



# Vive la France

Ein wenig traditioneller Trafic, eine Prise aktueller Renault-Stil, gewürzt mit etwas Opel – fertig ist der schicke Trafic.

Adrett geformt, kräftig, leise und sparsam – der aktuelle Renault Trafic ist eine reizvolle Alternative zu den Platzhirschen.

Niedrige Ladekante, praktische Hecktür-Entriegelung und ein kubisch geformter Laderaum für drei Paletten

**V**olltanken an der Stammtankstelle. Tief hängt der Renault Trafic in den Federn. Tags zuvor hat der Kastenwagen beim Baustoffhändler eine Palette mit 800 Kilo Betonestrich aufgebürdet bekommen. Exakt 1.860 Kilo bringt der Testwagen leer auf die Waage. Nicht viel angesichts einer gehobenen Ausstattung mit Beifahrer-Doppelsitz, Klimaanlage, Einlegeboden im Laderaum und weiteren Zutaten. Macht einschließlich Fahrer genau 900 Kilo Nutzlast. Und dank reichlich Achslastreserven hätte Thomas Greß hinter dem Staplerlenkrad beim Absetzen noch nicht mal die Position austarieren müssen, als er die Palette quer an den Radkästen vorbeizirkelte.

Der Trafic ist in der neuen Generation gewachsen, dank dezenter Verlängerung des Hecks passen bei unverändertem Radstand

nun drei Paletten quer ins Frachtabteil des Transporters, den Renault auf exakt 4.999 mm Länge vermessen hat. Die Fracht wird mit etwas dürr wirkenden Ösen gesichert. Der kubisch geformte Laderaum ist gut nutzbar, seine Ausleuchtung mit herkömmlichen Glühlampen etwas matt. Dabei gibt es viel zu sehen, etwa die Klappe zur Verlängerung bis unter den Beifahrersitz. Oder die die zusätzliche Verriegelung der linken Heckflügeltür für überstehende Ladung.

Tanken bis Oberkante Unterlippe, 90 Liter fasst der Behälter. Renault lässt sich nicht lumpen, der Fahrer bunkert Sprit, wann er will, nicht wann er muss. Der Bordcomputer nennt eine Reichweite von mehr als 1.000 Kilometern, das wäre vollgepackt an einem kühlen Wintertag ein Ding. Wie bei jedem Testwagen der Redaktion liegen rund 250 Kilometer Verbrauchsfahrt vor dem Renault, gut gewürzt mit Steigungen, Ampeln, Kurven. Einsteigen, die Siebensachen verteilen. Das richtige Entern will angesichts einer Kombination aus hoher Trittstufe und flachem Sitz gelernt sein. Der Fahrersitz ist merkwürdig undefiniert geformt, Anatomie und Polsterung passen nicht recht zusammen, man hockt mehr drauf als drin. Riesen wünschen sich ein, zwei Rasten mehr Längsverstellung. Aber die Sitzposition passt, auch dank des zweifach verstellbaren Lenkrads.



# K

OPTIMALE TRANSPORTLÖSUNGEN  
**DAS IST KÄSSBOHRER**

# EFFIZIENZ

*„Kässbohrer hat einfach meine tägliche Praxis im Blick.  
Das ist für mich das Wesentliche.“*

*Holger Detzer, Geschäftsführer Detzer Aircargo Service GmbH*



**SATTELN SIE UM!** transport logistic 2015: Halle A6, Stand 480 / Freigelände A5-A6

**Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH** | Telefon 02823 9721-0 | E-Mail [info@kaessbohrer.de](mailto:info@kaessbohrer.de) | [www.kaessbohrer.com](http://www.kaessbohrer.com)

*Enginuity, since 1893*

**Kässbohrer**

## Technische Daten: Renault Trafic



### Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.999 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.956/2.283 mm
Höhe gesamt	1.971 mm
Radstand	3.098 mm
Wendekreis	12,4 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.030/1.284 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.391/1.320 mm
Laderaum über Fahrbahn	552 mm
Laderaum (L/B/H)	2.537/1.662/1.387 mm
Breite zw. den Radkästen	1.268 mm
Ladevolumen	5,2 m <sup>3</sup>
Spurweite vorn/hinten	1.615/1.628 mm
Leergewicht Testwagen	1.860 kg
Nutzlast	1.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.760 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.585/1.650 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.760 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Aufladung mit zwei Abgas-Turboladern. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 80/79,5 mm, Hubraum 1.598 cm<sup>3</sup>, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5b+.

