



Renault Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop Bose Edition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Der Renault Laguna Grandtour wird in der getesteten Ausstattungsvariante ausschließlich mit Dieselmotorisierungen angeboten. Entweder mit einem 1,5-l-Selbstzünder (110 PS) oder mit einem 2,0-l-Dieselmotor, dessen Leistungsspanne zwischen 130 und 173 PS liegt. Das im Testwagen verbaute Aggregat leistet 150 PS und hat ein maximales Drehmoment von 340 Nm - für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Damit fährt der Laguna Grandtour bei den Fahrleistungsmessungen ein durchschnittliches Ergebnis ein. Zufriedenstellend fällt auch der Kraftstoffkonsum aus. Der Renault verbraucht im ADAC EcoTest 5,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Punkten kann der Kombi beim Platzangebot, das sowohl in der ersten als auch in der zweiten Reihe großzügig bemessen ist. Der Kofferraum ist gut zugänglich, das Volumen entspricht dem Klassendurchschnitt. Angeboten wird der Renault Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop Bose Edition ab 31.900 Euro. Licht-/Regensensor, eine Klimaautomatik sowie das Multimedia-/Navigationssystem sind ab Werk an Bord. Für das bessere Bi-Xenonlicht muss allerdings Aufpreis bezahlt werden. Dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme wie ein Notbremssystem oder ein Totwinkelwarner sind für den Laguna nicht lieferbar. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C5 Tourer, Ford Mondeo Turnier, Hyundai i40 Kombi, Mazda 6 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Skoda Octavia Combi, Toyota Avensis Combi.

- +** Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion (optional), kräftige Bremsanlage, gutes Platzangebot
- kein Fehlbetankungsschutz, keine Assistenzsysteme erhältlich, schlechter Fußgängerschutz, hohe Werkstattkosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,1 Langstrecke

2,4 Transport

2,6 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014
Text: Martin Brand

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind weitgehend passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet. Vorn werden die Schweller zudem durch Leisten vor Verkratzen geschützt. Der Innenraum präsentiert sich solide verarbeitet. Die Armaturen sind passgenau verbaut und sowohl die A- als auch die B-Säulenverkleidungen sind mit Stoff überzogen. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind im oberen Bereich geschäumt, Applikationen mit Klavierlack werben das Interieur optisch auf. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die Tankklappe, die in die Zentralverriegelung einbezogen ist, beinhaltet auch den Verschluss des Tankstutzens, es muss kein separater Deckel mehr geöffnet werden.
- An den Stoßfängern fehlen Schutzelemente, die bei kleinen Remplern den Lack schützen würden. An den Türen gibt es immerhin lackierte Seitenleisten, die vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Im Tankstutzen fehlt ein spezieller Mechanismus, der eine falsche Betankung mit Otto-Kraftstoff verhindern würde. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die bessere Alternative. Kunststoffe, die nicht im direkten Fahrersichtfeld sind, wie die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen, sind hart und kratzempfindlich.

2,3

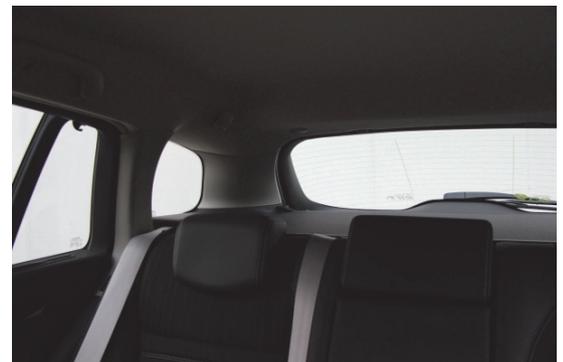
Alltagstauglichkeit

- +** Der Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 schneidet bei der Alltagstauglichkeit gut ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich allerdings nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (66 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.265 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 471 kg zufriedenstellend aus. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 80 Kilogramm transportiert werden. Gebremste Anhänger sind bis 1.500 kg und ungebremste bis 650 kg zulässig. Die erlaubte Stützlast beträgt 75 kg. Das reicht aus, um auch zwei E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich, mit dem nach einer Reifenpanne eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich ist (im Testwagen). Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.
- Für den Fall einer Reifenpanne ist der Laguna Grandtour serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das nur bei leichten Beschädigungen des Reifen Hilfe bietet. Die Notradmulde ist für die Fahrbereifung nicht tief genug.

