



Stattliche Erscheinung: Der neue Kangoo Rapid ist abermals gewachsen und tritt optisch selbstbewusst auf

Alle guten Dinge ...

Test: Renault Kangoo Rapid. Eine seitliche Ladeöffnung wie ein Scheunentor und drumherum ein komplett neuer Lieferwagen – die dritte Generation des Renault Kangoo Rapid.

Rückblick: Als spindeldürrer Kerlchen kam die erste Generation des Renault Kangoo vor einem Vierteljahrhundert auf die Welt. Einer der ersten modernen Lieferwagen ohne Rucksack-Aufbau, mit Karosserie aus einem Guss. Geboren in einer Ära, in der man hinter dem Steuer noch Unrasierte mit Baskenmütze und Gauloises im Mundwinkel vermuten konnte. Die zweite Kangoo-Generation entwickelte sich zum Pummelchen, pausbäckig und mit großen Kinderaugen. Man sah ihr selbst als Kastenwagen die liebenswürdige Familienkutsche an.

Jetzt ist der Kangoo in dritter Generation erwachsen geworden. Mit selbstbewusstem Gesicht, dynamischer Linienführung und stämmiger Statur. Zum Test hat

er sich fein angezogen, mit Metallic-Lack, zarten Chromstreifen im Gesicht, dazu eine markante Beplankung der Stoßfänger.

Wachstumsschub

25 Jahre Kangoo sind auch 25 cm mehr Breite. Aber wer ist in dieser Zeit schon schlanker geworden? Und hier haben füllige Hüften Sinn, sollen doch Lieferwagen inzwischen Europaletten quer schlucken. Das klappt beim Kangoo Rapid recht gut. Die Erweiterung der Hecktüren auf 180 Grad wirkt etwas fummelig. Aber zwischen den Radkästen ist 1.250 mm Platz, das Heckportal misst einen Hauch mehr, passt also mit etwas Aufmerksamkeit. Der Staplerfahrer könnte mit langer Gabel so-

gar zwei Paletten hintereinander abstellen. Allzu hoch sollte die Ladungsträger indes nicht bepackt sein, denn Karosserie und Hecktor verjüngen sich nach oben.

Auch Langmaterial kommt unter. Den Trick der Verlängerung mit schwenkbarer Trennwand und Klappsitz hat der Kangoo Rapid einst erfunden. Jetzt folgt „Open Sesame“: Renault zaubert für einen Tausender Aufpreis auf der rechten Seite die B-Säule weg. Das heißt: Schiebetür und die extrem weit öffnende Beifahrertür aufreißen, Sitz mit drei Handgriffen versenken, Trenngitter etwas umständlich schwenken, schon öffnet sich eine scheunentorgröße Öffnung von fast 1,5 m. Für bis zu drei Meter lange Leitern, Rohre, Teppichrollen oder andere Fracht – solch einen Schlund gab's noch nie. Ein Blick auf generelle Details: Außen ist die Schiebetürführung verdeckt, drinnen erhell LED-Licht (Extra) die Szenerie. Vorsicht beim Parken in steilen Einfahrten, nur eine stramme Feder hält die Schiebetür. Und Obacht an der Tankstelle, denn beim Kastenwagen fehlt eine Sperre zwischen geöffneter Tankklappe und Schiebetür.

Kangoo und Konsorten

Was darf's denn sein, Renault Kangoo Rapid, Mercedes Citan oder Nissan Townstar? Alle kommen aus dem Renault-Werk in Maubeuge/Frankreich. Der Mercedes Citan hebt sich von seinen Kollegen deutlich ab: eigene Nase, eigenständiges Heck, Planken an der Seite, drinnen ein Mercedes-Cockpit von der Grundform der Armaturentafel über Lüftungsdüsen, Instrumente und Monitore bis zur Hebele und Lenkradtastatur. Sogar die Sitze tragen eigenständige Polster. Der Kombi namens Tourer erhält eine individuelle Fahrwerksabstimmung. Mit der T-Klasse legt Mercedes sogar noch was Feines für die Familie auf. Technik und Rohbau, auch Seitenteile und Scheiben sind identisch zum gemeinsam entwickelten Renault Kangoo. Er behält sich exklusiv die durchgehende Öffnung ohne B-Säule vor.

Weniger empfindlich ist Nissan, der neue Townstar ist optisch nahe am Kangoo Rapid angesiedelt. Er löst den Nissan NV250 ab, erst zwei Jahre vor Toresschluss vom Kangoo II abgeleitet. Auf der Strecke bleibt ebenfalls die etwas skurril anmutende Nissan-Eigenentwicklung NV200. Ein Basismodell, drei Marken, das bringt Stückzahlen und senkt die Kosten.



Attraktive Kehrseite mit fülligeren Hüften, damit Paletten quer ins Heck passen.



Klarer Hinweis auf einen wichtigen Teil der Zielgruppe. Aber auch andere Branchen nutzen den Lieferwagen.

Je nach Variante dürfen Fracht und Besatzung zusammen entweder eine halbe oder fast eine Dreivierteltonne wiegen. Hier parkt gerade das Leichtgewicht. Der Bonsai-Laster lässt sich die Fracht äußerlich nicht anmerken: Leer steht die Karosserie hinten ein wenig hoch, beladen ebnet sie sich ein. Alle Ausführungen schleppen bei Bedarf einen Anhänger von 1,5 t.

Geschmeidig unterwegs

Das Fahrwerk spielt mit: Ob leer oder beladen, der Renault federt dank gekonnt abgestimmter Verbundlenker-Hinterachse mit Schraubenfedern verblüffend geschmeidig. Auch muss der Fahrer schon sehr viel Unsinn anstellen, um den Renault in die Nähe eines ESP-Eingriffs zu bringen. Eine zielgenaue Lenkung gewährleistet präzise Fahrmanöver. Empfindlichen Mägen missfällt allenfalls das Stampfen der beladenen Fuhre auf Bodenwellen. Und bei sehr zackigen Spurwechseln mit hohen Geschwindigkeiten giert der Frachter mit kurzem Radstand um die Hochachse. Also bitte mehr Ruhe und Gelassenheit am Steuer, das steht

dem komfortablen und nett hergerichteten Renault ohnehin besser.

Drinnen geht es im Stil der Zeit etwas dunkel zu. Die Materialien sind der Liga angemessen, mit hochwertiger Armaturentafel und schlichter Türverkleidung. Das Raumgefühl ist angenehm, ein Vorteil der breiten Karosserie und der weit vorgerückten Windschutzscheibe. Indes ist die Fahrerkabine zugunsten der großen Ladefläche etwas kurz geraten, Großgewachsene würden gerne ein, zwei Rasten weiter hinten parken. Der Sitz aber ist recht bequem und langstreckentauglich, indes nicht ganz so kuschelig ausgeformt wie beim Parallelmodell mit Stern. Nachteil ist geringerer Seitenhalt, Vorteil das fixere Rein und Raus für Postler. Kurze Irritation auf dem Beifahrer-Klappsitz - mangels B-Säule ist der Sicherheitsgurt links angeschlagen.

Nach schräg vorn behindern unten breit auslaufende A-Säulen ein wenig die Sicht. Aber der Blick nach hinten könnte kaum besser sein: Die großen Außenspiegel tragen Weitwinkelfelder, hinzu kommt das optionale Kamerasystem mit

knackscharfem Monitorbild anstelle des Innenspiegels, eine Empfehlung. Dazu der frühzeitig warnende Totwinkelassistent und eine detaillierte Gefahrenanzeige im Monitor beim Rangieren - perfekt. Da erscheint der Einparkassistent fast überflüssig, der seine Arbeit mit wechselhaftem Ergebnis verrichtet. Segensreicher ist der Notbremsassistent, es gibt

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711-0
Fax: 07731/8711-11
E-Mail: info@altec-singen.de
Internet: www.altec-singen.de

ALU-RAMPEN

Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.486 mm
Breite gesamt	1.919 mm
Breite über Außenspiegel	2.159 mm
Höhe gesamt	1.864 mm
Radstand	2.716 mm
Wendekreis	11,75 m
Breite/Höhe Schiebetür	615/1.050 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.256/1.115 mm
Laderaum über Fahrbahn	635 mm
Laderaum (L/B/H)	1.806-3.053/1.570/1.215 mm
Breite zw. den Radkästen	1.248 mm
Ladevolumen	n 3,3–3,9 m³
Leergewicht Testwagen	1.480 kg
Nutzlast	547 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.027 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.170/1.070 kg
Anhängelast bei 12 Prozent Steigung	1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.527 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 76,0/80,5 mm, Hubraum 1461 cm³, Leistung 70 kW (95 PS) bei 3000-3750/min, maximales Drehmoment 260 Nm bei 1750-2000/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Katalysator mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73 / 1,95 / 1,23 / 0,84 / 0,65 / 0,56, R-Gang 3,95, Antrieb auf die Vorderräder, Achsübersetzung 4,73.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Schraubenfedern. Reifen 195/65 R 15 auf Rädern 6 J x 15. Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen,

ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 180 A

Wartung/Garantie

Wartung: max. 30.000 km/2 Jahre

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie, optional Garantieverlängerungen. Drei Jahre Garantie auf die Lackierung, zwölf Jahre gegen Durchrostung. Lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie bei Durchführung der Wartungsintervalle bei autorisierten Werkstätten.

Preis

Renault Kangoo Rapid dCi 95 Edition One 18.950 Euro (Extra 20.450 Euro, Open Sesame je + 1.000 Euro, ohne MwSt.)

Messwerte

Beschleunigung:

0 – 50 km/h	5,0 s
0 – 80 km/h	9,9 s
0 – 100 km/h	14,3 s

Elastizität:

60 – 80 km/h (IV/V)	4,1/6,5 s
60 – 100 km/h (IV/V)	8,6/12,1 s
80 – 120 km/h (VI)	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/100 km/h	44/61/67 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	72 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ innerorts/außerorts/kombiniert	5,4 / 4,4 / 4,8 l/100 km
---	--------------------------

CO₂-Emission kombiniert 125 g/km

Normverbrauch WLTP: 4,4-5,8 l/100 km

CO₂-Emissionen: 136-137 g/km

Teststrecke beladen 6,1 l/100 km

Testverbrauch min./max. 5,3-9,8 l/100 km

Testverbrauch Adblue:

0,13 l/100 km Teststrecke beladen 24,8 kWh/100 km

Testverbrauch min./max. 17,4-29,0 kWh/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus:

+ Ansehnliche Verarbeitung, große Außenspiegel, Monitor mit hoher Bildqualität statt Innenspiegel, bequemer Fahrersitz, Schublade als Ablage, sehr niedrige Fahrgeräusche.

- Knappe Längsverstellung Fahrersitz, Sicht durch A-Säulen teils eingeschränkt.

Antrieb:

+ Laufruhiger Dieselmotor, ab mittleren Drehzahlen kräftig zupackend, drehfreudig. Gute Fahrleistungen, leichtgängige Schaltung.

- Antrittsschwäche bei niedrigen Drehzahlen, daher langer sechster Gang nur bedingt für Landstraßen geeignet.

Fahrwerk/Sicherheit:

+ Sehr sicheres und gutmütiges Fahrwerk, präzise Lenkung, Fahrkomfort beladen sehr gut, leer gut. Zahlreiche Assistenzsysteme zur Auswahl.

- Beladen Stampfen bei Bodenwellen und Gierneigung bei Spurwechseln mit hohem Tempo.

Laderaum:

+ Weite Öffnung „Open Sesame“ aus Schiebetür und Beifahrertür, vergleichsweise großer Abstand zwischen Radkästen, Platz für zwei Paletten, LED-Beleuchtung, pflegeleichter und rutschfester Boden (Aufpreis), Anhängelast und zulässiges Zuggesamtgewicht hoch.

- Sperre geöffnete Schiebetür nur federbetätigt, Kollisionsgefahr mit Tankdeckel, Hecktürenerweiterung auf 180 Grad etwas fummelig.

Kosten:

+ Günstiger Kraftstoffverbrauch, sehr große Reichweite, dichtes Servicenetz, gute Serienausstattung.

- Wartungsintervalle durchschnittlich, großer Inhalt Motoröl treibt Kosten.

ihn allerdings nur für Vorwärtsfahrt. Trotz des großen Sichtfelds der Rückfahrkamera, ein Querverkehrswarner mit Notbremsen wäre eine Versicherung fürs Rückwärts-Ausparken. Der Abstandswarner zeigt die Tendenz zum vorausfahrenden Fahrzeug farbig und sogar in Sekunden an – ein ebenso überraschender wie wirksamer Fingerzeig. Die übersichtliche analoge Instrumentierung ist komplett,

einschließlich Kühlwasser-Thermometer, die Bedienung markentypisch, ob Hebel oder Lenkradtasten. Schön, dass es noch Autos mit drei logischen Drehreglern und klaren Rasten für Heizung und Klimatisierung plus fix zugänglicher Umlufttaste gibt. Ebenso durchdacht sind die Ablagen, einschließlich Schublade rechts für Papierkram oder Klapprechner im Format DIN A4.

Trotz der offenen Verbindung mit Gitterwand auf der Beifahrerseite fährt der Kangoo Rapid rücksichtsvoll leise und gepflegt. Er kennt auch nicht die Dröhnfrequenz seines Parallelfabrikats um 2.500 Touren. Der Diesel schnurrt laufruhig vor sich hin, erst bei höherem Autobahn-tempo steigt die Geräuschkulisse in erträglichem Maß, es liegt an Geräuschen aus Richtung Frachtabteil.



Blick zurück, Teil eins: große Außenspiegel mit Weitwinkelgläsern, Spurrassistent.



Blick zurück, Teil 2: Kamera hoch auf dem Heck, drinnen Monitor mit gestochen scharfem Bild.



Durchgehend geöffnet: Schiebetür, Klappsitz und Beifahrertür machen den Weg frei für die Ladung.

Hier ackert der Diesel mittlerer Spannkraft, ein kompakter 1,5-Liter mit 70 kW (95 PS). Er schwächelt ein wenig im unteren Drehzahlbereich, beißt erst im Bereich des maximalen Drehmoments kräftig zu. Danach jubelt die Maschine fröhlich und doch recht kultiviert weiter hinauf bis in Höhen von 5.000 Touren, dann längst im roten Drehzahlbereich. Diese alpinen Regionen sind im Alltag überflüssig, hier helfen Drehzahlen bis 3.000 Touren dem

Im Ergebnis ist der Kangoo Rapid recht sparsam unterwegs. Voll ausgeladen schnitt er mit 6,1 l/100 km auf der Redaktions-Hausstrecke günstig ab. Die Extremwerte bewegten sich zwischen 5,3 l auf der Kurzstrecke und 9,8 l im gestreckten Galopp. Mit weniger Ballast an Bord und gelassen gefahren, begnügt sich der Renault mit Werten zwischen 5,5 und gut 6 l.

Alles real ermittelte Werte, denn der Bordcomputer des Testwagens kalkuliert übertrieben optimistisch. Zusammen mit dem großen 54-l-Tank resultiert dar-

aus eine üppige Reichweite. Der Kangoo-Fahrer tankt nicht, wenn er muss, sondern wenn er will. Angesichts aktueller Spritpreise ein klares Kostenplus. Die Alternative E-Antrieb verlangt nach Geduld: Erst im Herbst 2022 wird der Stromer nachgeschoben.

Beim Aussteigen fällt die Tür etwas scheppernd ins Schloss. Merke: Trotz seines eleganten Auftritts – der neue Kangoo Rapid bleibt eben auch in dritter Generation im Grunde seines Herzens ein Nutzfahrzeug. Und das ist gut so.

Randolf Unruh

Fotos: Randolf Unruh

ANZEIGE

Langendorf
high tech on wheels

DER FLEXLINER
DAMIT SIE FLEXIBEL
UNTERWEGS SIND

Besuchen Sie uns unter langendorf.de

Kangoo Rapid über die Berge. Dann stimmen auch beladen die Anschlüsse der sechs Gänge. Sonst tun sich angesichts einer recht langen Gesamtübersetzung trotz geschickter Stufung mitunter Löcher auf, grummelt der Diesel etwas ungnädig. In Konsequenz greift der Fahrer häufiger zum Schalthebel, angesichts der leichtgängigen und passabel präzisen Schaltung ein geringes Handicap.

TEPE SYSTEMHALLEN

Pultdachhalle Typ PD4 (Breite: 15,00m, Länge: 8,00m)

- Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°
- mit Trapezblech, Farbe: Aluzink
- Schiebtor 5,00m breit, 3,30m hoch
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos 

Aktueller Aktionspreis im Internet

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de

SCHUTZ
FAHRZEUGBAU