



Renault Laguna 2.0 16V 140 E85 Dynamique

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

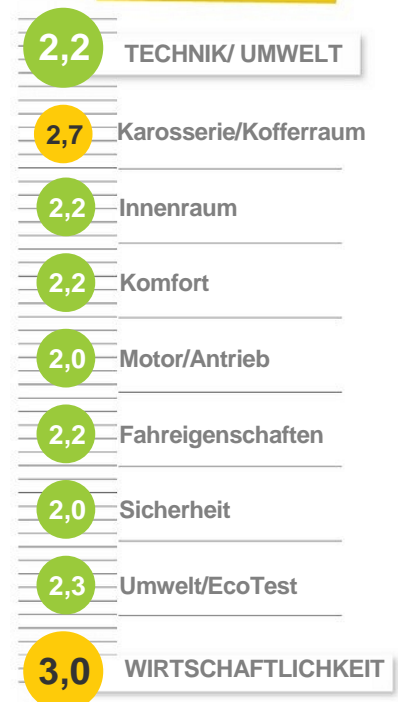
Seit November 2010 wird der Renault Laguna in der aktuellen Facelift-Version verkauft. Die optischen Neuerungen halten sich außen wie auch im Innenraum in Grenzen. Mit der Überarbeitung hat der Franzose aber sechs neue Triebwerke bekommen. Der getestete 2.0 Liter-Benzinmotor leistet 103 kW/140 PS und kann sowohl mit Superkraftstoff als auch mit Bio-Ethanol E85 betankt werden. Eine Umstellung des Fahrzeugs ist dazu nicht nötig. Mit Ethanol sind der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß geringer und die Betriebskosten niedriger. Das dünne Tankstellennetz verhindert allerdings eine regelmäßige Betankung mit E85. Der Sicherheitsstandard des Renaults ist erfreulich hoch (volle fünf Sterne beim Crashtest nach EuroNCAP). Auch wenn sich die französische Limousine bei der Anschaffung noch günstig zeigt (25.900 € Grundpreis), später enttäuschen die hohen Wartungskosten und der hohe Wertverlust. **Karosserievarianten:** Grandtour (Kombi). **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C5, Ford Mondeo, Mazda 6, Skoda Octavia.

+ hoher Sicherheitsstandard, sicheres und komfortables Fahrwerk, exaktes & gut abgestuftes Getriebe, günstiger Anschaffungspreis

- hohe Werkstatt- und Reifenkosten, geringe Wertstabilität, schlechter Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserie des Laguna ist sauber verarbeitet. Sieht man von nicht 100%ig eingepassten Türen und nicht perfekt ausgeführten Schweißpunkten ab, so bleibt kein weiterer Anlass zur Kritik. Auch im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort. Er ist von Kunststoff dominiert, welcher aber hochwertig ist und teilweise schön lackiert. Das Armaturenbrett ist geschäumt. An der Verarbeitung im Innenraum gibt es nicht viel auszusetzen. Der Unterboden ist aufwändig verkleidet, was unnötige Luftwirbel reduziert und somit den Kraftstoffverbrauch senkt. In die Tankklappe, die von der Zentralverriegelung einbezogen wird, ist auch der Verschluss integriert, es muss kein separater Deckel mehr geöffnet werden. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die vorderen Schweller werden von Stoßleisten vor Kratzern geschützt. Auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg befördert werden, insgesamt beträgt die maximale Zuladung 494 kg. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung.

⊖ Vorne und hinten gibt es kaum sinnvoll angebrachte Kunststoffeile, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Die schmalen Seitenleisten sind lackiert. Das Reserverad ist bei beladenem Kofferraum nicht zu erreichen. Eine besondere Herausforderung stellt das Öffnen der Motorhaube dar: Zum Entriegeln gibt es im Innenraum einen winzigen Hebel, der übermäßig schwergängig ist. Zarte Damenfinger werden hier kapitulieren. Die geöffnete Haube hält nur ein primitiver Stab.