2,5

Sicht

Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe angeordnet, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Laguna Grandtour zufriedenstellend ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus und schränken besonders den Blick nach schräg hinten ein. Doch auch die hoch angesetzte Heckscheibenunterkante hindert beim Blick nach hinten. Niedrige Hindernisse sind im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht wahrnehmbar.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der sehr breiten Dachsäulen eingeschränkt.

Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Bild des rückwärtigen Verkehrs. Immerhin besitzt der linke Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis sind diese auch für die Front erhältlich (im Testwagen) - der Fahrer erhält eine optische und akustische Warnung.

⊕ Die Karosserieenden können gut abgeschätzt werden, auch wenn sich die vorderen dem direkten Blick des Fahrers entziehen. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich dank der tief nach unten gezogenen Motorhaube sehr gut wahrnehmen. Für gute Sicht bei Dunkelheit sorgen die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht (im Testwagen). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich.

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

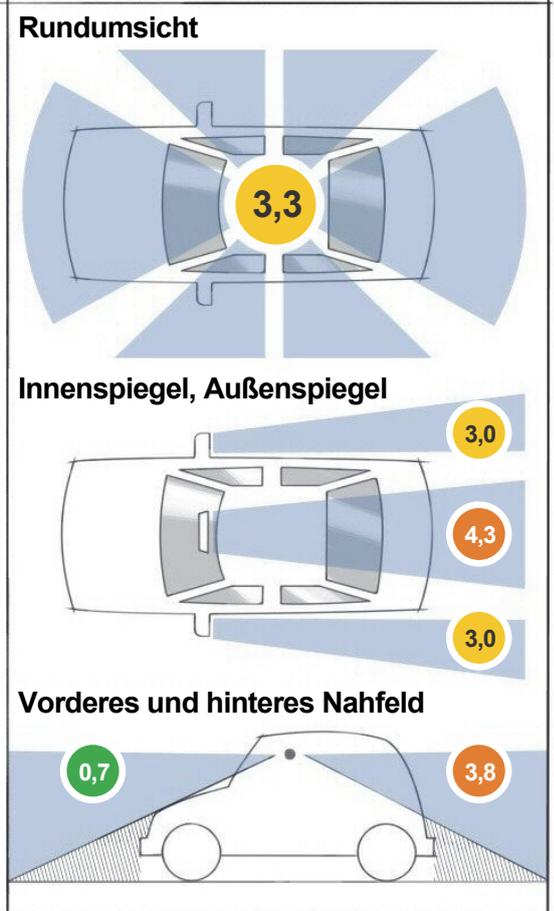
2,5 Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man recht bequem ins Fahrzeug, wenn auch die recht tief eingebauten und weit zur Fahrzeugmitte versetzten Sitze das Ein- und Aussteigen etwas erschweren. Die Höhe des Türausschnitts stellt zufrieden. Die Türbremsen besitzen vorn drei und im Fond zwei Rastungen. Diese könnten aber etwas kräftiger dimensioniert sein, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten.

⊕ Der Laguna Grandtour ist serienmäßig mit dem schlüssellosen Zugangssystem "Keycard Handsfree" ausgestattet. Berührt man einen Türgriff oder den Heckklappengriff, öffnet die Zentralverriegelung - man kann einsteigen. Entfernt man sich, wird das Fahrzeug automatisch wieder verschlossen und dies mit einem Hupton bestätigt. Die tiefen Schweller begünstigen vorn wie hinten einen bequemen Zustieg. Über den Türen (mit Ausnahme des Fahrerplatzes) sind stabile Haltegriffe installiert, die das Ein-/Aussteigen erleichtern. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs können die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit aktiviert werden und beleuchten dann den Bereich vor dem Fahrzeug.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 385 Liter hinein. Baut man die Abdeckung aus und belädt das Abteil bis unters Dach, fasst es 610 Liter. Dann lassen sich darin bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen gehen bis zur Fensterunterkante 685 Liter hinein. Wird bis unters Dach beladen, passen bis zu 1.270 Liter in den Kofferraum.



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



Der Kofferraum ist mit 385 l Volumen von klassenüblicher Größe.

2,2 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 Schließen gibt es zwei Griffmulden in der Innenverkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Platz darunter. Zum Beladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur 56 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Beim Ausladen stört keine Stufe, da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und besitzt eine zufriedenstellende Breite, was das Einladen sperriger Gegenstände erleichtert. Der Laderaum selbst hat ein praktisches, rechteckiges Format und ist somit optimal nutzbar. Da das Ladeabteil allerdings recht tief ist, lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nur mühsam erreichen. Gegen Aufpreis ist das Storage-Paket erhältlich (nicht im Testwagen). Dann lässt sich u. a. das Heckklappenfenster separat öffnen.
- Am abstehenden Heckklappenschloss können sich sehr große Personen leicht den Kopf stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe schwach aus.

2,4 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Dies ist dank der Fernverriegelung (je ein Hebel links und rechts in der Kofferraumseitenverkleidung) problemlos auch von hinten möglich. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen. Ein Sicherheitsnetz, das den Koffer vom Innenraum trennt und somit ein Vorrutschen von Gepäck bei einer Vollbremsung verhindert, ist gegen Aufpreis erhältlich (Storage-Paket; nicht im Testwagen). Dann gibt es auch eine Gepäckraumunterteilung.
- Zum Verstauen kleiner Gegenstände fehlen Ablagefächer. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit des Laguna ist übersichtlich gestaltet und man kommt mit den Grundfunktionen nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Die Bedienung des Multimediasystems erfordert aber eine intensivere Gewöhnungsphase. Der 5,8 Zoll Touchscreen ist optimal in der Höhe angeordnet, aber recht weit vorn. Das zentrale Bedienfeld des Systems ist etwas ungünstig zwischen den Vordersitzen. Etwas umständlich ist auch die Bedienung des Audiosystems. Es kann mittels Radio-Bedienteil in der Mittelkonsole, dem zugehörigen Satellit am Lenkrad, der mit Funktionen überladen ist, und dem zentralen Bedienfeld gesteuert werden. Das Radiobedienteil ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Das serienmäßige TomTom-Navigationssystem kann ebenfalls mittels zentralem Bedienfeld gesteuert werden. Die Anzahl an Ablagen stellt insgesamt zufrieden, wenn auch Halter für große Flaschen fehlen. Die Sitze werden manuell eingestellt.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und somit auf Fahrer unterschiedlichster Staturen anpassen. Die Pedale sind ordentlich angeordnet, am Bremspedal fehlt aber ein Schutz, dass man beim schnellen Wechsel vom Gaspedal zur Bremse nicht daran hängen bleibt. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motor wird per Taste im Armaturenbrett gestartet, die zwar etwas vom Lenkrad verdeckt, aber beleuchtet ist. Die Keycard des schlüssellosen Zugangssystem kann in der Tasche bleiben oder in der Mittelkonsole eingesteckt werden. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Motortemperatur- und Kraftstofffüllstandsanzeige werden im Kombiinstrument angezeigt. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Zudem gibt es Statuslampen für das Licht und die Nebelschlussleuchte im Kombiinstrument. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Per Kontrolllampe in den Armaturen wird auch angezeigt, dass die Sitzheizung eingeschaltet ist. Serienmäßig werden Scheibenwischer (einstellbare Empfindlichkeit) und das Licht von Sensoren aktiviert. Der serienmäßige Tempomat wird am Lenkrad eingestellt. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist gut platziert, aber die Anordnung der Bedienelemente ist nicht optimal. Die Wipptasten der Temperatureinstellung sind anfangs gewöhnungsbedürftig, Drehräder wären besser. Die Heckscheibenheizung schaltet zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch nach einer gewissen Zeit ab. Das serienmäßige Bose-Soundsystem hat einen sehr guten Klang. 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. Die Fenster werden elektrisch bedient und besitzen eine Antipp-Funktion mit Einklemmschutz. Die Außenspiegel werden ebenfalls elektrisch eingestellt und lassen sich auch elektrisch anklappen.

⊖ 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, die Bedienelemente am Dachhimmel und die Luftdüsen sind unbeleuchtet. Hinten fehlen Leselampen. Die breite Mittelarmlehne behindert das Anschnallen auf den vorderen Plätzen und erschwert das Erreichen der Lordosenstütze.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Platzangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Größe von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit ist sogar etwas üppiger dimensioniert. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich gut aus. Das subjektive Raumgefühl ist vorn angenehm.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond fällt das Raumangebot großzügig aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m Platz - die Kopffreiheit fällt ähnlich gut aus. Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als durchschnittlich, das Raumgefühl ist dennoch angenehm.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Laguna Grandtour werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

2,3

KOMFORT

2,4

Federung

Die Federung ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, allerdings könnte sie feine Unebenheiten etwas besser absorbieren. Der Laguna Grandtour spricht etwas hölzern auf kurze Wellen an und wird bei regelmäßigem Aufkommen etwas unruhig. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster ist ein lautes Poltern im Innenraum zu vernehmen und es sind deutliche Vibrationen an den Sitzen und am Lenkrad spürbar.

⊕ Auf langen Fahrbahnwellen zeigt sich der Renault komfortabel, federt bei höheren Geschwindigkeiten und voll beladen allerdings weit aus und zeigt an der Hinterachse eine Nachschwingtendenz. Die Karosserieneigungen sind beim Bremsen und Beschleunigen recht gering, eine gewisse Seitenneigung ist bei dynamischen Lenkvorgängen aber durchaus vorhanden. Einzelhindernisse schluckt die Federung ordentlich und auch Querfugen dringen nicht stark bis zu den Insassen durch. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet die Federung einen guten Federungskomfort.

2,3

Sitze

Die Rückbank ist zufriedenstellend ausgeformt. Während die Lehnen im Fond (außen) noch recht gut konturiert sind, zeigt sich die Sitzfläche nur zufriedenstellend ausgeformt. Die Neigung der Sitzfläche ist nicht optimal, die Oberschenkel liegen kaum auf.

⊕ Die Vordersitze lassen sich serienmäßig in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Darüber hinaus ist der Fahrersitz mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Vordersitze zeigen sich insgesamt körpergerecht gestaltet und ordentlich konturiert, wenn auch die Lehnenkontur im Schulterbereich ausgeprägter und die Sitzfläche länger sein könnte. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Insgesamt ist die Sitzposition vorn angenehm. Die Polsterung fällt vorn und hinten bequem aus und auch die Lehnen sind auf allen Plätzen hoch.

2,0

Innengeräusch

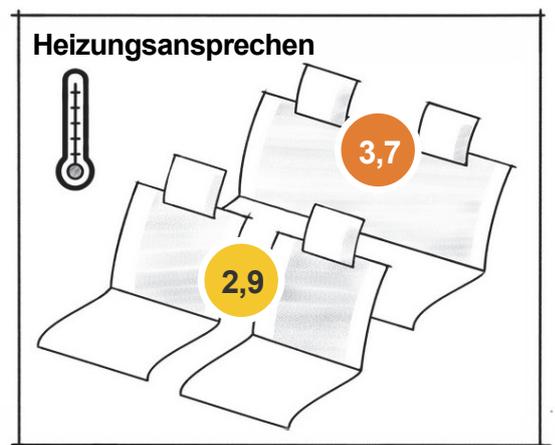
⊕ Das Innenraumgeräusch ist insgesamt niedrig. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h nur 67,2 dB(A). Der Motor läuft nach einem Kaltstart etwas rau, fällt mit dem Erreichen der Betriebstemperatur aber nicht negativ auf. Windgeräusche werden nicht unangenehm wahrgenommen, steigen bei höheren Geschwindigkeiten aber etwas an.

⊖ Auf schlechten Untergründen wie Kopfsteinpflaster ist ein dumpfes Schlagen/Poltern von den Achsen im Innenraum zu vernehmen.

2,4

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Laguna Grandtour insgesamt durchschnittlich ab. Vorn wird der Innenraum in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt, im Fond müssen sich die Passagiere länger gedulden.



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

⊕ Der Laguna Grandtour Bose Edition ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat einstellen. Die Luftverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Der Automatik-Modus ist in Intensitätsstufen (Soft, Fast) einstellbar. Die Frisch-/Umluftregelung ist sensorgesteuert. Gegen Aufpreis gibt es das Sun Protect Paket, das Sonnenjalousinen an den hinteren Seitenfenstern beinhaltet.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

⊕ Der Zweiliter-Dieselmotor leistet 150 PS (bei 4.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 340 Nm (bei 2.000 1/min). Im vierten und fünften Gang kann der Motor mit guter bzw. zufriedenstellender Elastizität punkten. Der Sprint von 60 auf 100 km/h wird in 7,2 und 12,8 Sekunden absolviert. Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt der Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 gute 5,4 Sekunden (3. Gang).

⊖ Da der sechste Gang lang übersetzt ist, sind die Elastizitätswerte in diesem nur mäßig. Es vergehen 21,7 Sekunden bis die 100 km/h-Marke aus Tempo 60 erreicht wird.

2,5 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel ist die Laufkultur ordentlich, wenn der Motor auch nach dem Kaltstart etwas rau läuft. Es werden Vibrationen nur in leichter Form am Lenkrad wahrgenommen. Im niedertourigen Bereich sind sie unter Last aber auch etwas deutlicher wahr zu nehmen. Dann neigt das Aggregat auch zum Dröhnen, dies wird aber nicht als zu störend wahrgenommen.

2,3 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten gut einlegen, wenn auch ein gewisser Widerstand vorhanden ist. Der Schalthebel könnte präziser geführt sein. Bei schnellen Schaltvorgängen haken die Gänge recht stark. Eine Berganfahrhilfe gibt es nicht, es kann aber die elektrische Feststellbremse manuell betätigt werden. Dann wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen vermieden und die Bremse löst beim Anfahren wieder automatisch.

⊕ Das Schaltschema ist, mit dem vorn links angeordneten Rückwärtsgang, üblich und die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert. Er lässt sich auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Kupplung kann gut dosiert werden. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Motor springt mit dem Betätigen der Kupplung auch wieder an, wenn der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt wurde.

2,3 Getriebeabstufung

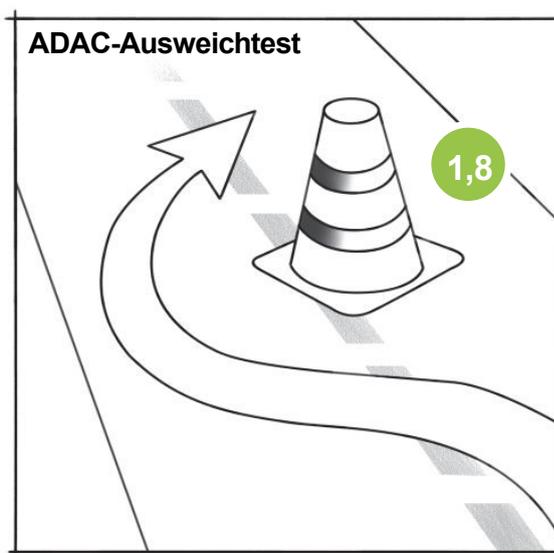
⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes passt gut zum Dieselmotor, es steht in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung ist zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit ca. 2.300 Umdrehungen pro Minute. Allerdings hat der Motor im größten Gang kaum Zugkraftreserven, wodurch zum Überholen gelegentlich zurück geschaltet werden muss.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. Der Renault quittiert plötzliche Lenkimpulse mit einem nachpendelnden Heck, im Bedarfsfall regelt jedoch das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Bei Bodenwellen in Kurven wird der Kombi leicht versetzt, bleibt aber sicher beherrschbar. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Grandtour mit dem Heck nach. Die Traktionskontrolle bremst zum Durchdrehen neigende Antriebsräder auf rutschigem Untergrund ab und hilft somit beim Anfahren. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität, allerdings ist die Lenkung um die Mittellage schwach zentriert, wodurch Fahrbahnverwerfungen die Richtungsstabilität beeinflussen.

⊕ Im ADAC Ausweichtest fährt der Renault ein gutes Ergebnis ein. Der Grandtour begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs und zeigt beim Gegenlenken eine gut kontrollierbare Übersteuerneigung. Bei Bedarf regelt das ESP frühzeitig und stabilisiert das Fahrzeug. Die mögliche Durchfahrgeschwindigkeit liegt hoch. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Laguna unkritisch über die Vorderräder weg.



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.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung spricht zufriedenstellend auf Lenkbefehle an, allerdings werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut und erst dann folgt der Renault stabil der vorgegebenen Richtung. Der Fahrer erhält insgesamt wenig Rückmeldung, auch bei größeren Lenkwinkeln ist das Gefühl nicht stark ausgeprägt. Aufgrund des verzögerten Ansprechens und der fehlenden Rückmeldung sind gelegentliche Lenkkorrekturen, besonders in langgezogenen Kurven, notwendig. Beim Rangieren ist kein zu großer Kurbelaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand ist dabei akzeptabel, insgesamt könnte die Lenkung hier aber etwas leichtgängiger sein. Der Wendekreis fällt mit 11,9 m für ein Fahrzeug dieser Klasse noch akzeptabel aus.

⊖ Unebenheiten schlagen teilweise deutlich bis auf das Lenkrad durch.

1,5 Bremse

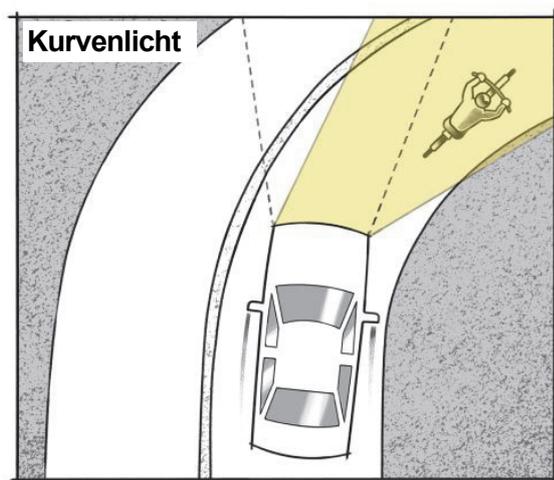
⊕ In diesem Kapitel schneidet der Laguna Grandtour sehr gut ab. Der Renault steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,8 Metern (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport bluresponse, Größe: 215/50 R17 95W). Dabei spricht die Bremse gut an, lässt sich fein dosieren und erweist sich als belastbar. Bei Vollverzögerungen in Kurven drängt der Laguna Grandtour etwas mit dem Heck nach, bleibt aber sicher beherrschbar.

2,0 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Laguna Grandtour Bose Edition ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den herannahenden Verkehr zu warnen. Ab Werk ist der Laguna mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt wenn ein Rad Luft verliert. Optional kann das Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion geordert werden, dann schwenken die Scheinwerfer abhängig vom Lenkeinschlag mit. Rückleuchten in den Türverkleidungen weisen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hin. Der Laguna ist serienmäßig mit einem Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit betätigter Kupplung gestartet werden kann.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Assistenzsysteme wie ein Notbremsassistent, ein Totwinkelwarner oder ein Spurhalteassistent sind für den Laguna nicht erhältlich.



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

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Ein aktuelles ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor, im Jahre 2007 schnitt die Laguna Limousine beim Insassenschutz sehr gut ab.

⊕ Der Laguna Grandtour ist serienmäßig mit Frontairbags, Seitenairbags vorn und durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer gibt es an den vorderen Gurten und alle Gurte besitzen einen Kraftbegrenzer. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m und können dank des geringen Abstands zum Kopf optimal wirken. Sie lassen sich zudem zum Kopf hin schwenken. Im Fond reichen die Kopfstützen für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Hier könnten sie aber etwas näher am Kopf liegen. Die vorderen Passagiere werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

– Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Halter und können so im Notfall schlecht auffind- und erreichbar sein.

1,8 Kindersicherheit

+ Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen der Rücksitzbank mittels ISOFIX-System befestigen, Ankerhaken gibt es aber nicht. Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen und vorn rechts Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigen lassen. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit auseinander, wodurch auch breite Kindersitze problemlos montiert werden können. Die Gurtschlösser sind stabil, was die Befestigung erleichtert. Die Beifahrerairbags können am Armaturenbrett per Drehschalter deaktiviert werden. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren. Die Fensterschließkräfte der elektrischen Fensterheber sind rundum erfreulich gering. Ein zuverlässiger Finger-Einklemmschutz ist vorhanden. Laut Bedienungsanleitung können auf den Fondaußenplätzen universelle Kindersitze aller Gruppen, außer Gruppe o (Quer zur Fahrtrichtung), verwendet werden.

– Auf den Außenplätzen liegt der Gurtanlenkpunkt ungünstig unter dem Polster, wodurch das Polster beim Festziehen der Kindersitze eingedrückt wird und eine lagestabile Befestigung der Kindersitze nur bedingt möglich ist. Der Fondmittelpplatz eignet sich aufgrund der ungünstigen Kontur und der schlecht positionierten Anlenkpunkte nicht zur Montage von Kindersitzen. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Betriebsanleitung universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen (Gruppe 1,2 und 3) nicht erlaubt.

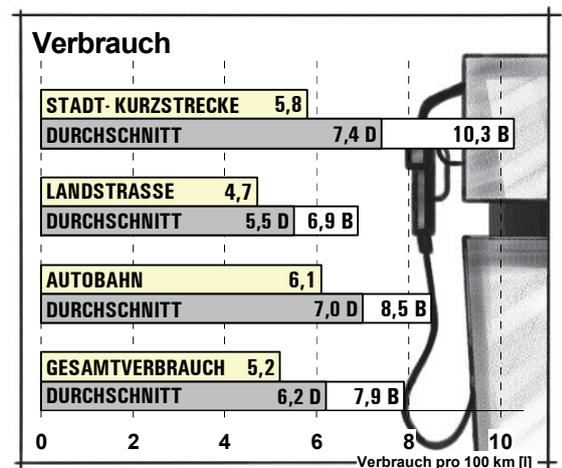
4,0 Fußgängerschutz

– Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt nicht vor, im Test von 2007 schnitt der Laguna allerdings nur ausreichend ab. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube waren zu aggressiv gestaltet. Beim aktuellen Modell ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂*

In diesem Kapitel schneidet der Renault Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop mit einer CO₂-Bilanz von 168 g/km durchschnittlich ab - hierfür erhält er 33 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,8 l/100 km im Innerortsteil, 4,7 l/100 km im Außerortsteil und 6,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

2,5

Schadstoffe

⊕ In diesem Kapitel schneidet der Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop mit 35 von 50 Punkten noch gut ab. Insgesamt fällt keine Schadstoffgruppe im Abgas besonders negativ auf, wenn auch der Stickoxidausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht ist. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel bringt es der Grandtour auf 68 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

3,4

AUTOKOSTEN

2,0

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Anteilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop im Klassenvergleich nicht sehr verschwenderisch mit dem Diesel umgeht, schneidet er in diesem Kapitel noch gut ab.

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 sowohl für Viel- wie Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Auch die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

4,3

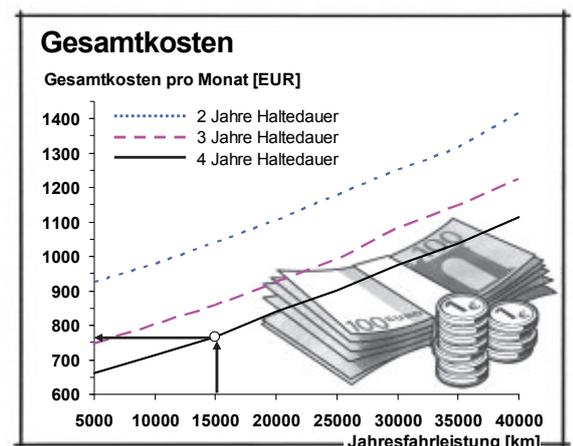
Wertstabilität*

⊖ Dem Laguna Grandtour wird für den vierjährigen Kalkulationszeitraum kein guter Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, das während des Berechnungszeitraums mit einem völlig neuen Modell zu rechnen ist.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 31.900 Euro landet der Renault Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop Bose Edition im Klassenmittelfeld. Die Serienausstattung zeigt sich jedoch nicht sehr umfangreich. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik und ein Navigationssystem gibt es ab Werk, ein gutes Bi-Xenonlicht kostet aber Aufpreis. Zudem sind einige klassenübliche Extras wie ein Notbremssystem oder Totwinkelassistent für den Laguna nicht erhältlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 767 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,6

Fixkosten*

Die Fixkosten liegen hoch. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 240 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherung ist teuer, besonders jedoch die Teilkaskoeinstufung (KH: 17; VK: 22; TK: 24).

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Während die Betriebskosten gering sind, fallen die Werkstatt-/Reifenkosten hoch aus. In den anderen Kostenkapiteln landet der Laguna Grandtour ENERGY dCi 150 Start&Stop Bose Edition im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 16V 140	dCi 110	ENERGY dCi 130 Start&Stop	ENERGY dCi 150 Start&Stop	ENERGY dCi 175 Start&Stop
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1461	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	127 (173)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	195/3750	240/1750	320/2000	340/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	9,3	12,1	11,0	10,0	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	187	202	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,6 S	4,3 D	4,6 D	4,6 D	4,6 D
CO2 [g/km]	175	112	120	120	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/20	15/21/23	15/21/23	17/22/24	17/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	200	176	240	240	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	773	690	743	767	756
Preis [Euro]	25.490	26.090	27.790	28.990	32.300

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17 W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,7/6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4803/1811/1445 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1580 kg/471 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1265 km
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	98 Euro
Monatliche Fixkosten	123 Euro
Monatlicher Wertverlust	444 Euro
Monatliche Gesamtkosten	767 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/24
Grundpreis	31.900 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Bi-Xenon-Paket)	1.490 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (Bi-Xenon-Paket)	1.490 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhang-Airbags)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör + Montage)	ab 449 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Einparkhilfe vorne	350 Euro ^o
Lackierung Metallic	570 Euro ^o
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen