



Jan Westerhof
3 februari 2009

© Rijtesten.nl

Stijl en klasse

Als ik deze inleiding zou beginnen met een oordeel over de problemen die de vorige Renault Laguna kende, dan zou dat flauw en onorigineel zijn. Ik zou daarmee niet alleen de nieuwe coupÃ© tekort doen, maar ook mijn eigen beoordelingscapaciteiten. Een zoon kan simpelweg niet veroordeeld worden op basis van de zwakten van zijn vader. Renault wil met een schone lei beginnen en de Laguna CoupÃ© moet daarbij een imagomaker van jewelste worden. De positieve associatie die deze auto op gaat roepen moet uitstralen op de andere twee Lagunaâ€™s en moet de naam â€˜Lagunaâ€™ niet meer met betrouwbaarheidsperikelen in verband brengen, maar met luxebegrippen zoals klasse en stijl. De eerste aanblik is veelbelovend en een uitgebreide kennismaking moet de Laguna CoupÃ© op waarde schatten.



Objectief of subjectief

Het is een lastige kwestie om over het uiterlijk van de Renault Laguna Coup  te schrijven. Toen de eerste foto's van deze auto - die gebaseerd is op de conceptcar 'Fluence' - verschenen, vielen de liefhebbers namelijk over elkaar heen om te oreren hoe fraai en stijlvol deze Renault was. De auto was van een bepaalde vloeiende schoonheid, op een wijze die we van Renault niet kenden. De Renaults uit de recentere geschiedenis, die qua design ook opzien baarden, kregen deze aandacht namelijk niet vanwege hun esthetische karakter. Hun haast psychedelische uiterlijk zorgde ervoor dat ze gememoreerd worden, met als mooiste voorbeeld de legendarische Avantime. Anderzijds werd er direct de vergelijking getrokken, met Aston Martin. Dit Britse prestigemerke heeft de laatste jaren een modellengamma geïntroduceerd, dat stuk voor stuk uit uiterlijke schoonheden bestaat en designchef Patrick Le Qu ment lijkt goed op de ontwerptaal van de voormalige Aston Martin-designer Henrik Fisker te



hebben gelet.

In deze houding zit nu juist de grootste lacune van de Laguna CoupÃ©. Door de afkijkerij mist hij een eigen identiteit en sfeer: hij leunt teveel op de auto's waar je onwillekeurig aan moet denken. De voorzijde van de Laguna CoupÃ© heeft de voor Aston Martin zo kenmerkende grote roostergrille - inclusief de rechthoekige chromen indeling - en aan de achterzijde is de gelijkenis bijna helemaal schandalig. De derriÃ¨re heeft met de rechthoekige achterlichten en de achterschermen die naar een rechthoekige klep met V8 Vantage-achtig klepspoilertje toelopen, weer dat typische, door Fisker geïntroduceerde Aston Martin-vocabulaire en ook wat sfeer van de Jaguar XK kan niet ontkend worden. Ondanks dat de Laguna CoupÃ© als zodanig gezien een hele fraaie auto genoemd moet worden, heeft le QuÃ©ment een scheve schaats gereden door de auto bijna op een Chinese wijze een copycat te laten zijn. De Laguna CoupÃ© hangt met zijn objectief zeer fraaie, maar subjectief niet-originele uiterlijk op verschillende meningen.

Met de optionele bumperset van de testauto wordt het uiterlijk bovendien nog een keer beschadigd, want deze kent een ordinairiteit Ã la Opel Manta. Bovendien beschadigt de onderlip zo snel dat je die 2500 euro niet hieraan moet willen uitgeven. Een extroverte bumperkit past trouwens ook helemaal niet bij de ingetogen inborst die Franse coupÃ©s hebben en de anti-patserigheid die hun berijders willen doen uitstralen. Het uiterlijk kent nog een laatste makke en dat is onoverzichtelijk naar achteren, dat een inparkeerhulp tot een must maakt.



On-Franse afwerking

Een Coupé-versie van een doorsnee middenklasser koop je om jezelf daarvan juist te onderscheiden. Bij de Laguna Coupé vind je dat gevraagde onderscheid niet in het interieur terug. Hoewel het dashboard fraai is vormgegeven en een hele mooie, bijna niet-Franse afwerking kent, hadden een aantal speciale elementen het specifieke karakter van de coupé fraai geaccentueerd. De stoelen in de GT lijken bij een visuele kennismaking prettig te zullen zitten, maar dat blijkt bij het plaatsnemen toch minder het geval dan verwacht. Ze zijn aan de smalle kant en bovendien vrij hard, waardoor eventuele vervelende drukpunten niet worden opgevangen door zacht en makkelijk plooibaar materiaal. Het zijn gewoonweg niet de lekkere sportstoelen die je verwacht bij een sportief georiënteerde luxecoupé.