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,73/1,96/1,23/0,90 /0,66. R-Gang 3,55 Übersetzung Antriebsachse 4,93. Antrieb auf die Vorderachse.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Panhardstab, Schraubenfedern. Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16.

Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

**Bremsen:** hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser 296/280 mm, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

**Elektrik:** Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 150 A

### Füllmengen

Kraftstofftank	80 l
Ölinhalt mit Filter	7,4 l

### Wartung/Garantie

Wartung: alle 24 Monate, maximal 40.000 km. Garantie: zwei Jahre Neuwagen garantie, lebenslange Mobilitätsgarantie, 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

### Preis

Renault Trafic dCi 120 Energy Kastenwagen, LIHI, 88 kW (120 PS) 23.980 Euro\* (ohne Mehrwertsteuer)

### Fahrleistungen und Verbrauch

88 kW (120 PS) 23.980 Euro\* (ohne Mehrwertsteuer)

#### Beschleunigung:

0–50 km/h	4,8 s
0–80 km/h	9,7 s
0–100 km/h	15,3 s

#### Elastizität:

60–80 km/h IV/V	3,7/5,1 s
60–100 km/h IV/V	7,7/10,5 s
80–120 km/h	16,1 s
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h

#### Innengeräusche:

Stand/50/100 km/h	50/61/64/67 db(A)
-------------------	-------------------

#### Kraftstoffverbrauch:

Teststrecke beladen	8,3 l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,8–10,7 l/100 km

### Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



### Fahrerhaus

- Fantasiereiches Ablagesystem, gut ablesbare Instrumente
- ➖ Mäßiger Sitzkomfort, Tastatur etwas unübersichtlich, Spiegel gewöhnungsbedürftig

### Antrieb

- Guter Antritt, kraftvoller Motor, gelungene Getriebeabstufung, Schaltung mit kurzen Wegen
- ➖ Antrittschwäche bei sehr niedrigen Drehzahlen

### Fahrwerk/Sicherheit

- Sehr sicheres Fahrwerk, ESP lässt hohe Kurvengeschwindigkeiten zu, teil- und vollbeladen hoher Fahrkomfort
- ➖ Wenig Assistenzsysteme lieferbar, großer Wendekreis, synthetisch wirkende Lenkung, poltriges Fahrwerk, tiefes Einsacken des Hecks bei voller Beladung

### Laderaum

- Kubisch geformter Laderaum gut nutzbar, Verlängerung bis in Beifahrerfußraum, Türgriffe sowie Ver- und Entriegelung sicher, niedrige Ladekante, gute Nutzlast, zahlreiche Zurrösen
- ➖ Zurrösen machen nicht den stabilsten Aindruck. Keine LED-Beleuchtung möglich

### Kosten

- Niedriger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle
- ➖ Listenpreis nicht ganz billig. Großes und damit teures Ölvolumen des Motors

**„Fantasiereiches Ablagesystem, gut ablesbare Instrumente“**

## Hut ab vor der kompakten Maschine

Praktisch sind die offenen Fächer für Papierkram auf dem Cockpit, Spiegelungen in der Scheibe eingeschlossen. Hier gibt's auch einen USB-Anschluss plus Fach für kleineres elektronisches Gerät, gut gemacht. Dann ein großes Handschuhfach, ausladende Türfächer, eine geräumige Truhe unter dem Doppelsitz, eher weniger Platz für Kleinkram – der Hausrat ist schnell verstaut. Die Armaturen wirken mit Brillenoptik und großem Digitaltachometer etwas verspielt, sind aber gut abzulesen. Nur die Tasten mit den funzeligen Kontrollleuchten drumherum – Renault eben. Eine Wassertemperaturanzeige spart sich Renault, beschränkt sich auf eine blaue glimmende Kontrollleuchte bei kalter Maschine. Der Blick schweift über ein zweifarbiges Cockpit, viel Hartplastik, etwas leger verarbeitet. Beim Testwagen löste sich die Verkleidung des Schalthebels. Laissez faire gilt auch für die Karosserie, deren Fugenbild nicht überzeugt. Aber die handfesten Türgriffe und die schützende Beplankung stehen dem Renault gut.

Aufwärmetape ist eine Rundstrecke, zu Beginn mit einer Kombination aus enger Kurve und deftiger Steigung recht anspruchsvoll. Es gilt präzise zu fahren, auf der feuchten Fahrbahn meldet sich sanft eingreifend das ESP. Es wird die Ausnahme bleiben, denn der Rettungsanker agiert im Traffic sehr zurückhaltend, vertraut dem sicheren Fahrwerk. Auf die Steigung folgen Rolletappen, der Traffic gleitet im ganzen Gang gemütlich dahin, Tempo 100 bedeuten gerade mal 1.800 Touren. Den Renault schert das wenig: Wichtiger als die Nennleistung von 88 kW (120 PS) ist jetzt das sehr solide Drehmoment von 320 Nm – Hut ab vor der kompakten Maschine mit nur 1,6 Liter Hubraum. Sie arbeitet antrittsstark, schnappt beim Tritt aufs Gas regelrecht zu und ist doch

gleichzeitig laufig, schnurrt wie ein Kätzchen. Erst bei Niedrigdrehzahlen knapp über 1.000 Umdrehungen knickt der doppelt aufgeladene Diesel ein.

Hinein ins Stadtgewühl, soll die Sparausführung „Energy“ zeigen, was sie kann. 500 Euro Aufpreis kostet das Paket mit Start-Stopp-Einrichtung, Batteriemanagement, ein paar Pferdestärken und 20 Nm mehr sowie einer Eco-Taste. Sie dämpft das Temperament

**Die Maschine arbeitet antrittsstark, schnappt beim Tritt aufs Gas regelrecht zu und ist doch gleichzeitig laufig, schnurrt wie ein Kätzchen.**

[www.fassigroup.de](http://www.fassigroup.de)



# FASSI

## SEIT 50 JAHREN

Einen Fassi Kran zu besitzen bedeutet Partnerschaft und Zusammenarbeit. Dieser Teamgeist steht für Kraft und Leidenschaft auch für die Zukunft.



1965 - 2015

**FASSI**  
FASSI LADEKRANE GMBH



**Nette Spielerei: Auf Wunsch öffnet der Fahrer den Traffic per Karte, drinnen gibt es dann einen Startknopf.**

Anzeige



durch Reduzierung des Drehmoments. Die Kastrationstaste kann bei leerem Transporter Sinn haben, dann zerrt das Drehmoment am Lenkrad, scharrt der Traffic ungeduldig mit den Hufen. Beladen bleibt die grün beschriftete Taste ungenutzt. Anders Start-Stopp: Die Technik funktioniert prächtig, bereits auf den letzten Metern vor dem Anhalten erstirbt der Motor, flink springt er wieder an, streichelt der Fuß das Kupplungspedal. Entsprechend sparsam arbeitet sich der Traffic durch den Traffic der Großstadt. Wenn's ganz eng wird, wirkt er indes un gelenk, der Wendekreis ist groß. Bei knappen Einfahrten stört die Dachantenne. Auf üble Straßen reagiert das Fahrwerk verärgert mit Poltergeräuschen, und es knarrt im Gebälk. Reagiert der Traffic leer auf kurze Fahrbahnstöße etwas harsch, bügelt er sie beladen souverän ein. Bei der Sparfahrt durch die City entpuppt sich die Heizleistung als eher matt, der Renault ist ein arg cooler Typ.

## Auf dem Highway

Als Kontrastprogramm folgt eine ausgiebige Autobahnetappe, der erste Teil zurückhaltend gefahren, auf dem Rückweg auch mit Vollgasanteil. Der Renault nimmt's gelassen, die Geräusche

liegen niedrig, erst bei höheren Geschwindigkeiten zischt der Wind um die Karosserie. Vom Motor ist kaum etwas zu hören, der kleine Einssechser ist ein Leisetreter. Leistung und Drehmoment passen prima, in vollem Galopp rennt der Traffic rund 170 Sachen, lässt sich auch durch handelsübliche Steigungen kaum beeindrucken. Gewerbliche Käufer können die nochmals stärkere Variante mit 103 kW (140 PS) Leistung getrost vernachlässigen.

Die elektrohydraulisch unterstützte Lenkung ist um die Mittellage herum etwas nervös und wenig zielgenau, es fehlt an Geradeauslauf, der Traffic muss sich seinen Weg erst suchen. Das Fahrwerk wiederum glänzt mit Stabilität, auch flotte Spurwechsel bei hohem Tempo bringen die Fuhre kaum aus der Ruhe. Bei starken Bremsmanövern verlangt der beladene Transporter einen kräftigen Tritt. Moderne Assistenzsysteme sucht der Fahrer als Helfer vergebens – selbst ist der Mann beim Halten von Spur und Abstand. Hat man ja auch schließlich gelernt. Jetzt erst, nach rund 200 Kilometern, bewegt sich die Nadel der Tankanzeige, das ist verheißungsvoll.

Auf den anschließenden kurvigen Land- und Bundesstraßen ist das Fahrwerk ebenfalls in seinem Element. Beladen kennt es allenfalls einige Vertikalstöße wie im größeren Master, aber der Renault liegt sehr gutmütig. Einen sauberen Strich zu fahren ist jedoch auch hier wegen der synthetisch wirkenden Lenkung kaum möglich, der Traffic streunt wie ein junger Hund über die Straße und ist speziell bei ausgefahrenen Spurrillen etwas ziellos. Auch verlangt die recht lange Übersetzung häufiger einen Griff zum Schalthebel. Macht nichts, die Schaltung ist recht leichtgängig und präzise, arbeitet mit kurzen Wegen und das Getriebe hat Renault gekonnt abgestimmt.

Zurück an der Tankstelle holt sich der Renault ein Kompliment ab: 8,3 l/100 km über die anspruchsvolle Strecke sind ein wirklich guter Wert, auch angesichts von kalter Jahreszeit und der Besohlung mit Winterreifen. Dank eines großen und damit teuren Ölvolumens streckt Renault die Service-Intervalle auf 40.000 Kilometer oder zwei Jahre. Kein Niedrigangebot ist der Listenpreis von 23.980 Euro – aber darüber lässt sich ja reden.

Zurück zum Baustoffhandel, der Chef zupft die gewichtige Palette wieder aus dem Laderaum, die Karosserie hebt sich deutlich. Der Renault Traffic wirkt in jeder Hinsicht erleichtert.

**Randolf Unruh**

# DER NEUE DOBLÒ CARGO. ALLES BEGINNT BEI IHNEN.

TOUCHSCREEN INFOTAINMENT-SYSTEME

HOHER GERÄUSCHKOMFORT



1T NUTZLAST<sup>1</sup>  
5,4 M<sup>3</sup> LADEVOLUMEN<sup>2</sup>

BI-LINK HINTERRADAUFHÄNGUNG

Perfekt auf Ihren Arbeitsalltag abgestimmt: Der neue Doblò Cargo bietet Ihnen **MEHR FUNKTIONALITÄT** durch die neuen Touchscreen Infotainment-Systeme und den variablen Laderaum mit Bestwerten bei Nutzlast und Ladevolumen. **MEHR LEISTUNG** durch die große Motorenvielfalt mit bis zu 40% verbessertem Ansprechverhalten. **MEHR WERT** durch einen der besten Verbrauchswerte seiner Klasse und höhere Restwerte. Erleben sie den neuen Doblò Cargo – jetzt bei Ihrem Fiat Professional Partner und auf [www.fiatprofessional.de](http://www.fiatprofessional.de)



PROFESSIONAL

DER NEUE DOBLÒ CARGO. EINFACH BESSER ARBEITEN.

<sup>1</sup> bei erhöhter Nutzlast, inkl. Fahrer

<sup>2</sup> Doblò Cargo Hochdach-Kastenwagen XL mit umgelegtem Beifahrersitz und geteilt drehbarem Trenngitter