



Renault Laguna Estate

Nuttige ruimte

Autotest | Renault belooft beterschap met de nieuwe Laguna. De auto zou betrouwbaarder, moderner, sneller en zuiniger dan de voorganger zijn. Een test met de nieuwe hatchback bewees dat dat allemaal is waargemaakt. Maar er was ruimte voor meer. Daarom introduceert Renault nu de Laguna Estate, die ruimer, slimmer en praktischer zou zijn dan ooit tevoren.

We beginnen bij het begin. De vorige Laguna reed prima, maar helaas liet de betrouwbaarheid te wensen over. Daarom heeft Renault al vanaf het allereerste stadium van het ontwerp van de Laguna samengewerkt met Nissan. Het ontwerp, de tests en de materiaalkeuze zijn allemaal gebaseerd op de expertise van deze Japanse fabrikant die bekend staat om de betrouwbare auto's.

Of de Laguna nu een toonbeeld van betrouwbaarheid is, moet de tijd uitwijzen. Als teken van vertrouwen geeft Renault 3 jaar of 150.000 km garantie op deze derde generatie van de Laguna.



Ruim baan

Wie dergelijke afstanden wil afleggen, zal kiezen voor een dieselmotor. Dat is altijd een 2.0 liter motor (met roetfilter), die afhankelijk van de chip 130, 150 of 175 pk levert. De middelste uitvoering zal naar verwachting het meest populair worden en is een aanrader.

Kort gezegd is deze zelfontbrander van alle markten thuis. De Laguna leent zich het beste voor een kalme rijstijl. De motor levert al bij lage toeren veel trekkracht (340 Nm) en is daarom vooral heel comfortabel en zuinig. Als het moet/mag is de 150 pk sterke Laguna als eerste weg bij het verkeerslicht en kan deze zakenauto op genadeloos hoge snelheid kilometers vreten op de snelweg. In alle gevallen is de Laguna opmerkelijk stil.

Een schakelindicator geeft het meest economische moment aan om te schakelen. Na de testrit, waarbij vooral met onregelmatige snelheid door bergachtig gebied is gereden, liet de dieselmotor een gemiddeld verbruik van 7.1 liter per 100 km noteren. Het beloofde verbruik van 6.1 liter per 100 km is op de snelweg gemakkelijk haalbaar.

De Laguna stationcar is slechts 21 kg zwaarder dan de hatchback en daarom zijn de rijeigenschappen van beide auto's gelijk. Comfort staat ook hier voorop. De Estate kan "sportief" worden gereden en laat zich desnoods op kamikaze snelheid een hoek om smijten, maar zelfs dan komt de auto niet tot leven. De prima wegligging en uitstekende remmen dienen vooral de veiligheid. De Laguna nodigt uit tot kalm rijden en is, mede dankzij de stille motoren, comfortabeler dan de meeste concurrenten.



Binnenruimte

Voorin is de Laguna Estate gelijk aan de hatchback. Dat betekent volop hoofd- en beenruimte, een riante uitrusting en een chique uitstraling.

Helaas kent de Estate ook dezelfde nodige ergonomische missers. Zo hangt een eventuele sleutelhanger voor belangrijke toetsen en is het stuurwiel onvoldoende verstelbaar. De cruise-control wordt deels met toetsen op het stuurwiel en deels met een knop tussen de voorstoelen bediend. Veel symbolen zijn onduidelijk, waardoor het enige studie vergt om alle voorzieningen te doorgronden. De schaalverdeling van de snelheidsmeter geeft alleen "Franse" snelheden weer en laat de Nederlandse bestuurder schatten waar de 100 en 120 km/u precies liggen.

In vergelijking met andere zakenauto's ontbreekt het de Laguna aan technologische hoogstandjes zoals radargestuurde cruise-control, een muziekserver met harddisk, parkeerhulp met videocamera of spraakgestuurde bediening. Wel voorziet Renault in Bluetooth telefoonkoppeling, sleutelvrije toegang en (beperkte) MP3 compatibiliteit.



Bergruimte

De hatchback is met maximaal 1.377 liter bagageruimte al uiterst praktisch. De Estate doet daar nog eens 216 liter bovenop en laat 1.593 liter bergruimte noteren. Maar die ruimte is alleen zinvol als het ook nuttig is te gebruiken.

Daarom haalt Renault alle trucs uit de kast die op dit moment in omloop zijn onder stationcars. Zo is de achterklep in twee delen te openen. Voor kleine spullen voldoet het om alleen de achterraut te openen. De achterbank kan dankzij "Easy Flex" letterlijk met een druk op de knop worden weggevouwen. Rommelen met beugels, hendels of losse hoofdsteunen behoort daarmee definitief tot het verleden.

Aan weerszijde van de laadvloer zijn extra bergvakken gemaakt om kleine, tere spullen te scheiden van grote stukken. In de laadvloer is een uitklapbare barrière te vinden om bagage op de plaats te houden. Onder de laadvloer is voorzien in een voorgevormde ruimte om de afdekhoes van de bagageruimte op te bergen, zodat deze niet door de auto gaat zwerven. Ook aan de nodige lampjes, 12 volt stopcontacten, haakjes en oogjes is gedacht.



Nut en noodzaak

Omdat de Laguna vooral populair is onder leaserijders, heeft Renault er alles aan gedaan de leaseprijs zo laag mogelijk te maken. Gezien de uitrusting is de prijs scherp. Een elektrisch bediende parkeerrem, bi-zone airconditioning, cruise-control en een boordcomputer zijn standaard.

Vanaf het "Dynamique"-niveau zijn een navigatiesysteem, 16" lichtmetalen velgen en deels met leder beklede stoelen standaard. Dat is niet alleen prettig voor de zakelijke rijder, maar garandeert ook een hoge restwaarde en dus een lagere leaseprijs.

De onderhoudsintervallen zijn lang en de onderhoudskosten laag. Zo is de distributieriem vervangen door een ketting, die de gehele levensduur van de auto mee gaat. Een sensor controleert de kwaliteit van de olie en suggereert zelf wanneer het tijd is voor verse smeermiddelen. Dankzij deze en andere maatregelen zou de nieuwe Laguna volgens Renault 30% goedkoper in onderhoud zijn dan de voorganger.



Conclusie

De Renault Laguna Estate rijdt net zo goed als de hatchback. Dat betekent volop comfort en veel aandacht voor veiligheid. De hier geteste 150 pk diesel is bovendien vlotter, zuiniger en nog comfortabeler dan de eerder geteste benzinemotor. Als stationcar is de Laguna zeer ruim en die ruimte is dankzij vele slimme voorzieningen bovendien nuttig bruikbaar.

Dankzij verregaande samenwerking met Nissan zou de Laguna betrouwbaarder zijn dan ooit. Bovendien is de leaseprijs laag gehouden. Heel nuttig allemaal! ■



Specificaties

Renault Laguna Estate dCi 150 Bose

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	480 x 181 x 145 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.405 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	508/1593 l
Bandenmaat	215/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4000 tpm
Koppel	340 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	4,6 l / 100 km
Verbruik stad	5,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	120 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 36.190,-
Prijs instapmodel	€ 31.190,-