



Renault Alaskan

– för jobb och fritid

Nu kan även märkestrogna till Renault åka pickup ständsmässigt. Nya Renault Alaskan är ett resultat av ett samarbete mellan Nissan och Mercedes-Benz, vilket innebär en robust pickup-klassiker och livsstilsbil med exklusivitet riktad till yrkesfolk.



Motorvägar, slingriga landsvägar, grusvägar, tjällskott, vattengravar och blöt lera. Inget stoppar nya Renault Alaskan. Den är bekväm, tyst och stabil samtidigt med bra framkomlighet i alla lägen. Med sina dryga två ton i tjänstevikt går den som tåget som landsvägsbil, även på ordentligt våta och spåriga vägar vilket känns tryggt i högre farter. Men visst, extremt lättkörd är kanske inte bäst passande adjektiv. Den är faktiskt lite tungstyrd och är svår att smyga med i riktigt låg fart, så att likställa den med en personbil är nog att ta i.

MODELLEN ÄR HELT NY, i alla fall för Renault. I grunden är det ju faktiskt en Nissan Navara NP300, en kommentar som bland tillverkarna känns uttjatad och oviktig, men sanningen är ju att modellen är gemensam i Nissan-Renault-alliansen tillsammans med Daimler och tillverkas på samma lina i Barcelonafabriken med Navara och X-klassen. Och att nya Renault Alaskan med sin tydliga Renaultidentitet faktiskt bygger på Navaran är nog ingen nackdel då Nissan gjort sig kända för bra och stryktåliga klassiska pickuper som gillas på många håll i världen. Nu ges ju möjligheten att märkestrogna Renault eller Mercedes-Benz också kan få åka pickis.

KONSTRUKTIONEN ÄR TRADITIONENLIG pickuperna med stegram och stel bakaxel, något som också är ett kundönskemål tack vare sin robusthet och enkelhet. Men istället för bladfyädrad bakaxel erbjuds den moderna femlänks hjulupphängningen med skruvfjädrar på bakvagnen. Den lösningen

ger klart mer personbils känsla och upplevs också bättre klara av häftiga undanmanövrar. Den enklare och billigare bladfyädringen finns förvisso för Navara och Alaskan, men inte på vår marknad.

ÄVEN DRIVLINAN MÅSTE DELVIS ANSES traditionsenlig med de beprövade 2,3-liters dubbelturbomotorerna på 160 eller 190 hk upp till 400 Nm som utvecklats av Renault och bland annat återfinns under huven på Master-modellen. Växellådan är helautomatisk, sexstegad och välbalanserad med resten av drivlinan även om jag noterade att den vibrerade när man inväntade grönt vid trafikljusen i drive-läget. Med fördelningslåda ges möjlighet att köra med två- eller fyrhjulsdraft. I 4x4-läget även i lågfartsläge. Den lösningen har hängt med länge och tyvärr rekommenderas inte 4x4 på landsväg och kan kopplas in i hastigheter upp till 60 km/h och kan användas upp till 100 km/h. Med tanke på våra vintervägar skulle allhjulsdraft vara en bra möjlighet istället för bakhjulsdraften, men att fuska med att köra på 4x4-läget är inte rekommendera, inte bara efter tillverkarens uppmaning, utan även då det inte alls är en trevlig bil att köra med drift både fram och bak. Den blir tungkörd och det känns riktigt att det spänner i chassiet. Att växla från hög till låg och vice versa är inget som går annat än i neutralläge. Men det är ju så det brukar vara. Men den tekniken ger i alla fall en mer riktig fyrhjulsdraft än viskopplings-AWD:erna som mer är för landsväg. Och Alaskans terrägenegenskaper skäms inte för sig. Vi provade på en ordentligt vattensjuk bana.



” Sammanfattande är Renault Alaskan just vad tillverkaren själva vill att den ska vara – ett bra arbetsfordon på veckorna och roligt fritidsfordon på helgen.



Det måste ha varit på gränsen att fastna, men så körde vi också på helt vanliga landsvägdäck med sommarmönster. Men med 4x4- och lågläget i tillsammans med differentialspärrarna till bakhjulen inkopplad tog den sig fram imponerande i lervälling, över bäckar, stock och sten.

FÖR FÖRARE OCH PASSAGERARE FINNS DET MESTA, och resten går att välja till. Gott om utrymme, i alla fall för de som sitter fram och gott om fack att lägga prylar och pinaler i lika så. Bara fantasin avgör vad som kan läggas var bland de 20 förvaringsutrymmena.

BLAND EXTRA LULL-LULL och annat bra att ha ur den digra tillvalslistan noteras bland annat parkeringsassistans och för första gången i Renault också en 360-graders kamera som ger en översikt ur fågelperspektiv. Som yttre attribut, mer eller mindre användbara finns flakkåpa i glasfiber, störtbåge och fotsteg som löper längs sidan. Det sistnämnda gissar att det mer är utsmyckning då

det inte känns nödvändigt att använda som just fotsteg, men byxorna smutsar de i alla fall effektivt ner när man kliver i och ur bilen efter att ha lekt i gyttjan.

TITTAR VI DÅ SLUTLIGEN PÅ lastmöjligheterna kan väl bara konstateras att pickupernas med dess uppbyggnad inte är ämnade som godstransportör, men flaket är helt i klass med motsvarande konkurrenter i sin storlek. Surrningssystemet har fyra flyttbara krokare. Lastkapaciteten ligger närmare 900 kilo till över tonnet, beroende lite på vad myndigheterna tycker och tillverkaren lovar. Dragvikten imponerar däremot med sina 3 500 kilo.

SAMMANFATTANDE ÄR RENAULT ALASKAN just vad tillverkaren själva vill att den ska vara – ett bra arbetsfordon på veckorna och roligt fritidsfordon på helgen, och om det just blir en Renault har mest att göra med relationen till de lokala bilhandlarna och förstås – kundens märkessympati. 🍷