

# Hobby-Räume

Renault Kangoo und Citroën Berlingo bieten viel Platz für wenig Geld. Dabei

**DOPPELTEST**  
Citroën Berlingo gegen Renault Kangoo

ähneln sich die Autos nur äußerlich. In der Konzeption weisen sie Unterschiede auf.

**V**ans sind praktisch – aber teuer, und nicht jede junge Familie kann und will sich die komfortablen Großraumlimousinen leisten. Auch wer ein materialintensives Hobby betreibt oder häufig sperrige Dinge transportiert, legt oft mehr Wert auf einen großen und gut nutzbaren Laderaum als auf gediegenen Komfort.

Für genau diese Zielgruppe preisbewußter Käufer mit Raumbedarf haben die französischen Hersteller Citroën und Renault ihre kompakten Vielzweck-Mobile Berlingo und Kangoo konzipiert. Die Alternative scheint anzukommen. Das beweisen sowohl die für solche Modelle ungewöhnlich langen Lieferzeiten von bis zu drei Monaten als auch die von den Importeuren geplanten Verkaufszahlen: Citroën will im laufenden Jahr rund 6000 Berlingo, Renault gar die doppelte Anzahl von Kangoo in Deutschland verkaufen.

Angesichts der niedrigen Einstiegspreise ist das keine unrealistische Annahme: Lediglich 21 990 Mark kostet die 60 PS starke Basisversion des jüngsten Renault in der spartanischen RN-Ausstattung, 23 500 Mark der bereits mit allen notwendigen Extras versehene Testwagen, der Kangoo RT 1.2 Econ. ▷

FOTOS: H. P. SEUFERT

Beide Autos bieten reichlich Platz – für die große Familie oder platzraubende Hobbies



Mit seiner knuffigen Frontpartie wirkt der Renault jünger und frecher als der klassisch gestaltete Citroën



Die Ladefläche des Kangoo ist breit, eben und pflegeleicht



Pfffig: das großflächige Schiebefenster des Renault



In der Ablage über den Frontsitzen hat allerhand Kleinkram Platz



Die Alternative: Ausstellfenster beim Citroën



Der Berlingo steht dem Kangoo in Bezug auf die Ladekapazität in nichts nach

Citroën läßt sich den Einstieg in den 15 PS stärkeren und gleichfalls fast komplett ausgestatteten Berlingo Multispace 1.4i mit 25 706 Mark bezahlen. Für den Mehrpreis von gut 2200 Mark erhält der Berlingo-Käufer neben dem kräftigeren Motor ein höhenverstellba-

res Lenkrad und einen wohllicheren Innenraum. Während der Renault bewußt einfach und pflegeleicht gehalten ist – Kunststoffbeläge im Fußraum und unverkleidetes Blech an den Seitenteilen prägen das Interieur –, bietet der Citroën ein limousinenhafteres

Ambiente: Teppiche, Gurte und Sitzbezüge sind farblich aufeinander abgestimmt und harmonieren mit der jeweiligen Außenlackierung. Dafür gibt es das beim Renault serienmäßige ABS beim Berlingo nur gegen Aufpreis von 1508 Mark, was den Citroën in der Kostenwer-

Erleichtert den Einstieg nach hinten: Fahrersitz mit Easy Entry- und Memory-Funktion

tung zurückfallen läßt. Auch bei Detaillösungen ist der Kangoo dem Berlingo überlegen: Die bei beiden Autos vorhandenen Ablagen über den Frontsitzen fallen im Renault üppiger aus, das seitliche Schiebefenster gewährt den Fondpassagieren mehr Frischluft und Übersicht als die Ausstellfenster des Citroën.

Von unschätzbarem Wert im Alltag ist die dem Bordstein zugewandte Schiebetür des Kangoo: Sie erleichtert das Anschnallen kleiner Kinder ebenso wie das Umklappen der Sitzbank oder das Beladen des bei beiden Autos großzügig dimensionierten Gepäckabteils.

Abzüge erhält der Renault für seine zu weichen und nicht ausreichend konturierten Sitze. Die strafferen, mit mehr Seitenhalt versehenen Sessel

### Klarer Kostenvorteil für den Kangoo

Fahrzeugtyp	Citroën Berlingo Multispace 1.4i	Renault Kangoo RT 1.2 Econ
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1360	1149
Leistung	kW (PS) bei 1/min 55 (75) 5500	44 (60) 5250
max. Drehm.	Nm bei 1/min 111 bei 3400	93 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	kg 1170/610	1066/534
Länge × Breite × Höhe	mm 4108 × 1719 × 1802	3995 × 1663 × 1872
Gepäckraum	L/VDA 664-2800	600-2600
Testwagenbereifung	Michelin MXT 175/70 R 14 T	Michelin MXT 165/70 R 14 T
Bremsweg (Verzögerung)		
100 km/h kalt	m (m/s <sup>2</sup> ) 42,9 (9,0)	41,5 (9,3)
100 km/h warm	m (m/s <sup>2</sup> ) 51,4 (7,5)	44,9 (8,6)
Beschleunigung	s	
0 - 80 km/h	9,0	11,4
0 - 100 km/h	14,0	17,7
0 - 130 km/h	27,5	44,0
1 km mit steh. Start	35,8	38,8
Elastizität	s	
60 - 100 km/h (IV. G.)	13,6	17,8
80 - 120 km/h (V. G.)	26,7	39,4
Höchstgeschw.	km/h 150	144
Testverbrauch	L/100 km	
min/max	6,4/10,5	5,9/9,4
Normrunde	6,5	6,1
ECE-Verbrauch	L/100 km	
Stadt	Superbenzin 9,7	Superbenzin 8,3
über Land	6,2	6,1
gesamt	7,5	6,9
Innenrausch	dB(A)	
bei 100 km/h	69	72
bei 130 km/h	74	76
Fahrversuche leer/belad. km/h VDA-Ausweichgasse		
Einfahrtgeschwindigkeit	64,7/62,4	63,2/61,5
Ausfahrtgeschwindigkeit	53,0/48,4	52,7/47,6
Slalom 18 m	56,8/56,2	54,9/54,0
ISO-Wedelgasse	110,9/110,3	109,1/108,4
Preise und Kosten		
Steuer	DM 140,-	144,-
Haftpflicht	DM 1264,-	1265,-
Teilkasko <sup>2)</sup>	DM 297,-	250,-
Vollkasko <sup>3)</sup>	DM 1891,-	1301,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>1)</sup>		
bei 15 000 km/Jahr	DM 665,-/358,-	573,-/328,-
bei 30 000 km/Jahr	DM 935,-/574,-	806,-/519,-
Grundpreis	DM 25 706,-	23 500,-
Antiblockiersystem	1508,-	○
Fensterheber elektr.	1044,- <sup>1)</sup>	○
Gepäcksicherungsnetz	232,-	140,-
Heckscheibenwischer	○	○
Klimaanlage	1972,-	-
Rücksitze 1/3-2/3, klappbar	303,-	○
Servolenkung	○	○

<sup>1)</sup> inkl. Zentralverriegelung, beheizbare Außenspiegel; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 300 DM SB;

des Berlingo sind deutlich bequemer.

Wer häufig lange Strecken fährt, wird zudem die stärkere Motorisierung des Citroën zu schätzen wissen. Während sich der Kangoo an längeren Aufwärtspassagen auf Autobahnen merklich schwertut, bewältigt

der Berlingo diese mit weniger Mühe. Gleichzeitig mutet er seinen Insassen weniger Windgeräusche zu als der R4-Nachfolger.

Daß der Citroën die Fahrkomfort-Wertung trotz seines besseren Abroll- und Federungskomforts nur knapp ge-

winnt, liegt vor allem an den auf Dauer nervenden Dröhnfrequenzen des brummigen 1,4 Liter-Motors. Akustisch ist der agile und laufhuhige Vierzylinder des Renault der angenehmere Reisebegleiter.

Deutliche Vorteile verzeichnet das stärkere Triebwerk des Citroën dagegen in Beschleunigung und Durchzugsvermögen: Der rund 100 Kilogramm schwerere Berlingo bewältigt den Spurt von 80 auf 120 km/h im fünften Gang in akzeptablen 26,7 Sekunden und bringt die Tachonadel damit 12,7 Sekunden schneller ans Ziel als der Kangoo.

Die bessere Elastizität erkaufte sich der Berlingo-Fahrer allerdings mit einem höheren Benzinverbrauch: Im Testbetrieb verlangte der Citroën auf 100 Kilometern durchschnittlich 8,2 Liter Super. Der Renault kam im Mittel mit 0,7 Litern weniger aus.

In den Fahreigenschaften erweisen sich beide Autos trotz ihrer hoch aufbauenden Karoserien als unproblematisch. Obwohl sowohl Kangoo als auch Berlingo zu Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen in Kurven neigen und stark untersteuern, mutet keines der Autos seinem Fahrer überraschende Kipp- oder Wankbewegungen zu. Beim Citroën leidet jedoch bei Ausnutzung der mit 610 Kilogramm beachtlichen maximalen Zuladung auf langen Bodenwellen der Geradeauslauf. Gleichzeitig gibt die äußerst leichtgängige und bei groben Fahrbahnebenheiten stoßende Lenkung dem Berlingo-Fahrer nur wenig Rückmeldung.

Derlei Probleme sind dem Renault unbekannt: Seine Lenkung ist angenehm direkt und weitgehend frei von Antriebsinflüssen, sein Geradeauslauf auch in beladenem Zustand stabil.

Mehr Vorsicht ist dagegen bei der schlecht zu dosierenden Bremse des Kangoo geboten: Sie packt giftig zu, ist aber standfester als die fadingempfindliche Bremsanlage des Berlingo. Hier besteht bei beiden Autos Verbesserungsbedarf. ▷



Familienfreundlich: die seitliche Schiebetür des Renault Kangoo

Gleiches gilt für die wenig umfangreiche Sicherheitsausstattung der Freizeit-Mobile: Obwohl speziell für Familien mit Kindern konzipiert, bieten weder Renault noch Citroën integrierte Kindersitzsysteme an. Auch Sidebags, Antriebs-schlupfregelung oder elektronische Stabilitätsprogramme sucht der Kunde auf der Ausstattungsliste vergebens.

Großes Lob verdienen beide Autos für ihre guten Belüftungssysteme und ihr gelungenes Raumkonzept. Mit Kofferraumvolumina von 600 bis 2600 beziehungsweise 664 bis 2800 Litern sind der Renault Kangoo und der Citroën Berlingo in der rund vier Meter langen Kompaktklasse ohne Konkurrenz.

Positiv für den Transport sperriger Gegenstände ist, daß die Ladekanten beider Autos angenehm tief liegen, die Ladeflächen breit, eben und mit Verzurrösen versehen und die Heckklappen groß und weit zu öffnen sind. Passagiere werden die auf allen Sitzen recht großzügigen Platzverhältnisse der Raum-Limousinen zu schätzen wissen.

Daß der Renault den Test trotz seines geringeren Komfortangebots und des schwächeren Motors als Sieger verläßt, verdankt er seinem überzeugenden Gesamtkonzept. Er ist, wie er ist: jung, frech, pflegeleicht und



Das Cockpit des Renault ist übersichtlich und bietet reichlich Ablageflächen



Aufgeräumt und funktional präsentiert sich auch der Citroën. Sein Interieur ist insgesamt wohnlicher

alltagstauglich. Eine solche Geradlinigkeit würde auch dem Berlingo gut zu Gesicht stehen, doch der von Citroën versuchte Spagat zwischen klassischer Limousine und Kastenwagen kann als gescheitert gelten.

Ein Auto dieses Formats und Anspruchs als Zweitürer zu konzipieren, macht wenig Sinn – Easy Entry-Funktion hin oder her. *Anja Wassertheurer*

## Renault mit dem schlüssigeren Konzept

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Renault Kangoo RT 1.2 Econ	Citroën Berlingo Multi- space 1.4i
<b>Karosserie</b>		
Raumangebot vorn (15)	15	15
Raumangebot hinten (25)	23	23
Laderaum/Zuladung (20)	17	19
Bedienung/Funktionalität (20)	18	14
Ausstattung (15)	13	12
Qualität (25)	18	20
<b>SUMME (120)</b>	<b>104</b>	<b>103</b>
<b>Fahrkomfort</b>		
Federung leer (20)	17	18
Federung beladen (10)	9	7
Sitze vorn (20)	14	15
Sitze hinten (20)	16	18
Klimatisierung (15)	13	13
Innengeräusch (15)	10	9
<b>SUMME (100)</b>	<b>79</b>	<b>80</b>
<b>Antrieb</b>		
Laufkultur (15)	13	10
Schaltung/Getriebeabstuf. (10)	9	9
Beschl./Höchstgeschw. (10)	6	8
Elastizität (15)	10	13
Testverbrauch (20)	18	16
Reichweite (10)	9	9
<b>SUMME (80)</b>	<b>65</b>	<b>65</b>
<b>Fahreigenschaften</b>		
Fahrverhalten leer (25)	18	18
Fahrverhalten beladen (20)	18	15
Lenkung (15)	13	11
Handlichkeit (20)	18	17
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	8
Geradeauslauf/Windempf. (10)	7	6
<b>SUMME (100)</b>	<b>82</b>	<b>75</b>
<b>Sicherheit</b>		
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	17	17
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	7	6
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	7	4
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	8	9
Gurtsystem (10)	8	7
Sicherheitsausstattung (30)	15	16
Sicht/Licht (10)	8	8
<b>SUMME (100)</b>	<b>70</b>	<b>67</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>400</b>	<b>390</b>
<b>Umwelt</b>		
Normverbrauch/CO <sub>2</sub> -Emiss. (50)	45	40
SchadstoffEinstufung (15)	10	10
Außen Geräusch (10)	8	8
Verkehrsfläche (5)	4	4
Produktion (10)	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>77</b>	<b>72</b>
<b>Kosten</b>		
Preis (30)	27	23
Wiederverkauf (15)	12	12
Festkosten (20)	18	16
Wartung/Reparat./Garantie (15)	13	13
Kraftstoffkosten (20)	18	16
<b>SUMME (100)</b>	<b>88</b>	<b>80</b>
<b>Gesamtwertung (700)</b>	<b>565</b>	<b>542</b>

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstestkandidaten und ihre Konkurrenten im Bestellservice ab Seite 162