

Nov in še vedno simpaticen

Stari Kangoo je bil zadetek v polno, prodajna uspešnica! Bil je izredno priljubljen pri vseh, ki živijo dinamično in potrebujejo veliko prostora, tudi pri mladih družinah. In celo otrokom je bil zaradi simpaticnega videza vedno všeč.

besedilo: Peter Kavčič • foto: Saša Kapetanovič

► Zdaj, ko je prišel čas, da staremu Kangooju počasi pomahamo v slovo, pa ugotavljamo, da so pri Renaultu nadvse skrbno zarisali pot novincu. Ta je vsaj na prvi pogled na las podoben predhodniku. Toda to je le optična prevara. Razen navidezne podobnosti v zunanji obliki nimata stari in novi prav nič skupnega.

Še ne tako dolgo nazaj se je za Kangooja prve generacije prijel vzdevek 'nova Katrca'. In ta je takrat res v marsičem spominjal na legendarnega Renaulta 4: dvizna zadnja vrata, podobna zunanost z velikimi bočnimi in čelnimi šipami, simpaticen nos z zaobljenimi lučmi, ki so marsikoga spominjale na nasmešek. Pa skopo, dostavniško oblažjenje notranjosti ... Da, vse je bilo podrejeno razumnim stroškom izdelave in seveda razumni končni ceni avtomobila ter ne nazadnje vsestranski uporabnosti.

Pa jim je s Kangoojem II uspelo ohraniti vse to? Vprašanje je seveda upravičeno, naloga Renaulta pa se po krajšem razmisleku zdi težja in težja. Pod lastno streho imajo Dacio Logana MVC, ki v marsičem spominja na starega Kangooja. Vsaj glede uporabnosti, prostornosti in seveda tiste osnovne preprostosti zasnove in opremljenosti notranjosti avtomobila. A razvoj je pri Kangooju šel ne le en korak naprej, ampak vsaj dva ali tri v enem zamahu.

Novi Kangoo z dostavnikom, ki smo ga bili vajeni, nima več veliko skupnega.

Naredili so ga na platformi veliko večjega Scenica, njegovo je celo podvozje, prvi Kangoo pa je bil narejen na osnovi Clia, ki je za debel razred manjši avtomobil!

Da je močno zrasel, ugotoviš, ko stopiš poleg, prepričaš pa se, ko se vanj usedeš in odpelješ. Še najbolj takrat, ko ga je treba spraviti v ozko ulico ali vzvratno zapeljati nekaj metrov.

Prostornost je tako ena ključnih besed, ki se znova in znova pojavljajo ob uporabi tega avtomobila.

Dimenzijski prirastek so spretno skrili v skladnosti zunanje podobe, ki kot omenjeno, ostaja tipična in prepoznavna Kangoojeva. Nasmešek je zdaj še izrazitejši, na vsaki strani pa se zaključita z odličnima žarometoma, ki sledita modnim smernicam na novo predstavljenih Renaultov.

Steklenih površin je še več kot pri predhodniku. Vetrobransko steklo je po svojih dimenzijah (vsaj po občutku) že zelo blizu tistemu v Renaultovem Espaceu, bočne šipe se zdaj delijo na tri deljena polja, omeniti pa še velja, da se tudi na zadnjih stranskih vratih odpirajo z elektriko, in to tako, da se lahko povsem skrijejo v vrata. Več stekla pomeni tudi večjo preglednost. In te v Kangooju res ne manjka. Tudi pogled nazaj ni oviran, saj so zadnja vrata pokončna in dvizna tako kot pri predhodniku. Razlika je le v tem, da vas zdaj na pikniku dež nikakor ne bo motil – ko se do konca odprejo, se nad glavo naredi prava pravcata streha.

Sorodstvo s Sceničom se kaže tudi v tem, da voznik sedi višje in ima boljši pregled nad dogajanjem na cesti. Glede na 18-centimetrski prirastek v dolžino, deset centimetrov daljšo medosno razdaljo in 12 centimetrov širše koloteke ta Kangoo nikakor ni več majhen enoprostorec. Ne nazadnje meri v dolžino 4,2 metra.

