



LAGUNA 2.0 Turbo GT - 205 cv



Voilà plusieurs semaines que certains d'entre vous, peut-être des irréductibles qui refusent les envahissants monovolumes et autres quatre-quatre, me demandent des informations sur la Laguna GT. Comme un appel vers un véhicule capable à la fois de prestations dignes d'une sportive et aussi à même de se fondre dans la circulation ralentie que l'on rencontre de plus en plus, non seulement dans les villes et leur approche mais aussi au milieu de nulle part sans très bien savoir pourquoi. Voiture de caractère ! Sans aucun doute. Et rudement bien faite pour prendre du plaisir à la conduire. Plaisante aussi à mener à des trains familiaux du dimanche. L'itinéraire nous a menés, à trois, sur les autoroutes de transition entre le Brabant wallon ainsi que le long des routes du vin des régions alsacienne et des montagnes neuchâteloises. La météo s'est partagée entre les queues des averses automnales et le soleil chatoyant et froid qui illumine les arbres d'octobre.

Renault avait sorti en son temps, entre 1986 et 1994, la R21 avec un deux litres turbo



développant 175cv qui eut son heure de gloire. Aujourd'hui, le constructeur français a imaginé une nouvelle mouture de cet avaleur de benzine qu'il décline différemment entre la Mégane CC à 170cv, la Mégane RS à 225cv et la Laguna GT à 205cv. Accouplé à une boîte manuelle à six rapports, ce propulseur délivre des chevaux où et quand ils sont nécessaires. Grâce à une large plage de couple, entre 2300 et 5200 tours par minute, les dépassements sont un jeu d'enfant, en sécurité dans un silence que l'on aurait volontiers souhaité plus ronflant. La GT est une grande voyageuse qui vous conduira loin. Les routes, qu'elles soient de campagne ou de montagne lui plaisent également. Les épingles à cheveu lui apportent même ce qu'il faut pour vous permettre de savourer l'équilibre général de la bête. On est cependant loin de la puissance en pagaille qui arrache à faire peur.

Les ingénieurs français avaient pour objectif d'apporter un haut niveau de confort en même temps que des sensations à la conduite. L'architecture de type pseudo-MacPherson à l'avant et l'essieu souple en H



Familiale sportive

Prix du modèle testé : **34.600** euro
Autonomie : **68** litres = **750** km
Émission de CO₂ : **212** gr/km
Couple maxi : **300** Nm à **3.000** tr/min
Puissance maxi à : **5.000** tr/min
Poids : **1.320** kg Cx : **0.29** SCx : **0,624**

à l'arrière, une structure de caisse rigide et des amortisseurs renforcés donnent à la Laguna un châssis vif et incisif. Les avantages naturels de la traction (avant) sont renforcés par les aides à la conduite incontournables sur les propulsions (arrière). Le HBA (Hydraulic Brake Assist), intégré au bloc ABS-ESP-AFU octroie un sentiment de sécurité surtout lors des freinages successifs. Parce que si les accélérations sont au rendez-vous, la Laguna permet aussi de s'arrêter vite.

Dans cette nouvelle version de la Laguna, Renault a installé la nouvelle version du Carminat, système GPS basé sur la technologie DVD qui couvre toute l'Europe en un seul disque. Les menus ont été repensés et les boutons regroupés autour du joystick. Certaines fonctionnalités, comme celles du changement automatique de l'affichage jour/nuit, de la suppression de la guidance vocale, nécessitent plus de manipulations que par le passé. Par contre, les gsm, portable et autre natel équipés de bluetooth sont facilement utilisés en mains libres et apportent autant de confort que les maintenant traditionnels automatismes de l'ouverture des portes, du frein à main, etc. Parce que Renault maintient que les voitures faciles à vivre se trouvent également sur le marché à des prix qui défient la concurrence. Quand bien même si le cuir souple de qualité aux piqûres rouges des sièges, des contre-portes et du volant confère à la fois une atmosphère riche, classe et sportive.