

Renault Laguna II (2001 - 2005) Toekomstmuziek

Nieuwe auto's lijken met bosjes tegelijk te komen. Diverse merken hebben zojuist een nieuwe zakenauto geïntroduceerd. Allemaal dingen ze naar de gunst van de consument en allemaal beloven ze het beste aanbod te doen. De nieuwe Renault Laguna doet dat door op te vallen met futuristische vormgeving, vernieuwende techniek en een aantal slimme vindingen.

"Ik kreeg geen sleutels bij de testauto". Met zo'n opmerking is het altijd leuk collega's in paniek te brengen en direct de onverdeelde aandacht voor de testauto van deze week op te eisen. De meest spraakmakende vernieuwing van de nieuwe Renault Laguna, is namelijk dat Renault in plaats van sleutels een creditcard bij de auto levert.



Gedurende de testperiode bleek dit niet alleen een aardige gimmick, maar heeft het systeem een aantal aanwijsbare voordelen. Belangrijkste daarvan is de veiligheid voor de bestuurder; de cilinder van het contactslot zit bij de meeste merken bij de knieën van de chauffeur en kan bij een aanrijding pijnlijk letsel veroorzaken. Door het contactslot te vervangen door een sleuf voor de creditcard in de middenconsole is dit gevaar geweken. Daarbij is de gleuf verlicht en is een rechthoekige kaart gemakkelijker in het (verlichte) slot te steken dan een grillig gevormde sleutel.

Met een knop rechts boven het stuur wordt de motor gestart. Even kort indrukken is genoeg, waarna de elektronica er voor zorgt dat de startmotor precies lang genoeg draait. Het systeem is fool-proof, want een tweede keer drukken zet de

motor uit, langdurig drukken heeft geen effect, indrukken terwijl gas wordt gegeven heeft geen effect en de creditcard is niet te verwijderen zolang de motor draait.

Een-punt-zes

De startknop brengt bij de testauto een 1.6-liter benzinemotor tot leven. Een dergelijke motorinhoud is voor een grote auto als de Laguna ongebruikelijk klein, maar Renault heeft er een verstandige stap mee gezet voor dit basismodel. Het enige echte nadeel van deze relatief bescheiden motor is dat de bestuurder vaker moet schakelen om goed met het overige verkeer mee te komen. De kracht bij lage toeren is namelijk gering zodat de auto het niet tolereert bij lage snelheden in hoge versnellingen te rijden. Wie daar rekening mee houdt, komt in de stad prima mee en heeft vooral op de snelweg een heerlijke kilometervreter aan de Laguna 1.6.

Dat is mede te danken aan de standaard gemonteerde cruisecontrol en de boordcomputer waarmee het verbruik continue in de gaten kan worden gehouden. Volgens Renault is op de buitenweg een gemiddeld verbruik van 1 op 20 mogelijk. Dat is waarschijnlijk gemeten op een Frans landweggetje bij 85 km/u met wind mee, maar wie de Laguna weet aan te voelen kan op de Nederlandse snelweg een gemiddeld verbruik van 1 op 17 realiseren. Daarbij is wel enige zelfbeheersing nodig, want de auto wil graag harder en is bovendien bijzonder stil.

Afhankelijk van de windrichting is het niet overdreven bij snelheden tot 100 km/u van bijna volmaakte rust te spreken. Geluiden van de banden en motor zijn wel hoorbaar, maar spelen zich af op een toonhoogte die door het menselijk oor als niet storend worden ervaren. Op hogere snelheden blijft de Laguna aangenaam stil maar toont de boordcomputer minder florissante verbruikscijfers. De Laguna is met de 1.6 liter

krachtbron niet traag of ondergemotoriseerd, maar de meer gehaaste rijder zal de motor wel een zeker gebrek aan gretigheid en agressie toeschrijven. Voor een ander kan het juist een bescherming tegen zijn- of haarzelf betekenen en een nettere rijstijl afdwingen.



De remmen en besturing lijken rechtstreeks afkomstig uit de Laguna 3-liter V6. Bij de geringste beroering van het middelste pedaal gaat de auto onmiddellijk over tot een forse vertraging. De geventileerde schijven rondom worden bijgestaan door ABS en noodremassistentie, voldoende voor ronduit indrukwekkende vertragingen van sportwagenkwaliteit.

Ook de besturing en het onderstel lijken te zijn berekend op snellere varianten van de Laguna. Bij iedere snelheid reageert de besturing vertrouwenwekkend en heeft de bestuurder het gevoel volledige controle over de auto te hebben. Plotseling uitwijken of snel genomen bochten op hoge snelheid zijn geen enkel probleem, waarbij het standaard gemonteerde stabiliteitscontrolesysteem in actie komt als de bestuurder het te bont maakt. Met zulke remmen, prima besturing, veilig weggedrag, stabiliteitscontrole en standaard zes airbags (waarvan twee achterin) heeft Renault het veiligheidsaspect compleet afgedekt.



