

Kje so začeli?



Vedno imamo občutek, da je prednji del avtomobila najpomembnejši in da se vse vrti okoli voznika. Zato si nekateri domišljajo, da načrtovalci pri kombijevski različici poskrbijo le za večji prtljažni prostor. In to je to. A to ni to. Laguno Grandtour so verjetno začeli delati od zadaj.

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

► Pokukajte v njen prtljažnik! V uredništvu smo se navdušili nad prostornostjo (no, po količini vgrajenega zraka ga prehitita tako Mondeo, za 45 litrov, kot tudi Passat, za kar 95 litrov!) in predvsem nad kakovostnim

oblazinjenjem, uporabnostjo in kakovostjo. Že prtljažni rolo si zasluži poglavje zase, saj to ni več nemarno nameščeno blago, s katerim vsakic znova iščeš luknjo za pritrditev, temveč zajeten kos pokrivala, ki nežno in



tiho steče po tirnicah. Pospravi se ga le s potiskom držala navzdol in namesti z nežnim in natančnim potegom proti zadku. Pod njim se skriva kakovostno oblazinjenje, iz katerega lahko izvlečete dve kljuki za prevoz vrečk (kako uporabno za trgovino!), na bokih pa se skrivata še dva zaprta predalnika. Za večje kose so načrtovalci namenili vsečna sidrišča, da pa ne bi prtljaga drsela, so namestili še pregrado, ki jo dvignete z dna prtljažnika, da nastane pravokotna ovira. No, da drobne stvari ne bi tekle na dolge proge po velikem, a zaradi dinamične zunanje oblike v zgornjem delu malce prikrajšanem prtljažniku, imate tudi možnost prevoza pod osnovnim dnom prtljažnika, saj je med zasilno gumo in prtljažnikom še ena (zaščitna) plast. Verjemite, da pri Grandtouru prtljažnika niso samo povečali, načrtovalci so očitno v njem tudi spali, saj so ga izkoristili v vseh pogledih. Bravo!

Laguna je verjetno neupravičeno zastavljena, saj vedno pomislimo na Passata, novega Mondeo, Mazdo6 ..., kadar govorimo o družinskih limuzinah (in kombijevskih različicah). Zakaj je Renaultov model porinjen v kot, ne vemo, mogoče ima kaj pri tem ostro in nenavadno oblikovana karoserija, ki marsikomu pač ni všeč. Če pogledamo globlje, v njeno notranjost, vidimo vsečno in dobro narejeno potniško okolje. Porezan volanski obroč je mogoče dobro videti, vendar ga raje pustite na tovarniških policah, saj je pri svoji osnovni funkciji (vrtenje volana!) moteč. Velik osrednji zaslon dobro posreduje sporočila odlične navigacije Carminat in zataji le pri močnem soncu, kakovostni materiali pa dokazujejo, da pri Renaultu niso imeli fige v žepu, ko so trdili, da bi radi izdelali najbolj kakovostno narejen avtomobil v razredu. Skratka, hoteli so odličnjaka in do tega naziva mu dejansko ne manjka veliko! A za odličnjaka niso dovolj le dobri materiali: voznikov sedež bi lahko omogočal nižji položaj (zato pa bo odličen partner nižjim voznikom ali brhkim voznicam!), električni servovolan bi lahko bil bolj posreden (moteče predvsem na spolzkem, ko ne veš, kaj se dogaja s pogonskima kolesoma!), opozorilo delovanja ESP-ja pa obzirnejše. Tako pa se prvič kar ustrašiš, ko začne delovati ESP, saj se pol instrumentne plošče obarva v živo rdečo barvo. Priznam, prvič sem pomislil na odpoved motorja! Lahko nam verjamete, da za delovanje sicer dobrega stabilizacijskega sistema ni potrebno veliko, saj ob grobem posegu na stopalki za plin pri nižjih prestavah šeststopenjskega ročnega menjalnika motor, ki ponuja kar 127 kilovatov, učinkovito zadira. Zaradi zvočne izolacije je v notranjosti zelo tih, pri okroglih 1.750 vrtljajih se zbudi in vleče brez težav do zaznamka pet tisoč na merilniku vrtljajev, ko se začne polno rdeče polje. A za najboljše delovanje

Kratek test



Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi (127 kW) Dynamique

Cena osnovnega modela: 29.500 EUR
Cena testnega vozila: 34.990 EUR

NAŠE MERITVE

T = 10 °C / p = 1.060 mbar / rel. vl. = 34 % / Stanje kilometrskega števca: 4.734 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 9,1 s
402 m z mesta: 16,7 s (138 km/h)
1.000 m z mesta: 30,5 s (175 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h [V./V.]: 6,1 s / 11,1 s
80–120 km/h [V./V.]: 7,8 s / 9,6 s

NAJVEČJA HITROST

215 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 48,9 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.995 cm³
– največja moč 127 kW (175 KM) pri 3.750/min – največji navor 380 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik
– gume 215/50 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).

Masa: prazno vozilo 1.513 kg – dovoljena skupna masa 2.063 kg.

Merje: dolžina 4.801 mm – širina 1.811 mm – višina 1.445 mm – prtljažnik 508–1.593 l – posoda za gorivo 66 l.

Zmogljivost: največja hitrost 215 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,9 s
– poraba goriva (ECE) 8,6/5,5/6,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljivost motorja
- ▲ poraba
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ udobje
- ▲ prtljažnik
- ▲ navigacija Carminat

- ▼ porezan volanski obroč
- ▼ visoko sedenje
- ▼ električni servovolani na spolkem
- ▼ ob sončnem vremenu se ne vidi na zaslonu navigacije

Končna ocena

Hvala bogu imamo vozniki pogosto ekskluzivno volilno pravico, kadar se kupuje družinski avtomobil, sicer bi naas boljše polovice, otroci ter tudi hišni ljubljenci in prtljaga preglasovali. A sreča pri tem Renaultu je, da bi vsi volili Laguno Grandtour, zato je mir v hiši zagotovljen!

ga sploh ni treba priganjati v tako visoke vrtljaje; če pri slabih štirih tisočakah prestavimo v višjo prestavo, bodo turbodizelski 'konjički' čisto zadovoljno predli in vas popejlali do največje hitrosti, ki je krepko večja od 200 km/h. Čeprav mehanika omogoča veliko užitek v dinamični vožnji (športno, vendar ne trdo podvozje, hiter menjalnik, zanesljive zavore ...), boste uživali predvsem v mehki upravljanja in številnih sistemih, ki jim lahko pripišemo besedo razvajanje. Pametna kartica, tempomat, radio s CD-predvajalnikom in obvolanskimi komandami, samodejna dvopodročna klimatska naprava in celo gretje

sedežev dvigujejo voznikov ego, pomoč pri idealnem pretikanju pa poskrbi, da vas bodo na bencinskih črpalkah kljub 'konjušnici' le redko opazili.

Ko smo se v uvodu spraševali, kje so ta avtomobil začeli delati, smo prišli do ugotovitve, da to sploh ni tako pomembno. Veliko pomembneje je, kako so ga končali. Laguna si zasluži tisti žig ob koncu proizvodnega procesa, ko se še zadnjič preveri kakovost izdelave. Ko boste torej naslednjic premišljevali o Volkswagnu, Mazdi ali Fordu, vrinite vmes še Renaulta. Mogoče boste po poskusni vožnji prijetno presenečeni. ❄❄

“Po količini kubičnih centimetrov prtljažnega prostora ga prehitita tako Mondeo kot tudi Passat. Prvi za 45, drugi pa kar za 95 litrov!”

