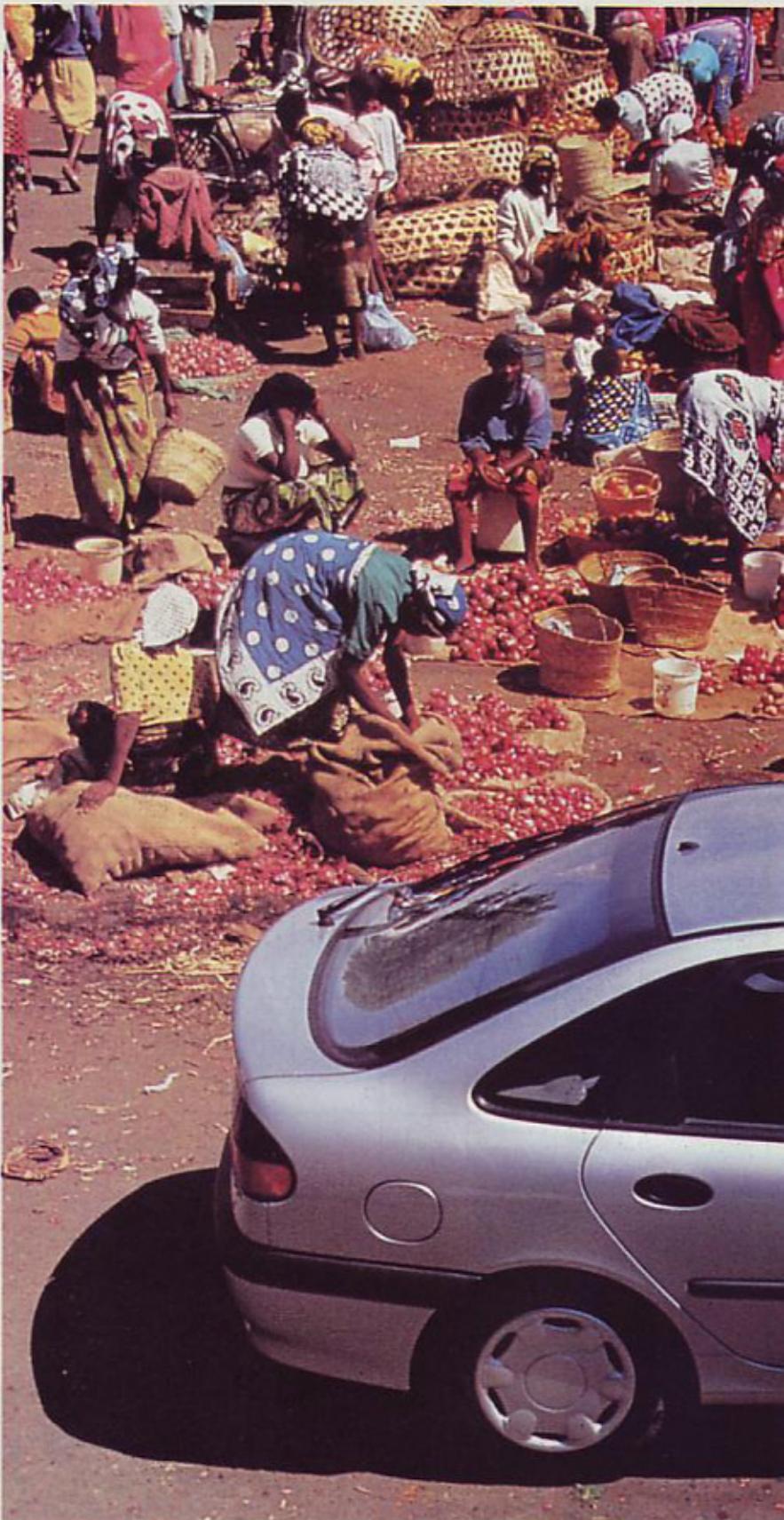


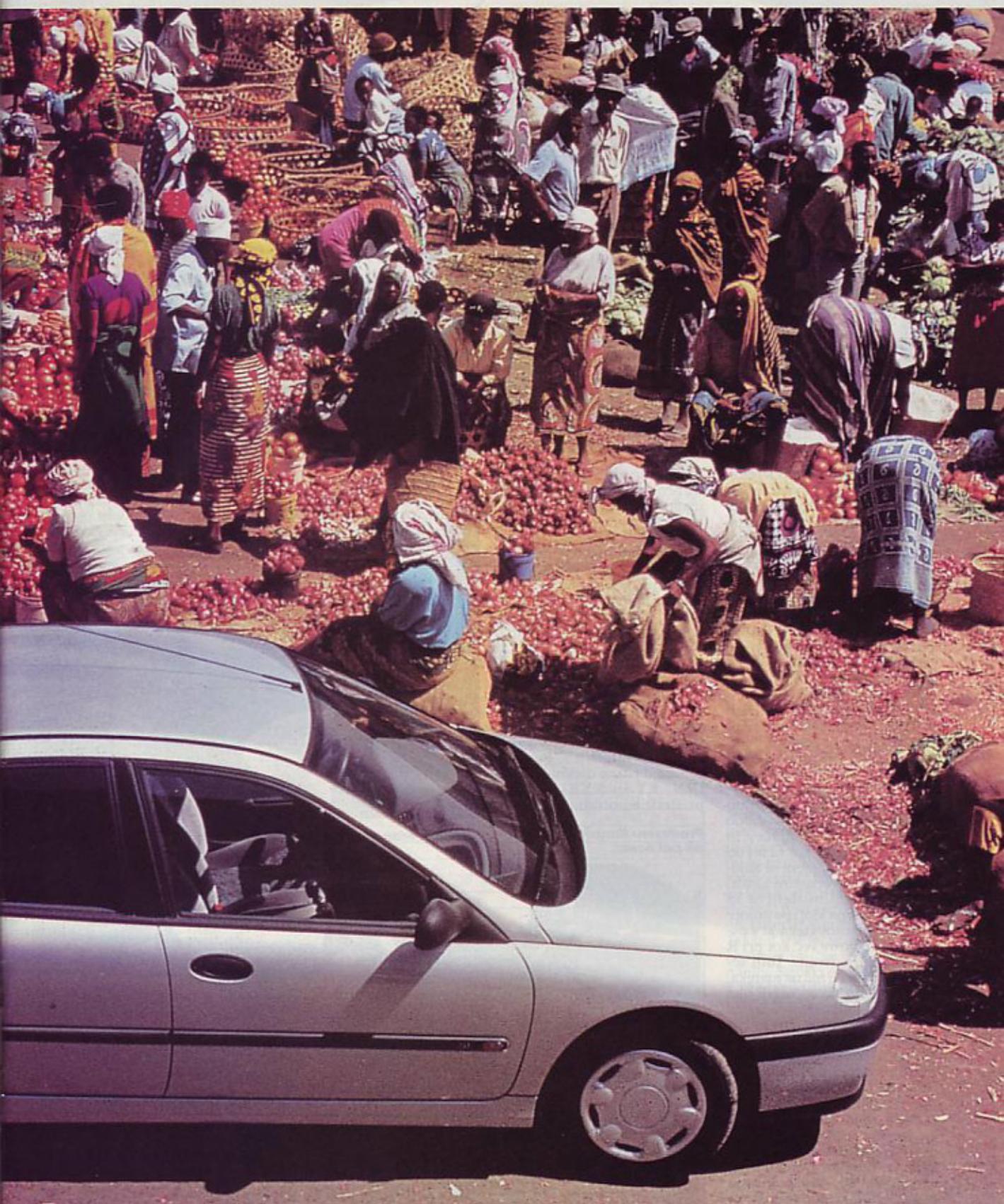
Vozili smo
RENAULT LAGUNA

GNEČA NA OBALI

Ime je romantično: v zavest kliče modrično morskega zaliva in palme nad robom belega peska. Želja je očitna: laguna je po videzu in po vsebinu zelo blizu (preblizu?) večjega safrana. Namen je jasen: odločno poseči v najbolje prodajani evropski avtomobilski razred. In testna vožnja je bila precej nenavadna: ob robovih tanzanijskih savan, daleč od nežne lepote, prestiža in ugodja, ki jih Renault Laguna združuje.

