



## Renault Laguna

### Orde op zaken stellen

Autotest | De Renault Laguna is als een verhaal dat met ieder deel beter wordt. Eerst wist de auto zich voornamelijk te onderscheiden met Franse flair en een nette prijs. Het beoogde succes bleef echter uit door een gebrek aan betrouwbaarheid. Daar kwam in 2007 verandering in toen met de derde generatie Laguna de kwaliteit sterk werd verbeterd. Helaas viel dit keer het uiterlijk niet in de smaak bij de koper. Daarom is het nu tijd voor de "Renault Laguna Phase 2". Is de "Laguna 2011" eindelijk een verhaal met een goed einde?

#### Hoofdstuk 1: Er was eens

Er was eens een Renault Laguna. De auto wist de zakelijke rijder te verleiden met elegante lijnen. Tegenover het traditionele, koude Duitse lijnenspel en de steriele Japanse vormgeving zette Renault onvervalste Franse flair. Tegelijkertijd bood de Laguna dezelfde ruimte en praktische mogelijkheden als de tegenstrevers.

En het bleef niet alleen bij uiterlijk vertoon, ook de rijeigenschappen wisten te charmeren. De Laguna was en is zeker geen sportwagen, maar beschikt wel over een subliem onderstel dat de auto levendiger maakt dan zomaar een doorsnee zakenauto.



Een ander sterk punt is de prijs. Zoals iedere Renault, koppelt ook de Laguna een royale uitrusting aan een relatief vriendelijke prijs. Het succes bleef echter uit omdat de auto werd geplaagd door technische storingen. Menigeen kocht eens een Laguna en daarna nooit meer.

## Hoofdstuk 2: De nieuwe generatie

In 2007 introduceerde Renault de derde generatie Laguna. Daarbij bleef het karakter gelijk en werd vooral de betrouwbaarheid verbeterd. De auto werd ook een slag groter, zodat de binnenruimte flink toenam. Tegelijkertijd werd de auto niet onhandig groot, zodat de Laguna ook handelbaar bleef in de stad.

En dat laatste is/was kenmerkend voor de "Laguna III": de auto klopt precies. De auto is niet te klein, maar zeker niet te groot. Het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar precies goed. De motoren presteren prima, terwijl het verbruik redelijk is. Toch liet ook de Laguna voor 2007 een steek vallen: het uiterlijk viel niet in de smaak bij het publiek.



## Hoofdstuk 3: Facelift

Voor modeljaar 2011 introduceert Renault daarom de Laguna "Phase 2". Dit is geen geheel nieuwe auto, maar een verbeterde versie van het model uit 2007. De grootste verbetering is, hoe kan het ook anders: een aangepast front. Waar de auto voorheen wereldvreemd keek, heeft de vernieuwde Laguna een zelfverzekerde blik dankzij nieuwe koplampen en een nieuwe bumper. Dankzij die bumper lijkt de auto

bovendien breder en daarom stoerder. De achterzijde is nauwelijks gewijzigd; alleen de achterlichten hebben donkere accenten gekregen.

Het interieur wordt gekenmerkt door nieuwe materialen, die helaas erg somber van kleur zijn. De kwaliteit is echter prima. De zit in de Laguna is ongebruikelijk hoog. Bij de meeste concurrenten zit de bestuurder dieper in de auto, wat een meer geborgen gevoel geeft.

## Hoofdstuk 4: De uitrusting

Nieuw voor modeljaar 2011 is een optioneel audiosysteem van Bose. Dit klinkt kort gezegd "Amerikaans": het geluid is vet en overrompend. Het eveneens leverbare (en voordeligere!) "3d Audio by Arkamys" klinkt veel sprankelender, evenwichtiger en realistischer.



Een belangrijke troef van de nieuwste generatie Renault is het ingebouwde navigatiesysteem van TomTom. Dit is even voordelig als een los toestel van TomTom, maar is in het dashboard geïntegreerd. De nieuwste generatie heeft desgewenst een live verbinding met de TomTom centrale. Via deze verbinding is de laatste verkeersinformatie beschikbaar, zodat effectief routes om de files heen kunnen worden gepland. Ook kan "TomTom live" de Google zoekmachine raadplegen om te zoeken naar nabije bedrijven of adressen.



