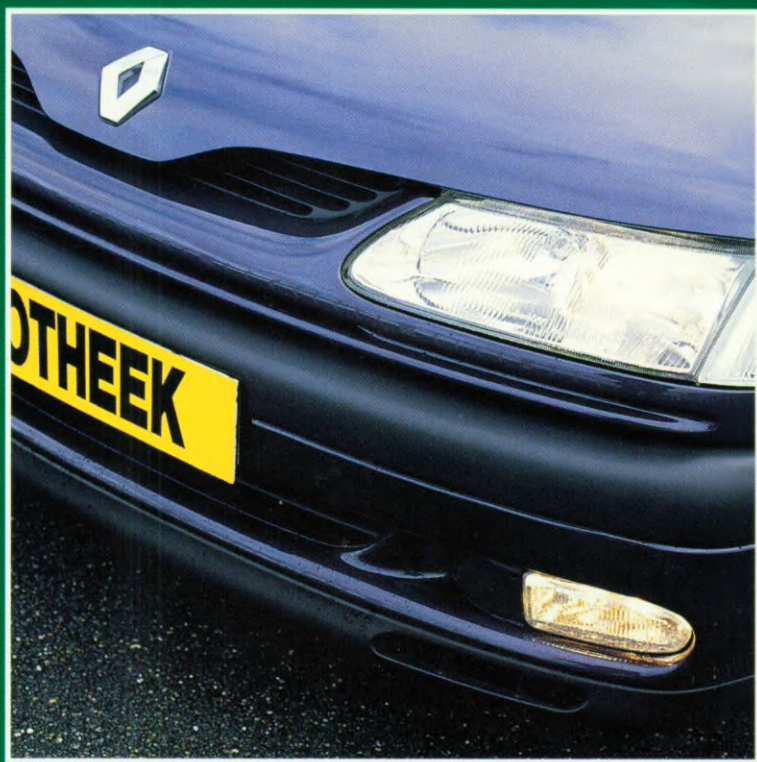


AUTOTHEEK

52

PRIJS F. 3,95



**ALLES OVER DE
RENAULT LAGUNA**

AUTO THEEK

Editie 52 - Voorjaar 1994

'Autotheek' is een vier maal per jaar verschijnend, populair-wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is volledig gewijd aan één automodel in al zijn verschijningsvormen.

Uitgever:

Wereld op Wielen Productions BV
Van Hoytemastraat 55
2596 EN Den Haag

Productie en redactie:

Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon 070-3264001*
Telefax 070-3280877

Technische realisatie:

Pieter Elsemulder

Fotografie:

Helmuth Vonk, Renault e.a.

Art-Direction:

Sacha van Geest bNO, Den Haag

Lithografie:

True Colours Nederland BV, Utrecht

Druk:

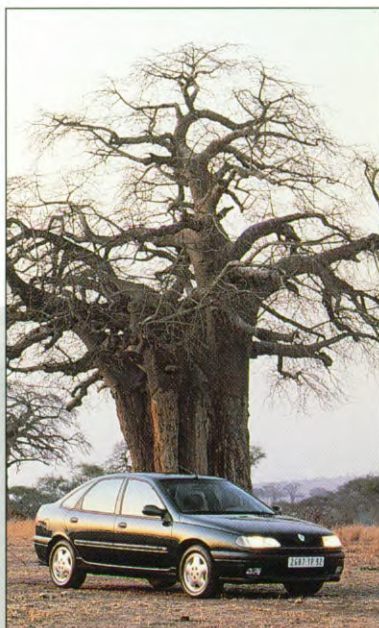
Vlasveld Drukkers BV, Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag, althans zonder voorafgaande toestemming van de uitgever, worden overgenomen of vermenigvuldigd. De afgebeelde auto's en de technische specificaties kunnen in detail afwijken van de voor Nederland geldende specificaties.

© Wereld op Wielen 1994

INHOUD

Renault Laguna in vogelvlucht
Kwaliteit begint bij fabricage
Nieuwe kijk op design
Aandacht voor het milieu
Poster Renault Laguna
Structurele veiligheid
Uitrustingen en motoren
Rij-impressie Renault Laguna 2.0 RXE



In sommige gevallen leidt kennis van het verleden tot een beter begrip van hedendaagse verschijnselen. Wie de Renault 16 kent, weet welke betekenis de Laguna voor automobiliteit zal hebben. Zoals de R16 met zijn non-conformistische, op functionaliteit gerichte concept een trendbreuk in automobielbouw markeerde, zo geeft ook de Laguna blijk van durf en vernieuwingsdrift. Renault verrijkt de 'midden-klasse' met een auto die méér ruimte, méér geborgenheid, méér veiligheid, méér temperament en bovenal méér plezier in de meest ruime zin van het woord biedt.

Talrijke enquêtes hebben de directie 'Produkt' van Renault de juiste richting gewezen voor de ontwikkeling van een eigentijdse middenklasser. En blijkt een studie uit 1992, waartoe aan 25.000 personen werd gevraagd welke eisen zij stellen aan een auto uit het M2-segment (de 'bovenkant' van de middenklasse), heeft Renault de juiste beslissingen genomen. Beslissingen die leidden tot de auto die door Renault heel bewust als een vijfdeurs sedan wordt aangeduid en waarvoor

LAGUNA = MEER



de naam 'Laguna' als logisch en passend wordt beschouwd. Laguna doet volgens Renault denken aan kunstwerken en verre reizen; een naam waarin verleiding en avontuur doorklinkt. Belangrijker lijkt, dat de naam goed in het gehoor ligt, makkelijk is te onthouden en goed past tussen de namen die Renault al eerder heeft gekozen voor de auto's die teza-

men het breedste en jongste gamma vormen in het aanbod van de Europese 'all-round' autofabrikanten. Twingo, Clio, Laguna, Safrane, Espace, Alpine. Expressieve namen voor expressieve auto's, waarbij aangetekend moet worden dat met de succesvolle R19 een algehele vernieuwing van het gamma in gang werd gezet, die thans vooralsnog is afgerond met de Laguna.

De Renault 16 vormde één van de inspiratiebronnen voor de Laguna-ontwerpers.



Enthousiasme

Renault begeeft zich met de Laguna in een stabiel segment van de markt dat met 2,4 à 2,9 miljoen eenheden jaarlijks éénviijfde van de totale Westeuropese automarkt beslaat. Juist omdat er enorme aantallen in het geding zijn, is het een segment waarin geen ruimte is voor experimenten. Hetgeen leidt tot een breed aanbod zonder verrassende of spannende uitschieters. Automobilisten die ingevolge hun privé- en beroepsleven gedwongen zijn een auto te kiezen die in alle redelijkheid aan een enorme variëteit van eisen voldoet, zijn daar het 'slachtoffer' van. Hen rest niets anders dan een saaie auto te kiezen. De Laguna daarentegen, is uiteraard bedoeld voor automobilisten met een

groot verantwoordelijkheidsgevoel en een nauwkeurig begrensde budget, maar zal enthousiaste automobilisten evenzeer aanspreken. Of zelfs sluimerend enthousiasme weer tot leven wekken. Enthousiasme, dat overigens niet getemperd hoeft te worden door schuldbesef dat wordt ingegeven door zorgen om ons leefmilieu. Want de Laguna is voor meer dan negentig procent recyclebaar, bestaat gedeeltelijk uit reeds hergebruikt materiaal en bevat geen asbest, cadmium of CFK's.

Uitgesproken

Uitgangspunt bij het concipiëren van de Laguna was de veelgehoorde roep om een opwindender, maar tegelijkertijd veiliger en ruimere auto in het specifieke M2-segment. Daarom is

van meet af aan afstand genomen van traditionele denklijnen en werd gekozen voor een expressieve vormgeving. Het mocht géén opgewaardeerd 'kleintje' worden en evenmin een compacte 'grote' auto. Daardoor is de Laguna een op zichzelf staand concept geworden, waarbij niets is opgeofferd of verwaarloosd. Integendeel, er is iets ondefinieerbaars toegevoegd aan de traditionele middenklasse-auto. Dat was niet eenvoudig, maar bittere noodzaak. Omdat er onder de kopers van middenklasse-auto's het gevoel blijkt te bestaan dat zij behoren tot een sub-categorie, ondergeschikt aan kopers van compact-auto's of dure, grote automobielen. Renault maakte daarom van de Laguna een méér uitgesproken auto, zonder af te glijden naar het controversiële. Gaf de Laguna verrassende, maar verantwoorde vormen en een interieur dat functioneel, bijzonder ruim, licht en desondanks sfeervol, ja zelfs 'warm' is.

