



Renault Grand Kangoo dCi 110 FAP 7-Sitzer

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse

Der neue Grand Kangoo ist vor allem praktisch veranlagt. Er bietet sieben Sitzplätze, wovon die hintersten zwei auch ausgebaut werden können. Legt man zudem noch die Rücksitzbank um, entsteht eine ebene Ladefläche und es lassen sich bis zu 1.280 Liter transportieren - wenn man das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante belädt. Gegen Aufpreis lässt sich auch der Beifahrersitz umklappen, das erleichtert den Transport langer Gegenstände. Aufgrund der Hecktüren und zweier praktischer Schiebetüren lässt sich das Ladegut nicht nur einfach verladen, man gelangt auch bequem ins Fahrzeug - sogar in engen Parklücken. Im Innenraum fällt das Platzangebot ebenfalls großzügig aus. Das Fahrwerk ist klar in Richtung Komfort abgestimmt, wodurch so manche Unebenheit nur wenig bis zu den Insassen durchdringt. Allerdings sind dadurch Karosserieneigungen bei plötzlichen Lenkimpulsen stark ausgeprägt. Für den Vortrieb sorgt ein 1,5 Liter großer Dieselmotor mit 110 PS, das reicht für den Alltagsgebrauch vollkommen aus. Im ADAC EcoTest kann das Aggregat mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer und zwei Sternen keine Glanzpunkte setzen. Zu erwerben ist der Grand Kangoo ab 20.190 Euro, das geht für den Renault in Ordnung. **Karosserievarianten:** Kangoo. **Konkurrenten:** Citroen Berlingo Kombi, Fiat Doblò Kombi, Mercedes Citan Kombi, Opel Combo Combi, VW Caddy.

- +** hohe Zuladung, sehr großer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, gute Variabilität
- hoher Kraftstoffverbrauch, sehr großer Wendekreis, mäßige Heizleistung



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,5 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,2 Senioren

2,8 Langstrecke

1,3 Transport

3,1 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2012
Text: Martin Poloczek

2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck - Verbesserungspotenzial ist jedoch vorhanden. Auch der Innenraum erweist sich als durchschnittlich gefertigt und wird von harten Kunststoffen dominiert.

- ⊕ Der Motorraum ist abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit auch Windgeräusche - leider ist der restliche Unterboden aber unverkleidet. Die Karosserie besitzt in den Stoßfängern und an den Türen unlackierte Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern und vor fremden Autotüren schützen.
- ⊖ Die Stoßfänger sind nicht sehr genau eingepasst und auch die Spaltmaße verlaufen ungleichmäßig. Zudem sind teilweise Schweißstellen deutlich sichtbar und unschön gegen eindringende Feuchtigkeit abgedichtet. Der Tankdeckel muss umständlich per Schlüssel geöffnet werden, obwohl eine Zentralverriegelung vorhanden ist - einen Fehlbetankungsschutz gibt es auch nicht. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Die Nebelschlussleuchte ist bruchgefährdet am Stoßfänger angebracht. Die Türausschnitte sind nicht gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet und die lackierten Schweller müssen ohne schützende Kunststoffleisten auskommen. Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind hart und somit kratzempfindlich.

1,5

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Grand Kangoo, mit sechs vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz, ein sehr gutes Bild ab.

- ⊕ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis gut 920 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 573 kg üppig aus und auf dem Dach dürfen ebenfalls großzügige 100 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein vollwertiges Reserverad sowie einen Radmutternschlüssel und Wagenheber.
- ⊖ Das Reserverad ist am Unterboden befestigt und dadurch schlecht erreichbar.

3,3

Sicht

Der Grand Kangoo landet mit einer durchschnittlich übersichtlichen Karosserie und Halogenlicht im hinteren Mittelfeld beim Sicht-Kapitel.

- ⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition (hohe Karosserie) kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Aufgrund der steilen Karosserieform sind auch die Fahrzeugenden recht gut abzuschätzen. Tief vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände lassen sich noch zufriedenstellend erkennen. Die beheizten Außenspiegel sind sehr groß und liefern ein ordentliches Sichtfeld nach hinten. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkungsbereich.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

⊖ Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben für den Fahrer Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen. Ungünstig ist auch, dass die rechte Heckscheibe nicht gewischt und beheizt wird. Störend wirkt sich das auch beim rückwärts Einparken aus, denn die Front des dahinter stehenden Fahrzeugs kann nicht eingesehen werden. Eine akustische Einparkhilfe ist gegen Aufpreis erhältlich, aber nicht im Testwagen vorhanden. Der Innenspiegel fällt klein aus und somit auch das Sichtfeld. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der Grand Kangoo etwa im Mittelfeld - die breiten Dachpfosten verhindern eine bessere Bewertung. Die Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel besser einsehbar wäre. Xenonscheinwerfer und Abbiegelicht sind nicht lieferbar.

1,8 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug lässt sich mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegeln - der Einstieg gelingt beim Grand Kangoo vorn wie auch im Fond bequem. In die zweite Sitzreihe gelangt man jedoch etwas umständlicher.

⊕ Die Schweller liegen günstig und durch die hohe Karosserie sind die Sitze sehr gut positioniert. Auch der Abstand zwischen den Sitzen und den Schwellern ist gering. Die Türausschnitte fallen vorn wie hinten (Schiebetür links und rechts) groß aus und erleichtern den Einstieg. Im Fond liegen die Türschweller zwar etwas höher, stören aber nur wenig. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten (Aktivierung am Fernlichtschalter).

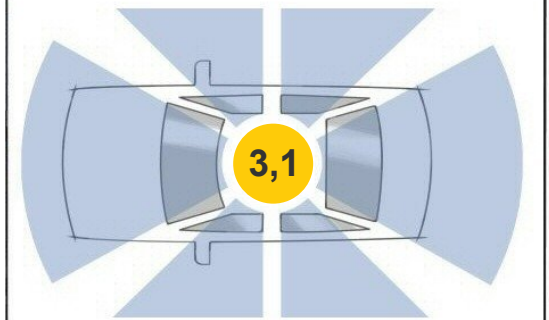
⊖ Es fehlen für alle Insassen Haltergriffe am Dachhimmel. Vorn sind die Tür rasterungen sehr grob gegliedert - dies kann in engen Parklücken nachteilig sein. Ganz nach hinten gelangt man nicht so bequem, da man über die umgelegte Rückbank ganz nach hinten muss. Zudem ist das Umlegen der Rückbank etwas umständlich: Sind die Vordersitze zu weit hinten, kann diese nicht ordentlich umgelegt werden, da sie an den Vordersitzen ansetzt.

1,0 Kofferraum-Volumen*

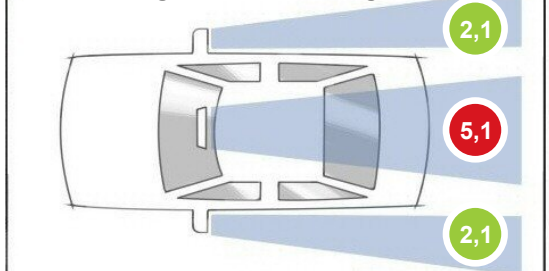
Das Kofferraum-Volumen fällt sehr großzügig aus.

⊕ Baut man die zwei hintersten Sitze aus, lassen sich bis zu 705 l verstauen (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dies entspricht bei sicherer Beladung 17 Getränkeboxen (insgesamt lassen sich bis zu 31 Getränkeboxen verstauen). Wird zudem die Rückbank umgelegt, erweitert sich das Fassungsvermögen auf sehr großzügige 1280 l. Zudem lässt sich das Ladeabteil über eine große Strecke bis unters Dach beladen.

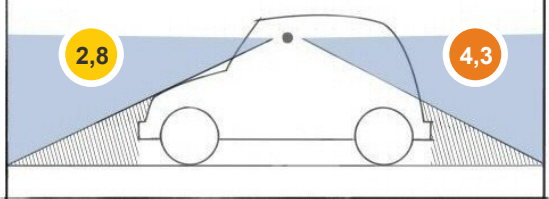
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum des Renault Grand Kangoo ist bei voller Sitzkonfiguration nur noch magere 160 l groß. Werden die hinteren beiden Sitze ausgebaut, so verbleiben großzügige 705 l Volumen fürs Gepäck.

