



## Renault Laguna Grandtour dCi 175 FAP Initiale Automatik

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(127 kW / 173 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. Im Zuge der optischen Überarbeitung hat der Franzose aber sechs neue Triebwerke bekommen. Der getestete 2,0-Liter-Dieselmotor leistet 127 kW/173 PS und ist nur in Verbindung mit Automatikgetriebe lieferbar. Dieses vermittelt aber nur mäßigen Fahrspaß und trägt ebenso am nur durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch Mitschuld. Neuerdings wird die dynamische Allradlenkung 4CONTROL auch in der Ausstattungsvariante Initiale angeboten, die den Laguna extrem agil, aber auch etwas nervös macht. Ein Grundpreis von 38.100 € für die Initiale-Variante ist sicher nicht lobenswert, die serienmäßige Ausstattung allerdings üppig.

**Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C5 Tourer, Ford Mondeo Turnier, Mazda 6 Kombi, Skoda Octavia Combi.

**+** hoher Sicherheitsstandard, sicheres Kurvenverhalten, standhafte Bremsanlage, gute Fahrleistungen

**-** hohe Werkstatt- und Reifenkosten, 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. Klavierlack, Leder und Aluminium-Imitate wirken hochwertig. Das Armaturenbrett ist geschäumt und trägt eine Ziernaht - eine kreative Alternative zum Lederbezug. An der Verarbeitung im Innenraum gibt es nicht viel auszusetzen. Der Unterboden ist aufwändig verkleidet, was unnötige Luftwirbel reduziert und somit den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Tankklappe, die in die Zentralverriegelung einbezogen ist, beinhaltet auch einen Verschluss, es muss kein separater Deckel mehr geöffnet werden. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die vorderen Schweller werden von Stoßleisten vor Kratzern geschützt. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 80 kg befördert werden, insgesamt beträgt die maximale Zuladung 442 kg.

⊖ Vorn und hinten gibt es kaum sinnvoll angebrachte Kunststoffelemente, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Die schmalen Seitenleisten sind lackiert. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das nur kleine Reifenschäden abdichtet. 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.

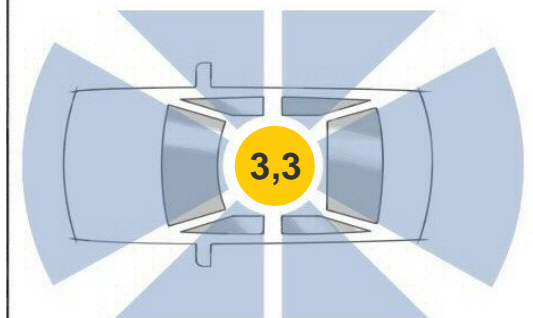
Auch bei der ADAC-Rundumsicht-Messung liegt das Ergebnis nur im Mittelfeld. Dafür sind hauptsächlich die massiven C- und D-Säulen verantwortlich. Das Fenster dazwischen verbessert die Sicht nach schräg hinten kaum. Nach vorn und hinten unterstützt eine optische und akustische Einparkhilfe. Bei Regen wird links ein breiter Streifen der Windschutzscheibe nicht gereinigt.

⊕ Die Karosserie-Enden können gut abgeschätzt werden, auch wenn sich die vorderen dem direkten Blick des Fahrers entziehen. Hindernisse vor dem Fahrzeug können aufgrund der tief nach unten gezogenen Motorhaube sehr gut erkannt werden. Für gute Sicht bei Dunkelheit sorgen die serienmäßigen Xenonscheinwerfer und das dynamische Kurvenlicht. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich. Tagfahrlicht sorgt auch tagsüber für gute Erkennbarkeit.

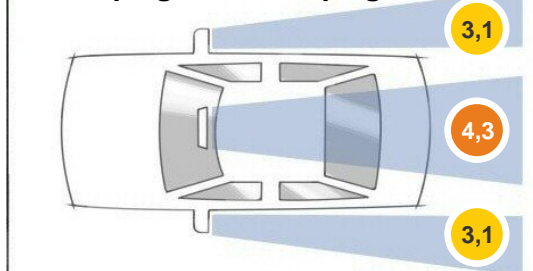


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten nicht optimal.