Een aantal (ergonomische) onvolkomenheden is met de facelift nog steeds niet opgelost. Het gecombineerde audio- en navigatiesysteem kent te veel knoppen en vraagt daarom enige studie voordat het gebruikt kan worden. Daarbij levert het openen van de achterklep nog steeds vieze handen op.

Indien niet is gekozen voor "keyless entry", dekt de "kaart" die dienst doet als sleutel enkele knoppen af. De schaalverdeling van de snelheidsmeter legt nog altijd de nadruk op de maximumsnelheden zoals die in Frankrijk gelden; in Nederland is het raden waar de 80, 100 en 120 km/u precies liggen.

## Hoofdstuk 5: De motoren

Voor deze test is gereden met twee dieselmotoren. Beide zijn zuiniger, maar niet sterker geworden. De "2.0 dCi" motor levert naar keuze 150 of 180 pk. De variant met 180 pk is ontegenzeggelijk sneller, maar toch verdient de versie met 150 pk de voorkeur.

De 180 pk diesel moet te nadrukkelijk worden aangespoord om te presteren en heeft gevoelsmatig een iets rauwere loop dan de 150 pk versie. Ongeacht de motor is de auto zeer stil. De Laguna kan zich probleemloos meten met zakenauto's die recenter op de markt zijn verschenen.

De 150 pk dieselmotor presteert met het grootste gemak en leent zich voor gebruik bij een zeer laag toerental. Wanneer de instructies van de schakelindicator strikt worden opgevolgd, komt het toerental zelden boven de 1.500 tpm! Met name de zesde versnelling is een extreme "overdrive", waardoor de auto op de snelweg aangenaam zuinig is. Het nadeel van deze keuze is dat bijna verplicht moet worden teruggeschakeld voor een vlotte tussenacceleratie. Wie kalm met de verkeersstroom meerijdt, verbruikt in de praktijk zo'n 5,9 liter diesel per 100 km (fabrieksopgave: 5,2 l/100 km).

## Hoofdstuk 6: Weggedrag

Zoals eerder aangegeven, heeft de Laguna zich altijd onderscheiden met een bovengemiddeld goed weggedrag. Juist daarom is de Laguna te voorzien van een unieke optie in dit segment: vierwielbesturing. "4Control" maakt de auto wendbaarder in de stad (bij snelheden tot 60 km sturen de achterwielen 3.5 graden tegen) en stabiel op de snelweg. In dat laatste geval sturen de achterwielen mee en vouwt de auto zich als het ware door de bocht. Dat gaat het wringen van de achterwielen, die normaal gesproken rechtuit wijzen, tegen en tilt het rijgedrag merkbaar naar een hoger niveau.



want het verhaal is eindelijk rond. ■



## Conclusie

Het was tijd om orde op zaken te stellen. De Renault Laguna is al vele jaren op de markt, maar iedere generatie kende wel een paar zwakke punten waardoor de klanten het model niet trouw bleven. Voor modeljaar 2011 heeft Renault afgerekend met veel fouten uit het verleden. Alleen enkele ergonomische onvolkomenheden zijn nog steeds niet opgelost.

De "Renault Laguna III Phase 2" biedt de betrouwbaarheid die mag worden verwacht van een auto als deze. De rijeigenschappen waren al prima, daar kan nu nog een schepje bovenop worden gedaan doordat vierwielbesturing op meer uitvoeringen leverbaar is. De motoren werden zuiniger, waarbij de soepele en stille "2.0 dCi" (150 pk) de voorkeur verdient. De grootste vooruitgang is het nieuwe front, waardoor de Laguna er nu zelfverzekerder uitziet dan ooit tevoren. Terecht,



# Specificaties

## Renault Laguna 2.0 dCi Initiale

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	470 x 181 x 145 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.384 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	450/1377 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	9,5 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	5,2 l / 100 km
Verbruik stad	6,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	136 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 34.890,-
Prijs instapmodel	€ 27.600,-