– Sind alle Sitze im Fahrzeug, können nur zwei Getränkekisten oder magere 160 l Gepäck transportiert werden.

1,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Hecktüren sind serienmäßig asymmetrisch geteilt und können aus der Arretierung ausgeklinkt werden - dadurch lassen sie sich quer zur Fahrbahn öffnen (eine Arretierung gibt es in dieser Position aber nicht). Das Kofferraumformat ist praktisch und gut zugänglich.

+ Die Hecktüren lassen sich sehr weit öffnen und die äußere Ladekante liegt, mit nur 56 Zentimetern über dem Boden, in einer sehr guten Höhe. Zudem ist der Ladeboden eben zur -kante, wodurch das Ein- und Ausladen des Gepäcks leichter fällt. Die Kofferraumtiefe fällt verhältnismäßig gering aus, wodurch sich auch bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen lassen (Fünfsitzer). Der Ladeboden bleibt auch nach dem Umlegen der Rückbank eben. Sowohl die Ladeöffnung als auch der Kofferraum selbst fallen groß aus und ermöglichen einen problemlosen Transport sperriger Gegenstände. Die Kofferraumbeleuchtung ist mit einer großen, am Dachhimmel platzierten Lampe zufriedenstellend.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraumvariabilität fällt mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank durchschnittlich aus.

+ Das Umlegen der Rücksitzbank ist nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand möglich, die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Zudem lässt sich gegen Aufpreis der Beifahrersitz vorklappen, so dass eine durchgehende, ebene Ladefläche entsteht und dadurch lange Gegenstände leichter transportiert werden können. Zur Ladungssicherung gibt es stabile Zurrösen am Kofferraumboden und gegen Aufpreis ist ein Trennnetz erhältlich (nicht im Testfahrzeug).

– Ablagen für kleines Gepäck sind nicht vorhanden.

2,3 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Grand Kangoo kann bereits nach einer kurzen Eingewöhnung intuitiv bedient werden - die Anzahl der Bedienelemente ist gering.

+ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe einstellen werden, die Entfernung zum Fahrer ist jedoch nicht justierbar. Die Pedale sind ordentlich angeordnet und der Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die Instrumente lassen sich gut ablesen und ein Bordcomputer informiert u.a. über den Momentan- und den Durchschnittsverbrauch. Der Fahrer wird gewarnt, wenn Türen oder die Hecktüren offen sind. Das Klimaanlagebedienteil ist in einer guten Position, aber etwas unübersichtlich aufgebaut. Die Heckscheibenheizung wird automatisch abgeschaltet. Auch das Radio erweist sich als recht günstig positioniert, allerdings ist die Anordnung des Lautstärken- und Senderwahlreglers nicht ganz schlüssig - man greift gelegentlich zum falschen Schalter. Des Weiteren gibt es einen Bediensattelen am Lenkrad, der nach einer gewissen Eingewöhnung einfach bedient werden kann. Das Navigationssystem wird über eine in der Mittelkonsole platzierte Fernbedienung eingestellt.



Modernes Design und gute Funktionalität sprechen für den neuen Kangoo. Bei der Verarbeitungsqualität besteht allerdings noch Raum für Verbesserungen.

Der Navigationsbildschirm weist ein gutes Format auf, ist aber tief und somit weit vom Fahrer positioniert. Die Anzahl an Ablagen und Staufächern ist vorn wie hinten großzügig. Auch das Handschuhfach erweist sich als groß.

– Das Zündschloss ist unbeleuchtet und befindet sich ungünstig im Lenkstock. Lediglich die größere Hecktüre besitzt einen Scheibenwischer und nur diese Seite wird beheizt. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert und glatt, wodurch er sich schlecht greifen lässt. Es gibt keinen Tippblinker, der bei einmaligem Betätigen des Hebels dreimal aufblinkt. Die Frisch-/Umluftfunktion kann nur manuell (Drehschalter) eingestellt werden, eine Abschaltung ist nicht vorhanden. Der Handbremshebel lässt sich mäßig umgreifen, dadurch kann lediglich eingeschränkt Kraft aufgebracht werden. Vorn hat nur der elektrische Fahrerfensterheber eine Abwärtsautomatik, alles andere wird manuell bedient. Daher gibt es auch keinen Einklemmschutz. Leseleuchten sind nicht vorhanden und auch das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Der große Staukasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Angurten.

1,7 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus.

+ Durch die große Kopffreiheit und die große Innenbreite hat man viel Platz und ein angenehmes Raumgefühl. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis knapp 1,90 m.

1,8 Raumangebot hinten*

Auch im Fond sitzt man nicht beengt und selbst ganz hinten ist das Raumgefühl noch angenehm.

+ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden auch im Fond Passagiere bis etwa 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist auch im Fond sehr großzügig. Durch die enorme Breite sitzt man selbst zu dritt nicht allzu beengt, obwohl dann die Seitenverkleidung etwas stört. Auch ganz hinten sind die Platzverhältnisse großzügig und das Raumgefühl angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität fällt beim Grand Kangoo noch zufriedenstellend aus. Die Einzelsitze der dritten Reihe können ausgebaut werden und der Beifahrersitz lässt sich nach vorn umklappen.

3,2 KOMFORT

2,5 Federung

Die Fahrwerksabstimmung tendiert zugunsten des Komforts in Richtung weich. Allerdings wankt die Karosserie dadurch beim Beschleunigen und Bremsen recht ausgeprägt und auch Seitenneigungen sind bei Richtungsänderungen oder in schnell durchfahrenen Kurven stark vorhanden.

⊕ Lange Bodenwellen werden sanft abgefedert, allerdings schwingt die Karosserie deutlich nach. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei kurzen Fahrbahnunebenheiten. Einzelhindernisse dringen kaum bis zu den Insassen durch und eine Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Auch Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden ordentlich von den Passagieren fern gehalten. Auf Querfugen spricht vor allem die Hinterachse etwas hölzern an, zu unbequem wird es aber nicht. Es kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

3,0 Sitze

Der Sitzkomfort ist in der ersten Sitzreihe gut bis zufriedenstellend, im Fond bieten die Sitze etwas weniger Komfort.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Höhe (nicht aber in der Neigung) eingestellt werden. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind vorn zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt. Insgesamt finden hier Personen unterschiedlicher Statur eine recht bequeme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf der breiten, aber nicht sehr stabilen Ablage abstützen. Die Polsterung ist auf allen Plätzen angenehm. Die zwei Einzelsitze der dritten Reihe lassen sich über einen gewissen Bereich längsverschieben.

⊖ In der zweiten und dritten Sitzreihe sind Flächen und Lehnen nur wenig konturiert und bieten dadurch auch nur ausreichenden Halt. Zudem könnten die Sitzflächen etwas länger ausfallen. Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung, Lordosenstützen vermisst man ebenfalls.

3,4 Innengeräusch

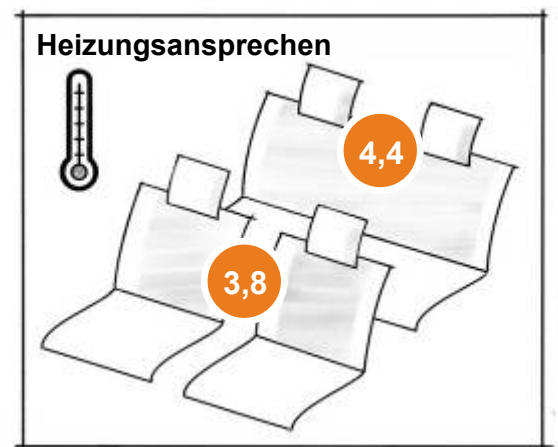
Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt noch zufriedenstellend aus. Im Normalbetrieb ist das Motorgeräusch durchschnittlich und auch Windgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf.

⊖ Abrollgeräusche und Fahrwerkspoltern erweisen sich als schlecht gedämpft.

4,2 Klimatisierung

Der Grand Kangoo ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet, eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich.

⊖ Eine Anzeige der gewünschten Temperatur ist nicht vorhanden, so dass oft nachjustiert werden muss. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und auch nur in vorgegebenen Kombinationen. In den Schiebetüren gibt es nur Ausstellfenster, in der dritten Sitzreihe können die Seitenscheiben nicht geöffnet werden. Aufgrund des großvolumigen Innenraums dauert es beim ADAC Heizungstest vorn wie hinten lange, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen landet der Grand Kangoo mit dem 110 PS starken 1,5-Liter-Dieselmotor im hinteren Klassenmittelfeld.

- + Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors gut bis zufriedenstellend.
- Im sechsten Gang ist die Elastizität des Motors nur ausreichend. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) fällt mit durchschnittlich 8,3 Sekunden lang aus.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,5-l-Selbstzünders ist gut bis zufriedenstellend, das harte Wirkprinzip kann das Aggregat jedoch nicht verbergen.

- + Motorvibrationen fallen nicht zu ausgeprägt aus, sind aber ständig in leichter Form am Lenkrad spürbar. Störfrequenzen treten kaum auf.
- Fordert man den Motor, sind die Vibrationen ausgeprägter.

2,6 Schaltung

Die sechs Gänge des Handschaltgetriebes sind recht ordentlich geführt und lassen sich zufriedenstellend wechseln.

- + Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass sich relativ zügige Schaltvorgänge realisieren lassen. Auch der Rückwärtsgang ist weitgehend problemlos einzulegen - vorausgesetzt, das Fahrzeug steht. Die Kupplung erweist sich als gut dosierbar, was das Anfahren erleichtert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, einen ökologisch sinnvollen Gang zu wählen.
- Bei kaltem Motor haken die Gänge deutlich - es gilt, einen hohen Widerstand beim Einlegen zu überwinden. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, so lange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Eine Berganfahrhilfe, die das Anfahren an Steigungen erleichtern würde, ist nicht vorhanden.

2,3 Getriebeabstufung

Im Ganzen ist die Getriebeabstufung stimmig - die Ganganschlüsse passen zusammen und zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge.

- + Es steht für jeden Geschwindigkeitsbereich ein sinnvoller Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde nicht zu kurz gewählt, der Motor dreht bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit moderaten 2.750 U/min.
- Es fehlt dem Aggregat bei höheren Geschwindigkeiten etwas an Zugkraftreserven - an Steigungen muss gelegentlich ein Gang runter geschaltet werden, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte.

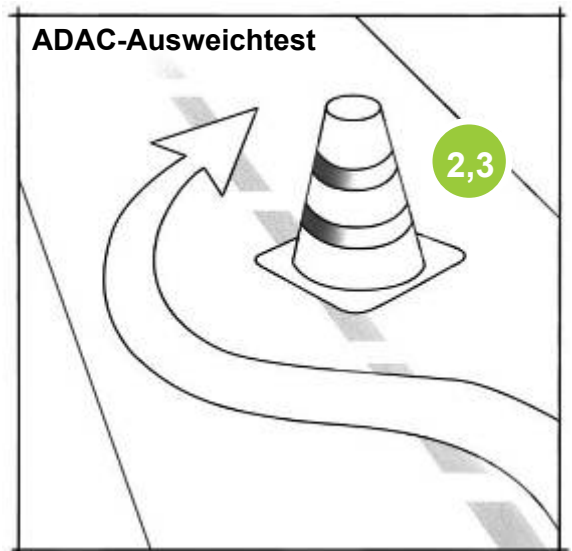
2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Grand Kangoo weist eine zufriedenstellende Richtungsstabilität auf, im Notfall hilft allerdings das serienmäßige ESP dem Fahrer, das Auto zu stabilisieren. Bei plötzlichen Lenkimpulsen ändert der Grand Kangoo zwar recht schnell die Fahrtrichtung, allerdings pendelt das Heck nach, was eine gewisse Unruhe mit sich bringt.

⊕ Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest kann der Grande Kangoo ein gutes Ergebnis einfahren. Beim ersten Anlenken schiebt er über die Vorderräder - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim anschließenden Gegenlenken regelt das ESP sehr stark, wodurch sich das Untersteuern verstärkt. Es besteht aber weder eine Schleuder- noch Kippgefahr. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sind kaum Lastwechselreaktionen vorhanden. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren.

⊖ Bei starken ESP-Regelvorgängen untersteuert der Grand Kangoo so stark, dass er sogar kurzzeitig nicht mehr lenkbar ist.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,4 Lenkung*

Die Lenkung weist gute bis zufriedenstellende Eigenschaften auf, kann aber beim Wendekreis nicht überzeugen.