Leefgenot

Er kan door de 'opdrachtgevers', zoals Renault (potentiële) klanten ziet, gekozen worden uit verschillende gradaties in de van huis uit al rijke uitvoering. Het aanvangsniveau RN behelst ondermeer stuurbekrachtiging, ruitewissers met variabele interval en een wis/was-installatie op de achterraut, getint glas en centrale portiervergrendeling met afstandsbediening. De RT heeft voorts een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel met lendesteun, een toerenteller en een in ongelijke delen neerklapbare achterbank met een centrale armleuning, elektrisch bediende ruiten vóór, velours bekleding en in de carrosseriekleur gespoten bumpers. Weldadige luxe kenmerkt de RXE, met ABS, elektrisch bediende ruiten vóór en achter, een boordcomputer die informeert/waarschuwt via gesproken boodschappen en een digitale display, startblokkering, hoofdsteunen achterin en



Aan het ontwerp van het Laguna-interieur is veel aandacht besteed, maar altijd vloeit de vorm voort uit de functie en niet andersom.



speciale stoffering. De V6 voegt daar snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging, mistlampen vóór, zonwering achter en lichtmetalen wielen aan toe. Functionaliteit en gebruiksgemak zijn min of meer vanzelfsprekend bij vijfdeurs auto's met neerklapbare achterbank en een forse bagageruimte. Minder voor de hand liggend is de manier waarop deze eigenschappen zijn verenigd met het elegante gestroomlijnde exterieur (Cw 0,29 - 0,32) van de Laguna. In- en exterieur vloeien in elkaar over, zijn complementair aan elkaar. Daardoor nodigt de Laguna uit tot instappen. Om de passagiers vervolgens alles te bieden dat bijdraagt aan hun algehele welbevinden en leefgenot: bewegingsvrijheid, ruim gedimensioneerd meubilair, vloeiende vormen, zachte materialen, mooie stoffen, optimale ergonomie en gebruiksvriendelijke bedieningsorganen.

Rijgenot

Uiteraard staat leefgenot rechtstreeks in verband met rijgenot. Het genieten van autorijden op zichzelf is dezer dagen evenwel een heikel thema. Voor Renault is dat juist de aanleiding geweest optimaal rijgenoege te verheffen tot iets dat bewust nagestreefd dient te worden. Waarbij de manier waarop rijgenoege wordt opgewekt natuurlijk moet passen in de huidige tijdgeest.

Allereerst is daar het aspect dat een auto met dynamische rij-eigenschappen zijn bestuurder alert houdt, waardoor deze veiliger rijdt. Het onderstel van de Laguna is daarom zodanig geconstrueerd dat een optimale wegligging gepaard gaat met gedoseerde sensaties van het pure autorijden. Eén opmerkelijk en veelzeggend zinnetje uit de persdocumentatie is het waard in dit verband aan te halen:

'Dol zijn op vrouw en kinderen behoeft



niet te betekenen dat men als een brave huisvader moet rijden'. Rijgenot wordt logischerwijs niet gezocht in extreme prestaties, maar in soeverein vermogen, aangename akoestiek, exacte reacties op 's bestuurders commando's en prettig veercomfort. Verantwoord vermogen wordt geboden door een 1,8 liter viercilinder (95 pk/68,5 kW), een 2,0 liter viercilinder (115 pk/83 kW), een 3,0 liter V6 (170 pk/123 kW) en een 2,2 liter dieselmotor met 12 kleppen, die 85 pk (61,3 kW) levert(*). Motorisering die zonder uitzondering veel koppel leveren bij lage toerentallen, terwijl uiterst minimale waarden zijn bereikt voor zowel het brandstofverbruik als de emissie van schadelijke stoffen. De transmissies - handgeschakelde vijfbakken en elektronisch gestuurde viertraps-automaten - zijn aan de verschillende, op maximale souplesse

afgestemde, motoren aangepast ten einde zoveel mogelijk bij te dragen aan het rijplezier en de verlaging van het brandstofverbruik.

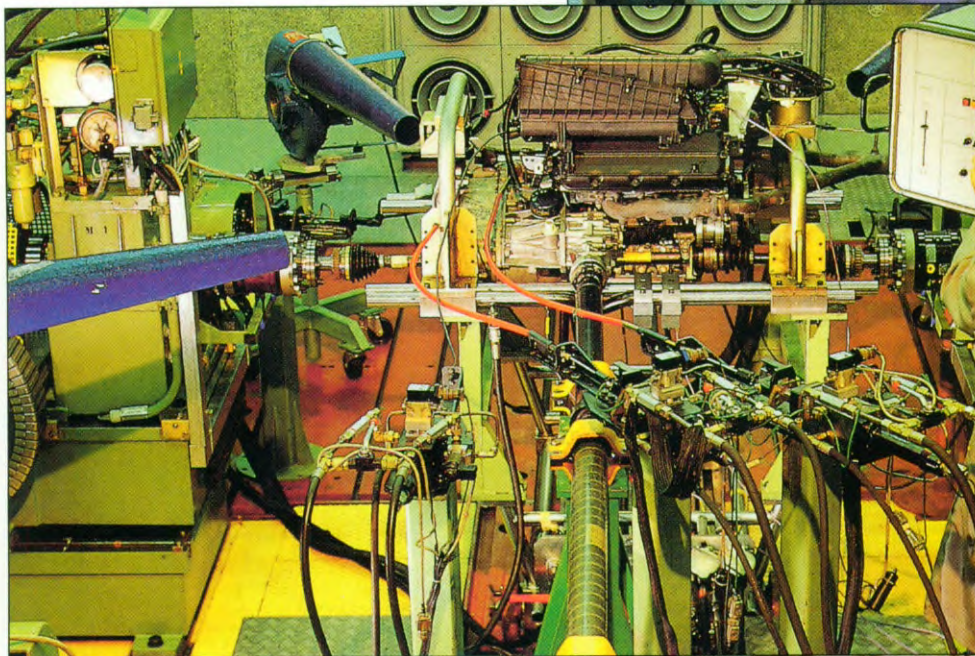
Geborgenheid

Voorts wordt indirect bijgedragen aan het rijgenot doordat bestuurder en inzittenden een gevoel van geborgenheid krijgen. Een gevoel dat ondermeer wordt ingegeven door het geruststellend hoge niveau van passieve veiligheid. Waarmee de naam Laguna eens te meer goed getroffen is voor de '16' van het 'fin de siècle'. Want een lagune is een strandmeer, dat van zee is afgeschermd door een smalle strook land. Renault 'Laguna' staat voor zeeën van mogelijkheden in combinatie met de geborgenheid en de beschutting van een meer.

** De dieselfersie wordt leverbaar in het najaar van 1994.*



De Laguna heeft alles in zich om een succes te worden op de markt voor 'zakenuito's'.



MEER EFFICIË

In de Europese auto-industrie geldt Renault als een voorbeeld. Geen enkele autofabrikant heeft de laatste jaren zo'n vooruitgang geboekt bij de produktie van auto's als Renault. De kwaliteit ging met sprongen vooruit en kan nu een vergelijking met de beste merken doorstaan. Daarnaast is de produktie bijzonder efficiënt en flexibel georganiseerd, want zelfs als de produktiecapaciteit maar voor tweederde wordt benut, schrijft Renault zwarte cijfers.



Het is niet verwonderlijk dat de naam Renault steeds vaker in verband wordt gebracht met kwaliteit en vakwerk. De moderne produktiemethoden en technieken die in praktijk zijn gebracht om de kwaliteit direct bij het begin van de productie op een zeer hoog peil te brengen, dwingen in de hele wereld respect af. Voor de fabricage van de Laguna heeft Renault er nog een schepje bovenop gedaan: in tegenstelling tot wat gebruikelijk is, vond de start van

de productie in twee fabrieken tegelijk plaats. Daardoor is direct een grote productiecapaciteit beschikbaar: in Sandouville nabij Le Havre kunnen 640 Laguna's per dag worden gebouwd en in Palencia, 250 kilometer ten noorden van Madrid, bedraagt de capaciteit 500 Laguna's.

Projectmatig

De snelle en efficiënte start van de productie van de Laguna was mogelijk door de projectmatige aanpak. In een vroeg stadium van het

Renault beschikt over 's werelds meest moderne 'martelbanken' om de allerhoogste produktiekwaliteit te kunnen garanderen.

ontwerp van de auto vond al overleg plaats met toeleveranciers, die veelal ook bij de ontwikkeling van componenten betrokken waren. In 1989 waren voor 84 procent van de Laguna-onderdelen de toeleveranciers al geselecteerd. Bij de selectie past Renault een kwalificatiesysteem toe dat leveranciers naar kwaliteit onderverdeelt in vier categorieën. Alle leveranciers die betrokken zijn bij de Laguna behoren tot de hoogste categorie.

