

# test Budgetmodell

## Suzuki Baleno och Renault Kangoo



### fakta

**Suzuki Baleno Kombi**  
1,6 GLX

**Motor /kraftöverföring**  
1 590 cm<sup>3</sup>, 4 cylindrar,  
framhjulsdraft, 5-växlad  
manuell.

**Effekt**  
96 hk 6 000 rpm  
134 Nm vid 3 200 rpm

**Mått / vikt**  
Längd: 437 cm  
Bredd: 169 cm  
(exkl. speglar)  
Höjd: 146 cm  
Lastkapacitet:  
375-1 377 liter  
Tjänstevikt: 1 135 kg  
Max last: 400 kg  
Max släpvikt: 1 200 kg  
Axelavstånd: 248 cm  
Överhäng: ca 120 cm  
(avståndet mellan  
bakaxel och dragkula)  
Vändcirkel: 9,8 m  
Däck: 185/60 R14

**Bränsleförbrukning**  
100 kilometer  
Blandad körning utan  
vagn: 7,1 liter (Fabr uppg.)  
Under testperioden med  
vagn: 14,9 liter  
(blandade vägar huvud-  
sak landsvägskörning)

**Garantier**  
6 års rostskydd  
5 års Non Stopp garanti  
5 år /10 000 mil  
nybilsgaranti

**Pris/skatt**  
Pris: 124 800:-  
Årlig vägskatt: 1 032:-  
Premieklass: 3-10-11  
Dragkrok inkl  
montering: ca 4 000:-  
Övriga versioner:  
GS 2000 3-d. Samma  
motor men mindre och  
lättare kaross. 113 900:-  
GS 2 000 har max  
släpvikt 1 100 kilo  
Baleno Kombi 4WD  
Fyrhjulsdraft 143 900:-  
Max släpvikt 1 200 kilo.

# Lågprisdragare får

**Bilar som kostar under 130 000 kronor och som kan dra minst tusen kilo är det inte gott om. Men dom finns! Vi har valt att presentera två bilar ur detta härad. Suzuki Baleno som ser ut och beter sig ungefär som bilar alltid har gjort, och Renault Kangoo som går i samma ekonomiklass som japanen men som examinerats i den nya (hög)skolan – tillåter föraren att bära brudkrona och samtidigt ha med sig en rejäl brudkista.**

text **Torbjörn Stålenhag**  
foto **Isak Stålenhag**

**F**ör att utsortera dessa bilars brister och kvaliteter relevanta för oss som har anknytning till husvagn, kopplade vi på nya Northlight Stratus 390. En vagn med 800 kilos tjänstevikt och 203 centimeters bredd. Lätt och smal och således lämplig för bilar med relativt begränsad dragförmåga.

Suzuki Baleno visar i sina papper upp en potent motor, stoltserar med 96 hk utkrämd ur 1,6-liters slagvolym. Den har en konventionell kombikaross med drivning på framhjulen. Motorn har en sportig framtoning med 16 ventiler och bilens snygga utseende och tilltalande pris väcker nyfikenhet. Med dragkroken monterad ser den trevlig och kompetent ut.

Man sitter bekvämt i både förar-

och passagerarstol och med ratten som är ställbar i höjdlid är det lätt att hitta en bra körställning. Instrumenteringen är funktionell och lätt att begripa sig på.

Suzuki börjar knoget med lätt hjulspinn på framhjulen. Vid start på regnvåt asfalt tappar den greppet om man gasar för hårt. Frågan är om det är på grund av en stark och dragvillig motor eller om det är för att det långa överhänget fungerar som hävstång och lyfter av för mycket vikt från framhjulen. Vi rullar iväg på vår cirka 50 mil långa testslinga för att ta reda på det – och mycket annat.

### Rapp blir seg

Efter ett par timmar, 14 slukade mil och 21 liter förbrukad bensin, kan vi konstatera att inledningen av testkörningen bjudit på en del överraskningar. Bland annat att den annars så pigga och alerta bilen fullständigt tappar flåset med vagnen på kroken. För att behålla

flyt i körningen och inte tappa alltför mycket fart i motluten var vi tvungna att nästan uteslutande åka på treans växel. Efter en dryg timmes motorvägskörning kändes det som om motorn skulle kunna komma krypande genom torpedväggen och tugga i sig gasfoten, så i ren självbevarelsedrift slängde vi i fyran då och då. Men då började motorn gråta och hastighetsmätaren sjönk ungefär lika fort som börsvärderingen i E-postorderföretagen. Till bilden hör att det var motvind. Det kan delvis förklara den kraftigt ökade bensinförbrukningen och kanske också att bilen bara hade 98 mil på mätaren när vi kopplade på vagnen. Förbrukningen brukar kunna gå ned mellan tio och femton procent när bilen väl blivit inkörd. Men en ökning från 0,7 liter per mil (utan husvagn) till 1,5 liter är svår att tolerera.

En del av vår testslinga går på dålig väg vilket innebär länsmanstryggar och gropar kryddad med

vägstandard ingår den i testslingan, och här skakas agnarna från vetet.

På den skumpiga vägen fick vi vid några tillfällen hjulspinn på framhjulen. Bilen har en kritisk övre gräns för kultrycket, som med hjälp av bilens och vagnens rörelse varierar, och denna gräns uppnåddes påfallande lätt.

#### Viktigt lasta rätt

För den som kör på vintern rekommenderas bra dubbdäck och med Suzuki Baleno som dragbil är det mycket viktigt att lasta rätt i vagnen. Lägg tung packning på eller i närheten av vagnens mitt och låt vagnens hjulaxel ta hand om kilona.

Lite längre fram kom vi till resans högsta punkt och här i de branta backarna utmärkte sig Suzuki Baleno. Vi var tvungna att köra på tvåans växel för att forcera dessa backar. Utför samma backe orkade inte motorn hålla emot, här blev det nödvändigt att hjälpa till



är höga 1 200 kilo, tummar på säkerheten när det gäller stabilitet och väggrepp.

Suzuki Baleno har sannolikt sett sina bästa dagar. Den känns faktiskt gammal redan som ny. Framför allt i styrningen och framvagnen, vilket gör den till en medioker dragare med mycket tveksamma vinteregenskaper. Men den är rapp och bränslesnål och om man kan leva med det ganska höga motorljudet är den hyggligt komfortabel – så länge man kör utan husvagn.

En är lång och smärt en är kort och tjock men vilken är bäst?

**”Man kan inte ställa höga krav på fart eller komfort”**

#### Lustig lastbil

Renault Kangoo byggdes i första hand för att tillfredsställa franska småföretagares transportbehov av till exempel vinlådor och brödkassar men dess användbarhet gjorde den snabbt populär även bland andra grupper. Sedan ett par år finns den i ”Familjeversion”. De heltäckta plåtsidorna har fått fönster och skjutdörrar på båda sidorna och lastutrymmet ett säte.

Bakdörrarna har ersatts av en ➔



Höj och sänkbar ratt. Bra sittkomfort och dubbla krockkuddar hos Suzuki.

# bekännna färg

sprucken oljegruslappad asfalt. En sträcka som brukar få vilken dragare som helst att bekänna färg (och vilken husvagns- eller bilimportör som helst att blekna). Men eftersom detta är en inte ovanlig



Suzuki har en pigg och snål motor men klarar inte den extra belastning körning med husvagn innebär.

med bromsen. Till bilens trevligheter hör att den har elektriskt öppningsbara fönster, eluppvärmda stolar, elektriskt inställbara backspeglar och när den används till vardags, en tilltalande låg bränsleförbrukning. Den är också trevlig i stadskörning, lättparkerad och smidig. Två krockkuddar liksom högt placerat bromsljus finns också på plussidan.

Till dess otrevligheter hör att den bara har fyra nackstöd och fyra trepunktbälten och att den är instabil och slingrig.

Den som funderar på en husvagnsresa till Norge eller neråt Europa bör nog välja en motorstarkare och stabilare bil än den här konstaterar min erfarne och omdömesgille medhjälpare, och ungefär så kan man sammanfatta testet. Visst går det att dra en husvagn även med denna bil. Men man kan inte ställa höga krav på fart eller komfort och den som utnyttjar bilens maximala släpvagnsvikt som

# test Budgetmodell

Suzuki Baleno och Renault Kangoo

## fakta

### Renault Kangoo 1.4 RXE

#### Motor/kraftöverföring:

1 390 cm<sup>3</sup>, 4 cyl,  
framhjulsdraft, 5-växlad  
manuell.

#### Effekt:

75 hk 5 500 rpm  
114 Nm vid 4 200 rpm

#### Mått / vikt:

Längd: 400 cm  
Bredd: 166 cm  
(exkl. speglar)  
Höjd: 183 cm  
Lastkapacitet:  
500–2 600 liter  
Tjänstevikt: 1 140 kg  
Max last: 505 kg  
Max släpvikt:  
950–1 350 kg  
Axelavstånd: 260 cm  
Överhäng: ca 80 cm  
(avståndet mellan  
bakaxel och dragkula)  
Vändcirkel: 10,50 m  
Däck: 165/70 R14

#### Bränsleförbrukning/ miljö:

Blandad körning utan  
vagn: 7,5 liter  
(fabr uppg)  
Under testperioden  
med vagn: 12,0 liter per  
100 kilometer  
(blandade vägar  
huvudsak lands-  
vägskörning)

#### Garantier:

12 års rostskydd  
1 års nybilsgaranti  
3 års vagnskadegaranti

#### Pris/skatt:

124 500:-  
Årlig vägskatt 1 032:-  
Premieklass 2-12-12  
Dragkrok inkl  
montering ca 4 000:-  
Övriga versioner:  
1,9D Diesel. Har bättre  
vridmoment. Kostar  
129 900:-. Skatt 3 952:- år.  
Pampapakete kostar  
5 900:-. Bland annat  
förhöjd 40 mm. Hasplåt  
under motor och  
bromsrör och något  
högre maxlastvikt.



stor lucka. Men grundkonstruktionen med lasttålig fjädring och lastmaximerat format är detsamma som det ursprungligen var tänkt. Detta ger bilen ett lustigt utseende med ovanligt långt axelavstånd i förhållande till karosslängden, och den är mycket rymlig och praktisk.

### Spartansk instrumentpanel

Man sitter bekvämt på förarplatsen. En spartansk men funktionell instrumentpanel inramad i tvåfärgad plast. Den höga sittställningen ger bra överblick. Man kan komma nära trafikljusen och ändå se dem, vilket inte är helt vanligt i mer strömlinjeformade karosser med kraftigt sluttande vindrutor och låg taklinje.

Baksätet är rymligt och istället för det är suveränt. Sätet intas genom någon av skjutdörrarna och ut kommer man alltid. Bekymret med trånga parkeringsplatser är genom den här konstruktionen betydligt

mindre. En annan men tråkig avvikelse från traditionella baksätetsmiljöer är att sidorutorna bara går att öppna i bakkant. Bilen har trepunktbälte och nackstöd även på mittplatsen. Också här är sittställningen hög vilket ger baksätessåkarna goda möjlighet att se bra ut. Bagageutrymmet är enormt. Det sväljer nästan vad som helst och väggar och golv är klädda i plast och naken plåt. Lätt att städa men fruktansvärt bullrigt.

Motorn är också ursprunglig – återfinns sedan flera år i Renault Megane 1.4 med blygsamma 75 hk levererade ur 1,4 liters volym – och hela bilen andas enkelhet och funktionalitet.

### Bra med hårdhet

Kangoon spändes för och redan vid sammankopplingen märkte vi att detta var en stum dragare. Rumpan sjönk visserligen ner men inte mycket och den hårda fransosen

Kangoo med vagn vid vatten.  
Dags för fika.

Motor hämtad på Renaults lagerhyllor. Samma motor sitter i Clio och Megane. Trots liten styrka och volym fungerar den hyggligt tack vare "rätt" utväxling för husvagnsdragning.



drog iväg i överraskande raskt tempo. Varvtalet och motorkaraktären passar hyggligt för husvagnsdragning i 80 kilometer i timman, och det gick faktiskt att köra på femte växeln då och då.

Mycket bra runtomsikt, och bra bakåtsikt. Bilen är 12 centimeter bredare mellan de ordinarie backspeglarnas ytterkanter än Suzuki Baleno. Karossen är så hög att man i bilens inre backspegel ser bakomvarande trafik. Rätt igenom vagnen. Läckert.

Dessutom tar bilen emot det mesta av vinden, och med hjulen längre ut i hörnen är Renault Kangoo en stabil dragare. Den har 35 centimeter kortare överhäng än Suzuki Baleno men bullret visar sig vara värre än i den japanska bilen. Men här är det inte motorn som klagar, här är det resonansen i den mycket sparsamt isolerade bakre delen av karossen som fortplantar vägbullret.

Vi tröstar oss med att vi bara sällan behöva gå ner till treans växel och att bränsleförbrukningen är modest. Anständiga 12 liter efter tio mils körning med "plattan i matan" under långa stunder överraskade oss positivt.

På den gropiga delen av slingan gick Renault Kangoo hårt men relativt säkert. Inget hjulspinn vilket troligen beror på det föredömligt korta överhänget. Men det gick hårt och stumt. Komforten på gropiga vägar är inget att skriva hem om, så att säga.

#### Backtagningsförmåga

Det vore lögn att påstå att bilen rusade uppför de stigningar som vållade Suzuki stora svårigheter, men det gick i alla fall en aning bättre i Kangoo som klarade backen på trean. Däremot gick det precis lika fort nerför och inte heller i Kangoo räckte det med motorbroms för att ta ner farten.

Bilen är lätt att backa med efter-



Rymmer mängder men ingen ljudisolering. Skjutdörrar som underlättat lastning, kofångare som tål närkontakt med kulkopplingen.



Fransk funktionell instrumentering. AC kostar extra men tvåfärgad plast ingår i priset.

som den har stora rutor och mycket bra runtomsikt. Den kräver 10,5 meter för att vända vilket gör den korta bilens vänddiameter jämförbar med betydligt större bilar. Det är bara 4 decimeter mindre än till exempel Volvo V70.

#### Öronskydd bra tillbehör

För den som har behov av mycket utrymme och inte har tänkt använda bilen för snabba långresor är den ett intressant alternativ till

traditionella kombibilar. Full semesterpackning och nödig campingutrustning sänker troligen bullernivån. Med en liten och lätt vagn på kroken kan man nog trivas rätt bra i Renault Kangoo, som är en hygglig dragare med plats för allt man kan behöva på husvagnsemester, inklusive förtältsmöbler. Men glöm för all del inte hörsel-skydd.

Kangoo får godkänt men inte med beröm.

**"Bilen är lätt att backa med eftersom den har stora rutor och mycket bra runtomsikt"**

#### mer

Exempel på andra bilar som kostar under 130.000 och får dra 1.000 kilo eller mer. Citroën Berlingo/Xsara Daewoo Matis/Nubira Daihatsu Terios Fiat Bravo/Brava Hyundai Accent Kia Sephia Mitsubishi Colt Opel Corsa Peugeot 206/Partner Renault Clio Seat Ibiza/Cordoba Skoda Felicia/Octavia