⊕ Die Lenkung ist recht indirekt ausgelegt und auch die Fahrbahnrückmeldung fällt spärlich aus. Die Kombination dieser Eigenschaften hat zur Folge, dass man speziell in langen Kurven öfter Lenkkorrekturen vornehmen muss. Die Lenkpräzision an sich geht in Ordnung. Aufgrund der Leichtgängigkeit ist beim Rangieren kein hoher Kraftaufwand notwendig.

⊖ Der Wendekreis beträgt 12,65 m - das ist für diese Fahrzeugklasse sehr viel.

1,9 Bremse

Die Bremsanlage kann mit kurzen Bremswegen und einer guten Standfestigkeit überzeugen. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird der Grand Kangoo allerdings etwas unruhig, da das Heck nachdrängt.

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der Bremsweg 35,9 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 2E; 195/65 R15 91T).

2,5

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Grand Kangoo besitzt die nötigste aktive Sicherheitsausstattung.

- ⊕ Der Renault ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung das volle Bremspotential zu nutzen. Dabei schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Gegen Aufpreis ist ein Geschwindigkeitsbegrenzer erhältlich.
- ⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist kein Richtungsblinken möglich, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt weder Rückstrahler noch -leuchten, die bei geöffneten Türen den herannahenden Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors ist möglich, da hierfür die Kupplung nicht betätigt werden muss.

2,6

Passive Sicherheit - Insassen

Beim Insassenschutz erhält der Kangoo eine gute bis zufriedenstellende Bewertung.

- ⊕ Der Grand Kangoo ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Es liegt lediglich ein Crashtestergebnis vom Kangoo (2008, vor Facelift) vor, allerdings sind beim Grand Kangoo ähnliche Ergebnisse zu erwarten. Beim ADAC Crashtest weist der Kangoo einen Erfüllungsgrad von 76 Prozent auf. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. Dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein.
- ⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von ca. 1,65 m aus. Ganz hinten bieten die Stützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz. Nur der Fahrer wird ermahnt sich anzuschnallen. Beim Grand Kangoo sind durchgängige Windowairbags nicht erhältlich. Der Verbandskasten besitzt keine eigene Halterung.

1,5

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt der Grand Kangoo ein gutes Bild ab.

- ⊕ Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und die Anlenkpunkte liegen günstig, so dass sich auch Rückhaltesysteme mit hohem Gurt- und Platzbedarf problemlos befestigen lassen. Zudem gibt es auf den äußeren Plätzen der zweiten Sitzreihe Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Dort sind die Schlösser fest und kurz, das vereinfacht den Befestigungsvorgang. Der Beifahrersitz bietet ebenfalls die Befestigung mit Isofix (Ankerhaken gibt es nicht), der Beifahrerairbag ist deaktivierbar. Beim ADAC Crashtest kann der Kangoo 84 Prozent der möglichen Punkte erlangen (2008). Laut Bedienungsanleitung sind auf der Rückbank Universal-Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.
- ⊖ Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Auf der Rückbank sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Auf dem Beifahrersitz dürfen nur Rückhaltesysteme entgegen der Fahrtrichtung befestigt werden (wenn Beifahrerairbag aus).

3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Kangoo (2008) nur mäßig ab.

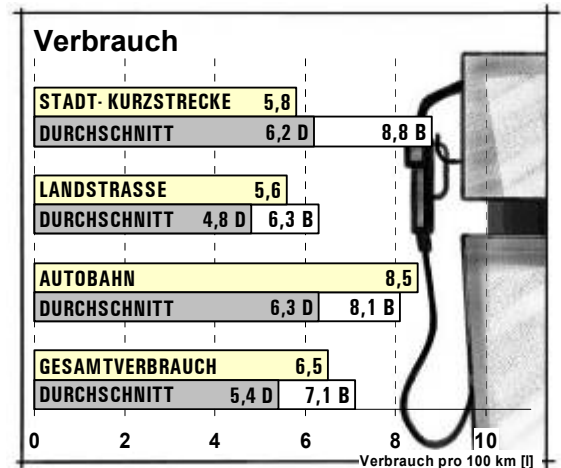
– Er erreicht beim ADAC Crashtest nur 39 Prozent der möglichen Punkte - das ist verbesserungswürdig. Nur der Stoßfänger und der hintere Bereich der Motorhaube sind entschärft. Zu hart sind aber noch die Vorderkante und viele andere Bereiche der Motorhaube.

3,7 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel gibt der Renault kein gutes Bild ab.

– Im ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 207 g/km ermittelt - das entspricht 16 Punkten. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 Liter Diesel auf 100 km. Dieser setzt sich aus 5,8 l/100 km innerorts, 5,6 l/100 km außerorts und 8,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,0 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel landet der Grand Kangoo im Mittelfeld.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch auf akzeptablen Niveau, etwas auffällig sind jedoch die erhöhten Stickoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Hier werden 30 Punkte vergeben.

– Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Grand Kangoo auf 46 Punkte, das entspricht nur zwei Sternen im ADAC EcoTest.

2,9 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotorkraftstoff erhält der Grand Kangoo noch eine durchschnittliche Benotung bei den Betriebskosten.

1,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder zwei Jahre ist eine Inspektion fällig. Der Zahnriemen muss nach 160.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

+ Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,4

Wertstabilität*

– Der Grand Kangoo unterscheidet sich nur durch die zusätzlichen Plätze vom normalen Kangoo, der langsam in die Jahre kommt. Dem Renault kann nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

2,4

Kosten für Anschaffung*

+ In der Höhe der Anschaffungskosten erhält der Grand Kangoo mit 20.190 Euro zwar noch eine gute Note, allerdings ist die Serienausstattung nicht gerade üppig. Einige Details wie Abbiegelicht und Vorhangairbags sind nicht erhältlich und andere kosten Aufpreis. Damit die klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind, müssen weitere 800 Euro aufgewendet werden.

4,0

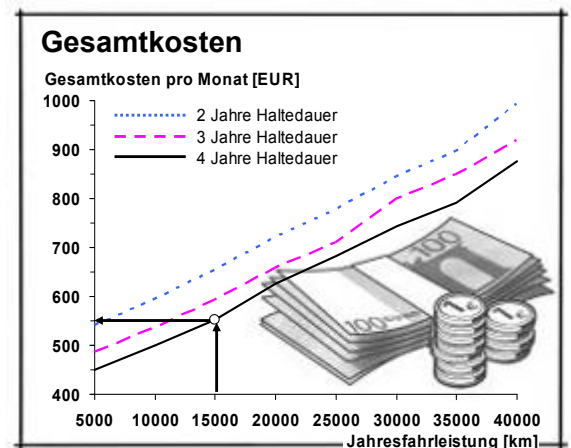
Fixkosten*

– Zu den ohnehin hohen Steuern für den Dieselmotor von 210 Euro pro Jahr kommen noch die ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 19; TK: 20; VK: 19).

2,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich im guten Klassenmittelfeld. Die hohen Betriebskosten und die nicht besonders gute Wertstabilität treiben die Kosten in die Höhe, während die Werkstatt-/Reifenkosten recht günstig sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 553 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	80 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,65 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 5,6/ 8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	144 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	207 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4597/1829/1819 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2135 mm
Leergewicht/Zuladung	1600 kg/573 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	705 l/1280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715 kg/1350 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	920 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	269 Euro
Monatliche Gesamtkosten	553 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/20
Grundpreis	20.190 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Easy-Drive-Paket)	250 Euro [°]
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Easy-Drive-Paket)	250 Euro [°]
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Beifahrersitzlehne umklappbar	150 Euro [°]
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro [°]
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 279
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	350 Euro
Lackierung Metallic	450 Euro [°]

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	1,5	Lenkung*	3,4
Sicht	3,3	Bremse	1,9
Ein-/Ausstieg	1,8	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Volumen*	1,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	1,5
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	2,8	Umwelt/EcoTest	3,7
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO ₂ *	4,4
Raumangebot hinten*	1,8	Schadstoffe	3,0
Innenraum-Variabilität	3,3		
Komfort	3,2		
Federung	2,5		
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	4,2		
Motor/Antrieb	2,9		
Fahrleistungen*	3,5		
Laufkultur	2,7		
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

2,9

Betriebskosten*	3,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Wertstabilität*	4,4
Kosten für Anschaffung*	2,4
Fixkosten*	4,0
Monatliche Gesamtkosten*	2,6

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen