

Renault Laguna II 2.2 dCi Dynamique : la guerre aux étoiles

Avec ce nouveau moteur de 150 chevaux, la Laguna devient la berline française diesel la plus puissante du marché. De quoi s'attaquer aux stars allemandes.

A grand renfort de techniques de pointe, de prouesses mécaniques et d'audace, les constructeurs allemands ont su se forger une réputation solide en matière de motorisation Diesel. Cette émulation, cette course effrénée à la puissance, ont permis à Volkswagen, notamment, de tirer un rendement record de 150 ch pour un moteur de seulement 1 896 cm³ qui, il n'y a pas si longtemps, n'en développait que 110. Cette évolution rapide met diesel et micro-informatique sur un pied d'égalité : ce qui est d'actualité un jour devient obsolète le lendemain. Le plus bel exemple se trouve sans doute chez BMW. Le fleuron de la gamme en 1993, la 325 TDS de 143 ch, est supplanté par le modèle de base en 2001, la 320d et ses 150 ch.

Face à cela, la résistance française est restée passive. Le plus puissant de nos Diesel était le 2.2 HDi de 136 ch propriété du groupe PSA. Un moteur qui affole plus la fibre écologique que les chronos de la cossue Peugeot 607, alors que sa concurrente Mercedes Classe E peut compter sur un six-cylindres de près de 200 chevaux.

Renault tente toutefois d'élever le débat en dotant sa Laguna d'un bloc de 2,2 l évoluant habituellement sous le capot de l'Espace. Pour l'occasion, il adopte une nouvelle culasse et un turbocompresseur à géométrie variable qui lui permettent de développer 150 ch à 4 000 tr/min et un couple de 320 Nm constant de 1 750 à 3 000 tr/min. Ce qui fait de la Laguna II la berline française diesel la plus puissante du marché.

Pour fêter cela, la version 2.2 dCi embarque les bagages qui font la spécificité de la sportive 3.0 V6, à savoir les freins à disque avant de gros diamètre et la direction à assistance variable. Ainsi parée, la française s'alourdit tout de même de près de 100 kg par rapport à la version 1.9 dCi de 120 ch. Mais le rapport reste encore appréciable, les performances sont très satisfaisantes. Accélération de 0 à 100 km/h en moins de 10", les 1 000 m départ arrêté en moins de 31" : la 2.2 dCi a toujours une seconde d'avance sur la 1.9 dCi et, surtout, une vitesse de pointe supérieure de 15 km/h.

L'agrément de conduite proposé est tout aussi convaincant. Le couple permet de relancer efficacement la Laguna sur les cinquième et sixième rapports. Les montées en régime sont linéaires, sans à-coups ou sursaut brutal à l'arrivée de la puissance. La Renault fait dans la douceur, à tout point de vue. Les ingénieurs ont, en effet, également travaillé sur le silence de fonctionnement de ce moteur. Le résultat est probant, le 2.2 dCi est exempt de vibrations ou de claquements, mais sonne toujours Diesel.

Un confort renforcé par une suspension efficace qui s'adapte finalement bien aux roues de 17 pouces chaussées de pneus à taille basse sur la finition Dynamique. Ainsi pourvue, la Laguna fait preuve d'une remarquable efficacité tout en préservant les occupants des irrégularités de la route. La tenue de route est sans faille, la prise de roulis est minime, et il faut vraiment qu'une irrégularité soit prononcée pour qu'elle soit ressentie.

Autant de puissance et de couple aurait pu mettre à mal la motricité ou la directivité. Il n'en est rien. L'antipatinage, l'ABS et l'ESP gèrent au plus juste les débordements d'enthousiasme. La sécurité active est très présente puisque la Laguna s'équipe également d'une aide au freinage d'urgence qui permet d'exploiter au mieux un système ne manquant ni de mordant ni d'endurance. Quant à la direction, assez assistée, elle n'appelle aucune critique. Précise et directe, elle propose, grâce à l'assistance variable, une très bonne tenue de cap à haute vitesse. La Laguna 2.2 dCi est donc une berline efficace capable d'être traitée en sportive. Mais, dans ce cas, elle avoue une consommation un peu élevée .

Côté tarif, le surcoût engendré par cette motorisation demeure raisonnable. A finition équivalente, la 2.2 dCi est plus chère de 1 500 E que la 1.9 dCi. Par rapport à la concurrence, la Renault a su rester dans l'ensemble bon marché, mais s'approche de plus en plus de sa principale rivale, la BMW 320d. Ainsi, en finition de haut de gamme Pack Luxe, l'allemande est moins chère que la française en finition Initiale certes légèrement mieux équipée. L'ambitieuse Laguna II 2.2 dCi semble avoir atteint son objectif, elle colle peut-être même un peu trop à sa référence.

Texte de Fabrice DAL'SECCO
Photos de Denis MEUNIER

Source : L'ArgusAuto.com

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le vendredi 14 décembre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/849-renault-laguna-ii-22-dci-dynamique-guerre-aux-etoiles.html>