

Die emotional gestaltete Karosserie des Trafic ist genau die richtige Verpackung für ein munteres Vielzweckfahrzeug.



Manche Autos können mehr: Der Trafic Generation ersetzt als Generalist bei Bedarf ein ganzes Rudel Spezialisten – er zählt zu den automobilen Alleskännern.

## Aus vier mach' eins

**S**chicker Buissenesvan, geräumige Großraumlimousine, tragfähiger Transporter, vielseitiges Freizeitfahrzeug – der Renault Trafic Generation ist alles in einem. Er gibt eine gute Figur ab, sowohl vor der Firma als auch in der Hotelauffahrt, in der heimischen Garage wie auf dem Parkplatz am Sportgelände. Wäre da nicht nur ein winziger Generationen-Konflikt: Der französische Trafic ist kein englischer Traffic, doch wie darf

man die Zusatzbezeichnung deuten, englisch Dschenneräischn, französisch Schennerassiong? Der brave deutsche Begriff „Generation“ verbietet sich, obwohl's auch nichts anderes bedeutet.

Geschenkt. Die schicke und auch nach fünf Jahren unverändert attraktive Hülle des Trafic lässt mehr zu als nüchterne Kastenwagen und Kombis mit unterschiedlichen Radständen und Dachhöhen. Vorn das emotional gestaltete Fahrerhaus mit kühnen Schwüngen und Rundungen, daran anschließend der streng kubisch geformte Aufbau – das hat was, daraus lässt sich was machen. In diesem Fall hat der französische Ausbaupartner Gruau Hand angelegt und zusammen mit Renault einen charmanten Alleskännern aufgelegt.

**Nicht alles am Amateurbrett des Generation ist praktisch, aber sehr ansehnlich ist es allemal.**

Basis des vielseitigen Ausbaus ist eine Bodenplatte, in der in regelmäßigen Abständen vier kerzengerade Schienen eingelassen sind. Auf ihnen lassen sich sowohl eine Fondsitzebank als auch in der Mitte ein oder zwei Einzelsitze variabel positionieren. Und da die Einzelsessel dank integrierter Dreipunktgurte drehbar angeordnet sind, nimmt man im Fahrgastabteil des Generation wahlweise in einem Kleinbus oder in einem rollenden Konferenzraum Platz. Wer zwischendrin größere Dinge zu transportieren hat, der fährt das Gestühl einfach nach vorne oder nimmt Bank und Einzelsitze ganz heraus.

In der Wand steckt ein Klappstisch, garniert mit Ablagen und Getränkehaltern. Der Tisch versteckt sich formvollendet in der Wand, schwenkt auf beeindruckende Weise aus seiner Halterung, ist ausgeklappt verschiebbar und recht stabil. An ihm lässt sich arbeiten und ein Imbiss einnehmen, können Bauleiter oder Architekten vor Ort wettergeschützt Pläne ausbreiten.

Dort hinten sitzt es sich auch angenehm. Zwar sind die Platzverhältnisse innen etwas knapper als von außen gedacht – wenn ein großer Fahrer seinen Sitz





**Bereit für die rollende Konferenz: Generation Fond mit Vis-à-vis-Bestuhlung und Klapptisch in der Seitenwand.**

**Bereit für den Einsatz als Siebensitzer-Kleinbus: Generation mit Bestuhlung in Fahrtrichtung**

**Bereit für ein Nickerchen auf großer Fahrt: Generation mit trickreich umgeklappter Sitzbank**

**Macht von jeder Seite eine gute Figur: Zum schicken Renault passt eine schicke Einrichtung.**

nach hinten schiebt, dann heißt's hinten wie auf Schienen zusammenrücken -, die Sitze aber sind ganz unfranzösisch straff gepolstert und auch auf längeren Strecken bequem. Pendeln Mitfahrer auf der Sitzbank im Fond vergleichbarer Fahrzeuge vor allem in zügig angegangenen Wechselkurven haltlos hin und her, so verfügt die Rückbank des Renault über drei bestens ausgeformte Plätze und wirkt deshalb Seekrankheit wirksam vor. Auch sind die Kopfstützen versenkbar, verbauen nicht den Blick durch den Innenspiegel, sollten nicht alle Plätze an Bord belegt sein.