Počutje v notranjosti je temu tudi primerno. Prostora je ogromno. Voznik in sovoznik imata zdaj več prostora za kolence in tudi za noge, prostora za glavo pa je bilo že pri starem dovolj. Podobno je na zadnji klopi. Ta je deljiva po tretjinah in pripomb nimamo, mogoče je le naslonjalo nekoliko prepokončno. Za družine s tremi otroki je Kangoo lahko zanimiva rešitev, saj danes mnogo limuzinskih kombijev ne sprejme na zadnjo klop treh otroških stolčkov, v tem pa to ni misija nemogoče. Resda je nekaj malega odvisno tudi od tega, kakšne so dimenzije otroškega sedeža, toda vseeno je vredno poskusiti. Kangoo je namreč tudi v notranjosti postal zelo širok avtomobil.

O prtljaginih težko napišemo kaj slabega. Ta v osnovi meri zglednih 660 litrov. Če potrebujete sedeže in vam je toliko litrov premalo, ima Kangoo možnost namestitve varnostne mreže, tako da lahko prtljago zložite do stropa. Če pa bi radi prevažali kolesa ali podobno daljšo kramo, se za odlično rešitev izkaže ravno dno, ki nastane ob podrti zadnji klopi. Ob zloženem sovoznikovem sedežu lahko v njem prepeljete zajeten tovor, dolg do 2,5 metra. V taki konfiguraciji sedežev ima kar 2.866 litrov uporabnega prostora.

Komur tega vedno primanjkuje, se lahko odloči za dodatne 'letalske' omarice. Testni Kangoo jih je imel.





“Vsa odlagalna mesta nudijo kar 77 litrov prostora.”



Vsa odlagalna mesta – polica nad armaturno ploščo, vsi predalčki in ‘letalske’ omarice – nudijo za kar 77 litrov prostora. Ob vseh omenjenih ‘prostorčkih’ pa ima ta Kangoo še dve zložljivi mizici, ki jih otroci obožujejo, saj lahko na njej odložijo igračo, knjigico ali barvice.

Vstopanje v notranjost avtomobila je zaradi visokih sedežev, predvsem pa zaradi na široko zevajočih odprtih, ki nastanejo, ko odpremo vsa vrata, izredno nezahtevno, preprosto.

Le drsna vrata so se pri testnem avtomobilu nekoliko težje zapirala. Morda se po nekajmesečni uporabi varovalni vzvod s kolesčkom v vodilu vendarle malce ‘zmehča’. Do tedaj pa je treba zelo močno potegniti za zunanjo kljuko, nekoliko lažje pa gre z notranje strani. A od majhnih predšolskih otrok nikar ne pričakujte, da bodo sami zaprli vrata za seboj; to bo ostalo vaše opravilo.

Precej olajšano pa je po novem delo voznika. Kot smo že omenili, se zdaj sedi bolje, sicer še vedno precej pokončno, razlika je le v tem, da zdaj volan sede v roke bolj po avtomobilsko kot po dostavniško. Šeststopenjska prestavna ročica na konzoli pred voznikom je ergonomsko dobro nameščena in se lahko pohvali z za ta avtomobilski razred natančnimi in dovolj kratkimi gibi ročice med pretikanjem. V kombinaciji s tem motorjem (1.5 dCi 110 KM) je Kangoo opremljen s šeststopenjskim menjalnikom, ki se predvsem na avtocestah izkaže kot odlična pogruntavščina.



Merilniki pred voznikom so lepo pregledni in podajajo vse informacije, ki jih dandanes lahko pričakujemo od spodobnega avtomobila srednjega razreda. Potni računalnik postreže s podatki o razdaljah od in do naslednjega predvidenega dolivanja goriva, o trenutni in povprečni porabi ter o povprečni hitrosti, če omenimo le tiste funkcije, ki smo jih največkrat uporabili.

Do uporabnika prijazna je dobro delujoča klimatska naprava, vse je na dosegu roke, tudi obvolanska ročica za upravljanje avtoradia. Tu velja še omeniti, da je ozvočenje spodobno tudi za potnike na zadnji klopi. Pravzaprav bo komunikacija med prvo in drugo vrsto sedežev bolj otežena kot poslušanje glasbe na zadnjih sedežih. Zaradi velikega zračnega upora in povečanega volumna v potniškem prostoru je treba govoriti dosti glasneje, sploh pri hitrostih nad 120 km/h. Nekoliko boljša zvočna izolacija bi bila zato dobrodošla.

