



Arnold van Schepen
4 december 2011

Interessante outsider

Wil je als autofabrikant een D-segmenter op de Nederlandse markt aan de man brengen, dan moet je op het vinkentouw zitten. Onze complexe belastingwetgeving vraagt om aanpassingen die gezien de afzetmarkt niet voor elke autofabrikant rendabel zijn. Bovendien is de concurrentie, ook internationaal gezien, behoorlijk pittig. De Renault Laguna is sinds dit jaar leverbaar in een 20% bijtellingsvariant. We namen een week de tijd om erachter te komen of de Laguna zich staande kan houden in het domein van de Passat's, Insignia's en niet te vergeten, de i40's.



Oudgediende

De Laguna is alweer sinds 2007 op de markt, vorig jaar kregen de hatchback en de stationwagen een opfrisbeurt en sinds dit jaar is de 20% bijtellingsvariant verkrijgbaar. Renault heeft geen ingrijpende maatregelen hoeven treffen om een uitstoot van 110 gram per kilometer te halen, dit komt grotendeels op het conto van de bescheiden cilinderinhoud van Renaults bekende 1.5 dCi. Nu was deze motorisering al langer in de Laguna leverbaar, zij het echter zonder roetfilter. De Laguna 1.5 dCi was voor de importeur niet interessant om 'm op de Nederlandse prijslijsten zetten, om de simpele reden dat 'ie bijtellingstechnisch niet interessant is. Maar door de montage van een roetfilter en een aantal andere ingrepen zijn de uitstoot van fijnstof en koolstofdioxide genoeg gedaald om in de 20% bijtellingscategorie te vallen. Renault heeft echter nog wat ijzers in het vuur laten liggen om het verbruik en de uitstoot nog verder te drukken. De belangrijkste daarvan is een start-stop systeem. In zijn huidige vorm levert de

Renault Laguna Estate 1.5 dCi SÅ©rie LimitÃ©e Ex

motor 110 pk bij 4.000 toeren en een koppel van 240 Nm bij 1.750 toeren. Keurige waarden voor zo'n klein dieseltje, maar hij moet wel 1.295 kilo auto voortbewegen. Volgens fabrieksopgave resulteert dit toch in een verbruik van 4,7 liter op 100 kilometer.



Is 't wat het lijkt?

Hoog tijd om te kijken wat het verbruik in werkelijkheid is. Voor ons staat een Laguna Estate SÅ©rie LimitÃ©e ExÃ©cutive, inderdaad met drie accent's aigu, in Gris Cassiopee. Een ingetogen kleur, maar de donkergrijze 18 inch Interlagos velgen geven de Laguna een sportief accent. Uiterlijk onderscheidt de eco2 versie zich doordat zijn uitlaatpijp onder de bumper verscholen is, zijn rianter vermogende broers hebben zelfs twee verchromde exemplaren. Dankzij Renaults keyless-entry systeem hoeven we alleen maar aan de deurgreep te trekken om de auto te ontgrendelen en te openen. Na

het openen van de deur beginnen we toch even te twijfelen of we wel met een bescheiden gemotoriseerde Laguna te maken hebben; het interieur lijkt welhaast tÃ© sportief. Zwarte leren bekleding met lichtgrijze alcantara middenstukken, een aan de onderzijde afgeplat stuurwiel, geperforeerde aluminium pedalen. Ook de pooknop is van echt aluminium, zo blijkt. Wanneer we 'm ter hand nemen bij het instellen van de zitpositie voelt 'ie ijskoud aan. Een prettig kenmerk van echtheid. Ook de strip in het dashboard is van echt aluminium. Het vinden van een aangename zitpositie lijkt aanvankelijk vrij lastig. Meteen na het dichtslaan van de deur ervaar je de zit als vrij hoog. Tot onze verbazing blijkt de stoel al in zijn laagste stand te staan. Vanuit die stand kan de stoel trouwens een verbluffend eind omhoog, de hoofdsteun raakt met gemak de hemelbekleding. Het gevoel "op de bok" te zitten komt door de kenmerkende raamlijn van de Laguna, de ramen in de voordeuren zijn namelijk erg hoog, terwijl de raamlijn aan de onderzijde opvallend laag is. Ben je daar eenmaal aan gewend, dan merk je dat de zitpositie niet erg afwijkt van andere middenklassers. De instelmogelijkheden zijn zoals gezegd erg goed, met name voor kleinere bestuurders is er een prima rijpositie te vinden. De stoelen van de Laguna zitten voortreffelijk, ze zijn on-Frans stevig en bieden prima ondersteuning. De SÅ©rie LimitÃ©e ExÃ©cutive heeft standaard elektrisch verstelbare voorstoelen waarvan ook het zitvlak kan kantelen. De stoelen hebben een geheugen voor drie instellingen die gekoppeld is aan de instelling van de buitenspiegels. Zowel de spiegels als de stoelen zijn verwarmd. Het genoemde pakket omvat voorts parkeersensoren achter en de aluminium elementen in het interieur. Renault rekent €1.195 extra voor dit pakket ten opzichte van de Dynamique-uitvoering, en hoopt hiermee de zakelijke rijder over de streep te trekken. Zo, stuur, stoelen en de spiegels zijn afgesteld. Een druk op de startknop resulteert in het bekende geluid van een commonrail dieselmotor. Het was te verwachten, maar het uiterlijk vertoon deed ons even twijfelen...



Doet leuk mee

De motor is gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak die goed is afgestemd op de combinatie motorvermogen / voertuiggewicht. Bij stationair toerental heeft de 1.5 dCi uiteraard niet een enorm koppel voorhanden, maar wegrijden uit stilstand is voor geen enkele bestuurder een probleem. De koppeling is goed te doseren en met een klein beetje hulp van het gaspedaal komt de Laguna soepel en vlot in beweging. Wanneer je de adviezen van de schakelindicator opvolgt komt je prima met het verkeer mee, maar je merkt wel dat de motor niet overbemeten is. De schakelindicator geeft net zo vaak het advies terug te schakelen als andersom. Beneden de 80 km/u is de zesde versnelling praktisch onbruikbaar, het toerental valt dan onder de 1.500 en dan is de futur goed uit. Op de snelweg gaat de 1.5 dCi gemakkelijk met de stroom mee, maar inhaalacties vergen wel extra inspanning: goed anticiperen is een must en Ã©n of twee versnellingen terugschakelen vaak ook. En toch: na een week rijden met 700

Renault Laguna Estate 1.5 dCi SÄ©rie LimitÄ©e Ex

snelwegkilometers voelt de Laguna niet hopeloos ondergemotoriseerd aan, mensen die voor deze motorisering kiezen zullen slechts af een toe een peekaatje of 30 extra wensen. Door zijn comfortabele interieur en rijgedrag noopt de Laguna tot een rustige rijstijl. Het betere bochtenwerk is aan zijn stuurinrichting en onderstel niet besteed. De Laguna reageert indirect op een instuurcommando, wordt het stuur verder verdraaid, dan duikt hij in zijn veren om vervolgens keurig de ingezette koers te volgen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat onze testauto door de importeur op gloednieuwe Michelin Alpin's was gezet, hierdoor zijn de kwaliteiten van de stuurinrichting niet met grote nauwkeurigheid vast te stellen. Vast staat wel dat de Laguna stevig afgeveerd is, maar we moeten niet vergeten dat dit een ruime stationwagen is die ook met volle bepakking grote afstanden met ruim voldoende comfort voor zijn inzittenden aflegt.



Nog niet uitgediend

Renault Laguna Estate 1.5 dCi SÄ©rie LimitÄ©e Ex

Met de Laguna 1.5 dCi Estate valt goed te leven, zolang je je mindset er op aanpast. Je merkt wel dat de Laguna niet de meest moderne meer is, maar evenzogoed dat Renault werk heeft gemaakt van de bouwkwaliteit. Een zegsman van de importeur liet doorschemeren dat Renault nog een Phase 3 voor de Laguna in de pijpleiding heeft zitten. We maakten hieruit op dat in elk geval de CO₂-uitstoot door technische en aerodynamische ingrepen nog verder ingeperkt kan worden. Het zou mooi zijn als Renault die gelegenheid te baat neemt om het schakelmechanisme onder de loep te nemen. Het schakelgevoel is niet erg strak, en aangezien je relatief veel schakelt zou dit de rijbeleving flink ten goede komen. Verder hebben we weinig kritiek op de Laguna, we missen wel de verlichting van de knoppen in het stuurwiel en de mogelijkheid om het audiosysteem en de voertuiginstellingen via de centrale joystick in te stellen. In zijn huidige vorm kan alleen de navigatie hiermee ingesteld worden.



Wikken en wegen

De vraag is hoe de Laguna zich staande houdt tussen zijn concurrenten. Ten opzichte van een vergelijkbaar uitgeruste Passat is de Laguna een koopje, maar vergelijk je 'm met de i40, dan rijst de vraag of Renault zichzelf niet uit de markt prijst.

Handelsreizigers die vaak zware en volumineuze spullen vervoeren zijn bij de concurrentie beter af. Wil je je onderscheiden van de massa, niet al te veel bijtellen, en een riantte uitrusting, kijk dan eens in de showroom van de Renault-dealer. Met de 1.5 dCi is de Laguna voor de zakelijke rijder zeker interessant, voor de particuliere eigenaar zal het brandstofverbruik doorslaggevend zijn. Wij haalden met een gevarieerde rijstijl 16,5 kilometer per liter.

Plus

- + Uitrusting
- + Bouwkwiteit interieur
- + Stoelen / inklapmechanisme achterbank

Min

- Verbruik valt wat tegen
- Schakelgevoel
- Motorgeluid