Anton Lefeber
2 maart 2006

Intro

De Renault Laguna Phase II wordt alweer een periode geleverd, men zou bijna vergeten dat het model alweer uit 2001 stamt. Het model was zijn tijd voor en was hierdoor, zeker in de beginjaren na de introductie, zeer populair onder de zakelijke rijders. De laatste jaren zijn de verkoopaantallen echter sterk gedaald, mede door de tanende aandacht voor het model op de zakelijke markt. De niet foutloos functionerende elektronica in de vernieuwende auto bleek een flinke bron tot ergernis. Nu heeft Renault de verbeterde en doorontwikkelde elektronica in de Phase II geÃ¯nstalleerd. Samen met een opgefrist uiterlijk en een opgewaardeerd interieur moet het model weer enige tijd kunnen concurreren op de zakelijke markt. Verdient de Laguna Phase II opnieuw de aandacht van de zakelijke rijder?

Het exterieur

De buitenkant van de Laguna Phase II, zoals Renault zijn modelwijzigingen typeert, is niet schrikeenwaardig veranderd. Alleen aan de voorzijde van de auto vallen de opnieuw geboetseerde koplampen op. Hiertussen zijn twee opnieuw vormgegeven grilles geplaatst, waar het grote merklogo weer tussen zit. Boven het logo zit een lichte vouw in de bumper, wat enige sportiviteit moet oproepen. De twee lange chromen strips welke horizontaal naar het midden toelopen en vervolgens omhoog afbuigen langs het logo zorgen voor een chique uitstraling.
De daklijn van de geteste Grand Tour vind ik persoonlijk nog steeds een sterk punt. Een licht naar beneden afbuigende daklijn, waarbij de stijlvol gelijnde dakrails het plaatje afmaken. Een kenmerk waarin de Grand Tour niet alleen staat is dat de 16 inch velgen

de wielkasten maar matig vullen, een maatje groter is vereist voor een sportieve uitstraling. Verder doorlopende naar de achterkant blijkt al snel dat het accent van het ontwerp meer op het front van de auto ligt. De achterkant is vrij â€˜cleanâ€™ vormgegeven, met twee om de hoek lopende lichtclusters en een dunne chromen strip aan de onderkant van de achterklep. De achterlichten zijn recht van achteren vrij smal, waardoor de chromen strip de achterkant optisch breder moet laten lijken. Dit is mijn inziens aardig gelukt, de achterkant komt op mij eerder pompeus dan ielig over.
Naar mijn bescheiden mening is het model, in vergelijking tot de overige middenklassers, nog steeds bijdetijds vormgegeven. En profil valt in ieder geval niet direct op dat de Laguna alweer sinds 2001 op de markt bivakkeert.

Het interieur

Ondanks dat het model alweer sinds 2001 geleverd wordt, is het interieur nog steeds up-to-date. Het dashboard blijkt nog steeds doeltreffend en modern over te komen. De zithouding achter het stuur is verre van sportief te noemen, de bestuurder stelt zichzelf als automatisch een zeer comfortabele positie in. De ruimte voorin is zeer royaal te noemen, mede door de instellingsmogelijkheden van de zetels. Ergonomisch gezien zijn de bedieningsknopjes voor de ventilatie en de klimaatcontrole te laag geplaatst. Op het gebied van de uitrusting blijft er eigenlijk niets te wensen over. Elektrische ramen, klimaatcontrole, een uitgebreid audiosysteem en een navigatiesysteem, het is allemaal standaard. De overige elektronische snufjes als de automatisch inschakelende verlichting en ruitenwissers, de elektronische handrem en de renault-card worden ook standaard geleverd. Wat betreft afwerkingskwaliteit laat Renault in vergelijking met de concurrenten een klein steekje vallen. De naden tussen de diverse interieurdelen zijn gelijkmatig, maar vrij groot. Het voor de Phase II verbeterde materiaal zelf is overigens wel kraakvrij en kwalitatief zeer goed, daar kan het niet aan liggen.
Passagiers achterin zullen minder comfortabel plaatsnemen dan voorin. De beenruimte is maar net aan voor een persoon van 1,85 meter, waarbij de zithouding door de laag geplaatste zitting niet optimaal is. Hoofdruimte is er in de Grand Tour wel voldoende. Waar de beenruimte achterin tegenvalt, valt de kofferruimte weer mee. Met 475 liter onder de afdekhoes is er genoeg ruimte voor de vakantiebagage van een gezin. Na het neerklappen van de, in twee delen neerklapbare, achterbank wordt dit zelfs uitgebreid tot 1515 liter.

