

Lepotica

V 14 dneh nisem slišal niti enega, ki bi dejal, da mu Laguna Coupé ni všeč. Prav nasprotno, vsi so bili nad njo odkrito navdušeni.

Kar je pri novih Renaultih prej izjema kot pravilo.

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

► Občudovanje je bilo res odkrito, saj so me popolni neznanci ustavljali na bencinski črpalki, nekateri so na rdečem semaforju dvigovali palec, kolegi pa so me prosili za kakšen krog na sovozniskem sedežu. Njihovo navdušenje se je stopnjevalo celo do te mere, da so menili, da bi Laguno Coupé zgolj zaradi oblike lahko pomaknili v avtomobilski razred višje in jo uvr-

stili v premium družbo. Primerjava z znamko Jaguar ali celo Aston Martin renaultovcem verjetno godi, zlasti če rečemo, da je to nedvomno najcenejši Aston in verjetno tudi Jaguar ...

A ostanimo trdno na tleh, Laguna Coupé ni niti Audi A5 niti BMW serije 3 Coupé, kaj šele eden od Bondovih avtomobilov. Prej bi lahko kot dodelana Laguna Berlina zlahka

konkurirala manj opaznemu Peugeotu 407 Coupé. Za vstop v premium razred ji pri tehnikih ne manjka veliko, gre bolj za občutke, ko se usedete za volan ali doživljate vožnjo kot sopotnik. Največji minus smo tako pritaknili obliki njene notranjosti, bolje rečeno dizajnu armaturne plošče. Renaultovi oblikovalci so ohranili ločen zgornji del armaturne plošče od

spodnjega, zaradi česar je občutek prostornosti večji. Medtem ko je oblika karoserije tako prikupna, da se ljudje na cesti odobravajoče ozirajo za vami, pa bi sopotnik dal palec dol, ko bi govorili o notranjih oblinah. Preveč je podobna različici Berlina, kar dokazuje tudi gumb osrednje ključavnice, kjer je narisana avtomobil z dvojnimi vrati na vsakem boku.

A podobno zgodbo o premalo dodelanem vozniskem okolju smo slišali tudi pri 407 Coupéju, seriji 3 Coupéju, Audiju A5 ali novejših Passatu CC in Sciroccu, ki se od tipičnih kupejevskih oblik sicer odmikata, a iščeta podobne kupce.

Francozi pa niso ponovili nekaterih napak, ki zdaj že tradicionalno žigosajo njihove

avtomobile. V Laguni Coupé se sedi veliko bolje, kot smo bili navajeni pri Renaultih. Položaj za volanom so nadgradili z nižjim položajem sedeža, predvsem pa z boljšo podporo za voznikova stegna. Izsledki ankete, ki so jo izpolnjevali kupci klasične Lagune, so pokazali, da je dolžina sedalnega dela povsem primerna, le zunanji rob naj bi bil

premehak. No, v Laguni Coupe je zunanji rob trši in bolj raven, zato imata stegenici boljše podporo, s čimer so tudi omejili nadležno drsenje zadnjice po drsečem usnju. Športnejši položaj voznika pomeni tudi manj klavstrofobičen občutek, ki ga pri kupejih pogosto doživimo, saj z glavo rinemo v streho oziroma opazujemo dogajanje na cesti kar ob zgornjem robu vetrobranske šipe. Se vam bo pa pogosto dogajalo, da se bosta prednja vzglavnika zagozdila ob streho, ko boste izkoristili 240-milimetrski električni pomik prednjih sedežev, ki naj bi olajšal prehod na

mestih, počivališče za levo nogo je primerno veliko tudi za zimske čevlje s širšim podplatom, volanski obroč je izdatno vzdolžno nastavljiv in prestavna ročica je primerno blizu desnici. Seveda se lahko Laguna Coupe pohvali tudi z volanskimi tipkami (tempomat oziroma omejevalnik hitrosti) in z obvolanskimi komandami za radio. Med slabosti smo uvrstili le na spodnji strani porezan volanski obroč in aluminijasto prestavno ročico, ki v temperaturah okoli -10 in +30 prav kliče po tem, da zataknete v tretjo prestavo in se vozite brez pretikanja, dokler temperatura

“Vprašanje, ali je to le najlepša Laguna ali celo najcenejši Aston Martin, pustimo za gostilniške debate.”

zadnje sedeže (funkcija Easy Entry). Splošna ergonomija voznikovega delovnega mesta je dobra: aluminijaste stopalke so na pravih

notranjosti (in s tem prestavne ročice) ne doseže normalne stopnje. Rokovanje z aluminijem je v ekstremnih temperaturnih



Iz oči v oči



Mitja Reven

» Renault, odlično. Kupeja sicer ne glejte z očmi navdušenca nad športnimi avtomobili, ampak naj bo najlepša Laguna vseh časov predvsem avtomobil za udobje. Ni mi vseh odpiranje prtljavnika, tudi notranjost se mi zdi premalo ekskluzivna, Coupe pa v vožnji skozi ovinke le potrjuje, da je prej pozerski Renault kot pa športen. Tudi prav. Drugače pa, če ustvarjalce 007 zajame recesija, tu je cenejši Aston. «

razmerah prav boleče, zato sem čedalje bolj prepričan, da se načrtovalci ne vozijo vsak dan s svojimi izdelki, saj sicer ne bi več vztrajali pri tem. Pogled čez ramo prednjih potnikov razkriva razmeroma veliko prostora za glave in ramena zadnjih dveh potnikov, kamen spotike na vsakem daljšem potovanju pa bo skromno odmerjena dolžina za noge. Če so v avtu trije odrasli in je sopotnikov sedež pomaknjen naprej, bo še nekako šlo, za štiri odrasle pa ne bi dal več roke v ogenj. Pri prtljžniku je zgodba podobna. Osnovnih 423 litrov je za kupeja lepa številka, pri Renaultu pa še trdijo, da lahko s podrtim zadnjim naslonom (v razmerju 60 : 40) peljete do 1,8-metra dolg predmet. Za smuči bo dovolj, verjetno pa kupe ne bo glavno prevozno sredstvo za prevoz parketa ali desk za gradnjo vaše počitniške hišice, kajne?

Težavni sta še vedno majhna luknja in plitkost sicer lepo obdelanega prtljžnika.

Laguna Coupe je nižja od modela Berline za štiri centimetre, ima za šest centimetrov krajšo medosno razdaljo in je za kar četrtno vzvojno trša. Skupaj z bolj odzivnimi vzmetmi in blažilniki, ki postavljajo odzivnost pred udobjem, že na prvih luknjah začutite, kako dobro so (oziroma niso) cestarji zakrpali v zimski zmrzali nastale luknje. A žal športnosti sledi le še motor, saj smo imeli na testu dvolitrsko turbobencinsko različico s 150 kilovati oziroma z bolj domačimi 204 'konji', ki je vzet kar iz Megana RS. V Sloveniji bodo prodajali le štiri najmočnejše motorje (od osmih predvidenih) in testni primerek je teoretično šibkejši od dveh bencinskih možnosti (drugi je 3.5 V6 s 175 kW). Coupeju motor z dvema turbopuhalom



pristaja. Ker je zelo odziven, skorajda ne trese in je tako rekoč neslišen. Močnejšega motorja sicer nisem preizkusil, a mu verjetno zaradi šestih valjev lahko pripišemo boljši zvok in bolj uglajeno delovanje, ob tem pa moramo upoštevati večjo porabo in večjo maso, ki neposredno vpliva tudi na vožno dinamiko. Laguna Coupe ima športno podvozje in zmogljiv motor, nima pa komunikativnega servovolana, hitrega menjalnika in izklopljivega stabilnostnega sistema. Zato mi lahko verjamete, da lahko le slutiti delovanje štirikolesnega volana, ko se zadnji kolesi do 60 km/h sukata nasprotno od prednjih (do kota 3,5 stopinj), nad to hitrostjo pa vzporedno s pogonskima kolesoma. Obračalni krog je manjši, celo do 10 odstotkov, vzorna pa je tudi lega na cesti. To se občuti zlasti na tako imenovanih 'hardih',



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	650
Audio in navigacijski sistem	2.000

ko pri 180-stopinjskih ovinkih nos avtomobila ne rine iz ovinka, temveč zadek urno smukne v smer vožnje. A čim smo hoteli po spolzkih in s snegom pokritih cestah preizkusiti, ali je razlika res taka, je v naše početje posegel ESP, ki je avtomobil varno naravnal. Sicer pohvala Renaultu za dobro delovanje tega sistema, saj nedvomno postavi varnost na višjo raven, toda ali se moramo pri dinamičnih Renaultih res vedno znova vprašati, ali je treba počakati na različico RS, ki zagotavlja izklopljiv ESP pri vseh hitrostih? Ali se Renaultovi kupci športnih avtomobilov res nikoli ne peljejo na dirkališču? Dvomin. Zato tudi minus.

V Parizu so verjetno prešteli, da je turistov več kot dirkačev, zato lahko njihov kupejevski GT zlahka poimenujemo kar Veliki Turist. Če pomislim na Scirocca, ki smo ga imeli pred kratkim na testu, ponuja obujena legenda več športnosti in tudi izklopljiv ESP. In ko za isto ceno dobiš še menjalnik z dvema sklopama DSG, potem se (vsaj pri meni) tehcnica nagne v prid nemškemu tekmecu. Zato je treba gledati na Laguno kot na lepo oblikovan kupe, ki lažje premaguje vsakodnevne tlake, kot zagotavlja športno vožnjo. Spet bomo pohvalili pame-

tno kartico, ki bi morala biti za zgled vsem drugim izdelovalcem, odlično opremljenost (vključno z navigacijo, prostoročnim sistemom za telefoniranje, radiem s CD-predvajalnikom in priključkom za iPod, usnjem ...) in varnost. Ta se začne z aktivnimi biksenonskimi žarometi, ki svetijo v ovinek pod kotom največ 8 (zunanj) in 15 stopinj (notranji žaromet), in z bolj odzivnimi LED-diodami zadaj, konča pa se s štirimi varnostnimi blazinami in dvema varnostnima zavesama. Ozvočenje je vrhunsko, zagriženim avdiofilom pa svetujemo, da še malo počakajo, saj bodo v kratkem ponudili še sistem Plug&Music oziroma nov vmesnik z dodatno avdio vtičnico in s priključkom za USB-ključ, ki bo v predalu med prednjima sedežema. A s tem bodo še zmanjšali že tako skromne odlagalne površine.

Renault Fuego, ki je v osemdesetih letih prejšnjega stoletja poskrbel za marsikateri nevoščljivi pogled, je dobil dostojnega potomca. Vprašanje, ali je to le najlepša Laguna ali celo najcenejši Aston Martin, pustimo za gostilniške debate. Mi pravimo, da se boste v njem dobro počutili, če le ne nimate športne žilice Fernanda Alonsa. **♥♥**

Tabela konkurence

MODEL	Renault Laguna Coupe 2.0 16V Turbo GT	Peugeot 407 Coupe 2.9 V6 Pack	BMW 320i Coupe	Audi A5 2.0 TFSI (155 kW)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.998	2.946	1.995	1.984
največja moč (kW/kM pri 1/min)	150/204 pri 5.000	155/211 pri 6.000	125/170 pri 6.700	155/211 pri 4.300-6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	300 pri 3.000	290 pri 3.750	210 pri 4.250	350 pri 1.500-4.200
dolžina × širina × višina (mm)	4.643 × 1.812 × 1.398	4.815 × 1.866 × 1.395	4.643 × 1.812 × 1.398	4.625 × 1.854 × 1.372
največja hitrost (km/h)	232	243	230	250
pospešek 0-100 km/h (s)	7,8	8,9	8,1	6,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,5/6,5/8,2	15,0/7,3/10,2	8,7/4,9/6,3	9,0/5,2/6,6
cena osnovnega modela (evri)	34.444	40.740	36.100	42.203

Tehnični podatki

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)

2.0 16V Turbo GT: 34.444 EUR
Testno vozilo: 37.094 EUR

Moč: 150 kW (204 KM)
Pospešek: 8,9 s
Največja hitrost: 232 km/h
Povpr. poraba: 12,4 l/100 km

Garancija:

3 leta ali 150.000 km splošne garancije,
 3 leta mobilne garancije, 2 leti garancije na lak,
 12 let garancije za prerjavanje.

Predvideni redni servisi:

Servisni intervali na 30.000 km.

I Renault Laguna Coupe 2.0 16V Turbo GT

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.220	obvezno zavarovanje (2):	3.280
gorivo	11.234	kasko zavarovanje (2):	3.650
gume (1):	813		
izguba vrednosti po 5 letih:	17.360	Skupaj:	37.557
		Strošek za prevoženi km:	0,38 EUR/km

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 4 °C / p = 985 mbar / rel. vl. = 62 % / Gume: Dunlop SP Winter M+S 225/45/R 18 V / Stanje kilometrskega števca: 11.464 km

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	8,9
402 m z mesta:	16,1 (145 km/h)

Prožnost

	s
50-90 km/h (IV/V):	6,5/11,5
80-120 km/h (V/VI):	8,9/12,8

Največja hitrost

	232 km/h km/h (VI. prestava)
--	---------------------------------

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	11,8
največje povprečje	13,1
skupno testno povprečje	12,4



Truš v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	54	52	51	51
90 km/h	62	60	58	57
130 km/h		66	64	62
Prsti tek	37			

Zavoma pot

od 130 km/h:	82,9
od 100 km/h:	49,0 (AM meja 39 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

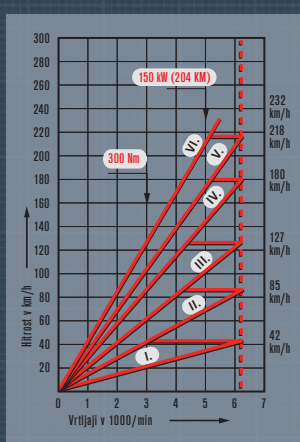
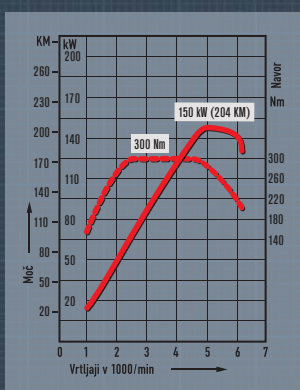


DIAGRAM MOTORJA:

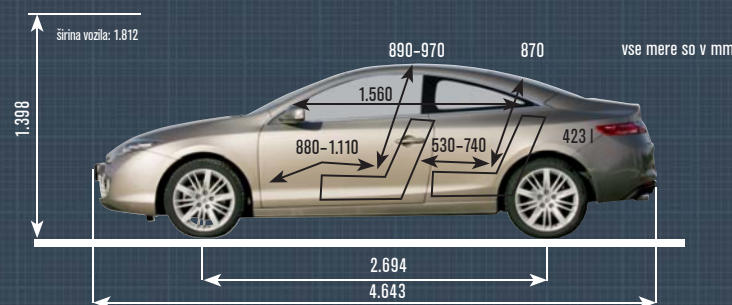


UŽITEK V VOŽNJI:



Zakaj ESP ni povsem izklopljiv, vedo samo pri Renaultu. Zato lahko samo le slutimo, kje so meje športnega podvozja in štirikolesnega volana. Premalo komunikativen servovolani še vedno ostaja slabost.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.812 mm - kolotek spredaj 1.548 mm - zadaj 1.542 mm - rajdni krog 10,6 m
Notranje mere: širina spredaj 1.480 mm, zadaj 1.440 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 66 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 4 sedeži: 2 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: vozničkova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - tipalo za dež - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - večopravilni volanski obroč - parkirna tipala spredaj in zadaj - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - biksenonska žarometi - po višini in globini nastavljen volanski obroč - električno nastavljava in ogrevana sedeža spredaj - meglenski spredaj - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	15	Prava lepota tudi med kupeji, ki ponavadi privlačijo poglede. Pa tudi dobro je narejen.
Notranjost (125)	92	Laguna Coupe je dovolj prostorna, tako da zahteva le malo odrekani. Mogoče si kakšno pripombo zasluži le zaradi pomanjkanja prostora za noge potnikov na zadnji klopi in preplitkega prtljavnika.
Motor, pogon, podvozje (65)	50	Odličen motor, povprečen menjalnik, trše podvozje, štirikolesni volan s samo 2,1 zavrtljaja na mestu. Pri Renaultu so bodo morali le odločiti, ali hočejo poudariti udobje ali športnost.
Vozne lastnosti (70)	57	Dobra smerna stabilnost, nadpovprečna lega na cesti, v bistvu priprazen kupe za vsak dan.
Zmogljivosti (35)	29	Več, kot dovoljujejo zakoni, in tudi več, kot si večina upa ali zmore.
Varnost (45)	36	Renault se rad pohvali, da je pasivna in aktivna varnost pri njem med najpomembnejšimi stvarmi. Zakaj bi bilo pri Laguni Coupe drugače?
Gospodarnost (65)	40	Ce vas moti poraba, si kupite turbodizla. Sicer pa konkurenčna cena in povprečna izguba pri rabljenem avtomobilu.

Skupaj

319
 Laguna Coupe navdušuje na promenadah, se izkaže pri vsakodnevnih opravilih in malce razočara pri dinamični vožnji. Če bi bilo ESP mogoče povsem izklopiti, bi verjetno prišel bolj do izraza tudi štirikolesni volan. Tako pa se dinamičen motor in togo podvozje ter slabše komunikativen volan in povprečen menjalnik malce izključujejo.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ oblika karoserije
- ▲ štirikolesni volan (4Control)
- ▲ pametna kartica za ključavnico in zagon
- ▲ motor
- ▲ oprema
- ▲ položaj za volanom
- ▲ dostop do posode za gorivo brez ključa

- ▼ izklopljiv ESP le pri majhnih hitrostih
- ▼ premalo komunikativen servovolani
- ▼ preglednost nazaj
- ▼ poren volanski obroč
- ▼ oblikovno neizrazita armaturna plošča
- ▼ majhna 'luknja' v prtljajniku
- ▼ aluminij na prestavni ročici
- ▼ premalo odlagalnih površin