Da v srednjem avtomobilskem razredu (M2), ki ima v Evropi največ kupcev letno, ni prostora za twingovske šale, je Patricku Le Quementu, Renaultovemu oblikovalskemu šefu, kristalno jasno. Svojo bistrost je tokrat dokazal z zelo svežim modelom, ki je morda res manj presenetljiv in revolucionaren, kot so napovedovali, da bo, je pa odličen zaključek obdobja, v katerem so nastali moderni Renault 19 (1988), Espace in Alpine (1991), Safrane (1992) in Twingo (1993). Renault Laguna je naslednik Renaulta 21 in lahko mu rečete, kakor vam je bolj všeč: kombi limuzina ali pa limuzina s petimi vrati. Njene zunanjne poteze so mehke od nosu do zadka in pripravno aerodinamične: količnik zračnega upora znaša glede na razlike od 0,29 do 0,33,







zmnožki s presečno površino pa uvrščajo laguno med rekorderje v njenem razredu. Njena celotna dolžina je malenkostno krajša kot pri R 21, toda medonsna razdalja je vseeno daljša: notranji dolžini (+ 20 mm) in udobju po volji. Daljše kot pri R 21 so tudi nosilne platforme sedežev, večje so notranje širine, za 26 mm več prostora pa je tudi nad prednjima sedežema. Še najbolj svojstven je prednji pokrov: ob straneh zavijenjen k blatnikoma, sprejaj pa kot nadstrešek čez trapezoidna žarometna in čez masko pred motornim hladilnikom. Prav na sredinskem podaljšku pokrova so našli tudi eleganten prostor za Renaultov znak. Bočna okna so na vsaki strani tri, letve na vratih so optično zblizanje obeh odbijačev in zadek je položen, kot bi bil od Mazde. Vrata na njem se zalamijo čezenj z repastim zavijkom, po tretjini deljiva in zložljiva zadnja klop pa zmore prtljažni prostor (tega je v osnovi za 32 litrov več kot pri R 21) skoraj podvojiti. Tudi sedenju tam zadaj nič ne manjka, če odstejemo, da se "nebo" nad glavami, zaradi nežno padajoče strehe, zniža prej, kot je frizuram všeč. Moderno renaultovske so še velike zadnje luči, hladilni izrezni pod prednjim in ozek, toda izrazit zavihek pod zadnjim odbijačem, štrleči zunanji ogledali in vse naokrog zelo natančni karoserijski spoji.

Hiši pripadna je tudi notranjost: z oblikovno ličnostjo, s pripravnostjo in skladnostjo posamičnih kosov "pohištva", predvsem, ko gre za kokpit, z

dovolj serijskih dodatkov in s francoskimi sedeži, ki pri Renaultu že nekaj let ne pomenijo več le temeljite oblazinjenosti, ampak tudi dobre bočne oprijeme. Prednji sedež je zelo nastavljiv, a za vzdolžnost še vedno prekratek, prestavna ročica je zelo natančna, a na trenutke skoraj zatikljiva in troblja je nekaj posebnega: stikali zanjo so v levi obvolanski ročici ter (hvala bogu!) tudi v sredini volanskega obroča. Sicer pa se imenitnost vgrajene opreme stopnjuje hkrati s pripadajočimi oznakami pa tudi z velikostjo, oziroma s prestižnostjo motorjev. Posebej označeni paketi opreme so trije (RN, RT in RXE), ampak prišteti je potrebno tudi V6.

Predvsem limuzina: za štiri ali pet oseb



Kokpit: Francozi se ne delajo (več) Francozev

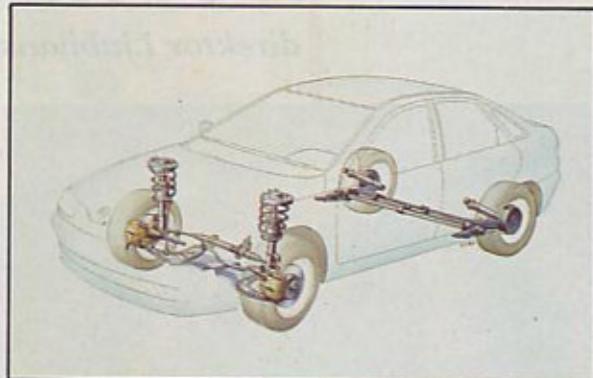




čeprav gre hkrati za oznanitev najzmogljivejšega motorja v laguni ta hip. In motorji so v bistvu štirje, čeprav jih je pet: 1,8-litrski nastopa namreč v dveh jakostnih vlogah (95 in 90 KM), za različne želje različnih trgov. Sicer pa je ta motor nastal iz stroja F3P, uporabljenega v renaultu 19, in se ponaša z "deljenimi" izgrevovalnimi komorami, z varčnostjo, s prožnostjo in s sodobno čistim izpuhom. Dvolitrskemu štirivaljnemu pripada konstrukcijska oznaka F3R, njegovog dolgi batni gibi pa služijo predvsem ugodni razporeditvi navora. Trilitrski motor V6 je (skoraj) enak tistemu v safranu, ponaša pa se zlahko gradnjo, z moderno vzgljalno elektroniko in s samodiagnozo vibrizgavanja goriva in vžiga. Štirivaljni dizel z 2,2 litra gibne prostornine je tako zelo nov, da ga na krstnih vožnjah še ni bilo mogoče preskusiti. Gre za tip G z glavo iz lahke kovine, z eno odmično gredjo za po tri ventile nad vsakim valjem in z novo na-

mestivijo žarilk v predkomore - v prid lažemu hladnemu vžigu in čistejšemu izpuhu. Sicer pa bo tudi ta dizel ponekod na voljo s katalizatorskim očiščenjem. Lagunini motorji so že sami po sebi uglajeni in tehnično olikani izdelki, imajo pa še srečo, da je lagunina notranjost odlično zvočno izolirana. Iz česar sledi, da motorjev v njej skoraj ni slišati. Menjalnikov zanje je več vrst: ne z golj ročni (petstopenjski) in po želji samodejni (štirostopenjski), tudi različna prestavna razmerja za ročna pretekanja so na voljo! Menjalniki z daljšimi prenosi moči so namenjeni predvsem Francozom, s krajšimi pa preostali Evropi. Pod trebuhom ima laguna spredaj posamični obesi, zadaj pa poltoto premo s programirano prečno dinamiko koles. Zavore so pri zmogljivejših različicah štirikrat kolutne in z ABS, všito varnost, namenjeno potnikom, pa je Renault še pred rojstvom tega avta dokazoval s testnimi trčenji prototipnih primerkov (glejte AM 1/1994).

Na cesti je laguna zelo sposoben avtomobil: tih, prijazno ne pa mehkobno vzmeten, zanesljiv pri legi, lahkoval dobljiv in za počutje dosti okretnosti in "manjši" kot je v



resnici. Celotno grobosti z afriških cest prenaša tako neopazno in fino, da je to komaj mogoče verjeti; tudi takrat, ko je vožnja nasilno hitra - z vsemi zahtevnimi vijuganjem in zaviranji vred.

