

Ni za na stezo

Po prvih kilometrih smo si bili enotni, da je turbodizelska Laguna Coupe bolj Monaco kot GP.

► Saj razumete, bolj je za promenado kot pa za dirkaško stezo. Ker že slišim komentarje, da bi za 33 tisočakov tudi pri Renaultu dobili lep in poldirkaško 'našpičen' avtomobil, vas bom vprašal le eno: kolikokrat ste se letos prav počasi peljali ob koprskih palmah, Blejskem jezeru ali občudovali Dravo iz Lenta in kolikokrat ste se potili na poligonu Blagomix ali Raceland? Razen redkih izjem smo vsi bolj za poziranje, kajne?

Zato Lagune Coupe s pomenljivim imenom Monaco GP nismo zapeljali na Raceland, saj smo tam že priganjali Laguno Coupe GT, ki se je z neizklopljivim ESP-

jem s časom dobra minuta uvrstila na 42. mesto. Monaška lepota bi verjetno dosegla podoben rezultat. Zato pa jo je naš Saško poslikal tako, kot se za Renaultovo manekenko spodobi. Črna streha je dopolnjena s črnimi platišči, spredaj se bohotita aktivna ksenonska žaromet, zadaj pa dve izpušni cevi, ki silita izpod avtomobila na vsaki strani. Že tako lepa oblika karoserije skriva še veliko opreme v notranjosti, recimo navigacijo z vrhunsko grafiko in ozvočenje znamke Bose. Potniki sedijo v usnjenih športnih sedežih, na katerih so vgravirani napisi Monaco GP, volanski obroč je enak kot

pri GT-ju, stopalke so aluminijaste in beli dodatki v notranjosti (natančneje na vratih in sredinski konzoli) voznikovo delovno okolje nekako povezujejo z barvo vozila. Med minuse bi mu pripisali le visok položaj za volanom in pomanjkanje odlagalnih površin.

Nekateri se zgražajo, brž ko slišijo za turbodizelski kupe. To me vedno preseneča, saj verjetno tudi ljubitelji zaobljenih kupejevskih potez naredijo veliko avtocestnih kilometrov, mogoče pa so zgolj pristaši velikega navora ali pa ne marajo velikokrat dolivati goriva. To tretje še najbolj razumem. Turbodizel kupejevski Laguni pri-

Potniki sedijo v usnjenih športnih sedežih, na katerih so vgravirani napisi Monaco GP, volanski obroč je enak kot pri GT-ju in stopalke so aluminijaste.

staja, čeprav ga ne razganja od navora ali moči. Vendar pa dvolitrski dCi s kar 131 kilovati oziroma bolj domačimi 178 'konji' suvereno pospeši že iz kletnih prostorov in se brez oklevanja zavrti do številke 5.000 na merilniku vrtljajev, kjer se začne rdeče polje. Po priganjanju sicer ni potrebe, saj se najbolje počuti med 2.000 in 3.000 vrtljaji, vendar pa se prav po Renautovski nič ne upira tudi višjim. Šeststopenjski ročni menjalnik dovolj natančno in hitro prehaja skozi šest stopenj, prav tako navduši štirikolesni volan (boljša lega pri hitrejših ovinkih in veliko večja okretnost na parkiriščih), med minuse pa smo mu dali le neizklopljiv ESP. Vseeno je športen avtomobil in verjetno ga voznik kdaj zapelje tudi malce bolj ostro, recimo ob prvem snegu na bližnjem velikem parkirišču.

Saj bi še napisal, kako uglašeno se lahko z njim peljemo ali da se na štirikolesni volan hitro navadiš, vendar bom raje pustil prostor za Saškove fotografije. Na njih

se vidijo vsi aduti Lagune Coupe Monaco GP, jaz še vedno čakam na različico RS. To pa bi bil dirkalnik, kajne? ◀◀

Renault Laguna Coupe dCi 175 Monaco GP

Cena osnovnega modela: 30.360 EUR
Cena testnega vozila: 33.340 EUR

NAŠE MERITVE
T = 24 °C / p = 1.099 mbar / rel. vl. = 21 % / stanje kilometrskega števca: 11.949 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 8,7 s
402 m z mesta: 16,3 s (141 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV./V.): 6,4 s/12,9 s
80–120 km/h (V./VI.): 8,2 s/9,9 s

NAJVEČJA HITROST
222 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 40,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 7,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.995 cm³ – največja moč 131 kW (178 KM) pri 3.750/min – največji navor 380 Nm pri 1.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45 R 18 W (Dunlop SP Sport 01).
Masi: prazno vozilo 1.494 kg – dovoljena skupna masa 1.984 kg.
Mere: dolžina 4.643 mm – širina 1.830 mm – višina 1.401 mm – medosna razdalja 2.693 mm – prtljažnik 413 l – posoda za gorivo 66 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 222 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,8 s – poraba goriva (ECE) 7,5/4,9/5,7 l/100 km, izpust CO₂ 150 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ videz
▲ grafika navigacije
▲ pametna kartica
▲ štirikolesni volan
▲ neizklopljiv ESP
▲ visok položaj za volanom
▲ premalo odlagalnih površin

Končna ocena

Kupeju bi nedvomno bolj pristajal bencinski motor. Toda zakaj bi morali večkrat na bencinsko črpalko, če je turbodizelski kupe tako rekoč enako poskočen?