

Zelo prepričljivo



Bili so časi, ko so srednje veliki in še večji Renaulti v svetu avtomobilizma kaj pomenili. Ti časi so minili, vendar Renault za to ni kriv čisto sam. Svet se pač tako vrti. Več, kot so potegnili iz te Lagune, bi ta trenutek pri Renaultu težko naredili.

► Avtomobil je uspešen in dobro opravlja svoje poslanstvo takrat, ko zna prepričati nasprotnike lastne blagovne znamke, obenem pa ne odbija njenih ljubiteljev. Verjeli ali ne, ne eno ne drugo v avtomobilizmu še zdaleč ni pravilo.

A Laguna je prav takšna: ne le da zvečine ohranja zveste stranke, tudi marsikdo, ki zna pohvaliti le nemce, jo spoštuje. Le sesti mora vanjo in jo zapeljati.

Ja, ta generacija Lagune je zdaj že lepo v letih in tudi nedavni obisk v kozmetičnem salonu ni naredil drugega avtomobila. Kar pa še ne pomeni, da oblikovno izstopa kot neki duh preteklosti. Prej na-

sprotno, prav noro lepa morda res ni (a kakor za koža), se pa zdi zgleden dizajnerski izdelek v svojem času.

Ker pravim: veliki nemški avtomobili dandanašnji že v startu apriori ne zbuja zanimanja. Po navadi tudi ni dovolj, če nemški ADAC objavi, da je avtomobil zanesljiv bolj kot kaka nemška stvaritev. Škoda. Laguna je namreč avtomobil, vreden razmisleka in preskusa.

Pri njej pravzaprav od vsega malce bega razkorak: medtem ko se v njej ne sedi prav nič športno (visoko postavljen sedež!), je njeno upravljanje športnejše kot pri marsikaterem avtomobilu z več športne zgodovine in več splošnega imidža na hrbtu. Tudi če Laguna nima volana, ki bi upravljal vsa štiri kolesa.

Toda začnimo na začetku. Odrpta vrata vabijo v prostor, ki podobno kot zunanost morda ni kandidat za nagrado industrijskega oblikovanja leta, je pa zagotovo prepričljivo že na prvi pogled. Tudi pozneje po daljšem druženju z njo ni nič drugače: notranjost je tehnično dobro zasnovana, tudi kakovostno izdelana in daje vtis trdnosti ter čvrstosti, obenem pa tudi nekoliko privzdignjenega prestiža, kar

je za avtomobile te velikosti pomembna reč. Na spoje med deli ni brez pripomb, gibljivi deli so brezhibni, materiali se zdijo nadpovprečni, no, sploh če je znotraj tudi precej usnja, in tudi majhni deli, kot so gumbi, pri uporabi ne povzročajo kakih zapletov. V bifeju bi rekli: »Vse špila.«

In to je veliko. Ko se iz nje presedeš v Latitude, se vprašaš, ali ima ta sploh smisel na tem delu sveta ali ga je treba jemati kot neko povsem drugo zgodbo, da ga osmisliš.

Toda da ne boste mislili, da je Laguna brezhibno popolna! Poglejte, če med vožnjo pijete (denimo vodo), boste pijačo težko kam odložili. Prostor za plastenko tam sicer je, a je en sam, pa še ta pred zračno režo. Najbrž si tudi v hladnih dneh ne želite piti mlačne vode? Drugače odlagalna mesta kar nekako zadovoljijo, čeprav jih ne bi izpostavili kot tisto boljše. Prav veliko jih ni, tista, ki so, so dobra in uporabna. Dobra in še več kot to pa je klimatska naprava, ki je hitra in učinkovita (kljub črni karoseriji in soncu!), zlasti (in znova) pohvalna je možnost treh stopenj intenzivnosti vzpostavljanja nastavljenega klime: zmerno, normalno in hitro. Zade-

va je za zgled marsikomu, no, pravzaprav vsem, saj je uporabna in v tem trenutku (ter v takšni izvedbi) še vedno edinstvena. Na neki način presenetita tudi zunanji ogledali, ki sta na prvi pogled (pre) majhni, a se izkaže, da je vidno polje v njej povsem dovolj veliko za varno vožnjo v obe smeri. Morda še na kratko o glasbi. Laguna ima odlično sistem Bose z izmenjevalnikom (6) zgoščen ter s priključkoma USB ter AUX. Kdor rad posluša dober vokal, bo dobil solzne oči, tudi visoki toni so odlični in zelo resnični, ljubitelji

zadaj z vzvodom. Tam sta še dve kljukici za vrečke, (le) ena lučka in 12-voltna vtičnica. Prav veliko več človek v praksi niti ne potrebuje.

