



Ein echter Hingucker unter den Transportern: Der Trafic mit Hochdach ist bestens gekleidet.



Gelungene Proportionen, treffsicheres Design – ...

Schick in Schale

Der Trafic im Modedress ist unter Transportern ein echter Hingucker. Kann er auch kräftig anpacken?

Was ist denn das für einer? Neugierig macht sich der Dreikäsehoch vor dem hoch aufragenden Trafic breit. Spricht's und legt den Kopf weit in den Nacken, damit der Blick überhaupt den entfernt aufragenden

Gipfel des Hochdach-Transporters erreicht. Mit der Antwort auf seine Frage kann der Steppke aus dem Land der Mercedes-Jahreswagen wenig anfangen – „Rennoh, was'n das?“ und blickt dabei ganz ernst. Eines ist dem Kurzen klar:

Dieses silbrig glänzende Riesending, das ist was Besonderes. Trägt keinen Stern, ist kein Vauweh, sieht irgendwie anders aus. Wie aus einem Guss, nicht wie andere Transporter, wo das Hochdach wie ein falscher Deckel auf dem Karosseriekörper thront. Und dann trollt sich der Kleine wieder, flinke kleine Autos sind für einen wie ihn dann doch spannender.

Mit ihm eine Debatte über Ladevolumen und Nutzlast führen zu wollen, über Ladekantenhöhe und Antriebssysteme oder Ladungssicherung, es hätte wenig Aussicht auf Erfolg gehabt. Und vermutlich gibt's auch kein Autoquartett, in dem der Renault Trafic als Trumpf auszuspielen wäre.

Dabei hat der Franzose doch einiges zu bieten. 8,3 m³ Laderaum qualifizieren ihn zwar nicht zu einer rollenden Lagerhalle, sind aber doch recht ansehnlich. Zumal die Ladekante dank Frontantrieb erfreulich niedrig liegt und auch bei Top-Ausstattung mit Klimaanlage, dickem Diesel und allerhand elektrischen Helferlein mehr als eine Tonne Nutzlast bleibt. Flankiert durch Achslasten mit Reserven für ungleiche Ladungsverteilung. Kompliment: Der Schönling ist gleichzeitig ein Arbeiter, unter dem silbrig schimmernden Lack steckt ein Blaumann, wer hätte es gedacht.

Eine Stahlblech-Trennwand schützt den Fahrer, acht nicht sehr kräftig wirkende Zurrösen sollen die Ladung fest-



... auch ein Transporter kann appetitlich aussehen.



Der Laderaum fasst 8,3 m³ – ansehnlich.

halten. Gegen einen überschaubaren Obolus kommen auf Brüstungshöhe an den Seitenwänden des Frachtraums Zurrschienen mit variablen Ösen hinzu, ein empfehlenswertes Extra. Eine halbhohle Seitenverkleidung und der Gummibelag des Bodens zählen zur Mitgift des Trafic, verhindern Beschädigungen der feinen Optik. Auch bringt der Trafic ab Werk eine praktische Gepäckwanne über dem Fahrerhaus mit. Sie trägt 50 Kilogramm und ist sinnvoll unterteilt, damit Kartons und Koffer nicht haltlos umherpoltern.

Nicht nur die Ladung, auch Fahrer und Beifahrer sind mit geringem Aufwand bestens verzurrt und gesichert. Zu Dreipunktgurten, Fahrer-Airbag und den auch für Riesen passenden Kopfstützen

gesellen sich auf Wunsch Seiten- und Windowbags – mehr geht nicht im Kastenwagen.

Da fühlt man sich gut aufgehoben, verstärkt durch weiche Sitze, in typisch französischer Art eher an Sessel erinnernd denn an straffes Arbeitsgestühl. Der Platz dort vorn reicht auch für einen dritten Mann. Dazu spendiert Renault übersichtliche Instrumente, eine Sammlung großer Ablagen und verbrämt alles mit einer simplen Bedienung – an Bord des Trafic lässt es sich aushalten. Trotzdem zeigt die Umgebung des Fahrers Renovierungsbedarf: billig anmutende Verkleidungen, rutschiges Lenkrad, kaum taugliche Ablagen oben im Gewoge des Armaturenbretts, das Fenster in der Trennwand zu tief für gute Sicht durch

den Innenspiegel – ein wenig Modellpflege könnte bei Gelegenheit nicht schaden.

