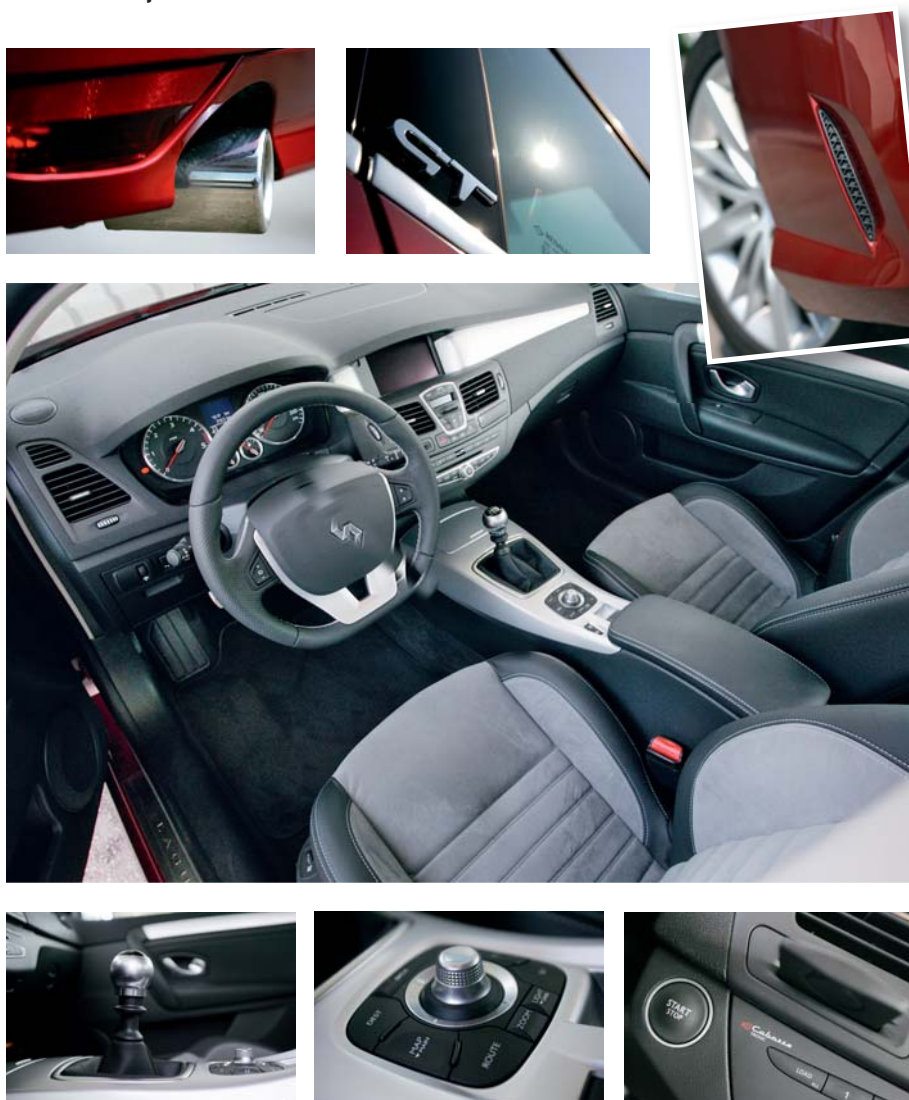


Ko dobro postane boljše

Tehnične novosti so vedno pravi magnet za tiste, ki dihamo z avtomobili. Ko smo pred časom izvedeli, da ima Renault Laguna GT štirikolesni volan, smo si prav želeli odpeljati kakšen hiter ovinek s tem avtomobilom.

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič



► Štirikolesni volan ni taka novost, kot razlagajo pri Renaultu. Zelo dobro se še spominjamo Honde Prelude, ki se je prav tako bahala s štirikolesnim volanom. A čeprav je minilo že kar nekaj let, odkar smo sedeli v Preludu, nam je ostalo v spominu, da je bilo delovanje zadnjih koles moteče. Dokler se nismo navadili na aktivno zadnjo premo, smo nehoti ob vsakem burnejšem odzivu 'odvzemali' volan, saj je bil občutek, kot bi zadnja kolesa zdrsnila. Pa niso. Zato je vsaj za Preluda veljalo, da se tankočutni in izkušenejši vozniki vsaj na začetku niso najbolje ujeli z avtomobilom, saj so z volanom popravljali, kar so japonski načrtovalci poskušali narediti s premikajočimi se zadnjimi kolesi. Na koncu smo se le privadili, a občutek ni bil nikoli najboljši.

