



Renault Laguna

Precies goed

Autotest | Leaserijders opgelet! Renault introduceert de nieuwe Laguna. Daarbij heeft de fabrikant uitgebreid naar de huidige klanten geluisterd. Op hun aanwijzingen zou het uiterlijk zijn aangescherpt, de binnenruimte vergroot, de techniek gemoderniseerd, de betrouwbaarheid toegenomen en het comfort verbeterd. Autozine controleerde de derde generatie van de Renault Laguna punt voor punt.

"Precies goed", dat zijn de woorden die te binnen schieten bij de eerste kennismaking met de Renault Laguna III. Nieuwe auto's zijn in de regel groter dan hun voorganger, maar dat wordt de laatste tijd bijna vervelend. Sommige nieuwe zakenauto's zijn zo groot geworden, dat ze nauwelijks in een parkeervak passen en ronduit onhandig zijn in de stad. Ook de Laguna is gegroeid, maar binnen praktische grenzen.

Daarbij heeft de Laguna een vooruitstrevend en onderscheidend uiterlijk. Renault blijft binnen de grenzen van het acceptabele, zodat de Laguna nog steeds een representatieve zakenauto is. De eerste claim is waargemaakt.



Binnenruimte

Niet alleen het exterieur, ook het interieur is ruim en vooruitstrevend van opzet. Het geheel heeft een luxueuze en uiterst moderne uitstraling, maar is niet zo extreem dat het snel verveelt. In de Laguna heerst een kenmerkend Franse, elegante sfeer die voor menigeen aantrekkelijker is dan een koud Duits of het steriel Japans interieur.

Voorin biedt de Laguna de hoofd- en beenruimte die mag worden verwacht van een auto in dit segment. Ook achterin is de ruimte goed, maar hier heeft de Franse fabrikant een misrekening gemaakt. Uit de rugleuning van de voorstoelen is een hap genomen, om achterin meer beenruimte te creëren. Die uitsparing is echter te laag, zodat menigeen alsnog met de knieën tegen het harde kunststof van de voorstoelen drukt.

Ook de bagageruimte kent zo'n kleine misser. De achterklep wordt ontgrendeld met een knop in het Renault-logo. Dat gaf de vormgevers meer vrijheid, maar door het ontbreken van een handgreep moet de achterklep noodgedwongen worden vastgepakt aan het plaatwerk. De moeite wordt beloond met een enorme kofferruimte. Deze meet standaard 450 liter. Met opgeklapte achterbank is zelfs 1.377 liter bergruimte beschikbaar; dat is meer dan menig stationcar biedt!

Techniek

Het dashboard ligt laag en verwelkomt de inzittenden als een rode loper. Omdat het dashboard laag ligt, is de voorruit extra groot en dat draagt bij aan een enorm gevoel van ruimte. Het dashboard bevat een bijna overweldigende hoeveelheid knoppen, waarvan de functie op het eerste gezicht niet meteen duidelijk is.



Zoals inmiddels gebruikelijk bij moderne zakenauto's, staat ook bij de Laguna III een beeldscherm centraal waarmee de meeste functies van de auto worden bediend. Die bediening is echter niet eenvoudig. Op de middentunnel is een gecombineerde druk/draai-knop te vinden met daar omheen nog eens een veelheid aan toetsjes. Het is niet direct duidelijk welke functies met de combinatieknop en welke met een eigen toets worden bediend. Ook de radio (met name het handmatig zoeken naar zenders), vraagt enige studie.

Enmaal vertrouwd met de werking van alle functies, werkt alles naar behoren. Bovendien is de uitrusting vanaf het basisniveau zeer compleet. Een navigatiesysteem is al standaard vanaf het middelste uitrustingsniveau ("Dynamique"). Enmaal vertrouwd met de knoppenwinkel, laat de duidelijkheid van de instructies weinig te wensen over. Sommige verkeerssituaties worden bijna fotorealistisch weergegeven!

Betrouwbaarheid

De vorige Laguna kende helaas veel technische problemen. Zowel via het Laguna-forum op deze website als via andere kanalen zijn deze klachten Renault ter ore gekomen. Daarom is de elektronica niet alleen moderner geworden, maar vooral ook betrouwbaarder. Waar mogelijk zijn degelijkere componenten gebruikt en heeft Renault naar eigen zeggen grondigere tests uitgevoerd.



Toch blijkt de nieuwe auto nieuwe missers te introduceren. Zo is de sleutel nu standaard vervangen door een kaart. Daarom is geen hard cilinderslot nodig en dat maakt de auto veiliger. De sleuf voor deze kaart is echter zo geplaatst dat een eventuele sleutelhanger precies voor essentiële knoppen van het audiosysteem hangt!

Een veel gehoorde klacht over Franse auto's is niet opgelost. De schaalverdeling van de snelheidsmeter vermeldt alleen "Franse" snelheden. De maximumsnelheden in Nederland worden niet expliciet weergegeven, waardoor de bestuurder moet turen en inschatten waar de 80, 100 of 120 km/u precies ligt. Dit leidt de aandacht af van het verkeer en komt de veiligheid niet ten goede.

Comfort

De Laguna biedt bij introductie de keuze uit drie benzine- en drie dieselmotoren. Van de benzinemotoren wordt de 2.0 liter (de variant zonder turbo) naar verwachting het meest populair. Deze is goed voor 140 pk / 195 Nm, maar het voelt alsof er beduidend minder vermogen beschikbaar is. De Laguna 2.0 kan stevig doorrijden, maar de auto nodigt er niet toe uit en geeft weinig rijplezier.

De "Laguna 2.0 16v" is uiterst terughoudend en dwingt bijna een kalme rijstijl af. Bij de snelheidsmeter is een schakelindicator te vinden die aangeeft wat het beste moment is om te schakelen. Ook deze elektronische adviseur geeft de voorkeur aan een uiterst

economische rijstijl.



De motor is niet agressief, maar biedt wel veel souplesse. Bij zeer lage snelheden kan al in een hoge versnelling worden gereden. Dan is de Laguna uiterst comfortabel en heel stil. Op dit punt weet deze nieuwkomer zich goed te onderscheiden van de concurrentie. Dit is het type auto waarin zoveel rust heerst, dat de bestuurder zich afvraagt waarom het overige verkeer zo gehaast is. Zelfs bij harde wind en zware regen blijft de rust gewaarborgd.

Het weggedrag is bovengemiddeld goed, waarbij de nadruk wederom op comfort ligt. Ondanks de toegenomen omvang, weegt de Laguna III minder dan de voorganger. Dit komt de rijeigenschappen merkbaar ten goede. Te beginnen met de remmen: de Laguna is binnen zeer korte afstand, perfect doseerbaar tot stilstand te brengen.

Desgewenst kan de Laguna met enorme snelheid een hoek om worden gejaagd, maar nodigt daar niet toe uit. In plaats daarvan is het onderstel afgestemd op het spreekwoordelijke Franse comfort. De prima wegligging komt vooral de veiligheid ten goede, een punt waarop Renault zich al eerder ruimschoots heeft bewezen.



Conclusie

De Renault Laguna is altijd populair geweest onder zakelijke rijders en deze derde generatie zal die populariteit alleen maar vergroten. Het recept daarvoor is simpel: luister naar de klant en produceer wat deze wil hebben. Helaas kent de nieuwe Laguna enkele nieuwe, ergonomische missers maar die vallen al na enkele dagen niet meer op. In de dagelijkse praktijk is de Laguna een bijzonder fijne zakenauto.

Zoals bij iedere nieuwe generatie is ook de Laguna gegroeid, maar binnen praktische grenzen. De auto is moderner geworden, waarbij extra aandacht uitging naar de betrouwbaarheid van die moderne techniek. De Laguna is buitengewoon comfortabel, zonder daarbij de veiligheid te vergeten. Kortom: het is allemaal precies goed. ■



Specificaties

Renault Laguna 2.0 16v Serie Limitee Collection

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	470 x 181 x 145 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.277 kg
Aanhanger	638 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	450/1377 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 6000 tpm
Koppel	195 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,1 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	10,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	173 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 30.990,-
Prijs instapmodel	€ 27.600,-