

Kratek test

Renault laguna 2.2 D RT

KONKURENT



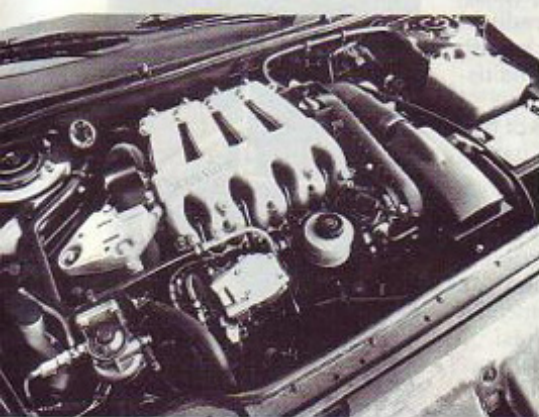
O dizelskem motorju iz Francije, ki je zbujal pozornost s svojimi tremi ventili na valj, je bilo slišati že pred časom. Prihajal je iz koncerna PSA, sedaj je nastal podoben motor še pri konkurenčnem gigantu Renaultu, vgradili pa so ga v laguno.

Zanimivo je tudi, da tovarna laguno z novim 2,2-litrskim dizlom primerja z 1,9-litrskim dizlom v peugeotu 405 ali xantii, z navadnim turbodizlom v passatu ter z zelo suverenim prav takšnim motorjem v mondeu in vectri. Niti besedice pa ni o primerjavi z motorjem iz korporacije PSA, od katerega se razlikuje le za 50 kubičnih centimetrov po prostornini, za slab kilovat v moči in bore malo v konstrukciji. Pa je zagotovo novi Renaultov motor vreden te primerjave, čeprav PSA te motorje vstavlja v avtomobile višjega razreda od lagune.

Pri novem Renaultovem dizlu ponovno pride do izraza načelo, da je gibno prostornino pri motorju zelo težko zamenjati z drugimi nadomestki, ki povečujejo moč. Ta štirivaljni vrstni dizel zmore pri 2188 kubičnih centimetrih 61,3 kW (85 KM) zelo spontane dizelske odzivnosti in prožnosti, ki ju lahko najdemo le pri odličnih dizelskih motorjih. K še večji kultiviranosti motorja pripomorejo tudi trije ventili

na vsak valj, po dva sesalna, in po en izpušni, vse tri pa krmili ena odmična gred v glavi. Navdušuje tudi razporeditev navora in moči, saj je med 1500 in 4000 vrtljaji na voljo kar 95 odstotkov vsega motornega navora. Največji navor pa doseže pri 2250 vrtljajih, 142 Nm. Sesalne cevi so natančno izračunane in so v stilu časa zaobljene zaradi turbulenc, ki nastajajo v njih, svojo dizelsko modernost pa dokazuje motor tudi s kratkim časom predgretja, ki traja od dveh pa do štirih sekund ne glede na vreme. Med testom je tudi pri zelo nizkih temperaturah motor vžigal vselej po dveh sekundah. Hladen je za okolico zelo glasen, ogreva se hitro, ogret pa ni pretirano (dizelsko) hrupen. Če ga primerjamo s hrupnostjo turbodizla v R 18 iz konca sedemdesetih let, je ta manjša za celih 60 odstotkov, tako zatrujejo pri Renaultu.

S kar 1335 kg teže lagune ima motor glede na svojo moč kar precej dela. Avto jasno da ni poskočen, doseže solidno končno hitrost, motorne zmogljivosti s svojo prožnostjo pa bodo zadovoljile marsikaterega voznika. Tisti