Het individueel instellen van de stoel is ook geen sinecure. De stoel kan niet laag



genoeg geplaatst worden, zodat ik met mijn 1.83 meter al tegen het dak aan zat. Om toch voldoende hoofdruimte te creëren werd ik ertoe gedwongen om de rugleuning wat schuiner te zetten dan dat ik eigenlijk wilde en dat resulteerde snel in een "hangerige" houding, zeker ook omdat de onverstelbare middenarmsteun te laag geplaatst is. Tezamen met het niet hoog genoeg in te stellen stuurwiel vormt het niet de perfecte basis om actief en geconcentreerd van de uitnemende rijkwaliteiten van de Laguna GT te genieten.

Hoewel een coupé niet primair bedoeld is als vierpersoons auto, moet toch gezegd worden dat achterbankruimte matig is: voorpassagiers moeten de stoel omhoog zetten om ¼berhaupt voetenruimte te maken voor de achterpassagiers. Juist extra vervelend omdat de hoofdruimte voorin al een heet hangijzer is. Toch geeft de matige ruimte achterin je een gevoel van chiqueheid. Het is heerlijk om je Louis Vuitton-tas op de achterbank te draperen in plaats van burgerlijk in de kofferbak, zeker omdat de voorstoel bij het omklappen lekker decadent elektrisch naar voren schuift, teneinde de krappe instap naar de mini-achterbank te vergroten.

Uiteraard is het niet alleen maar kommer en kwel als het gaat om objectief vast te stellen capaciteiten. De bagageruimte is lekker fors, alleen is de klepopening wat smal en hoog. Mocht je de chique Laguna Coupé willen gebruiken om eens lekker onpasselijk naar de bouwmarkt te gaan, dan kun je de achterbank ongelijk neerklappen. Bovendien viel de uitmuntende werking van de airconditioning op: in veel auto's heb ik snel last van de luchtwegen als die aanstaat, maar de Laguna gaf me dit vervelende gevoel nooit. De auto wordt uitnemend goed geklimatiseerd en het is opvallend hoe snel de voorruit ontdooit is: ruiten krabben wordt soms zelfs overbodig. Tot slot nog een compliment aan het navigatiesysteem, want zelden heb ik een zo mooie en tegelijk glasheldere kaartweergave gezien.



Dit is dynamiek

Het exterieur en het interieur krijgen in deze rijtest nogal wat kritiek te verduren, maar het derde testthema kent een grande finale voor de Laguna CoupÃ©. Wat rijdt deze auto fenomenaal lekker: hij stuurt super, hij ligt super en hij voelt super. Het stuurgevoel is door zijn gevoel en directheid briljant en doordat het zo goed is vind je het al snel iets te licht. Wat meer vlezigheid weerstand hadden de stuurinrichting vervolmaakt, evenals een iets minder direct stuurrespons op de snelweg. De vierwielbesturing is debet aan deze soms iets te krappe verplaatsing. Aan de andere kant is het die vierwielbesturing, die een heerlijkheid is: het geeft bij afdraaiers op de snelweg en op bochtige weggetjes een erg goed gevoel van vertrouwen en superioriteit. De auto blijft bij snel bochtenwerk heerlijk vlak en neutraal. Dat gaat met een lichtvoetigheid die eerder bij een rallyauto lijkt te passen. De bijterige en fijne remmen zijn bij dit sportieve autorijden een welkome aanvulling: hier maakt de Laguna



Renault Laguna CoupÃ© 2.0 dCI 180 GT

CoupÃ© GT een formidabele beurt!

Het nadeel van de strakke wegligging tijdens actief stuurwerk, is de stugheid van de auto op de snelweg. Dat de GT op binnenwegen heerlijk vlak blijft, merk je bij hogere kruissnelheden. Tijdens de testperiode heeft de auto ook op Autobahn gereden en dan voel je dat bij het toenemen van de snelheid, de auto vooral boven de 160 km/h hard geveerd is en zelfs begint te dribbelen. Het vertrouwenwekkende gevoel dat hij net op die bochtige weggetjes verschaftte, is dan sterk tanende. Wel valt het geluidsniveau in positieve zin op: de auto is fluisterstil van binnen. Alleen afrolgeluid van de banden is wat duidelijker aanwezig en dat geldt ook voor wat licht windgeruis rond de stijlloze portieren en de A-stijl.



© Rijtesten.nl

Fors verbruik



Renault Laguna CoupÃ© 2.0 dCI 180 GT

Het bekende diesegeluid is er alleen bij flink optrekken, maar de concurrentie is stuk voor stuk minder stil. Deze diesel heeft een erg goede loopcultuur en daar staan de dCI's niet voor niets om bekend. De motor in de testauto liep overigens minder stil en rustig dan eerder gereden 2.0 dCI's, maar dan nog is hij stiller dan de concurrentie. Dat onderschrijft toch wel perfect wel de capaciteiten die Renault heeft op het gebied van viercilinder dieselmotoren.

Ook hier moeten echter wat kanttekeningen worden gemaakt. Bij 100 km/h verbruikt de diesel tegen de 6 liter en bij 120 rond de 7.5 liter: dat is relatief hoog, doordat de zesde versnelling iets langer had mogen zijn. Nu wordt er bij 120 km/h bijna 2500 toeren gedraaid. De eerste 30 kilometer verbruikt hij bovendien 1:10 om de motor op te warmen. Derhalve is het testverbruik een behoorlijk forse 8.1 liter per 100 kilometer geworden.

De 180 pk en 400 Nm die ter beschikking zouden staan, kun je niet voelen. De auto is niet meer dan gewoon vlot en misschien is het exemplarisch, maar mocht dat niet zo zijn dan is bij de keuze voor een diesel een 150 pk dCI wellicht het overwegen waard als je tevens af kunt zien van de vierwielbesturing. Daarnaast hangt de auto soms als het ware tussen twee versnellingen in. In de vierde versnelling 50 rijden lijkt teveel toeren, maar in de 5 zijn het weer te weinig. De schakelindicator zegt dan dat je terug moet schakelen. Bij 80 in de 6 moet je voor je gevoel ook terugschakelen voor de trekkracht, om te kunnen accelereren zonder turbogat en trillend dashboard. Als je flink schakelen niet vervelend vindt, dan is dat ook niet erg aangezien de auto â€˜klik-klak'-achtig schakelt met de aluminium pookknop. Bedien dan wel de koppeling met gevoel, want die komt bruusk op: vloeiend overschakelen vergt gewenning en zelfs na een poosje laat je de auto soms afslaan bij het weggrijden. Als je dat schakelen goed onder de knie hebt, dan kun je met deze motor echter heerlijk soepel rijden.



Een bewuste keuze

Een autokenner zou bij de Laguna Coupé snel kunnen denken dat het een kopie is van Britse stijliconen, maar mensen met minder kennis van autodesign zien in de Laguna Coupé slechts een schitterende en chique coupé. Wat dat betreft is Renault voor wat betreft de positieve weerklank van de naam Laguna bij het publiek op het juiste spoor. Dat uiterlijke onderscheid vind je echter niet terug in het "overigens fraai vormgegeven en afgewerkte - interieur en dat is toch jammer. Een coupérijder betaalt natuurlijk meer geld voor minder mogelijkheden en wil dat deze bewuste keuze bevestigd wordt in coupé-specifieke interieurdetails. Het sportieve element van een coupé wordt nu eigenlijk alleen bevestigd door de fantastische rijeigenschappen: het sturen, de wegligging en het rijgevoel zijn heerlijk, maar vind je ook bij GT-versies van de sedan en de stationcar.



Renault Laguna CoupÃ© 2.0 dCI 180 GT

En dan zijn er nog een aantal negatieve aspecten, die de auto toch lichtelijk overschaduwden. De zitpositie is niet geweldig, de motor is royaal en desondanks niet bijzonder sterk of snel en de GT is betrekkelijk oncomfortabel op de snelweg. De naam â€˜GTâ€™ staat weliswaar voor Grand Tourisme en dat lijkt hier daarom ook misplaatst, want alleen op het gebied van geluidsniveau is de auto comfortabel. Dat maakt de Renault Laguna CoupÃ© tot een auto waarvoor je echt het extra geld over hebt om te genieten van de dynamische kwaliteiten, het fraaie uiterlijk en het chique gevoel dat de auto je geeft.

Plus

- + Magnifieke besturing en bochtenwerk
- + Soepele diesel met fijne loopcultuur
- + Chique en luxueus gevoel

Min

- Hoog verbruik
- Comfort ingeperkt door zitpositie en stoterig onderstel
- Vloeiend schakelen lastig door bruuske koppeling