



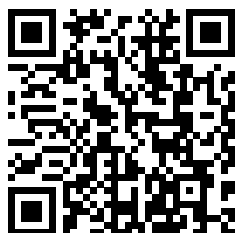
Vogl & Co Ges.m.b.H.  
+43351282789  
knittelfeld@vogl-auto.at



## Preisstabil und vielseitig! Der neue Renault Trafic im Regionaljournal Test.

**Ob als robuster Lastesel oder als mobiles Büro – der neue Renault Trafic glänzt mit einer großen Bandbreite an Einsatzmöglichkeiten. Die neue Generation des Transporters soll Renault helfen, die Position als Nummer eins bei den leichten Nutzfahrzeugen in Europa zu halten. Dafür führt er in seiner ab September 2015 erhältlichen neuesten Version überzeugende Argumente ins Feld, beispielsweise den mit rund 22 000 Euro gegenüber dem Vorgänger unveränderten Einstiegspreis. Der Mitbewerber kann sich da schon mal was abschneiden.**

Unser Regionaljournal Testfahrzeug wurde uns vom Autohaus Vogl & Co in Knittelfeld zur Verfügung gestellt. In seiner Basisversion wuchs der Trafic in der Länge um 21 Zentimeter, von denen zehn auf die Frontpartie zur Verbesserung des Fußgängerschutzes bei eventuellen Kollisionen entfielen. Der Rest kam der Vergrößerung des Laderaums zugute. So kann der exakt fünf Meter lange Trafic nun bereits in seiner Basisversion L1 mit 3,10 Metern Radstand – die L2-Ausführung ist um 40 Zentimeter länger – drei Europaletten hintereinander transportieren. Er fasst als Kastenwagen 5,2 Kubikmeter mit normalem und 6,0 Kubikmeter mit langem Radstand, und die ab Frühjahr 2015 erhältliche Hochdachausführung bringt es auf 8,6 Kubikmeter. Auch eine Doppelkabinen-Version und ein neunsitziger Kleinbus sind erhältlich. Beim Antrieb des frontgetriebenen Trafic setzt Renault auf ein einziges Basistriebwerk, einen neu entwickelten 1,6-Liter-Turbodiesel, der in vier Leistungsversionen auftritt. Es beginnt mit dem dCi 90 mit 66 kW/90 PS, gefolgt vom dCi 115 mit 85 kW/115 PS und zwei Varianten mit Doppel-Turbo: dem 88 kW/120 PS starken Energy dCi 120 und dem Energy dCi 140 mit 103 kW/140 PS. Beide Energy-Versionen kommen serienmäßig mit Start-Stopp-Automatik. Trotz gesteigerter Motorleistungen gingen die Verbräuche gegenüber dem bisherigen Trafic zurück. Im Fall des L1-Kastenwagens mit dCi 90-Triebwerk sind es bei 5,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer 1,6 Liter weniger als bei einem vergleichbar motorisierten Vorgängermodell. Eine Testfahrt quer durch das Murtal mit der 120-PS-



Twin Turbo Ausführung ergab einen Durchschnittsverbrauch von 7,1 Litern, wobei der Motor durch sehr ruhigen Lauf und gutes Durchzugsvermögen gefiel. Egal in welcher Lage man ihn aus tiefsten Drehzahlen per Gaspedal zu mehr Leistung motiviert: Er liefert. Ohne Murren und Knurren. Hier spürt man den Twin-Turbo auf Schritt und Tritt auch im Eco-Modus. Ein handgeschaltetes Sechsganggetriebe ist serienmäßig und alle Leistungsvarianten erfüllen die Euro-6-Norm. Mit Fingerdruck auf einen serienmäßigen Eco-Mode-Zusatzschalter lassen sich über das Motormanagement in leicht gedrosseltem Fahrmodus nach Renault-Angaben rund zehn Prozent Kraftstoff einsparen. Neben den im Vergleich zum Vorgängermodell mit Zweiliter-Turbodiesel um durchschnittlich einen Liter gesenkten Verbrauchswerten tragen auch die auf 40 000 Kilometer verlängerten Wartungsintervalle zum günstigeren Unterhalt für die Kundschaft bei. Ein weiterer Pluspunkt dieses feinen, kleinen Motors ist der Ventiltrieb über eine Steuerkette. Anders als die früher verwendeten Zahnriemen arbeitet die gute alte Steuerkette wartungsfrei ein Motorleben lang. Ihr bietet der neue Trafic auch im Innenraum zahlreiche Verbesserungen, darunter serienmäßig elektrische Fensterheber, Bordcomputer und Berganfahr-Assistent. Das Interieur präsentiert sich sehr zivil und Pkw-ähnlich. 90 Liter Stauvolumen hat Renault gemessen, von denen 54 Liter auf den Raum unter der Beifahrer-Doppelsitzbank und zwölf auf das Handschuhfach entfallen. Bemerkung am Rande: Dass sich Mercedes-Benz bei den frontgetriebenen Versionen des neuen Vito für diesen formidablen Motor entschieden hat, spricht Bände. Dass Renault seit jeher sehr gute Dieselmotoren baut, ist ja bekannt und hat die Kooperation mit dem Stern sicher gefördert. Lob verdient auch das Schlüssel-System, mit dem sich Laderaum und Führerhaus per Fernbedienung separat öffnen bzw. absperren lassen – wenn der Handwerker an der offenen Hecktür arbeitet oder mal kurz etwas in die Baustelle trägt, kann das Cockpit verschlossen bleiben. Dort lassen sich Telefon und Tablet am Armaturenbrett anbringen, und eine von Renault angebotene App bietet neben einer Navigation in 3D-Darstellung auch Multimedia-Unterhaltungsfunktionen und einen Bordcomputer mit Spritspar-Trainingsanleitung. Fazit: Ein Transporter für Langstrecken Fahrer aber auch ein ideales Baustellenfahrzeug. Jedenfalls ist das Preis/Leistungsverhältnis grandios!

