

Die Trafic-Vivaro-Zwillinge setzen zumindest im Design Maßstäbe in der Transporterwelt. Nachdem wir Ende letzten Jahres Opels kleinen Großen für schnelle Stadteinsätze wie für Überlandfahrten schätzen gelernt hatten, waren wir nun auch gespannt auf seinen französischen Bruder. Hans-Dieter Heck, Kundendienst-Spezi bei einem Kölner Installateur, testete ihn auf Herz und Nieren. Und war angenehm überrascht über die Praxisqualitäten des gelben Faltzers.

Der Renault-Trafic im SBZ-Praxistest

Sparsamer Transporter mit hohem Nutzwert



Unverwechselbares Gesicht in der Menge: Der mit dem Opel Vivaro baugleiche Renault Trafic

Das Gesicht des gelben Kastens, der so gar nicht wie ein Kasten aussieht, ist natürlich immer noch unverwechselbar. Denn bis heute hat sich keiner der Konkurrenten getraut, ein ähnliches Design anzubieten. Daß dabei die Funktion nicht hinterherhinkt, überzeugte auch den Tester. Den optimal nutzbaren Laderaum mit seiner niedrigen Ladekante schätzte Heck sehr. „Der ließ sich ausgesprochen einfach beladen“, bestätigte der Service-Mann. Selbst sein Chef ließ es sich nicht nehmen, selbst Maß zu nehmen. „Tatsächlich, da geht was rein. Und die fast eine Tonne Nutzlast ist auch nicht zu unterschätzen.“

Den Renault Trafic gibt es in zwei Längen. Für Expres-Lieferungen in der Stadt ist der Kastenwagen L1H1 mit fast 4,80 m Länge, 5 m³ Ladevolumen, 948 kg Nutzlast und 2,41 m Laderaumlänge genau richtig. Wer Kessel oder schweres Gerät transportieren will, liegt mit der Trafic-Version mit 2,9 t zulässigem Gesamtgewicht richtig. Für lange Gegenstände wie Badewannen ist dagegen das Modell L2H1 mit fast 40 cm zusätzlicher Laderaumlänge, ca. 6 m³ Ladevolumen und 1141 kg Nutzlast optimal.

Spritziges Motörchen

Kräftige und sparsame Motoren sowie lange Wartungsintervalle sind für Handwerker Grundbedingung für den Erwerb eines Servicefahrzeugs. Den Schwerpunkt der Trafic-Motorenpalette bildet der 1.9 dCi, ein Turbodiesel-Direkteinspritzer mit Common-Rail-Technik in den Leistungsklassen

59 kW (80 PS) und 74 kW (100 PS). Tester Heck stand die 100-PS-Variante zur Verfügung. „Ein spritziges Motörchen“, fand der Kölner, „der marschiert gut“. Außerdem steht ein temperamentvoller Zwei-Liter-Benziner mit 16 Ventilen und 88 kW (120 PS) zur Verfügung. Mit den beiden stärkeren Motoren ist ein neues 6-Gang-Getriebe gekoppelt. Wobei der Schalthebel

in allen Fällen griffgünstig aus dem Armaturenbrett herausragt. Zu den besonderen Stärken des neuen Trafic zählt seine Wirtschaftlichkeit: Im Betrieb erweisen sich die modernen Motoren als genügsame Kraftstoffverwerter. Hans-Dieter



6 m³ Ladevolumen und 1141 kg Nutzlast: Da geht was rein, staunt Tester Hans-Dieter Heck



Der 100 PS starke Common-Rail-Turbodiesel begnügt sich im Schnitt mit 5,8 Litern Diesel auf 100 km

Heck hat im Test-Verlauf gerade mal 5,8 Liter Diesel im Durchschnitt auf 100 km verbraucht. Diese Sparsamkeit und der große 90 Liter Tank führen zu einer Reichweite von rund 1200 Kilometern. Auch die

alle Sitze. Wahlweise sind Beifahrer- und Seitenairbags lieferbar. Nur die Außenspiegel störten Hans-Dieter Heck: „Die sind gewöhnungsbedürftig. Ich konnte schlecht die Entfernung einschätzen.“

Betriebskosten fallen niedrig aus. So ist ein Ölwechsel nur alle 30 000 km (Alternativ alle zwei Jahre) fällig.

Gewöhnungsbedürftige Spiegel

Nicht minder beeindruckend als die Wirtschaftlichkeit des Renault ist sein Sicherheitskonzept: Der Transporter verfügt serienmäßig über vier Scheibenbremsen, Antiblockiersystem, Fahrerairbag sowie Dreipunkt-Sicherheitsgurte für



Fahrerairbag gibt's serienmäßig, die anderen fünf als Sonderzubehör

Über die eigenständige Optik kommt die Funktion des Trafic nicht zu kurz. Senkrechte Seitenwände, niedrige Ladekante und große Türen ergeben einen optimal nutzbaren Laderaum. Das bedienungsfreundliche Armaturenbrett überzeugt mit einem ausgefeilten Ablagenkonzept. Mit einem Preis von 18 200 Euro lag der Testwagen mit kurzem Radstand und Normaldach im üblichen Rahmen. □