



Auch nach bald neun Jahren ein erfreulicher Anblick: Der Kangoo Rapid kann sich sehen lassen.

Renault Kangoo Rapid 1.5 dCi

Das Diesel-Wiesel

Renault Kangoo Rapid 1.5 dCi. Dank seines munteren Dieselmotors ist der kleine Kangoo Rapid ein ganz Großer.



Spaß muss sein, auch beim Autofahren. Und Spaß macht's wenn der kleine Kangoo Rapid seinen großen Kollegen und manch anderem Möchtegern die Rücklichter zeigt. Ein wenig Drehzahl, ein kräftiger Tritt aufs Gas, schon schnellert der Renault vorwärts, ein Diesel wie ein Wiesel.

1.5 dCi heißt die Zauberformel des Spaßmachers, dahinter verbirgt sich ein kompakter 1,5 Liter, der perfekt mit dem knapp geschnittenen Lieferwagen harmoniert. Der Common-Rail-Diesel nagelt nicht, er schnurrt wie ein Kätzchen. Vor allem die kräftigste Variante mit 62 kW

Ab in die Verlängerung: Sitz klappen, Gitterschwenken – schon ist Platz gewonnen und der Fahrer hinter Gittern.

(84 PS) zeigt gerne ihre Krallen: Die Maschine agiert sowohl enorm drehfreudig als auch elastisch, bietet dem Fahrer ein breites nutzbares Drehzahlenspektrum. Um 1.500 Touren herum wehrt sich der kleine Diesel zwar brummend gegen Misshandlung, danach aber zieht er leicht und luftig bis hinauf zur Abregeldrehzahl von 5.000 Umdrehungen, weit über die Nenndrehzahl hinaus.

Dann huscht der Kangoo Rapid in Windeseile vorwärts, hetzt leer in 13 Sekunden auf Tempo 100. Und auch beladen hält der Renault prima mit. Wer's gemütlich angeht, nutzt schaltfaul die Elastizität des Maschinchens. Dieser kompakte Diesel ist antritts- und durchzugsstark zugleich, eine rare und sympathische Kombination. Nicht zuletzt entpuppt sich



das Aggregat als enorm guter Futterverwerter: Fünf bis knapp acht Liter/100 km sind für ein Auto dieses Kalibers nun wirklich nicht die Welt. Was man mit dem Renault auch anstellt, er erledigt es genügsam. Kleine Mogeleyen wie einen heftig übertreibenden Tacho oder den bei der Verbrauchsermittlung allzu optimistischen Bordcomputer beim Testwagen hat er deshalb überhaupt nicht nötig.

Ein sanfter Zeitgenosse. Den Muntermacher unter der Haube kombiniert Renault mit einem Fahrwerk, das noch die klassische französische Lebensart kennt. Der Lieferwagen agiert tendenziell sanft, legt sich weit in die Kurve. Man verzeiht gern, dass der Renault auf kurze Unebenheiten im Leerzustand etwas rüde reagiert, zumal er dabei nicht bössartig auskeilt. Unter seinesgleichen zählt er zu den sanften Zeitgenossen.

Gleichzeitig kommt er mit der überschaubaren Nutzlast von einer halben Tonne gut zurecht. Zwar hängt der Renault ausgeladen tief in den Federn, benimmt sich aber trotzdem sehr gesittet. So muss sein Fahrer schon recht heftig zur Sache gehen, um ein ausbrechendes Heck

**Knapp geschnitten:
Das Fahrerhaus sitzt
großen Kangoo-Lenkern
wie auf den
Leib geschneidert, es
zwick und zwackt
ein wenig.**

zu provozieren. Dann jedoch bleibt er beim Einfangen des Franzosen ohne Unterstützung: Hilfreiche Extras wie ESP oder auch nur eine Schlupfregelung gibt es weder gegen Geld noch gute Worte.

Daran merkt man, dass der Kleine nicht mehr ganz taufisch ist. Im Herbst

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.035 mm
Gesamtbreite	1.672 mm
Gesamthöhe	1.835 mm
Radstand	2.600 mm
Wendekreisdurchmesser	10.900 mm
Höhe/Breite/ Schiebetür.....	1.093/max. 619 mm
Höhe/Breite/ Hecktür.....	1.166/max. 1.219 mm
Laderaum über Fahrbahn	535 mm
Laderaum (L/B/H).....	1.675-2.466/1.421/1.257 mm
Breite zwischen den Radkästen.....	1.172 mm
Ladevolumen maximal	2,75-3,0 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.399/1.408 mm
Leergewicht Testwagen	1.180 kg
Nutzlast.....	510 kg
Zulässiges Gesamtgewicht.....	1.690 kg
Zulässige Achslast vorn/hinten	890/920 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	810 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht.....	2.500 kg

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, zwei Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub: 76/80,5 mm, Hubraum: 1,5 l; Leistung: 62 kW (84 PS) bei 3.750/min; maximales Drehmoment: 200 Nm bei 1.750/min.

Getriebe: Mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,73/2,05/1,32/0,97/0,76; Übersetzung Antriebsachse 3,56; Rückwärtsgang 3,66. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Querlenker, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Drehstabfederung, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Durchmesser vorn 259 mm, hinten 203 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Reifen/Räder: Reifen 165/70 R 14 C auf Rädern 5,5 J x 14.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Füllmengen

Tankinhalt: 50 L
Motoröl mit Filter: 5,0 L

Elektrik

Batterie 12 Volt 70 Ah, Lichtmaschine 110 A (mit Klimaanlage 125 A).

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 20.000 km
Garantie: Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie.

Grundpreis

Renault Kangoo Rapid 1.5 dCi 12.300 Euro

1997 vorgestellt, zählt er zu den älteren Semestern. Aber er hat sich prima gehalten, seine Jahre sieht man ihm nicht an. Auch nach langen Jahren tritt er optisch frisch und faltenlos auf, wirkt reif, aber nicht überreif - und ist nicht von gestern. Manch deutlich jüngerer Kollege verzichtet aufs hier serienmäßige ABS oder hat Probleme, die einst vom Kangoo Rapid erfundene Vario-Trennwand mit klappbarem Beifahrersitz zu implantieren.

Agiler Flitzer. Die Zeit aber geht auch am Kangoo Rapid nicht vorüber. So sind Lieferwagen heute deutlich größer gewachsen, mit nur vier Meter Länge, knapp drei Kubikmeter Laderaum und einer halben Tonne Nutzlast in der getesteten Variante ist der Renault der Kleinste unter seinesgleichen, reißt als Nutztier keine Bäume aus. Doch jede Medaille hat zwei Seiten: Der Renault saust munter durchs Verkehrsgewühl, fühlt sich dort wohl, wo schlanke 1,7 Meter Außenbreite wichtiger sind, als gewaltige Frachträume. Auch dank nur knapp elf Meter Wendekreis windet er sich durch, wo andere hilflos stecken bleiben.

Gleichzeitig entpuppt sich der kurze Kangoo Rapid bei Bedarf als Raumwunder, zeigt dabei seinen typisch frankophilen Geist fürs Praktische, manchmal



Ein echter Muntermacher: Die stärkste Variante des Dieselmotors ist ein echtes Sahnestück.

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h	4,5 s
0-80 km/h	9,1 s
0-100 km/h	13,1 s

Elastizität

50-80 km/h	5,8/9,1 s
50-100 km/h	10,1/14,6 s

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
-----------------------------	----------

Innengeräusche

Stand/50/80km/h	58/64/68 dB(A)
100/130/Vmax km/h	70/74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	4,9 l/100 km
Verbrauch maximal	7,5 l/100 km
Testverbrauch gesamt	6,2 l/100 km

Ø = Durchschnitt

gar Geniale. Er war der erste seiner Klasse mit Schiebetür zum Laderaum. Die wahlweise lieferbare Leiterklappe als Verlängerung kennzeichnete schon seine Vorgänger Rapid und den legendären Renault 4 F4/F6. Nicht zuletzt hat mit dem Kangoo Rapid die Vario-Trennwand bei den Lieferwagen Einzug gehalten: Fix den dann starren und etwas schmalspurigen Beifahrersitz nach vorn klappen, den rechten Teil der Trennwand nach vorn schwenken, schon nimmt der Fahrer zwar in einer Art Käfighaltung Platz, doch nebenan streckt sich der Laderaum um mehr als einen halben Meter und gewinnt einen Viertelkubikmeter bis zur Unterkante des Fensters - manchmal wirkt der Kleine drinnen größer als draußen.

Er kann anpacken. Richtig groß ist er ebenfalls bei der Vielzahl seiner Varianten. 30 Millimeter mehr Bodenfreiheit fürs Befahren von Feldwegen oder Baustellen, 100 Kilogramm höhere Nutzlast, gar Allradantrieb und die fahrdynamisch etwas zweifelhafte Maxi-Ausgabe mit verlängertem Überhang und entsprechend größerem Laderaum erlauben einen individuellen Zuschnitt des Kangoo Rapid.

Und er kann anpacken. Zu den Vorzügen des praktischen Renault gehören asymmetrisch öffnende Heckflügeltüren - die Kurzausgabe geschickt rechterhand in Richtung zum Bordstein - und serienmäßig ein Bodenbelag im Laderaum. Die Türen weiten sich nach simpler Entriege-



Tipp für die Ladungssicherung: Zurrleisten auf halber Höhe der Wände.

lung ohne Gefahr von Fettschmiererei und Fingerklemmer auf 180 Grad. Sinnvoll sind auch die obligatorischen breiten Seitenschutzleisten gegen gängige Schürfwunden. Zu den vier Zurrösen am Boden gesellen sich auf Wunsch Zurrleisten auf halber Höhe der Wände. Der kleine Renault entpuppt sich als ausgesprochen praktisch. Bis hin zur separaten Ent- und Verriegelung per Knopfdruck von Vordertüren und Laderaum oder auch nur der Fahrertür – sinnvoll und sicher. Ebenso wie die Weitwinkelgläser der Außenspiegel links und rechts.

Vorn rund um den Fahrerplatz jedoch allerdings werden die Grenzen des

Wachstums deutlich. Großen Fahrern sitzt der Kangoo Rapid arg knapp, er spannt ein wenig. Wie wär's mit einer üppigeren Längsverstellung des Sitzes, einer Höhenverstellung, oder einem einstellbaren Lenkrad? Einige inzwischen selbstverständliche Wünsche bleiben im Kangoo Rapid offen. Und ausgerechnet aus dem Land der riesigen Wasserflaschen kommt hier ein Lieferwagen mit Türfächern nur für kleine Gebinde, welch ein Fauxpas.

Renault aber müht sich redlich um den Kangoo Rapid, feilt an ihm fast Jahr für Jahr: Die Kunststoffe im Fahrerhaus sehen längst sehr anständig aus, fassen sich gut an, sind hell und freundlich, gekonnt abgestimmt und routiniert verarbeitet. Die kleinste Lücke wird für Ablagen genutzt; ein schmiegsam-watteweiche Fahrersitz hüllt den Kangoo-Lenker ein, die Heizung funktioniert fix und recht kräftig, unter Lieferwagen ist das nicht selbstverständlich. Die großen übersichtlichen Instrumente finden sich auch in ausgewachsenen Renault-Transportern; die Bedienung gibt keine Rätsel auf, auch wenn nicht alles praktisch ist.

Macht hoch die Tür: Schiebetür, asymmetrische Hecktüren und dazu die Leiterklappe – alles dran.

So muss man zur Einstellung der Regler von Heizung und Lüftung mühsam um den Schalthebel herumreichen, fehlt ein Tippkontakt für den Wischer, klingt das Radio arg blechern.

Kleinigkeiten. Auch ein paar kleine Lässigkeiten gehören bei diesem Auto dazu. Da passt der mobile Aschenbecher (ideal auch als Stifthalter) aufgeklappt nicht ganz in seine Aussparung in der Mittelkonsole. Die Kombination von Hecktüren und Leiterklappe gibt beim Fahren Knarrgeräusche von sich. Und ein paar Streifen nackten Blechs im Fahrerhaus leistet sich der Kangoo Rapid ebenfalls.

Geschenkt, das alles gerät mit ein wenig Drehzahl und einem kräftigen Tritt aufs Gaspedal schnell in Vergessenheit. Dann, wenn der kleine Renault vorwärts schnell, ein Diesel wie ein Wiesel.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests auch online: www.kfz-anzeiger.com