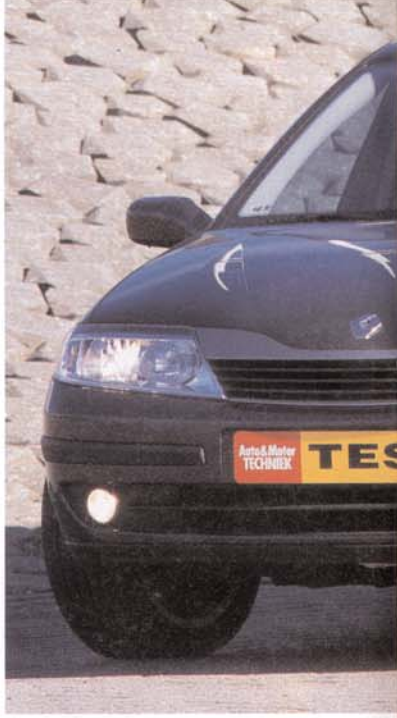
© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Test Renault Laguna Dynamique 1.8 16V

Betere uitrusting, meer ruimte, hogere prijzen

In aanzien gestegen

Renault wil met de tweede Laguna een andere weg inslaan dan die met zijn voorganger werd bewandeld. Een dynamischer styling, een hogere prijsklasse, meer comfort, betere prestaties. Het resultaat mag er zijn: de nieuwe Laguna overtuigt op vele fronten, al zijn er nog wel enkele tekortkomingen.



De nieuwe Renault Laguna is opvallender en moderner dan zijn voorganger. Hij heeft zelfs een zeker flitsend uiterlijk met de scherp gesneden koplampen, de grille met z'n doffe, grijze wenkbrauw, de sterke wigvorm en de achterklep met integrale hekspoiler. De 16 inch wielen vullen de wielkasten zoals het behoort. Het profiel van de Laguna II doet zelfs bij een stilstaande auto al snelheid vermoeden. Waarmee we niet willen suggereren dat deze nieuweling een veel meer sportieve kant opgaat dan zijn voorganger.

Zijn grootste concurrenten zijn nog steeds de Ford Mondeo, Opel Vectra en de Volkswagen Passat. Overigens heeft ook Renault, net als Ford en VW, z'n middenklasser hoger ingeschaald dan voorheen. Daar horen vanzelfsprekend grotere afmetingen bij, zowel van buiten als van binnen. Vooral dat laatste gegeven is heel belangrijk voor de beenruimte achterin. De wielbasis groeide met 4 cm terwijl de totale auto er in de lengte met 12 cm op vooruit ging. Maar niet alleen de grotere afmetingen markeren de Laguna. Ook een aantal bijzondere elektronische vindingen, zoals een kaart in plaats van een sleutel. Of de motor starten en stoppen met een startknop. Beide versterken het gevoel iets bijzonders te hebben aangeschaft.

Stevig geprijsd

De nieuwe Laguna prijslijst geeft meteen weer hoezeer het Renault ernst is met deze auto. Wie er één de zijne wenst te maken, zal minstens *f* 44.495,- neer moeten tellen en krijgt daarvoor dan het basismodel Laguna Authentique 1.6 16V Hatchback. De Grand Tour, dat is de nieuwe naam voor de nog iets opvallender gestileerde stationwagen, kost *f* 2.000,- meer.

Onze testauto was met de iets sterkere, trouwe 1.8 liter 16-klepper uitgerust. Deze kost als luxere Dynamique 1.8 16V het trotse bedrag van *f* 53.495,-. Daar kwam bij onze auto nog een bedrag van *f* 5.580,- bij voor metallic lak, een schuif/kanteldak, een regensensor, parkeerhulp en de duurdere handsfree functie voor de Renault Card. Wie voor een broodnodige 2.0 liter motor opteert, is nog eens *f* 3.500,- meer kwijt.

Renault is afgestapt van aanduidingen als RXE en RXT en noemt de modellen voortaan Authentique, Expression, Dynamique en Privilège. Het Laguna topmodel heet Initiale, naar een recent concept model. Om alvast te wennen aan de dingen die komen gaan!

Stille zwoeger

Renault acht het noodzakelijk om de Laguna prijslijst met een 1.6 liter te laten aanvangen. Dat moet een prijslokker voor in de showroom zijn, want deze motor is domweg te klein voor een dergelijk formaat auto! Onze testauto was met de iets sterkere 1.8 liter uitgerust en dat is al krap! Deze motor is voor Renault een oude bekende. Hij is opgebouwd uit een gietijzeren blok en een lichtmetalen cilinderkop. In de kop bevinden zich twee door getande riemen aangedreven nokkenassen die de vier kleppen per cilinder bedienen.

