Pawel Piotrowski
2 februari 2011

Vergaan, maar niet verloren

Als ik de huidige Laguna zie rijden, word ik eraan herinnerd dat het model nog bestaat. Stond de Laguna vroeger nog vaak bovenaan de shortlist, tegenwoordig lijken we de grote Renault collectief uit ons geheugen te hebben gewist. En zodoende is het niet gek dat de ooit uitermate succesvolle middenklasser in Nederland langzaam uit het straatbeeld lijkt te verdwijnen. Een milde facelift moet kopers weer over de streep trekken.

Sportieve inslag

Dat de Renault Laguna helemaal geen slechte auto is hebben wij reeds in 2008 geconcludeerd en ook diverse andere media waren gunstig gestemd. Toch bleven de klanten weg. Het valt mij zwaar om hier niet in de gebruikelijke clichÃ©s te vervallen, maar de tweede generatie van de Laguna kende nogal wat problemen. Veel problemen. Deze moeilijke tijd ligt alweer lang achter de rug en Renault maakt tegenwoordig betrouwbare auto's. Vertrouwen terugwinnen duurt echter langer dan vertrouwen verliezen. Dat zie je ook terug in het Vlaamse dorpje Doel. Ooit door beleidsmakers van de kaart weggeveegd om ruimte te maken voor de Antwerpse haven, maar door procedurele fouten staan de huizen er nog. De mensen zijn weg, ondanks nieuwe maatregelen om Doel leefbaar te houden. Eenzelfde strategie lijkt Renault voor de Laguna te hebben omarmd. Een nieuwe voorbumper moet hem aantrekkelijker maken, maar dat had de Laguna eigenlijk helemaal niet nodig. Uitgedost als sportieve GT ziet

de Estate er dankzij de blauw lak gelikt uit. De donkere velgen misstaan hem niet, maar 'gewone' grijze exemplaren zullen voor de grotendeels zakelijke klanten een meer logische keuze zijn.

Luxueus en compleet

Binnenin zet zich de sportieve insteek door met zittingen die met luxe alcantara bekleed zijn en aluminiuminleg in het dashboard. Dat dashboard oogt overigens niet alleen vertrouwd en opgeruimd, maar ook hoogwaardig afgewerkt. In tegenstelling tot andere Renaults zijn de tellers nog gewoon analoog en in een oogopslag afleesbaar. Dat geldt eveneens voor de informatie op het hooggeplaatste scherm van het ingebouwde TomTom navigatiesysteem. Ook het overzicht op de weg is dankzij de goede zitpositie en het lage dashboard uitzonderlijk goed te noemen. Zijn er dan helemaal geen minpunten aanwezig? Jawel, zo is het aantal handige opbergvakjes op

een hand te tellen en valt de bediening van het navigatiesysteem wat tegen. De knoppen daarvan zijn nogal klein uitgevallen en de joystick voelt fragiel aan. Het fraaie glazen panoramadak ontneemt enkele centimeters hoofdruimte aan de achterpassagiers en ook de beenruimte is niet echt om over naar huis te schrijven. Uitermate handig is daarentegen de ver naar voren scharnierende achterklep en de lage tildrempel die het beladen van de Estate vergemakkelijkt.

4Control

Een technisch highlight van de GT-uitvoering is het standaard aanwezige 4Control chassis dat onder meer ook op de fraaie Laguna CoupÃ© zit. Ten opzichte van het klassieke chassis kunnen de achterwielen enkele graden mee- of tegensturen en het resultaat is een directer stuurgevoel en meer stabiliteit. Dat dit niet alleen in theorie werkt blijkt al na de eerste bocht die je met de Laguna neemt. Na het insturen voel je de

achterkant daadwerkelijk iets meesturen en dat maakt de grote Estate uiterst wendbaar. Een paar keer steken om een parkeervak in te rijden behoort zodoende bijna tot het verleden. Maar dat is niet het enige grote voordeel. De Laguna GT stuurt zeer direct en is erg vermakelijk om mee te rijden. Bochten aansnijden kan heel exact en ook in de bocht blijft het contact met het asfalt uiterst goed. De stuurbekrachtiging is wel aan de sterke kant en rond de middenstand is de besturing enigszins vaag, maar dat doet slechts in geringe mate afbreuk aan het rijplezier.

Dat komt mede door het stevig gedempte onderstel dat voor een Franse auto tamelijk hard is. Zodoende helt de Laguna slechts gering over en blijft het contact met het wegdek ook bij sportiever rijgedrag in stand. Keerzijde van het verhaal is dat het rijcomfort minder plezierig is dan verwacht. Richels en kuilen dringen goed door tot het

interieur en ook het bandengeluid is aan de buitensporige kant. Als GT is de Laguna leverbaar met een 2.0 Turbo benzineblok of 2.0dci diesel. Wij hadden de benzineversie met 170pk en 270Nm tot onze beschikking en deze is alleen in combinatie met een zestraps automaat leverbaar. Best gek, bij een sportieve uitvoering verwacht je eerder een handbak. De geblazen viercilinder is al een paar jaartjes oud en het vermogen en koppel zijn dan ook niet noemenswaardig hoog. Het volledige koppel is ook pas bij 3.250tpm volledig beschikbaar en dat is wederom niet erg bijzonder. Met de 2.0 Turbo presteert de Laguna Estate heel fatsoenlijk en de viercilinder kenmerkt zich vooral door zijn soepele vermogensopbouw. Echte krachtexplosies vinden er niet plaats en zodoende word je als bestuurder niet uitgedaagd om continu voluit te 'planken'. Ook de zestraps automaat is meer op comfortabel reizen gericht dan op een flink potje sturen. Hoewel motor en bak an sich geen verkeerde combinatie zijn, passen ze niet echt bij de sportieve inslag van de GT.

Lang leve de Laguna

De Laguna Estate in oorlogsuitvoering heeft bij mij een tweeledige indruk achter gelaten. Aan de ene kant is dit een waanzinnige stuurmansauto met dito rijeigenschappen die menige 'sportauto' achter zich kan laten. Aan de andere kant past de aandrijflijn niet helemaal bij de insteek van deze Renault. Je merkt dat de viercilinderturbo niet de pit heeft om alles uit het voortreffelijke onderstel te halen en dat de automatische transmissie een fanatieke rijstijl niet echt bij kan benen. Dat geeft ook niet. De Laguna is in beginsel een op comfort gerichte middenklasser waar toevallig een paar eigenwijze ingenieurs een geweldig onderstel onder hebben gelegd. Als enthousiaste bestuurder kun je met de Laguna GT onderweg naar je zakelijke afspraken een klaverblad meepakken en irritante bumperklevers in bochten afschudden. Een uiterst levendige auto dus, deze doodverklaarde Laguna.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

+ Stuurt dankzij 4 Control zeer direct
+ Mooi en stijlvol interieur
+ Compleet uitgerust

Min

- Lome automaat
- Stevig verbruik
- Hoofdruimte