Še pogonski del. Motor je že večkrat prepričal in njegovih 175 'konj' je za tako velik oziroma težak avtomobil povsem dovolj, se pa v tej Laguni kar malo izgublja. 'Kriv' je menjalnik, s katerim pri Renaultu nimajo tako srečne roke, kot bi jo lahko imeli. Ne, z njim ni nič posebno narobe, le vse drugo je opazno boljše. Je le soliden, malce moti to, da ima le en program



(torej nič 'zima' ali 'sport'), pa tudi pamenten (priuščljiv) ni, oziroma če je, tega ne pokaže v zadostni meri. Od vseh dodatkov ima le možnost ročnega pretikanja (z ročico), vendar so tudi ti gibi dokaj trdi pa nič športni. Prav tako ne bo šla v anale njegova hitrost pretikanja, zato je izjava o 'izgubljanju' motorja zdaj zagotovo razumljiva. Rdeče polje se začne pri 4.200 vrtljajih v minuti, a nadzorna elektronika pri pohojenem plinu in v ročnem načinu pretikanja pusti motor vrteti se tudi do 4.500 vrtljajev v minuti. V visokih vrtljajih se že pojavi trušč, nekako neustrezen siceršnjemu dobremu splošnemu vtisu privzdignjenega prestiža tega avtomobila.

Menjalnik ima šest prestav in potovalni računalnik prikazuje naslednje vrednosti porabe v zadnji prestavi: pri 100 kilomet-

hipopa in podobni pa tako ali tako ne kupujejo Lagune Bose.

Laguna je, vemo, kombilimuzina, torej s petimi vrati na zadku. Morda res nič kaj prestižna zadeva po nekem nenapisanem (in dvomljivo smotrnem) pravilu, a zato nadvse praktična. Lahek dostop in možnost poštenega povečanja prtljažnika po tretjini. Sedalni del se ne zlaža, naslonjali pa lahko prožimo klasično ali od



Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi (127 kW) BVA Bose&Design

Cena osnovnega modela: 28.990 EUR
Cena testnega vozila: 33.920 EUR

NAŠE MERITVE
T = 16°C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 38 % / stanje kilometrskega števca: 6.086 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 9,6 s
402 m z mesta: 16,8 s (135 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST
215 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 39,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm³ - največja moč 127 kW (173 KM) pri 3.750/min - največji navor 360 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/50 R 17 V (Michelin Primacy HP). Masa: prazno vozilo 1.595 kg - dovoljena skupna masa 2.107 kg. Mere: dolžina 4.803 mm - širina 1.811 mm - višina 1.473 mm - medosna razdalja 2.758 mm - prtljažnik 508-1.593 l - posoda za gorivo 66 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (ECE) 8,2/5,2/6,3 l/100 km, izpust CO₂ 165 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ volan, lega na cesti
- ▲ pametni ključ
- ▲ oprema
- ▲ zasnova, izdelava, materiali notranjosti
- ▲ klimatska naprava
- ▲ motor
- ▲ avdiosistem Bose
- ▲ prtljažnik
- ▲ mesta za pločevinke/plastenke
- ▲ menjalnik (pod ravni drugo mehaniko)
- ▲ trušč nad 160 kilometri na uro
- ▲ (pre)visoko sedenje

Končna ocena

Tako dobre Lagune, tudi času primerno, še ni bilo. Povsem nevsiljivo ponuja odlične športne občutke v vožnji, kdor jih hoče čutiti, in je obenem povsem enakovreden kandidat vsem podobno velikim avtomobilom tako v poslovnem razredu kot med nekoliko večjimi družinskimi avtomobili.

rih na uro 5,2, pri 130 7,3 in pri 160 9,3 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Za to kombinacijo 'konj', menjalnika, teže in aerodinamike povsem spodobne številke, naša testna poraba (9,3) pa prav tako. In pri poglavju mehanike se še enkrat vrnimo k volanu - ta namreč daje odlično povratni občutek dogajanja pod kolesi in je v vseh točkah vrednotenja nemoteče športen, povsem enako pa velja tudi za lego na cesti. Zdi se zelo zanesljiva in voznik dobro čuti vozilo. Ob tem se zdi, da je nagibanja karoserije v ovinkih precej, a je to v veliki meri le posledica pričakovanih športnega volana in lege zapeljanega voznika.

In to je na kratko to: prepričljiv, zelo prepričljiv avtomobil, ki bi si zaslužil več pozornosti. ◀◀