



Jarno van Maanen
15 maart 2008

© Rijtesten.nl

Verbeterd recept

Het leven van een leaserijder gaat niet over rozen. Een nieuwe auto uitzoeken in het zakelijke segment wordt immers steeds lastiger, want elke kanshebber heeft zijn eigen kwaliteit en slechte auto's zijn er eigenlijk niet meer. Aangezien je meestal toch zo'n drie of vier jaar aan de auto vastzit, is het wel zo slim om te kiezen voor een nieuw model, omdat je anders over een paar jaar in een overjarig type rondrijdt. Maar ook dan is de keuze overweldigend. De nieuwe Ford Mondeo is vorig jaar verschenen, Mazda heeft sinds kort de nieuwe 6 in de showroom staan en binnenkort verschijnt Citroën's nieuwe C5. Ook Renault heeft niet stilgezeten: onlangs is het derde type van de Laguna verschenen. Kan deze verse Fransman zich staande houden in de zwaarbevochten zakelijke middenklasse?



Veilige weg

Traditiegetrouw heeft de nieuwe Laguna in stationwagenvorm een andere naam dan zijn voorganger. Het begon in 1995 met de Laguna Break, in 2001 werd hij omgedoopt tot de Grand Tour en sinds vorig jaar draagt hij de naam Estate. De compleet nieuwe naam betekent echter niet dat de Laguna er compleet anders uitziet dan zijn voorganger. De Estate is namelijk in grote lijnen een evolutie van de Grand Tour. Renault heeft duidelijk voor de veilige weg gekozen, geef ze eens ongelijk. Met een auto die zo belangrijk is voor het merk, wil je natuurlijk niet teveel risico nemen. Een heel gewaagde styling kan funest zijn voor de verkopen en gezien de hoge ontwikkelingskosten van een nieuwe auto, is de verkoopbaarheid van een auto erg belangrijk. "Better be safe than sorry"™, zoals de Engelsen zeggen.

Dat wil echter niet zeggen dat de nieuwe Estate een lichtjes aangepast Grand Tour is. Er zijn wel degelijk grote verschillen te zien. Natuurlijk heeft hij een compleet nieuw

Renault Laguna Estate 2.0 16v T 170 Initiale

front gekregen, met de <i>oversized</i> koplampen als meest in het oog springende onderdelen. Ook heeft de Laguna niet meer een grille tussen de koplampen; de motorkap sluit nu bijna direct aan op de voorbumper. Vanaf de zijkant valt de schuin aflopende achterraut op, die stond bij de Grand Tour nog wat rechter. Achteraan wordt de aandacht getrokken door de chroomrand boven de kentekenplaat en de twee uitlaatpijpen. Hoewel de nieuwe Estate nog steeds eenvoudig herkenbaar is als Laguna, is wel duidelijk dat ontwerpers van Renault druk bezig zijn geweest.



© Rijtesten.nl

Premium indruk

Als we een kijkje naar binnen nemen, dan zien we dat het interieur van de Laguna meer klasse uitstraalt dan dat van zijn voorganger. Dankzij mooie materialen, een sterke vormgeving en een goede afwerking maakt de Laguna een "premium" indruk. Het is vooral de styling van het dashboard dat een grote stap voorwaarts heeft gemaakt.

Was de middenconsole van de vorige Laguna eigenlijk niet meer dan een verzameling van plastic afdekkapjes, bij de nieuwe Laguna is dat een stuk beter voor elkaar. Dankzij de centrale bedieningsknop is het aantal knoppen op de middenconsole minimaal en door de organische vormen, let bijvoorbeeld eens op de welvingen aan de bovenkant van het dashboard, straalt het interieur veel rust uit.

Omdat het hier een luxe Initiale betreft, is de uitrusting vanzelfsprekend dik voor elkaar. Elke Laguna is standaard uitgerust met onder andere een radio/cd-speler, bi-zone airco, cruise control en ESP. Met de Initiale uitvoering krijg je bovendien cd-navigatie, leren bekleding, parkeersensoren rondom, meesturende bi-xenon verlichting en nog veel meer lekkers. De cruise control is te bedienen vanaf het stuur – dus niet meer met een stengel, zoals bij de –oude– Laguna – en dat is erg prettig. Het is alleen wel jammer dat de knopjes niet verlicht zijn, zodat je ze in het donker op de tast moet bedienen. En als we toch aan het zeuren zijn: het navigatie-beeldscherm kleurt paars als er licht op schijnt en kan dus slecht afleesbaar zijn bij zonsopkomst of -ondergang. Geen ramp, wel een beetje lastig soms.