Renault legde bovendien een groot deel van de verantwoordelijkheid voor de bouwtekeningen, het ontwerp en de produktiemethoden van componenten bij de leverancier.

Zijn betrokkenheid bij de Laguna is daardoor veel groter dan gebruikelijk. Wat weer een gunstige uitwerking heeft op de kwaliteit.

Voor elk nieuw model stelt Renault strengere eisen aan de kwaliteit. De aandacht is bij de Laguna met name geconcentreerd op de elektrische en elektronische uitrusting en op de geluidsisolatie. Er is daartoe een kwaliteitsplan doorgevoerd bij alle betrokken montage-eenheden en bij de toeleveranciers.

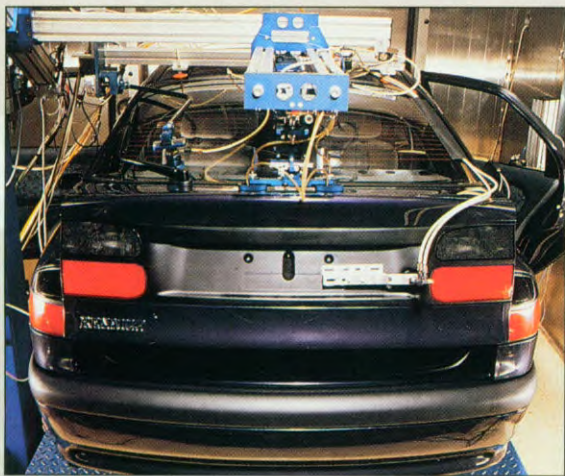


Modulaire fabricage

De fabricage van de Renault Laguna is evenals de produktie van de Safrane modulairement opgezet. Aan de centrale Montagelijijn worden voorgebouwde componenten (modules) aangevoerd, die in aparte werkplaatsen zijn gebouwd. Deze produktietechniek is ondermeer van toepassing voor de stuurinrichting, het subframe met de motor en de versnellingsbak, de achtertrein, de stoelen en de achterbank.

Elke module wordt in één keer gemonteerd. In de fabriek in Sandouville zijn daarvoor op grote schaal robots ingezet.

Deze werkwijze heeft vele voordelen. De produktiekwaliteit is van een constant hoog niveau, de produktiviteit is groter en de Montagelijijn kan aanmerkelijk korter worden uitgevoerd. De fabricagelijijn van de plaatwerkafdeling is teruggebracht van 28.000 tot 16.000 vierkante meter en de Montagelijijn is 400 meter korter dan voorheen.





Minder automatisering

Automatisering gold in de jaren tachtig als de beste methode om de kwaliteit en de produktiviteit te verbeteren. Renault heeft echter besloten automatisering selectiever toe te passen. Op de plaatwerkafdeling worden bewerkingen alleen dan geautomatiseerd als de kwaliteit en de ergonomie verbeteren en de investering rendabel is. Zo is op plaatwerkafdelingen in Sandouville de automatisering teruggebracht tot zestig procent en in Palencia tot 53 procent. Voor de Renault 21 waren de plaatwerkafdelingen van beide fabrieken nog voor tachtig procent geautomatiseerd.

Het productieproces van met name de plaatwerkafdeling is bovendien vereenvoudigd. Het aantal verschillende carrosserieën is teruggebracht tot vier, tegen tachtig voor de Renault 21. Voor versies met links en rechts stuur wordt nu één en dezelfde carrosserie gebruikt. De vloer, het dak en de zijpanelen worden nu als één geheel geassembleerd en de portieren worden buiten de centrale Montagelijijn in elkaar gezet om de montage van het interieur in de auto te vereenvoudigen.

Logistiek

De produktie van de Laguna gaat zoals gezegd in twee fabrieken tegelijk van start. Deze gelijktijdige start heeft grote voordelen, omdat de inkoop van onderdelen en de logistiek beter georganiseerd kunnen worden. Voor de inkoop betekent het dat beide fabrieken voor negentig procent dezelfde leveranciers gebruiken, wat voor de kwaliteitscontrole en de kostprijs grote voordelen heeft. Maar de geografische ligging moest uit het oogpunt van levertijden wel gunstig zijn. Voor een goede logistiek tussen beide fabrieken is een rechtstreekse spoorverbinding tot stand gebracht. Een treinstel van 16 wagons onderhoudt de verbinding tussen Sandouville en Palencia. Hij rijdt in 24 uur van de ene fabriek naar de andere, een recordtijd ten opzichte van wegtransport. De kwaliteit van het vervoer is bovendien beter en de kosten zijn lager. Efficiëntie in zijn mooiste vorm dus.

December 1964. Renault kondigt een nieuwe auto aan in de hogere middenklasse: de Renault 16. Het blijkt een revolutionair concept, met een opmerkelijke vormgeving, verrassende stylingdetails en vooral veel functionaliteit. In 1994 herhaalt de geschiedenis zich. Wederom komt Renault met een verrassende auto, die qua vormgeving en concept een eigentijdse voortzetting is van zijn succesvolle voorganger uit de jaren zestig.





EXPRESSIE

Het vijfdeurs concept, zoals Renault dat in 1964 met de 16 introduceerde, is de afgelopen drie decennia door veel fabrikanten toegepast. Maar vrijwel niemand slaagde erin deze symbiose van vorm en functie opnieuw te definiëren. Tordat Renault de Laguna ontwikkelde.

Vanaf de eerste schetsen stond vast dat deze Renault de monotonie in de autowereld moest doorbreken. Het moest een auto worden met een duidelijk eigen gezicht, maar met

een typische Renault-identiteit. Vorm en functie moesten weer in perfecte harmonie zijn; gebruiksgemak, comfort en een aantrekkelijk uiterlijk dienden in de Laguna verenigd te worden. Een opdracht die voor de Renault-ontwerpers een uitdaging was.

En waarvan het resultaat meer dan voortreffelijk mag worden genoemd. De Renault Laguna heeft een heel eigen gezicht. Het expressieve, ietwat katachtige front is typisch Renault. En toch zijn de lijnen niet van een ander model overgenomen.

Een krachtig, boeiend lijnenspel en een functionele, praktische vorm.

Harmonieus lijnenspel

Een tot vlakbij de bumper doorlopende motorkap brengt spanning in het ontwerp. De welvingen van het front worden voortgezet in de voor-schermen en de vorm van de spiegels. De oplopende taillelijn geeft de Renault Laguna een sportief en dynamisch wigvormig uiterlijk, waarvan de hoge achterzijde een logische en functionele consequentie is. Schuin van achteren heeft de Laguna familietrekken van de Renault Safrane, die daarmee zijn exclusieve, voorname lijnen doorgeeft aan de Laguna. Opmerkelijk is dat het expressieve front, de oplopende taillelijn en het voorname lijnenspel aan de achterzijde perfect met elkaar in harmonie zijn. Er is geen dissonant in de vormen; elke ronding zit precies daar waar het oog hem verwacht.

Weinig auto's zijn in elke kleur mooi. De Renault Laguna is er één van. Lichte laktinten benadrukken het sportieve element in de lijnvoering van de Laguna, terwijl met name donkere metallic kleuren de Laguna tot een gedistingeerde verschijning maken.

De fraaie vormen van de Renault Laguna resulteren in een lage luchtweerstand, afhankelijk van de uitvoering variërend van 0,30 tot 0,32 (uitvoeringen met een sportpakket 0,29). Maar alleen die gunstige Cw-waarde is voor de ontwerpers nooit het doel geweest. Een krachtig en boeiend lijnenspel en een functionele, praktische vorm waren de belangrijkste eisen. Een royaal en plezierig leefklimaat in het interieur was eveneens van groot belang.



Niet groter, wel ruimer

De Renault Laguna breekt met de trend om auto's steeds maar te laten groeien. Althans voorzover het de lengte van de auto betreft. Want het interieur van de Laguna is een stuk ruimer dan dat van zijn voorganger, de Renault 21. Dat komt door de grotere afstand tussen de voor- en achteras. Juist deze maat is bepalend voor de ruimte in het interieur. In verhouding met de concurrentie beschikt de Laguna over ruim geproportioneerd, weldadig meubilair dat de interieurruimte op het eerste gezicht niet extreem groot doet lijken, maar de meetlat verwijst de concurrentie meedogenloos naar het tweede plan. Zo worden auto's als de Volkswagen Passat, de Citroën Xantia en de Ford Mondeo op centimeters verslagen. Alléén eerstgenoemde heeft een iets grotere kofferbak dan de Laguna.

