kms37_p08-09corrigé.qxd 17/10/07 13:07 Page 9

I :
iRANDES AMBITIONS

pratique, le frein de parking assisté et la carte mains-libres de seconde génération font partie des apports technologiques. La version break propose également un système qui permet un passage en configuration "plancher plat" *via* une simple pression sur un bouton.

NOTRE TEST

Nous avons pris en main la voiture sur les petites routes des environs de Salzbourg en Autriche. Pour ce premier contact, le bilan est sans appel : la tenue de route est excellente et l'on constate une absence totale de roulis. Plutôt sécurisant. La conduite est très facile et très rassurante. Petit bémol néanmoins : l'ESP est excessivement sensible en conduite rapide. En revanche, nous avons testé la voiture avec des sièges "sport", certes esthétiques mais très désagréables en assise comme en dorsal. Rapidement secoué par ces sièges (associé à mon essai routier intensif), mon passager eut envie de me tourner le dos. De mon côté, le mien était bien endolori. La faute est d'autant plus inexcusable qu'à suspension ferme et efficace, il se trouve une solution simple pour compenser la dureté : des sièges confortables. Presque une lapalissade automobile ! Renault nous a habitués à tellement mieux sur ce plan. Gageons que ce choix est volontaire et que sa justification est purement psychologique : *"Si c'est dur et raide, c'est que c'est solide comme une allemande ?"* Si c'est le cas, Renault peut grimper sur le podium des rares défauts des voitures allemandes !

Côté confort auditif, Renault se rattrape avec une isolation phonique renforcée de haut niveau entre le compartiment moteur et l'habitacle, ce qui s'avèrera réellement appréciable pour nos lecteurs gros dévoreurs de kilomètres. Illustrant le principe du *"downsizing moteur"* (concept qui consiste à abaisser la taille du moteur de la précédente génération tout en maintenant les performances, voire en les augmentant) celui de la Laguna III propose un moteur 1.5 dCi très agréable et étonnement efficace, développant une puissance de 110 chevaux. Nous avons essayé aussi le 2.0 dCi 150 chevaux qui, d'après nous, manque un peu de souplesse à bas régime, dans les 1000 à 2000 tours et ne se distingue que peu du bon 1,5 dCi. Côté usage, la nouvelle Laguna 2.0 dCi 150 ch, dotée d'une boîte six vitesses manuelles, annonce ne consommer que 6 litres/100 km. En usage professionnel, on pourra tabler sur un 8 litres/100, somme toute raisonnable.

De nouvelles motorisations bio ou hybrides sont à venir. Elles seront exonérées de TVS et amortissables sur un an. Enfin, un nouveau dCi 3.0 couplé à une seule boîte automatique verra le jour, ainsi qu'une version 4 roues directrices.

La Laguna III est *a priori* un bon produit (nous aurons l'occasion de vérifier si l'argument qualité-fiabilité tient aussi bien la route que la voiture elle-même) mais souffre tout de même de quelques petits défauts.

■ FRANÇOIS NÉNIN-DARRODES

EN CHIFFRES...

ÉQUIPEMENT	**1.5 DCI AUTHENTIQUE**
PUISSANCE	**110 ch**
CONSO. MOYENNE	**5,1**
URBAINE	**6,1**
NON URBAINE	**4,6**
EMISSIONS CO_2 (CYCLE MIXTE)	**130 g/km**
TVS (EN EUROS)	**650**
PRIX TTC (EN EUROS)	**23 500**