

Rezervni igralec

Renault je precej pozno vstopil v svet mehkih terencev, a v nogometnem žargonu bi lahko rekli, da je Kadjar njihov joker s klopi.



Renault Kadjar Xmod Energy TCe 130

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	22.100 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	23.975 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	23.975 EUR

triglav ZAVAROVANJE AO:	457 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.187 EUR

NAŠE MERITVE

Okoliščine meritev:
T = 12 °C / p = 1.063 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 11.314 km

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	10,8 s
402 m z mesta:	17,6 s (130 km/h)

PROŽNOST	
50-90 km/h (N./V.):	9,3/13,3 s
80-120 km/h (N./V.):	17,2/16,9 s

TRUŠČ V NOTRANJOSTI	dB
Hitrost (km/h)	Prestava
90	60

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	42,0 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	8,8 l/100 km
normni krog:	7,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - glna prostornina 1.197 cm³ - največja moč 96 kW (130 km) pri 5.500/min - največji navor 205 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/60 R 17 H (Goodyear Vector 4Season).

Masi: prazno vozilo 1.320 kg - dovoljena skupna masa 1.866 kg.
Mere: dolžina 4.449 mm - širina 1.836 mm - višina 1.607 mm - medosna razdalja 2.646 mm - prtljažnik 472-1.478 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,8 l/100 km, izpust CO₂ 130 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ mirno delovanje motorja
- ▲ udobna vožnja
- ▲ merilniki
- ▼ poraba goriva
- ▼ nizek spodnji rob okna na zadnji klopi
- ▼ materiali v notranjosti (plastika)

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

prodaja mehkih terencev odlično uspeva in glede na to, da je izmenjava tehničnih rešitev med tema dvema znamkama normalna stvar, ni dolgo trajalo, da je Renault predstavil svojo različico s tako imenovane CMF-platforme.

Zasluge za tako uspešen porast prodaje celotnega segmenta mehkih terencev gre iskati predvsem pri izkoriščanju prednosti, ki nam jih taki avti ponujajo. Pravzaprav si tovrstni avtomobili s pravimi terenci delijo bolj malo in tokratni testiraneec je tipični predstavnik tega segmenta. Kljub vrtljivemu gumbu na sredinski konzoli, s katerim avtomobil prilagodimo vožnji po terenu, bo tak Kadjar težko prilezel veliko dlje od čisto navadnega avtomobila. Od terencev je pobral druge prednosti, ki pri vsakdanji vožnji pridejo še kako prav: visok položaj sedenja, pregled nad avtomobilom, prostor nad glavami potnikov, lahek dostop v notranjost ...

» Čeprav je v omenjenem segmentu Kadjar še zelo sveža pojava, je osnova vsem dobro znana. Pod malce drugače ukrivljeno ploščino se namreč skriva tehnika Nissanovega Qashqaija in lahko bi rekli, da je Kadjar Qashqaiju tisto, kar je Capture Juku - umirjeni brat dvojček. Zgodba je logična: sestrskem podjetju Nissan



Tudi v notranjosti je Kadjar v nasprotju z Nissanovimi oblikovalnimi smernicami precej bolj zadržan. Linije so klasične, materiali, predvsem plastika, pa niso najvišje kakovosti. Visokorasli bodo imeli nekaj težav z iskanjem pravega položaja za volanom, predvsem bo desno koleno ves čas pritiskalo ob široko sredinsko konzolo. Monotonost kokpita nekoliko razbijejo odlični digitalni merilniki, katere grafiko je mogoče tudi spreminjati prek Renaultovega osrednjega razvedrilno-informacijskega sistema R-Link, ki smo ga že hvalili v nekaterih preteklih testih. Prostora na zadnji klopi je dovolj, pohvalili bomo olajšan dostop do ležišč ISOFIX, pograjali pa precej visok spodnji rob zadnjega okna, kar malčkom otežuje pogled ven.

Seveda je nekaj besed treba nameniti še motorju, Ta je 1,2-litrski turbobencinar in je za svojih poskočnih 130 'konjev' precej majhen. Glede na to, da premika precej velik avto in da je v spodnjem območju motornih vrtljajev kar šibak, ne preseneča, da je poraba goriva precej visoka. Ta je na normnem krogu dosegla okroglih sedem litrov. Seveda ima tak turbobencinar tudi nekaj prednosti. Zagotovil vam bo miren tek, na kratkih relacijah bo hitro dosegel optimalno delovno tempe-

raturu, pa tudi slišalo se ga bo manj kot ropotajoče dizelske motorje.

Tako kot nakazuje zunanost, se Kadjar tudi na cesti najbolj znajde, ko od avta zahtevamo umirjeno in udobno vožnjo. Sedeži so dobri, pred hrupom je dobro zatesnjen, sklopka je mehka, upravljanje volana in menjalnika pa lahkotno. Tudi podvozje je naravnano na požiranje cestnih neravnin in ne toliko na ostrejšo vožnjo skozi ovinke.

Zdi se nam, da Renault nima namena Nissanu odščipniti kakšnega kupca, čeprav se bo to zagotovo zgodilo. Pravzaprav so le malce odštekanega Qashqaija prilagodili profilu svoje znamke. Ja, pri Renaultu boste dobili malce bolj umirjen avto, ki ima nekaj več prostora v notranjosti. Z majhnim turbobencinskim motorjem ni prav nič narobe, le ustrezati mora vašim zahtevam in količini letno prevoženih kilometrov. ❄❄



IZIDE 14. DECEMBRA

NOVI AVTO KATALOG MODELNO LETO

2016

- * Študije
- * Maloserijske znamke
- * Serijski avtomobili
- * Novosti
- * Tehnični podatki
- * Naslovi tovarn
- * Zastopniki

VEČ KOT 2800 MODELOV

avto katalog 2016
www.avto-magazin.si