Renault bewerkte de motor in detail alvorens deze in de nieuwe Laguna te monteren en noemt voor de vermogens en koppels de volgende gegevens: maximaal 90 kW bij 5.750 t/min en 170 Nm bij 3.750 t/min. Iets meer vermogen en ook een iets hoger koppel dan bij de vorige versie. Bij de MAHA testbank in Vianen kwamen we op iets andere cijfers uit. Daar presteerde onze motor op de kop af 96 kW bij 5.990 t/min, iets meer dus, en een iets geringer maximum koppel van 165 Nm bij 3.860 t/min. Het verlies via de transmissie naar de aangedreven voorwielen bedraagt een forse 32 kW.

Aan de prestatiekrommes is goed af te lezen dat deze motor met name in het lage toerenbereik weinig heeft in te brengen. Je kunt het in de praktijk ook goed merken. Wanneer er vanuit stilstand stevig aan moet worden getrokken, bijvoorbeeld bij wegrijden tegen een heuvel op, dan lukt dat alleen met veel gas en een slippende koppeling. Ook in normaal verkeer verlangt de Laguna 1.8 16V onderin een stevig scheutje gas. Voor het overige is deze 1.8 een aangename motor. Hij draait vrolijk z'n toeren en rumoerig is hij ook niet. Vlot inhalen vraagt enig overleg en een vaste blik van de bestuurder, de Laguna 1.8 neemt er namelijk z'n tijd voor. En je moet er vrijwel altijd een tandje voor terugschakelen. Gelukkig levert Renault een lekker schakelende vijfbak bij de vierciliner benzinemotor.

Smaakvol interieur

De Laguna kreeg een geheel nieuw interieur met weliswaar nog steeds zachte, maar goed gevormde uitstekende stoelen en iets meer beenruimte achterin. Die stoelen nemen in de breedte veel ruimte in en het is dan ook het beste om de afstellingen in de hoogte en van de rugleuning met geopend portier te doen. Voorafgaand aan de rit dus

© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional

De spitse snuit met de grote koplampen en de grijze wenkbrauw boven de grille markeren de nieuwe Laguna neus. De carrosserie straalt de nodige sportiviteit uit.

FOTOGRAFIE: JAN LIEFTINK

De achterruit is opvallend van vorm. In het kofferdeksel is een spoiler geïntegreerd.

want met de deur dicht kun je er slecht bij. Deze afstellingen zijn overigens, net als de tweezijdige verstelling van de stuurkolom, niet traploos.

Het interieur is smaakvol van aankleding en materiaalsoort en de bestuurder kijkt op een duidelijk en overzichtelijk dashboard. De instrumenten zijn recht achter de stuurkolom geplaatst, maar voor informatie zoals tijd en buitentemperatuur moet de blik even naar het midden van het dashboard dwalen. Want de daartoe strekkende info is onder een aparte overkapping ondergebracht. Dankzij de ruime bergmogelijkheden, onder meer ook in de middenarmsteen en het vak onder de rechter voorstoel, kun je overal van alles kwijt. Bekerhouders zijn er in het dashboard

Bergvakken heeft de Laguna II voldoende, onder andere in de middenarmsteun tussen de comfortabele voorstoelen.

(één stuks) en ook in de middenarmsteun achterin.

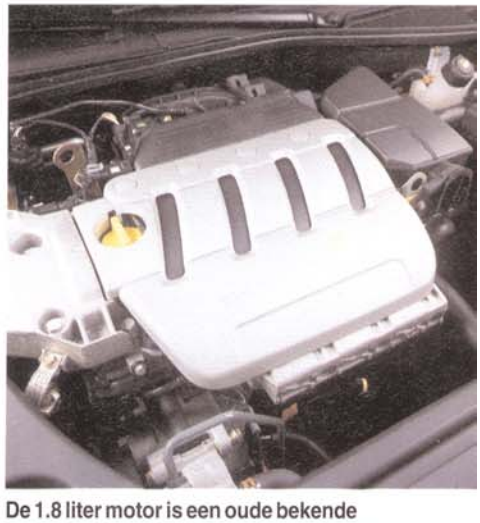
De Dynamique uitrusting is riant en omvat onder meer een links en rechts gescheiden automatische airconditioning, een boordcomputer, cruise control gecombineerd met snelheidsbegrenzer, een bekleding die bestaat uit een smaakvolle combinatie van stof en rundleer, radio/CD speler met bedieningssatelliet bij het stuurwiel, elektrisch bedienbare zijruiten

Het instrumentarium is sober, maar overzichtelijk. De boordcomputer geeft veel informatie over verbruik en gemiddelden.

De achterbank kan in twee ongelijke delen worden omgeklapt. In de middenarmsteun bevindt zich een rekje met twee bekerhouders.

De sleutelkaart met 'kaartlezer' en de startknop vormen een van de attracties van de nieuwe Laguna.

De Laguna II heeft een smaakvol interieur met mooie bekleding en materialen. De audio-installatie kan met een klep worden afgedekt.



De 1.8 liter motor is een oude bekende voor de Laguna. Hij komt iets vermogen te kort en bleek nogal dorstig.

De bagageruimte meet een zeer bruikbare 430 liter en is dankzij de grote achterklep gemakkelijk te beladen.

voor en achter, elektrisch bediende en ook inklapbare buitenspiegels en vele andere, kleinere zaken die het leven met de Laguna II veraangenamen. Ook op het gebied van veiligheid gooit de nieuwe Laguna hoge ogen. Tot het standaardpakket behoren niet alleen twee frontairbags, maar ook zij-airbags, hoofdairbags, ABS en ASR, remassistent en zelfs elektronische bandenspanningcontrole!

Card geeft ergernis

Eén van de meest in het oog springende bijzonderheden aan deze Laguna is de Renault Card, een sleutelkaart waarmee automatisch de portieren centraal kunnen worden geopend en ook weer gesloten. Deze kaart ter grootte van een creditcard maar dan iets dikker, dient voor het starten van de motor in een kaartlezer in het dashboard te worden gestoken. De motor starten en ook weer afzetten doe je met een grote ronde startknop. Het systeem van zo'n kaart heeft veel beloften in zich en Renault is na Mercedes de tweede autofabrikant die met een dergelijk veelbelovend accessoire komt. In onze week met de Laguna werden we evenwel steeds iets minder enthousiast want de (extra betaalde) handsfree bediening heeft het bijvoorbeeld helemaal nooit gedaan en de centrale sluiting werkte op het laatst meer niet dan wel waardoor de auto soms niet open of niet dicht was te krijgen. We hebben 'm tenslotte ondanks de mechanische afsluitmogelijkheid verder maar open gelaten. Want prutsen met dat kleine noodsleuteltje is in regen en sneeuw bepaald geen pretje. Ook hadden we enkele malen startproblemen omdat de kaartlezer de kaart niet eens herkende. Is deze Renault kaart nog onvoldoende uitgetest of hadden wij gewoon pech? Overigens zijn ons al meer Cardproblemen ter ore gekomen.

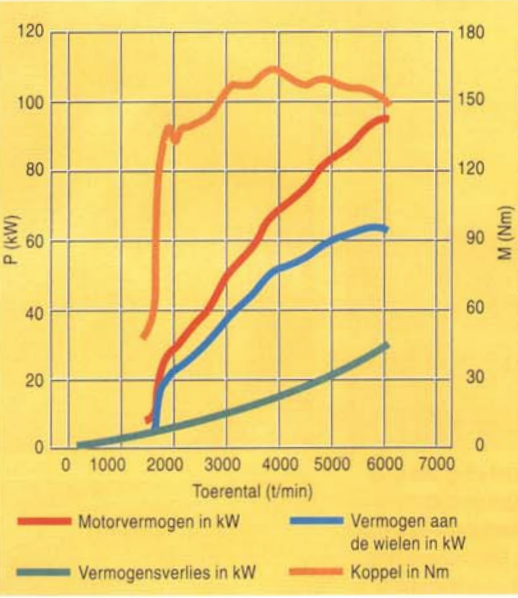
Lekker rijden

De Laguna II bezit een modern maar niet uitzonderlijk onderstel. Vooraan zien we de bekende MacPhersons in combinatie met schroefveren en driehoekige wieldraagarmen, achter is een semi onafhankelijke torsie-as met een H-profiel en schroefveren gemonteerd.

De Laguna is met deze constructie een uiterst comfortabele en betrouwbare, maar geen superstrak sturende auto. Kleine oneffenheden geeft hij niet te hard door en naden in het wegdek worden meestal mooi opgeslokt. Hij is niet enorm stabiel, zelfs een beetje windgevoelig ook en je bent bijna steeds bezig met een lichte correctie naar de ene of de andere kant.

