

Test

## RENAULT LAGUNA V6

# Z VSEMI ŠESTIMI

Francoz prehiteva Francoze. To, kar pri Citroënu in Peugeotu šele načrtujejo, so pri Renaultu sestavili že pred skoraj letom dni: šestvaljni motor in pločevinasto okolje srednjega avtomobilskega razreda.

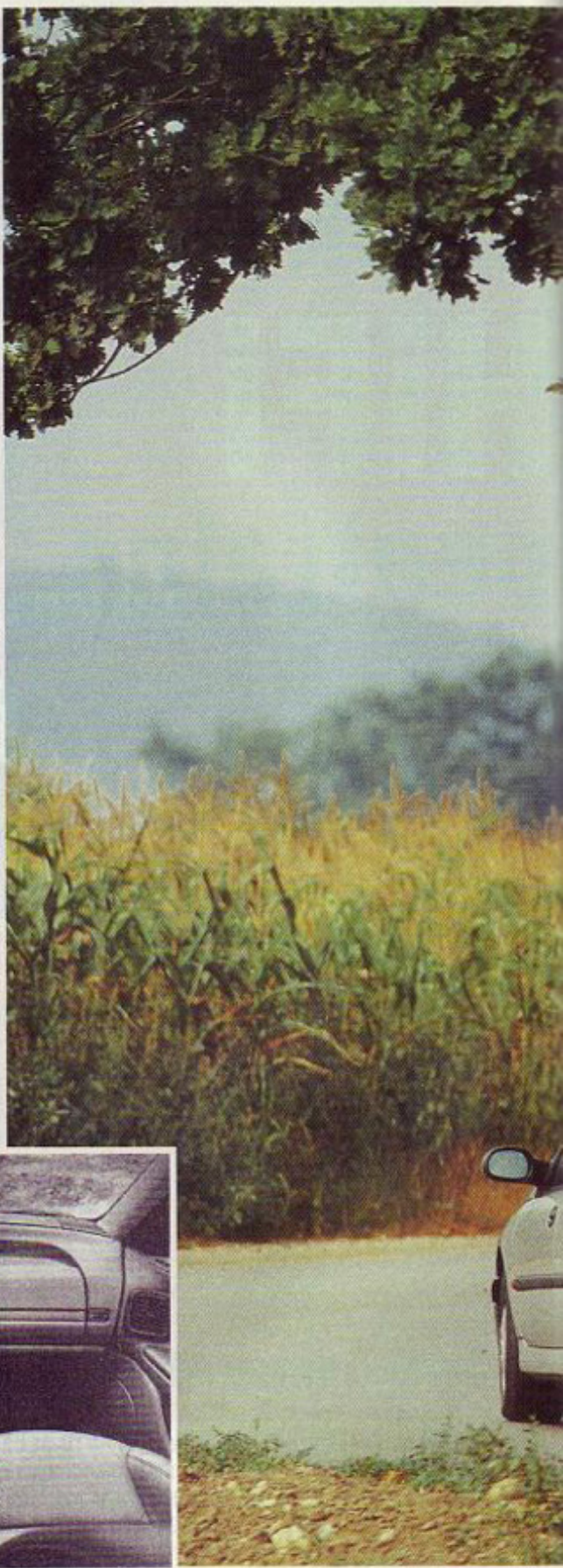
Tako se je renault laguna, oziroma njegova (za zdaj najiminenitnejša) različica V6, znašel v štric s šestvaljno motoriziranimi VW passatom, saabom 900, BMW 320i in Opelovo vectro, če naj štejejo samo evropski tekmeči. In tako se kaže tudi vprašati: je to ugodna, odvečna ali tvegana družba?