Anders das Fahrwerk, ein insgesamt gelungener Kompromiss. Der Trafic neigt weder leer zu unziemlicher Härte noch beladen zu Schwammigkeit. Stimmt, da gibt's den Kollegen mit Stern, dessen Fahrwerk präziser und handlicher ist. Und einen anderen aus Norddeutschland, der mit seinem Mix aus Samtigkeit und Sicherheit das Feld beherrscht. Aber der Renault fährt in Sichtweite mit. Weniger er auch ein wenig ungelentkig ist: Aus 3,5 Meter Radstand und Frontantrieb resultieren stattliche 13,7 Meter Wendekreis; die Lenkung arbeitet zwar direkt, aber nicht sehr feinfühlig, kennt Antriebsinflüsse, zerzt in Kurven beim Gasgeben am Volant. Zu den Vorzügen des Renault zählen dagegen standfeste Bremsen. Vier groß gewachsene Scheibenbremsen rundum verzögern beim Tritt aufs Pedal schön griffig und gut dosierbar.

Da kann man ohne Bedenken zum größten Diesel greifen. Zwar kann der Handwerker guten Gewissens drauf verzichten, doch wer unter einem bremsenden Hochdach die Autobahn unter die Räder nimmt, der freut sich bei einem Dreitonner, wenn sich kräftige Muskeln unter der Motorhaube spannen. Der Vierzylinder-Diesel namens 2.5 dCi mit 2,5 Liter Hubraum und 99 kW (135 PS) stellt sicher, dass der schicke Renault nicht als Blender auftritt. Mit 16 Ventilen, zwei oben liegenden Nockenwellen und weiteren technischen Feinheiten zählt der Langhuber zu den modernen Vertretern seines Fachs.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.182 mm
Gesamtbreite	1.904 mm
Gesamthöhe	2.420 mm
Radstand	3.498 mm
Wendekreisdurchmesser	13.730 mm
Spurweite vorn/hinten	1.615/1.630 mm
Breite zw. den Radkästen	1.268 mm
Zulässige Achslast vorn	1.580 kg
Zulässige Achslast hinten	1.650 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.015 kg
Leergewicht Testfahrzeug	1.960 kg
Nutzlast	1.055 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.940 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.000 kg
Ladevolumen	8,3 m³
Länge Laderaum	2.800 mm
Breite Laderaum	1.668 mm
Höhe Laderaum	1.913 mm

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Elektronisch geregelte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 89/99 mm; Hubraum: 2,5 l; Leistung: 135 PS (99 kW) bei 3.500/min; maximales Drehmoment: 310 Nm bei 1.750/min

Getriebe: mechanisches 6-Gang-Schaltgetriebe mit Joystick im Armaturenbrett; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 3,91:1 bis 0,64:1, Rückwärtsgang 3,66:1. Antrieb auf die Hinterräder

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoidachse; Übersetzung: 4,82:1

Fahrwerk

Federung: vorn Einzelaufhängung an McPherson-Federbeinen, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Torsionsachse mit Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer und Panhardstab.

Bremsen: Vorn (innenbelüftete) und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn 305 mm, hinten 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, ESP. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen: 205/65 R 16 C auf Räder 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

Wartung: Ölwechsel-Intervall-Minimum 30.000 km; **Garantie:** Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, inklusive Mobilitätsgarantie

TEST Renault Trafic 2.5 dCi



Der Motor entwickelt angemessene Kräfte und arbeitet überraschend dezent.

Dazu arbeitet das Triebwerk für einen Transporter-Vierzylinder sehr laufruhig, zeigt nur beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen einen gewissen Unwillen, benimmt sich sonst vorbildlich. Partikelfilter und Euro-4-Einstufung kann er jedoch noch nicht bieten, da gilt es nachzulegen.

Zwar bedeutet das maximale Drehmoment von 310 Nm keinen Spitzenwert, doch für den Transporter ist es sehr angemessen, zumal die Durchzugskraft von 1.750 bis etwa 2.700 Touren annähernd konstant ansteht. Renault setzt die bullige Charakteristik der Maschine in eine lange Gesamtübersetzung um. Dank des weit gespreizten Sechsgang-Schaltgetriebes kann man sich eine gewisse Schoncharakteristik leisten. Die im Fahrzeugschein versprochene Höchstgeschwindigkeit von 154 km/h erreicht der Renault fast schon in der fünften Schaltstufe. Im sechsten Gang legt der Trafic mit reichlich Anlauf weiter zu, läuft der Angabe mit 165 km/h locker davon, alles mit moderaten Drehzahlen.

Plus der langen Übersetzung: Die ohnehin sanfte Maschine tuckert noch gedämpfter. So bedeuten Tempo 100 im sechsten Gang gemütliche 2.000 Umdrehungen und nur 68 db(A) Schalldruck. Wenn der Trafic die Sporen spürt, geht's an Bord dann deutlich lauter zu, doch dies ist in erster Linie auf akzeptable Windgeräusche zurückzuführen, nicht etwa auf ruppigen Motorlärm. Kontrapunkt der friedlich gestimmten Auslegung: Sackt die Geschwindigkeit im höchsten Gang

deutlich ab, muss der Fahrer fix zum Schalthebel greifen, sonst ist der Schwung schnell dahin. Gleiches gilt für Steigungen, wer's eilig hat, muss rechtzeitig vorausschauend zurückschalten. So hat der sechste Gang auf Überlandtouren nur Sinn, wenn man einigermaßen gewiss mit 100 Sachen unterwegs sein kann.

Lange Übersetzung und moderne Motortechnik wirken sich andererseits positiv auf den Verbrauch aus. Rund zehn Liter im Schnitt sind für einen Transporter mit Hochdach eine solide Sache. Selbst wer den Trafic quält, wird die 14-Liter-Marke nicht überschreiten - für einen hoch gewachsenen Transporter ein guter

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h	5,2 s
0-80 km/h	10,3 s
0-100 km/h	15,3 s

Elastizität

50-80 km/h (IV/IV)	5,6/8,8 s
50-100 km/h (IV/IV)	10,4/14,0 s
80-120 km/h (VI)	16,4 s

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
-----------------------------	----------

Innengeräusche

Stand/50 (IV)/80 (VI) km/h	50/61/64 dB(A)
100/130/Vmax km/h	68/72/76 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	8,2 l/100 km
Verbrauch maximal	14,0 l/100 km
Testverbrauch gesamt	10,2 l/100 km

Ø = Durchschnitt

Wert. Und so absolviert der Renault bei dezentem Fahrstil dank seines großen 90-Liter Tanks bis zu 1.000 Kilometer am Stück.

Der Beau unter seinesgleichen ist also auch mit Arbeitshandschuhen hervorragend angezogen. Und er bewahrt sich selbst bei Anstrengungen sein freundlich-ausdrucksstarkes Gesicht, das mit großen Augen in die Welt hinein staunt. Der dynamische Auftritt mit kräftigen Radläufen und keilförmigen Schutzplanken, gelungene knuffige Proportionen, das verspricht viel, und der Renault Trafic hält's.

Die hohe Stirn lässt den beim Flachdach typischen Fahrerhausbuckel verschwinden, das Dach schmiegt sich harmonisch an die Karosserie. Es nimmt seitlich gekonnt die Linie der Karosserie auf und hinten die sanfte Wölbung des Rückens, einschließlich der hochgezogenen Ecksäulen. Dazu große Heckfenster – fein, auch wenn's hinten nicht mehr für die Beschriftung reicht. Sogar die Trennfuge im Dach trifft exakt die Kante der Schiebetür, das schaffen nur wenige. Und erinnert der hohe Trafic schräg von vorn mit seiner grauen Kunststoffblende entlang des Dachansatzes nicht gar an einen dieser männlichen Schönlinge mit schmaler Sonnenbrille oben auf der Stirn?

Stimmt, mit funktionell kerzengeraden Wänden und einem plattgebügelten Heck, da käme der Renault Trafic 2.5 dCi Hochdach noch auf einen deutlich größeren Laderaum, wäre er noch nützlicher. Aber auch weniger schick, und kein Dreikäsehoch würde ihn vermutlich jemals eines Blickes würdigen.

RANDOLF UNRUH

