

Test

RENAULT LAGUNA 2.0i RXE

S prihodom lagune v Renaultovo družino je končan proces celovite prenove modelov, ki so ga začeli pred približno šestimi leti. Renault ima tako v celem eno najsodobnejših in najbogatejših prodajnih palet v Evropi, modelska pestrost pa je očitna tudi pri laguni. Vrsta različic, sodobnost zasnove in oblike, ter ugled, ki si ga je Renault v zadnjih letih pridobil (tudi z uspehi v F1), so bili lagunini aduti, še preden je dodobra začela svojo prodajno pot.

Renault je z modelom laguna - glede na predhodnika - preskočil kar nekaj "stopnic" in močno prerasel dosedanje okvire v svojem pojmovanju srednjega avtomobilskega razreda. Laguna je namreč v primerjavi z "enaindvajsetico" v celem precej zrelejši avtomobil. Oblikovno in predvsem z bočno linijo je blizu večjemu safranu, pa vendar je dovolj drugačen, da ponuja sebi lastne značajске posebnosti, kot so na primer zavignjen pokrov motorja z velikim Renaultovim logom, svojska reža med prednjima žarometoma in reže na prednjem spojlerju, privihnjena zadnja vrata z velikimi zadnjimi lučmi in proti nosu padajoča bočna linija. Zlasti slednja značilnost daje temu avtomobilu še posebej skladen in prestižen vtis, ki ga dopolnjujejo plastični obrobi pragov in bokov, ovalno oblikovani ročajji vrat in vsečni ko-



NOVO OBZORJE



Kokpit: renault ali airbus?

lesni pokrovi, ki so na daleč podobni pravim litim platiščem.

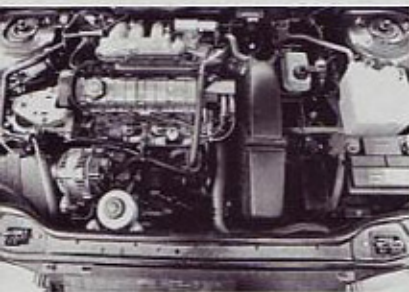
Testni avtomobil je na boku vozil oznako RXE, kar označuje - z izjemo različice V6 - najbogatejšo serijsko opremljenost, Revoz pa je različico RXE za sedaj namenil le ob dvolitrskem motorju, pri ostalih pa je treba to različico posebej naročiti. Da gre pri tej oznaki za resnično bogato opremljenost, je opazno že takoj, ko odprete voznikova vrata.

Povsem na novo oblikovana armaturna plošča je namreč polna raznih merilnikov,



digitalnih zaslonov in dodatkov, ki ta avtomobil vsaj po opremljenosti uvrščajo više, kot v resnici sodi. Poleg obeh običajnih merilnikov, ki se lepo prekrivata, lahko voznik pred zagonom motorja vidi na merilniku temperature motorja tudi količino motornega olja, na displeju potovalnega računalnika pa se tedaj izpiše tudi število kilometrov, ki ločijo avtomobil do rednega servisnega pregleda. Šele nato lahko voznik s stikalom na desni obvolanski ročici izbira druge informacije, kot so povprečna hitrost, čas vožnje od zadnje postanka, povprečna in trenutna poraba goriva, število kilometrov do potrebnega točenja goriva ter dnevni števec kilometrov. Na manjšem displeju v sredini armaturne plošče se ob tem kaže celotno število prevoženih kilometrov. Potovalni računalnik skratka ponuja

dovolj pomembnih informacij, da vam med vožnjo nikoli ne bo dolgčas in boste neprestano kradoma pogledovali na premikajoče se tekoče kristale. Pripravna stvar, vendar morda včasih tudi malce nevarna, saj voznikovo pozornost odvraca z dogajanja na cesti. In če morda kdo misli, da je s tem konec sodobnosti v potniški kabini, se je krepko zmotil. Na sredinski konzoli, gledano z vrha, je nameščen displej, ki ponuja podatek o zunanji temperaturi, točnem času in izboru glede delovanja hi-fi sistema, sredinski del zavzemajo lično oblikovana stikala in displej za upravljanje kakovostne samodejne klimatske naprave, ki omogoča natančno nastavitve temperature, ter (posebej) ogrevanje prednje in zadnje šipe, na spodnjem (pokritem) delu pa je obsega resnično kakovosten hi-fi sistem z ločenim displejem (zoper kra-



Motor: kultiviran in zmerno zmogljiv



Volanski obroč je vzdolžno nastavljiv



Prtljažnik: kombijeve mere ob deljivi zadnji klopi



Za kaseto in "codeje" je na voljo le predalnik

jo), ki vsebuje RDS radio, kasetofon, grafični equalizer in pa CD. Da je vse skupaj še bolj prestižno, ima voznik dodano obvolansko ročico z daljinskim vodenjem za celoten hi-fi sistem, tako da mu med vožnjo ni treba iskati s prstom po drobnih stikalih, temveč ukazuje izza volanskega obroča. Seveda, če se

z desnim pa voznik opravi samodejno računalniško preverjanje najpomembnejših funkcij v motorju in na avtomobilu. In če se vse skupaj dogaja ponoči, ob prižganih lučeh, se vam ponuja prizor iz "Vojne zvezd". Celotna armaturna plošča je namreč osvetljena z rdečo barvo, nešteto majhnih lučk, števil in

je izvrstno, predvsem zaradi možnosti temeljitega nastavljanja sedeža in dostopnosti vseh stikal, kratka in hitra prestavna ročica pa ponuja - že zaradi pregovorno dobrega menjalnika - veselje do pretikanja, ne glede na voznikovo zahtevnost do motorja.

Motor zapusti po preskusu mešane občutke. Gre za v nosu nameščeni 2,0-litrski štirivaljni z odlično gredjo v glavi, s po dvema ventiloma na valj, z Bendixovo elektroniko in s katalizatorjem. Največji navor znaša 172 Nm pri 3500 vrtljajih, največja moč pa 85 kW (115 KM) pri 5250 vrtljajih v minuti. Dobro stran pokaže motor že ob zaganjanju. Takoj se tiho in vsakokrat odzove na voznikov ukaz, skoraj neslišno deluje vse do zgorjnjega območja motornih vrtljajev ter ponuja dobra potovalna (hitrostna) povprečja, saj se kazalec na merilniku hitrosti zaustavi nekje pri številki 210! Slabše se odreže pri pospeševanju in prožnosti, saj je v spodnjem območju delovanja len in neprepičljiv. Po drugi strani pa se zmore zavrteti vse do 5900 vrtljajev v minuti in šele tedaj lahko postane vožnja športnejša in ostrejša, kar pa se seveda kaže na porabi goriva.

Zaradi zasnove "vse spredaj" in limuzinske naravnosti lagune je odzivanje avtomobila na cesti bolj naravnano za zmernejše voznike, ki si želijo predvsem udobje in varnost. In čeprav je laguna dolgo nevtralna, pokaže ob zahtevnejšem vozniku željo po bočnem nagibanju karoserije, sili z nosom iz ovinka in teži k odnašanju zadka ob popušcanju plina v ovinku. V dobro ji štejem dejstvo, da so vse reakcije podvozja sprotno in pravočasno občutene, tako da tudi povsem ostra vožnja ne zahteva dirkaškega vozniskega znanja. Enako zadovoljijo tudi kakovostne zavore, malo manj pa Pirellijeve gume, ki so pri testnem avtomobilu zlasti na mokri podlagi premalo prijemale cestišče, predvsem pri hitrih in ostrih spremembah v smeri.



predhodno nauči, kaj je kje na tej ročici! Desni del armaturne plošče vsebuje prostoren in osvetljen predalnik, kamor je poleg drobnarij moč namestiti tudi audio kasete in "codeje", ker drugod, žal, nimajo prostora. Stikala za vodenje šip v prednjih vratih (zadaj ročno) so nameščena na izdatno obloženih vratih in na sredinskem grebenu, za prestavno ročico sta pregledno nameščeni stikali za vse štiri utripalke in osrednjo ključavnico (ki jo je moč upravljati tudi z daljinskim vodenjem). Vse ostale stvari voznik upravlja z obvolanskimi ročicami. Prvič doslej sta stikali troblje nameščeni hkrati v volanskem obroču in v levi obvolanski ročici, da je zadovoljeno vsakršnemu okusu. Levo od volanskega obroča sta nameščeni še dve stikali: z levim voznik izbira med opozorilnim piskanjem in sintetiziranim govorom, ki opozarjata na odprta vrata med vožnjo, prižgane luči ob izklopu motorja in podobno,

posameznih displejev pa je tedaj prava paša za oči.