De Laguna is wel iets breder en iets hoger dan zijn voorganger. Centimeters die zich laten vertalen in meer hoofdruimte en extra schouderbreedte. De kofferruimte profiteerde eveneens van de betere benutting van de ruimte en deze groeide met dertig liter, terwijl de bereikbaarheid door de vanaf de bumper openende vijfde deur uitstekend genoemd mag worden.

Er is gepoogd de sfeer die het uiterlijk van de Laguna oproept, in het interieur voort te zetten.



Ambiance en comfort

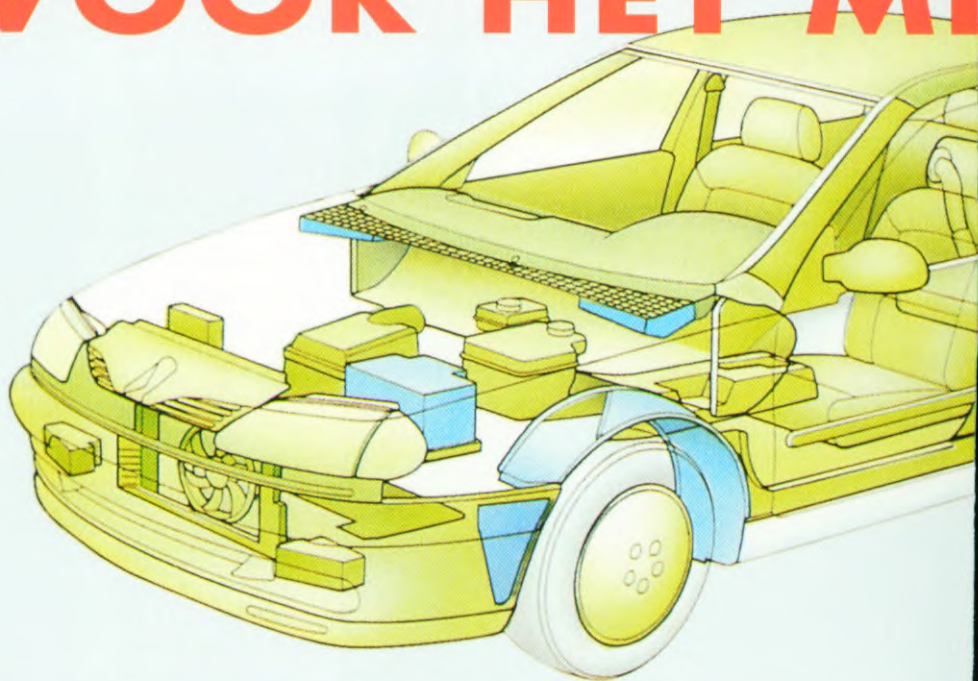
In de ogen van de ontwerpers van Renault is het interieur even belangrijk, zoniet belangrijker dan de buitenkant van de auto. Daarom is gepoogd om de speciale sfeer die het uiterlijk van de Laguna oproept, in het interieur voort te zetten. Zo is een plezierige ambiance ontstaan, modern van design, royaal van opzet en met een uiterst aangenaam leefklimaat.

Vloeiende vormen overheersen in het interieur van de Renault Laguna. Het fraai gewelfde dashboard vloeit aan de zijkanten haast ongemerkt over in de deurpanelen. De bekledingsstoffen zijn met zorgvuldigheid gekozen en van voortreffelijke kwaliteit. Maar dat niet alleen. De interieurstilisten van Renault hebben hun inspiratie gezocht in de kunstwereld. Aan de werken van Paul Klee (abstracties), Claude Monet (waterlelies) en Sol Lewitt (natuurlijke materialen) ontleenden zij drie grafische hoofdlijnen, die in smaakvolle kleurcombinaties werden uitgewerkt voor de verschillende Laguna-uitvoeringen. Aan de vorm van elk onderdeel is veel aandacht besteed; details werden niet als zodanig behandeld door de Renault-ontwerpers. Daarmee is een aantrekkelijk ingericht interieur ontstaan, met een optimale functionaliteit van de bedieningselementen. Een interieur dat doorgaat waar de buitenzijde ophoudt en waarvan de vormgeving nauw met het expressieve exterieur verbonden is.



Het expressieve, katachtige front is typisch Renault.

MEER AANDA VOOR HET MI



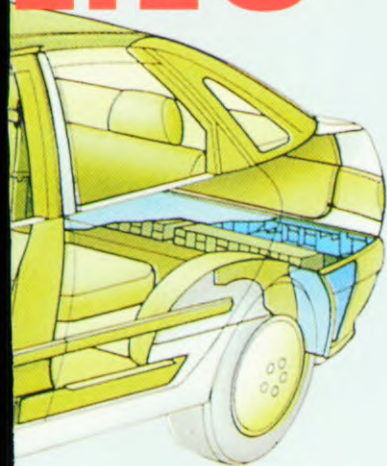
Het ontwikkelen en fabriceren van een auto die goed is voor het milieu, behoort helaas tot de onmogelijkheden. Maar het beperken van de schadelijke effecten van een auto op het milieu is een taak die Renault uiterst serieus neemt. De Laguna zet op dit gebied nieuwe maatstaven. Want er is een voorschot genomen op de toekomst door toepassing van nieuwe technologieën.

De verbrandingsmotor heeft in de ruim honderd jaar dat hij in auto's wordt toegepast een complete metamorfose ondergaan. De meest ingrijpende veranderingen hebben echter de laatste tien jaar plaatsgevonden. Want in deze periode hebben ingenieurs de vervuiling die een automotor veroorzaakt met meer dan

negentig procent kunnen terugbrengen.

Maar de eisen die aan de kwaliteit van uitlaatgassen worden gesteld, zullen in de nabije toekomst verder worden aangescherpt. Renault heeft daar met de ontwikkeling van de Laguna op ingespeeld. Alle motoren voldoen uiteraard aan de 'Euro-93' norm, zoals die momenteel voor uit-

CHT LIEU



De accu, de bescherming van de wielkasten, kabelgoten, de mat in de kofferruimte en delen van de achterbumper zijn vervaardigd van hergebruikte materialen.

laatgassen geldt en toekomstige, nog strengere normen zullen geen enkel probleem vormen. Want de benzinemotoren van de Laguna zijn voorzien van een elektronisch gestuurde insputting, een damp-absorptievat en een drieweg-katalysator met een lambdasonde. Inspelend op de toekomst, heeft Renault de Laguna óók reeds voorzien van een nieuw type vulpijp voor de brandstoftank, die aansluit bij de nog in te voeren hermetisch aansluitende vulpistolen. Daarmee kan de niet onaanzienlijke vervuiling als gevolg van de ontsnapping van benzinedampen worden tegengegaan.



Recycling

De Renault Laguna is op dit moment voor meer dan negentig procent recyclebaar. Maar dit percentage betekent niets als het hergebruik niet daadwerkelijk plaatsvindt. Renault heeft daarom zelf al een begin gemaakt met het hergebruik van materialen door bumpers in te zamelen via het Europese netwerk van dealers. Uit deze oude bumpers worden de middendelen van de achterbumper van de Laguna vervaardigd. Daarnaast zijn de accu, de bescherming van de wielkasten, veel kabelgoten en de mat in de kofferruimte vervaardigd met behulp van hergebruikte materialen.

Maar Renault gaat verder. In Athis-Mons hebben Renault en de Compagnie Française des Ferrailles een recyclingscentrum opgezet, dat een demontagecapaciteit heeft van 200 auto's per dag. De ervaringen die met dit project in de afgelopen jaren werden opgedaan, zijn van onschatbare waarde geweest voor de materiaalkeuze van de componenten voor de Renault Laguna.

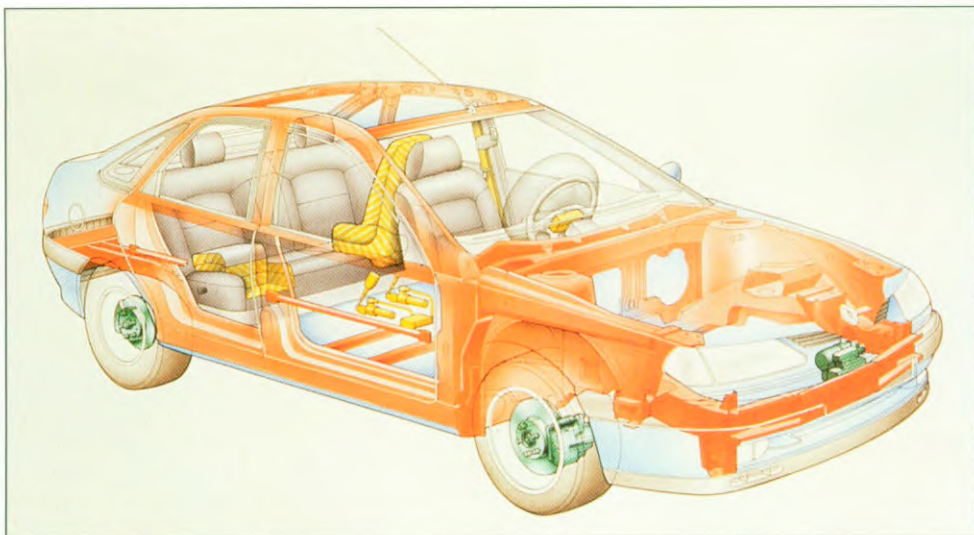
Het is juist deze weloverwogen materiaalkeuze (polypropyleen, etc.) die van invloed is op het werkelijke hergebruik. En uiteraard past Renault geen gevaarlijke stoffen als asbest, cadmium en CFK's toe.

