



Renault Kangoo (1997 - 2007)

Aanschuiven!

Autotest | Vrijwel iedere autofabrikant heeft een bestelauto in het programma. Vrijwel iedere autofabrikant verkondigt dat zijn bestelauto de beste is. Renault vormt daarop geen uitzondering en schuift aan met de Kangoo, een bijzondere bestelauto die ook als personenauto is te verkrijgen. De Kangoo onderscheidt zich door een frivool uiterlijk en twee schuifdeuren. Die schuifdeuren vonden al snel navolging bij andere fabrikanten, maar de Kangoo is nog steeds de trendsetter. Terecht?

De beste uitvindingen zijn vaak heel eenvoudig. Zo ook de Kangoo. Renault nam de ruimte en de lage prijs van een bestelauto, en maakte daarvan een familieauto. Het resultaat is, logischerwijs, een ongekend ruime auto tegen een lage prijs. Dat was voor Renault echter niet genoeg. Zij gaf de auto een innemend uiterlijk met twee vrolijke ogen en een bol koetswerk.

Naast een olijk uiterlijk kreeg de auto zo'n royale basisuitrusting mee dat de oorspronkelijke bestelauto al snel vergeten is. Althans, die indruk geeft de auto, want de Kangoo op grijs kenteken geniet mee van het succes en de luxe van de incarnatie als personenauto. Leidend voorwerp voor deze test is de Renault Kangoo Fidji personenauto. In die uitvoering heeft de Kangoo standaard elektrisch bedienbare ramen en spiegels, breedstralers, twee airbags, verwarmde buitenspiegels en een radio-cd speler met bediening op het stuur.

Helaas valt de ontvangstkwaliteit van de radio tegen. In grote delen van het land geeft de RDS ontvanger aan op zoek te zijn naar een alternatieve frequentie,

maar weet die niet te vinden. Een prachtig geïntegreerde radio af-fabriek is een aantrekkelijke extra, maar dan moet het ding het wel goed doen. De CD speler doet zijn werk naar behoren en slaat niet snel over.

Pleinvrees

De oorsprong van de Kangoo als bedrijfsauto heeft behalve ruimte nog een voordeel: de auto is oerdegelijk. Ieder onderdeel dat maar enigszins bloot staat aan slijtage of beschadiging is voorzien van kunststof panelen. Zo zijn de dorpels, deurpanelen en zijpanelen van de bagageruimte rijkelijk voorzien van bescherming. Voor wie al deze bescherming nog niet genoeg is, is de "Pampus" uitvoering van de Kangoo beschikbaar waarbij ook de onderkant van de auto beschermd is tegen beschadigingen op onverhard terrein. Nadeel van al dat plastic is dat de auto op slecht wegdek wel wat rammeltjes vertoont.

De ruimte in de Kangoo is overweldigend. Kan de

bestuurder in sommige auto's bij wijze van spreke met een hoge hoed op achter het stuur kruipen, in de Kangoo kan de hoed een hoed op hebben. De hoofdruimte is zo enorm dat de bestuurder maar net met de handen bij het dak kan! Een deel van de ruimte boven de voorruit is daarom gebruikt voor een gigantisch bergvak. Ook de deuren en het dashboard zijn royaal voorzien van opbergvakken. De echte ruimte komt natuurlijk van de achterzijde van de auto. Onder het hoge dak zijn drie volwaardige zitplaatsen te vinden met daarachter een forse bagageruimte.

De achterbank is in twee ongelijke delen neerklapbaar waarna een ruimte ontstaat om pleinvrees van te krijgen. Die bagageruimte is met bevestigingspunten, verlichting en een stevige hoedenplank functioneel en doordacht opgezet. Alleen de naar boven scharnierende achterklep is geen toonbeeld van vernuft. De klep komt precies in lijn te staan met het dak, en dat is simpelweg niet hoog genoeg. Ondanks de perfecte vlakke laadvloer moet de iets langere Nederlander zich in vreemde bochten wringen om de bagage achterin te zetten. Zonder meerprijs kan de achterklep gelukkig worden vervangen door twee achterdeuren, zoals de basisuitvoering van de Kangoo die ook heeft.



De door Renault zo geprezen schuifdeuren zijn inderdaad heel praktisch. Op een drukke parkeerplaats bestaat geen risico dat enthousiaste passagiers de achterdeuren opengooien en een andere auto raken. Een schuifdeur biedt bovendien

een grotere opening zodat bijvoorbeeld het installeren van een kinderzitje een stuk eenvoudiger wordt. Om al die klap-, schuif- en achterdeuren af te sluiten is de Kangoo standaard voorzien van centrale portiervergrendeling met afstandsbediening.

Walibi

Waar is een familieauto als de Renault Kangoo nou beter thuis dan in Walibi Flevo? In een bestaand pretpark bijvoorbeeld! Want aangekomen in de Flevopolder blijkt het park opgekocht door het Amerikaanse "Six Flags" en te zijn omgetoverd tot bouwput.



Alleen de talloze bordjes richting het park die in de polder te vinden zijn, zijn wat nog rest van het themapark met kangoeroe-thema. Dan maar naar het Archeon in Alphen aan den Rijn, misschien dat daar wel kangoeroes te vinden zijn. Een extra reisje is geen bezwaar, want Renault heeft een fijne motor voor de Kangoo uitgezocht.

Deze RXE heeft een 1.4 liter benzinemotor die prima bij de auto past. De Kangoo is geen strepentrekker maar zeker zonder bagage is de auto verrassend vlot. Invogen op een drukke snelweg met een korte invoegstrook is geen enkel probleem, en ook op de linker rijstrook is de Kangoo in zijn element. Wel vangt het hoge koetswerk veel wind waardoor de auto boven de 100 km/u minder rustig wordt. De motor moet dan harder werken en het geluid van de wind en

de motor zijn nadrukkelijk in de auto aanwezig.

Als een vrachtwagenbestuurder even wegdroomt en op de rijbaan van de Kangoo terecht komt, weet de Kangoo binnen luttele seconden van 120 naar 50 km/u te vertragen. Die manoeuvre vereist wat stuurwerk om de auto in de rijbaan te houden, maar de remmen hebben geen enkele moeite met de paniekstop. ABS is optioneel bij de "Fidji" uitvoering en standaard bij varianten met een automatische versnellingsbak. Gelukkig komt de testauto ook zonder deze voorziening vlekkeloos uit de ongeplande test.



In de stad trekt de Kangoo vlot op en laat de versnellingsbak zich prettig bedienen. De stuurbevestiging helpt voldoende om de grote Kangoo gemakkelijk de bocht door te helpen, zonder de communicatie met de weg te verliezen. Zo hoort het. In een snel genomen bocht helt de hoge constructie behoorlijk over, maar dat is een kwestie van wennen. De Kangoo houdt de wielen altijd aan de grond en vliegt niet zomaar uit de bocht.

Bij parkeren in een drukke winkelstraat komt het ruim bemeten glasoppervlak goed van pas. Met de variant op grijs kenteken moet parkeren puur op de spiegels gebeuren, maar met deze geel kenteken Kangoo is dat een stuk eenvoudiger. De olijke ogen waaruit de Kangoo kijkt betekenen een bolling in de motorkap waardoor goed is in te schatten hoe breed de auto is.

Conclusie

De Renault Kangoo is een auto om vrolijk van te worden. Met een innemend uiterlijk en een overweldigende hoeveelheid praktische gebruiksmogelijkheden kan dat ook niet anders. De rijeigenschappen stellen daarbij niet teleur. De auto voelt zich thuis op de snelweg en in de stad. Het geluid van de motor en banden is tot 100 km/u bescheiden, daarna speelt de matige stroomlijn de auto parten en is het gedaan met de rust.

De combinatie van de mogelijkheden van bestelauto met de luxe van een familieauto is een slim concept. Veel ruimte voor weinig geld, gekoppeld aan de luxe die van een personenauto verwacht mag worden. Bovendien hebben de verbeteringen aan de Kangoo als personenauto ook de bedrijfsauto goed gedaan. Wie volgt? ■



Specificaties

Renault Kangoo (1997 - 2007) 1.4 RXE

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	399 x 166 x 183 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.040 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	950 kg
Tankinhoud	52 l
Bagageruimte	500/2380 l
Bandenmaat	165/70R13

Motor en prestaties

Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	75 pk @ 5500 tpm
Koppel	111 Nm @ 4250 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,3 sec.
Topsnelheid	155 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	9,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 14.110,-
Prijs instapmodel	€ 11.932,-