Nato pa smo sedli v Laguno GT. Na začetku smo bili v uredništvu kar malce razočarani, da nismo občutili bistvene razlike, saj gre Laguna tudi pri pretiravanju kot po tirnicah. Potem sem poiskal Vinkov tekst iz predstavitve, kjer je prav tako napisal, da sistema ne občutiš, vendar deluje odlično. Hudiča, sem si rekel, bomo pa odšli na Raceland, kjer bi se Laguna GT na 'zaprtih' ovinkih morala počutiti kot riba v vodi.

Na stezi sem ji napovedoval svetlo prihodnost. Dvolitrski turbodizel je pravi stroj za Raceland pa tudi za avtocesto do krškega dirkališča. Na poti do skoraj hrvaške meje smo se ustavili na bencinski črpalki, a zgolj zato, da smo si kupili sendviče in osvežilo pijačo. Lagunin merilnik količine goriva je

še vedno kazal polno posodo, zato smo le počistili pokopališče mušic z vetrobranske šipe. Povprečna poraba goriva se je po avtocestnih omejitvah gibala okrog dobrih osmih litrov, kar je za 131-kilovatni motor in široke gume (Bridgestone Potenza 225/45 R18) več kot zadovoljivo. Motor se zbudil pri 1.500 vrtljajih in se zlahka zavrti do rdečega polja, ki se začne pri številki 5.000 na merilniku vrtljajev. A za to ni potrebe, saj (značilno turbodizelsko) najbolje deluje do številke 4.000, kjer je na razpolago ves navor. Med svojim delovanjem ne zganja (pretiranega) hrupa, prav tako ni treba čakati na predgretje. Ni kaj, Renault je spet naredil dober motor, ki se odlično razume z ročnim šeststopenjskim menjalnikom.



Renault Laguna GT 2.0 dCi (131 kW)



Ob vhodu na dirkališče je skupinica avtomobilskih navdušencev takoj pustila pečat svojega čela na stranskih šipah. Mogoče Lagune GT ne boste takoj prepoznali, saj so vsi njeni aduti diskretni, skoraj skriti. Takoj se opazi dve izpušni cevi, ki molita iz obeh strani zadka. Ali pa velika kolesa, pod katerimi so vidne zmogljivejše zavore, mogoče (lažni) reži za hlajenje prednjih zavor, zelo malo verjetno pa še aktivne in s ksenonsko tehnologijo podprte žaromete. Verjetno boste napis GT na B-stebričku opazili šele, ko se vam bo ob pogledu v notranjost odtisnil na roko. A znotraj potniške kabine je kaj videti, saj je Laguna GT dobro opremljena s športnimi pripomočki. Sedeži so školjkasti, sedi se za (Laguno) presenetljivo nizko, vendar bi se vsaj moja malenkost zlahka razvajala z daljšo sedalno površino. Volanski obroč je 'po moško' debel, trikrak, vendar tudi moteeče porezan in spodnjem delu. Vse drugo, recimo dobro založena in pregledna armaturna plošča, odlična kakovost izdelave, vsečni merilniki in aluminijaste stopalke pričarajo zmagovalno mešanico športnosti in prestižnosti. Naj na koncu znova omenimo Renaultovo pametno kartico, ki je ni treba vzeti iz žepa niti pri odklepanju (le primete za kljuko) niti za zagon (zagonski gumb). Ko boste odhajali, bo elektronika to zaznala in Laguna se bo samodejno zaklenila, ko boste le nekaj metrov stran od avtomobila, hkrati pa na to opozorila z diskretnim (nemotečim!) zvočnim signalom. Dela vedno in dela res dobro! Bravo, Renault, tudi eminentnejše avtomobilске znamke bi se lahko zgledovale po vašem odličnem sistemu!

Že prvi metri po Racelandu so dokazali, da je podvozje Lagune GT (ki ga je podpisalo hišno podjetje Renault Sport) vrhunski izdelek. Dovolj udobno na avtocesti, obvladljivo na zaviti cesti in uživaško na dirkališču. Dokler ne boste prešli magične meje, ko začne delovati ESP, boste presenečeni nad hitrostjo, s katero se boste lahko zapodili skozi ovinke. Če je ovinek oster, bo Laguna švignila skozenj brez nadležnega siljenja 'nosa' avtomobila iz začrtane smeri. Če pa

bo hiter, boste pametni vozniki prej odnehali, kot bi zatajilo podvozje, saj bodo hitrosti tudi zaradi dobrih gum že vrtoglave. Pravzaprav je podvozje že v osnovi tako dobro, da se lahko vprašamo, ali sploh potrebujemo štirikolesni volan. No, potem pa je sledilo razočaranje. Stabilizacijski ESP ni izklopljiv, kar je za športni avtomobil sramota. Kot bi se pri Renaultu bali dati vozniku možnost, da se poda z njihovo tehniko tudi na dirkališče ali pa da ob prvem snegu pobalinsko naredi kakšen krog 'počez' na praznem parkirišču. Zato je bil čas na Racelandu slab: pred Laguno se je uvrstila celo šibkejša Opel Corsa GSi, tik za Laguno pa v zimske gume obuti BMW 123d. ESP je prevečkrat umoril motor, ob tem pa je opozorilo delovanja ESP-ja tako brutalno, kot bi šlo najmanj za katastrofalno odpoved motorja. Potem se znova vrnemo k osnovni dilemi, ali štirikolesni volan sploh potrebujemo. Podvozje je vrhunsko, zato bi prej omenjene ovinke zvozili tudi brez pripomočka, ki obrača zadnja kolesa. Sistem namreč deluje tako, da električno gnana zobata letev obrača zadnji kolesi za največ 3,5 stopinje v obe smeri. Do hitrosti dva kilometra na uro sistem miruje, nato pa do 60 km/h suče kolesa v nasprotno stran od prednjih (boljša okretnost pri parkiranju), nad 60 km/h pa v isto smer kot prednji kolesi. Pri delovanju si seveda pomaga z elektronskim sistemom, ki deluje z roko v roki z ESP-jem. Kot smo že dejali, delovanja sistema ne boste občutili, občutili boste le pozitivne posledice, recimo malce boljšo okretnost na parkirišču in odlično vodljivost skozi ovinke. A lahko zadnja kolesa sploh zdrsejo? Seveda lahko, le dovolj

morate pretiravati. No, ko smo prepisovali doseženi čas na Racelandu, smo si bili enotni, da bi se štirikolesni volan verjetno izkazal veliko bolje, če bi mu dali več manevrskega prostora. Da bi že tako toleranten ESP lahko izključili, mogoče pa mu dali vsaj še nekaj več svobode.

Laguna GT je na cesti, pa naj bo pred vami avtocesta ali gorska serpentina, odlična. Pravzaprav je tako dobra, da bodo omenjene cestne površine kmalu za vami. Če bi se dalo povsem izklopiti ESP in bi lahko krotili turbobencinsko različico, bi si upal trditi, da bi dosegli bistveno boljši čas, zlahka za prvo deseterico najhitrejših na Avtomagazinovi lestvici. Stavimo? <<<



Renault Laguna GT 2.0 dCi (131 kW)

Cena osnovnega modela: 31.900 EUR

Cena testnega vozila: 33.500 EUR

NAŠE MERITVE

T = 28 °C / p = 1.220 mbar / rel. vl. = 30 % / Stanje kilometrskega števca: 4.624 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,9 s
402 m z mesta: 17,1 s (135 km/h)
1.000 m z mesta: 30,9 s (174 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV, V): 7,8 s / 14,3 s
80-120 km/h (V, VI): 8,4 s / 13,2 s

NAJVEČJA HITROST

222 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,2 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,7 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 1.539 kg - dovoljena skupna masa 2.089 kg.
Mere: dolžina 4.695 mm - širina 1.811 mm - višina 1.445 mm - prtljajnik 450-1.377 l - posoda za gorivo 66 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 222 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 8,6/5,5/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ štirikolesni volan
- ▲ motor
- ▲ oprema
- ▲ 6-stopenjski menjalnik
- ▲ zavore
- ▲ pametna kartica
- ▲ kakovost izdelave

- ▼ neizklopljiv ESP
- ▼ porezan volanski obroč
- ▼ kratek sedalni del sedeža
- ▼ čas na Racelandu

Končna ocena

Če smo prejšnje Lagune hvalili, lahko najbolj športno različico le še častimo. GT je hitra, z dobro lego, odlično opremljena in po potrebi tudi varčna (8,3 litra na 100 prevoženih kilometrov je za 131 kilovatov malo). Želeli bi le še preizkusiti bencinsko različico, po možnosti brez (preveč) nadležnega ESP-ja!