



Renault Kangoo Tce 130 FAP Intens

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse

(96 kW/130 PS)

Renault vermarktete den Kangoo der ersten Generation 1998 mit dem Slogan: „Gewinnt Herzen, nicht Schönheitswettbewerbe.“ Vermutlich zählte das damalige Design des Hochdach-Kombis tatsächlich nicht zu den vorrangigen Kaufargumenten, dennoch erfreute er sich großer Beliebtheit. Seit Mai 2021 rollt nun bereits die dritte Generation im französischen Maubeuge vom Band, und der Hersteller wirbt: „Und stolz darauf.“

Der Fünfsitzer ist optisch noch eleganter geworden und auf eine Fahrzeuglänge von 4,49 m sowie eine Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) angewachsen. So bietet bereits die Standardvariante viel Platz im Innenraum für Insassen und/oder Gepäck. Künftig soll zudem eine Langversion verfügbar sein, wobei sich bereits mit der Kurzversion die Parkplatzsuche im engen Stadtgebiet als nicht gerade einfach erweist. Praktisch sind im Alltag hingegen die beiden Schiebetüren und die im 90-Grad-Winkel öffnenden Vordertüren. Das Interieur hinterlässt einen durchaus wertigen Eindruck, die harten Materialien vermitteln allerdings Nutzfahrzeug-Flair. Ausstattungsabhängig dominiert im Innenraum der Multimedia-Touchscreen – mit Easy Link ist der Kangoo in puncto Konnektivität auf dem aktuellen Stand.

Zur Markteinführung wird der Franzose ausschließlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe und einem 95-PS-Turbodiesel oder einem Turbobenziner in zwei Leistungsstufen mit 100 und 130 PS angeboten – 2022 soll ein E-Antrieb folgen. Wir testeten den Kangoo Tce 130 FAP Intens, dessen Turbobenziner 130 PS leistet und ein maximales Drehmoment von bis zu 240 Nm zur Verfügung stellt. Der 1,3-l-Vierzylinder erreicht im über 1,5 t schweren Fahrzeug der unteren Mittelklasse vollkommen ausreichende Fahrleistungen, den Spurt von 0 auf 100 km/h verspricht Renault in 12,9 s und die Höchstgeschwindigkeit ist mit 183 km/h angegeben. Während der Verbrenner im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest überzeugt, wirken sich der hohe Aufbau und das Gewicht negativ auf den Kraftstoffverbrauch aus: durchschnittlich 7,2 l/100 km gönnt sich der Hochdach-Kombi.

Nicht besonders niedrig ist zudem der Kaufpreis, den Renault für den Kangoo Intens samt 130 PS starkem Benziner aufruft. Denn dieser liegt bei mindestens 26.700 Euro – dafür ist der Familienwagen samt Zweizonen-Klimaautomatik, Navigationssystem mit 8-Zoll-Touchscreen und Notbremsystem recht gut ausgestattet. **Konkurrenten:** u. a. Citroen Berlingo, Opel Combo, Peugeot Rifter, Toyota Proace City, VW Caddy.

+ geringe Schadstoffemissionen, großer Stauraum, großzügiger Innenraum, zahlreiche praktische Ablagen

- hoher Kraftstoffverbrauch, Einklemm- und Verletzungsgefahr durch zu hohe Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfensterhebern, Beifahrersitz optional höhenverstellbar, weiter Schwenkbereich der Heckklappe

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

Familie 1,9

Stadtverkehr 3,9

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 3,1

Transport 1,1

Fahrspaß 2,9

Preis/Leistung 2,3

Ecotest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Kangoo zeigt sich gut verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und weitgehend gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor und seitlich ist er aber gut verkleidet und geschützt. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist zufriedenstellend, es fehlt eine Türinnenverkleidung, hier und da entstehen Geräusche. Das Material an sich hat man eher einfach und kostengünstig gestaltet,

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 7,2 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 54 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 750 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 521 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck.

Ein Anhänger darf lediglich bis zu 1,5 t wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es bis zu 750 kg sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der Kangoo lässt sich aufgrund seiner Abmessungen recht passabel im Stadtverkehr fortbewegen, mit einer Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) nimmt er jedoch viel Platz ein. Der Wendekreis liegt bei 11,7 m – nicht gerade wenig für einen Kompaktwagen.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem

3,3 Licht und Sicht

Der Kangoo schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend ab. Das vordere Ende des Fahrzeugs lässt sich nur erahnen. Das liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht – immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen lässt sich durch die steile Heckklappe gut abschätzen. Unterstützend wirken die serienmäßigen Parksensoren hinten, gegen Aufpreis sind vordere Parksensoren, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent erhältlich.

⊕ Dank der höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Der Kangoo ist bereits ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist angenehm hell, dürfte allerdings eine homogenere Lichtverteilung erzielen. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist optional erhältlich. Die serienmäßigen Nebelscheinwerfer übernehmen zudem die Funktion des Abbiegelichts.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von

selbst das Armaturenbrett und die vordere Türverkleidungen sind im oberen Bereich nicht geschäumt. Der Einsatz unterschiedlicher Materialien wertet den Innenraum aber optisch auf.

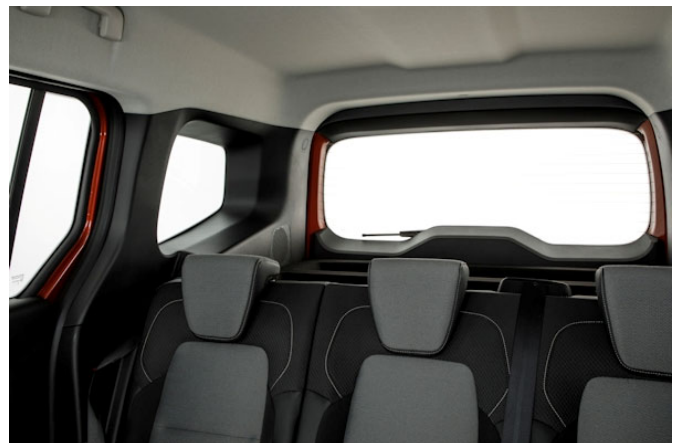
⊕ Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckfedern offen gehalten.

serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

⊕ Praktisch sind die serienmäßigen zwei Schiebetüren im Fond, die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben. Auf der serienmäßigen Dachreling kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 100 kg transportieren. In der Intens-Ausstattung (Testwagenausstattung) beinhaltet die Dachreling bereits verdrehbare Querträger, die sich ohne Werkzeug quer einspannen und als Dachträger für 80 kg Last einsetzen lassen.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken mit Diesel verhindern würde, ist nicht vorhanden.

hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügen die Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.



Trotz des kastenförmigen Aufbaus und der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten wegen der breiten Dachsäulen nur mäßig.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Kangoo lediglich ein ausreichendes Ergebnis, besonders die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach außen deutlich ein. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Kangoo einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen sehr weit (bis 90-Grad-Winkel), die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen in drei Positionen offen. Die Vordersitze befinden sich in bequemer Höhe (knapp 58 cm über Fahrbahn, Sitz ganz nach unten gestellt), die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite.

Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man auch hinten auf den etwas erhöhten Schweller achten. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mittelunnel gibt und Haltegriffe über allen Türen am Dachhimmel zur Verfügung stehen – an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese allerdings.

Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton. Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-

0,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der neue Kangoo kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 530 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 1.045 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 22 handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 1.065 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 2.125 l Volumen verfügbar.

wahrnehmen – da ist die Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe – leider ist sie lediglich gegen Aufpreis erhältlich, ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht.

Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

System deaktiviert werden kann.

Ungünstig ist zudem, dass die beiden Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Beim Kofferraum schlägt die große Stunde des Kangoo: enorme 530 l passen in das Gepäckabteil des Franzosen.



Die niedrige Ladekante und die große Öffnung machen den Transport auch sperriger Ladung einfach.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich lediglich manuell öffnen, die Entriegelungstaste ist gut erreichbar. Beim Öffnen muss man jedoch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis knapp 1,95 m Körpergröße aufrecht darunter stehen. Allerdings muss seitlich auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die etwas im Weg stehen. Optional gibt es asymmetrische Hecktüren.

Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben

werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt.

Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden in etwa eine ebene Fläche.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann – die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die bei Dunkelheit das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Kangoo ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das funktioniert vom Innenraum aus unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Bei vollständig nach hinten geschobenen Vordersitzen kann man die Lehnen aber nicht ganz umklappen, selbst wenn die Kopfstützen abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat kaum Ablagen für Kleingut, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen sowie zwei Taschenhaken in den Seitenverkleidungen.

⊖ Seitenfächer sucht man im Gepäckraum ebenso vergebens, wie auch ein Fach unterhalb des Kofferraumbodens.

2,4 INNENRAUM

2,7 Bedienung

⊕ In der Ausstattung Intens (Testwagenausstattung) wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem 8-Zoll-Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems dominiert. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen praktischer Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen – lediglich der Schalthebel ist unter Umständen etwas im Weg.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das Kombiinstrument mit konventionellen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl, das sich tagsüber wie nachts einwandfrei ablesen lässt.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das

Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen und der Schalthebel liegt insgesamt gut zur Hand.

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des Bediensatelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der Lautstärke.

Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist akzeptabel, die Materialanmutung kann die Nähe zum Nutzfahrzeugsektor allerdings nicht kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, allerdings stört das Fehlen von praktischen Schnellwahltasten.

geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Intens ist der Franzose in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem Easy Link mit 8-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-Funktion, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto

sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der My Renault-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

⊖ Einen CD-Player gibt es für den Kangoo ebenso wenig wie ein höherwertiges Soundsystem.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot im Kangoo beachtlich, die Kopf- und Beinfreiheit sowie der seitliche Entfaltungsspielraum sind großzügig. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu 1,95 m aus – die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,50 m Körpergröße. In Verbindung mit der Innenbreite spiegeln sich

die Messwerte auch subjektiv wider, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das für zusätzliches Licht im Innenraum sorgt, ist für den Renault nicht erhältlich.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Die Fondsitzebank bietet ein noch gutes Platzangebot. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für 1,90 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit würde für eine Personengröße von knapp 2,35 m ausreichen. Auf der zweiteiligen Rückbank ist der Mittelsitz ausgeformt und konturiert, sodass sich drei Einzelsitze ergeben und drei Erwachsene ausreichend Platz finden. Das Raumgefühl ist auch im Fond angenehm, hier wird es allerdings durch die erhöhte Seitenlinie etwas eingeschränkt.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das zusätzliches Licht in den Fond lässt, ist nicht verfügbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Rücksitze sowie neigungsverstellbare Rücksitzlehnen gibt es nicht. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, eine breite Dachgalerie und ein offenes sowie ein geschlossenes Ablagefach auf der Armaturentafel. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, ein weiteres Fach unter der Mittelarmlehne und in den kleinen Türfächern lässt sich vorn selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen, ausklappbaren Tischen mit

Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten.

⊕ Das beleuchtete Handschuhfach ist serienmäßig als kompakte Schublade ausgeführt, das sich jedoch weder abschließen noch klimatisieren lässt. Das Schubfach kann, sofern sich keine Beine eines Beifahrers im Weg befinden, weit aufgezogen werden, sodass der Fahrer komfortabel auf den Inhalt zugreifen kann.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Der Kangoo ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet, verstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten.

Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Hochdach-Kombi wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und auch hörbar.

3,0 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen von höhen-, längs- und lehnenneigungsverstellbaren Vordersitzen finden sich serienmäßig keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Der optionale Komfort-Fahrsitz bietet zumindest eine Zweibein-Lendenwirbelstütze. Eine Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord

– höhen- oder längsverstellbar ist sie jedoch nicht. Die zweiteilige Rückbank ist ausreichend konturiert und selbst der Mittelsitz ist ausgeformt. Allerdings sitzt man im Fond weniger komfortabel und die Polsterung ist recht weich. Hinzu kommt, dass die Lehnenneigung nicht sonderlich bequem ist und eine Mittelarmlehne fehlt.

3,4 Innengeräusch

Der Kangoo ist wahrlich kein Leisetreter, bei Tempo 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 69,4 dB(A). Die Geräuschkulisse dominieren vor allem Windgeräusche, der Vierzylinder-Turbobenziner bleibt die meiste Zeit akustisch

unauffällig und wird erst im oberen Drehzahlbereich präsenter. Die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen sind präsent, allerdings eher unauffällig.

2,5 Klimatisierung

⊕ Renault rüstet den Kangoo Intens immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze.

⊖ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Renault auf Drehradchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen. Eine Lenkradheizung ist ebenso wenig erhältlich wie auch eine Standheizung.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 1,3 Liter große Vierzylinder-Benziner leistet dank Turboaufladung 130 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von kräftigen 240 Nm, das bereits bei 1.500 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der Franzose für die meisten Aufgaben des Alltags ausreichend motorisiert. Im dritten Gang absolviert er den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 6,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,4 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich der

Kangoo wacker, der Tempozuwachs von 60 auf 100 km/h dauert 8,9, 12,4 beziehungsweise 16,6 s. Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen – bei 2,3 s macht sich die zögerliche Turboaufladung negativ bemerkbar. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 12,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 183 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind Vibrationen allerdings besonders im Stand und beim Anfahren deutlich zu spüren.

Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich

verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab.

Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das serienmäßige Sechsgang-Getriebe ist recht präzise geführt und hakt nur gelegentlich bei schnellen Gangwechseln. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert, so kracht es nicht im Getriebe wenn der Gang schon eingelegt wird, während das Fahrzeug noch nach vorn rollt. Die Drehzahlsprünge fallen angemessen aus und beim Hochschalten ist stets Durchzugskraft verfügbar. Bei Tempo 130 rotiert die

Kurbelwelle mit rund 2.800 Umdrehungen.

Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig.

⊖ Die Anzeige des empfohlenen Gangs im Kombiinstrument (Gangempfehlung) fällt recht klein aus und ist daher etwas unauffällig.

Ein Automatikgetriebe ist für den Renault nicht verfügbar.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdach-Kombis, der Kangoo legt jedoch eine zufriedenstellende Fahrstabilität an den Tag. Der Kangoo überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht übermäßig aus der Ruhe bringen. Der Franzose zeigt in schneller durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung – besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich, da er früh beginnt über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Hebt man in der Kurve das Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch

wieder eingefangen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Franzose zwar sicher, aber wenig dynamisch: Bereits beim ersten starken Anlenken bremst das ESP den Wagen ein, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann – das spiegeln auch die Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen wider. Die Traktion der Vorderräder kommt mit dem 130 PS starken Benziner meist gut zurecht.

⊖ Bei schneller Autobahnfahrt wirkt der Kangoo nervös.

2,8 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich definiert und zufriedenstellend erfüllbar, die Lenkpräzision ist gut, leidet jedoch unter der ausgeprägten Wankneigung der Karosserie. Lenkt man stärker ein, setzt der

Kangoo den Lenkbefehl zunächst in kräftige Karosseriebewegungen um. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen.

2,8 Bremse

Beim neuen Kangoo verbauen die Franzosen an der Hinterachse lediglich Trommelbremsen anstelle der mittlerweile selbst in der Kleinwagenklasse etablierten Scheibenbremsen. Der Wirksamkeit der Bremsanlage tut dies allerdings keinen

Abbruch. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Hochdach-Kombi nach 35,7 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein zufriedenstellender Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

2,2 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Kangoo hat zahlreiche Assistenzsysteme bereits serienmäßig an Bord wie beispielsweise Spurhalteassistent, Totwinkelwarner, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung und Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie Fußgängererkennung.

Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam.

⊖ Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält, ist nicht erhältlich.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der Kangoo im Crashtest gemäß Euro NCAP 78 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2021) – ein zufriedenstellendes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Vier-Sterne-Ergebnis ein.

Renault stattet den Kangoo mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Die Vordersitze sind zudem mit einem verriegelnden Beckengurt ausgestattet. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 2,00 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

Vier stabile Verzurrösen ermöglichen im Gepäckraum eine Ladungssicherung über Kreuz.























⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Ablageort und sind daher eventuell bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

Unterschiedliche Gepäck- sowie Trennnetze sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Kangoo bei den Crashtests gemäß Euro NCAP 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2021) – ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Sämtliche Sitzplätze sind für die Montage von Kindersitzen gut geeignet, lediglich der Mittelsitz hinten

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

bietet keine Isofix-Halterung. Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz (Beifahrerairbag deaktivierbar) lassen sich Kindersitze samt Isofix und i-Size-Freigabe ordentlich befestigen.

