



Qualité, qualité... Renault n'a que ce mot à la bouche pour évoquer sa nouvelle Laguna.



A l'usure

Lors de la présentation, Renault nous a exposé un graphique des ventes de la Laguna depuis la première mouture en 1994. Et on voit que ces ventes explosent durant les 12 à 24 premiers mois de commercialisation pour ensuite non pas se stabiliser comme c'est le cas en général, mais bien s'effondrer. A cause des problèmes de qualité qui créent un mauvais bouche à oreille ? La première Laguna n'a pas connu de problèmes majeurs. Alors j'ai

une autre explication qui vaut ce qu'elle vaut : le design. Lorsque sont apparues les Laguna 1 et 2, elles se différenciaient énormément de leurs concurrentes. La Laguna était originale, voire avant-gardiste. Du coup, ruée dans les concessions. Le problème est que cet avant-gardisme lassait vite. Après deux ans de carrière, le "waah" initial devenait un triste "ouais, bof". Cette fois, ça devrait être différent. Je prends les paris ! A en juger par les réactions de mes éminents collègues, le design de cette nouvelle Laguna laisse sur sa faim. Chiche qu'elle va nous avoir à l'usure ! D'autres voitures l'ont fait avant elle, se garantissant ainsi des ventes constantes, voire en progression au fil de leur carrière. A mon avis, Renault préférera ça que le feu de paille habituel...

Régime

Le nouveau châssis de la Laguna a lui aussi été très soigné. Première remarque concernant le poids. Après des années de poursuite d'objectifs antinomiques que sont la consommation et la sécurité – une voiture plus sûre est plus lourde, donc plus gourmande – imposée par

les instances européennes (faudrait peut-être leur redonner quelques cours de physique de base), les constructeurs ont enfin le temps de concentrer leurs efforts sur un ennemi commun : le poids. Encore une tendance qui se développe. La nouvelle Laguna est en effet plus grande et plus habitable que la précédente mais elle pèse en moyenne 15 kilos de moins (jusqu'à 65 dans le cas de la Laguna 1.5 dCi 110 eco2). Ca n'a l'air de rien mais c'est une jolie performance ! Renault y parvient en ayant recours à des métaux à très haute résistance pour la structure, le châssis et la carrosserie, ainsi qu'à des vitrages plus légers.

Quand on suit un régime, on n'est pas seulement moins lourd, on est aussi plus agile. C'est le cas de la Laguna car les métaux à haute résistance ne permettent pas uniquement de diminuer le poids, mais aussi d'augmenter la rigidité. Et de cette rigidité dépend directement le comportement routier. De là à utiliser le mot "pilotage" comme Renault n'a pas hésité à le faire durant la conférence de presse, il y a un pas que nous ne franchissons pas. Cela dit, la Laguna est définitivement agile et elle se laisse volontiers emmener à très vive allure

- Qualité perçue en gros progrès
- Silence de marche
- Dynamisme dans la bonne moyenne
- Poids maîtrisé

- Certains plastiques sensibles aux rayures
- Séduction pas immédiate
- Boîte auto "à l'américaine"
- Reprises sous 2.000 tours