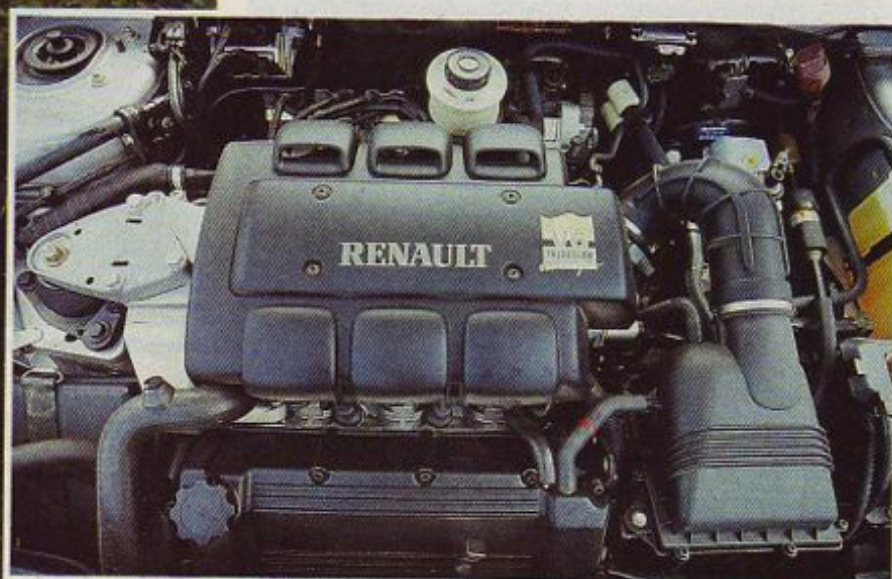
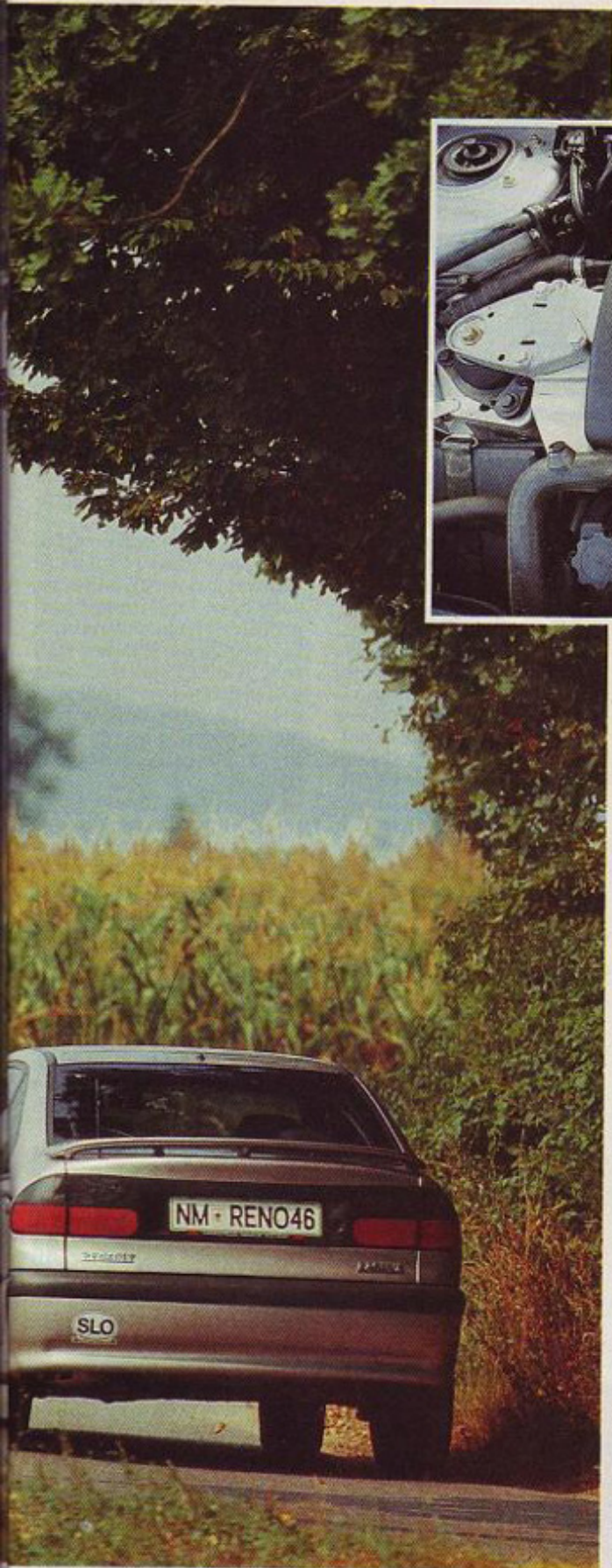
Tekmeči ponavadi niso ugodni, odvečni tudi ne vedno, pa tudi tveganju se je laguna V6 že vnaprej ognila.

Njen podedovani (nazadnje od modela safrane) šestvaljni V-oblike je zelo spodoben agregat: z lahko gradnjo, z devetdesetstopinjskim kotom med glavama, z nekaj klasike (veriga za odmični gredi, 2 ventila za vsak valj), a z moderno (Siemensovo) elektronikom za vbrizgavanje goriva in vžig ter s samodiagnostiko proti zoprnim presenečenjem. Gibne prostornine je za skoraj okrogle 3 litre, največje moči je za okroglih 170



Kokpit:  
eleganca,  
natančnost,  
funkcionalnost





KM in največjega navora je za dovolj zaokroženih 235 Nm, obakrat ob povsem ugodnih in zmernih vrtljajih ročične gredi. Motor je uglašen na zanesljiv vžig, na dobro voljo do dela, na nekaj malega robotosti in odvečnega trušča, pa tudi na pripravo prožnost, ki je v celem prepričljivejša od povsem končnih zmogljivosti. Krivulja navora se namreč v vsem obsegu vzpenja nad 210 Nm, to pa je - hkrati s spretno prilagojenim petstopenjskim menjalnikom - povsem zadovoljivo jamstvo za udobna odlašanja pri pretikanjih v nižje prestave in za premagovanje skoraj 1400-kilogramске (prazne) teže vozila; tudi kadar ne gre za priganjanja nad 5000 vrtljajev v minuti. Manjša pogostost pretikanja pa je tudi sicer dobrodošla: menjalnik oziroma ročica zanj namreč ni tako zelo natančna, da bi vzbujala kakšne posebej privlačne užitke. In tam okrog črte za 6000 motornih vrtljajev v minuti (rdeče polje na merilniku se začne pri številki 6500, elektronika pa je še urnejša in prepreči trpinčenje stroja še kakšen stotak vrtljajev prej) je motor tudi dosti preglasen, da bi bil udobja željnim ušesom še vseč.

Kajti laguna V6 hoče biti in večidel tudi je udoben,



#### V6: z lahкими platišči

pravzaprav komforten avtomobil. Poglejte: elektrificirani zunanji ogledali (tudi ogrevani), šipe v vratih in ključavnice (z daljinskim sprožanjem); zatemnjena stekla; potovalni računalnik; vzdolžno pomičen volanski obroč; po tretjini deljiva zadnja klop (saj res, laguna je v bistvu kombilimuzina, čeprav je na videz predvsem limuzinski avtomobil); alarm; meglenke; nastavljiva žarometna snopa; kakovosten hi-fi s "satelitskim" upravljanjem; in, še zdaleč ne nazadnje, ABS, varnostna blazina pred voznikom in samozategovalni varnostni pasovi - vse to plus lahka kolesna platišča ter spojler na zadku uvrščajo to laguno med imenitnejše, po ceni pa še znosne predstavnike svojega razreda.

Ne glede na to pa si boste v njej zapomnili vsaj tri reči: pregledno in natančno grafi-



*Krivulja navora se v vsem obsegu vzpenja nad 210 Nm.*



*Zahtevano vodenje je prednjepogonska in vljudno ublažena klasika.*



**Kombilimuzina: povečljiv prtljažnik, snemljiva polica**

ko merilnikov, dvojne stikal za trobljo ter ročno pomična, med daljšimi in zahtevnejšimi vožnjami pa ergonomično ne najbolj bleščeča prednja sedeža. Te lastnosti veljajo za vse lagune po vrsti, zadnja pa se najiminitnejši različici žal ne poda najbolje. Vtis o dolgotrajnejšem udobju bistveno izboljšuje lagunino podvozje. Prednji kolesi z vzmetnima nogama in poltoga zadnja prema so z vzmetenjem in blaženjem vred, pa tudi z razmerji preostalih (karoserijskih) mer in tež, tako dobro z roko v roki, da je vožnja lagune V6 ne glede na njeno rahlo povečano motorno težo v nosu zares odličen kompromis med dobro in varno lego na cesti ter željo po (uresničenem) udobju za kratke in dolge vožnje po dobrih, a tudi po slabših cestah. Zahtevano vodenje je prednje pogonska in vljudno ublažena klasika: z zahtevo po nežnih dodajanjih volana (na ovinkih), z možnostjo spodnašanja zadka (v "korekcijske" namene, ko gre za pravišnje smer v ovinkih) in z dobro vztrajnostjo v ravni smeri. Volanski sevoojačevalnik se samodejno prilagaja hitrosti vozila, kar ga plemeniti ne le med ostrimi in hitrimi vijuganji, ampak tudi na avtomobilski cesti in v mestni gneči. Udobje povečujejo še karoserijska aerodinamika (zoper zračni piš), dovolj natančna končna obdelava in temeljito ozvočenje notranjosti, doplačati pa je moč še za samodejni menjalnik, pomično streho, kovinski odtenek karoserijske barve, usnje na sedežih, vo-

lanskem obroču in prestavni ročici ter za klimatsko napravo.

In še nekaj ocen: rajdni krog je s skoraj 11 metri še vsestransko sprejemljiv, zavore bi se lahko manj pregrevale, vlečnost prednjih koles (trakcija) je dobra, tudi če je podlaga spolzka, vrata nad prtljažnikom so odločno pretežka, prtljažnik je razmeroma majhen, a povečljiv, in zunanji ogledali sta pre-majhni.