Izdelava v notranjosti je na dovolj visoki ravni in enako velja za materiale, ki sicer niso sofisticirani, so pa za uporabo prijazni. Brisanje prahu s trde (a ne pretrde) plastike, ne bo težavno.



Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Novi Kangoo je za volanom veliko bolj odrasel, vendar ne v smislu velikosti. Govorim o zrelosti. Njegova bočna vrata se iz skrajne lege sicer zelo težko zapirajo in pri prednjem delu je treba mižati, a bo še vedno pogosta (razumska) izbira za družine. Čeprav bo imel z novim Berlingom in Partnerjem težko delo. ❖❖



Mitja Reven

» Morda je krivično, da je novi Kangoo po zunanosti precej podoben staremu, saj gre za povsem nov avtomobil, in ne za prenovu modela. Novi se bolje pelje in je udobnejši, a še vedno lahko z zavezanimi očmi ugotovite, zakaj na zadku ne piše Scenic. Materiali so manj kakovostni (vendar ne cenenil!), notranja zgradba je bolj preprosta, sedeži so skorajda ravni, volan pa je pričakovano preveč položen. Če vam je do veliko prostora in drsnih bočnih vrat ter vam škafasta oblika pomeni tudi določeno prednost (preglednost), razmislite o njem. O motorju pa: če niste ravno petčlanska družina z bolj močnimi kostmi in s sečoveljskih solin ne odvažate izdelkov, bo dovolj dober.



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
kovinska barva	370
radio z MP3-predvajalnikom in kontrolami ob volanskem obroču	50



In kako se Kangoo II pravzaprav izkaže v tistem, čemur je sploh namenjen? To je v prevažanju potnikov?

Odgovor je preprost, če veste, kaj sploh lahko pričakujete od avtomobila, prijaznega do družine. Dokler ga voznik ne priganja, se izkaže kot udoben in prijeten partner, nekoliko slabši pa je pri hitenju, predvsem skozi ovine. Karoserija se takrat rada precej nagiba, in čeprav je avto vedno v dobrem stiku s podlago in kolesa ne zdrsnejo kar tako (Kangoo ima ABS, ESP, ASR, regulacijo navora pri pretikanju v nižjo prestavo, nadzor podkrmarenja, pomoč pri nenadnem zaviranju), občutek med zelo dinamično vožnjo ni prijeten.

Zaradi velikih ravnih bočnih površin in tudi zaradi velikega čelnega upora je nekoliko nestabilen tudi v močnejšem vetru. Prav njegova rast v vse smeri in večja teža (250 kilogramov) pa sta glavna krivca za presenetljivo veliko porabo goriva. Kangoo je na testu v povprečju porabil 7,8 litra na 100 kilometrov. Pri daljši vožnji na avtocesti, kjer je bila hitrost potovanja 130 km/h, pa je poraba narasla na 8,9 litra. Le ob vožnji po primestnih in podeželskih cestah Kangooja ne žejta tako močno in poraba pade do litra nižje od testnega povprečja.

Omenili bi še to, da motor zahteva nekaj prilagajanja. Ima namreč zelo ozko

uporabno območje moči in navora. Najbolj učinkovit je med dva tisoč in 3.500 vrtljaji, kar pomeni veliko pretikanja in prilagajanja prestave trenutnim potrebam vožnje. Če je vrtljajev manj, je motor izrazito anemičen in zaspan, zato je za prijetno vožnjo ključna izdatnejša pozornost voznika do motornih vrtljajev.

Cena 16 tisoč evrov za osnovno različico z močnejšim dizelskim motorjem in najbogatejšim paketom opreme Privilege novemu Kangooju seveda ne prinaša večjih dimenzij. Bolj kot kdajkoli prej je postal bližje osebnim avtomobilom in resen tekmelec Scenicu. Tu bo odločil okus posameznika: gre namreč za dva, po uporabnosti podobna, a navzven in navznoter povsem različna avtomobila. Za ceno vsekako ne moremo trditvi, da je pretirana. Je namreč v sorazmerju s konkurenco. In tu ima novi Kangoo kar nekaj močnih argumentov, ki govorijo njemu v prid. Če pa iščete cenejšega Kangooja, imamo dobro novico. Po navadi zadnjih let so pri Renaultu starega obdržali v prodaji in mu naredili ime Kangoo Stora. Podobno opremljen je od novega cenejši za približno tri evrske tisočake, kar seveda ni malo denarja. Kateri argument bo pri kom prevladal, je seveda stvar posameznika. Novi Kangoo je dober, je boljši, a le pod pogojem, da to od njega pričakujete. ❖❖

Tabela konkurence

MODEL	Renault Kangoo	Fiat Doblo	Citroen Berlingo	Ford Turneo Connect
	1.5 dCi (78 kW) Privilege	1.9 Multijet 8V (77 kW) Active	1.8 HDi (68 kW) Multispace	KMR 1.8 TDCi (81 kW) Base
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.461	1.910	1.560	1.753
največja moč (kW/KM pri 1/min)	78/106 pri 4.000	77/105 pri 4.000	66/90 pri 4.000	81/110 pri 3.750
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 2.000	200 pri 1.750	215 pri 1.750	250 pri 1.500-2.900
dolžina x širina x višina (mm)	4.213 x 1.829 x 1.799	4.253 x 1.722 x 1.818	4.140 x 1.725 x 1.820	4.280 x 1.795 x 1.825
največja hitrost (km/h)	170	168	160	167
pospešek 0-100 km/h (s)	13,0	13,3	12,9	13,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,4/5,3/5,7	7,5/4,8/5,8	6,7/4,7/5,4	7,6/5,2/6,0
cena osnovnega modela (evri)	16.050	15.540	16.550	17.695

Tehnični podatki

Renault Kangoo 1.5 dCi (78 kW) Privilege

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)
1.6 (79 kW) Expression: 13.200 EUR
1.5 dCi (78 kW) Privilege: 16.050 EUR
Testno vozilo: 16.470 EUR

Moč: 78 kW (106 KM)
Pospešek: 13,2 s
Največja hitrost: 170 km/h
Povpr. poraba: 7,8 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavljenje.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 20.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	zastopnik ni priskrbel podatka	kasko zavarovanje [2]:	2.005
gorivo	8.502		
gume [1]:	zastopnik ni priskrbel podatka	Skupaj:	ni podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	7.260	Strošek za prevoženi km:	ni podatka
obvezno zavarovanje [2]:	2.130		

(1) - upoštevani smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 10 °C / ρ = 1,025 t/m³ / n_l, v_l = 54 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-25 195/65/R 15 T / Stanje kilometrskega števila: 3.456 km

Vozne lastnosti

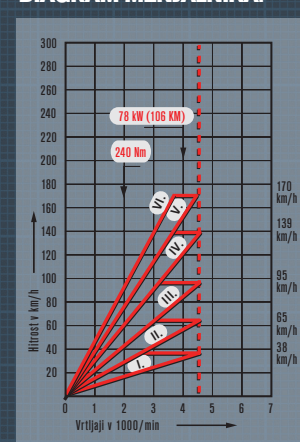
Pospeški

0-100 km/h:	13,2 s
402 m z mesta:	18,9 s (118 km/h)
1.000 m z mesta:	35,0 s (146 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):	8,6 s / 13,5 s
80-120 km/h (VI./VI.):	13,2 s / 18,5 s

DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

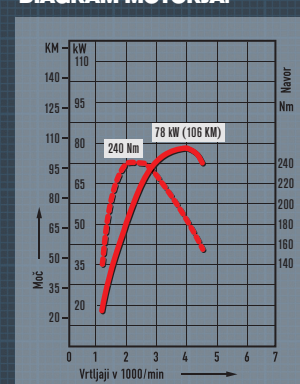
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 76 x 80,5 mm - gibna prostornina 1.461 cm³ - kompresija 15,6 : 1 - največja moč 78 kW (106 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,7 m/s - specifična moč 53,4 kW/l (72,6 KM/l) - največji navor 240 Nm pri 2.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobači jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - hitrost v določeni prestavi pri 1.000/min: I. 7,92; II. 15,15; III. 22,31; IV. 30,26; V. 38,66; VI. 46,22; - platišča 5,5 J x 15 - gume 195/65 R 15 T, kotalni obseg 1,91 m. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.430 kg - dovoljena skupna masa 1.944 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.050 kg, brez zavoro: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,0 s - poraba goriva [ECE] 6,4/5,3/5,7 l/100 km.

