



## Renault Laguna II Grand Tour

### Meer dan een naam

**De Renault Laguna is al vele jaren favoriet bij de zakelijke rijder. Dat heeft de auto vooral te danken aan de elegante vormgeving en vooruitstrevende techniek. Daarbij geeft het hoge veiligheidsniveau een zeker gevoel. Maar in de loop der jaren heeft de concurrentie niet stilgezeten en daarom vond Renault het nodig de Laguna een verjongingskuur te laten ondergaan. Kan de vernieuwde Laguna de strijd weer aan?**

Het uiterlijk is voor de meeste kopers veruit de belangrijkste reden om voor een bepaalde auto te kiezen. Renault moet hebben gedacht dat een succesvol recept niet moet worden veranderd, want de uiterlijke wijzigingen aan de vernieuwde Laguna zijn minimaal. Alleen het front is iets aangepast, zodat het nu beter past bij de andere Renaults.

In het interieur zou meer zijn aangepast, maar ook hier zijn de verschillen pas duidelijk met een oude Laguna als referentie. De aanpassingen van de vormgeving zijn klein, maar de gebruikte materialen zijn merkbaar beter en ook de afwerking staat op een hoger niveau. Nieuw of niet: het interieur van de Laguna blijft fraai en zelfs uitnodigend. Vooral de testauto met banen van licht en donker materiaal geeft tegelijkertijd een gevoel van warmte en ruimte.



### Techniek

Toch blijft de vooruitstrevende techniek het belangrijkste punt waarop de Laguna zich weet te onderscheiden van de concurrentie. Ook anno 2005 is de kaart in plaats van een sleutel bijzonder. Niet alleen is de elektronische kaart handiger dan een traditionele sleutel, het is ook veiliger. Het contactslot is meestal aan de stuurkolom te vinden en kan voor pijnlijk knie-letsel zorgen bij een eventueel ongeval. De Laguna heeft aan een startknop genoeg.

Geheel nieuw voor de Laguna is de elektronisch bediende handrem. Een dergelijke voorziening was tot nu toe alleen voorbehouden aan zeer kostbare limousines en is nu voor het eerst in deze zakenauto voor de gewone man te vinden. Met een forse knop bij het stuurwiel wordt de handrem "aangetrokken" of gelost. Dat laatste is strikt genomen niet nodig, want bij het wegrijden zorgt de elektronica er zelf voor dat de handrem wordt gelost. Op die manier wordt het hellingproefje wel heel makkelijk!

## Privilege

---

De testauto is een "Privilege"-uitvoering en staat slechts iets boven het "Authentique" basismodel. Desondanks zijn een klimaatcontrolesysteem (links/rechts gescheiden), audiosysteem, licht- en regensensor, parkeerhulp en boordcomputer allemaal standaard.

Ook de motor is een middenmodel: een 1.9 liter metende viercilinder diesel. Deze krachtbron is stil, maar zeker niet onhoorbaar zodat altijd duidelijk is dat dit een diesel-uitvoering is. Het karakter ervan is zoals menig zakelijke rijder dat graag ziet: vooral sterk en soepel. Maar als het moet, is een flinke reserve beschikbaar en kan de Laguna op z'n zachtst gezegd stevig doorrijden. Dankzij de 6-versnellingsbak kan de Laguna indien gewenst laag in de toeren worden gehouden, wat het comfort merkbaar verhoogt.

## Veiligheid

---

Toch is het het weggedrag waarmee de Laguna zich echt onderscheidt. De Laguna voelt nadrukkelijk als een grote auto en dat is in dit geval een compliment. De flinke wielbasis geeft bijvoorbeeld veel rust. Bovendien blijft de auto tot op zeer hoge snelheid goed controleerbaar.



Ook in snel genomen bochten voelt de Laguna groot en stabiel. Dat is niet alleen prettig, maar ook heel veilig. Immers, een plotselinge extreme stuurbeweging zal resulteren in uitwijken en niet in een landing in de greppel. De remmen zijn zeer bijterig en sterk, zodat de Laguna niet alleen goed uit de crashtest komt, maar ook goed is in het voorkomen van crashes.

## Ruimte

---

Zeker met een kostbare "lading" is dat laatste van groot belang. Met de achterbank op de plaats bestaat die lading uit maximaal drie personen. Het middelste deel van de achterbank is daadwerkelijk geschikt om op te zitten, dus extra kinderen geen bezwaar. De beenruimte achterin is gemiddeld voor een auto in dit segment.

In tegenstelling tot Renault's pure ruimteauto's, in deze Laguna Grand Tour geen slimme ruimtebesparende vindingen. Wel heel handig is de in twee delen te openen achterklep. De achterbank moet volgens de traditionele procedure worden opgeklapt, waarbij de enige bijzonderheid is dat de hoofdsteunen op de plaats kunnen blijven. Daarna ontstaat een flinke bagageruimte (van 475 tot maximaal 1515 liter), waarmee de Grand Tour bewijst meer te bieden dan een mooie naam. Dit is geen "life style" stationcar die er alleen zo uitziet, maar een echte werkauto waarin flink wat extra bagage mee kan.



## Conclusie

---

Het eindoordeel: niks mis mee. Dat is een mooie uitkomst, maar voor Renault te weinig. De Renault Megane is in de middenklasse op vele punten beter dan de concurrentie. De Renault Modus is de slimste kleine MPV van dit moment. Maar de Laguna weet zich na de facelift slechts op details te onderscheiden van de concurrentie. De diverse baanbrekende vindingen die Renault in de andere modellen stopt, zijn helaas niet terug te vinden in de vernieuwde Laguna.

De belangrijkste punten om voor een Laguna te kiezen blijven daarom dezelfde als voorheen. Vooral de vormgeving van het exterieur en interieur zijn zeer geslaagd. De techniek blijft vooruitstrevend, zij het dat het verschil met andere auto's in de loop der jaren kleiner is geworden. De rijkwaliteiten zijn prima, waarbij rust, comfort en veiligheid de belangrijkste kenmerken zijn van deze zakelijke Renault. ■



# Technische fiche

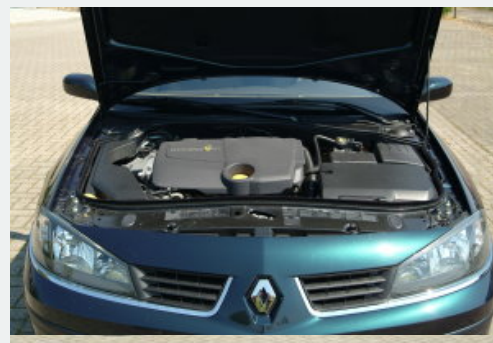
## Renault Laguna II Grand Tour 1.9 dCi Expression Confort

### Maten en gewichten

<b>Lengte</b>	471 cm
<b>Breedte</b>	177 cm
<b>Hoogte</b>	148 cm
<b>Wielbasis</b>	275 cm
<b>Gewicht</b>	1385 kg
<b>Sleepvermogen</b>	n.b.
<b>Sleepvermogen geremd</b>	n.b.
<b>Tankinhoud</b>	68 l
<b>Kofferinhoud</b>	475/1512 l

### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	1870 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	4/2
<b>Vermogen</b>	120 pk @ 0 tpm
<b>Koppel</b>	300 Nm @ 2000 tpm
<b>Aandrijving</b>	voorwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	11 sec.
<b>Topsnelheid</b>	199 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	5,6 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	7,2 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	4,8 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	gr. / km



### Prijs

<b>Prijs</b>	25.400 €
<b>Basisprijs</b>	22.400 €