



Renault Kangoo Rapid



Den grundlegenden Stil der Karosserie mit einem Hang zur Niedlichkeit hat der neue Kangoo Rapid vom Vorgänger übernommen – doch er ist viel erwachsener.

eng auf der Straße, bleibt manche Parklücke links oder rechts liegen.

Doch der Renault ist nicht nur größer, er hat auch an Haltung und Format gewonnen. Die Zeit der rustikalen Pioniere ist vorbei, jetzt kommen ihre geschliffenen Nachfolger. Siehe Lieferwagen: Die zweite Generation der Kisten und Kästen aus einem Guss wächst allerorten heran, startet als gepflegtes Auto, nicht mehr als schlichte Blechdose und basiert nicht auf Kleinwagen, sondern auf der Kompaktklasse eins drüber. Der Kangoo Rapid erster Generation war günstig und einfach, erinnerte mit seinem schlichten Innenleben an den guten alten R4. Doch wer außer Oldtimer-Fans will heute R4 fahren? Also hat sich der Nachfolger mit dem Scénic einen modernen Minivan als Plattform gesucht, ist zu einem ganz anderen Kaliber gereift. Und kann trotz des gründlichen Feinschliffs zupacken. Große, unlackierte Stoßfänger vermeiden hässliche Schrammen, Bügeltürgriffe rundum sind sicher und handfest. Des Weiteren spendiert Renault endlich eine richtige Tankklappe. Weniger elegant sind die Spaltmaße, da lassen es die Franzosen lässig angehen.

## Folge-Erscheinung

Die Optik setzt die Linie des Vorgängers fort, doch unter der niedlichen Blechhülle stecken viele Neuigkeiten.

**G**ute Traditionen soll man fortsetzen: Aus großen Augen guckt der neue Kangoo Rapid neugierig in die Welt; die knappe Stupsnase vor der weiter nach vorn gerückten Windschutzscheibe wirkt putziger denn je. Das kannte man so ähnlich bereits vom Vorgänger, der sich mit seiner niedlichen

Eisbärbaby-Optik Sympathien erwarb. Insofern ist der neue Kangoo Rapid eine perfekte Fortsetzung seines Vorgängers.

Doch der Kleine hat sich zum Riesebaby entwickelt. Da wäre vor allem die stattliche Breite von 1,83 m – ein Kangoo Rapid fällt kaum schmaler aus als der große Bruder Trafic. Da wird's auf einmal

**Zugelegt hat der Kangoo** auch in der Länge, gehört aber mit 4,2 m unverändert zu den kompakten unter seinesgleichen. Der Laderaum profitiert vom Gesamtwachstum nur dezent: 3,0 statt 2,75 m<sup>3</sup>, das ist nicht die Welt. Auch die Türen sind nicht gewachsen. Vorsicht: In Serienausführung gibt's rechts keine Schiebetür, also muss die bessere Variante „Extra“ für 600 Euro Aufpreis her, macht netto 13.090 Euro.

Der entscheidende Unterschied von Kangoo Rapid alt zu Kangoo Rapid neu wird vorn in der Kabine klar: Ambiente und Platzangebot unterscheiden sich fundamental. Zwar sieht die Kunststofflandschaft mit Rindenstruktur der Oberflächen und undefinierbaren Farben nicht gerade heimelig aus, doch qualitativ hebt sich der neue Kangoo Rapid meilenweit vom Vorgänger ab. Auf einmal passt und sitzt alles, verhält sich die Einrichtung auch auf holpriger Fahrbahn ruhig. Und die Türen fallen schwer und satt ins Schloss wie in der Oberklasse.

Von der größeren Außenlänge profitiert der Fahrer jedoch nicht, nach wie vor wünschen sich Große ein, zwei Sitzrasten mehr an Verstellweg nach rückwärts. Die Innenbreite jedoch ist geradezu üppig bemessen. Dank der weit vorn angesiedelten Frontscheibe wirkt der Renault geradezu weitläufig. Die Instrumente sind

einfach, auf ein Kühlwasserthermometer verzichtet Renault ebenso wie auf die Kennzeichnung des Drehzahlmessers. Die Bedienung erfordert etwas Gewöhnung; das manifestiert sich am Warmluftregler der schwachbrüstigen Heizung mit integriertem Lüftungsschalter oder dem versteckten Rändelrad der Scheinwerfer-



**Das Cockpit wirkt sachlich, unterscheidet sich in Form und Qualität enorm vom schlichten Vorgängermodell. Die Instrumente sind einfach gehalten, so verzichtet Renault etwa auf eine Anzeige der Kühlwassertemperatur.**

verstellung. Französischer Tradition entspricht der watteweiche Fahrersessel; gewichtige Fahrer spüren den Rahmen der Konstruktion. Ansonsten hat alles seine Ordnung: Der Kupplungsfuß findet eine Ablage, der hochgesetzte Schalthebel liegt griffgünstig. Zu den Hinguckern zählt der mächtige Krückstockgriff der Handbremse. Ein Durchstieg nach rechts ist nicht möglich, auch bleibt es bei zwei Vordersitzen.

Aber es gibt geräumige Ablagen: Das unendlich tiefe Handschuhfach fasst größere Sammlungen von Atlanten und Laptops, ist bei vorgeklapptem Beifahrersitz indes nicht mehr zu öffnen. Die Dachgalerie ist unterteilt, Kleinteile gehen deshalb nicht verloren. Die Türfächer nehmen opulente Wasserflaschen auf, wenn auch nur liegend; Krimskrams sowie Unterlagen im Format DIN A4 landen in einer praktischen offenen Ablage oben im Cockpit. Verbesserungsbedarf gibt es bei den Außenspiegeln: Es fehlt ein Weitwinkelglas, vor allem rechts ist das Blickfeld zu knapp – unglücklich etwa beim Spurwechsel. Nach vorn dagegen ist der Kangoo Rapid schön übersichtlich.

**Zu den Pluspunkten des Renault** gehört



## MESSWERTE

### Beschleunigung

0 – 50 km/h.....	5,1 s
0 – 80 km/h.....	10,9 s
0 – 100 km/h.....	16,2 s

### Elastizität

60 – 80 km/h (IV/V).....	3,8/7,3 s
60 – 100 km/h (IV/V).....	8,9/14,0 s

**Höchstgeschwindigkeit**.....159 km/h

### Innengeräusche

Stand/50 km/h.....	51/64 dB(A)
80/100 km/h.....	69/72 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit.....	82 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen.....	6,9 l/100 km
Testverbrauch min./max.....	5,9/8,0 l/100 km

## ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge gesamt.....	4.213 mm
Breite gesamt.....	1.829 mm
Höhe gesamt.....	1.805 mm
Radstand.....	2.697 mm
Wendekreis re/li.....	11,4/10,7 m
Höhe/Breite Schiebetür.....	1.130/636 mm
Höhe/Breite Hecktür.....	1.130/1.220 mm
Laderaum über Fahrbahn.....	558 mm
Laderaum (L/B/H).....	1.731-2.500/1.530/1.130 mm
Breite zw. den Radkästen.....	1.218 mm
Ladevolumen.....	3,0-3,5 m <sup>3</sup>
Spurweite vorn/hinten.....	1.521/1.533 mm
Leergewicht Testwagen.....	1.345 kg
Nutzlast.....	573 kg
Zul. Gesamtgewicht.....	1.918 kg
Zul. Achslast vorn/hinten.....	1.080/1.070 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung.....	1.050 kg
Zul. Zuggesamtgewicht.....	2.968 kg

## TECHNISCHE DATEN

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 76/80,5 mm, Hubraum 1.461 cm<sup>3</sup>, Leistung 63 kW (85 PS) bei 3.750/min, maximales Drehmoment 200 Nm bei 1.900/min.

**Antrieb:** mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 3,73/2,05/1,32/0,98/0,74, Übersetzung Antriebsachse 3,87, R.-Gang 3,55. Antrieb auf die Vorderäder.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Viereckslenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator. Vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 195/65 R 15 auf Rädern 6 Jx15. Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung.

**Bremsen:** vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Durchmesser 280 mm, hinten 274 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent. Auf Wunsch elektronisches Stabilitätsprogramm und Antriebs-schlupfregelung. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

### Füllmengen

Tankinhalt: 60 l

Motoröl mit Filter: 4,5 l

### Elektrik

Batterie 12 Volt 70 Ah

Lichtmaschine 150 A

### Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel-Intervall alle 20.000 km/1 Jahr

Garantie: zwei Jahre Garantie, lebenslange Mobilitätsgarantie.

Preis: Renault Kangoo Rapid 1.5 dCi Extra, 63 kW (85 PS) 13.690 Euro\*

\*ohne Mehrwertsteuer



Zum Umfang der mittleren Ausführung gehören die Schiebetür rechts und ein Bodenbelag im Laderaum. Empfehlenswert für größere Transporte ist die Vario-Trennwand mit Klappsitz

wie schon beim Vorgänger der Dieselmotor. Bei niedrigen Drehzahlen schnurrt der Vierzylinder gepflegt vor sich hin, arbeitet sehr elastisch, ohne spürbares Turboloch und vibrationsfrei. Wer außerhalb oder auch auf der Autobahn unterwegs ist, sollte sich für 600 Euro Mehrpreis die mittlere Leistungsvariante mit 86 PS gönnen. Sie treibt den Renault auf 160 Sachen, zeigt mit 200 Nm Drehmoment genug Mumm und Temperament, auch beladen. Die größere Maschine mit 103 PS braucht keiner, die Einstiegsmotorisierung (68 PS) reicht für Stadt- und Wenigfahrer mit überschaubarer Fracht. Minuspunkt für Vielfahrer: Mit 20.000 Kilometer oder einmal im Jahr bemisst Renault den Ölwechselintervall eng.

Ein gekonnt abgestimmtes Fünfganggetriebe übernimmt die Kraftübertragung der mittleren Maschine, bei Höchstgeschwindigkeit arbeitet der Diesel mit Nenndrehzahl – das passt. Der Joystick der Schaltung flutscht leichtgängig und hinlänglich exakt durch die Gassen. Und die Kombination arbeitet ausgesprochen sparsam, wenn auch aufgrund der höheren Maße und des gestiegenen Gewichts mehr Diesel als früher durch die Einspritzdüsen fließt: Auf der Redaktions-Haustrecke genehmigte sich der voll ausgeladene Renault im Schnitt nur 6,9 l, ein prima Wert. Zumal zur Testrunde auch ein Vollgasanteil auf der Autobahn zählt – Kuriere haben es eilig.

Bei hohem Autobahntempo fühlt sich der Fahrer jedoch nicht mehr ganz so wohl: Die Geräuschdämmung ist unzureichend, dazu umtost der Fahrtwind die Karosserie. Also runter mit der Geschwindigkeit, lässiges Rollen steht dem

Kangoo Rapid besser. Dann spielt er auch seinen enormen Fahrkomfort aus, filtert leer wie beladen gekonnt alle Straßenunebenheiten – ein großes Plus der Scénic-Plattform mit Verbundlenkerachse, Schraubenfedern und erwachsener Bereifung im Format 15 Zoll. Gleichzeitig ist das Fahrwerk narrensicher. Zwar legt sich der Kangoo Rapid bei forcierter Gangart in Kurven weit zur Seite, wirkt insgesamt ein wenig weich und schaukelig, verliert aber nie den Straßenkontakt, erreicht erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten. ESP? Ein Eingriff der aufpreispflichtigen Schleuderbremse ist kaum zu provozieren.

Diese Eigenschaften behält der Renault auch beladen bei. Zwar geht dann die Hinterachse spürbar in die Knie, doch das sind Äußerlichkeiten, ebenso wie leichte Poltergeräusche vom Fahrwerk. Doch selbst zackige Spurwechsel bei flotter Fahrt auf der Autobahn nimmt der Lieferwagen ungerührt hin. Und falls es mal knapp wird: Der Rapid bremst ganz hervorragend. Er steht nach kurzem Weg, kennt kein Fading – vorbildlich.

**Am Fahrwerk stört einzig** die Lenkung mit markentypischer Gefühllosigkeit. Zwar trifft die elektrische und geschwindigkeitsabhängige Unterstützung genau das rechte Maß – leichtgängig, aber nicht labbrig beim Rangieren, straff bei hoher Geschwindigkeit –, doch die Lenkung wirkt synthetisch und bei hohen Geschwindigkeiten arg direkt. Prompt fehlt es bei forcierter Fahrt an Geradeauslauf.

Weiter hinten im Laderaum nutzt man die größere Außenbreite, um die Radkästen weiter auseinander zu rücken. Jetzt



passt eine Europalette quer dazwischen. Klingt gut, nutzt aber wenig: Bei gerade mal einem Zentimeter Freiraum links und rechts zu den Radkästen und ebenfalls einem Zentimeter Abstand zu den überdies nach oben schmal zulaufenden Hecktüren ist die quer verfrachtete Palette blanke Theorie, das schafft kein Staplerfahrer ohne Knitterfalten an der Karosserie. Und wozu auch, denn hinter der ausgewölbten Trennwand kommt ohnehin nur einer der Ladungsträger unter – für zwei quer hineingezirkelte Paletten samt Ladung reicht der Platz nicht.

Praktiker finden andere nette Dinge, die den Unterschied zum Vorgänger und zu anderen Lieferwagen ausmachen: nachgiebige Kotflügel aus Kunststoff, die saubere und fingernagelschonende Erweiterung der Türflügel per Tastendruck von 90 auf 180 Grad Öffnungswinkel oder die Aufmerksamkeit kleiner Reflektoren an den geöffneten Hecktüren, die den rückwärtigen Verkehr vor dem parkenden Renault warnen. Drinnen im Lade-

raum sieht es weiterhin etwas rustikal aus: Die sechs Zurrösen sind von eher zarter Natur, die blecherne Seitenwand rechterhand ist zerklüftet, schreit nach einer Verkleidung, die es erst in der Luxusausführung „Exklusiv“ gibt. Sie kostet 600 Euro Aufpreis, dafür gibt es unter anderem ein Radio, elektrische Helfer für Fensterheber und Außenspiegel, Zurrösen auch seitlich.

**Eine Trennwand kostet** in allen Ausführungen extra. Wer lange Gegenstände verfrachtet und meist solo fährt, wählt die vergitterte Vario-Trennwand. Einst von Renault beim Vorgängermodell erfunden, streckt sie zusammen mit dem optionalen Beifahrer-Klappsitz die Ladelänge partiell auf 2,5 m; das Volumen steigt mit diesem Trick um einen halben Kubikmeter. Das riesige Handschuhfach ist bei zusammengefaltetem Sitz nicht mehr zugänglich. Je nach Fracht empfiehlt es sich, beim Einladen das Gewicht im Auge zu behalten. Mit Klimaanlage und weite-

ren Annehmlichkeiten schnurrt die Nutzlast schnell um rund 100 kg auf wenig mehr als eine halbe Tonne hinunter. Das reicht für Botendienst und Päckchen-transporteure, jedoch nicht für Monteure und Handwerker mit Regalen voller Werkzeug und Material. Einen probaten Ausweg eröffnet die Wahl der aufgelasteten Variante mit 150 kg mehr Zuladung.

Seine angenehmen Eigenschaften als Lastesel hat der Neue nicht eingebüßt – ein geschliffener Nachfolger der rustikalen Pioniere. Die Stärke des Neuen jedoch ist hoher Komfort, verbunden mit enormer Fahrsicherheit. Er verknüpft damit die positiven Eigenschaften seines Vorgängers mit einem weitaus angenehmeren und erwachseneren Auftreten.

**RANDOLF UNRUH**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**