ki so na stari celini ukrotili orkan v motorjih Meganov in Lagun.

Zakaj orkan, se boste verjetno vprašali. Zato ker so bili inženirji pred veliko tehnično dilemo, kako bi lahko bencinske motorje prav tako napajali z neposrednim vbrizgom (za dizelske to velja že od nekdaj), ki pa zahteva zelo velike tlake. Tja do 100 barov, kar je z vidika mehanskih delov, ki tak vihar krotijo, problematično. Načrtovalci so hoteli večjo motorno odzivnost, manj škodljivih izpušnih plinov (Renault želi do leta 2008 zmanjšati onesnaževanje za 25 odstotkov v primerjavi z motorji letnice 1995) in seveda manjšo porabo goriva (16 odstotkov manj kot klasični motor). To pomeni, da boste na 100 prevoženih kilometrov že sedaj porabili za poldrugi liter manj neosvinčenega bencina na sto prevoženih kilometrov ...

Pri Renaultu so zato zavijali rokave in najprej leta 1999 predstavili v Meganu prvi

evropski bencinski motor z neposrednim vbrizgavanjem goriva, nato pa to tehnologijo preselili še v večje in novejšje Lagune. Bencinski vrstni štirivaljnik, ki v Laguni z neposrednim vbrizgavanjem goriva v izgorovalne komore poskrbi za poskočnost (140 KM v primerjavi s klasičnim 114 KM

razočarani bodo samo tisti vozniki, ki so zapriseženi tradicionalisti oziroma pristaši »francoske« mehkobe med vožnjo.

v stari Laguni), je uporabnikom prijazen pri vseh motornih vrtljajih. Odzivnost na stopalko za plin je skoraj hipna, motorni vrtljaji se hitro približajo rdečemu polju in, kar je najpomembneje, o prehitevanju počasnejših tovornjakov ni treba veliko premišljevali. Le pretakniti je treba v nižjo prestavo in poln plin, pa boste v sekundi mimo »premikajoče se ovire«. Pri tem bodo

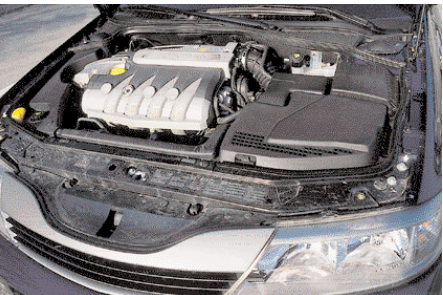
potniki predvsem zadovoljni s hrupom v potniškem prostoru, ki je zanemarljiv in povsem v vrhu v tem avtomobilskem razredu. Seveda k suverenosti na cesti zelo veliko prispevata menjalnik in podvozje. Menjalnik v novi Laguni je natančen, hiter in rokovanje z njim je pravi užitek. Gibi prestavne ročice so kratki, zobniki pa se prav nič ne upirajo tudi hitrejšim potezom voznikov desnice. Isto bi lahko dejali za podvozje: razočarani bodo samo tisti vozniki, ki so zapriseženi tradicionalisti oziroma pristaši »francoske« mehkobe med vožnjo. Te ni več, Laguna je precej bolj »nemško trdna«, da bi še lahko govorili o občutku, ki ga recimo še vedno ponuja Citroën C5. Sla-



Dobrodošli v kraljestvu prostora.



GRE za slovenski trg, IDE pa za hrvaški ...



Ni svetovna novost, je pa dober: vihar v motorju so pri Renaultu uspešno ukrotili.

bost? Niti ne, saj je Laguna še vedno udoben avtomobil, a na svojstven način. Gibi vzmeti in blažilnikov so krajši, neposrednejši, zato se tudi karoserija manj nagiba v ovinkih. Lega na cesti je s tem vsekakor

pridobila. Ali ta Laguna torej ponuja adrenalinske šoke? Jaz bi na to dejal le, da hvala bogu ne, saj Laguno Grandtour nihče ne kupi zaradi divjanja po cesti ali postavljanja hitrostnih rekordov pri vožnji skozi ovinke.

Če Lagunin motor ne porabi veliko goriva pri zmerni obremenitvi, pa je zelo požrešen prtljažnik. Pogonski agregat popije le nekaj požirkov bencina, medtem ko lahko prtljažnik prebavi do 1500 litrov! Nato varjanje in raztovarjanje olajšuje nizek rob prtljažnika, pa tudi prtljažna vrata se odpirajo zelo visoko. Zato vozniki, visoki do 180 centimetrov, ne bodo hodili naokoli s povito glavo vsakič, ko bodo vzeli torbo iz prtljažnika.

Zato velja, da Lagune kupce ne bo bolela glava. Tako ali drugače.

Aljoša Mrak

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z neposrednim vbrizgom goriva - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,7 × 93,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 5500/min - največji navor 200 Nm pri 4250/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 5,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,727; II. 2,048; III. 1,393; IV. 1,097; V. 0,892; vzvratna 3,545 - diferencial 3,890 - gume 225/45 R 17 H

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoča prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, 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 1660 mm - širina 1475/1475 mm - višina 920-970/940 mm - vzdolžnica 940-1110/840-660 mm - prtljažnik (normno) 475-1500 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1370 kg - dovoljena skupna masa 1920 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1335 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 207 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,4/7,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,7 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	7,2 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	10,5 s	30	28,1 km/h
0-120 km/h:	15,0 s	50	47,3 km/h
0-140 km/h:	21,6 s	70	69,3 km/h
1000 m z mesta:	32,3 s	90	87,1 km/h
	(161 km/h)	100	97,5 km/h
Največja hitrost:			
209 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
50-90 km/h (IV.):		11,2 s	
80-120 km/h (V.):		16,9 s	
Zavorna pot:			
od 130 km/h:		78,3 m	
od 100 km/h:		45,9 m	
Poraba goriva:			
Testno povprečje		9,2 l/100 km	
Najmanjše povprečje		7,4 l/100 km	
Truš v notranjosti (dB):		Okoliščine meritev	
50 km/h	54 53 52	T = 8 °C	
90 km/h	62 61 61	p = 1026 mbar	
130 km/h	67 66	rel. vl. = 74 %	
Prosti tek	37	Stanje kilometrskega števca: 3531 km	
		Gume: Bridgestone	
		Blizzak LM 22	
Napake med testom:			

KONČNA OCENA

Renault Laguna Grandtour z novim bencinskim motorjem z neposrednim vbrizgavanjem goriva v valje je avtomobil skrajnosti. Če je dvolitrski motor zadovoljen s kapljicami goriva, požre prtljažnik brez težav 475 litrov ali - s prevrnjeno zadnjo klopjo - kar 1500 litrov! Nove tehnologije omogočajo manjše onesnaževanje okolja, boljše odzivnost motorja in manjšo porabo goriva. Revolucija? Bolj evolucija. Zato kljub novim tehnologijam ne pričakujte čudežev, recimo zmerne porabe pri polno naloženem avtomobilu!

odzivnost motorja	poraba goriva pri polni obremenitvi
manjša poraba goriva pri normalni obremenitvi	hrup pri višjih vrtljajih
velikost in uporabnost prtljažnika	
menjalnik	

CENE (Revoz)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.312.000
TESTNO VOZILO:	5.677.000