



Kangoo Rapid 4x4 in seinem Element im Forst und auf dem Feld

## Wald-Meister

Kompakt, traktionsstark, praktisch und für überschaubares Geld zu haben: Der Kangoo Rapid 4x4 ist der einzige Lieferwagen mit Allradantrieb.

**W**ie kommen der Jäger zum waidwund geschossenen Wild, der Postbote auf die Alm und der Handwerker samt Gerät auf die Großbaustelle? Per Auto mit Allradantrieb, klar. Doch so ein Vehikel ist üblicherweise entweder zu teuer, viel zu fein oder einfach

nicht praktisch genug – häufig alles zusammen. Der Ausweg heißt Renault Kangoo Rapid 4x4.

Ab netto 14.450 Euro ist der traktionsstarke Nützliling zu bekommen, macht einen Allrad-Aufpreis von knapp 3.000 Euro. Mit Turbodiesel statt Benziner sind 950 Euro mehr anzulegen, für die komplett ausgestaffte aber bewusst nicht übermäßig veredelte Variante Exclusiv noch einmal 450 Euro mehr – alles nicht die Welt.

Fürs Geld gibt es zunächst einen vergleichsweise imposanten Auftritt. So reckt sich dieser Kangoo zu Gunsten der Bodenfreiheit 10 cm weiter in die Höhe als seine Geschwister, nähert sich schon der 2-m-Marke. Auch die Motorhaube liegt auf Erwachsenen-Niveau – der Kleine ist ganz schön gewachsen. Zum rustikalen Auftritt gehört im Vergleich zum

gewöhnlichen Kangoo Rapid ein wenig Verzicht, der 4x4 ist Arbeiter und kein Flaneur: Radkappen fehlen, Front- und Heckstoßfänger sind nicht in Wagenfarbe lackiert – all das führte im Gelände nur zu Verlust und unangenehmen Schürfwunden. Die verhindert ebenfalls eine Abdeckung vorn unter den empfindlichen Weichteilen von Antrieb und Ölwanne am Unterboden.

Ein wenig hochbeinig kommt der 4x4 daher, das liegt an 200 mm Bodenfreiheit im Leerzustand, hervorgerufen unter anderem durch Räder im Format von 15 statt 14 Zoll, bereift hier mit Reifen speziell für Allradler von Michelin. Dazu gibt es verlängerte Federwege an der Vorderachse. Die Kraftübertragung übernimmt eine Lamellenkupplung von den Offroad-Spezialisten aus dem Hause Nissan, bekannt unter anderem aus dem aktuellen Hit X-Trail. Sie sitzt kurz vor der Hinterachse und verteilt den Kraftfluss abhängig vom Schlupf variabel zwischen den Achsen – der Frontantrieb mutiert so zum permanenten Allradantrieb. Die Hinterachse des Kangoo Rapid basiert unverändert auf einem Achsrohr für die Drehstabfederung, die Räder sind jedoch an Schräglenkern aufgehängt. Antriebs- und Fahrwerkstechnik im Untergrund des Kangoo Rapid 4x4 verdrängen das Reserverad von seinem angestammten Platz unter dem Wagenboden, es schmiegt sich jetzt seitlich vor dem Radkasten linker-



**Kenzeichen 4x4:**  
Zu Gunsten der Kosten verzichtet Renault auf feinste Technik, dieser 4x4 bietet Traktion zu überschaubaren Kosten.



hand in den Laderaum. Es ist kein Allradantrieb der komplizierten Sorte, da frei von aufwändigen Sperren, elektronischen Spezereien für Regelungen oder anderen Feinschmecker-Zutaten. Im Effekt marschiert der Kangoo 4x4 mutig durch Dick und Dünn. Für schweres Gelände ist er jedoch nicht geeignet, dafür gebricht es ihm an einem Sperrdifferenzial oder einer Geländeuntersetzung. Doch der Kleine wühlt sich tapfer durch Wald und Feld, kapituliert, gelenkt von kundiger Hand, auch nicht vor tief ausgefahrenen Feldwegen. Sind kurze und knackige Steigungen zu erklimmen, will er allerdings mit Schwung und reichlich Gas bewegt werden – ansonsten würgt sich der Motor auf



**Das Reserverad schmiegt sich links an die Seitenwand des Laderaums, dessen Transportkapazität eine Leiterklappe erweitert.**

**Maße/Gewichte/Preis**

Länge	4.046 mm
Breite	1.672 mm
Höhe	1.894 mm
Wendekreis	11.000 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.093/619 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.166/1.069 mm
Laderaum über Fahrbahn	595 mm
Spurweite vorn/hinten	1.410/1.430 mm
Leergewicht	1.365 kg
Nutzlast	525 kg
zGG	1.890 kg
zul. Achslast vorn/hinten	935/1.025 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	800 kg
zul. Zuggesamtgewicht	2.690 kg
Grundpreis „Exclusiv“	€ 15.850,-

**Antriebsstrang**

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail, elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 80/93 mm, Hubraum 1.870 cm³, Leistung 62 kW (84 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 180 Nm bei 2.000/min

**Getriebe/Antrieb:** Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,783 bis 0,79, Übersetzung Antriebsachsen 4,07, permanenter Allradantrieb mit schlupfabhängiger Kraftverteilung per Lamellenkupplung zwischen Vorder- und Hinterrädern

**Fahrwerk**

**Federung:** Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Dreieckslenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

**Bremsen:** Vorn und hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 280/280 mm, vorn innenbelüftet, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, Bremsassistent, mechanisch auf die hinterräder wirkende Feststellbremse

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

**Reifen:** 185/65 R 15 auf Rädern 5,5 J x 15

**Fahrleistungen/Verbrauch**

**Höchstgeschwindigkeit:** 156 km/h

**Beschleunigung 0–50 km/h:** 5,3 s

**Beschleunigung 0–80 km/h:** 11,0 s

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 16,3 s

**Verbrauch minimal:** 7,9 l/100 km

**Verbrauch maximal:** 9,0 l/100 km

**Testverbrauch gesamt:** 8,6 l/100 km

Grund langer Übersetzungen recht schnell ab.

Wer in solchen Situationen mit der Kupplung nachhilft, den erinnert frühzeitig ein beißender Geruch daran, dass dieses Aggregat auf derlei Manöver nicht

**TEST Renault Kangoo Rapid 4x4**

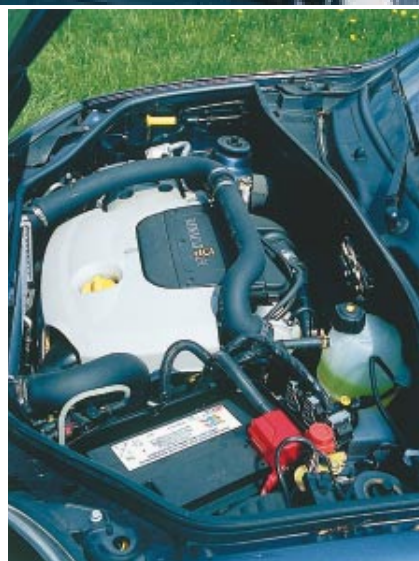


**Das Innenleben des Fahrerhauses ist freundlich gestaltet und solide verarbeitet. Ein klappbarer Beifahrersitz vergrößert das Ladevolumen.**

ausgelegt ist. Auch sperrt sich bei verschärften Achsverschränkungen mitunter das Getriebe ein wenig gegen den Gangwechsel, da machen sich Verspannungen bemerkbar. Doch was soll's, der Kangoo Rapid 4x4 vermittelt allemal das beruhigende Gefühl großer Traktionsreserven – ein Allrad-Vollprofi und Geländeakrobat will er nicht sein.

Damit er mehr kann als andere Kangoo, hat Renault ihm unter anderem einen größeren Dieselmotor mit auf den Weg gegeben. Der 1,9 dCi hat zwar mit 180 Nm nicht mehr Drehmoment als der sonst übliche 1,5-Liter, verfügt jedoch über ein wenig mehr Mumm links und rechts vom Spitzenwert, das ist gut fürs Durchhaltevermögen unter widrigen Verhältnissen. Mit 62 kW (84 PS) ist der Kangoo Rapid passend motorisiert, beschleunigt leer wie beladen zügig und erreicht mit langem Anlauf sogar rund 150 km/h Spitze. Die Autobahn aber ist nicht seine Welt, wie er lautstark kundtut. Ohnehin zählt der 4x4 zu den mitteilssamen Autos: Um 3.000 Touren herum dröhnt er ein wenig, beim Beschleunigen aus gut 1.000 Touren geht vom Auspuff aus ein Scheppern durch die Karosserie.

Während die Getriebeübersetzungen dem Fronttriebler entsprechen, verfügt der 4x4 über eine gut zehn Prozent kürzere Achse, wichtig nicht nur fürs Gelände, sondern auch, um das Mehrgewicht



**Zu Gunsten der Zugkraft und des Durchhaltevermögens gibt Renault dem 4x4 ein wenig mehr Hubraum mit als beim Kangoo üblich.**

von rund 200 kg gegenüber dem 4x2 in Schwung zu bringen. Auf dem Wunschzettel stehen bleibt jedoch ein kurzer erster Gang für den kraftvollen Einsatz auf schwierigerem Geläuf.

Der größere Motor mit kürzerer Achse, der höhere Aufbau, Reifen und die Kilos treiben den Verbrauch nur wenig in die Höhe. Im gemischten Einsatz muss der Fahrer mit 8 bis 9 l/100 km rechnen, doch das ist nicht die Welt. Präzise Angaben sind ein wenig schwierig, hängen bei Allradfahrzeugen mehr als anderswo vom spezifischen Einsatz ab. Jedenfalls beruhigt das große Tankvolumen von 60 l, zehn mehr als beim 4x2 – genügt für lange Etappen in wüsten Gegenden zwischen Schwarzwald und Sahara.

Auch das Fahrverhalten birgt keine unangenehmen Überraschungen. Dank Allradantrieb zieht der Kangoo weitgehend neutral seine Bahn, in der Lenkung auf Grund der größeren Reifen vielleicht ein wenig unpräziser und unruhiger. Der Fahrkomfort ist besser als speziell von kompakten Geländewagen gewohnt; nur auf kurze und heftige Bodenunebenheiten reagiert der kompakte Franzose etwas hüftsteif. Ein Lob verdient sich die Bremse: Im Unterschied zum gewöhnlichen Kangoo gibt's Scheiben auch an der Hinterachse, auch wuchs die Dimension rundum auf das Format richtiger Transporter. Im Ergebnis verzögert der 4x4 griffig, kommt pünktlich zum Stehen. ABS und Bremsassistent gehören zur Serienausstattung.

Das Innenleben des Fahrerhauses passt zum Antrieb, wirkt schlicht, wenn auch angemessen gediegen sowie robust und pflegeleicht. Es geht rund um den Fahrerplatz zwar ein wenig eng zu, das Lenkrad ist starr – nun, der Kangoo ist

### ***Schon als Arbeitstier in der Grundversion ist der 4x4 nicht gerade ärmlich ausgestattet.***

nicht mehr der Jüngste. Die Verarbeitung indes hat seit der jüngsten Überarbeitung im vergangenen Jahr ebenso wie die verwendeten Materialien deutlich gewonnen. Schon als Arbeitstier in Grundausstattung ist der 4x4 mit Zentralverriegelung, Ablagegalerie über den Köpfen und getönten Scheiben nicht ärmlich ausgestattet. In der edleren Variante „Exklusiv“ kommen unter anderem elektrisch verstellbare Fenster und Außenspiegel sowie eine Verkleidung der Radkästen im Laderaum sowie seitliche Schienen mit Zurrösen hinzu.

Dort hinten nimmt das Reserverad etwas Platz weg, auch riecht's wegen dessen Unterbringung im Laderaum ein wenig streng nach Gummi. Wenn die in der

Preisliste avisierte Schiebetür links hinzu kommt, wird's eng im Fond, also besser drauf verzichten. Dazu macht sich der Wagenheber störend auf dem rechten Radkasten breit, sonst ist alles wie gehabt. Wer viel zu transportieren hat und überwiegend solo fährt, wird den klappbaren Beifahrersitz mit seitlich schwenkendem Trenngitter wählen, unverändert eine prima Idee. Für einen Passagier ist der Platz auf Grund fehlender Verstellmöglichkeit und schlanker Form des Sitzes jedoch weniger geeignet. Weitere Möglichkeiten für Sperriges erschließt die Leiterklappe, schon zu Zeiten eines R4 Fourgonette eine französische Spezialität – Renault weiß, was Handwerker wünschen.

Das gilt generell für den Kangoo Rapid 4x4, der als Feld-, Wald- und Wiesen-Kangoo im besten Sinne eine echte Renault-Spezialität für besondere Ansprüche ist. Wie schön, dass es auch unvergleichliche Autos gibt, die Auswege bieten für mancherlei Transportprobleme, ob nun