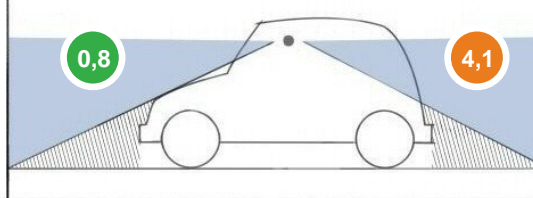
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

– Die Rücksicht im automatisch abblendenden Innenspiegel ist dürftig. Das hohe Heck behindert die Sicht auf Gegenstände hinter dem Fahrzeug. Flache Hindernisse, wie auch spielende Kinder, sind quasi unsichtbar.

## 2,7 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. Vorne wie hinten werden die Türen am Berg nicht zuverlässig offen gehalten.

+ Die tiefen Schweller begünstigen vorn wie hinten einen 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 Dunklen antreten muss.

## 2,4 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst unterhalb der Gepäckraumabdeckung 395 l.

+ Bei vorgeklappter Rücksitzlehne vergrößert sich das Ladevolumen auf 740 l (bis zur Fensterunterkante gemessen).



Der Kofferraum ist mit 395 l Volumen in dieser Klasse eher durchschnittlich.

## 1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe wird praktisch über einen elektrischen Taster unter der Griffleiste entriegelt. Zum Öffnen muss sie nur leicht angehoben werden, hier herrscht allerdings Verschmutzungsgefahr für die Finger. Zum Beladen müssen Gegenstände nur 58 cm hoch gehoben werden, beim Ausladen gibt es keine störende Ladekante. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis zu einer Größe von 1,89 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung ist optimal; sie gibt den Laderaum in voller Breite und Höhe zum Beladen frei. Der Laderaum selbst ist annähernd quaderförmig und somit optimal nutzbar.

– Am abstehenden Heckklappenschloss können sich sehr große Personen leicht den Kopf stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu klein dimensioniert. Versucht man Gegenstände aus dem vorderen Bereich des Laderaums zu erreichen, so darf man aufgrund der großen Ladetiefe getrost mit einem Knie ins Fahrzeug steigen.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt und somit der Kofferraum vergrößert werden.

+ Der Klappmechanismus ist hervorragend gelöst. Es gibt separate Bedienmöglichkeiten vorn und hinten.

– Die Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände sind zu knapp bemessen. Gepäcknetze sucht man vergebens. Links und rechts gibt es verschließbare Staufächer, wobei in der Ausstattungsvariante Initiale das linke vom Subwoofer des Soundsystems belegt ist.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,0 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 Wählhebel liegt gut zur Hand. Beim optionalen schlüssellosen Zugang wird der Motor 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. Eine 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. Per Kontrolllampe in den Armaturen wird angezeigt, dass die Sitzheizung eingeschaltet ist. Das entschuldigt, dass die Drehschalter dafür nicht optimal an den Sitzgestellen untergebracht sind. Die elektrische Sitzverstellung ist einfach zu bedienen, auch wenn die Memorytasten nicht sofort als solche erkannt werden. Kurios: In unterster Stellung verformt sich die Sitzfläche. 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. Das serienmäßige Bose-Soundsystem hat einen sehr guten Klang, dürfte aber noch etwas kräftiger sein.



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

– Der glatte Drehschalter für die Außenbeleuchtung ist am Blinkerhebel nicht gut platziert und kann beim unvorsichtigen Blinken aus Versehen bedient werden. Die Nebelleuchten werden durch einen Drehring daneben aktiviert, der 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, die zusätzlichen Tasten des Navigationssystems schaffen zusätzliche Verwirrung. Ablagemöglichkeiten gibt es nur wenige - vor allem Getränkeflaschen können nicht gut verstaut werden. Hinten fehlen Leselampen. Die hohe Mittelarmlehne behindert das Anschnallen auf den vorderen Plätzen und erschwert das Erreichen der Lordosenstütze. Der CD-Wechsler im Handschuhfach schränkt den Nutzen des Faches stark ein.

### 2,0 Raumangebot vorne\*

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,9 m zurückschieben, die Innenhöhe reicht auch für noch größere Insassen. Die Innenbreite ist herrschaftlich, das subjektive Raumempfinden gut.

### 3,1 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 von 1,82 Meter. Die Innenbreite liegt im Klassendurchschnitt. Zu zweit ist das Raumempfinden hinten allerdings gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,82 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für Kurzfahrten geeignet.

## 2,3 KOMFORT

### 2,1 Federung

+ Die Federungs- und Dämpfungsabstimmung ist ausgewogen und straff. 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.

### 2,4 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. Das perforierte Leder ist nur mäßig atmungsaktiv.

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen, der Fahrersitz auch in der Neigung. 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. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich allerdings nur in der Intensität einstellen lässt.

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

### 2,3 Innengeräusch

+ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 69 dB(A) gemessen - ein guter Wert. Motor- und Fahrgeräusche sind angenehm ruhig. Windgeräusche treten auf, liegen allerdings im tolerierbaren Bereich.

### 2,4 Klimatisierung

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

+ Heizungs-Wirkung und -Ansprechen sind gut. Auf den vorderen Plätzen dauert es zwölf Minuten, bis 22° C Raumtemperatur erreicht sind. Hinten muss man sich zwei 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.

---

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,9 Fahrleistungen\*

+ Auch bei den Fahrleistungen hinterlässt der Laguna ein gutes Bild. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,5 Sekunden.

### 2,3 Laufkultur

+ Für einen Vierzylinder-Diesel ist die Laufkultur einwandfrei. Vibrationen werden kaum wahr genommen. Nur an den oberen und unteren Drehzahlgrenzen tritt Brummen auf - Bereiche, in denen man den Motor kaum bewegt.

### 3,1 Schaltung

Das Automatikgetriebe ist der wunde Punkt des Laguna. Es passt nicht ganz zum Gesamteindruck des Fahrzeugs und wirkt etwas altbacken. Bei jeder Berührung des Gaspedals öffnet der Automat den Wandler, erhöht künstlich die Drehzahl und vertuscht somit geschickt das Turboloch. Die Schaltvorgänge sind nicht immer ruckfrei und können beim Herunterschalten viel Zeit in Anspruch nehmen. Der Wählhebel ist problemfrei zu bedienen. Drückt man allerdings die Sperrtaste, bevor man das Bremspedal betätigt, so öffnet die Shift-Lock-Funktion nicht, man muss den Vorgang wiederholen.

---

## 2,0 Getriebeabstufung

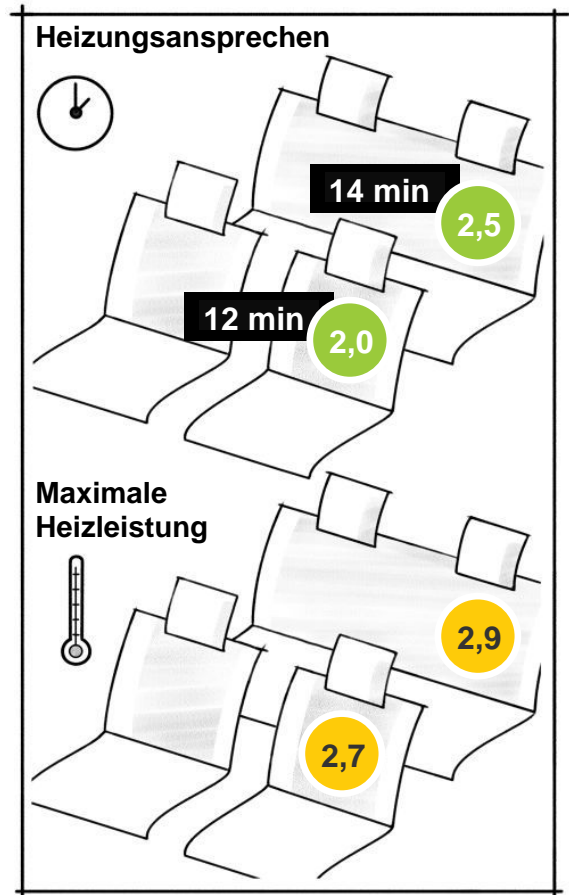
+ Durch den vehementen Wandlereinsatz beim Beschleunigen wirkt das Getriebe fast stufenlos, was den Kraftstoffverbrauch aber unnötig in die Höhe treibt. Bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor mit nur 2.200 Touren. Durch das niedrige Drehzahlniveau wird zumindest bei gleichbleibend hoher Geschwindigkeit nicht unnötig Diesel vergeudet.

---

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

+ Einen plötzlichen Lenkimpuls verzeiht der Laguna ohne großes Nachpendeln. Wird eine gewisse Grenze überschritten, so hilft ESP, das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Durch die Allradlenkung spricht das Fahrzeug sehr sensibel an und reagiert auf jede Berührung des Lenkrads. Ein sauberer Geradeauslauf ist nicht leicht zu halten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Beim ADAC-Ausweichtest lenkt der Laguna bereitwillig ein und beginnt den Parcours leicht untersteuernd und gut kontrollierbar. Bei den folgenden, schnellen Lenkmanövern mit hohem Lenkwinkel blockiert die Lenkung aber mehrfach für einen kurzen Moment und lässt das Treffen der Ausfahrgasse zum Glücksfall werden. Die serienmäßige Traktionskontrolle sorgt auch auf schlechtem Untergrund für sicheres Vorwärtkommen.

## 1,6 Kurvenverhalten

+ Durch die Allradlenkung durchfährt der Renault auch schnelle Kurven absolut souverän und neutral. Lastwechselreaktionen sind ihm fremd.

## 1,8 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.

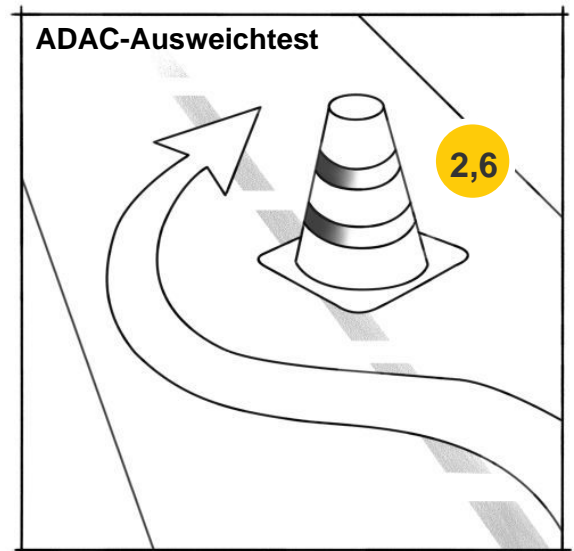
## 1,7 Bremse

+ Der durchschnittliche Bremsweg beträgt 36 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Bereifung Conti Sport Contact 3 95 W in der Dimension 225/40 R18). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut, der serienmäßige Bremsassistent unterstützt den Fahrer.

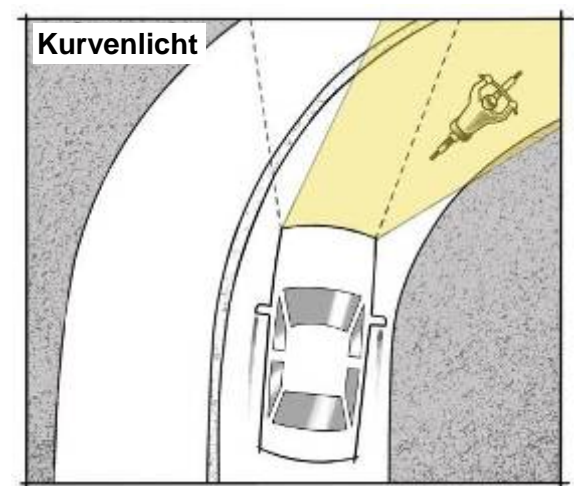
## 1,9 SICHERHEIT

### 2,0 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 Bremspedal gestartet werden kann. Rückleuchten warnen vor geöffneten Türen. Die LED-Heckleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen. Serienmäßig ist dynamisches Kurvenlicht an Bord. Das direkt arbeitende Reifendruck-Kontrollsystem ist ebenfalls Serie.



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.



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

## 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 einer Limousine vor dem Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten allerdings vergleichbar sein. Die Kopfstützen sind vorn selbst noch für ca. 1,90 m große Personen hoch genug. Durch den geringen Abstand zum Kopf können sie optimal wirken. Auch die hinteren schützen Personen bis zu 1,90 m 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 einer Limousine 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 alle gängigen Kindersitze befestigt werden - alternativ auch mit den Gurten. 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 einer Limousine vor dem Facelift durchgeführt, die Ergebnisse sollten allerdings vergleichbar sein. Der vordere Bereich und die Seiten der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

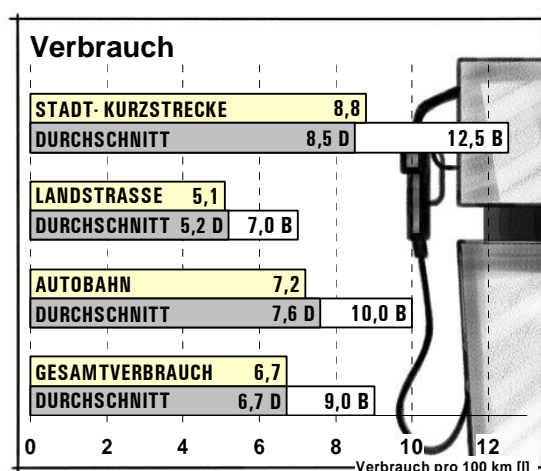
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Laguna hat einen durchschnittlichen Testverbrauch von 6,7 l/100 km. Dieser teilt sich auf in 8,8 Liter Stadtverbrauch, 5,1 Liter außerorts und 7,2 Liter pro 100 Kilometer auf der Autobahn. Dabei stößt er 176 g/km CO<sub>2</sub> aus und erhält dafür im ADAC-EcoTest 29 Punkte.

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist (erwartungsgemäß für einen Diesel mit Partikelfilter) gering. Trotzdem besteht Verbesserungspotential. Im Autobahnzyklus tritt ein leicht erhöhter Partikelaußstoß auf. Beim ADAC EcoTest erhält der Renault im Bereich Schadstoffausstoß 40 Punkte. Dies führt in der Gesamtwertung zu 69 Punkten, wodurch der Franzose knapp vier Sterne verpasst.



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



---

**3,4**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**2,7**

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Auch wenn der Laguna dCi 175 nur mit günstigem Dieselmotorkraftstoff befeuert wird, erreicht er aufgrund seines durchschnittlichen Verbrauchs keine gute Bewertung bei den Betriebskosten.

**5,2**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Renault Laguna muss spätestens nach 15.000 km oder alle 12 Monate zur Wartung in die Werkstatt.

⊕ Der 2,0 Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Renault spendiert nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen und relativ kurzen Inspektionsabstände (15.000 km) bedeuten für Viel- wie Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Auch die teuren Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

**3,2**

### Wertstabilität\*

Aus den Erfahrungen mit dem Vorgängermodell wird dem Laguna im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Auch wenn der schicke Kombi praktisch ist, der Laguna gehört nicht zu den wertstabilsten Fahrzeugen.

**3,5**

### Kosten für Anschaffung\*

Ein Schnäppchen ist der Laguna Grandtour dCi 175 FAP Initiale nicht. Der Grundpreis liegt bei 38.100 €. Erfreulich ist aber, dass er damit bereits das ADAC Standard-Ausstattungslevel erreicht hat. Sogar Metalliclack ist im Preis inbegriffen.

**3,8**

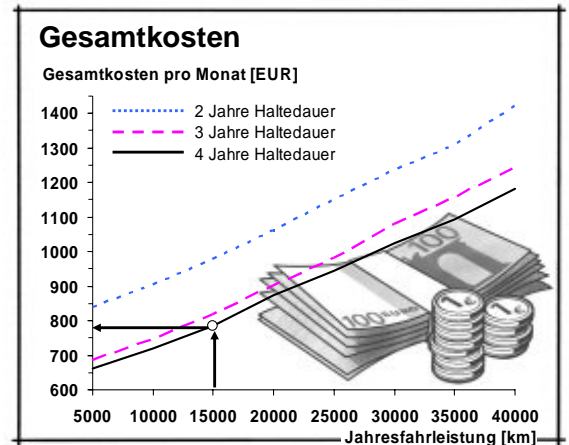
### Fixkosten\*

Auch die Fixkosten des Laguna liegen nur im Mittelfeld. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 280 € fällig.

⊖ Die Teilkaskoversicherung ist sehr teuer.

### 3,1 Monatliche Gesamtkosten\*

Allgemein liegt der Laguna Grandtour dCi 175 Initiale bei den Kosten im Mittelfeld. Nur die Werkstatt- und Reifenkosten sind überzogen teuer. So ist es nicht verwunderlich, dass die kalkulierten monatlichen Gesamtkosten auch im Mittelfeld seiner Klasse angesiedelt sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 783 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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	9,3	9,4	12,1	10,0	9,8	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	212	187	208	215	217
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,8 S	9,0 S	5,1 D	5,6 D	6,7 D	6,2 D
CO2 [g/km]	173	201	123	136	165	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	17/20/22	16/22/22	16/21/23	16/21/23	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	142	202	148	222	280	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	670	784	607	710	745	723
Preis [Euro]	23.650	30.900	24.150	30.100	33.900	32.900

#### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	127 kW (173 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,6 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,8/ 5,1/ 7,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	165g/km / <b>176g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4803/1811/1445 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1665 kg/442 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>395 l/740 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	<b>985 km</b>
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>130 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>82 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>96 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>475 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>783 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23
Grundpreis	38.100 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### 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	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	552 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,6
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	1,8
Kofferraum-Volumen*	2,4	Bremse	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,1
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Schadstoffe	2,0
Federung	2,1		
Sitze	2,4	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,4</b>
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	2,7
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>	Wertstabilität*	3,2
Fahrleistungen*	1,9	Kosten für Anschaffung*	3,5
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,8
Schaltung	3,1	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen