



Durchgehend geöffnet

Vorstellung: neuer Renault Kangoo/Express. Der kleine Kangoo hat jetzt eine riesige Klappe. Und er bekommt mit dem Nachfolger des Dokker ein Geschwisterchen.

Das ist ein Ding: Wie gewohnt fährt die schlanke Schiebetür des Kangoo auf. Dann öffnet die Beifahrertür. Und schon blickt der verblüffte Zuschauer auf ein fast anderthalb Meter breites Einfallstor zum Frachtabteil. Renault lässt die B-Säule weg, ihre Funktion sollen Verstärkungen in den Türen übernehmen. Zweite Voraussetzung ist die schwenkbare Vario-Trennwand mit dem komplett versenkbaren Sitz. Vorhang auf und Bühne frei.

Der neue Kangoo hat ordentlich zugelegt. Seine Kurzvariante siedelt sich mit viereinhalb Meter Länge auf halber Strecke zwischen den Vorgängern Kangoo Rapid und dem Maxi an. Der Zuwachs von rund 20 cm kommt etwa zur Hälfte dem Laderaum zugute, der andere Teil verlängert den deutlich vorderen Überhang und dient dort unter anderem der Unfallsicherheit. Die Breite des Kangoo erreicht inzwischen annähernd Transporterformat.

Viel Raum für Fracht

Ebenso der Laderaum, er wächst um rund zehn Prozent auf 3,3 bis 3,9 m³ Volumen, je nach Konfiguration. Erst recht Vollformat erzielt mit bis zu 4,9 m³ die Maxi-Ausführung. Sie dehnt sich dann allerdings auch um einen weiteren halben Meter auf knapp fünf Meter Länge.

Hinter der Trennwand des gar nicht mehr so kleinen Kurz-Kangoo wächst die Ladefläche. Zwischen den Radkästen zum Beispiel ringen Lieferwagen-Entwickler



**Das Tor macht weit:
Der neue kurze Renault Kangoo überrascht mit
einer riesigen Öffnung auf der Beifahrerseite –
Renault hat die B-Säule gestrichen.**



**Der Kangoo sieht deutlich dynamischer aus.
Dem freundlichen Kindchen-Schema – süüüß –
entspricht die dritte Generation nicht mehr.**

um jeden Millimeter. Der neue Kangoo erreicht rekordverdächtige 1.247 mm. Damit übertrifft er den Vorgänger um 29, Berlingo und Konsorten um 18 und den frischen VW Caddy um acht Millimeter. Paletten passen also nun deutlich besser quer hinein. Und dank 1,9 m Ladelänge parken des Rundrückens bei Bedarf zwei der Ladungsträger hintereinander.

Handwerker und Expressdienstler mit vollen Händen werden sich über den schlüssellosen Zugang freuen. Bei Näherung entriegelt sich der Kangoo, bei Entfernung schließt er selbständig ab. Schlösser hat Renault hinter daher ganz

gestrichen. „Sesam öffne Dich“ wirbt Renault, es betrifft also nicht nur die Schiebetür. Auch drinnen punktet der Renault Da wäre ein optionales Regal unter dem Dach, es kann in vielen Fällen den Dachträger ersetzen. Oder die Sortimo-Idee eines ausdrehbaren Regals in der weiten Öffnung auf der Beifahrerseite. Je nach Variante schleppt der Kangoo entweder bis zu 540 oder 740 kg Nutzlast. Beim Maxi nähert sie sich sogar einer Tonne.

Alles neu

Komplett erneuert hat Renault ebenfalls das Cockpit. Im Stil der aktuellen Trans-

Mehr Sicherheit für Alle

Anhängerkomponenten und Zubehör von AL-KO



GEHEN SIE BEIM TRANSPORT AUF NUMMER SICHER

Ob Pferd, Boot oder Ming Vase: Die speziell für Anhänger entwickelten Komponenten und Zubehörteile von AL-KO sorgen für größtmögliche Sicherheit und höchsten Komfort auf der Straße. Von der AAA Premium Brake bis zur AL-KO Sechskant-Gummifederachse – unsere innovativen Komponenten und Zubehörprodukte ermöglichen Ihnen auch in heiklen Situationen einen souveränen Transport.

AAA Premium Brake und weitere Anhängerkomponenten und Zubehörteile finden Sie auf unserer Website.