Voor bekledingsstoffen en vulling van de stoelen worden geen schadelijke stoffen toegepast.





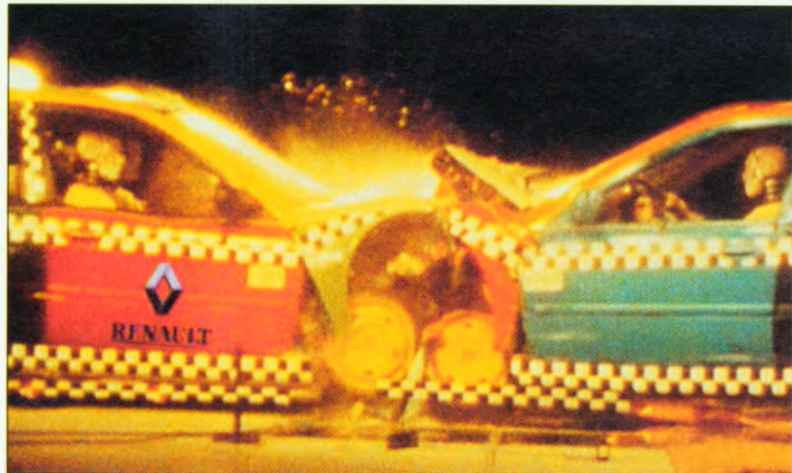
MEER VEILIGHEID



Veiligheid begint bij de chauffeur. En omdat een chauffeur optimaal functioneert als hij zijn werk in ideale omstandigheden kan doen, begint veiligheid voor Renault met comfort. Zo worden voorwaarden geschapen die het hoge niveau van actieve veiligheid maximaal tot zijn recht laat komen. Mocht een ongeval evenwel niet te vermijden zijn, dan beschermt de Laguna zijn inzittenden met een geprogrammeerd vervormende carrosserie, met een extreem stevige veiligheidskooi die is voorzien van verstevigingsbalken in de portieren, met gordelspanners en eventueel met een airbag.

Renault houdt zich al veertig jaar bezig met onderzoek naar veiligheid. Fysiologie en biomechanica staan daarbij centraal. Waar dat toe heeft geleid, blijkt uit een bloedstollende test. Een Laguna raakt een andere, stilstaande Laguna met een snelheid van 112 (!) kilometer per uur. Het menselijk waarnemingsvermogen schiet tekort om de schokkende gebeurtenis te registreren. Daarom

staan er 'high-speed' camera's, ten einde de test goed te kunnen evalueren. Verbazingwekkend is de mate van vervorming van beide koetswerken. Maar op de vertraagde beelden is naderhand goed te zien waar die forse vervorming toe dient. De stilstaande Laguna staat vijftien graden verdraaid ten opzichte van de lijn waarin de aanstormende Laguna rijdt en de auto's raken elkaar vrijwel frontaal met een contactvlak



Zelfs de krachten die vrijkomen wanneer de Laguna een stilstaande Laguna raakt met 112 km/h, worden adequaat geabsorbeerd.

(overdekking) van 85 procent: een natuurgetrouwe situatie die veelal waar iets tot gevolg heeft. Zo niet in het geval van de biomechanische dummy-gezinnen die de crashende Laguna's bemannen. Want de kreukelzones absorberen de botsenergie en reduceren dusdoende de krachten waar de inzittenden aan worden blootgesteld tot dusdanige waarden dat de gordels en het onder-de-gordel-doorglijden tegengaande meubilair optimaal hun werk kunnen doen. De in hoogte verstelbare gordels met pyrotechnische gordelspanners (vóór) helpen de 'lichamen' zodanig op hun plaats te houden, dat de 'verwondingen' niet noemenswaardig zijn.

Geen surrogaat

Bovendien treden zelfs bij de 'bestuurder' van de Laguna zonder de (optionele) airbag geen zorgwekkende HIC-waarden (maat voor het verwondingsrisico) op, zo blijkt naderhand uit de computer-uitdraai. De profielen van de flankbescherming zitten nog keurig op hun plaats, zodat de portieren zonder moeite geopend kunnen worden.

Vooral uit dat laatste blijkt overduidelijk, dat Renault zich inzake veiligheid niet laat leiden door commerciële belangen en geen surrogaat-veiligheid biedt. Nieuwe technieken worden pas toegepast als deze volledig uitontwikkeld en grondig getest zijn. Bestaande technieken die met name de actieve veiligheid beïnvloeden zoals rem-, stuur- en wielophangingssystemen worden door Renault voortdurend doorontwikkeld en uitputtend getest. Omdat passieve en actieve veiligheid elkaar moeten aanvullen.

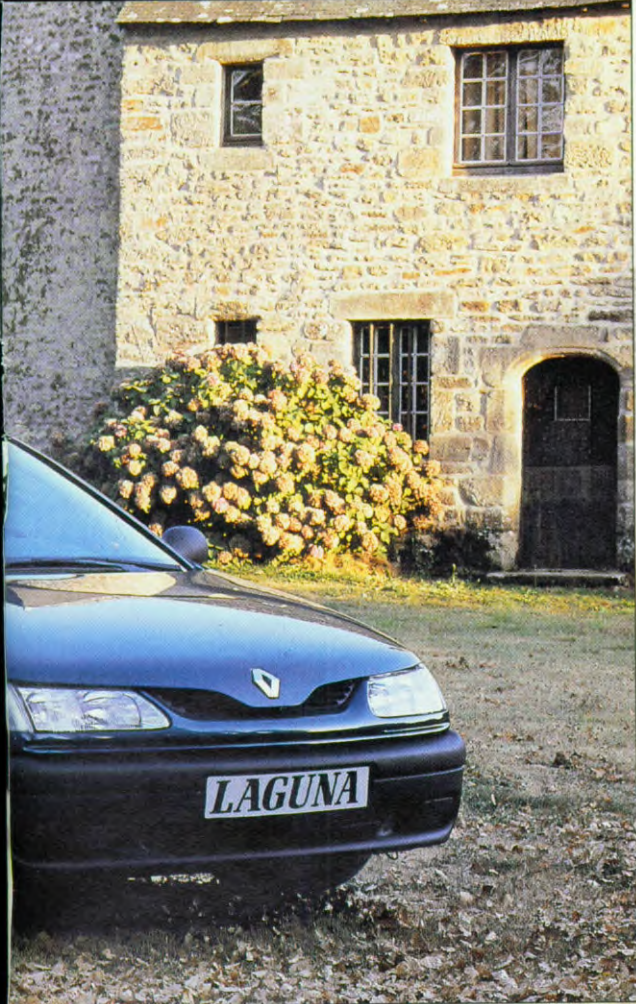


Optimale veiligheid voor kinderen. Renault ontwikkelde een revolutionair zitje.



MEER VAN HET

De hogere middenklasse is het meest fel bevochten marktsegment in Europa. Vrijwel elke autofabrikant heeft een model in deze klasse en de automobilist heeft dus een zeer ruime keuze. Een mooie auto met goede rij-eigenschappen en een goed comfort maakt daarom niet voldoende indruk op hem of haar. Een auto in de hogere middenklasse moet het beste hebben wat de markt te bieden heeft en het liefst méér. Een luxueuze maar vooral doordachte uitrusting bijvoorbeeld.



Voor de eenvoudigste Laguna is de term 'basis-uitvoering' al niet meer op zijn plaats.

