

Christer Andersson provkör

Renault Alaskan 2,3 AT 4x4 190 hk ◀

Renault Alaskan är ett nytt alternativ för hantverkare

Nya Renault Alaskan blir en intressant utmanare på den svenska pickuppmarknaden. Välkänd för hantverkare, eftersom den är identisk med etablerade Nissan Navara, och med Renaults väletablerade återförsäljarnät i ryggen.

Text och foto: Christer Andersson

Mitten av november introduceras nya Renault Alaskan i Sverige. Att den säljs via Renaults väletablerade återförsäljarnät gör att vi tror på importörens målsättning att kunna ta ca 10 procent av den i dubbel bemärkelse ökande pickuppmarknaden med fler modeller och med stigande försäljningssiffror. Alaskan är ett helsyskon till Nissan NP300 Navara som i dagsläget är den näst mest sålda pick-upen i Sverige, trots att man tappar mark till VW Amarok.

Alaskan, som tillverkas i Nissans fabrik i Barcelona, skiljer sig utseendemässigt från Navara genom en annorlunda front med den stora Renaultsymbolen i grillen. Tekniken, alla mått och inredningen är helt identiska mellan bilarna. Det finns dock en skillnad, till Renaults nackdel. Navara har 5 år eller 16 000 mils nybilsgaranti medan Alaskan bara har 3 år eller 10 000 mil.

Till en början importeras Alaskan bara med dubbelhytt och enbart med den femlänkade komfortbakaxeln. Motorn är Renault-Nissan-alliansens fyrcylindriga raka 2,3-litersdiesel med två effektuttag, 120 kW/160 hk med enkelturbo alternativt 140 kW/190 hk med dubbelturbo. Växellådorna är alternativt en sexstegad manuell låda eller en sjusstegad automat.

Priserna börjar vid 317 375 kr, inklusive moms, för den enklaste versionen kallad Base med 160 hk-motorn, 329 875 kr för modellen Life med 160 hk, 383 625 kr för modellen Zen med 190 hk-motorn och automat och 410 875 kr för versionen Intens med automat och 190 hk.

Byggaren har kortprovat Intens med au-

tomatlåda och 140 kW/190 hk-motorn. Vi gillar inte den ömtåligt lackade stötfångaren fram. Bak är det bättre med en riktig stötfångare. Avbärarskoldar på sidorna saknas. Innerskärmar av plast fram och stänkskydd både fram och bak. Taklasten är låga 60 kg. Bra ljusarrangemang.

Det plastinklädda flaket saknar dräneringshål varför det blir fågelbad i regnväder. Precis som på Navara finns det lastsäkringsskenor i lämmarnas överkant, på sidorna och mot hytten. Däremot saknas utvändiga fästmöjligheter om man vill täcka last med en presenning.

Det är högt men problemfritt insteg både fram och bak. Inredning i svart plast med apelsinskalsyta mot reflexer. Vi sitter bra i den elmanövrerade förarstolen med steglös ryggstödslutning och elmanöv-



inredning och komfort som i en personbil fram, men sämre för de tre baksätesspassagerarna. Stora brister beträffande förvaring och arbetsytor om man ser bilen som ett arbetsredskap. Alla tänkbara krockkuddar är standard.

rerat svankstöd. Ratten är bara justerbar i höjdd. Skjutmånen räcker till, utom för riktigt storvuxna. Passagerarstolen saknar höjdjustering. I baksätet är komforten dålig med kort sittdyna och obekvämt rättuppstående ryggstöd.

Den reflexskyddade instrumenteringen har stora urtavlor för varvräknare och hastighetsmätare med infällda mätare för bränsle och temp. Däremellan en tydlig digital display som visar vilken växel som ligger i, om 4WD är inkopplad samt tripp- och vägmätare.

Automatlådan är sjusstegad och lättanterad med möjlighet att växla manuellt. Däremot är fyrhjulsdriften med markeringarna 2 WD, 4H och 4LO väl primitiv. Med fyrhjulsdrift hög, som kan vridas in under gång, spänner det mellan axlarna på asfalt. En modern bil bör ha 4WD-hög med alternativen öppen eller låst mellandiff. Differentialspärren bak är elektronisk och samverkar med ABS-bromsarna. Lågväxeln kan enbart kopplas in med stillastående bil.

Alla reglage och manövertangenter är välplacerade och belysta. Ljusfunktionerna har automatikläge. Radio samt telefunktioner manövreras i små tangenter till vänster på ratten och farthållaren på höger sida. En sjutumsdisplay mitt på panelen för radio, navigation och bilder från en 360 graders kamera.

Startsystemet är nyckellöst med en tangent på panelen. Antisladd och antispinn kan kopplas ur. Elfönsterhissar fram/bak. Värmen/ventilationen/klimatanläggningen var tillfredsställande.

Renault Alaskan är personbilsmätsigt ömtålig för det tuffa arbetet den är tänkt att utföra. Liksom sitt syskon Nissan Navara är den en stor lastbilsregistrerad personbil, med liten pakethållare, som är hyfsat komfortabel på landsväg och som har hög framkomlighet vid sidan av vägen.



Förvaringsutrymmen och arbetsytor räcker inte för den som har bilen som arbetsplats. Det som finns är små fack i dörarna, ett litet fack utan lock på panelen samt ett fack under lock mellan sätena, ett litet prylfack samt ett ej låsbart handskfack och ett glasögonfack i taket.

Alaskan har bra sikt även om elbackspeglarna borde varit större. Vindrutestolpen till vänster är skymmande i kurvor och torkaren går inte tillräckligt långt ut i vänsterkant. Automatiskt avbländningsbar innerbackspegel. Solskydden fungerar inte tillfredsställande vid sidoljus. Innerbelysning på båda sidor i taket bak samt riktade kartläsningslampor fram.

Bilen har personbilssäkerhet med krockkuddar och sidokrockkuddar fram, knäkrockkudde för föraren och sidokrockgardiner fram/bak. Trepunktsbälten på alla sittplatserna med justerbara övre fästen fram. Akustisk bältespåminnare fram. Isofixfästen för barnstolar bak.

Det är trångt under den tunga motorhuven med dålig öppning i spärrat läge. Alla kontroller och påfyllningar är välmar-

kerade även om de inte är lättåtkomliga. Lampbyten är krångligt.

Olastad är Alaskan stadig och riktningstabilt, men egenskaperna förändras markant med last högt upp och långt bak på ett litet flak. Den är stötig trots lång fjädringsväg för terrängkörning. Biltypens inbyggda risker löser man med lastkännande antispinn- och antisladdsystem. Maxlastad sjunker den ungefär 14 cm bak. Bra styrning och servo, men med många rattvarv.



Förvaringslådan är tillval. Plastinklädnaden, utan dräneringshål, är standard liksom skenor på tre sidor med skjutbara lastöglor. Inga lastöglor på golvet och inga utvändiga fästmöjligheter. Dragkrok ingår och släpvagnsvikten är höga 3 500 kg.

Vi har inte kört bilen på knagglig svensk asfalt, men i en tekniskt identiskt Nissan Navara mätte vi upp 69 decibel vid 110 km/tim och ca 2 200 varv på sexans växel. Vid 70 km/tim 64 decibel på femman och 65 på fyran. Byggarens bränsleförbrukning med en jämförbar Navara med ungefär halv maxlast var 8,6 l/100. ◀

PLUS & MINUS

- + Bra automatlåda
- + Bra förarmiljö
- + Tydlig instrumentering
- + Bra strålkastare
- + Hög släpvagnsvikt
- + Bra lastsäkringsskenor
- Primitiv fyrhjulsdrift
- Dålig baksätteskomfort
- Ej skyddad mot småskador
- Ont om förvaringsplatser
- Låg taklast
- Ej dränering på flaket
- Utvändiga lastsäkring saknas

Renault Alaskan 2,3 AT 4x4 190 hk

Pris, inkl. moms: 410 875 kr. (Billigaste modell, 317 375 kr).

Fordonsskatt: 4 857 kr.

Garantier: Nybil, 3 år eller 10 000 mil. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej. Vägassistans, nej.

Serviceintervaller: 3 000 mil eller 2 år.

Motor: Dubbelturbodiesel med common rail och intercooler. Partikel-filter. Rak 4 cyl. 16 vent, två överliggande kamaxlar. 2 298 cm³. Max effekt 140 kW/190 hk vid 3 375 v/min. Max vridmoment 450 Nm vid 1 500–2 500 v/min. Miljö: Euro 6. Koldioxidutsläpp, 183,0 g/km.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 6,9 l/100 km. Landsvägskörning 5,9 l/100 km. Stadskörning 8,7 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med 500 kg last, 8,6 l/100 km.

Prestanda: 0–100 km/tim, 10,8 sek. Med 500 kg last, ca 12,0 sek. Toppfart 180 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bred(speglar)/höjd 533,2/185,0(208,5)/181,0 cm. Axelavstånd/spårvidd fram-bak 315,0/157,0/157,0 cm. Lastutrymme: Längd flak, ca 157,8 cm, Bredd, 156,0 cm. Bredd mellan hjulhus, 113,0 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, 2 166/869/3 500 kg.