



Tekst i zdjęcia: *Łukasz Lach*

FRANCJA ELEGANCJA

Sportowe akcenty w gamie Renault przejawiały się głównie w modelach „5", Megane oraz Clio. Pozostałe auta miały głównie charakter użytkowy. Nowa Laguna w najmocniejszej wersji i nadwoziu coupe awizuje chęć przyjęcia do grona zadziornych samochodów z pazurem i robi to z dużym wdziękiem.

Jesienią 2007 r. Renault zaprezentowało czwartą generację Laguny w trzeciej odsłonie nadwozia – coupe – samochód, który swoim designem powalał na kolana, tym bardziej że wywodzi się z rodzinnej osobówki. Wersja produkcyjna, już nie tak niska i szeroka, nie straciła jednak klasy i świetnie wpisała się w krajobraz księstwa hazardu podczas pierwszej publicznej prezentacji przed Grand Prix Monako. Za kilkukrotnie mniejsze pieniądze otrzymujemy samochód, który nie będzie się wyróżniał na parkingu obok… Astona Martina DBS, Nissana 350Z czy BMW M3. Może dlatego, że wydaje się czerpać pomysły z wyżej wymienionych.

Trudno znaleźć motoryzacyjną redakcję, która za koncepcję tylnej części nadwozia i niesamowite lampy nie nazwałaby Laguny francuskim Astonem. Aluminiowy panel ozdobny kokpitu jest łudząco podobny do bawarskich produktów, natomiast gama dostępnych jednostek napędowych to efekt aliansu z Nissanem. Projektantom udało się stworzyć jednak własny, niepowtarzalny styl nowej Laguny jako sportowej limuzyny. Tytuł „Auto z Seksem" Playboya oraz wyróżnienie „Luksusowej Marki 2008" przyznawanej przez magazyn Gentleman potwierdzają uwodzicielski charakter samochodu.

Do wyboru mamy dwie wersje. Dwulitrowe GT oferowane jest ze 180-konnym dCi lub 205-konnym turbobenzyniakiem. Topowo wyposażona Initiale dostępna jest tylko z silnikami V6: 235-konnym 3.0 dCi oraz mocniejszym o 5 KM motorem wolnossącym o pojemności aż 3,5 l, który wywołuje najwięcej emocji. Widlasta szóstka cicho pomrukuje w solidnie wygłuszonym i wykończonym wnętrzu. Skórzana tapicerka i kierownica (ze sportowym smaczkiem w postaci spłaszczenia u dołu) oraz muzyka sącząca się z 12 głośników Bose pozwalają kierowcy i jego pasażerce zanurzyć się w świecie Laguny.

Dynamiczna jazda, owszem, smakuje wybornie niczym francuskie wina, sery lub… pocałunki, ale ściganie się tym autem to już nie najlepszy pomysł. Sześciobiegowy automat nie równa się z niemiecką technologią DSG i przy ostrej jeździe potrzebuje chwili między przełożeniami. Do upalania zostawmy zatem 200-konne Clio Renault Sport.



Przytulne wnętrze i guzik z napisem „start" zapraszają na przejażdżkę. Szkoda, że hamulec ręczny też się „naciska". Deska rozdzielcza jednak nie przytłacza. Harmonię burzy jedynie kolor środkowego tunelu.



Hummer Humvee czy Renault Laguna? Garnitur czy mundur? Wszystko zależy od wykonywanej misji. Amerykańsk terenówka z dieslem V8 posiada 40 KM mniej od naszego coupe.

RENAULT LAGUNA COUPE 3.5 V6

Silnik i przeniesienie napędu	
typ	V4Y, benzynowy V6, 3498 cm^3, 24-zaworowy
moc	240 KM/6000 obr./min
moment obrotowy	330 Nm/4400 obr./min
skrzynia biegów	6-biegowa automatyczna
napęd	na przednią oś
Podwozie	
zawieszenie (przód)	kolumny McPhersona
zawieszenie (tył)	belka skrętna
koła	225/45/18
Nadwozie (3-drzwiowe)	
dł./szer./wys.	4643/1812/1398 mm
rozstaw osi/ /kół przód/kół tył	2694/1547/1542 mm
masa	1522 kg
Dynamika	
0-100 km/h	7,4 s
v-max	244 km/h
spalanie miasto/trasa/ mieszany	15/7,4/10 l/100km
Cena	
170 500 zł	

Wydawać by się mogło, że w takim samochodzie nieodzownym elementem jest napęd na tylną oś. Nic z tych rzeczy. Rozkład masy – ciężki silnik przy lekkim tyle z krótkim zwisem – zapewne skutkowałby zabójczą podsterownością, gdyby do akcji nie wkroczyli inżynierowie z Renault Sport Technologies, którzy opracowali system 4Control. Do prędkości 60 km/h koła tylnej osi skręcają się nawet o 3,5 stopnia w kierunku przeciwnym do kół przednich. To widać gołym okiem. Laguna zawraca niemal tak zwinnie jak Clio. Przy ostrzejszych manewrach powyżej prędkości 60 km/h tylne koła skręcają w tym samym kierunku co przednie, także do 3,5 stopnia. Dzięki temu Laguna staje się zwrotniejsza przy małych prędkościach i stabilniejsza przy większych oraz podczas hamowania i pokonywania zakrętów. Sztywność zawieszenia to rozsądny kompromis między komfortem podróżowania, a sportową charakterystyką.

Nowa Laguna raczej nie zastąpi Astona w nowej odsłonie Jamesa Bonda, ale w kinie Luca Bessona, znanego z serii Taxi, odnalazłaby się doskonale. Wywołuje emocje, ma charakter i stanowi elegancką wizytówkę francuskiego koncernu, szczególnie w białym kolorze! WRC



WRC testuje samochody na paliwach LOTOS Dynamic

LOTOS Dynamic