

Doktor Kangoo

Je dostavnik, pa ni kombi, ima štirikolesni pogon, pa ni terenec, je Kangoo, pa ni družinski ... Ja, kaj pa je potemtakaem? Naj vam predstavimo dr. Kangooja, ekspresnega zdravnika za lajšanje težav vaših najbolj mlečnih krav.



Res je, veterinarska služba je med prvimi na spisku, ki jim takle dostavni Kangoo s pogonom na vsa štiri kolesa lahko olajša delo. Morda se zdi, da imamo v Sloveniji asfaltne ceste že do vsakega zelnika in da terencu podoben avtomobil ne upraviči svojega namena. Vendar smo ob pohajkovanjih po odročnejših (beri: zapostavljenih) krajih našli veliko slabo vzdrževanih cest, ki se skoraj po pravilu končajo z dovozom na dvorišče kmetije. O tem, kako zoprno je lahko pozimi, ko je edino prevozno sredstvo traktor z verigami, ne bi razpravljali. Delo veterinarja pa ne čaka, saj krave ne »strijo« po vnaprej določenem urniku. Za izredne razmere sta štirikolesni pogon in dvignjeno dno avtomobila odlična kombinacija. Toda to je le ena zgodba o uporabnosti avtomobila, za katerega velja, da je dober nakup le za ljudi, ki točno vedo, kaj bodo z njim počeli. Pri tem Kangooju namreč težko govorimo o »imidžu avtomobila«, kar je pri drugih terencih sicer pomemben dejavnik ob nakupu. Tisti potniški je šminka in idealen za športne navdušence, ki svoja gorska kolesa ali jadralna

Za izredne razmere sta štirikolesni pogon in dvignjeno dno avtomobila odlična kombinacija.

padala radi pripeljejo na vrh hriba. V taki, dostavni obliki pa je pravzaprav dober nakup le za podjetja ali zasebnike s posebnimi zahtevami. Čemu bi sicer plačevali dodaten milijon tolarjev, kolikor je pač razlika med podobnim Kangoojem Express z dizelskim motorjem in pogonom le na prednji par koles?

Komu je 4x4 v resnici namenjen?

Morebitni kupci so torej elektro službe, vzdrževalci telekomunikacij in raznih energetskih vo-

dov, pošta (v izjemnih primerih) in nekatere zdravstvene službe.

In kaj lahko ti ljudje, ki so znani po tem, da iz avtomobila iztisnejo prav vse, pričakujejo od Kangooja 4x4?

Presenetljivo veliko! Vozne lastnosti so povsem zadovoljive za razred lahkih dostavnikov. Na asfaltu ne deluje okorno terensko, ampak zelo podobno kot Kangoo s pogonom le na prednji kolesi. Ko postane spolzko, prilagodljiva hidravlična sklopka vklopi še zadnji kolesni par, kar na asfaltni podlagi pomeni več varnosti pri hitrejši vožnji skozi ovinke. Na ledu ali snegu ga žal nismo mogli preizkusiti, smo se pa namenoma podali na blatni tankovski poligon, na katerem je Kangoo prilezel tja, kamor si povprečni lastnik pravih terencev ne upa. Seveda z njim ne gre pretiravati v strme klance ali v globoko blato. Kangoo 4x4 je namenjen slabemu makadamu in boljšim kolo-voznim cestam. Ker nima zapor diferenciala ali reduktorja, pazljivost ne bo odveč. Ko enkrat zapeljeta prek njegovih meja, pomagata le še trak-

tor in močna vlečna vrv. Sicer pa tudi podvozje, ki dno avtomobila privzdigne kar 200 mm od tal (žal je plastična zaščita karterja bolj za okras), ni primerno za oponašanje rallyja Pariz-Dakar. Resda je 4x4 robustnejši od običajnega Kangooja, toliko kot pravi terenci, ki tehtajo najmanj še enkrat več, pa spet ne!

Terenu in težkemu tovoru (nosilnost dopušča 625 kilogramov tovora) se presenetljivo dobro upre dizelski motor v kombinaciji z natančnim menjalnikom. Prožnosti in moči je v motorju veli-





Tovorni prostor sprejme 2650 normnih litrov, prevedeno v milimetre pa znaša v dolžino (od vrat do sredine zaščitne mreže) 1402 mm, v širino med notranjo stranjo blatnikov 1172 mm in v višino 1166 mm (toliko dopušča odprtina zadnjih vrat). Za boljšo prilagodljivost in tovorjenje dolgih predmetov pa lahko uporabite tudi dvizhni rob strehe.

Sedenje na sprednjih sedežih je zelo udobno, pozdravljamo pa prilagodljivost zaščitne mreže in sovoznikovega sedeža. Če oboje preklopíte tako kot na sliki, lahko pridobíte kar 2460 mm skupne tovarne dolžine.

ko, razveseljivo pa je tudi dejstvo, da se kljub napolnjenemu tovornemu prostoru ne upeha niti v strme klance. Na terenu tovarna obljublja naslednje zmogljivosti: pristopni kot 29 °, prehodni kot 21 °, vzpon 28 ° in sestopni kot 36 °, po globoki vodi z utrjeno strugo pa ni pametno pretiravati. Po našem občutku boste še vedno varni tudi v malo manj kot pol metra globoki vodi. Lastnike bo navdušila varčnost z zelo zmerno porabo 7,7 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Pravzaprav je najprej lahki dostavnik, potem terenec!

Notranjost Expressa je seveda primerno zaščitena, kot se za dostavnike spodobi. Dno so zaščitili s plastiko, voznika in sovoznika pa s preklopno zaščitno mrežo. Preklopna mreža ob naprej prekucnjenem sovoznikovem sedežu omogoča tovorjenje 2,46 metra dolgih (sicer ozkih) predmetov. V širino ga omejujejo blatniki, med katerimi je 1170 milimetrov razmaka. Sicer pa smo opazili eno nerodnost, ki sicer načeloma ni moteča. To je rezervna guma, pospravljen ob steni za voznikovim sede-

žem. V primeru črnega scenarija, ko vam guma počí ravno takrat, ko ste polno naloženi, vam ne preostane drugega kot raztovarjanje, menjava gume in ponovno nato-varjanje. Izvedba z gumo na zadnjih vratih bi bila po našem mnenju boljša, a verjetno za Renaulta predraga?!

Glede naših pomislekov o premalo zaščiteni pločevini (enojne stene tovarnega prostora so namreč zelo občutljive na udarce tovorjenih predmetov iz notranje strani) pa so nas na servisu potolažili, da tapetnik brez težav zaščiti notranji del zadnjih blatnikov in z vezano ploščo (4 mm) vse pločevinaste površine. Prav tako so na voljo še dodatna pritrdilna mesta za tovor (sedaj sta le dve kljukici v tleh), kar pa se prav tako uredi ob nakupu, ko kupec pove svoje želje.

Prav kupcem tega avtomobila pa toplo priporočamo trezen razmislek, ali sta štirikolesni pogon in 200 mm razdalje od tal vredna več denarja. Kdor pa ugotovi, da se bo vozil po zmerno zahtevnem terenu in potrebuje prostor za veliko orodja, oziroma lažji tovor, ne more zgrešiti.

Peter Kavčič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in glb 80,0 × 93,0 mm - gibna prostomina 1870 cm³ - kompresija 19,0 : 1 - največja moč 59 kW (80 KM) pri 4000/min - največji navor 180 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 6,7 l - motorno olje 5,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. I. 3,720; II. 2,050; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,795; vzvratna 3,550 - diferencial 4,069 - gume 185/65 R 15

Voz in obese: 4 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3995 mm - širina 1672 mm - višina 1895 mm - medosna razdalja 2624 mm - kolotek spredaj 1410 mm - zadaj 1430 mm - rajdni krog 11,0 m

Mase: prazno vozilo 1275 kg - dovoljena skupna masa 1900 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1150 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 142 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,2 s - poraba goriva (ECE) 9,3/6,3/7,4 l/100 km (plinsko olje)

Terenske zmogljivosti (tovarna): premagovanje vzpona 28 ° - dovoljen bočni nagib 27 ° - vstopni kot 29 °, prehodni kot 21 °, izstopni kot 36 ° - dovoljena globina vode 400 mm

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	6,4 s	
0-80 km/h:	10,7 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	17,6 s	50 47,3 km/h
0-120 km/h:	27,0 s	70 65,7 km/h
1000 m z mesta:	38,2 s	90 85,4 km/h
	(129 km/h)	100 94,1 km/h

Največja hitrost:

147 km/h (V. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.): 11,8 s

80-120 km/h (V.): 17,5 s

Zavorna pot:

od 130 km/h: 75,1 m

od 100 km/h: 43,7 m

Poraba goriva:

najmanjše povprečje 7,0 l/100km

skupno testno povprečje 7,7 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V.

50 km/h 62 60 60

90 km/h 71 68 67

130 km/h 74 73

Prosti tek 51

Okoliščine meritev

T = 16 °C

p = 1024 mbar

rel. vl. = 57 %

Stanje kilometrskega

števca: 3563 km

Gume: Michelin Synchro-

ne 4×4

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Slaba makadamska pot ali kolovoz je podlaga, kjer bo Kangoo 4x4 zasijal. Čeprav tudi na terenu zmore marsikaj, z njim ne pretiravajte v zelo strme klance ali globoko blato. Predvsem pa premislite, ali potrebujete Kangooja s pogonom na vsa štiri kolesa. Je namreč kar za milijon tolarjev dražji od enakega Kangooja s pogonom na prednji par koles.

➡ pogon 4x4	➡ rezervna guma v prtijažnem prostoru
➡ uporabnost	
➡ preklopna zaščitna mreža	➡ malo pritrditvenih mest (kljukic) v tovarnem prostoru
➡ motor, menjalnik	
➡ izdelava	➡ cena

CENE (Renault Slovenija)

OSNOVNI MODEL: 3.359.000

TESTNO VOZILO: 3.507.900