De auto laat zich overigens door lastwissels nauwelijks van de wijs brengen, heel gelaten stuurt hij de bocht in en hij lijkt bij snel bochtenwerk zelfs beter te sturen dan in rechte lijn. Gevoelig voor sporen in het wegdek is de Laguna niet en in lange, snelle bochten laat de besturing precies voelen wat er aan de voorwielen gebeurt. Dat bouwt vertrouwen op. De bekrachtigde besturing is precies voldoende, het motorgeluid is ver genoeg van de inzittenden verwijderd en als geheel is de Laguna een aangenaam transportmiddel voor lange reizen. Alleen het remsysteem kon ons niet overtuigen. De remmen grijpen eerst te zacht aan, waarna ze bij het dieper intrappen van het rempedaal te bruusk aangrijpen. Ze zijn dus lastig te doseren.

Dick Schornagel



Testmetingen

Max. motorvermogen op rollenbank	96 kW bij 5.990 t/min.
Max. vermogen aan de wielen op rollenbank:	64 kW bij 5.990 t/min.
Max. koppel op rollenbank:	165 Nm bij 3.860 t/min.
Max. motorvermogen (fabrieksopgave):	90 kW bij 5.750 t/min.
Max. koppel (fabrieksopgave):	170 Nm bij 3.750 t/min.
Acceleratie: 0-80 km/h: 8,7 sec.	0-100 km/h: 11,1 sec. 80-120 km/h: 9,2 sec.
Geluidsmetingen: 80 km/h: 63 dBA	100 km/h: 64 dBA 120 km/h: 67 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116: Stadsrit: 10,6 liter op 100 km	Buitenweg: 6,3 liter op 100 km
Combinatierit:	7,9 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	11,1 liter op 100 km
Gemeten topsnelheid in twee richtingen:	201 km/h
Topsnelheid (fabrieksopgave):	203 km/h

Meting: MAHA Nederland bv, Vianen

Auto & Motor TECHNIEK

Modelserie en prijzen

Renault Laguna	
Authentique 1.6 16V	ƒ 44.495,-
Expression 1.8 16V	ƒ 50.495,-
Dynamique 1.8 16V	ƒ 53.495,-
Privilège 1.8 16V	ƒ 56.995,-
Dynamique 2.0 IDE 16V	ƒ 56.995,-
Initiale 2.0 IDE 16V	ƒ 68.995,-
Privilège 3.0 V6	ƒ 76.495,-
Initiale 3.0 V6	ƒ 84.995,-
Authentique 1.9 dCi	ƒ 55.995,-
Initiale 1.9 dCi	ƒ 73.995,-
Grand Tour stationwagon	meerprijs ƒ 2.000,-
ABS:	standaard
ASR:	standaard
Stabiliteitsregeling:	standaard op 2.0 IDE en 3.0 V6
Remassistent:	standaard
Airbag bestuurder:	standaard
Airbag passagier:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Xenon-verlichting:	standaard op Privilège
Centrale portiervergrendeling met afst. bediening:	standaard
Elektrische ruitbediening:	standaard
Handbediende airco:	standaard op Authentique en Expression
Automatische airco:	standaard op Dynamique, Privilège en Initiale
Cruisecontrol:	standaard
Navigatiesysteem:	ƒ 5.900,-, standaard op Privilège
Automaat:	ƒ 3.500,- op 1.8, standaard op 3.0 V6*
Lederen bekleding:	ƒ 1.995,- op Expression en Privilège, standaard op Initiale
Schuif/kanteldak elektrisch:	ƒ 2.395,-
Metallic lak:	ƒ 995,-, standaard op Initiale
Renault Card Handsfree:	ƒ 1.500,-, standaard op Privilège en Initiale
Elektronisch bandenspannings-controlesysteem:	standaard

* Automatische transmissie op 2.0 IDE komt later dit jaar

Importeur
Renault Nederland
☎ (0800) 03 03

Plus

De Laguna II bezit een aantrekkelijk uiterlijk en hij komt ook kwalitatief beter over dan zijn voorganger. Hij biedt een uitstekend zitcomfort en er is iets meer binnenruimte. De standaard uitrusting is completer dan ooit. De Laguna is comfortabel geveerd en ligt goed en voorspelbaar op de weg zonder in dit opzicht echter een koploper te zijn.

Min

De 1.8 liter motor is qua vermogen eigenlijk iets te krap voor de 1.255 kg wegende Laguna Dynamique wat vlotte inhaalmanoeuvres in de weg staat. Zuinig is hij ook niet. De Renault kaart als vervanger voor de contactsleutel baarde ons in de testweek de nodige zorgen met als gevolg dat we er geen fan van zijn geworden! Ook de dosering van het remsysteem kon ons niet overtuigen.

© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional