

Renault Kadjar 2019, nuevas mecánicas y mejores acabados



Nueva mirada, con 'corazones' más ecológicos. ¿Suficiente para luchar con garantías en el segmento de los SUV compactos?

En esta primera **prueba del Renault Kadjar 2019** no solo te cuento los cambios que presenta respecto al anterior Renault Kadjar, un modelo que, por cierto, también tuvo la suerte de conducir durante su presentación internacional y cuyas conclusiones puedes leer en el link que te acabo de apuntar.

Este **Kadjar 2019 es un restyling de la primera generación** del SUV compacto francés. Mantienen la misma plataforma, que te recuerdo es la misma que utiliza su primo el Nissan Qashqai (fruto de la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi), y sus medidas exteriores tampoco varían: mide 4,4 metros de largo y entre su lista de rivales, además del ya mencionado Qashqai, se podrían incluir modelos como el Ford Kuga o el Seat Ateca, por citar solo un par de ejemplos de una lista enorme de oponentes.

Cambios estéticos del nuevo Renault Kadjar

Los cambios estéticos son difíciles de apreciar si no te los cuentan. Saca la lupa y observa: la calandra tiene la misma forma exterior, pero ahora las láminas que la cubren son cromadas, los faros antiniebla delanteros tienen nuevos contornos, también cromados, y los grupos ópticos, tanto los delanteros como los traseros, cuentan ahora con la opción de montar luces FullLED. En la parte trasera, además, se ha rediseñado el difusor (simulado), que ahora da la impresión de integrar unas prominentes salidas de escape, cromadas, cómo no, pero que en realidad son solo un detalle estético, ya que el silencioso real va por la parte inferior.

Estrena motores

Si tenía ganas de poner a **prueba el Renault Kadjar 2019** era para comprobar qué tal le sientan las nuevas mecánicas que monta. Concretamente ofrece cuatro propulsores distintos: dos gasolina con 140 y 160 CV y dos diésel: el Blue dCi de 115 CV y el Blue dCi de 150 CV. He tenido ocasión de conducir todos ellos salvo el diésel más pequeño, de 1,5 litros, que gana 5 CV respecto a la versión hasta ahora existente y que recomiendo si haces más de 50 km al día, por su ahorro de combustible, ya que gasta 4,3 l/100 km (dato oficial).

El motor 1.3 TCe es el mismo que se estrenó en el Scénic y que también montan Captur y Mégane. Ha sido desarrollado como fruto de la colaboración de Renault con Daimler y es el mismo que lleva el Mercedes Clase A 180, por ejemplo. Este cuatro cilindros me ha resultado un propulsor demasiado progresivo. Pese a contar con turbo y dar sus 240 Nm de par máximo a 1.600 rpm, en la zona baja del cuentavueeltas está demasiado KO. Y su consumo no es demasiado contenido. Declara un gasto de 5,9 litros, pero en esta primera toma de contacto a rondado los

7,0 litros. Eso sí, es todo suavidad y no hay ni rastro de vibraciones. Un detalle a su favor: dispone de GPF (Gasoline Particulate Filter), cuya función es “eliminar las partículas de los gases de escape, capturaéndolas dentro de una estructura microporosa alveolada que se regenera automáticamente a intervalos regulares”.

Este mismo bloque se ofrece con 160 CV. Y, en este caso, me parece una opción mucho más recomendable. Se muestra más lleno en todo tipo de regímenes y tiene mucha más patada. Además, el consumo medio declarado es el mismo y, como he podido comprobar en esta prueba, la realidad dicta que no gasta más que el de 140 CV.

Por último, he tenido una pequeña toma de contacto con la variante Blue dCi de 150 CV. Se trata de un bloque completamente nuevo con 1.749 cc y que supera en 20 CV al anterior dCi de 130 CV. Por el momento esta variante solo se ofrece con tracción 4x4. De hecho, esta es la única combinación de motor y tracción integral posible si quieres contar con el impulso de ambos ejes. Aunque a comienzos de 2019 llegará en variante 4x2.

Entrega la potencia máxima a 3.500 rpm y ofrece 340 Nm de par desde tan solo 1.750 vueltas. Respecto al gasto de combustible y las prestaciones de este motor, todavía no se han dado a conocer los datos oficiales.

¿Habrá nuevos sistemas de propulsión al margen de diésel y gasolina? En su día le pregunté a los ingenieros de la marca si estaban barajando otras opciones de propulsión para este modelo, como por ejemplo un Kadjar PHEV, es decir, híbrido enchufable, pero me dijeron que no era una opción. Y ahora siguen en la misma tesitura. Realmente no es que se cierren en banda a la electrificación, sino que esta plataforma, como me comenta la responsable de producto no es apta para montar un vehículo eléctrico sobre ella.

Por tanto, para ver un SUV compacto eléctrico de Renault habrá que esperar al año 2022, que es cuando estimo termine la vida

comercial del modelo actual y se lance la segunda generación del Renault Kadjar, si es que mantienen la misma nomenclatura comercial.

Prueba dinámica Renault Kadjar 2019

El esquema de suspensión es el mismo que antes, es decir, que su comportamiento prima más el confort que un afinado dinamismo. Esto quiere decir que vas a disfrutar más de él en viajes largos y carreteras con curvas amplias, que en puertos de montaña, aunque tampoco te sentirás extraño en zonas reviradas.

El tacto de la dirección no es demasiado directo. Esto es una consecuencia de la configuración general del coche, que busca, como te acabo de comentar, favorecer el confort. Esto, sin embargo, es de agradecer en ciudad, donde lo mueves con soltura y ligereza y en zonas 4x4, si es que te decantaras por este tipo de tracción.

Hablando de 4x4, el sistema cuenta con un selector en el túnel central en el que puedes optar por 2WD (dos ruedas motrices, las delanteras); Auto, que reparte de manera automática la fuerza entre ambos ejes en función de las necesidades de tracción de cada momento (trabaja bastante rápido y bien, la verdad); y Lock, que distribuye el par al 50% entre ambos ejes.

Pero como las versiones 4x4 no son muy demandados y viendo el éxito que un rival de toda la vida, como Peugeot ha tenido con su Grip Control, Renault sigue ofreciendo el sistema Extended Grip, que por solo 128 euros (PFF), y asociado a neumáticos M+S, permite a todas las versiones 4x2 añadir un plus de tracción en carreteras embarradas, nevadas o con arena. También dispone de tres posiciones: Carretera, suelo blando y experto, cada uno con mayor o menor asistencia del sistema y nula en el último caso.



Fuente: autobild.