Ko gre za vožnjo samo po sebi, ponuja laguna dve kontrastni možnosti: že omejeno hrupnost ob dokajšnjih končnih zmogljivostih in precej zvečani porabi goriva (čez 15 litrov na 100 km) ali pa uglajeno zmernost pospeškov (predvsem na račun prožnosti) in potovalnih hitrosti, ob vabljivo nizki žejji po neosvinčenem bencinu super (pod 9 litrov na 100 km). Testno povprečje je znašalo 12,3 litra bencina na 100 km lometrov in to se zdi za tritirski motor ter za vse, kar mora gnati, še dovolj ugodna ševilka.

Tako se je renault laguna V6 z vsemi šestimi (valji) spretno vključil v tok zaliva, rezerviranega za šestvaljno motorizirane srednjevelike (kombi)limuzine. In obeti se glasijo: jasno, mirno in stabilno. Takšen pa je bil tudi Renaultov poslovno-tehniški načrt.

**Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni - štiritaktni - V 90 stopinj - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 93,0 x 72,7 mm - gibna prostornina 2963 kubikov - kompresija 9,6:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,3 m/s - specifična moč 42,1 kW/liter (57,4 KM/liter) - največji navor 235 Nm pri 4500/min - ročična gred v 4 ležajih - dve odmični gredi v glavi (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 10,0 litra, motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 80 A - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,910; II. 2,210; III. 1,480; IV. 1,100; V. 0,900; vzvratna 3,640; diferencial 3,440 - platišča 6,5 x 15 - gume 205/60 R 15 (kleber), kotalni obseg 1,96 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,9 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzvojnje vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, kolone za vsa kolesa (spredaj hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - valan z zobato levijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4510 mm - širina 1750 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1480 mm, zadaj 1455 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1790 mm - širina (kolokol) spredaj 1470 mm, zadaj 1465 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-965 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1110 mm, zadnja klopa 840-590 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (norma) 452 litrov - posoda za gorivo 66 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1370 kg - dovoljena skupna teža 1900 kg, dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obležba strehe 70 kg

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,6 s - poraba goriva (ECE): 8,0/9,9/15,3 litra neavsinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
218 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	4,0 s
0 - 80 km/h	6,4 s
0 - 100 km/h	9,4 s
0 - 120 km/h	13,1 s
0 - 140 km/h	18,3 s

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	34,1 s (163 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	37,1 s (148 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	89,9 m
od 100 km/h	39,8 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	58,3 km/h
80	75,9 km/h
100	96,2 km/h
120	115,4 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje  
12,3 litra/100 km

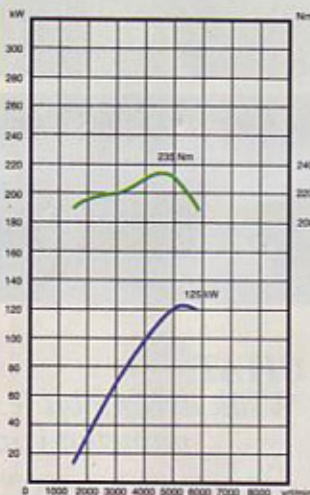


DIAGRAM MOTORJA

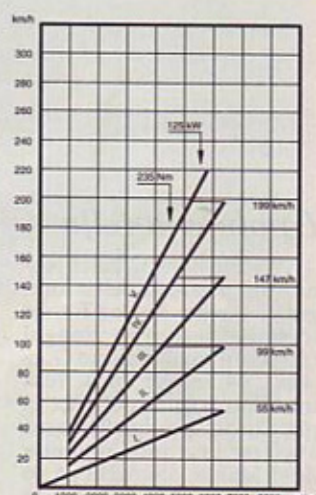


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- počutje
- motorna prožnost
- celotne zmogljivosti
- izdelava
- lega na cesti
- dve stikali za trobljo
- potovalni komfort

## Grajamo

- težak zadnji pokrov
- neuglajenost motorja pri višjih vrtiljajih
- ročni pomik sedežev (v tem okolju)
- pregrevanje zavor
- ni varnostne blazine za sovoznika

**Cena 4.582.921 SIT •**  
(REVOZ, NOVO MESTO)

## Končna ocena

Renault laguna V6 je ta hip edini francoski avtomobil srednjega razreda s šestvaljnim motorjem. To mu daje poseben status, skupaj z bogatejšo opremo pa tudi dodatno zlahkino in vrstitev med najzanimivejše avtomobile tega cenovnega razreda. Ker je uglašen predvsem na potovalnost ter udobje in je v celem (kot vse lagune) spretno zasnovan in temeljito izdelan avtomobil, utegne marsikateremu kupcu preprečiti poseg med večje in dražje avtomobile. Tudi v lastni avtomobilski hiši.