



Weiche Welle

Sanft aber zügig unterwegs: Den Trafic Quickshift gibt's ausschließlich in Verbindung mit dem stärksten Dieselmotor und 135 PS.

Nun gibt's auch den Renault Trafic mit Quickshift, dem automatischen Sechsgang-Schaltgetriebe.

Entweder weht symbolisch die Totenkopfflagge an der Antenne, und die scharf geschliffene Messerklinge funkelt quer zwischen den Zähnen. Oder es herrscht eine gewisse fahrerische Weltfremdheit vor, der Transporter heult mit Gas/Bremse/Gas in viel zu niedrigen Gängen um die Ecken, immer eine Spur zu weit links und bereit für einen unsanften Rempler. Fahrer von Transportern haben ihren Ruf weg – gut ist er nicht.

Wer seine Fahrer zur Sanftmut erziehen, ihren Ruf verbessern und an unnützen Kosten von Versicherungen, Reparaturen und Ausfallzeiten sparen will, der gebe ihm das richtige Auto in die Hand.

Zum Beispiel den Renault Trafic in der Variante mit Quickshift-Schaltung. Der verfügt zwar einerseits grundsätzlich über den stärksten Dieselmotor mit 135 Pferdestärken, erzieht aber andererseits zur Sanftmut. Denn, auch mit ordentlich Dampf unter der Haube: Traffic im Traffic – das gibt's hier nicht. Zwar bereitet der Griff zum Schaltknäuf im Armaturenbrett auch im gewöhnlichen Traffic keine Mühe, hier jedoch, bei der automatisierten Schaltung namens Quickshift, entfällt er ganz. Hände am Lenkrad, die Nerven beruhigt, der Kopf frei – das hat was. Schon rollt der Trafic wie auf einer weichen Welle durch den hektischen Verkehr.

Beim Rangieren verfällt er mit schleifender Kupplung in einen Kriechmodus wie eine herkömmliche Wandlerautomatik. Das hilft nicht nur beim Ein- und Ausparken – da hüpfen andere Transporter mit Schaltautomaten mitunter –, sondern auch beim Anfahren an leichten Steigungen. Ein Überhitzungsschutz soll verhindern, dass ein Fahrer die Kupplung mit Rangiermanövern im Kriechgang ruiniert. Ansonsten passt sich der Automat freundlicherweise dem Fahrer und dessen Gaspedalbewegungen an. Gibt der sich mit schnellen und vehementen Tritten als Eilbote zu erkennen, darf der Motor etwas höher ausdrehen, stellt die Maschine mehr Leistung zur Verfügung. Zählt der Fahrer zu den ruhigen Gesellen, passt sich der Automat an, schaltet beim Beschleunigen früher hoch, hält die Maschine gerne im Bereich des maximalen Drehmoments um 2.000 Touren herum. Mitunter überlegt der Automat kurz, wenn der Fahrer zum Beispiel auf die ge-



Quickshift domestiziert auch temperamentvolle Fahrer. Manuelle Eingriffe sind möglich, jedoch selten erforderlich.

wünschte Geschwindigkeit beschleunigt hat und Gas wegnimmt. Dann heult die Maschine noch einen Wimpernschlag – analog zum Gehabe eines Wandlerautomaten –, bevor es einen Gang hinaufgeht.

Beim schnellen Gaswegnehmen in Gefällen wiederum nimmt der Rechner gerne einen Gang zurück, nutzt die Bremswirkung des Motors aus. Wer bei Bergabfahrt gerne spritsparend rollt, den wird diese Eigenschaft irritieren. Doch ein sanfter Druck nach vorn gegen den kurzen Wählhebel genügt, schon ist die gewünschte höhere Schaltstufe eingelegt. Dieser Automat hört nicht nur auf diverse Parameter von Geschwindigkeit über Drehzahl, Gaspedalstellung, Pedaltempo und vieles mehr bis hin zur Kühlwassertemperatur, er gehorcht bei Bedarf auch seinem Fahrer. Quickshift zeigt aber auch Selbstbewusstsein: Unsinnige

Schaltvorgaben verweigert das Elektronenhirn des Getriebes, weder Unter- noch Überdrehzahl sind möglich.

Ansonsten verhält sich Quickshift äußerst dezent und geradezu behutsam: nimmt sich beim Hinaufschalten ein wenig Zeit, gibt beim Herunterschalten selbsttätig eine passende Dosis Zwischengas, hangelt sich beim Abbremsen vor einer Ampel unauffällig-schnell, leise und praktisch ruckfrei die Schaltstufen hinunter. Das alles läuft ausgesprochen komfortabel ab, beruhigt die Nerven und schont deshalb Fahrer und Technik. Beide verlängern auf diese Weise ihr Arbeitsleben vermutlich erklecklich.

Ob sich die Anschaffung von Quickshift lohnt? 950 Euro Aufpreis kostet die Automatisierung, da kann man schon in Grübeln kommen, zumal der Aufpreis für den dicken Motor hinzukommt, den viele nicht benötigen – Quickshift auch mit

Selbstbewusstes Elektronenhirn: Unsinnige Schaltungen werden vom Getriebe schlichtweg verweigert.

74 kW (100 PS), das wäre eine feine Sache. Renault setzt den Spritverbrauch dagegen: Einen guten halben Liter Diesel soll Quickshift sparen, orientiert an Normverbräuchen. Ein ausgezeichnete Fahrer jedoch kann nicht nur Normen, sondern auch Quickshift unterbieten, das zeigte ein Test im KFZ-Anzeiger (Ausga-

MESSWERTE	
Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit.....	163 km/h
Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch städtisch	9,4 l/100 km
Verbrauch außerstädtisch	7,0 l/100 km
Verbrauch gesamt	
Verbrauch Ø.....	7,8 l/100 km

Ø = Durchschnitt

be 22/2004). Was damals für den Master galt, darf auf den Trafic übertragen werden. Jedoch schneidet Quickshift allemal besser ab als ein Fahrer, in dessen Kopf sich andere Dinge breit machen, als die Kunst des wirtschaftlichen Autofahrens.

Kostenneutral ist Quickshift bei der Wartung, hier verlangt die Zusatztechnik der elektrohydraulischen Schaltung im Unterschied zum Wandlerautomaten keine besondere Aufmerksamkeit. Renault pflanzt die elektrohydraulische Schaltung auf das vorhandene Sechsganggetriebe auf, dazu ein Rechner zur Steuerung der Abläufe, das war's auch schon. Trotzdem, durch schlichtes Rechnen allein wird Quickshift kaum wirtschaftlich, den Komfortgewinn gibt es nicht kostenlos. Aber das gilt in viel höherem Maße für Vollautomaten, die etwa den doppelten Preis, einige Dutzend Kilogramm Mehrgewicht und ein Quantum Mehrverbrauch kosten.

Anders beim automatisierten Getriebe: Zahl der Gänge, Übersetzungen – alles identisch. Deshalb verursacht Quickshift auch kein Übergewicht. Mit etwa 10



Eine Kriechfunktion unterstützt sinnvoll das zentimetergenaue Rangieren. Ein Überhitzungsschutz schützt die Kupplung.

kg ist man dabei. Dank dieser Tatsachen ändern sich auch die Fahrleistungen nur marginal: Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung entsprechen fast bis aufs Komma dem konventionell handgeschalteten Getriebe. Auch die Anhängelast beträgt unverändert 2 t. Auf Wunsch ist's vorbei mit der weichen Welle, von ruhigen und schonenden Schaltvorgängen mal abgesehen: Bei vollem Beschleunigen dreht Quickshift den ersten Gang bis 4.000 Touren und damit weit über die Nennrehzahl (3.500 Touren) hinaus. In den weiteren Gängen schaltet der Automat spätestens bei 3.800 Umdrehungen. Beeinflussen lässt sich das Getriebe nicht nur per Fingertipp am Schaltknopf, sondern, wie ein Wandlergetriebe auch, mit dem Fuß: So verfügt Quickshift über einen Kickdown mit einem deutlich spürbaren Druckpunkt.

Der Eingriff per Gaspedal ist ab und zu nötig, beim zügigen Überholen zum

Beispiel. Mit 2.000 Umdrehungen im sechsten Gang bei Tempo 100 fällt die Gesamtübersetzung sehr lang aus. Ginge es allein nach der Übersetzung, der Traffic liefe fast 180 km/h. Weil das Schalten per Gasfuß aber wenig Mühe bereitet, lässt sich damit gut leben – und gleichzeitig Sprit sparen. Zumal der bullige 2,5-l-Diesel mit hoher Elastizität überzeugt: Das maximale Drehmoment von 310 Nm steht bereits bei 1.750/min an, mit hoher Durchzugskraft passt er bestens zur Automatisierung.

Deshalb sind Dreingaben für den Traffic Quickshift, wie per Taste aktivierbare Schaltprogramme, in der Praxis weitgehend überflüssig. Der Wintermodus versetzt das Getriebe in den Automatik-Modus und soll die Neigung zum Durchdrehen der Antriebsräder verringern – eine Antriebsschlupfregelung wäre sinnvoller. Im Lastprogramm schließt die Kupplung schneller, auch werden die Schaltdrehzahlen in eine höhere Etage verlegt. In der Realität scheinen beide Programme nach ersten Erfahrungen jedoch mehr akademischen als realistischen Nutzen zu haben.

Die per Quickshift beruhigte Fahrweise erlaubt die Konzentration auf andere Gegebenheiten, zum Beispiel die Rasselgeräusche des Getriebes unter Last – es gibt ruhigere Schaltboxen. Schön jedoch, dass ein zentrales Display im Armaturenbrett allerhand Informationen an den Fahrer weiterreicht. Unter anderem auch im Automatik-Modus den Hinweis, welcher Gang gerade eingelegt ist. Diese Nachricht ist nicht zwingend, jedoch freuen sich aktive Fahrer drüber.

Maße und Gewichte

Länge	4.782/5.182 mm
Breite	1.904 mm
Höhe	1.947 mm
Radstand	3.098/3.498 mm
zGG	2.700/2.900 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader und 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 cm³, Leistung 99 kW (135 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 310 Nm bei 1.750/min

Antrieb: Automatisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,91/2,11/1,39/0,98/0,76/0,60, Rückwärtsgang 3,66; Übersetzung Antriebsachse 4,19, Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

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

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser vorn 305, hinten 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, Bremsassistent; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Reifen/Räder: Reifen 195/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16

Fazit: Quickshift ist ein feines Ding, eine automobiler Beruhigungspille der angenehmen Art. Mit seinem sanften Charakter kann Quickshift heißblütige Fahrer ein Stück weit abkühlen – wenn sie den Automaten annehmen. Die Totenkopfflagge an der Antenne, man sollte sie einholen – jetzt rollt die weiche Welle.

RANDOLF UNRUH