



Renault Kadjar

Schatzoeken

Autotest | De auto-industrie heeft een nieuwe goudmijn aangeboord. Terwijl de autoverkopen afnemen, blijft de vraag naar middelgrote SUV's juist toenemen. Logisch dus dat ook Renault nu een middelgrote SUV introduceert. Om uit te vinden wat de Kadjar te bieden heeft, ging Autozine op avontuur in de stadsjungle...

"Urban exploring" is een hobby waarbij schatzoekers leegstaande gebouwen verkennen. De hoofdprijs is een unieke foto. Vooral industrieel erfgoed is daarbij een geliefd onderwerp. Met de auto een gebouw in is wat lastig, maar deze avontuurlijke Renault leent zich perfect voor een zoektocht naar bijzondere architectuur!

De fotosessie vond daarom plaats op een in onbruik geraakt expositie-terrein. Bovendien komt de Kadjar hier perfect tot zijn recht! De vormgeving kwam namelijk tot stand onder leiding van de Nederlandse ontwerper Laurens van den Akker. Hij tekende eerder voor de Captur en die stijl is duidelijk herkenbaar in de Kadjar.



Ruimte

Net als de Captur, is de Kadjar een mix van terreinauto en gezinsauto. De Kadjar is daarom groot en hoog, maar niet uitgesproken stoer. Met name het interieur is even braaf als dat van alle andere Renaults.

Het grote verschil met de andere modellen is de hogere zit, hetgeen een eenvoudige instap en een

goed overzicht over de weg garandeert. Wat ontbreekt, is het machtige en veilige gevoel om een grote auto te rijden; de ervaring verschilt nauwelijks van die van de gemiddelde MPV (hoge gezinsauto).



De ruimte voor- en achterin is goed, maar niet beter dan gemiddeld. De bagageruimte is voorzien van een handige dubbele laadvloer. Op die manier kan tere bagage gescheiden worden van grotere stukken, of kan de gehele bagageruimte worden vergroot. Onderhuids deelt de Kadjar veel met de Nissan Qashai, maar dankzij een langere overhang biedt de Kadjar 40 liter extra bagageruimte.

Uitrusting

Dat de Kadjar het nieuwste model in zijn segment is, blijkt wel uit de uitrusting. Zo is de auto te voorzien van dodedoek-detectie (waarschuwing als zich een object in de dodehoek van de buitenspiegel bevindt) en een automatische parkeerfunctie. Wanneer de afstand tot de voorligger gevaarlijk klein wordt, waarschuwt de computer en zal deze zonodig zelfstandig afremmen.



De traditionele snelheidsmeter en toerenteller zijn vervangen door een groot beeldscherm. Het voordeel hiervan is dat de bestuurder uit diverse indelingen kan kiezen. Zo zijn er traditionele klokken met naalden, maar kan de snelheid ook in cijfers worden getoond. Ook zijn er een eco-weergave (extra verbruiks informatie) en een sportieve weergave (toerenteller centraal).

Zoals iedere Renault is ook de Kadjar voorzien van "R-Link"; het audio-, communicatie- en navigatiesysteem van Renault. Bijzonder daaraan is het zelf in te delen beginscherm, waarop verschillende functies tegelijkertijd getoond kunnen worden. R-Link kan worden uitgebreid met apps, maar tijdens de testrit in Spanje bleek de Spaanse app-store leeg te zijn.



Vergeet het Bose-audiosysteem; de klank is wollig en vermoeiend en is de forse meerprijs absoluut niet waard.



Weggedrag

De Kadjar is leverbaar met voorwielaandrijving, Extended Grip (voorwielaandrijving in combinatie met speciale banden en een elektronische off-road hulp) en volwaardige vierwielaandrijving. Voor deze test in de stadse omgeving is gekozen voor voorwielaandrijving, mede omdat dat naar verwachting de meest gekochte variant zal zijn.

Renault kiest voor iets meer comfort en iets minder sportiviteit dan de meeste concurrenten. Dit gaat zo ver dat de Kadjar moeiteloos en vrijwel zonder remmen over verkeersdrempels rijdt. Op een rotonde of in een snel genomen bocht helt het koetswerk daardoor iets meer over dan gebruikelijk.



Dit is slechts een kwestie van wennen, want ondanks het overhellen is de grip uiteindelijk ruim voldoende. De Kadjar kan echter niet tippen aan het weggedrag van een traditionele, lage auto zoals een Renault Megane.

TCe 130

Op het moment van schrijven biedt Renault de Kadjar aan met één benzine- en twee dieselmotoren. De benzinemotor heeft een inhoud van slechts 1.2 liter en wordt eveneens gedeeld met de Nissan Qashqai. Dankzij een iets ander motormanagement levert de Renault-variant iets meer vermogen (130 pk / 205 Nm).



Dit vermogen is pas leverbaar bij een relatief hoog toerental. In de praktijk betekent dat, dat de Kadjar loom en indirect op het gaspedaal reageert. De Kadjar voelt daarom onwillig en zwaarlijvig. De zesde versnelling is een echte "overdrive", want 120 km/u

betekent slechts 2.800 toeren per minuut.

Bij sterke tegenwind of bij snelheden boven de 120 km/u neemt het verbruik sterk toe. Wie kalm rijdt, wordt juist beloond met een aangenaam laag verbruik. Het testverbruik bedroeg 6.2 liter per 100 km en dat was inclusief schatzoeken in de stad.



Conclusie

Eindelijk! Renault introduceert de Kadjar en beantwoordt daarmee aan de grote vraag aan middelgrote SUVs. Op de eerste plaats zal Renault scoren met het uiterlijk, want de Kadjar heeft dezelfde onmiskenbare charme die de Clio en de Captur ook tot een succes hebben gemaakt.

Daarnaast kiest de Kadjar nadrukkelijk voor comfort boven sportiviteit en daarmee zal Renault ook een groep kopers aan weten te spreken. De motoren zijn modern en combineren voldoende prestaties met een bescheiden verbruik. De elektronica is modern en maakt het dagelijks leven met de Kadjar aangener en veiliger. Renault heeft er een aanwinst bij! ■



Specificaties

Renault Kadjar TCe 130 Bose

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	445 x 184 x 161 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.395 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	472/1478 l
Bandenmaat	225/45R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	1198 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 5500 tpm
Koppel	205 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,1 sec.
Topsnelheid	192 km/u
Verbruik gemiddeld	5,8 l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	130 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 30.690,-
Prijs instapmodel	€ 26.790,-