V opremo poleg naštetega sodijo še vzdolžno nastavljiv volanski obroč z dodanima volanskim servoojačevalnikom in zračno blazino (le za voznika), v vse smeri ročno nastavljiv vozniski sedež z zložljivo oporo za desno roko, zavorni ABS, ročno nastavljivi zunanji ogledali, opora za ko-

Prvič doslej stikali troblje nameščeni hkrati v volanskem obroču in v levi obvolanski ročici.

molce na zadnji klopi, zadnji sedežni zglavniki, po višini nastavljiva prednja varnostna pasova, stikalo za odpiranje pokrova posode za gorivo, prednji meglenki in roleta za zadnjo šipo. Vse skupaj je temeljito obdelano, navdušita pa tudi izdatno oblažinjena notranjost ter kakovostna plastika. Voznikovo počutje

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - vrtni - nameščen spredaj prečno - vrtna in glob 88,0 x 82,0 mm - gibna prostornina 1995 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5250/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,35 m/s - specifična moč 42,6 kW/liter (57,6 KM/liter) - največji navar 172 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski vbrizg in elektronski vžig (bendix) - vodno hlajenje 7,1 litra, motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 80 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kalesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,720; II. 2,050; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,795; vzvratna 3,640; diferencial 3,870 - ploščica 5,5" x 14 - gume 185/65 R 14 (pirelli P4000), katalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,1 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kalute za vsa kolesa (spredaj hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4508 mm - širina 1752 mm - višina 1433 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1480 mm, zadaj 1470 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1840 mm - širina (komolci) spredaj 1475 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-950 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1120 mm, zadnja klop 840-620 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 452 litrov - posoda za gorivo 66 litrov

Teže: prazno vozilo 1245 kg - dovoljena skupna teža 1750 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,6 s - poraba goriva (ECE): 6,4/8,0/11,3 litra neasvinčene bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

0- 60 km/h	5,3 s
0- 80 km/h	7,9 s
0-100 km/h	12,5 s
0-120 km/h	17,4 s
0-140 km/h	25,8 s

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,2 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	41,4 s (132 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	92,0 m
od 100 km/h	43,7 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	56,1 km/h
80	75,8 km/h
100	95,5 km/h
120	114,9 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	12,9 litra/100 km
------------------	-------------------

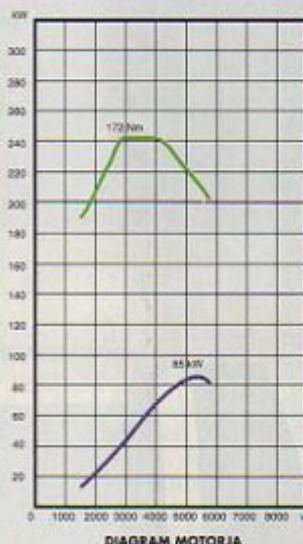


DIAGRAM MOTORJA

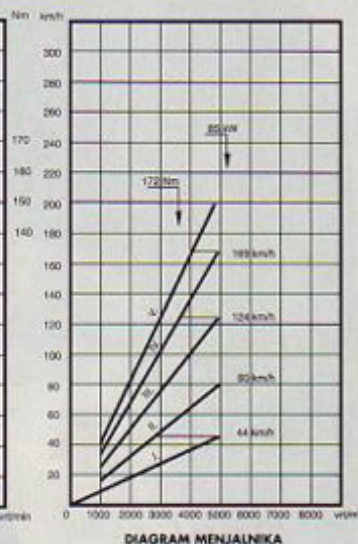


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika in prostornost
- opremljenost
- zavore
- menjalnik
- kakovost izdelave

Grajam

- vidljivost nazaj (ob parkiranju)
- ni zračne blazine za sopotnika
- zmerne motorne zmogljivosti
- ozki predalniki v vratih
- zunanji ogledali sta ročno nastavljivi

Cena SIT 3,309.074
(Revoz d.d., Novo mesto)

Končna ocena

Renault laguna 2.0i RXE je tisto, čemur lahko rečemo obetavna prodajna uspešnica. Bogata opremljenost, sodobna oblika in kultiviran motor ji dajejo prednost pred večino tekmecev in očitno je, da začneja Renault z laguno novo poglavje v tem avtomobilskem razredu. Vsekakor celostno zrel in dober avtomobil!