



Renault Laguna Coupé dCi 175 Automatik (DPF)

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(127 kW / 173 PS)

Seit Anfang 2012 wird das Laguna Coupé in der aktuellen Facelift-Version verkauft. Die optischen Neuerungen halten sich in Grenzen - außen wie auch im Innenraum. 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 treibt zudem den Kraftstoffverbrauch nach oben. Neuerdings wird die dynamische Allradlenkung 4CONTROL serienmäßig angeboten, die den Laguna extrem agil, aber auch etwas nervös macht. Außerdem ist nun das BOSE-Soundsystem ohne Aufpreis an Bord - Der Klang ist durchaus schön, allerdings auch etwas kraftlos. Der Grundpreis von 38.500 € ist sicher nicht lobenswert, die serienmäßige Ausstattung allerdings üppig. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A5 Coupé, BMW 3er Coupé, Mercedes C-Klasse Coupé.

+ sehr gutes Crashverhalten, sicheres Fahrverhalten, standhafte Bremsanlage

- hohe Fixkosten, schlechter Fußgängerschutz, beengte Platzverhältnisse im Fond



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,3 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,2 Langstrecke

3,1 Transport

2,0 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

+ 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 den Verschluss des Tankstutzens, es muss kein separater Deckel mehr geöffnet werden. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die vorderen Schweller werden von Stoßleisten vor Kratzern geschützt.

- Vorn und hinten gibt es kaum sinnvoll angebrachte Kunststoffelemente, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Es fehlen Seitenleisten, die vor anschlagenden Türen schützen. 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.

2,8

Alltagstauglichkeit

Es dürfen maximal 407 kg zugeladen werden.

+ Mit einer Tankfüllung lässt sich eine Reichweite von 1082 km realisieren. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg möglich.

- Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos erweist. Das Coupé hat nur zwei vollwertige Sitze - die hinteren können aufgrund der beengten Platzverhältnisse lediglich als Notsitze betrachtet werden.

2,7

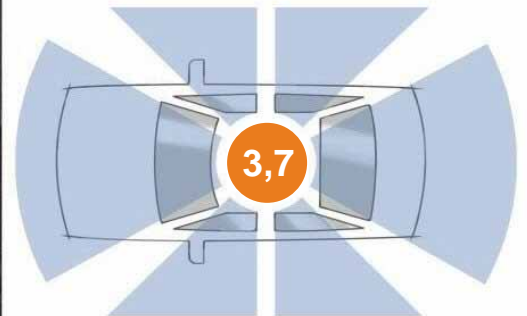
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung liegt das Ergebnis nur im Mittelfeld. Dafür sind hauptsächlich die massiven C- Säulen und die hoch eingebaute Hutablage verantwortlich. Eine optische und akustische Einparkhilfe vorn und hinten erleichtert das Rangieren. Bei Regen wird links ein breiter Streifen der Windschutzscheibe nicht gereinigt.

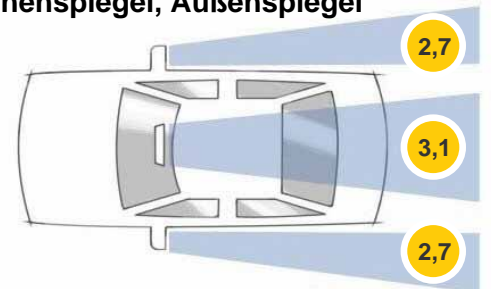


Die Sicht ist im Laguna Coupé trotz der nicht sehr filigranen Dachsäulen noch akzeptabel.

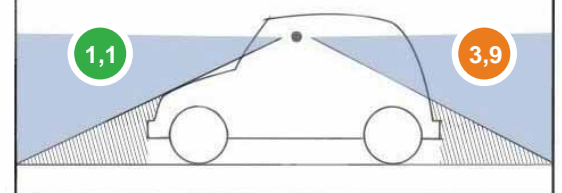
Rundumsicht



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.

⊕ Die vorderen Karosserie-Enden lassen sich gut abschätzen, auch wenn sie sich 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, aber optionale, Kurvenlicht. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich. Tagfahrlicht sorgt auch tagsüber für gute Erkennbarkeit. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.

⊖ Das hohe Heck behindert die Sicht auf Gegenstände hinter dem Fahrzeug. Flache Hindernisse, wie auch spielende Kinder, sind quasi unsichtbar. Dem Fahrer fällt es schwer, das hintere Fahrzeugende abzuschätzen.

3,0

Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten ist das Ein- und Aussteigen etwas mühsam, auch wenn die Vordersitze beim Vorklappen elektrisch in vorderste Position gebracht werden. Die Türfeststeller dürften die schweren Türen etwas kräftiger halten.

