



Dachbuckel weg, gestreckt, von Kopf bis Fuß neu eingekleidet und sehr kompakte Motoren – der neue Renault Trafic setzt nicht nur mit seiner Lackierung Akzente.

# Grün ist die Hoffnung

Neues Design, neues Cockpit, sparsamere Motoren, mehr Ausstattung – und das alles gibt es zum gleichen Preis.

**M**an könnte ihn auch Granny Smith nennen: Quietschgrün fährt der neue Renault Trafic vor. Als „Bambusgrün“ bezeichnet Renault den schrillen Lack, und ähnlich schnelles Wachstum und Stabilität wie Bambus verspricht man sich auch vom neuen Transporter. Der profitiert von den Genen des Vorgängers: Radstand, wesentliche Teile des Rohbaus, wichtige Innenmaße des Laderaums, Fahrwerk – das und mehr kennt man vom Vorgänger. Und doch ist er neu: Karosserie, Cockpit, Motoren, eine Verlängerung des Frachtabteils – es hat sich Entscheidendes getan. Und all das gilt 1:1 für seinen baugleichen Bruder Opel Vivaro, dessen Hochdachvarianten sogar aus dem französischen Trafic-Werk kommen.

Mit exakt 4.999 mm Länge bleibt der Renault in seiner kurzen Ausführung soeben noch unter der 5-m-Marke, die Variante mit langen Radstand misst wie gehabt 400 mm mehr. Vorn hat der Renault um 100 mm zugelegt, Platz für einige Schleifen im Design, Platz aber auch für eine stumpfe Nase zugunsten des Fußgängerschut-

zes. Die anderen 110 mm verlängern den hinteren Überhang des Trafic und damit seinen Laderaum. Macht 200 Liter Volumen mehr oder nun 5,2 m<sup>3</sup> beim kurzen Kastenwagen. Dazu gibt es Durchladeklappen auf der Beifahrerseite bin in den Fußraum hinein. Die Zuladung liegt beim Kastenwagen trotz Verlängerung in Serienausstattung zwischen 1,0 und 1,2 Tonnen, das ist sehr ansehnlich.

## Cockpit ähnlich wie im Master

Auch weiter vorn herrscht mehr Bewegungsfreiheit: Die Sitzposition ist etwas tiefer, das steht dem Trafic gut, er ist einem PKW ähnlicher geworden. Und muss wohl auch so sein, schließlich ist der markante Dachbuckel über der Kabine verschwunden. Die Lehne hat mehr Platz nach hinten, auch dies ein Plus. Der Trafic passt nun großen Fahrern besser, auch dank des zweifach verstellbaren

Lenkrads. Renault betont ausdrücklich die Qualität der neuen Sitze, dies aber will sich nicht recht erschließen: Das Gestühl hat zwar mehr Kontur, wirkt aber immer noch weich



Renault hat den hinteren Überhang und damit den Laderaum um 110 mm verlängert.

ANZEIGE

» IAA HALLE 27, STAND E06

**Wer braucht schon Sonne?**

▼ Scannen für mehr! Oder [www.langendorf.de/SONNE](http://www.langendorf.de/SONNE)

**Langendorf** 

high tech on wheels

und merkwürdig aufgepolstert, es hapert an Seitenhalt. Und nach längerer Zeit am Steuer meldet sich der Rücken, auch bei den Beifahrern auf der Doppelsitzbank. Trotz nunmehr knapp 2 m Außenbreite geht's es dort nicht gerade üppig zu, beim Anlegen des Gurts und beim Schließen der dicken Türen ist intensiver Körperkontakt nicht zu vermeiden.

Auf PKW-Niveau hat Renault die Instrumente gehievt – zentraler Digitaltacho, Drehzahlmesser links, große Tankuhr rechts, diese Aufteilung kennt man aus Mégane und Co. Nach dem Start leuchtet irritierend blau die Kühlwasser-Kontrolllampe auf. Keine Bange, sie signalisiert nur, dass die Temperatur noch nicht warm genug für die aufpreispflichtige Start-Stopp-Anlage ist. Sie funktioniert fix, legt den Motor schon auf den letzten Metern vor dem Halt still. Vor allem aber sichert sie Normwerte unter 6 l/100 km. Dank des 80-l-Tanks schießt die Reichweite zumindest theoretisch weit in den vierstelligen Bereich. Die Tankuhr hat also mehr symbolischen Charakter.

Das neu gestaltete Cockpit hat Ähnlichkeit mit dem Interieur des größeren Renault Master. Die Materialqualität liegt auf funktionellem Niveau, wer sich an PKW orientiert, der ist im Traffic falsch. Für die bessere Variante gibt es einige schicke Chromrähmchen. Dazu ein wenig glänzendes Plastik rund um die Luftdüsen, optimistisch als „Klavierlackoptik“ bezeichnet. Schwamm drüber, wichtiger sind andere Dinge. So durchzieht eine Flut von Ablagen das Cockpit, überall öffnen sich Fächer, Klappen und Türchen, ähnlich einem Adventskalender.



Völlig neu ausgestattetes Cockpit, aus der Rückenlehne entfaltet sich ein ganzes Büro.

Irgendjemand hat 14 Ablagen von zusammen 90 Liter Volumen gezählt. Mit Platz für Münzen, Getränke in unterschiedlichsten Gebinden, Papierkram und was auch immer. Man wird angesichts der vielen Öffnungen bei einem späteren Verkauf dran denken müssen, alles herauszufischen. Besondere Aufmerksamkeit verdient die klappbare Rückenlehne des mittleren Sitzes. Darin verbirgt sich unter anderem ein Klemmbrett, das sich geschickt für die Nutzung während der Fahrt aufstecken lässt. Und ein versteckter Platz für den Laptop ist ebenfalls vorgesehen. Für weiteres elektronisches Gerät gibt es auf Wunsch Halterungen und Anschlüsse oben in der Mittelkonsole, alles auch mit den Renault-Systemen verkuppelbar.



Der Traffic zählt mit mehr als einer Tonne Nutzlast zu den Gepäckträgern seiner Klasse.

Wir haben  
die Lösung.



## PWP Alu Trailer Kit

Bausätze für Curtain Sider, schnelle Montage in vielen Varianten.



PWP – der Wert liegt im Detail.

[www.pwp-sa.ch](http://www.pwp-sa.ch)





Die markanten Ecksäulen und manches andere übernimmt der Trafic von seinem Vorgänger.



Die Instrumente mit zentralem Digitaltacho entsprechen neuer Renault-Mode. Die Tankanzeige benötigt der Fahrer eher selten.



Verblüffende Idee: Der Rasierspiegel in Übergröße für den Beifahrer ist eigentlich ein zusätzlicher Außenspiegel.

Das Fahrwerk des Trafic kommt nach ersten Eindrücken mit der Motorleistung problemlos zurecht.

Zusammen mit der Karosserie gibt es auch neue Außenspiegel nach einem Drei-in-eins-Prinzip: Die Gläser verfügen außen über ein konvexes Feld und unten über einen zusätzlichen Weitwinkelspiegel. Zusätzlich haben sich die Entwickler einen weiteren Spiegel in der großflächigen Beifahrer-Sonnenblende ausgedacht. Er deckt aus Fahrersicht exakt das Feld unmittelbar neben dem Transporter ab. Die Sache funktioniert verblüffend gut, auch wenn das Fahren mit heruntergeklappter Sonnenblende gewöhnungsbedürftig ist.

### Die neuen Motoren

Keine Umstellung verlangen die neuen Motoren, obwohl Renault in dieser Klasse das beliebte Thema Downsizing mit einem 1,6-Liter-Diesel auf die Spitze treibt. Vor allem die mittlere Variante mit 85 kW (115 PS) gefällt. Sie läuft elastisch, ruhig, spricht zügig aufs Gas an und hat mit 300 Nm bei 1.500 Touren reichlich Mumm. Der Kleine hat alles, was ein Diesel braucht. Besonders stolz ist Renault auf die höchste Leistungsstufe des Triebwerks mit 103 kW (140 PS). Doch trotz Doppelaufladung und 340 Nm Drehmoment wirkt der Diesel etwas gehemmt. Er plumpst bei niedrigen Drehzahlen in ein tiefes Turboloch und spricht selbst im Bereich seines höchsten Drehmoments nur verzögert an. Klarer Fall: Wer keine Höchstleistung benötigt, ist mit den schwächeren Aggregaten bestens bedient. Obendrein gibt es einen Eco-Sparmodus, der Leistung und Drehmoment beschränkt. Der Sinn sieser Teilkastration erschließt sich in dieser Klasse indes nicht recht.

Beim Getriebe konzentriert sich Renault auf sechs handgeschaltete Gänge. Die Abstimmung stimmt, trotz langer Gesamtübersetzung mit einer Drehzahl von weniger als 2.000 Touren bei Tempo 100. Allerdings wirkt die Schaltung recht knorpelig. Alles zusammen ist auf Sparsamkeit getrimmt: kleiner Motor gleich wenig Verbrauch, so lautet die Renault-Gleichung, ergänzt von langen Wartungsintervallen von 40.000 Kilometern oder zwei Jahren.

Das Fahrwerk des Trafic kommt nach ersten Eindrücken mit der Motorleistung problemlos zurecht, kennt auch kaum Poltergeräusche. Beim scharfen Anfahren scharrt der Trafic ungeduldig mit den Vorderreifen, bei Bodenwellen pumpt er etwas kurze Unebenheiten dringen etwas scharf bis ins Cockpit durch. Das alles gilt für den zur Hälfte ausgeladenen Transporter auf ersten Testrunden. Die Lenkung arbeitet angenehm straff und zielgenau. Mau sieht es dagegen mit Assistenzsystemen aus: Spurwächter, Notbremsassistent? Alles Fehlanzeige. Allein eine Antriebsschlupfregelung lässt sich zuschalten, eine Anfahrhilfe unterstützt am Berg und ESP gehört nun für alle Modelle zum Serienumfang.

Diesen hat Renault ohnehin spürbar aufgewertet: Elektrische Fensterheber sind ebenso Serie wie der Bordrechner und weitere Details. Das alles gibt es durchweg zum fast identischen Preis ab 22.130 Euro, damit ist der neue Trafic ausstattungsberbereinigt sogar günstiger geworden. Die Farbe bleibt, doch ihre Interpretation wandelt sich, vom säuerlichen Granny Smith in hoffnungsgrün.

Randolf Unruh

# Buchen Sie jetzt schon

Ihren Anzeigenplatz in der Messeausgabe zur IAA Nutzfahrzeuge!



**KFZ**  
anzeiger

**»» IAA**



## Das große Pre-Opening

findet statt in der IAA-Messeausgabe, KFZ-Anzeiger 18 vom 18. September!

Nutzen Sie die KFZ-Anzeiger IAA-Messeausgabe als „Vorpremiere“-Plattform, um Ihre Neuheiten und Exponate bereits vor dem Mega-Event des Jahres an prominenter Stelle zu präsentieren – redaktionell, als themenbezogen eingebundenes Anzeigenformat oder als Sonderwerbeform.

**KFZ-Anzeiger: Magazin (print) · Magazin-App · Online [www.kfz-anzeiger.de](http://www.kfz-anzeiger.de)**

Redaktionsschluss: 1. September  
Anzeigenschluss: 1. September  
Kontakt: Cornelia Assem  
Tel. +49 2151 5100-123  
[cornelia.assem@stuenings.de](mailto:cornelia.assem@stuenings.de)



**KFZ**  
anzeiger

[www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)