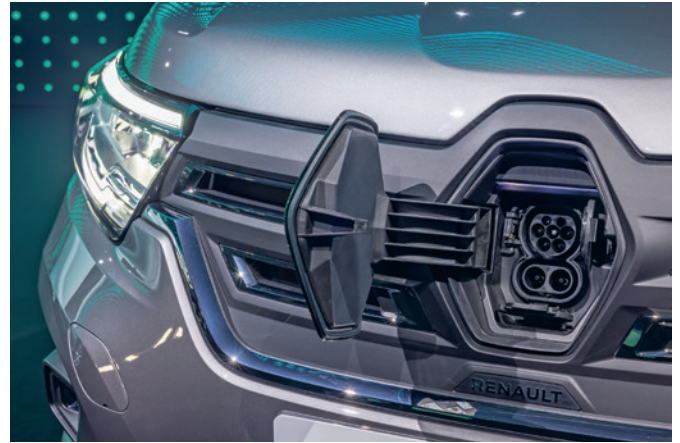
AAA Premium Brake

www.alko-tech.com/anhaenger





Blick ins Cockpit: Der Arbeitsplatz des Fahrers ist jetzt aufgeräumt und sachlich.



Während andere sich von E-Lieferwagen verabschieden, setzt Renault unverändert auf stromernde Varianten – der E-Tech Electric kommt.

Technische Daten	Kangoo Rapid	Kangoo neu
Länge	4.282 mm	4.486 mm
Breite Karosserie	1.829 mm	1.860 mm
Höhe	1.844 mm	1.808 mm
Radstand	2.697 mm	2.716 mm
Länge Laderaum	1.731 mm	1.810 mm
Breite Laderaum	1.530 mm	1.517 mm
Höhe Laderaum	1.129 mm	1.215 mm
Volumen Laderaum	3,0-3,5 m ³	3,3-3,9 m ³
Breite zwischen den Radkästen	1.218 mm	1.247 mm

porter der Marke hält eine neue Sachlichkeit Einzug. Die Türen öffnen mit bis zu 90 Grad extrem weit, das Lenkrad ist nun zweifach verstellbar, es gibt eine elektrische Parkbremse. Die Instrumente sind klar gezeichnet und auch in einer Digital-Ausführung verfügbar. Mittig wächst ein Monitor mit bis zu acht Zoll Größe aus der Armaturentafel. Auch die Bedienung

der Klimatisierung ist nun aufgeräumt, die Klimaanlage bringt der Kangoo gleich serienmäßig mit.

Geordnet geht's generell im Fahrerhaus zu, Renault hat nachgemessen und spendiert Staufächer mit 60 l Inhalt. Obacht verdient die große Schublade rechterhand, sie ersetzt das herkömmliche Handschuhfach. Als Arbeits- oder

Mittagstisch dient die umgeklappte Rückenlehne des optionalen Doppel-Beifahrersitzes.

Auf Wunsch fährt eine ganze Armada an Assistenzsystemen mit. Der Notbremsassistent arbeitet bei Geschwindigkeiten von sieben bis 80 km/h, er erkennt auch Fußgänger und Radfahrer. Es gibt einen aktiven Spurhalte-Assistenten, einen aktiven Tempomaten sowie einen Totwinkel-Assistenten mit Lenkeingriff und einen Einpark-Assistenten. Die Außenspiegel sind gewachsen und ein kamerabasiertes Rücksichtssystem liefert bei Vorwärtsfahrt bei vollgepacktem Laderaum einen Blick auf das Geschehen hinter dem Auto, sichtbar auf einem Monitor anstelle des Rückspiegels. Renault kündigt zum Jahresende sogar eine teilautomatisierte Ausführung an, sie vereint mehrere Assistenten und übernimmt Gas, Bremse sowie Lenkung.

Kangoo-Kollege mit Stern

Auch in der neuen Generation erhält der Kangoo wieder einen Ableger mit Stern aus französischer Fertigung. Im Unterschied zum Vorgänger war Mercedes nun von Beginn an der Entwicklung beteiligt. Steckt also mehr Mercedes im Citan? Das Basis-Paket mit zwei Radständen und voraussichtlich auch Motorisierung und Getrieben einschließlich der erstmals angebotenen E-Ausgabe mit Stern ist identisch, ebenso das blecherne Grundgerüst. Individualität sollen Nase und Heck zeigen, das Cockpit mit MBUX und die Sitze, auch das Fahr-



Aus eins mach zwei: Der Mercedes Citan fährt noch im Tarnanzug. Er soll sich deutlicher vom Kangoo unterscheiden als bisher.

werk. Dem Vernehmen nach verzichtet Mercedes jedoch auf die scheunentorgroße Öffnung ohne B-Säule auf der rechten Seite. Mit einem Marktanteil von knapp mehr als zwei Prozent

im vergangenen Jahr in Europa war der Erfolg des Citan bisher dürftig. Jetzt soll er zulegen. Auch mittels der feineren T-Klasse, die künftig vermehrt Privatkäufer anspricht.

Vom Dokker zum Express

Renault Express? Unter dieser Bezeichnung firmierte in vielen Ländern der Vorläufer des ersten Kangoo, in Deutschland hieß er Renault Rapid. Jetzt ist er wieder da, als schlichtere und günstigere Variante des Kangoo, gefertigt in Marokko. Renault spricht von einer Neuentwicklung, doch wer genau hinschaut, entdeckt die Quelle: Während die Tochtermarke Dacia ursprünglich Renault-Komponentenübernahm, ist's nun umgekehrt: Renault trägt die Kleider von Dacia auf, denn der Dokker Express wechselt zu Renault. Er bekommt mit diesem Schritt eine markentypische Nase und ein neues Interieur. Anderes bleibt, zum Beispiel die 4,39 m lange Karosserie mit 3,3 bis 3,7 m³ Laderaum und einer zweidrittel Tonne Nutzlast. Mit Ausnahme einer Kamera zur Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs verzichtet der Express weitgehend auf innovative Technik. Eine Palette passt nur längs ins Heck.

Den Antrieb übernehmen ein 1,3-Liter-Benziner mit 75 kW (102 PS) sowie ein 1,5-Liter-



Kein Kangoo-Klon, sondern der direkte Nachfolger des Dacia Dokker namens Renault Express.

Diesel mit 55 kW (75 PS) oder 70 kW (95 PS), alle in Verbindung mit Sechsgang-Schaltgetriebe. Sparfüchse wählen den schwächeren Diesel in der Variante „Eco-Leader“, dann ist der Express auf 100 km/h gedrosselt. Das

Verzögern übernehmen hinten Trommelbremsen. Bisher gab's den Dacia Dokker ab netto 9990 Euro zum Günstigkurs – daran dürfte sich beim Renault Express nicht viel ändern.

ANZEIGE

KRAFTSTOFF SPAREN
WWW.ABC-AEROLINE.DE

abc AERO LINE

20%

Nicht nur mit diesen Neuheiten, auch optisch hat der Kangoo in dritter Generation das Kindchen-Schema abgelehnt, niemand wird ihn mehr als niedlich bezeichnen. Und auf Wunsch blickt er scharf aus LED-Scheinwerfern.

Effizientes Kraftpaket

Wechselstimmung herrscht ebenfalls beim Antrieb. Mit dem Modellwechsel ist wieder ein Benziner im Programm. Der

1,3-Liter bringt es auf 75 kW (102 PS) und 96 kW (130 PS). Der Diesel mit 1,5 l Hubraum leistet wahlweise 55 kW (75 PS), 70 kW (95 PS) oder 85 kW (115 PS). Diese Daten entsprechen fast exakt dem Vorgänger, doch das maximale Drehmoment legt um bis zu zehn Prozent zu. Den stärksten Benziner und den mittleren Diesel liefert Renault optional in der Ausführung namens „Eco-Leader“, dann ist unter anderem die Höchstgeschwindigkeit auf 110 Sachen reduziert. Sechsgang-Schaltgetriebe sind Standard, optional stehen für die stärkeren Modelle Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe parat.

Eine E-Variante ist Pflicht, schließlich zählt der Kangoo ZE darin zu den Pionieren. In den vergangenen zehn Jahren hat Renault langen Atem bewiesen und mittlerweile mehr als 60.000 Einheiten gefertigt. Der Nachfolger heißt E-Tech Electric, folgt zum Jahresende und wartet mit respektablen Daten auf: Motorleistung 75 kW, Drehmoment 245 Nm, Batteriekapazität 44 kWh. Das soll für 265 km reichen, denn Renault liefert innerhalb der sechs Fahrprogramme einen Öko-Modus mit reduzierter Leistung, auch steckt an Bord eine stromsparende Wärmepumpe als Heizung.

Der E-Tech ist schnellladefähig mit 75 kW Ladeleistung, das bedeutet in einer halben Stunde 150 km Reichweite, nach einer Dreiviertelstunde 80 Prozent der Kapazität. Auch das ist ein Ding.

Randolf Unruh

HOCHWERTIGE
BAUSÄTZE, PRÄSENT
IN ÜBER 30 LÄNDERN
AUF 5 KONTINENTEN

LIDERKIT IMMER UNTERWEGS

LIDERKIT

www.liderkit.com