

Za aktivne

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Mogoče bo zvenelo klišejsko, vendar je Laguna z zadkom Grandtour, opremo GT, motorjem dCi in aktivno zadnjo premo namenjena aktivnim očetom. Pa ne le za volanom.



Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi (131 kW) GT

mu diši plinsko olje in čeprav se kitji z najnovjšo tehnologijo (neposredni vbrizg, skupni vod, najnovjše turbopuhalo s hladilnikom polnilnega zraka), zato se prebudi že pri 1.500 vrtljajih in brez omahovanja poskoči do številke 4.000 na merilniku vrtljajev, ni najbolj skromen. Široke gume na 18-palčnih kolesih in teža praznega avtomobila 1.683 kilogramov pač nista najbolj v pomoč niti ošiljenemu nosu niti sicer uglajenemu turbodizlu, ki je prav gotovo eden od adutov tega avtomobila. Razveselili se boste tudi odlične opremljenosti (oprema GT pomeni tudi pametno kartico, tempomat, omejevalnik hitrosti, parkirna tipala, športne sedeže z alkantaro, samodejno klimatsko napravo, šest varnostnih blazin, potovalni računalnik, ksenonske žaromete), manj pa dejstva, da ESP ni izklopljiv. Izklopite lahko le sistem za preprečevanje zdrsanja (Traction Control), vendar le do 40 km/h, ko se sistem samodejno znova vklopi. To je nedvomno v prid varnosti, a pri Avto magazinu ne razumemo, zakaj ne pustijo vsaj pri najbolj športni različici GT možnost izbire vozniku. Tako lahko le slutite, kako deluje štirikolesni volan pri pretiravanju (simulacija presenečenja zaradi ostrejšega ovinka od pričakovanega), čeprav ga boste najbolj občutili pri majhnih hitrostih. Pri dinamični vožnji boste lahko uživali v vrhunski legi, ko zaradi popolnoma nemoteče sledljivih zadnjih koles sprednji ne silita iz ovinka, čeprav ima Laguna GT kar 400 Nm navora pri 2.000 vrtljajih. Da, še enkrat lahko mirne vesti dvignemo palec

sic, ki pomagajo uspavati naše malčke. Za Grandtoura bi to lahko bila že serijska oprema, vsekakor pa to velja za najboljše opremljeno različico GT!

Aktivni avtomobil za aktivne očete bi bil kar pravi naslov, če upoštevamo tehniko te Lagune Grandtour z oznako GT. Poskočen motor z zavirljivim dometom, aktivno podvozje, sledljivi žarometi, velik in uporaben zadek ... Če ljubite ovinke, prehitelvalni voznik pas in aktivni prosti čas, potem Laguno z oznako dvojni GT vsekakor uvrstite na seznam želja pri naslednjem nakupu svojega jeklenega konjčka. ❖

Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi (131 kW) GT

Cena osnovnega vozila:	33.200 EUR
Cena testnega vozila:	34.680 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 27 °C, p = 1.230 mbar / rel. vl. = 22 % / Stanje kilometrskega števca: 13.253 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,0 s
402 m z mesta:	16,6 s (138 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV/V):	8,0 s / 13,1 s
80-120 km/h (V/VI):	8,3 s / 9,9 s
NAJVEČJA HITROST	
	217 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,5 m (AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	8,7 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 400 Nm pri 2.000/min.
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 18 W (Bridgestone Potenza RE050A).
 Masa: prazno vozilo 1.683 kg - dovoljena skupna masa 2.113 kg.
 Mere: dolžina 4.803 mm - širina 1.811 mm - višina 1.445 mm - prtljažnik 508-1.593 l - posoda za gorivo 66 l.
 Zmogljivost: največja hitrost 217 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva (ECE) 8,1/5,4/6,3 l/100 km, izpust CO₂: 177 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ motor
 - ▲ oprema
 - ▲ štirikolesni volan
 - ▲ sledljivi žarometi
 - ▲ tempomat in omejevalnik hitrosti
 - ▲ velikost in enostavna prilagodljivost prtljažnika

- ▼ Traction Control je izklopljiv le do 40 km/h
- ▼ nima dodatnega notranjega ogledalca in zavesic [otroci]
- ▼ visok položaj za volanom
- ▼ menjalnik bi lahko bil hitrejši
- ▼ porezan volanski obroč

Končna ocena

Bomo zelo jasni: Laguna GT z opremo GT je boljša, kot bi ji pripisali na prvi pogled. Zaradi štirikolesnega volana in poskočnega dvolitrskega turbodizla? Tudi. Z družinskim zadkom pa je tudi uporabnejša, čeprav jih na cesti ni veliko.

► Da karavanska Laguna z oznako 2.0 dCi GT spada med tiste avtomobile, ki iščejo aktivne očete, ki uživajo za volanom, ni preseženo. Aktivno zadnje podvozje, ko zadnji kolesi poskrbita za večjo okretnost na prepolnih parkirnih prostorih in zanesljivejšo lego pri hitrejših ovinkih, poskočen turbodizelski motor dCi (131 kilovatov!) in šeststopenjski ročni menjalnik kar čakajo, da izzovejo asfalt. Več kot je ovinkov, bolj se vozniku smeji, in več kot je umirjene vožnje po avtocesti, manj bencinskih uslužbencev boste spoznali.

Toda dinamika v življenju se ne začne za volanom, ampak je to kar način življenja. Zato kombijevski zadek s kar 508 (oziroma s preklapljenimi zadnjimi sedeži skoraj 1.600 litrov!) kar kliče k temu, da vanj dobesedno vržete kolo, otroški skiro in ženine rolerje ter se odpeljete nekam, kjer boste na 'lastni'



pogon prevozili nekaj kilometrov. Če je osnovnega prostora premalo, z enim gumbom prekopite naslon in dobite povsem ravno dno prtljažnika. Pri iskanju primernih lokacij pomaga turbodizelski motor, ki - če ga peljete umirjeno - porabi okrog sedem litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Na testu smo imeli povprečje 8,7 litra, kar pomeni 900 kilometrov dometa z eno posodo za gorivo. In čeprav ima Laguna Grandtour že serijsko ročni šeststopenjski menjalnik, od dvolitrskega turbodizla nikar ne pričakujte, da bo malo porabil. Čeprav

za motor (če ste le pristaša turbodizlov, sicer je tudi dvolitrski prisilno polnjeni bencinski motor pravi cukrček) in aktivno podvozje. Če ste živahnejši voznik, si boste želeli le bolj natančen in hiter menjalnik, predvsem pa nižji položaj za volanom. Aha, pa še spodaj porezan volanski obroč spada bolj v rubriko 'glejte me' kot 'vrtite me', vsaj če ste hitri z rokami. Nekaj pripomb smo imeli še očetje, ki imamo manjše otroke, saj v testnem avtomobilu kljub odlični opremljenosti nismo zasledili dodatnega notranjega ogledalca (za pregled nad drugo vrsto sedežev) in zave-