Die Karosserie-Enden sind vom Fahrer nicht einsehbar und nur durchschnittlich abschätzbar. Auch bei der ADAC-Rundumsicht-Messung liegt das Ergebnis nur im Mittelfeld. Dafür sind hauptsächlich die massiven C-Säulen verantwortlich. Das hohe Heck behindert die Sicht auf Gegenstände hinter dem Fahrzeug. Unterstützung bietet hier die optische und akustische Einparkhilfe. Bei Regen wird links ein breiter Streifen der Windschutzscheibe nicht gereinigt.

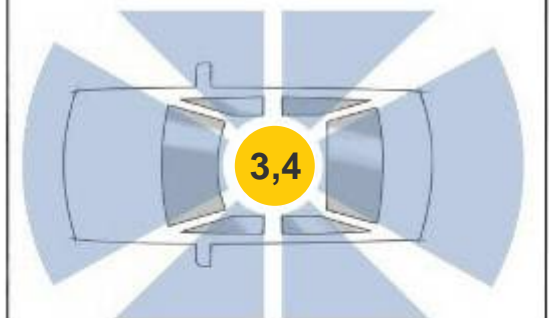
⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug können aufgrund der tief nach unten gezogenen Motorhaube sehr gut erkannt werden. Für gute Sicht bei Dunkelheit sorgen die optionalen Xenonscheinwerfer und das in dieser Option enthaltene dynamische Kurvenlicht. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich.

⊖ Die Rücksicht im automatisch abblendenden Innenspiegel ist dürftig.

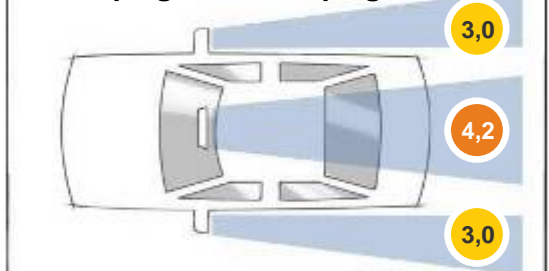


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten nicht optimal.

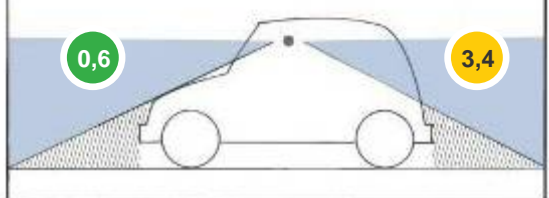
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,9

Ein-/Ausstieg

Durch die tief eingebauten und weit zur Fahrzeugmitte versetzten Sitze ist das Ein- und Aussteigen zu den vorderen Plätzen etwas beschwerlich. Um sich am Dach nicht den Kopf zu stoßen, muss man ihn etwas neigen. Hinten öffnen die Türen nicht weit genug, der Schweller muss mit einem großen Schritt überstiegen werden. Vorne wie hinten werden die Türen am Berg nicht zuverlässig offen gehalten.

⊕ Die tiefen Schweller begünstigen den bequemen Zustieg. Zum Öffnen des Fahrzeugs muss man nur eine Keycard bei sich führen. Entriegelt wird durch Berühren der Türgriffe. Entfernt man sich vom Fahrzeug verriegelt es sich selbst und quittiert dies mit einem kurzen Hupton. Über den Türen (mit Ausnahme des Fahrerplatzes) sind stabile Haltegriffe installiert und erleichtern somit vor allem älteren Personen das Aussteigen. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs können die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit aktiviert werden, dass man den Heimweg nicht im Dunkeln antreten muss.

2,8

Kofferraum-Volumen *

Der Kofferraum fasst unterhalb der Hutablage 370 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 690 l (bis zur Fensterunterkante gemessen).

2,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Zum Beladen muss eine Ladekante von fast 73 cm überwunden werden, beim Ausladen sind es immer noch knapp 14 cm. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis zu einer Größe von 1,84 m aufrecht stehen. Versucht man Gegenstände aus dem vorderen Bereich des Laderaums zu erreichen, so bekommen die Knie (aufgrund der großen Ladetiefe) Kontakt mit der hinteren Stoßstange - man verschmutzt sich leicht die Kleidung.