Laguna RN

Het basisniveau in de Laguna-reeks wordt vertegenwoordigd door de RN-versie, die verkrijgbaar is met de benzinemotoren van 1,8 en 2,0 liter en met de 2,2 liter dieselmotor (*). Eigenlijk is de term 'basis' voor dit uitrustingsniveau niet op zijn plaats, want wat bij de meeste concurrenten extra geld kost, heeft deze Laguna RN standaard. Een hoge mate van rijcomfort verschaft de stuurbekrachtiging die bij parkeren veel assistentie geeft, maar bij hogere snelheden niet meer voelbaar is. Om tegemoet te komen aan verschillende wensen is de claxonbediening dubbel uitgevoerd. Het Franse systeem met bediening in de linker stuurhendel is gebleven, maar óók de meer algemene bediening op het stuur is aanwezig. Verder beschikt de Renault Laguna RN over koplampen met dubbele reflectoren, centrale portiervergrendeling met infrarood afstandsbediening in beide contactsleutels, gordelspanners, getint glas met een schaduwband bovenaan de voorruit, ruitewissers met een variabele interval (vier standen), een van binnenuit ontgrendelbaar brandstofklepje, neerklapbare achterbank- en leuning, een uitgebreid luchtverversingssysteem met vier ventilator-standen en een wis/was-installatie met intervalstand voor de achterruit. Het interieur van de Laguna RN heeft een fraaie grijze tint als basiskleur, terwijl de stoffering is uitgevoerd in pasteltinten.

BESTE

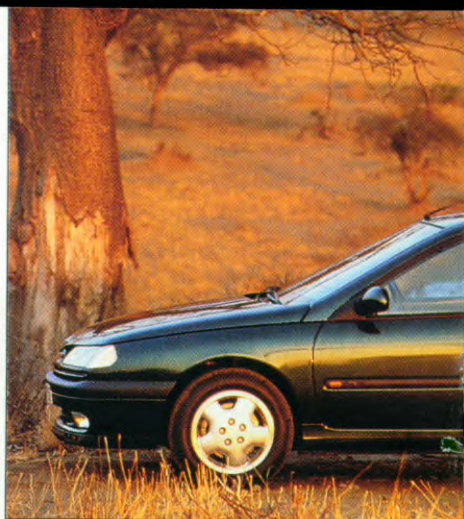
De Renault Laguna biedt keuze uit vijf uitrustingsniveaus, elk met een hoog niveau van veiligheid en een uitgelezen combinatie van nuttige, functionele en luxe accessoires. In combinatie met de vier beschikbare motoren levert dat een bijzonder compleet gamma op.

Laguna RT

Een trede hoger in het gamma is de Renault Laguna RT geplaatst, die verkrijgbaar is met dezelfde krachtbronnen als de RN-versie.

Standaard is deze uitvoering uitgerust met een bestuurdersstoel met een in hoogte verstelbare zitting en een regelbare lendesteun, een axiaal verstelbaar stuur, elektrisch bedienbare ruiten vóór, elektrisch verstelbare koplamphoogte en elektrisch bediende en verwarmde spiegels. Verder beschikt dit model over een toerenteller en een oliepeil-meter, een dubbeltonige claxon en een verstelbaar leesspotje. Op de achterbank, waarvan de zitting en de rugleuning in ongelijke delen neerklapbaar zijn, is een centrale armsteun aangebracht. De binnenbekleding is uitgevoerd in velours in de tinten grijs, bruin of aqua. Aan de buitenzijde is de Laguna RT herkenbaar aan schildbumpers in de kleur van de carrosserie en speciale wiel sierdoppen.

De Renault Laguna RT 1.8 en 2.0 zijn leverbaar met een sportpakket. Dit pakket omvat buitenspiegels in de kleur van de carrosserie, een spoiler op het kofferdeksel, voorstoelen met extra zijdelingse steun, een driepaaks met leer bekleed stuurwiel, specifieke wieldoppen en binnenbekleding in de kleur antraciet.



Laguna RXE

Aan de top van het Laguna-gamma is de RXE-versie gesitueerd. Deze uitvoering is leverbaar met de 2,0 liter benzinemotor en beschikt standaard over ABS. Een luxueuze inrichting kenmerkt de Laguna RXE, die standaard is uitgerust met een centrale armsteun tussen de voorstoelen, een passagiersstoel met relax-stand, hoofdsteunen achterin, een multifunctionele boordcomputer die ondermeer het onderhoudsschema aangeeft en welke via gesproken woord en een digitale display informeert/waarschuwt, een axiaal verstelbaar vierspaaks stuurwiel, elektrisch bediende zijruiten vóór en achter en een anti-startsysteem dat door de afstandsbediening van de centrale vergendeling wordt ge(de)activeerd.

Verder is de RXE-versie uitgerust met vertraagd uitschakelende binnenverlichting, een buitentemperatuurmeter en bergvakken in de achterportieren en de voorstoelen. Het interieur is uitgevoerd in een extra luxueuze velours bekleding. Aan de buitenzijde is de Laguna RXE herkenbaar aan buitenspiegels in de kleur van de carrosserie.



Specifieke lichtmetalen wielen zijn standaard op de uiterst luxueuze V6.



Laguna V6

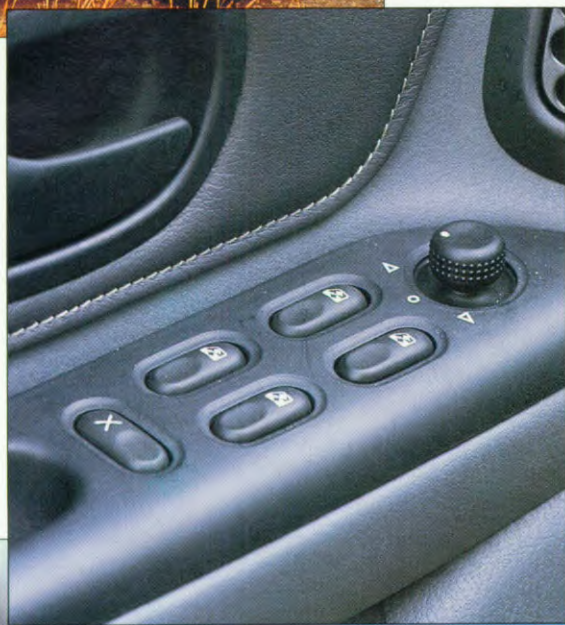
De meest luxueuze versie van de Renault Laguna is de V6, die is gebaseerd op de RXE-uitvoering. Specifieke lichtmetalen wielen behoren tot de standaardspecificatie van dit uiterst luxueuze model, evenals snelheidsafhankelijke stuurbekrachting en mistlampen vóór. Ook heeft de Laguna V6 zonwering achter, extra luxueuze vloerbedekking, beklede dorpels, een speciaal vormgegeven versnellingspookknop en een met leder bekleed stuurwiel.

Laguna Baccara

Uiteraard wordt het gamma gecompleteerd door de Baccara-uitvoeringen (*), die ondermeer voorzien zijn van gecombineerde lederen/stoffen bekleding, een airbag voor de bestuurder, een achterspoiler, airconditioning, hoogwaardige geluidsapparatuur, elektrisch verstelbare voorstoelen met memo-voorziening en chique lichtmetalen wielen.

** De dieselvesie wordt leverbaar in het najaar van 1994.*

** De Baccara uitvoeringen zijn als 2.0 en V6 beschikbaar vanaf mei 1994.*



Dankzij een axiaal verstelbaar stuur en de in hoogte verstelbare stoel kan de bestuurder een perfecte zitpositie instellen.



MEER SOUPLES

Aan een automotor worden tegenwoordig zeer tegenstrijdige eisen gesteld. Automobilisten eisen letterlijk schone prestaties, waarbij de topsnelheid geenszins de belangrijkste waarde vormt. Factoren als rijplezier, motorsouplesse en een laag brandstofverbruik staan beduidend hoger op de verlanglijst. Renault houdt daar rekening mee.

Bij de ontwikkeling van de Laguna-motoren stond het rijplezier voorop. Het maximum vermogen werd niet uit het oog verloren, maar nèt iets belangrijker was telkens het koppel, dat grote invloed heeft op de souplesse van de motor. Er werd naar gestreefd het maximum draaimoment over een zo breed mogelijk toerenbereik beschikbaar te hebben. Hetgeen als voordeel heeft dat de motor onder vrijwel alle omstandigheden vlot oppakt, dat terugschakelen zelden nodig is en dat optimaal rijcomfort wordt geboden. Ook de

gemiddelde brandstofconsumptie is gediend met een hoog koppel. Verder voldoen alle Laguna-motoren, door de toepassing van elektronische inspuitsystemen en driewegkatalysatoren, aan de strenge 'Euro-93' emissie-eisen.

1.8 en 2.0

Waar diverse middenklassers nog leverbaar zijn met een 1,6 liter motor, slaat Renault die cilinderinhoud bij de Laguna over. Aan de basis van het gamma vinden we een 1,8 liter viercilinder met 95 pk (68,5 kW), die bij 2.750 toeren per





SE



Zware tests wezen uit dat toekomstige, nog strengere uitlaatgaseisen voor de Laguna-motoren géén probleem vormen.

minuut zijn maximale koppel van 142 Nm afgeeft. Belangrijk is overigens dat in het toerenbereik van 1.900 tot 4.700 omwentelingen per minuut reeds negentig procent van die waarde beschikbaar is. De Laguna 1.8 is er 180 kilometer per uur snel mee en accelereert in minder dan veertien seconden naar 100 km/h. Het gemiddeld brandstofverbruik is met 8,5 liter per honderd kilometer zeer aanvaardbaar voor een auto in deze klasse.

In de Laguna debuteert een rechtstreeks van de 1.8 afgeleide 2,0 liter krachtbron. Deze machine levert

een vermogen van 115 pk (83 kW) en een koppel van 168 Nm bij 3.500 toeren per minuut. En óók bij deze motor is negentig procent van het maximum draaimoment beschikbaar in een breed toerenbereik: tussen 1.750 en 5.250 omwentelingen van de krukas wordt reeds 151 Nm afgegeven. Het gemiddeld verbruik is vastgesteld op 8,6 liter per 100 kilometer.

Drieliter zescilinder

Van een andere orde is de Laguna met zescilinder-techniek zoals die ook in de Safrane wordt aangeboden. De volledig lichtmetalen drieliter V6 heeft ten opzichte van de versie in de Safrane een nieuw ontstekingssysteem alsmede een aangepaste rekeneenheid voor het motormanagement. Die voorzieningen zorgen voor een hoge mate van bedrijfszekerheid, een verbeterde zelfdiagnose en een uiterst nauwkeurige (stationair)loop van de motor. De Laguna V6 brengt 170 pk (123 kW) op de been en heeft een maximum koppel van 235 Nm bij 4.500 toeren per minuut. Ook voor de zescilinder geldt dat negentig procent van het koppel in feite voortdurend beschikbaar is: tussen 1.700 en 5.000 toeren per minuut is al 211 Nm paraat. Het wekt geen verbazing dat de Laguna V6 bovengemiddeld presteert: een topsnelheid van 220 kilometer per uur is wat dat betreft veelzeggend, net als de spurt naar '100' in slechts 8,6 seconden. Bij dat alles blijft de dorst van de motor binnen de perken: iets meer dan 11 liter per honderd kilometer is de gemiddelde waarde.

Nieuwe diesel

Ten behoeve van de zakelijke veelrijders, die in het marktsegment van de Laguna veelvuldig worden

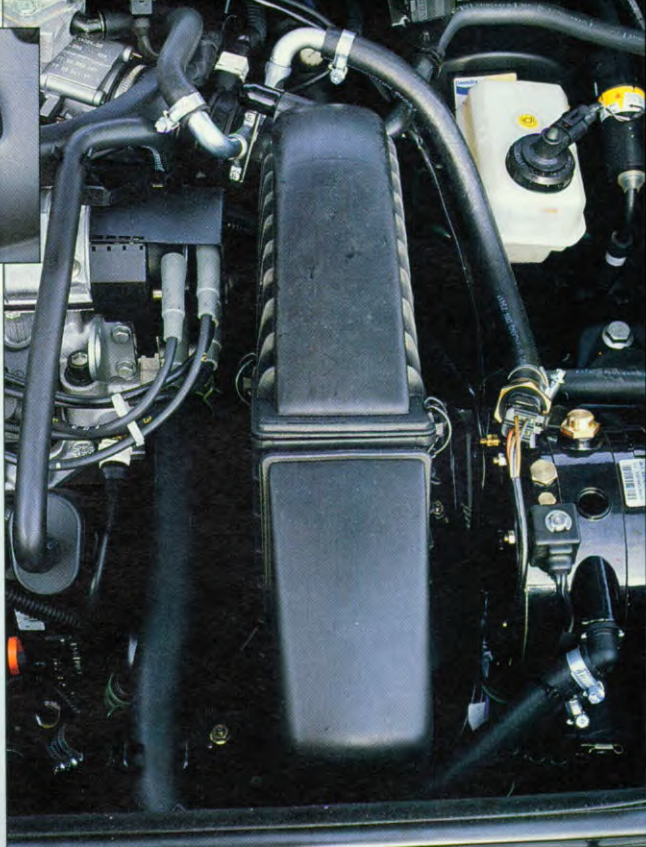


aangetroffen, biedt Renault een specifiek voor de Laguna ontwikkelde LPG-installatie aan, benevens een volledig nieuw ontwikkelde dieselmotor (*). Die zelfontsteker ademt door drie kleppen per cilinder en haalt uit een inhoud van 2,2 liter een (vrij hoog) vermogen van 85 pk (61,3 kW). Het koppel bedraagt 142 Nm bij 2.250 toeren per minuut. Liefst 95 procent van die waarde (134 Nm) is paraat tussen 1.500 en 4.300 toeren per minuut. De nieuwe twaalfkleps 2,2 liter zelfontbrander onderscheidt zich door een opmerkelijk rustige loop, een uitnemende koude start, extreem schone uitlaatgassen en een bijzonder geringe behoefte aan onderhoud. Dat laatste komt met name door

LAGUNA

Bij de tweeliter motor is negentig procent van het maximum draaimoment (168 Nm) beschikbaar tussen 1.750 en 5.250 toeren per minuut.

hydraulische klepstoters, die afstellen overbodig maken. De prestaties liggen op een verhoudingsgewijs hoog niveau. De Laguna 2.2 D haalt een topsnelheid van 175 kilometer per uur en heeft voor '0 - 100' 15,3 seconden nodig. Het verbruik is opvallend laag: voor elke honderd kilometer is gemiddeld slechts 6,6 liter dieselolie nodig.



Akoestisch comfort

Hoewel de vier voor de Laguna beschikbare motoren van huis uit al een rustige loop hebben, deed Renault er alles aan om de geluidsproductie te beperken. De Laguna voldoet nu al aan de Europese norm van 74 dB, die pas in 1996 daadwerkelijk van kracht wordt. Dat werd bereikt door een verbetering van het draaiend gedeelte van de motor, maar vooral door de toepassing van dikker, enigszins gewelfd plaatstaal voor delen van het koetswerk. Dat dempt niet alleen beter, maar neemt ook trillingen weg. Wat dat laatste betreft levert ook de zogenaamde pendelophanging van het motorblok een stevige bijdrage aan het akoestisch comfort. Vrijwel alle Laguna's hebben hydro-elastische motorrubbers, waardoor de motor zijn trillingen nauwelijks aan de carrosserie kan doorgeven.

Voorts werd veel aandacht besteed aan de eliminering van 'parasiet'-geluiden en is veraangenaming van de onvermijdelijke geluiden bewerkstelligd.

** De dieselvesie wordt leverbaar in het najaar van 1994.*



Zelfs met de tank van de specifiek voor de Laguna ontwikkelde LPG-installatie, biedt de kofferbak nog voldoende ruimte.

TECHNISCHE GEGEVENS

Type	RN/RT	RN/RT/RXE	RN/RT/RXE	V6	V6 Aut.
MOTOR:	1.8	2.0	2.0 Aut.		
Aantal cilinders	4	4	4	6	6
Elektronisch injectiesysteem met katalysator					
Cilinderinhoud (cm ³)	1.794	1.998	1.998	2.963	2.963
Max. vermogen in kW/pk	68,5/95	83/115	83/115	123/170	123/170
bij tpm	5.750	5.250	5.250	5.500	5.500
Max. koppel in Nm	142	168	168	235	235
bij tpm	2.750	3.500	3.500	4.500	4.500
TRANSMISSIE:					
Aantal versnellingen	5	5	4	5	4
VOORTREIN:	– MacPherson ophanging met L-vormige draagarm met anti-duikgeometrie, – stabilisatorstang, schuin geplaatste schroefveren en – – hydraulische schokdempers –				
ACHTERTREIN:	– Onafhankelijke wielophanging met getrokken draagarmen – – met geprogrammeerde spooringscorrectie, vier torsiestaven en – – twee schuin geplaatste schokdempers –				
PRESTATIES:					
Topsnelheid (km/h)	180	200	190	220	212
Acceleratie 0-100 km/h (sec.)	13,9	10,6	11,6	8,6	9,2
BRANDSTOFVERBRUIK (l/100 km):					
bij 90 km/h constant	6,3	6,4	6,4	8,0	8,0
bij 120 km/h constant	8,0	8,0	8,0	9,9	10,0
in stadsverkeer	11,2	11,3	12,3	15,3	17,1
GEWICHTEN:					
Rijklar gewicht (kg)	1.214	1.230	1.245	1.397	1.408
Max. toelaatbaar gewicht (kg)	1.765	1.775	1.845	1.935	1.950
Max. toelaatbaar aanhangergewicht, geremd (kg)	1.040	1.100	1.000	1.500	1.200
Max. toelaatbaar aanhangergewicht, ongeremd (kg)	650	660	670	720	730
INHOUDEN:					
Kofferruimte (dm ³)	452	452	452	452	452
Brandstoftank (liters)	66	66	66	66	66

UITRUSTING

Uitrusting	RN	RT	RXE	V6
Motoren	1.8	1.8	2.0	3.0
	2.0	2.0	2.0 Aut	3.0 Aut.
	2.0 Aut.	2.0 Aut.		
Schildbumpers voor en achter in carrosseriekleur	-	S	S	S
met geïntegreerde flexibele aërodynamische spoiler	-	● 1)	S	S
Buitenspiegels in carrosseriekleur	-	●	●	S
Vier lichtmetalen stijlwheels	●	●	●	S
Mistlampen in voorbumper	●	●	●	S
Koplamphoogte vanaf dashboard elektrisch instelbaar	S (2.0 Aut)	S	S	S
Zonwerend glas met donkere band aan bovenzijde voorruit	S	S	S	S
Wisser/sproeier op achterraut met interval	S	S	S	S
Elektrisch verstelbare en verwarmde buitenspiegels	-	S	S	S
Elektrisch verwarmde voorruit	-	● 2)	●	●
ABS	●	●	S	S
Stuurbeheersing (snelheids-afhankelijk op V6)	S	S	S	S
Airbag bestuurder	●	●	●	●
Axiaal verstelbaar stuurwiel	● 3)	S	S	S
Verstevigingsbalken in de portieren	S	S	S	S
In hoogte verstelbare gordels voor met gordelspanners	S	S	S	S
Toerenteller/olielepeilmeter	-	S	S	S
Multifunctionele boordcomputer met dubbele uitlezing	-	-	S	S
Aanduiding buitentemperatuur	-	● 4)	S	S
Elektrische ruitbediening voorportieren met tiptoets aan bestuurderszijde	●	S	S	S
Elektrische ruitbediening achterportieren	-	-	S	S
Centrale vergrendeling van portieren en achterklep	S	S	S	S
Interieurverlichting met vertraagde uitschakeling	-	-	S	S
Twee lampjes voor de achterste zitplaatsen	-	-	S	S
Oprolbaar zonnescherm voor achterraut	-	● 4)	● 4)	S
Airconditioning	-	●	●	●
Verstelbare zithoogte en lendesteun rugleuning bestuurdersstoel	-	S	S	S
Rechtervoorstoel met 'relax'-stand	-	-	S	S
Elektrisch verstelbare voorstoelen met geheugen	-	-	●	●
voor drie posities van bestuurdersstoel	-	-	●	●
Middenarmsteun vóór	-	-	S	S
In delen (1/3 - 2/3) neerklapbare achterbank (rugleuning en zitting)	-	-	-	-
met centrale armsteun	●	S	S	S
Voorbereiding inbouw radio met dakantenne	S	S	S	S
Sportpakket: buitenspiegels in carrosseriekleur, achterspoiler,	-	●	-	-
voorstoelen met verbeterde zijdelingse steun, specifieke bekleding 'Jarama',	-	-	-	-
driespakig met leer bekleed sportstuur, wieloppen 'Seville'	-	-	-	-

- = niet leverbaar

1): onderdeel sportpakket

4): in combinatie met airconditioning

S = standaard

2): met uitzondering van RT 1.8

● = optie

3): in combinatie met airbag



MEER RIJPLEZIER

Elke keer als we voor het eerst in een nieuw model Renault stappen en de contactsleutel omdraaien zijn we weer een beetje bang. Bang dat het geen echte Renault meer zal zijn. Dat er is geofferd in het kader van de veralgemenisering. En als we het airbag-stuurwiel van de Laguna RXE 2.0 omvatten teneinde de eerste rij-indrukken met de auto op te doen, krijgen we de schrik van ons leven: de claxon is op het stuur te bedienen!



Instappen in de Laguna, is je onmiddellijk thuisvoelen.

Gelukkig, de fraai klinkende claxon laat zich óók via de 'stengel' aan de stuurkolom, waarin alle verlichtingsfuncties zijn gegroepeerd, bedienen. Deze voor twee 'gezindten' bedoelde claxon-bediening geeft aan hoezeer Renault zijn best heeft gedaan om het iedereen naar de zin te maken. We sluiten het portier met een aangenaam klinkende 'kloef'. Daar zullen zelfs Duitsers over te spreken zijn. In elk geval kan het behaaglijke interieur ons meteen bekoren, evenals de zitpositie. Cliché: je voelt je meteen thuis in de Laguna. De stoelen zijn typisch Frans-weldadig, maar bieden desondanks veel (zijdelingse) steun. Het dashboard is overzichtelijk, zéér compleet, functioneel en uit mooie, duur aanvoelende materialen opgetrokken. Óók alle schakelaars en bedieningsorganen voelen prettig en degelijk aan. En als we wegrijden valt nòg iets op. Of eigenlijk valt het op dat er niets opvalt. De geluiden, het gevoel; alles klopt gewoon. Zelfs het klikken van de diverse schakelaars is precies zoals het hoort. Precies zoals wij dat graag hebben is ook het gevoel in de pedalen. Een lekker stevig rempedaal, een gaspedaal dat precies de juiste hoeveelheid weerstand biedt tegen



intrappen en een prettig progressief werkende koppeling in combinatie met een uiterst exact en licht schakelende versnellingsbak vergemakkelijken een gepolijste manier van rijden.

Soeverein

Daarbij helpt uiteraard de souplesse van de tweeliter vierpitter. Het is goed te merken dat Renault de machine zodanig heeft 'afgericht' dat veel koppel voorhanden is bij lage toerentallen. Stil en krachtig trekt de 115 pk sterke krachtbron vanuit de 'kelder', waardoor het gevoel ontstaat dat je een soevereine motorisering in het uitstekend geïso-

leerde vooronder hebt. Vanuit stilstand naar '100' accelereren voltrekt zich moeiteloos binnen de elf seconden. Zelfs met het verse exemplaar dat wij reden.

De zescilinder is uiteraard verleidelijk, maar welbeschouwd niet nodig. Daar komt bij dat de 1.8 en de 2.0 een normale stuurbekrachtiging hebben, terwijl de V6 een iets te artificieel aanvoelende snelheidsafhankelijke assistentie kent. De tweeliter stuurt heerlijk: niet te licht, precies en met de juiste dosis informatie over het doen en laten van de aangedreven voorwielen. Bij de topsnelheid, die rond de tweehonderd

Progressiviteit in vering en demping, benevens torsiestabilisatoren houden carrosseriebewegingen doeltreffend in toom.

De Laguna weet snel het vertrouwen van iedereen te winnen.



kilometer per uur ligt, stuurt de Laguna strak en zeker, terwijl stadsverkeer veraangenaamd wordt door licht sturen en een optimaal zicht rondom. Rijdend op hoge snelheid viel de rust in het interieur op. Renault heeft niets te veel gezegd over het akoestisch comfort: de Laguna is extreem stil.

Lekker Frans

Dat is hij óók bij lage snelheden, rijdend over de kasseien in een dorp. Want het onderstel draagt eveneens bij aan het akoestisch comfort. Het doet stil zijn werk. En goed. Lange veerwegen verlenen de Laguna het spreekwoordelijke absorptievermogen. Progressiviteit in vering en demping benevens torsiestabilisatoren houden de carrosseriebewegingen doeltreffend in toom. Daardoor kun je tomeloos hard over het meest verschrikkelijke plaveisel suizen, zonder dat de wielen het contact met de weg verliezen of verontruste passagiers vragen of het niet wat rustiger kan. Lekker Frans dus. Lekker Frans is eveneens, als gezegd, de sfeer in het interieur. De Laguna is ruim, met één kleine kanttekening: lange achterpassagiers zullen een beetje ontspannen onderuit moeten zakken op de comfortabele achterbank, omdat ze anders met hun kruin tegen het dak zitten. Hetgeen mede een gevolg is van de meer dan





gewoonlijk hellende (comfort!) achterbankleuning. Ontspannen zal overigens voor géén van de Laguna-inzittenden een probleem vormen. De Laguna weet het vertrouwen van iedereen te winnen. En de bestuurder zal, als hij ook maar en béétje

van autorijden houdt, ontdekken dat een Laguna méér rijplezier biedt dan de andere auto's die hij kent. Over het gematigde brandstofverbruik (één op 10,6) zal hij zich waarschijnlijk niet druk maken. Het had zelfs wat meer mogen zijn.





Autotheek is een uitgave van Wereld op Wielen