Wer in kleiner Besetzung unterwegs ist, der kann auch mal die Füße hochlegen oder sich auf der umgeklappten Bank zu einem Nickerchen hinlegen. Sie verfügt über einen einfallsreichen Klapp-

### **Der Wermutstropfen beim Generation-Ausbau besteht in einem etwas ungehobelten Auftreten.**

und Faltmechanismus. Im Ergebnis ruht man auf den gepolsterten Rückenteilen von Lehne und Bank, und damit trotz Ausformung der Sitzfläche topfeben. Dies möchten Nicht-Exhibitionisten jedoch kaum in aller Öffentlichkeit - die seitlichen Sonnenrollos schützen nicht einmal unvollkommen. Ergo hat sich Renault jüngst ein Paket aus Verdunkelungsmatten einfallen lassen, zu befestigen rund-

um mit Saugnäpfen an den Fenstern. Weitere neue Option ist eine Kühlbox, die wahlweise im Koffer- oder Fahrgastraum Platz nimmt, um dort sicher in den Schienen zu ruhen.

Gilt es Fracht zu transportieren, rückt das Gestühl zusammen oder wird ausgebaut. Auf diese Weise wächst der Laderaum von anfangs eher spärlichen 500 l bis auf echtes Transporterformat - wenn auch die Vollverkleidung des Innenraums beim Stauen nach Rücksicht verlangt.

Der Wermutstropfen des Generation-Innenausbau besteht in einem etwas ungehobelten Auftreten. Die Unterkonstruktionen aus Stahl wirken etwas grobschalig, am rustikalen Stahlbau der Sitzkonsolen kann man sich beim Ausbau des Gestühls böse die Finger klemmen. Auch drum herum lässt der Generation ein wenig Feinschliff vermissen: Die Kunststoffe des komplett verkleideten Innenraums wirken recht billig, sind eher lässig verarbeitet. Scharfe Kanten an den offenen Ablagen, grob geschnittene Kunststoffteile, eine mitunter schwer entriegelnde Fondsitzbank oder die praktischen, jedoch schlicht gearbeiteten und schlecht laufenden Schubladen unten in den Einzelsitzen sind Beispiele.

Da merkt man, warum der Renault, vergleichbare Motorisierung und Ausstattung vorausgesetzt, zu den Günstigsten angeboten seiner Liga zählt: Netto fährt der Franzose bereits ab 26.350 Euro vor, mit dem stärksten Diesel kommt er auf 28.300 Euro. Das bedeutet viel Auto fürs

Geld, wenn auch ohne Anspruch an Perfektion, wie sie etwa der deutlich teurere VW Multivan verkörpert.

Gleiches gilt für das Cockpit, dessen nüchterne Materialien mit wogenden Formen kontrastieren. Nicht alles, was schick ist, ist auch praktisch: Wer die weiten Flächen der Instrumententafel als Ablageflächen deutet, der wird bei Anfahren eines Besseren belehrt: Dann entleert sich das Armaturenbrett von ganz alleine. Geht es jedoch um ernste Dinge, gibt sich der Renault ganz sachlich. So verfügt er über gut ablesbare Amaturen, eine griffgünstige und recht exakte Joystick-Schaltung, über griffige und kraftvolle Bremsen - der Trafic kann sich nicht nur optisch, sondern auch technisch nach einem halben Transporterleben sehen lassen.

Das ist bei der Motorisierung nicht anders. Immerhin gönnt man sich den Eins-

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	4.782 mm
Gesamtbreite .....	1.904 mm
Gesamthöhe .....	1.972 mm
Radstand .....	3.098 mm
Wendekreisdurchmesser .....	12.400 mm
Höhe/Breite Schiebetür .....	1.285/1.000 mm
Höhe/Breite Hecktür .....	1.306/1.390 mm
Laderaum über Fahrbahn .....	573 mm
Länge Laderaum .....	560 mm
Breite Laderaum .....	1.220 mm
Höhe Laderaum .....	600 mm
Breite zw. Radkästen .....	1.234 mm
Ladevolumen (max.) .....	1,8 m <sup>3</sup>
Spurweite vorn/hinten .....	1.615/1.630 mm
Leergewicht Testwagen .....	2.230 kg
Nutzlast .....	775 kg
zGG .....	3.005 kg
zul. Zuggesamtgewicht .....	4.900 kg

## Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 89/99 mm, Hubraum 2,463 cm<sup>3</sup>, Leistung 99 kW (135 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 310 Nm bei 1.750/min

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,91/2,11/1,39/0,98/0,76/0,64, Übersetzung Antriebsachse 4,82

## Fahrwerk

**Federung:** Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Torsionsachse mit Längslenkern, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Panhardstab

**Bremsen:** Vorn (innenbelüftet) und hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser vorn 305 mm, hinten 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, elektronische Stabilitätsregelung und Bremsassistent; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit hydraulische Servounterstützung

**Reifen/Räder:** Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16

## Füllmengen/Elektrik

**Tankinhalt:** 90 l; **Motoröl mit Filter:** 8,0 l

**Batterie:** 12 Volt 80 Ah; **Lichtmaschine:** 125 A

## Wartung/Garantie/Preis

**Wartung:** Ölwechsel mindestens alle 30.000 km/zwei Jahre

**Garantie:** Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, lebenslange Mobilitätsgarantie

### Grundpreis

Renault Trafic Generation 2.5 dC ..... € 28.300,-

# TEST Renault Trafic Generation



**Der kräftigste Diesel mit dem Kürzel 2.5 dCi kommt mit seiner sympathischen Durchzugskraft für den Generation gerade recht.**

neuner dCi mit 74 kW (100 PS) als Basismotorisierung. Doch wer Strecke macht, der wird auf ihn leichten Herzens verzichten und sich den 2.5 dCi mit 99 kW (135 PS) gönnen. Der steht mit 310 Nm recht gut im Futter, auch wenn er rechte Spritzigkeit etwas vermissen lässt. Zwar legt der Trafic beim Beschleunigen zügig los, doch mit vereinten Kräften wehren sich Motorsteuerung und ASR gegen großen Unfug beim Anfahren – Kavaliertart unmöglich. Auch dreht der Diesel ungern hoch, erreicht bereits bei 3.500/min die Nenn Drehzahl und regelt, je nach Gang, bei etwa 4.000 Touren ab.

Statt mit Beschleunigungs-Eskapaden die Umgebung zu irritieren, rollt der Renault lieber entspannt und sanft dahin, fördert durch seine ellenlangen Übersetzungen nervenschonendes Fahren. Doch Renault hat hier des Guten ein wenig zu viel getan: Vor allem in der sechsten Stufe des Getriebes mit seiner Schoncharakteristik gerät der an sich kräftige Trafic früh ins Schnaufen, besonders auf Land- und Bundesstraßen. Da dreht der Motor bei Tempo 100 nur knapp 2.000 Touren, verfügt über nur geringe Reserven. Wird er dagegen mit Schwung auf der Autobahn gefahren, beißt sich das Triebwerk an Steigungen bei fallender Drehzahl tapfer fest und zeigt Durchhaltevermögen.

Plus der niedrigtourigen Auslegung ist ein überraschend günstiges Geräuschniveau. Hat der mitunter etwas brummige Vierzylinder tief unten im Maschinenraum die Vierzylinder-Vibrationsstrecke

von unten heraus bei gut 1.500 Umdrehungen verlassen, arbeitet er in fast allen Lebenslagen angenehm dezent. Und wer die Charakteristik des zugstarken Motors in Verbindung mit dem weit gespreizten Getriebe zu nutzen versteht, der erzielt günstige Verbrauchswerte. Dank des Reservetanks mit 90 l Volumen droht der Fahrer des Trafic Generation bei zurückhaltender Fahrweise glatt das Tanken zu vergessen, und selbst wer den Generation rücksichtslos über die Autobahn peitscht, bleibt unter der Marke von 13 l/100 km.

Da auch das Fahrwerk des Trafic Generation etwas sanfter abgestimmt ist als das der Trafic-Nutzfahrzeugausgaben, entpuppt sich der Franzose als angenehmes Reisefahrzeug – er ist eben nahezu alles in einem.

**RANDOLF UNRUH**

## MESSWERTE

### Beschleunigung

0-50 km/h .....	5 s
0-80 km/h .....	11 s
0-100 km/h .....	17 s
<i>Höchstgeschwindigkeit</i> .....	<i>163 km/h</i>

### Elastizität 4./5. Gang

50-80 km/h .....	7/11 s
50-100 km/h .....	12/17 s
80-120 km/h (6. Gang) .....	21 s

### Innengeräusche

Stand/50/80 km/h .....	52/60/62 dB(A)
100/130/ km/h/V max .....	64/71/74 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal .....	8,0 l/100 km
Verbrauch maximal .....	12,7 l/100 km

### Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø .....	9,7 l/100 km
Ø = Durchschnitt	