Het rijden

Na de kaart in de daarvoor bestemde gleuf te hebben gestoken en op de start/stopknop te hebben gedrukt slaat de motor, ondanks de lage temperatuur, snel aan. De motor blijkt, net als in warme toestand, heel mooi stationair te lopen. Zoeken naar de handrem blijkt vergeefs, een dotje gas en de handrem wordt automatisch ontgrendeld.

Tijdens de gevarieerde route van de testrit valt al snel op dat de auto compacter aanvoelt en handelt dan hij werkelijk is. Soepel en vlot worden bochten gerond, mede veroorzaakt door de precies voldoende assisterende stuurinrichting. Tijdens het rijden over slechter wegdek waren de oneffenheden nauwelijks te voelen in het stuur, wel zo comfortabel. Bij het bochtenwerk op relatief hoge snelheid geeft de overhellende

carrosserie aan dat de grens bijna bereikt is, heel veilig allemaal. In normale situaties zullen de stabilisatorstangen het overhellen opheffen. De Laguna Phase II heeft een ietwat strakker afgesteld onderstel gekregen, vooral te merken aan het minder overhellen.

De 2-liter motor met 4 kleppen per cilinder heeft maximaal 135pk en 191nm te bieden. Voor enigszins vlotte prestaties is het echter wel zaak om de toerenteller ruim boven de 2000rpm te houden, de trekkracht onderin houdt zeker niet over. Hierbij gaat de motor tevens enigszins brommen, wat lichte trillingen met zich brengt. Als er geen prestaties van de motor worden verlangd is de cruise-control een zeer geschikt middel om het motortoerental en benzineverbruik te beperken. De korte versnellingsbakverhoudingen zorgen voor een redelijk hoog toerental op de snelweg, circa 3750rpm bij 130km/u op de teller is niet gering. Een zesversnellingsbak zou geen overbodige toevoeging aan het gamma zijn.

De bediening van de versnellingsbak gaat met voldoende weerstand, maar enige hakerigheid is hem niet vreemd. Dit komt de spatiering van de versnellingen wel ten goede, misschakelen is hierdoor bijna onmogelijk. Minder fijn is het aangrijpingspunt van de remmen. Bij zeer rustig remmen grijpen de remmen voldoende aan bij een lichte pedaaldruk. Als er iets meer van de remmen gevraagd wordt, neemt de remdruk progressief toe, waardoor de bestuurder vaker dan gewenst te hard remt. De testrijder kan wel vaststellen dat de reminstallatie ruim voldoende instaat is tot een veilige en korte noodstop, in Ã©Ã©n lijn en zonder dramatiek komt de auto tot stilstand.

Slot

De Renault Laguna Phase II is nog steeds een uiterst comfortabele lange-afstandsrijder. De kleine aanpassingen aan interieur, exterieur en onderstel hebben ervoor gezorgd dat de Laguna weer goed mee kan met de concurrentie. Vooral het sleutelen aan het onderstel heeft het model goed gedaan, de vergelijking met de concurrentie is niet zo gek meer op dit gebied. Waar het model zich qua leeftijd voor een deel laat kennen is de beenruimte achterin en de afwerkingskwaliteit van het interieur. Voor de zakelijke rijder zal het uitgebreide uitrustingsniveau van de auto verleidelijk zijn, aangezien hier ook nog eens een verhoudingsgewijs aantrekkelijk prijskaartje aan vastzit.
De geteste uitvoering van de Laguna Grand Tour gaat voor â‚¬28.495,- weg. Het

optionele navigatiesysteem gaat samen met een upgrade van het audiosysteem voor een zeer aantrekkelijke â‚¬495,-. Een concurrent met een vergelijkbaar uitrustingsniveau en een vergelijkbaar comfortniveau is moeilijk leverbaar voor dit totaalbedrag. Hiervoor moet bijvoorbeeld georiÃ«nteerd worden op de Kia Magentis en de technisch gelijke Hyundai Sonata. Zowaar een zeer interessante optie voor de op comfort gerichte automobilist in de middenklasse, de vernieuwde Renault Laguna.

Plus

+ Uitrustingsniveau
+ Uiterst comfortabel
+ Veilig weggedrag

Min

- Aangrijpingspunt remmen
- Beenruimte achterin
- Trekkracht onderin