De Laguna staat bekend om zijn ruime interieur. Anders dan de zogenaamde *lifestylecombi's* zoals de Audi A4 Avant en BMW 3 Serie Touring heeft hij een kofferruimte waar je echt veel bagage in kunt verstouwen. Bij het zien van de vlakke achterraut van de Estate waren we even bang dat deze auto ook een lifestylecombi was geworden en dus minder ruimte biedt, maar dat blijkt mee te vallen. Dankzij een groei in lengte van zo'n 10cm is hij zelfs ruimer dan zijn voorganger. Met de achterbank omhoog meet de ruimte 508 liter en met een druk op de knop klapt de leuning omlaag en neemt de ruimte toe tot 1.593 liter. Ook op de voorstoelen en de achterbank is de ruimte toereikend. Al moet gezegd worden dat de hoofdruimte niet overhoudt, maar wellicht heeft dat te maken met de glazen panelen in het dak.



Meer communicatie

Franse auto's™ hebben de reputatie heel comfortabel te rijden en de nieuwe Laguna voldoet volledig aan dat beeld. Hij pretendeert geen stuurmansauto te zijn, maar scoort vooral goed op ontspannen ritten. De vering van de auto is nog net zo comfortabel als die van zijn voorganger, maar de demping is wat straffer gemaakt. Wel zo prettig, want de vorige Laguna had wel eens last van nadeinen, de nieuwe heeft daar nagenoeg geen problemen mee. De wegligging is vooral veilig. Dat blijkt ook bij een snelle uitwijkmanoeuvre, dan raakt hij niet van zijn stuk en blijft de auto prima bestuurbaar. Bovendien is het ESP altijd bij de les, zodat je het wel heel erg bont moet maken wil je met deze auto in de slip raken.

Van de vorige Laguna weten we dat een communicatief rijgedrag ver te zoeken was. Het sturen was zo sterk bekrachtigd dat er bijna geen gevoel in het stuur zat en de

pedalen boden vrijwel geen weerstand. Gelukkig is dat bij het nieuwe model wel anders. Toegeven, zo scherp en direct als een Ford Mondeo of Alfa Romeo 159 rijdt hij nog steeds niet, maar het "vage gevoel"™ is beslist weg. Nieuw voor de Laguna is de zestraps automaat, eentje die we in steeds meer auto's aantreffen. Het is een fijne transmissie, die vooral op comfort is afgesteld. Hij schakelt vroeg op, laat terug en de kickdown vraagt een beetje geduld. In de praktijk functioneert de automaat best prettig, maar door zijn trage karakter maakt hij de auto wat loom.

Voorin ligt een tweeliter benzinemotor met turbo, die we kennen van het vorige model. Hij is goed voor een vermogen van 170pk en 270nm trekkracht, waarmee hij zich kan meten met menig kleine zescilinder. Het prettige van een benzinemotor met turbo is dat hij geen hoge toerentallen nodig heeft om sterk te zijn, ook in het midden van toereengebied levert hij voldoende trekkracht om even in te voegen op de snelweg bijvoorbeeld. Een ander voordeel van een dergelijke motor is dat hij relatief zuinig is, zuiniger dan een zescilinder tenminste. Die vlieger gaat voor deze auto echter niet helemaal op. Zelfs met een rustige rijstijl kwamen we gemiddeld niet verder dan 10km met 1 liter benzine, ook de volgens het boekje beloofde 11km per liter is niet erg indrukwekkend.



© Rijtesten.nl

Genoeg potentie

Renault heeft goed werk geleverd met de nieuwe Laguna. Het luxer en stijlvollere interieur, de betere wegligging en de meer communicatieve besturing zijn de grootste vooruitgangen ten opzichte van het vorige model. Natuurlijk zijn er ook wat puntjes van kritiek, zo is de automaat niet altijd bij de les, had het verbruik " zeker gezien de huidige brandstofprijzen " wel wat lager mogen zijn en vonden we een paar kleine missers in het interieur. De nieuwe Laguna blinkt nergens "cht in uit, maar is juist van alle markten thuis. Het veilige rijgedrag, de complete (standaard)uitrusting, het mooie en ruime interieur en de conservatieve maar toch eigentijdse vormgeving zal veel mensen aanspreken. De nieuwe Laguna heeft in ieder geval genoeg potentie om het succes van zijn voorganger te evenaren.

Plus

- + Stijlvol interieur
- + Uitrusting
- + Comfort

Min

- Lome automaat
- Stevig verbruik
- Hoofdruimte