Največja hitrost: 170 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	7,2 l/100 km
največje povprečje	8,9 l/100 km
skupno testno povprečje	7,8 l/100 km

DIAGRAM MOTORJA:

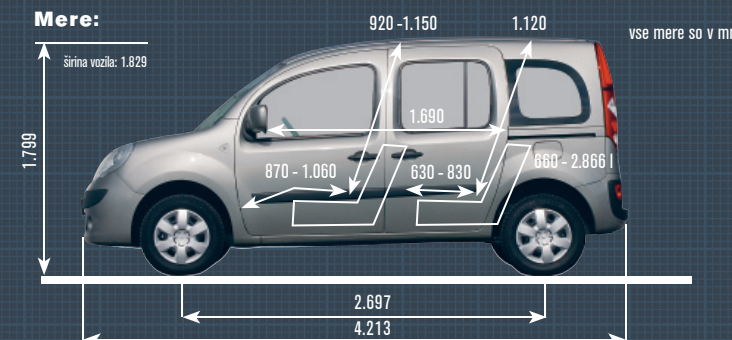


Truč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	58	56	56	56
90 km/h	64	62	62	61
130 km/h	72	70	69	
Prsti tek	38			

Zavorna pot

od 130 km/h:	79,7 m
od 100 km/h:	50,0 m (AM meja 43 m)



Zunanje mere: širina vozila 1.829 mm - kolotek spredaj 1.521 mm - zadaj 1.533 mm - rajdni krog 10,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.550 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnji sedež 420 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (85,5 l), 2 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik

UŽITEK V VOŽNJI:



Vse, kar je povezano z užitkom v vožnji, se dogaja pod 130 km/h in je pravzaprav vezano le na to, kako zelo cenite občutek prostornosti, ko se vozite.

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - ABS - ISOFIX - servo volan - klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom - po višini nastavljiv volanski obroč - po višini nastavljiv volnikov sedež - deljiva zadnja klop - meglenski spredaj - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	13	Svež, a še vedno tipičen in prepoznaven Kangoo. Tudi izdelava je solidna.
Notranjost (140)	115	Zelo prostorna. Če imate po navadi v avtomobilu premalo prostora za kolena ali glavo, je to dobra alternativa.
Motor, menjalnik (40)	28	Motor bi lahko bil prežnejši; tu mu ne more dosti pomagati sicer odlični menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	57	Dokler vozite zmerno, ni pripomb. Hitrejšje ubiranje ovinkov pa mu ne gre od rok.
Zmogljivosti (35)	16	Če bi motor zmogel nekaj več uporabne moči, se ne bi pritoževali. Največja hitrost je za ta razred podobna.
Varnost (45)	29	Čeprav včasih podcenjujemo gledamo na ta avtomobilski razred, ponujajo varnostne blazine, zaveso in elektronska pomagala veliko varnosti. Na preizkusu Euro NCAP-a je dobil štiri zvezdice.
Gospodarnost (50)	32	Če odmislimo dokaj veliko porabo in visoko ceno avtomobila, je to lahko tudi ekonomičen nakup. Malce je treba premisliti, kakšen motor in opremo res potrebujete.
Skupaj	290	Velik, prostoren, zelo uporaben in tudi zelo družinski avto. Če so omenjene stvari visoko na vašem seznamu želja, ste našli zanimivo alternativo. Na sportnost in hitro vožnjo pa lahko pozabite - velik zračni upor mu namreč pobere precej moči, kar povzroči tudi veliko porabo pri priganjanju. Bolj kot dostavnik s sedeži je to zdaj enoprostorec.

OCENA avto magazin **12 3 4 5**
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ prostornost
- ▲ višje sedenje voznika, dober pregled
- ▲ premore ogromno prostorčkov za odlaganje drobnarij
- ▲ servisni interval na 30 tisoč km
- ▲ varnost (elektronska pomagala, komplet varnostnih blazin in zaves)
- ▲ zanesljive zavore
- ▲ udobje
- ▲ električni pomik zadnjih sip
- ▼ glasen pri večjih hitrostih
- ▼ poraba ob priganjanju
- ▼ bočna drsna vrata se težko zapirajo
- ▼ nagibanje pri hitrejši vožnji skozi ovine