⊕ Die Heckklappe wird praktisch über einen elektrischen Taster im Renault-Emblem entriegelt. Zum Öffnen muss sie nur leicht angehoben werden, hier herrscht allerdings Verschmutzungsgefahr für die Finger. Die Ladeöffnung ist großzügig bemessen.

⊖ Am abstehenden Heckklappenschloss können sich sehr große Personen leicht den Kopf stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu klein dimensioniert.



Der Kofferraum ist mit 370 l Volumen in dieser Klasse eher durchschnittlich und um 25 l kleiner als beim Vorgänger.

2,8

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt und somit der Kofferraum vergrößert werden. Die Verriegelungsmechanik funktioniert dabei einfach und leichtgängig.

⊖ Die Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände sind zu knapp bemessen. Gepäcknetze, verschließbare Fächer etc. sucht man vergebens.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

+ Im Allgemeinen ist die Bedienung des Laguna einfach und schnell erlernt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und somit auf Fahrer unterschiedlichster Staturen anpassen. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Beim optionalen schlüssellosen Zugang wird per Taste im Armaturenbrett gestartet. Diese ist zwar vom Lenkrad verdeckt, aber beleuchtet. Serienmäßig werden Scheibenwischer und Licht von Sensoren aktiviert. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist gut platziert und einfach aufgebaut, die Tasten und deren Beschriftung dürften aber etwas größer sein. Unnötige Belastung des elektrischen Bordnetzes wird durch die selbst abschaltende Heckscheibenheizung verhindert. Fast alle Bedienelemente sind gut erreichbar und sinnig angeordnet, wenn man auch die Regulierung für die Instrumentenbeleuchtung nicht vor dem linken Knie sucht und der Vorwahlschalter des serienmäßigen Tempomats in der Mittelkonsole weit von den dazugehörigen Lenkradtasten entfernt ist. Alle Fenster werden elektrisch bedient und besitzen eine Antipp-Funktion. Gut abzulesen (auch bei Dunkelheit) sind die Armaturen, auch wenn die Skalen von Motortemperatur und Kraftstoffmenge breiter sein dürften. Die elektrische Feststellbremse verriegelt beim Verlassen des Fahrzeugs automatisch und kann am Berg als automatische Anfahrhilfe verwendet werden.

- Die Kick-Down-Stellung des Gaspedals ist bei Schaltgetrieben überflüssig und nervt. Der glatte Drehschalter für die Außenlichtfunktionen ist am Blinkerhebel nicht gut platziert und kann beim unvorsichtigen Blinken aus Versehen bedient werden. Die Nebelleuchten werden durch einen Drehring daneben aktiviert, welcher nach jeder Betätigung in die Mittelstellung zurück kehrt. Feste Rasten wären sinniger. Die Lenkradtasten des Tempomats und die Taster in den Türverkleidungen sind unbeleuchtet. Nicht selbsterklärend und unpraktisch aufgebaut ist die Bedienung des Radios. Der zugehörige Satellit am Lenkrad ist mit Funktionen überladen. Ablagemöglichkeiten gibt es nur wenige - vor allem Getränkeflaschen können nicht gut verstaut werden. Hinten fehlen Leselampen. Die hohe Mittelarmlehne behindert das Ansnallen auf den vorderen Plätzen und erschwert das Erreichen der Lordosenstütze.



Der Fahrerplatz des neuen Laguna überzeugt durch gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurückschieben, die Innenhöhe reicht auch für noch größere Insassen. Die Innenbreite ist herrschaftlich, das subjektive Raumempfinden gut.

3,2 Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank ist auf längere Strecken nur für zwei Personen geeignet. Der Mittelplatz sollte als Notsitz betrachtet werden. Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so reicht die Beinfreiheit noch für Fondpassagiere mit fast zwei Metern.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,81 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für Kurzfahrten geeignet.

Die geringe Kopffreiheit reduziert das Körpermaß auf der Rücksitzbank allerdings auf 1,81 m. Die Innenbreite liegt im Klassendurchschnitt. Zu zweit ist das Raumempfinden hinten allerdings gut.

2,2 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Die Federungs- und Dämpfungsabstimmung ist ausgewogen und komfortabel. Weder lange noch kurze Fahrbahnunebenheiten werden im Innenraum negativ wahrgenommen. Auch Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden durch das Fahrwerk sauber ausgefiltert. Stuckern tritt im Fahrbetrieb kaum auf. Die Karosseriebewegungen halten sich in stark in Grenzen.

2,5 Sitze

Die vorderen Sitzflächen sind gut ausgeformt, an den Lehnen könnte die Kontur noch verbessert werden. Auch mangelt es etwas an Seitenführung bei Kurvenfahrt. Hinten sind sowohl Sitzflächen als auch -lehnen nur mäßig ausgeformt.

⊕ Fahrer und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe verstellen. Fuß- und Beinabstützung des Fahrers sind gut, seine Sitzposition ist entspannt. Die Polsterung fällt vorne und hinten bequem aus. Erfreulich sind die hohen Lehnen auf allen Plätzen. Auch bei hohen Temperaturen bieten die Stoffsitze gute Atmungsaktivität. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die allerdings nur in der Intensität einstellbar ist.

⊖ Hinten sitzt man zu tief, die Oberschenkel sind weit nach oben geschwenkt und werden deswegen kaum vom Sitzpolster unterstützt.

2,2 Innengeräusch

Bei hohen Geschwindigkeiten treten deutliche Windgeräusche auf, die mit schrillum Pfeifen untermalt werden.

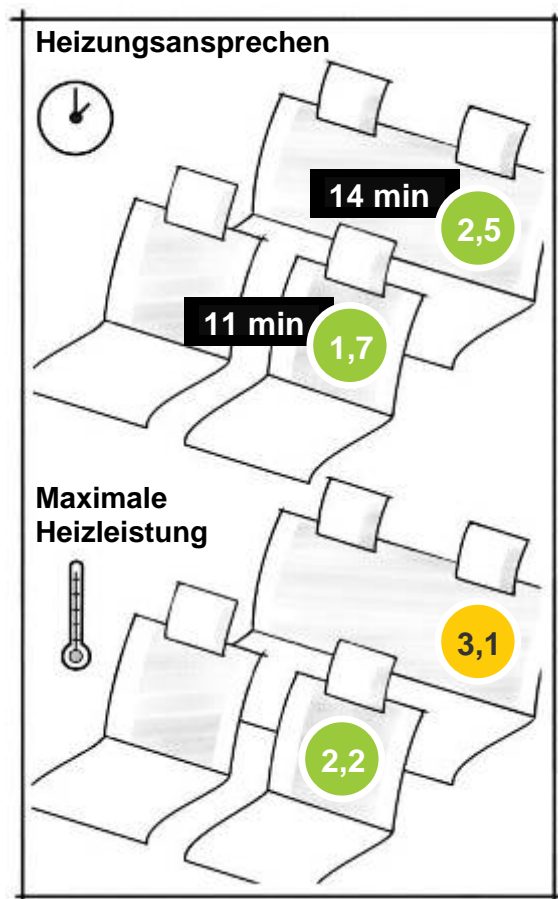
⊕ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 68 dB(A) gemessen - ein guter Wert. Motor- und Fahrgeräusche sind angenehm ruhig.

2,2 Klimatisierung

Heizungstest in der ADAC-Klimakammer bei -10° C.

⊕ Heizungs-Wirkung und -Ansprechen sind gut. Auf den vorderen Plätzen dauert es elf Minuten, bis 22° C Raumtemperatur erreicht sind. Hinten muss man sich drei Minuten länger gedulden. Serienmäßig ist eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut.

⊖ Die Luftverteilung auf den vorderen Plätzen kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen vorgenommen werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht ganz öffnen.



2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Auch bei den Fahrleistungen hinterlässt der Laguna ein gutes Bild. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in unter 6 Sekunden. Auch die Elastizität des Motors, im vierten bis sechsten Gang, kann mit einem klaren Gut bewertet werden.

2,2 Laufkultur

⊕ Vibrationen halten sich im Fahrbetrieb in Grenzen. Brummen, Dröhnen oder ähnliche Unkultiviertheiten des Triebwerks sucht man vergebens.

1,8 Schaltung

⊕ Die Schaltung des Renault funktioniert einwandfrei. Der Schalthebel wird präzise durch die Kulisse geführt und die Schaltwege sind kurz, wodurch hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich sind. Der Rückwärtsgang ist mit einem federbelasteten Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert. Er lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Eine Schaltanzeige, die den Fahrer dabei unterstützt ein wirtschaftliches Drehzahlniveau anzustreben, ist vorhanden. Sie bietet aber zu viele Schaltempfehlungen, was ihre Glaubwürdigkeit etwas einschränkt.

1,9 Getriebeabstufung

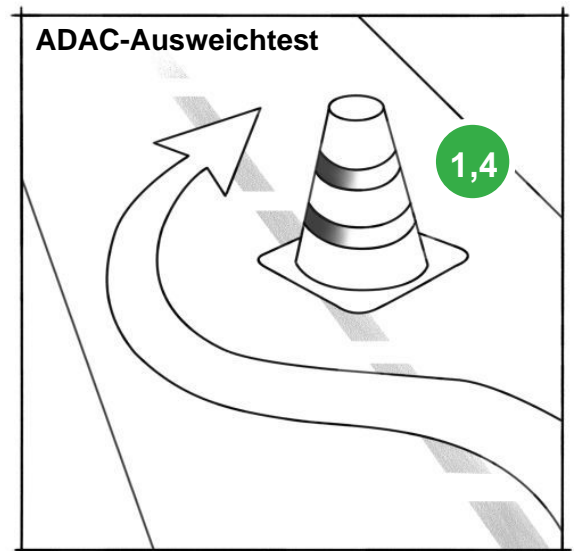
Im größten Gang dreht der Motor bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit 130 km/h bereits mit ca. 3.500 Umdrehungen pro Minute. Durch eine längere Gesamtübersetzung könnten die Drehzahl und als Folge dessen der Kraftstoffverbrauch reduziert werden.

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors, bei jedem Tempo steht die richtige Übersetzung parat.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Einen plötzlichen Lenkimpuls verzeiht der Laguna mit gutmütigem Nachpendeln. Wird eine gewisse Grenze überschritten, so hilft ESP das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Der Geradeauslauf ist auch auf schlechten Fahrbahnen einwandfrei. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich das Fahrzeug in allen Phasen klar untersteuernd, ESP greift effektiv ein, Schleudertendenz ist zu keinem Zeitpunkt vorhanden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Ein sehr gut kontrollierbares Fahrverhalten. Die serienmäßige Traktionskontrolle sorgt auch auf schlechtem Untergrund für sicheres Vorwärtskommen.

2,1 Kurvenverhalten

+ In zu schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Renault gutmütig. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber gut stabilisiert werden. Auch hier unterstützt ESP bei zu engagierter Fahrweise.

2,3 Lenkung*

Mit 11,6 Metern Wendekreisdurchmesser rangiert der Laguna im Mittelfeld seiner Klasse.

+ Bereits auf kleine Bewegungen am Lenkrad reagiert der Renault sehr stark, was ihn zwar beim Anlenken sehr agil, bei hohen Autobahn-Geschwindigkeiten aber auch arg nervös macht. Die Lenkung ist präzise und vermittelt ein gutes Gefühl für die Fahrbahn. Beim Rangieren halten sich die Lenkbewegungen in Grenzen, der Kraftaufwand ist gering.

2,7 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg beträgt 38 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Bereifung Conti Sport Contact 3E 95 V in der Dimension 215/50 R17 V).

+ Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut, der serienmäßige Bremsassistent unterstützt den Fahrer.

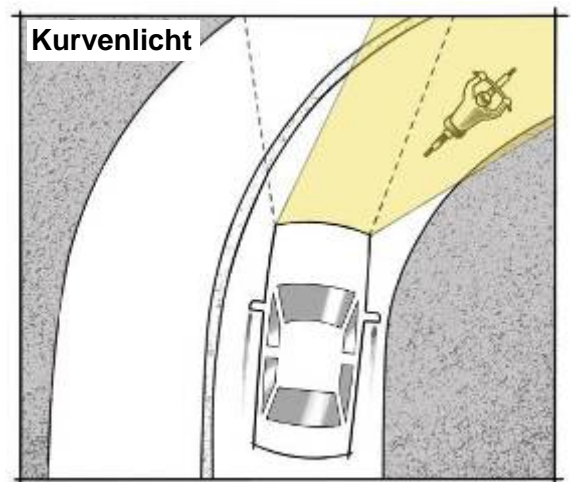
2,0 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückleuchten warnen vor geöffneten Türen. Die LED-Heckleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen. Gegen Aufpreis ist dynamisches Kurvenlicht an Bord.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Wagen im Bereich Insassenschutz 36 von 37 möglichen Punkten und somit alle fünf Sterne. Der Test wurde mit einem Laguna vor dem Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten allerdings vergleichbar sein. Die Kopfstützen sind vorn selbst noch für ca. 1,90 große Personen hoch genug. Durch den geringen Abstand zum Kopf können sie optimal wirken.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Die hinteren schützen Personen bis zu 1,70 ausreichend, sie dürften allerdings etwas näher am Kopf sein. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Auf den vorderen Plätzen gibt es Gurtwarner, hinten wird der Anschnallstatus kontrolliert und dem Fahrer angezeigt.

- ➖ Warndreieck und Verbandskasten haben keine Halterungen.

1,7 Kindersicherheit

➕ Beim ADAC-Crashtest erreicht der Renault im Bereich Kindersicherheit 41 von 49 möglichen Punkten. Der Test wurde mit einem Laguna vor dem Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten allerdings vergleichbar sein. Auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank ist das ISOFIX-System inklusive Ankerhaken vorhanden. Dort können auch mit den Gurten alle gängigen Kindersitze befestigt werden. Die Beifahrerairbags können am Armaturenbrett per Drehschalter deaktiviert werden. Die Fensterschließkräfte sind rundum erfreulich gering. Ein zuverlässiger Finger-Einklemmschutz ist vorhanden.

4,0 Fußgängerschutz

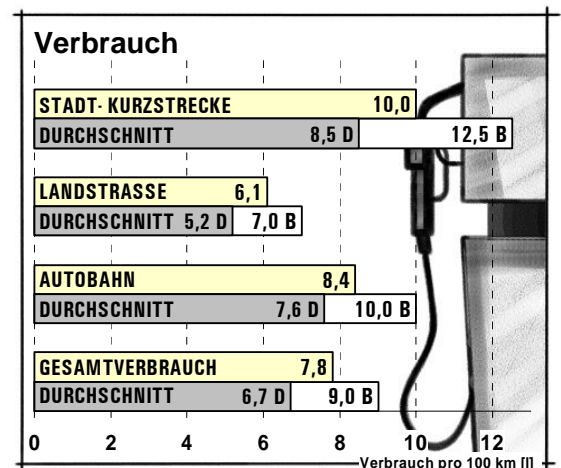
➖ Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen (10 von maximal 36 Punkten) schlecht ab. Der Test wurde mit einem Laguna vor dem Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten allerdings vergleichbar sein. Der vordere Bereich und die Seiten der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Im Benzinbetrieb hat der Laguna einen durchschnittlichen Testverbrauch von 7,8 l/100 km. Dieser teilt sich auf in 10,0 Liter Stadtverbrauch, 6,1 Liter außerorts und 8,4 Liter pro 100 Kilometer auf der Autobahn. Dabei stößt er 178 g/km CO₂ aus und erhält dafür im ADAC-EcoTest 28 Punkte.

Wird er mit Ethanol E85 betrieben, so erhöht sich der Testverbrauch auf 10,3 l/100 km. 13,2 Liter werden dabei im Stadtverkehr verbraucht, 8,2 Liter auf Landstraßen und 11,0 Liter pro 100 km auf der Autobahn. Der CO₂-Ausstoß beträgt in diesem Fall 171 g/km, was ihm im ADAC-EcoTest 30 Punkte beschert.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,4 Schadstoffe

➕ Egal, ob der Laguna mit Benzin oder Ethanol betrieben wird, der Schadstoffausstoß ist gering - mit Ethanol noch etwas geringer als mit Benzin. Im Benzinbetrieb erhält der Renault 46 Punkte im ADAC-Ecotest, was zusammen mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 74 Punkten und vier Sternen führt. Mit E85 als Kraftstoff werden für das Abgas 48 Punkte und somit insgesamt 78 Punkte vergeben, was ebenfalls zu vier Sternen führt.

3,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Wird der Renault mit E85 betrieben, so erhält er mit seinem durchschnittlichen Verbrauch auch eine durchschnittliche Bewertung der Betriebskosten.

– Superkraftstoff ist nicht die günstigste Möglichkeit, ein Fahrzeug zu betanken. Deshalb und wegen des durchschnittlichen Testverbrauchs erhält der Laguna im Benzinbetrieb eine schlechte Bewertung der Betriebskosten.

5,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Laguna muss spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zur Wartung in die Werkstatt. Der 2.0-Liter-Ottomotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

+ Renault spendiert nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die kurzen Wartungsabstände bedeuten für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

4,7

Wertstabilität*

– Aus den Erfahrungen mit dem Vorgängermodell wird dem Laguna im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert. Die französische Limousine gehört nicht zu den beliebtesten Gebrauchtwagen.

2,0

Kosten für Anschaffung*

+ Die Anschaffungskosten sind erfreulich niedrig. Der Renault Laguna 2.0 16V 140 Dynamique hat einen Grundpreis von 25.900 €. Um das ADAC-Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen Optionen im Wert von 1.750 € geordert werden.

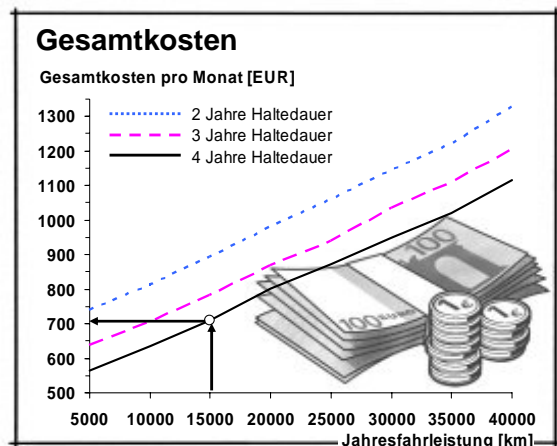
2,2

Fixkosten*

+ Auch die Fixkosten liegen im erschwinglichen Bereich. Die Kfz-Steuer schlägt mit 142 € pro Jahr zu Buche. Die Kfz-Versicherung ist (vor allem in der Haftpflichtklasse) günstig.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Auch wenn die Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten hoch liegen, der große prozentuale Wertverlust wird durch den günstigen Anschaffungspreis relativiert und die Fixkosten sind gering. Somit halten sich auch die monatlichen Gesamtkosten (egal ob im Benzin- oder E85-Betrieb) in überschaubaren Grenzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 711 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 16V 140 E85	TCe 170	dCi 110 FAP	dCi 150 FAP	dCi 175 FAP Automatik	dCi 180 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1998	4/1461	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	103(140)	125(170)	81(110)	110(150)	127(173)	131(178)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	195/3750	270/3250	240/1750	340/2000	360/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	9,1	9,2	11,9	9,5	9,6	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	220	192	210	220	222
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,8 S	9,0 S	5,0 D	5,5 D	6,6 D	6,0 D
CO2 [g/km]	173	201	120	136	163	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	17/22/22	16/21/22	16/22/22	16/22/22	16/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	142	202	142	222	276	250
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	666	787	601	712	748	723
Preis [Euro]	22.650	29.900	23.150	29.100	32.900	31.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	195 Nm
bei	3750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,0/ 6,1/ 8,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	173g/km / 178g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4695/1811/1445 mm
Leergewicht/Zuladung	1425 kg/494 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	845 km
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	164 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	79 Euro
Monatlicher Wertverlust	388 Euro
Monatliche Gesamtkosten	711 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19
Grundpreis	25.900 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Renault Laguna 2.0 16V 140 E85 Dynamique

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenonlicht)	1.200 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	220 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.200 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry (Luxe-Paket)	700 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	552 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Luxe-Paket)	700 Euro ^o
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	3,2	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,2
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,4
Federung	2,0		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,0
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,0
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	4,7
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	2,0
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	2,2
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	1,9		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest