



Renault reste fidèle au hayon arrière. Une originalité dont se passera la future Citroën C5.

sur les routes tortueuses. Elle ne s'y avère pas franchement grisante, mais en tout cas très plaisante puisque le châssis permet de bien exploiter les ressources mécaniques. Là où la Laguna abat ses cartes, c'est dans le domaine du confort. Grâce au gain en rigidité de la caisse, les suspensions travaillent encore mieux et filtrent mieux les irrégularités. Vibrations ? Quelles vibrations ! ? Y a pas de vibrations ! Quant aux bruits mécaniques, aérodynamiques et de roulement, la Laguna ne fait que confirmer ce qui était déjà un point fort de la précédente génération. Silence à bord de tout haut niveau. Il y a des automobiles bien plus chères se revendiquant du segment luxe qui pourraient en prendre de la graine !

Galaxie mécanique

Dès le lancement, la Laguna est disponible avec sept motorisations, dont trois variantes de puissance pour le seul 2.0 dCi : 130, 150 (boîte auto disponible) et 175 chevaux. Deux V6 (essence et diesel) sont annoncés pour un avenir proche. Parmi les mécaniques essayées, retenons celle qui équipera probablement le plus grand nombre de Laguna chez nous: le 2.0 dCi. Dans sa version 150ch, le moins qu'on puisse dire est que le moteur fait le boulot. Il fait très honnêtement galoper la Laguna sur les routes tortueuses dont nous parlions et assure des voyages sereins

à vitesses répréhensibles sur autoroute. Toujours dans ce fameux silence. A bas régime toutefois, il faut vraiment que le compte tours s'approche des 2.000 pour sentir travailler les 320 Nm. En deçà, le moteur est disponible, ne ratatouille pas mais les reprises n'ont pas de quoi coller au siège. Bref, performant sans excès de zèle... avec la boîte manuelle 6. Car avec la boîte auto 6, le moteur semble traîner une jambe de bois. Une boîte si handicapante, si amorphe qu'on la croirait empruntée à l'Opel Vectra ! Elle s'avère certainement d'un confort d'usage acceptable lors d'encombrements urbains mais en dehors, elle tue un moteur pourtant très volontaire. Faudra revoir ça ! Soulignons enfin qu'avec son filtre à particules, ses 6l/100km et ses 158 gr CO2/km, ce moteur ne s'attirera pas trop d'ennemis environnementalistes.

Laurent Zilli

CONCLUSION

Contrairement à ses aïeules qui créèrent l'évènement mais s'essouffèrent trop vite, cette Laguna pleine de... qualité devrait convaincre sur la durée. Rien ne sert de courir...

Les autres motorisations en quelques chiffres

- 1.6 : 110ch, 7,6l/100km, 192km/h, 22.100 euros TVAC.
- 2.0 : 140ch, 7,9l/100km, 210km/h, 24.400 euros TVAC.
- 2.0T (uniqu. boîte auto) : 170ch, 8,9 l/100km, 220km/h, 28.650 euros TVAC.
- 1.5 dCi : 110ch, 5,1l/100km, 192km/h, 23.100 euros TVAC.
- 2.0 dCi : 130ch, 6l/100km, 204km/h, 25.100 euros TVAC.
- 2.0 dCi : 172ch, 7l/100km, 220km/h, 29.900 euros TVAC.

La Renault Laguna 2.0 dCi 150 en quelques chiffres

- **Moteur** : 4 cylindres en ligne; 1.995 cc; 149ch à 4.000tr/min; 320Nm à 2.000tr/min.
- **Transmission** : aux roues avant.
- **Boîte** : manuelle 6 rapports.
- **L/l/h en mm** : 4.695/1.811/1.445
- **Poids à vide (kg)** : 1.555
- **Coffre (l)** : 450
- **Réservoir (l)** : 66
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 9,5