

TEST RABLJENOG RENAULT LAGUNA 1.9 DCI EXPRESSION (2005. - 72.000 KM)

Autor Davor Kindy
Petak, 08 Listopad 2010
Zadnja Promjena Āetvrtak, 14 Listopad 2010

Renault Laguna se u sve dosadašnje tri generacije nije proslavila na tržištu, jer u toj klasi kupci najčešće biraju Passata, Vectru (odnosno Insigniju) i Mondeo. čak je i Peugeot 407 bio uspješniji na našem tržištu. Inače, a kad se odluče za karavanski Renault, kupuju Megane. To ne znači da produžena Laguna nije dobar automobil. Dapače, posebice u kombinaciji s common-rail dizelom 1.9 dCi i ako je bila u dobrim rukama, kao testni model. Dobro se podsjetiti, prva je Laguna predstavljena je u prosincu 1993., kao zamjena za neuspješan model 21. U seriji Renaultovih limuzina srednje klase prethodili su mu modeli 18 (1978.) i 12 (1968.). Na našem tržištu Lagune uživaju prosječan ugled, a dijele sudbinu svih francuskih auta, koji su u nižoj klasi izvrsni, u kompaktnoj solidni, a iznad toga nikakav. Model druge generacije predstavljen je na jesen 2000., a prije tri godine stigao je i model treće generacije. Njegov uspjeh najbolje procjenjuje inženjera da ih ne viđamo na cestama.

Lagune druge generacije su, suprotno predrasudama, kvalitetnije od prvih, što posebice vrijedi za benzinske modele

Već s modelom druge generacije Lagune su došle u prvu ligu po sigurnosti jer je 2001. ime u prvima osvojio pet zvjezdica po Euro-NCAP testu. Bez obzira na to Renaulti lošije zadržavaju vrijednost od Volkswagena i nešto lošije od Opela, ali još uvijek dobro. Najbolje se drže dizelske verzije 1.9 dCi sa 130 KS, kakvu smo imali na testu, jer su se pokazale izdržljivima, a mnogi mehanici potvrditi da je taj motor pouzdaniji od, isto precijenjenog Volkswagenovog 1.9 dCi. Premda vrijedi uvjerenje da su Lagune druge generacije manje kvalitetne od prvih, iako statistike pouzdanosti i u stalosti kvarova pokazuju suprotno. Prema izvješću ADAC-a Lagune iz 1997. imale su 25,5 kvarova godišnje na tisu u automobilu (2,55 posto). Dvije godine kasnije taj se broj sa 26,7 posto približio crvenom području. U 2001., kad je uvedena Laguna II, taj je broj pao na 21,7, što je još uvijek bilo daleko od dobrog. Preokret je nastupio po etkom 2003., kad su prvom temeljitom doradom uklonjene sve "dije bolesti". Broj kvarova pao je na do 2005. Na oko 7 godišnje na tisu u automobilu (0,7 posto), što je na granici dobrog i vrlo dobrog. Sličnu ocjenu ima i DEKRA, najveća europska agencija za praćenje rabljenih automobila. Zbog toga vrijedi preporuka o isplativosti kupnje.

Mehanika je bolja od elektronike, ali ako se redovito održava, s Lagunom u pravilu nema problema

Navode se četiri tipa na kvara: defekti u elektrici (najčešće izazvani elektroničkom karticom), istrošenje prednjih diskova, greške u osvjetljenju i rasklimavanje sjedala. Ništa strašno. Istodobno se naglašava i vrsta karoserija te s ovom generacijom Lagune po inje doba vrstih, solidnih i na koroziju otpornih Renaulta. Loša strana Laguna, koliko god zaslužuje maksimalnu ocjenu za sigurnost, velik je udio plastike sprijeda i straga te i kod najmanjeg udara nastaje veliko oštećenje. Zbog toga treba provjeriti da automobil kojeg namjeravate kupiti nije imao veću i karambol. Takve primjerke treba izbjegavati, bez obzira koliko dobro su popravljani. Testni je model u pet godina prešao razmjerno malo kilometara (70.000), a vlasnik nam je ponosno pokazao ispunjenu servisnu knjižicu. Kaže da je prezadovoljan autom i zasigurno će ga voziti još dvije - tri godine. Prethodno je vozio Subaru Legacy i za udio, bio je nezadovoljan. Za udio, jer Subaru inače zove japanskim Mercedesom, a uzrok je po njemu bio u lošem serviseru. S Lagunom je, kaže, prezadovoljan, a dosad je samo nekoliko puta mijenjao žarulje i akumulator. Isto putuje u Beograd, a prije, s Legacyjem, jedan je tank trebao do Beograda, a potom drugi do Zagreba.

Common-rail dizel 1.9 dCi trajan je i dugovječan, pod uvjetom da je koristio dobro gorivo i da je redovito održavan

Dakle, potvrdio je isplativost, pogotovo što ni održavanje nije preskupo. Problemi s motorom kod ovih modela, bili su u pravilu posljedica ne istog goriva. Na probnoj vožnji treba utvrditi preciznost komandi te u inkovitost i ravnomjernost

hvatanja spojke i košnice, jer su to osjetljiva mjesta. Kao i svi francuski automobili, Laguna teže podnosi velika opterećenja od njemačkih te se po stanju unutarnjosti i komandi može dobro procijeniti stanje. Treba obratiti pozornost na istrošenost prednjih diskova i stražnjeg ispušnog lonca, jer kod intenzivne eksploatacije oni prvi stradaju. Kod novijih modela benzinske i dizelske verzije podjednako su pouzdane, za razliku od starijih benzinaca na kojima odmah treba izmijeniti zupčasti remen. Zaključak: ako je u dobrom stanju (svakako izmjerite kompresiju u dizelskom servisu – tlakovi trebaju biti najmanje 28 bara) i ima ispunjenu servisnu knjižicu - kupujte, čak i ako ima više od 100.000 km. Renaulti slabo drže cijenu te se dobar petogodišnji model, poput tesnog može dobiti za manje od 9000 eura

dr. Željko Marušić

Još fotografija!