Renault laguna je dobil ime od roadsterskega prototipa laguna iz leta 1990. Projekt je bil predrag za uresničenje, ime pa predobro, da bi ga zavrgli: ljudem je všeč in to je to. Laguna, takšna kot je zdaj, je torej nadaljevanje oblikovalskih spremnosti z novimi, predvsem limuzinskih ciljih. Je zaokrožitev koncepta o avtomobilskem bivanju; o prostornosti in dobrem počutju ter o užitkih vožnje, ki gredo vštric z vsem tem. Že v osnovni opremi RN ponu-

ja volanski servojačevalnik, samozategovalna prednja varnostna pasova in štirostopenjski ventilator za zračenje notranjosti. K črkama RT sodijo še osrednja ključavnica, elektrificirana okna, po višini nastavljiv voznikov sedež, pa tudi številni športnejši dodatki. RXE oznanja daljinsko vodenje ključavnice, zatemnjena stekla, potovalni računalnik, zunanjji termometer in tako dalje. V6 pa pomenuj najimenitnejšo laguno (zdaj): z variabilnim servom volana, z električno vodenima zunanjima ogledaloma, z meglenkama in z lahkimi platišči. Do plačilnega spiska pa s tem še ni konec, na voljo je tudi lagunin otroški sedež, pa enajst karoserijskih barv in na voljo bo, leta 1996, tudi laguna kombi. Dotlej bodo z istim namenom ponujali že dolgo znani R 21 nevada.

Renault laguna je torej povsem nov, zelo prijeten in z vseh plati moderen avtomobil. Ampak gneča na "obali" je velika: ne le zaradi skoraj treh milijonov evropskih kupcev, ki vsako leto segajo v ta avtomobilski razred, tudi zaradi tekmecev, ob katerih laguna zdaj vozi. Takšna kot je, prihaja iz francoskega in "španskega" Renaulta. Stroški njenega razvoja, s proizvodnimi pripravami vred, znašajo 7,7 milijarde francoskih frankov. Zato bo laguna ostala nespremenjena približno pet let. V tem času mora prodaja franke vrneti in jih oplemenititi z akumulacijo. Pri nas se bodo tega lotili sredi letosnjega marca.

RENAULT LAGUNA	1.6 RN, RT, RXE	2.0 RN, RT, RXE	V6 RT, V6	2.2D RN, RT, RXE
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V-oblike	4-valjni, vrstni, dizel
vrtlina in gib (mm)	82,7 x 83,5	82,7 x 93,0	93,0 x 72,7	87,0 x 92,0
gibna prostornina (ccm)	1794	1998	2963	2188
kompresija	9,7 : 1	9,8 : 1	9,6 : 1	23,0 : 1
največja moč (kW/kM pri 1/min)	68,5 (95) pri 5750	83 (115) pri 5250	123 (170) pri 5500	61,3 (85) pri 4500
največji navor (Nm pri 1/min)	142 pri 2750	168 pri 3500	235 pri 4500	142 pri 2250
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zobati jeman)	2, v glavah (veriga)	1, v glavi (zobati jeman)	
število ventilkov za valj	2	2	2	3
polnjenje z gorivom		elektronsko vibrizgavanje		visokotlačna črpalka
hlajenje		vodno		
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
prednja prema		posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila (L-oblike)		
zadnja prema		poltaga prema, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki		
zavore spredaj		kolutne, notranje hlajene		
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	kolutne	bobnaste
volan		z zobato letvijo, servo		
platišča	5,5J x 14	5,5J x 14	6,5J x 15	6J x 14
gume	185/65 TR 14	185/65 TR 14	205/60 VR 15	185/65 HR 14
teža praznega vozila (kg)	1240	1245	1370	1335
medosna razdalja (mm)		2670		
dolžina x širina x višina (mm)		4508 x 1752 x 1433		
pričlanek (litri)		452		
posoda za gorivo (litri)		66		
največja hitrost (km/h)	180	200	220	175
pospelek 0 - 100 km/h (s)	13,9	10,6	8,6	15,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/8,0/11,2	6,4/8,0/11,3	8,0/9,9/15,3	4,9/6,7/8,2
vreda goriva		neosvinčeni bencin super		plinsko olje

MARTIN ČESENJ