pa, ki jim je res prepočasen, bodo počakali na isti motor s turbinskim polnilnikom. Kljub temu, da smo bili do motorja zelo zahtevni, poraba ni zrasla čez 9,8 litra na 100 km. Zagotovo pa je ta avto moč hitro voziti ob povprečni porabi od 7 do 8 litrov na 100 km. Zmogljivosti motorja so daleč pod zmogljivostmi podvozja in zavor, tako da je lega in vodljivost avtomobila odlična, k temu pa izdatno pripomore tudi ubogljiv volan. Ergonomske rešitve pri notranjosti so prav tako moderno sveže, pri tem pa je laguni treba odmisлити premajhen predal pred sovoznikom, ki ima sicer pred sabo še kar uporabno odlagalno polico, nekoliko težaško zapiranje zadnjega pokrova in manj udobne sedeže kot bi pričakovali glede na vtis o avtu v celoti. Z levo obvolansko ročico lahko prižigate in ugašate luči, meglenske, utripalke in po želji še trobite. Rokohitskemu delu leve roke se sedaj lahko izognete, saj v laguni lahko

trobljo sprožite tudi na volanskem obroču, tako kot pri preostalih 90 odstotkih avtomobilov. Pohvala za Renault.

Oprema v testni laguni ima oznako RT, kar pomeni električni pomik prednjih šip in obeh zunanjih ogledal, nastavitvev sedeža po višini, kot dodatek pa še zelo uporabna stikala avtoradia ob volanskem obroču, klimatsko napravo in v skladu z modno varnostjo integriran otroški sedež, ki »zraste« iz desnega dela sedalne površine na zadnji klopi. Na sedežu piše, da je primeren za otroke, ki tehtajo med 15 in 36 kilogrami. Videz sedeža sicer ne vpliva največjega občutka varnosti, vendar vseeno bolj kot temu občutku zaupam inženirjem, ki so ga zasnovali. Pri tem razmišljanju odtehta največ avto v celoti, saj je renault laguna zelo soliden avto.

ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilitrski - vrstni - dizel - gibna prostornina 2188 kubikov - kompresija 23:1 - največja moč 61,3 kW (85 KM) pri 4500/min - največji navor 142 Nm pri 2250/min - ročična gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - trije ventili na vsak val - visokotlačna črpalka za gorivo - vodno hlajenje 6 litrov

Prenos moči: motor spredaj pogarja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestava razmerja: I. 4,27; II. 2,15; III. 1,32; IV. 0,97; V. 0,75; vzvratna 3,64, diferencial 3,73 - gume 185/65 R14 (michelin XM + S 100)

Voz in obese: - 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj polloga prirna, zvojni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokotne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajenje), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato levijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4051 mm - širina 1750 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1480 mm, zadaj 1455 mm - najnižji krog 10,8 mm
notranje: dolžina 1790 mm - širina 1470/1465 mm - višina 870/965/900 mm - vzdolžnica 890/1110; B40-590 mm - prtljažnik (nominal) 452 l - posoda za gorivo 66 l

Teže: prazno vozilo 1335 kg - dovoljena skupna teža 1900 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavoro 750 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

Zmogljivosti (lovarni): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h: 15,3 s - poraba goriva (ECE): 4,9/6,7/8,2 litra dizelskega goriva na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 179 km/h (IV. prestava)

Pospeški:
0-60 km/h 6,7 s
0-80 km/h 11,1 s
0-100 km/h 16,5 s
0-120 km/h 26,7 s
1000 m z mesta 37,4 s (136 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.) 38,8 s (139 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.) 45,2 s (118 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h 125,4 m
od 100 km/h 52,0 m

Natančnost merilnika hitrosti kazalec na resnično
40 37,7 km/h
60 54,5 km/h
80 74,6 km/h
100 94,5 km/h
120 113,0 km/h

Poraba goriva testno povprečje 8,8 l na 100 km

Hvalimo

- solidna izdelava
- prtljažnik
- motor
- menjalnik
- poraba goriva
- lega na cesti
- oprema

Grajamo

- težek zadnji pokrov
- hrup ob zagonu hladnega motorja
- premajhen predal pred sovoznikom
- prednja sedeža

Končna ocena:

Renault laguna je tudi z dizelskim motorjem zelo konkurenčen avto v svojem razredu, saj se tako razpon tega avtomobila poveča od dobro izkoristljive družinske namembnosti do tisočev poceni prevoženih poslovnih kilometrov. Dodatno argumenta za ta avto sta redovna solidna izdelava in ne pretirana cena.