



Wilbert Huls
18 september 2015

Andere boeg

We schrijven het jaar 2008. Renault brengt zijn hagelnieuwe crossover Koleos op de markt. Het product van de kruisbestuiving met het Koreaanse Samsung kan echter geen potten breken en wordt slechts 700 keer verkocht in Nederland. Renault zal zich weleens achter de oren gekrabd hebben dat samenwerkingspartner Nissan op datzelfde moment de bestverkopende crossover had in ons land en acht keer zoveel wagens afzette. Na een bezinningsperiode waarin Renault het segment liet voor wat het was en Nissan intussen 42.000 Qashqai's verkocht, wagen de Fransen zich er weer aan. En naast de techniek, leent Renault direct ook maar het idee voor een rare naam van de Japanners. Hier is de Kadjar.



Familiegenen

De familiebanden tussen deze Kadjar en de nieuwe uitvoering van de Nissan Qashqai zijn zelfs voor een onge oefend oog een vanzelfsprekendheid, daar verandert een immense Losange op de neus niks aan. De Kadjar heeft dezelfde goede mix van stoere en knuffelbare lijnen. Ook op het gebied van het gebruik van plastic materialen en chromen details zijn de crossovers duidelijk verwant. Toch heeft Laurens van den Acker - het Nederlandse hoofd van design bij Renault - tegelijkertijd ook een auto neergezet die past binnen het moderne, succesvolle Renaultgamma. Zet hem maar eens naast de eerder geteste Clio Estate - eveneens uitgevoerd in het prachtige Rouge Flamme - en we hoeven zelf geen woorden meer vuil te maken aan het benoemen van de familietrekjes. De achterlichten met een mooi driedimensionaal ontwerp en de dikke negentien inch wielen vinden we nog wel een aparte vermelding waard.



Fris

Het interieur van de test-Kadjar ziet er fris uit, ondanks de vooral zwartgekleurde materialen. Ook dit mag weer typisch Renault genoemd worden met een eenvoudige basis die door speelse elementen eigen wordt. Kwalitatief zijn de zaakjes goed op orde met hoogwaardig aanvoelend kunststof op het dashboard, leren elementen met witte stiksels en een vleugje carbon- en aluminiumlook. Omdat de basis goed in elkaar zit, is de ergonomie dat direct ook. Toch moeten we nog weer even zeuren over de positie van twee belangrijke functies: de cruisecontrol c.q. snelheidsbegrenzer en de audiobediening. Renault stopt de inschakeling van de eerste als vanouds weer een eind van het stuur af, terwijl de bediening wel op het stuur zit en het geluid moet weer met een aftermarket-achtig blokje achter het stuur bediend worden. Natuurlijk went het bij je eigen auto wel, maar we snappen nog steeds niet waarom dit niet gewoon beide \tilde{A}^3 p het stuur zit.

De snelheidsmeter is compleet digitaal. Nu was Renault al wel een voorloper op dit gebied met zijn zevensegmentendisplay op modellen van weleer, maar dit keer is er

sprake van een analoog ogende teller in een digitaal jasje. De grafische kwaliteit is hoog, waardoor het geheel er goed uitziet. Via de instellingen is de teller op verschillende manieren vorm te geven. Datzelfde geldt voor het infotainmentdisplay in de middenconsole. Naast de keuze voor navigatie, audio, telefonie of wat dan ook, zijn er mooie splitscreenmogelijkheden. Wat erg tegenvalt is de bedieningssnelheid van het navigatiesysteem. Het is net of het van TomTom afkomstige systeem sterkere hardware nodig heeft. Je gedachten gaan sneller dan het systeem en dat is hinderlijk, al helemaal als je het systeem onder het rijden bedient. Overigens moeten we wel een pluim uitdelen voor de functionaliteit, want flitsers en files worden met laserachtige precisie voorspeld. Ook de eigen trajectmeting op een trajectcontrole is erg prettig, aangezien je niet hoeft te overcompenseren als je je pas na verloop van tijd realiseert dat je door een trajectcontrole rijdt. Een mooi en goed werkend systeem dat in Renaults thuisland nota bene verboden is.



Afgeladen

Het is niet het enige waarmee de Kadjar zijn bestuurder tot hulp wil zijn. Verwonderd

raak je er niet meer van, maar het is toch wel fijn dat de auto beschikt over een inparkeerhulp, dodehoekwaarschuwing, rijbaanassistentie en een noodstopsysteem. Het is mooi om te zien dat systemen die een paar jaar geleden nog waren voorbehouden aan auto's uit het topsegment nu hun weg vinden naar modale auto's.

Afgelopen week hoorde ik hem weer eens op een feestje voorbijkomen: "Oh, je rijdt Renault. Dan zal je wel last van je rug hebben." Natuurlijk is dat een opmerking van een hokjesman die met geen enkel argument van zijn 'grappen' af te krijgen is, maar wie in de Kadjar kilometers heeft gemaakt zal daar ongetwijfeld een poging toe willen doen. De leren stoelen zitten vorstelijk en zijn met de elektrische verstelling goed af te stemmen op de persoonlijke zitwensen. Ook na een vrijwel onafgebroken rondje Nederland kwamen we soepel uit de auto. Achterin is de hoofd- en beenruimte goed voor elkaar. Hooguit zou je daar een iets meer gevormde zitting wensen in plaats van het vlakke en gladde leer. Die bank is trouwens eenvoudig in twee gelijke delen plat te leggen met twee hendels die staand onder de achterklep te bereiken zijn. Zo kan je makkelijk met een kar vol bouwmarktmaterialen direct bezig met inladen. Voor het inlaadgemak heeft Renault de kofferruimte voorzien van twee losse delen die de vloer vlak maken. Een prima idee, maar ze hadden op zijn minst even met een klittenbandje vastgezet moeten worden, want op een slechte weg klepperen ze haast de bagageruimte uit. Dan moet natuurlijk niet kunnen in een auto van 34 mille.



Degelijk

'Onze' Kadjar was uitgerust met de enige mogelijke benzinemotor: de TCe 130. De dieselaars onder ons hebben nog keuze uit de uitvoering met 110 en 130 pk. De laatste is als enige leverbaar met een automaat of vierwielaandrijving en dat is goed nieuws voor het we-zijn-er-bijnapubliek van Omroep Max, want die zijn dol op dit soort auto's. Het vermogen is voldoende voor een auto als deze, al komt de turbo er pas echt lekker in vanaf 2.000 toeren. In de eco-stand krijg je daar in de overtreffende trap mee te maken en zou je de auto het liefst de eerste meters een duwtje in de rug willen geven. Eenmaal aan de rol is het verschil tussen de normale of economische stand nauwelijks meer merkbaar.

Eigenlijk zouden we de auto verder willen beschrijven als heel degelijk, zonder dat op een negatieve manier te bedoelen. Het rijden gaat over de hele linie met een bepaald gemak. Sturen gaat relatief licht en de auto reageert in bochtenwerk zoals je verwacht bij een auto als deze: uitstekend, zolang je geen extreme dingen gaat doen. De auto nodigt uit tot een relaxte rijstijl en dat komt het verbruik natuurlijk ten goede. De

blaadjes aan het eco-takje achter het stuur groeien weelderig zolang je je aan die ontspannen houding overgeeft. Wij waren content met de opbrengst - of eigenlijk uitgave - van 6,9 liter benzine op 100 gereden kilometers. Dat de boekjes van Renault er nog een litertje af willen hebben, mag het tevreden gevoel niet drukken.



Nieuwe tijden

Dat het met de Kadjar totaal anders gaat verlopen dan met de Samsung-crossover, is na de vliegende start wel duidelijk. Er zijn in anderhalve maand meer orders geschreven voor de Kadjar dan het aantal Koleossen dat in het hele introductiejaar verkocht zijn. Qua design staat hier een echt modern Renaultproduct dat kwalitatief goed in elkaar steekt, rijk uitgerust is en prijstechnisch goed in de markt staat. Een turbogaatje en kleine missertjes gaan daarin niet een verschil maken. De geduchtste concurrenten zijn wat ons betreft de Mazda CX-5 en Nissan-neefje Qashqai, want de rest lijkt het met gelijkwaardige motorisering en uitrusting af te leggen op leeftijd dan wel prijs. De Kadjar is er vanaf 24.790 euro, de TCe 130 Bose vanaf ruim 30 mille en de testauto kwam met diverse extra's op 34.000 euro. Een hele nette prijs voor een meer

dan complete auto. Met een auto als deze extra in de modellenline-up lijkt Renault zich geen zorgen te hoeven maken over 'het tijdperk na de 14%'.

Plus

- + Aansprekend design
- + Overall degelijk rijgedrag
- + Net verbruik

Min

- Rammelende vloerdelen
- Trage navigatiebediening
- Power onder 2.000 toeren