⊕ 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, damit man den Heimweg nicht im Dunklen antreten muss.

⊖ Vor allem die tiefe Dachkante, an der man sich gerne den Kopf stößt, und die sehr breiten Schweller erschweren den Zustieg unnötig.

3,5

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 330 Liter. Klappt man die Rücksitze um, so stehen 640 Liter zur Verfügung.

3,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe wird über einen elektrischen Taster im Renault-Emblem entriegelt und ist leicht zu öffnen und zu schließen.

⊖ Die Ladekante liegt 76,5 cm über der Fahrbahn und 20,5 cm über dem Kofferraumboden. Es kostet große Mühe, Gepäckstücke darüber zu heben. Die Heckklappe schwingt nicht sehr weit nach oben und behindert zusätzlich. Aufgrund der geringen Kofferraumhöhe ist die Zugänglichkeit des Gepäckraums beschränkt. Trotz seiner geringen Tiefe gelangt man nur schwer an die Gepäckgegenstände. Unter der großen Heckklappe enttäuscht eine kleine Ladeöffnung. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu klein dimensioniert.



Mit 330 l Kofferraumvolumen bietet das Coupé um 40 l weniger Stauraum als die fünftürige Limousine.

Kofferraum-Variabilität

3,1

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt und somit der Kofferraum vergrößert werden. Betätigt man die Riegel im Kofferraum, so fallen die Rücksitzlehnen federbelastet um. Zum Aufrichten muss man dann allerdings mühsam in den Fond steigen.

⊖ Die Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände sind zu knapp bemessen. Gepäcknetze sucht man vergebens.

2,7 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Laguna ist 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 lässt sich einfach bedienen, auch wenn die Memorytasten nicht sofort als solche erkannt werden. Kurios: In unterster Stellung verformt sich die Sitzfläche. Die Fenster werden elektrisch bedient und besitzen eine Antipp-Funktion. Gut abzulesen (auch bei Dunkelheit) sind die Armaturen. Die Skalen von Motortemperatur und Kraftstoffmenge dürften aber breiter sein. 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 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 erweist sich die Bedienung des Radios. Der zugehörige Satellit am Lenkrad ist mit Funktionen überladen, die zusätzlichen Tasten des Navigationssystems schaffen außerdem 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. Das DVD-Laufwerk des Navigationssystems im Handschuhfach schränkt den Nutzen des Faches stark ein.



Der Fahrerplatz im Laguna Coupé überzeugt durch gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

2,5 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,87 m zurückschieben, die Innenhöhe reicht auch für noch größere Insassen. Die Innenbreite ist herrschaftlich, das subjektive Raumempfinden gut.

4,4 Raumangebot hinten*

⊖ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können auf der Rücksitzbank keine erwachsenen Personen mehr sitzen. Die hinteren Notsitze sind vornehmlich für Kinder und nur für kurze Strecken geeignet.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden erwachsene Personen keinen ausreichenden Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Im Laguna werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federungs- und Dämpfungsabstimmung ist ausgewogen, aber ziemlich straff. Auf kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten wirkt das Coupé nicht sehr komfortabel. Vieles kommt bis an die Passagiere durch, die harten Stöße werden aber erträglich abgemildert. Auch im langsamen Stadtverkehr zeigt sich der Laguna etwas polterig.

⊕ Lange Wellen werden im Innenraum nicht wahrgenommen. Stuckern tritt im Fahrbetrieb kaum auf. Die Karosseriebewegungen halten sich stark in Grenzen. Auf Kopfsteinpflaster bleiben die Vibrationen im Innenraum in tolerierbaren Grenzen.

2,3 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 einstellen, der Fahrersitz auch in der Neigung. Fuß- und Beinabstützung des Fahrers sind gut, seine Sitzposition ist entspannt. Die Polsterung fällt vorn 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. Die Lederbezüge wirken schweißtreibend.

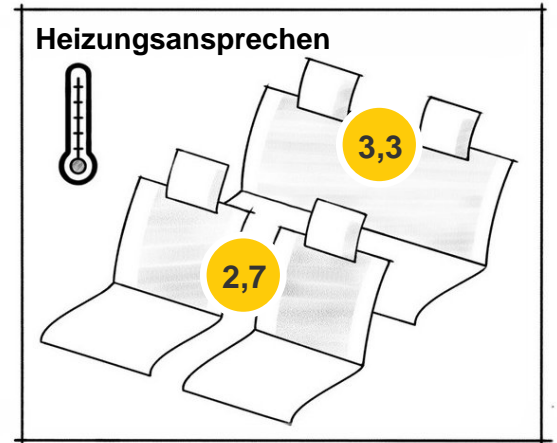
2,2 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 72 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.
Vorn wie hinten bietet der Laguna den Passagieren nur eine durchschnittliche Heizleistung.

- ⊕ 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.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Auch bei den Fahrleistungen hinterlässt der Laguna ein gutes Bild. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,1 Sekunden.

2,3 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel ist die Laufkultur einwandfrei. Vibrationen werden kaum wahrgenommen. Nur bei sehr hohen Drehzahlen dröhnt der Motor etwas. Leider tendiert das Automatik-Getriebe dazu, gerade diesen, für Dieselmotoren untypischen Drehzahlbereich anzustreben.

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.

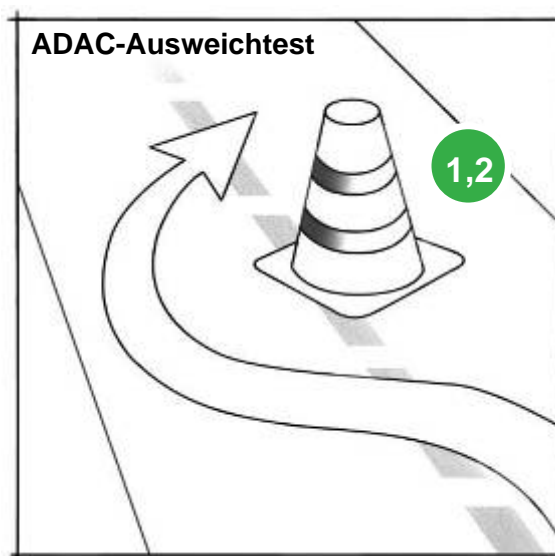
2,3 Getriebeabstufung

⊕ 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 2.450 Touren. Durch das niedrige Drehzahlniveau wird zumindest bei gleichbleibend hoher Geschwindigkeit nicht unnötig Diesel vergeudet.

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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. 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 selbst auf schlechtem Untergrund für sicheres Vorwärtskommen. Durch die Allradlenkung durchfährt der Renault auch schnelle Kurven absolut souverän und neutral. Lastwechselreaktionen sind ihm fremd.



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.

1,7 Lenkung*

Mit 11,3 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.

1,8 Bremse

+ Der durchschnittliche Bremsweg beträgt 35,6 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Bereifung Dunlop SP Sport 01 in der Dimension 225/40 R18 95 W). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut, der serienmäßige Bremsassistent unterstützt den Fahrer.

2,1 SICHERHEIT

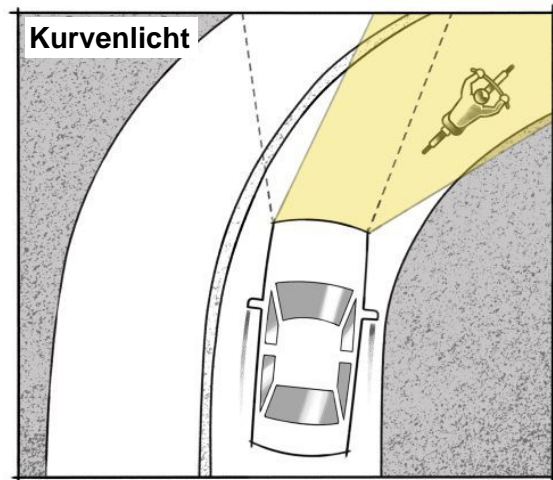
2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ 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. Gegen Aufpreis ist dynamisches Kurvenlicht an Bord. Das direkt arbeitende Reifendruck-Kontrollsystem kostet Aufpreis. Serienmäßig ist ein Speed-Limiter verbaut.

1,4 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. Die hinteren schützen Personen bis zu 1,70 m ausreichend, größere Personen können dort auch nicht sitzen. 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.



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

2,5 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.

⊖ Sehr hohe Kindersitze können auf dem Beifahrersitz nicht und auf der Rücksitzbank nur schlecht befestigt werden.

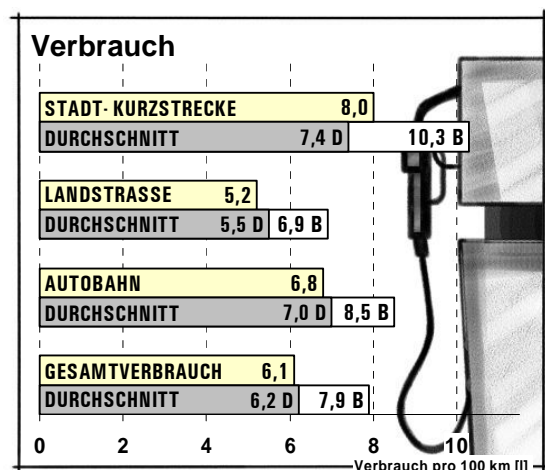
4,0 Fußgängerschutz

⊖ 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.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest hat der Laguna einen durchschnittlichen Testverbrauch von 6,1 l/100 km. Dieser teilt sich auf in 8,0 Liter Stadtverbrauch, 5,2 Liter außerorts und 6,8 Liter pro 100 Kilometer auf der Autobahn. Dabei stößt er 196 g/km CO₂ aus und erhält dafür im ADAC-EcoTest 24 Punkte.



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

2,3

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist (erwartungsgemäß für einen Diesel mit Partikelfilter) gering. Trotzdem besteht Verbesserungspotential. Im Autobahnzyklus tritt ein leicht erhöhter Partikelaustritt auf. Beim ADAC EcoTest erhält der Renault im Bereich Schadstoffausstoß 37 Punkte. Dies führt in der Gesamtwertung zu 61 Punkten, wodurch der Franzose drei Sterne erhält.

4,0

AUTOKOSTEN

3,0

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.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Das Renault Laguna Coupé 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.

4,7

Wertstabilität*

⊖ Auch das Facelift kann nicht verhindern, dass dem Laguna im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Restwertverlauf prognostiziert wird.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Ein Schnäppchen ist der Laguna Coupé dCi 175 FAP nicht. Der Grundpreis liegt bei 38.500 €. Er ist dann aber bereits sehr gut ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, muss nur der optionale Metallic-Lack für 550 € dazu gerechnet werden.

5,2

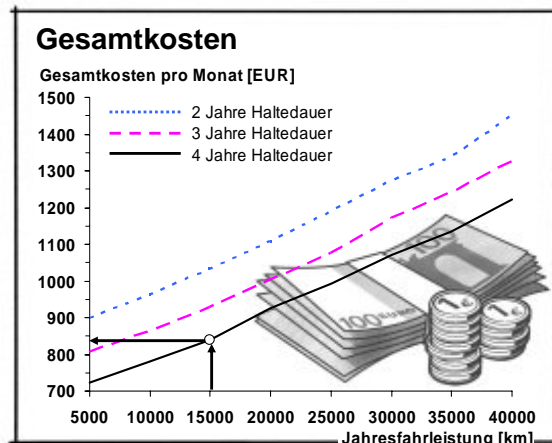
Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 270 € fällig. Alle Versicherungsklassen sind teuer.

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den Kosten liegt das Laguna Coupé dCi 175 Automatik im Mittelfeld. Negativ fallen nur die Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten auf. Der hohe prozentuale Wertverlust wird durch den akzeptablen Anschaffungspreis relativiert. Die Betriebskosten gehen in Ordnung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 840 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	TCe 170 Automatik	TCe 205	dCi 150 (DPF)	dCi 175 Automatik (DPF)	dCi 180 (DPF)	V6 dCi 240 Automatik (DPF)
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1995	4/1995	4/1995	6/2998
Leistung [kW(PS)]	125(170)	150(204)	110(150)	127(173)	131(178)	177(241)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/3250	300/3000	340/2000	360/2000	400/2000	450/1500
0-100 km/h[s]	9,2	7,8	9,5	9,6	8,5	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	236	210	221	223	240
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	8,7 S	8,0 S	4,8 D	5,7 D	5,5 D	7,1 D
CO2 [g/km]	201	185	126	150	144	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/24	19/25/24	17/21/20	19/25/24	19/25/24	19/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	222	190	222	270	258	435
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	878	886	767	840	822	1008
Preis [Euro]	35.500	36.500	34.500	38.500	37.500	44.500

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)	225/45R18
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8 / 5,2 / 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	150g/km / 196g/km
Innengeräusch 130km/h	68,3dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4643/1811/1400 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/407 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1080 km
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	90 Euro
Monatliche Fixkosten	116 Euro
Monatlicher Wertverlust	509 Euro
Monatliche Gesamtkosten	840 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/24
Grundpreis	38.500 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Confort-Paket)	490 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (Confort-Paket)	490 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	290 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.300 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	699 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	1,7
Sicht	2,7	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Volumen*	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	3,1	Kindersicherheit	2,5
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	4,0
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	3,0
Raumangebot vorne*	2,5	Verbrauch/CO ₂ *	3,6
Raumangebot hinten*	4,4	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,4		
Federung	2,6		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	2,4		
Motor/Antrieb	2,5		
Fahrleistungen*	2,2		
Laufkultur	2,3		
Schaltung	3,1		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

4,0

Betriebskosten*	3,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,7
Kosten für Anschaffung*	3,6
Fixkosten*	5,2
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen