

Testnotizen zum Renault Grand Kangoo 7-Sitzer dCi 110 mit 80 kW/110 PS und Sechsgang-Getriebe

Im Test vom 18. Februar bis zum 04. März 2013.
Kennzeichen: K – PR 1317

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Durch die **große Windschutzscheibe**, die **großen Seitenscheiben**, das Kasten-Heck und die **schwungvollen A-Säulen** ist der Grand Kangoo **sehr übersichtlich**. Die **recht großen Außenspiegel** geben eine gute Sicht nach hinten.

Der **Zustieg** ist vorn durch die weit öffnenden, großen Türen sehr bequem und durch die seitlichen Schiebetüren in die zweite Reihe trotz der kleinen zu überwindenden Schwelle bequem. Die **Entriegelung der Schiebetüren** ist sowohl von außen als auch von innen sehr **hakelig**. Beide Schiebetüren haben aufklappbare Fenster.

Der Testwagen hatte die für den Taxi- oder Mietwageneinsatz praktischen, asymmetrisch geteilten **Flügeltüren im Heck**. Den Grand Kangoo gibt es nicht mit einer Heckklappe.

Bei winterlichem Schmuttelwetter war der **Scheibenwischer** kaum dazu in der Lage, die Scheibe richtig sauber zu halten. Das **Wischwasser** wird nicht weit genug nach oben und zur Mitte hin gespritzt.

Der Grand Kangoo hat serienmäßig ein Reifen-Reparaturkit und keine Verstaumöglichkeit für ein Reserverad.

Innenraum

Die **Vordersitze** kann man angenehm weit in der Länge verstellen, der Fahrersitz ist höhenverstellbar. Wenn der Beifahrersitz ganz hinten steht und seine Lehne etwas geneigt ist, stoßen dahinter 1,85 Meter große Fahrgäste gerade so eben an die **Hartplastik-Klapptischchen** der Vordersitzlehne. Sie sind **Bestandteil eines Paketes, das außerdem die umklappbare Beifahrersitzlehne enthält**. Ihre Füße können die Fahrgäste in der nicht verschiebbaren zweiten Reihe ein Stück weit unter die Vordersitze schieben. Sitzt vorne ein 1,85 Meter großer Fahrer, ist die Kniefreiheit dahinter für gleich große Fahrgäste schon gut. Die Kopffreiheit in der zweiten Reihe ist großzügig.

Drei nicht zu breite **Erwachsene können in der zweiten Reihe** nebeneinander **sitzen**. Da die Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen nicht so weit nach hinten reicht und der Boden eben ist, können Langbeinige auf dem Mittelsitz ihre Beine gut

unterbringen. Sie haben im Gegensatz zu einigen Wettbewerbern sogar einen am Sitz angebrachten oberen Gurtanlenkpunkt anstelle eines im Dach untergebrachten.

Zum **Durchstieg nach hinten** muss man erst den schmalen rechten **Teil der Bank** in der zweiten Reihe oder den breiten links **absenken**. Das klappt nur, wenn die Kopfstütze ganz abgesenkt und der **Vordersitz ein ganzes Stück nach vorne gerückt** ist. Dann kann man wie im mittellangen Kangoo eine **ebene Ladefläche herstellen**. Auf den beiden längs verschiebbaren Sitzen der **dritten Reihe** ist die **Kopffreiheit noch sehr gut**. Stehen sie ganz hinten, reicht sogar **die Kniefreiheit für große Erwachsene**, obwohl die ihre Füße nicht unter die Sitzbank der zweiten Reihe schieben können. Beim Aussteigen bemerkt man, dass es im Grand Kangoo **keine Haltegriffe** gibt. Die **Kopfstützen** sind auf allen Plätzen **weit ausziehbar**.

Der Testwagen hatte die **umlegbare Beifahrersitzlehne**, die für ein Lastentaxi empfehlenswert ist, weil man dann sehr lange Gegenstände transportieren kann. Nach dem Entriegeln des Hebels, der auch für die Lehnenneigung zuständig ist, löst sich das Sitzkissen und der **Sitz taucht ab**. Die **Kopfstütze** muss man fürs vollständige Versenken aber **abnehmen**.

Die beiden **Einzelsitze im Heck** lassen sich nach dem Abklappen der **Lehne einfach nach vorn wickeln** und dann auch **herausnehmen**. Sie sind vom Gewicht her tragbar, weisen aber keinerlei Haltegriffe auf. Das erschwert das Handling. Bei **voller Bestuhlung** und ganz hinten stehenden Sitzen passen dahinter **zwei Bordtrolleys quer oder hochkant** eingestellt, aber kein großer Koffer mehr. Als Fünfsitzer bietet der Wagen noch einen gut nutzbaren Kofferraum mit niedriger Ladekante.

Die **Türablagen** sind so zerklüftet, dass die erste 0,5-l-Flasche in deren Tiefen verschwindet und sich erst die zweite griffgünstig reinstellen lässt. Vor ihr kann man **schmale Becher oder Getränke abstellen**. Vor dem breiten Handbremshebel und unterhalb der ausladenden Schalthebelkonsole kommt man kaum an den **sehr tief angeordneten Getränkehalter**. Wer dort einen Pappbecher abstellt, muss ihn mit äußerster Vorsicht herausfischen, um nichts zu verkleckern. **Sehr tief** ist die **Ablage unter der Mittelarmlehne zwischen den Vordersitzen**, in die zwei 1,5-l-Flaschen passen.

Oberhalb der Vordersitze hat der Grand Kangoo eine **riesige Ablage im Dach**. Sie ist unterteilt, damit dort abgelegte Gegenstände wie das Warndreieck, die Warnweste oder ein Straßenatlas nicht haltlos hin und her rutschen. **Vor dem Bildschirm** das TomTom-Navis kann man noch einen **Terminkalender ablegen**, daneben ist **Platz für Stifte**. Das könnte Taxifahrern gefallen. Das unbeleuchtete **Handschuhfach** ist **sehr tief**.

Die **Armaturentafel** besteht ebenso wie die **Seitenverkleidungen** aus **harten Kunststoffen**, die pflegeleicht wirken und recht sauber zusammengebaut sind. Störend ist, dass auch die **Schalthebelkonsole aus hartem Kunststoff** besteht, an den das rechte Knie großer Fahrer dauern stößt. Die robusten Drehregler für Belüftung, Heizung und die **serienmäßige manuelle Klimaanlage** sind gut zu bedienen und geben keine Rätsel auf. Der mittig eingebaute **Tacho** ist dank großer Ziffern und klarer Gestaltung sehr **gut ablesbar**. Nachts liefern die zentrale

Innenleuchte oberhalb des Innenrückspiegels und die beiden Leseleuchten ein **recht funzeliges Licht**, das beim Schreiben von Quittungen die Augen ziemlich anstrengt.

Das eingebaute **CD-Radio, das gegen Aufpreis eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung bietet**, kann man mit einem **Bediensatelliten** rechts hinter dem nur in der Höhe verstellbaren Lenkrad steuern. Dort befinden sich auch die Tasten für das **via Bluetooth leicht koppelbare Handy**. Mit ihnen muss man sich erst im Stand vertraut machen, weil sie vom Fahrer nicht zu sehen sind. Den **Geschwindigkeitsregler**, den man im „Easy-Drive-Paket mit dem Bordcomputer zusammen geliefert bekommt, steuert man mit Tasten im Lenkrad. Aktiviert wird er mit einer Taste links vom Lenkrad, die der Fahrer nicht sehen kann.

Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder mit 1,5 Litern Hubraum und 80 kW/110 PS bei 4.000/min und einem **maximalen Drehmoment von 240 Newtonmetern** bei 1.750/min ist etwas schlechter gedämmt als in höherwertigen Renault-Modellen. Er **läuft** aber **geschmeidig**. Leider hat er bis etwa 1.800/min, wo ein deutlicher Turbo-Schub einsetzt, ein **deutlich spürbares Turboloch**. Innerorts rät die **Schaltanzeige** in der Ebene bei der Besetzung mit zwei Personen schon zum fünften Gang, außerorts ab 70 km/h zum sechsten Gang. Innerorts ist das oft grenzwertig, auf Landstraßen dagegen **passt der sechste Gang tatsächlich schon häufig ab 70 km/h**. Beschleunigen kann man dann natürlich ohne Zurückschalten kaum mehr. Den Grand Kangoo 7-Sitzer gibt es nur mit diesem Motor.

Die **Kupplung** greift nicht sehr präzise. Beim Rangieren reicht das Standgas oft nicht aus, wenn man die Kupplung nicht ganz sanft kommen lässt. Die **Sechsgang-Schaltung** ist leichtgängig und recht präzise. Auch der Rückwärtsgang vorne links lässt sich nach dem Hochziehen einer Sperre gut einlegen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs **Yokohama Wdrive** in der Dimension 195/65 R 15 bestückt. Ihr Rollwiderstand ist offenbar ziemlich hoch, denn anders als andere Testwagen wurde der Grand Kangoo in langgezogenen Gefällen in der Oberpfalz oder auf der Autobahn A9, die mit Testwagen häufig befahren werden, nicht schneller, wenn man ihn bergab im sechsten Gang einfach rollen ließ.

Die **Federungs- und Dämpfungsabstimmung** profitiert vom langen Radstand. Der Grand Kangoo ist **komfortabel abgestimmt**, ohne eine Sänfte oder Schaukel zu sein. Kleine Unebenheiten lässt er die Insassen oft spüren. Nachteilig ist der mit dem langen Radstand noch einmal **deutlich gewachsene Wendekreis**, der schon beim normalen mittleren Radstand recht groß ist.

Die **elektromechanische Lenkung** vermittelt anders als in vielen anderen Renault-Modellen im Grand Kangoo einen guten Fahrbahnkontakt.

Während der Motor recht leise läuft, fallen an der großen Kasten-Karosserie die **Windgeräusche** schon auf Landstraßen stark auf. Erst recht ist die Geräuschkulisse auf der Autobahn hoch, auch wenn man sich an die Richtgeschwindigkeit 130 km/h hält.

Bei Minustemperaturen tut sich die **Heizung** mit dem großen Innenraum schwer. Offenbar hat Renault sie für die „Verlängerung“ nicht verstärkt. Das **Gebälse** ist so kräftig, dass die große Windschutzscheibe rasch wieder beschlagfrei wird.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.441 Test-Kilometern verbrauchte der Renault Grand Kangoo 7-Sitzer dCi 110 zwischen 5,9 Litern bei reiner Landstraßenfahrt und 6,9 Litern auf der Autobahn. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,3 Liter**. Dieser Wert liegt sogar unter dem des mittellangen Kangoo, den TAXI 2008 mit einer leicht schwächeren Variante des dCi 110 getestet hat. Die Verbrauchsanzeige des Bordcomputers ist im Grand Kangoo bemerkenswert verlässlich.