

**Kratek test**

## **RENAULT LAGUNA 2,0 S RXE**

Drugo lagunino poletje, tokrat ne pretirano dolgo, zato pa klasično vroče, je minilo v znamenju novega motorja. Novi motor z večventilsko tehniko spada po zmogljivosti tik pod motor V6 in je, jasno, najmočnejši štirivaljnik v tem uspešnem renaultu.

# HIT SEZONE

Laguna s svojo obliko, ki jo bo, vsaj v prednjem delu, dobil dobršen del Renaultovih avtomobilov, še vedno ostaja zelo sodoben avto, tako oblikovno kot tehnično. Zaplet okoli troblje so rešili v duhu sprave, tako da jo je sedaj mogoče sprožiti z obvolansko ročico ali pa s stikalom na volanu. Torej lahko vsak trobi po svoji volji. To, da je ena izmed bistvenih vrlin lagune potovalna udobnost, vam je pripravljena dokazati vsak hip. Od zelo mehkega in udobnega, za nekatere morda celo preveč udobnega sedenja, odlične zvočne zatesnitve potniškega prostora, pa preko opreme RXE in seznama dodatne

opreme do odličnega radiokasetofona in klimatske naprave. Sedi se precej visoko, tako da vstop v vozilo in izstop

iz njega nista problematična, koti odpiranja vrat so prav tako ugodni, le nad težo zadnjih, petih, vrat voznik ne bo preveč navdušen, saj so odločno pretežka za lagunino elegantno udobje.

Morda se bo kdo nekoliko namrdnil ob povprečno natančni prestavni ročici (v primerjavi z nekaterimi drugimi renaulti). Bistvo te lagune pa je na novo razvit motor.

*Bistvo te lagune pa je na novo razvit motor.*

Gre za vrstni štirivaljnik, izdelan popolnoma iz lahke kovine, premore šestnajst ventilov, ki jih krmilita dve odmični gredi, gnani z zobnim jermenom. Opremljen je seveda z vso pripadajočo krmilno elektroniko, največjo moč pa doseže pri 6200 vrtlja-







## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirikelni - vršni - giban prostornina 1948 kubicov - kompresija 10,5:1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 6200/min - največji navor 176 Nm pri 3500/min - ročna gred v petih ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobotni jermeni) - 4 ventili na vsak val - elektronsko vzbujanje goriva in vžig - vodno hlajenje 7,2 ltra - uravnovani katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi - pestopenjski ročni menjalnik - prestavno razmerja: I. 3,37; II. 1,86; III. 1,39; IV. 1,01; V. 0,89; vzvratna 3,55, diferencial 4,06 - gume 195/60 HR15

**Voz in obesa:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obesa, vzmetni nogi, tikratna prečna vodila, stabilizator - zadaj polloga prena, vzvojne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokotne zavore, kolene na vsa štiri kolesa, spredaj prisilno hlajenje, servo, ABS - volan z zobato letvijo - servo

**Mero, zunanje:** dolžina 4510 mm - širina 1750 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1480 mm, zadaj 1455 mm - najdni krog 10,8 m - notranje: dolžina 1790 mm - širina 1470/1465 mm - višina 870/965 mm - vzvalžnica 890/1110; 840/590 mm - prtljažnik (norma) 452 l - posoda za gorivo 66 l

**Teže:** prazno vozilo 1400 kg - dovoljena skupna teža 1860 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 - poraba goriva (ECE): 6,8/8,6/10,8 litrov neaktivnega super bencina na 100 km

## Naše meritve

**Največja hitrost:** 208 km/h (V, prestava)

**Pospeški:**

0-60 km/h 5,1 s

0-80 km/h 8,1 s

0-100 km/h 11,7 s

0-120 km/h 16,6 s

0-140 km/h 23,3 s

1000 m z mesta 32,7 s (160 km/h)

**Praznost:**

1000 m od 40 km/h (IV) 35,4 s (155 km/h)

1000 m od 40 km/h (V) 37,5 s (142 km/h)

**Zavorna pot:**

od 150 km/h 93,5 m

od 100 km/h 42,1 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

**kazalec na:** **resnično:**

60 57,8 km/h

80 77,2 km/h

100 97,7 km/h

120 116,4 km/h

140 137,3 km/h

**Trušč v notranjost (dB):**

**prestava hitrost:**

50 km/h 58 57 56

100 km/h 69 66 64

150 km/h 73 71

200 km/h 76

prosti tek 41

**Poraba goriva:** testno povprečje 11,9 l na 100 km

### Hvalimo:

- lega na cesti
- dve stikali za trobljo
- počutje in udobnost
- motorne zmogljivosti
- poraba goriva
- izdelava

### Grajamo:

- težka zadnja vrata
- motorna praznost
- povprečno natančen menjalnik
- pregrevanje zavore

**Končna ocena:** renault laguna 2,0 S RAE je dobro motoriziran in glede na pakat opreme razkošen predstavniki avtomobilov srednjega razreda. Primeren je tudi za izrazito športno naravnane voznike, pri ostri vožnji se izkaže z majhno porabo goriva, obtemni po vas razveseli z obilico francoskega udobja in šarma.



Udobna notranjost



Pod velikimi in težkimi vrati je velik prtljažnik

Motor: varčen in zmogljiv



jih v minuti, in sicer 103 kW (140 KM). Največji navor zmore pri 3500 vrtljajih, 176 Nm, s tipično šestnajstventilsko živahnostjo in veseljem do vrtenja pa postreže šele med 4000 in 4500 vrtljaji.

Na testu se je izkazal tudi z razmeroma ugodno porabo goriva, saj povpreček kljub priganjanju ni presegel 11,9 litra na sto prevoženih kilometrov. Nekoliko moteče je prepogosto zahajanje v rdeče območje vrtljajev, saj laguna to območje, recimo v peti prestavi, zelo hitro doseže. Motorji vrtljaji v peti prestavi so tako pri največji hitrosti ves čas na robu ali pa celo že v rdečem območju, ki se začne pri številki 6500, prekinjevalnik pa se zgane pri številki 6900. Cena tolikšnih naporov je tudi nekoliko večja poraba motornega olja, kot je to normalno. Morda bi z drugačnimi prenosi v menjalniku in diferencialu delovanje tega motorja lahko tudi popravili. Pa kljub temu ostaja vtis o tako motorizirani laguni zelo pozitiven, k temu prispeva tudi solidna lega avtomobila na cesti, zelo učinkovite zavore, ki pa se lahko kdaj tudi pregrejejo, in vsa pregovorna lagunina udobnost.

Tekst: Andrej Supé  
Foto: Matej Družnik