Compleet

Juist de complete uitrusting van de nieuwe Laguna is het sterkste punt van de auto. De testauto is ondanks de lichtst leverbare motor en op één na eenvoudigste uitrustingsniveau op z'n zachtst gezegd riant uitgerust. Dat komt niet alleen tot uiting in de lange lijst van standaardvoorzieningen, maar ook uit het gevoel dat Renault haar best heeft gedaan alles helemaal af te maken.

Zo zijn de ruitenwissers voorzien van een regelbare interval, zijn de buitenspiegels behalve elektrisch instelbaar ook elektrisch inklapbaar, zijn de stoelen behalve in alle richtingen verstelbaar ook voorzien van een lendensteun, is het stuur behalve in de hoek ook in de lengte verstelbaar, is de airconditioning links en rechts gescheiden en is de airconditioning gekoppeld aan een vakje in het dashboardkastje waarin blikjes fris kunnen worden gekoeld. Ook heel slim is de achteruitversnelling; zodra de achteruit wordt ingeschakeld en de ruitenwissers aan staan, maakt de achterruitenwischer automatisch een paar slagen om de bestuurder goed zicht naar achteren te geven.



Luxe en handige voorzieningen zijn aan de buitenkant niet te zien, en een eerste kennismaking heeft nog steeds veel met uiterlijk te maken. De Laguna is daarom getekend met vloeiende lijnen gecombineerd met -voor deze tijd- scherpe hoeken. De grote koplampen lopen door tot op de hoeken van de auto en tussen de lampen is een kunststof paneel aangebracht dat op het eerste gezicht half doorzichtig lijkt te zijn. Functioneel is het misschien niet, maar de auto oogt zo modern en imposant dat diverse voorbijgangers tijdens fotosessies dachten dat het hier om een veel duurdere nieuwe Fransoos ging.

De ruime opzet van de auto garandeert meer dan voldoende ruimte voor- en achterin. Alleen de aflopende lijn van het dak is er voor verantwoordelijk dat langere passagiers achterin wat ongemakkelijk zitten. Zonder passagiers op de achterbank, kunnen de drie hoofdsteunen tot iets in de achterbank worden geduwd om de bestuurder optimaal zicht in de binnenspiegel te garanderen. De bagageruimte is met 430 liter enorm. Zoals inmiddels te verwachten heeft Renault ook hier haar huiswerk goed gedaan door de bagageruimte te voorzien van een aparte ruimte voor kleinood en een 12 volt stopcontact.

Oud en nieuw

De nieuwe Renault Laguna heeft alleen de naam en de omvang met de oude Laguna gemeenschappelijk, verder is het een compleet opnieuw ontworpen auto. In vergelijking met de voorganger is de nieuwe Laguna vooral "Duitsler" geworden. De deuren sluiten met het geluid van een kluisdeur zoals vooral Duitse auto's van vooraanstaande merken dat zo goed kunnen.

Het interieur geeft een groter gevoel van duurzaamheid dan voorheen door de gebruikte materialen en afwerking. Ook de

stoelen zijn steviger geworden en geven minder het gevoel weg te zakken in het Franse pluche (maar zijn zeker niet zo hard als Duitse stoelen). Het onderstel probeert minder nadrukkelijk iedere oneffenheid uit te vlakken zodat de nieuwe Laguna minder een gevoel van zweven en meer het gevoel van echt autorijden geeft.

Conclusie

De nieuwe Renault Laguna 1.6 16v Expression was een aangename gast in de Autozine-garage. De rijeigenschappen staan op een hoog niveau, maar zijn niet opvallend veel beter dan die van soortgenoten. De Laguna valt op door de doordachte opzet die de bestuurder steeds een stap voor is en weet aangenaam te verrassen met vele handige vindingen.

Het mooiste is echter de prijs. Met een uitrustingsniveau dat bij andere merken alleen in het absolute topmodel is te vinden, vraagt Renault toch slechts een middenklasse prijs voor de Laguna. Daarom is de nieuwe Renault Laguna de uitgelezen keuze voor de carrièremaker die met het budget van vandaag de zakenauto van morgen uit moet kiezen. ■



Techniek

Renault Laguna II (2001 - 2005) 1.6 16v Expression

Maten en gewichten

Lengte	458 cm
Breedte	175 cm
Hoogte	143 cm
Wielbasis	274 cm
Gewicht	1305 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1300 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	430 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	110 pk @ 5750 tpm
Koppel	148 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	6,5 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.



Prijs

Prijs	€ 21.552,-
Prijs instapmodel	€ 20.191,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 35 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

?????