



KISTEHERTESZT KÍVÜL-BELÜL MEGÚJULVA

## Renault Kangoo – a titkos favorit?

NYÚZÓPRÓBA A PÁRIZSI PRÓBAPÁLYÁN

Sajnos akkor még titkos volt, túlságosan is, biztonsági őrök hada felügyelte az eseményt, hogy még csak véletlenül se készítsünk fényképet akár mobiltelefonunkkal sem. Ha sikerült volna is egy-egy titkos kattintás, mit láthatott volna a kedves olvasó – egy a felismerhetetlenségig összeragasztózott Kangoot. Merthogy a jármű kész, az IVOY zsúri tagjai számára szervezett premier előtti előadásra a kocsik készen álltak. Azaz az IVOY 2007-es díjra kandidálva a Renault gyár teljesíti az előfeltételeket, tesztvezetést biztosított, amely egy Párizs közeli próbapályán zajlott. Mire persze ez a cikk megjelenik, már be is zárt a RAI, az Amszterdamban megrendezett legnagyobb európai haszongépjármű-seregszemle, ahol a jármű a széles publikum számára is megjelenik majd...

### Az új Kangoo

Azaz amíg én azon küzdök, hogy legalább valamiféle képeket, információkat gyűjtsék a Renault gyár nagy várakozással és elvárással bemutatott új termékéről, addig a lap kézbe vételekor már akár a színes prospektus is előhúzható a fiókból. De se baj, még jó, hogy időközben lezajlott

a Frankfurtban megrendezett személygépkocsi-kiállítás, ugyanis a jármű személyszállító változata ott már debütált, és végül is a teherhordó változat már nem annyira nagy különbség, főleg nem a jármű külső megjelenésében, a vezetőtér elrendezésében. No meg hozzá tudjuk képzelni, hogy oldalról nem nagy ablakok, hanem szép



sima felületek állnak rendelkezésre, ahová gyönyörű céges logók pingálhatók...

Hát lássuk, melyek azok az adatok, melyek majd az áruszállító változatban jellemzők lehetnek. Az új Kangoo változatos és széles körű erőforrásokkal készül, hogy minden igényt kielégítsen: két benzinnel, valamint egy dízellel, amely három, különböző teljesítményvariációban készül. A motorkínálat minden egyes tagja robusztus, megbízható, gazdaságos és környezetkímélő erőforrásokból áll. Az új Kangoo 1.5 dCi 105 (78 kW) dízelmotor részecske-szűrős technológiával rendelkezik már a bevezetés napjától. A másik két 1.5 dCi erőforrás (70 LE/50 kW és 85/63 kW) is teljesíti a „Renault eco<sup>2</sup>” előírásait, így CO<sub>2</sub>-kibocsátásuk alacsonyabb, mint 140 g/km.

Tehát az új Kangoo két változata is kiérdemelte a Renault eco<sup>2</sup> megjelölést: a 70 LE-s (50 kW) és 85 LE-s (63 kW) 1.5 dCi verziók. A „Renault eco<sup>2</sup>” jelölés a Renault környezetvédelemért végzett erőfeszítéseit jelképezi, amit azok a gépjárművek kapnak meg, amelyek egy előre meghatározott gazdaságossági és környezetvédelmi mutatóknak megfelelnek. A megjelölés elnyeréséhez a járműnek ISO 14001 tanúsítvánnyal rendelkező üzemben kell készülnie, és CO<sub>2</sub>-kibocsátása nem haladhatja meg a 140 g/km-t (vagy E85 bioetanollal, illetve B30 biodízzellel működik), műanyag alkatrészeinek pedig legalább 5%-a visszaforgatott műanyagból készül. A program kiterjesztéseként két új bio-üzemanyag változat is piacra kerül 2008 második felében: egy 1.6 16V változat, amely E85-ös bioetanolt használ, és egy 85 LE-s 1.5 dCi, amely B30-as biodízzellel üzemel. A B30-as program folyamatosan kerül bevezetésre a többi, Euro 4 kompatibilis, részecske-szűrő nélküli és az összes Euro 5-ös dízelmotor esetében.

Azt is tudjuk, hogy a korábbi Clio-plat-formról áttértek a Scenic-bázisra, így nem meglepő a méretbeli változás, a szélesebb kialakítás, és némi műszaki megfontolások mellett immár kétféle hosszban lehet hoz-

zájtni. Ahogy nézem, a rövidebb változat kicsit rövidebb, a hosszabb meg kicsit hosszabb mint az eredeti, az 1997-es bemutatkozásához képest mára közel 2,2 millió darabos szériát megélt jármű.

Tehát a C szegmensből származó, dinamikus kvalitásaiért, komfortjáért és biztonságáért méltán elismert padlólemeze épülő új Kangoo olyan tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek megkülönböztetők lehetnek a kategóriában. Aktív és passzív biztonsági berendezései megegyeznek a személygépkocsik felszereltségével. Minden változaton szériafelszereltség lesz várhatóan a legújabb generációs ABS és vészfékbrake-assist, míg néhány verziónál az ESP mellé alulkormányozottság-gátló, ASR kipörgésgátló és fékezéskori motornyomaték-szabályozás is jár.

A járműben dolgozók biztonsága érdekében az új Kangoot a legmodernebb, vezetőt segítő rendszerekkel szerelték fel, amelyek legtöbbje magasabb személygépkocsi-kategóriákból származik. Ilyen többek között a tempomat/sebességátaroló, automatikus fényszóróállítást vagy az esőérzékelős ablaktörlők, amelyek egyike sem volt elérhető az előző modellhez. Az új Kangoo ezenfelül kettő-hat légzsákok, előfeszítés, erőhatárolás biztonsági öveket és alácsúszásgátló betéteket kapott az első ülésekhez, felszereltségtől függően.

### Próbapályán

A teszt időpontjában még nem publikus műszaki adatok, értékek, információk így hát egyféleképpen voltak valamilyen szinten értékelhetők, úgy, hogy kipróbáltuk. Már említettem, hogy a járművek külső szépségében azon járművek esetében, amelyeket kipróbálhattunk, nemigen gyönyörködhattunk, a felismerhetetlenségig ragasztószalag fedte a finom részleteket. Két, a zárt térben kiállított jármű, egy rövid és egy hosszú tengelytávú kocsit azért jól mutatta, hamisítatlan Kangooval állunk szemben. Azaz az új Kangoo első pillantásra bár szinte pont úgy néz ki, mint elődje, mégis az az érzése az embernek, hogy ez egy „komolyabb” szerkezet. Igen, például a méretarányok, a rövidebb tengelytávú változat mint egy kis „ékszerdoboz”, a nagyobb tengelytávú meg akár a magasabb szegmens tagja is lehetne. A műszerfal ahogyan kell, a kor szellemében teljesen átalakult, nem lesz panasz rá. A kényelmes ülésekből minden jól elérhető, induljunk hát.

A próbapálya mintegy 2 kilométer hosszú kijelölt szeglete túl sok meglepetést nem tartogat, de azért egy hosszú íven a kerekek csikorgásig gyorsíthatók, de a jármű még ekkor is igen stabil, jól irányítható, kézben tartható. Azaz az állítható kor-



mánykerék precízen, könnyedén kezelhető. Lássuk, mit tud a fék. Mondom kedves útitársamnak, hogy most figyeljen, mert felgyorsítunk 130-ra, és „satu”. Mint a nagykönyvben, pedig az egyenes útszakaszon a kormányt sem fogom, csak felette tartom a kezem, ha be kell avatkozni... De nem kell, a fülkében ami előre tud mozdulni, az persze előrecsúszik, de mi az ülésekben azt érezzük, hogy hihetetlen egyenletes mozgással, stabilan, egy-egy apró periodikus kerékcscikorgás, a halkán kattogó blokkolásgátló szabályozása mellett stabilan fékeződünk, végül megállunk. Dicséretes! Mit lehet még kipróbálni, nem újság, hogy a kisebb teljesítményű dízelmotor kicsit lustábban mozdítja a kocsit előre, ami itt hátrány, az a gazdaságos üzemeltetés miatt előnyvé válhat.

2007 júniusa végére több mint 2,2 millió Kangoo készült a világ négy földrészén: a franciaországi MCA Maubeuge-ban, a marokkói Casablancában, az argentin Córdoba-ban és a malajziai Kuala Lumpur-ban. A Kangoo kishaszonjármű-változata továbbra is Európában saját kategóriája legkeresettebb járműve, míg a Kangoo az

első háromban található a rendkívül széles kínálatú szabadidő-autók között, ahol 21,6%-os piaci részesedést birtokolt 2007 júniusában.

1997. októberi bemutatkozása óta a Kangoo kategóriája különlegességének számít, mert megtestesíti a sokoldalúságot, a funkcionalitást és a felhasználóbarát kialakítást. Rendkívül kompakt, ugyanakkor tágas felépítésének köszönhetően immár a rakodótér-kínálat is választási lehetőséget jelent. A Kangoo egy tényleg praktikus jármű, amely a folyamatos megújulásnak köszönhetően képes volt megtartani vezető szerepét, először egy, majd két toloajttal, dCi erőforrásokkal, négykerék-meghajtású és automata változatokkal, amelyek még ma is sikeresek Európában.

A számos új rivállal bővült, a rendkívül versenyképes piacon a Renault most látta elérkezettnek az időt az új Kangoo bevezetésére, azzal a nem titkolt céllal, hogy ismét átvegye a vezető szerepet Európában. Az első teszt azt mutatja, a tervek nem megalapozatlanok, a sok munka gyümölcse piacérett!

Bonszér S.