Auf der Rückbank können bis zu drei Kindersitze nebeneinander befestigt werden, allerdings wird der Platz dann recht eng. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

3,4 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Kangoo im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 67 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2021) – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die steifen Windschutzscheibensäulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem

Die Kindersicherung für die hinteren Schiebetüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar. Ein Kinder-Innenspiegel ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Lediglich der elektrische Fensterheber für das Fahrerfenster hat einen zuverlässigen Einklemmschutz, durch die auftretenden Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfenster besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

schützt der Stoßfänger bei einem Zusammenstoß das Becken nicht ideal.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Kangoo TCe 130 FAP Intens liegt im ADAC Ecotest bei 7,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 197 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür für einen Kompaktwagen vergleichsweise spärliche 18 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,6 l, außerorts bei 6,4 l und auf der Autobahn bei 8,9 l Super pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Kangoo TCe 130 FAP Intens punktet im ADAC Ecotest mit niedrigen Schadstoffemissionen. Dank des serienmäßigen Otto-Partikelfilters (OPF/FAP) sind die Partikelemissionen in allen Prüfzyklen unter den Grenzwerten – das gibt die vollen 50 Zähler. Insgesamt erhält der Franzose mit 68 Punkten drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest und verpasst damit um zwei Punkte das Prädikat empfehlenswert mit vier Sternen.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Kangoo TCe 130 FAP Intens steht für 26.700 Euro in der Preisliste. Damit ist der Franzose nicht billig, für einen Kompaktwagen allerdings recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Kangoo Intens unter anderem mit Notbremssystem, LED-Scheinwerfern, Zweizonen-Klima-

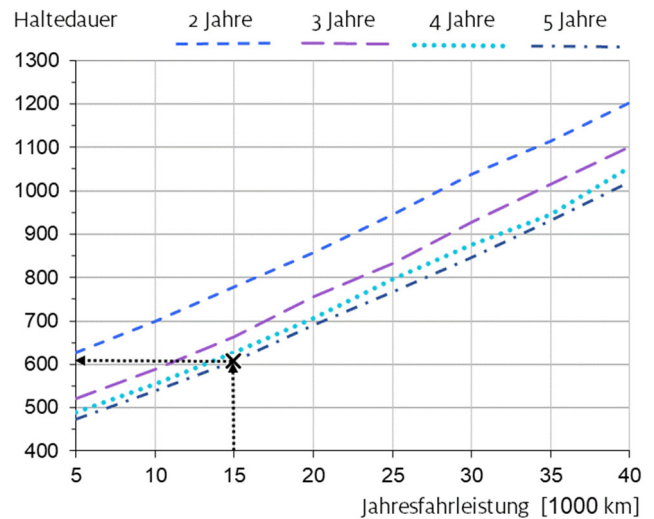
automatik, schlüssellosem Zugangssystem, 17-Zoll-Leichtmetallrädern und Infotainmentsystem mit 8-Zoll-Touchscreen und Navigation auf. Außerdem gehören zwei Schiebetüren und die Dachreling inklusive Dachträger zum Serienumfang. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen

in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger bis moderater Einstufungen bei der Versicherung (KH: 16, VK: 22, TK: 17). Die Kfz-Steuer beträgt 124 Euro pro Jahr.

Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre (ohne Kilometerbegrenzung) möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 606 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 100 FAP Edition One	TCe 130 FAP Edition One	BLUE dCi 95 Edition One
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1333	4/1333	4/1461
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	96 (130)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1500	240/1500	260/1750
0-100 km/h [s]	14,7	12,9	15,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	183	164
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,4/n.b. S	6,4/6,8 S	4,9/n.b. D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	145/152	145/150	128/142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/17	16/22/17	18/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	124	124	124
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	624	642	623
Preis [Euro]	24.200	25.300	26.700

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.333 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	145 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17H
Länge/Breite/Höhe	4.486/1.919/1.838 mm
Leergewicht/Zuladung	1.593/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	519/2.031 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Maubeuge

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,9/12,4/16,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,4/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	171 g/km (WTW* 197 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/521 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	530/1.065/2.125 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	154 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	281 Euro
Monatliche Gesamtkosten	606 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	124 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/17		
Basispreis Kangoo TcE 130 FAP Intens	27.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.999 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	200 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro°/Serie
Parklenkassistent	450 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	350 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/350 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	637 Euro (zzgl. Montage)
Metalllackierung	ab 500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Oktober 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer