

## Transporter

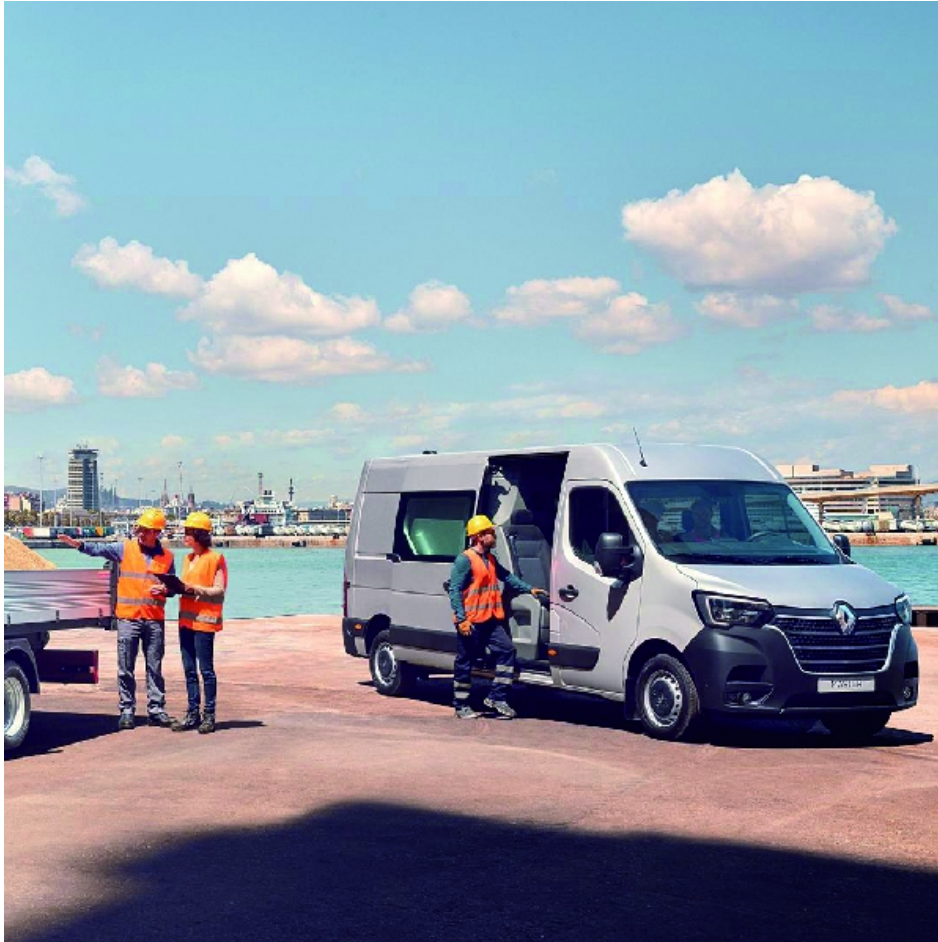
Artikel vom 1. März 2020



Mit dezent überarbeitetem, Außendesign, neu gestalteter Kabine und modernen, abgasarmen Motoren hebt Renault den vielseitigen Transporter in der Klasse bis 3,0 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf ein neues Niveau.

Mit dem Ez-Flex präsentiert Renault einen Versuchsträger für ein rein elektrisches und voll vernetztes leichtes Nutzfahrzeug im städtischen Lieferverkehr. Renault wird ein Dutzend Ez-Flex an Firmen in ganz Europa ausleihen, die das Fahrzeug zwei Jahre lang auf der »letzten Meile« zum Kunden einsetzen werden. Der französische Automobilhersteller will damit den Bedarf an speziellen Fahrzeugen für den täglichen Lieferservice im urbanen Umfeld ermitteln. Der kompakte und wendige Ez-Flex hat maßgeschneiderte Abmessungen für die City. Er ist 3,86 m lang, 1,65 m breit, 1,88 m hoch und bietet ein Ladevolumen von 3,0 m<sup>3</sup>. Mit einem Wenderadius von nur 4,5 m erlaubt er das Manövrieren auch unter beengten Verhältnissen. Der Ez-Flex erleichtert mit praktischen Details die tägliche Arbeit von Zustellern. So gelangt der Fahrer durch weit zu öffnende Türen an seinen Arbeitsplatz. Hinzu kommen große Scheiben für eine exzellente Rundumsicht und gut ablesbare Instrumente. Weitere fahrzeug- und arbeitsbezogene Informationen liefert ein Touchscreen direkt neben dem Fahrerplatz.

Die Ladekante in der ergonomisch günstigen Höhe von 76 cm ermöglicht das schnelle und leichte Beladen des Ez-Flex. Mit einer breiten Auswahl von Konfigurationen lässt sich das Ladeabteil an die unterschiedlichen Transportbedürfnisse seiner Nutzer anpassen. Mit dem rein elektrischen Kangoo Z.E. Concept gibt Renault einen Ausblick auf die nächste Modellgenerationen von Kangoo, Kangoo Rapid und Kangoo Z.E, die ab 2020 eingeführt werden wird. Mit spannungsgeladenen Rundungen, stark modellierten Flächen und markanten Radhäusern nimmt die Studie Kangoo Z.E. Concept das Design der aktuellen Pkw-Modelle von Renault auf. Die elegante und athletische Formgebung beeinträchtigt nicht den Nutzwert. So ermöglicht die breite Spur hinten eine große Durchladebreite zwischen den Radkästen. Weiteres Kennzeichen des Kangoo Z.E. Concept ist die völlig neue Lichtsignatur bestehend aus einer Leiste zwischen den C-förmigen Scheinwerfern, die den Renault Rhombus umgibt. Ein Lichtband erstreckt sich außerdem vom Markenlogo am Heck bis in die Fahrzeugflanken und greift so die Linien der Schienen für die seitliche Schiebetür auf.



Neben geringeren Abgasemissionen zeichnen sich die modifizierten Master Aggregate durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und ein bis zu 40 Nm höheres Drehmoment aus.

Mit neuer Optik, neuen Fahrerassistenzsystemen und überarbeiteten Motoren kommt die nächste Evolutionsstufe des Transporter Masters in der leichten Nutzfahrzeugklasse von 2,8 bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Markt. Zu den Neuheiten für den Master zählen der Toter-Winkel-Warner und der Renault Rear View Assist zur Beobachtung des Verkehrsgeschehens hinter dem Fahrzeug. Als Motorisierungen für den rundum aktualisierten Master stehen sechs Turbodieselaggregate mit 2,3 l Hubraum zur Wahl, die ein Leistungsspektrum von 96 kW/131 PS bis 132 kW/180 PS abdecken.

Dank Abgasreinigung per SCR-Katalysator erfüllen sie in den Frontantriebsversionen die Abgasnorm Euro 6d-Temp und in den Heckantriebsvarianten sowie im Fahrgestell mit Frontantrieb die Schadstoffklasse Euro VI-D für Lkw. Auch Umbauten mit Euro VI-D-Homologation auf Basis des Frontantriebsmodells lassen sich auf diese Weise realisieren. Diese sind von zahlreichen Zufahrtsbeschränkungen befreit, was einen echten Wettbewerbsvorteil für den Master darstellt. Äußerlich ist der überarbeitete Master an der neu gestalteten Frontpartie mit dem unverwechselbaren Renault Markengesicht zu erkennen. Hierzu gehören serienmäßige LED-Tagfahrlichter in C-Form sowie der je nach Ausstattung chromumrandete und mit horizontalen Chromspangen verzierte Kühlergrill. Die Kühlluftöffnung ragt steiler empor als beim Vorgänger und die Scheinwerfer sind horizontal geschnitten. Ebenso wie das Äußere überarbeiteten die Renault Designer den Innenraum des Transporters. So erhält der Master einen komplett neuen, horizontal gegliederten Instrumententräger mit einer Vielzahl offener und geschlossener Staufächer und einem neuen Kombiinstrument, das unter anderem ein 5-Zoll-Display für den Bordcomputer beinhaltet. Insgesamt stehen im Interieur des aktualisierten Masters bis zu 105 l an Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Dies ist ein Spitzenwert in der leichten Nutzfahrzeugklasse bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Neu sind unter anderem die Ablage zum kabellosen Aufladen des Smartphones per Induktion (Option für die Ausstattungen Basis und Komfort), die ausfahrbare Easy-Life-Arbeitsfläche (Option; Serie für Komfort mit Frontantrieb) und das wie eine Schublade ausziehbare Easy-Life-Schubfach mit 10,5 l Inhalt an Stelle des konventionellen Handschuhfachs (Option; Serie für Komfort mit Frontantrieb). Rundum aktualisierte 2,3-l-Turbodieselmotoren. Die Kunden haben exklusiv beim Master mit Frontantrieb die Wahl zwischen den drei umfangreich überarbeiteten 2,3-l-Turbodieselmotoren dCi 135 mit 99 kW/135 PS, EnergydCi 150 mit 110 kW/150 PS und Energy dCi 180 mit 132 kW/180 PS. Alle drei Motorisierungen verfügen über Twin-Turbo-Technik und erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe erfolgt bei Energy dCi 150 und Energy dCi 180 die Kraftübertragung auf die Antriebsräder über das automatisierte Quickshift-6-Gang-Schaltgetriebe. Neben geringeren Abgasemissionen zeichnen sich die modifizierten Master-Aggregate durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und ein bis zu 40 Nm höheres Drehmoment aus. Um diese Werte zu erreichen, erhöhten die Renault Entwickler unter anderem den Einspritzdruck auf bis zu 2200 Bar und ersetzen die Aluminiumkolben durch reibungsärmere Stahlkolben. Zusätzlich modifizierten sie den Kühlwasserkreislauf und statteten den Master mit einer effizienteren Wasserpumpe und Lichtmaschine aus. Weiteres Novum ist der von 20 auf 28 l vergrößerte AdBlue-Tank. Für die Master Varianten mit Hinterradantrieb sowie für das Fahrgestell mit Frontantrieb stehen die drei ebenfalls überarbeiteten Motorisierungen dCi 130 mit 96 kW/131 PS, Energy dCi 145 mit 107 kW/146 PS und ENERGY dCi 165 mit 120 kW/163 PS zur Verfügung. Die Motorisierungen entsprechen der Schadstoffklasse Euro VI-D für Lkw. Dies trifft auch auf die Frontantriebsversionen zu, welche für schwere Auf- und Umbauten zur Verfügung stehen. Die Motorisierungen Energy dCi 150, Energy dCi 145, Energy dCi 165 und Energy dCi 180 sind mit der Start-Stopp-Automatik und dem Energy Smart Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie (Rekuperation) ausgestattet. Die Liste der Neuheiten für den Master beinhaltet außerdem neue Fahrerassistenzsysteme. So ist für den Transporter von 2,8 bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht jetzt auch der Toter-Winkel-Warner verfügbar. Ergänzend hierzu verbessert als Premiere in der leichten Nutzfahrzeugklasse der Renault »Rear View Assist die Sicherheit im Master. Das optionale System für den Kastenwagen beobachtet mit einer Kamera das Verkehrsgeschehen in mittleren und größeren Entfernungen hinter dem Fahrzeug und projiziert das Bild in ein 7-Zoll-Display an Stelle des Innenrückspiegels. Nachfolgende Verkehrsteilnehmer sind ab einer Distanz von vier Metern hinter dem Heckabschluss in vollem Umfang sichtbar, weshalb das System nicht die eigens auf den Nahbereich hinter dem Fahrzeug ausgelegte optionale Rückfahrkamera ersetzt. Aus Sicherheitsgründen aktiviert sich der Renault Rear View

Assist deshalb nur bei eingelegetem Vorwärtsgang. Darüber hinaus ist der Notbremsassistent jetzt für alle Master Versionen optional verfügbar (Serie für Master mit Heckantrieb und 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht sowie Master Bus). Dies gilt auch für den Spurhalte-Warner. Weitere Fahrerassistenzsysteme für den Renault Transporter sind der serienmäßige Seitenwindassistent und der als Sonderausstattung angebotene Fernlichtassistent. Ab Werk vorhanden ist ebenfalls die Anhängerstabilitätskontrolle. Mit dem rundum aktualisierten Master erwerben die Kunden ein vielseitiges Nutzfahrzeug, das sich auf höchst unterschiedliche Ansprüche maßschneidern lässt. Insgesamt können die Kunden ab Werk zwischen mehr als 300 Varianten wählen. Der Master ist weiterhin in drei Radständen von 3,18 bis 4,33 m und vier Längen von 5,08 bis 6,88 m erhältlich. Hinzu kommen drei Laderaumhöhen von 1,7 bis 2,14 m. Sie ermöglichen im Kastenwagen zwischen 8 und 17 m<sup>3</sup> Laderaumvolumen. Der Master mit Kofferaufbau bietet bis zu 22 m<sup>3</sup> Ladekapazität. Renault offeriert den Master unter anderem als Kastenwagen mit Einzel- und Doppelkabine. Die Kastenwagen-Versionen sind im Laderaum verblecht, teilverglast oder rundum verglast lieferbar. Optionen wie Nebenantrieb am Motor oder Getriebe, Heckflügeltüren mit 270-Grad-Öffnungswinkel oder Holzboden und verkleidete Seitenwände im Laderaum belegen die vorzügliche Eignung des Renault Master für den harten gewerblichen Einsatz. Als weitere Master Varianten sind der Kofferaufbau und das Plattform-Fahrgestell erhältlich. Hinzu kommen Fahrgestell, 3-Seiten-Kipper und Pritsche, jeweils mit Einzel- oder Doppelkabine. Der Combi mit bis zu neun Plätzen für den gemischten Güter-/Personentransport und der Bus mit 17 Plätzen komplettieren das Modellprogramm. Überdies arbeitet Renault beim Master eng mit spezialisierten Auf- und Umbauherstellern zusammen. Weiteres Beispiel für die große Vielseitigkeit: Die Master Plattform ist auf ein Gesamtgewicht von bis zu 4,5 t ausgelegt und so gestaltet, dass neben dem Front- auch Hinterradantrieb geordert werden kann. Hinzu kommt die Zwillingsbereifung, die eine Anhängelast von bis zu drei t ermöglicht. Für Kunden, die häufig auf Baustellen oder in schlecht befestigtem Gelände unterwegs sind, hat Renault außerdem in Verbindung mit dem Heckantrieb die optionale Differenzialsperre zur Erhöhung der Traktion im Programm. Eine Vielzahl nützlicher Details erleichtert den Alltag im Master. Für das sichere Vorankommen auch auf schwierigem Untergrund wie Schnee, Matsch und Sand verfügt der Master über die erweiterte Traktionskontrolle »Extended Grip«. Einen erheblichen Komfortgewinn insbesondere bei beladenem Fahrzeug bedeutet darüber hinaus die Berganfahrhilfe. Für bessere Übersicht sorgt ein zusätzlicher Weitwinkel-Innenrückspiegel in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite (Option; Serie für Komfort mit Frontantrieb). Er vergrößert den seitlichen Blickwinkel auf der Beifahrerseite und hilft so dem Fahrer, rechtzeitig andere Fahrzeuge, Hindernisse oder Personen im toten Winkel zu entdecken. Optimalen Schutz für die Fracht gewähren im Kastenwagen außerdem bis zu zwölf Zurrösen. Das Einparken mit dem Master erleichtern die optionale Einparkhilfe vorne und hinten sowie die ebenfalls als Sonderausstattung erhältliche Rückfahrkamera. Ihr Bild wird in das Multimediadisplays des »Media Nav Evolution« oder »R-Link Evolution« projiziert. Alternativ dazu erscheint es in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite. Mit dezent überarbeitetem Außendesign, neu gestalteter Kabine und modernen, abgasarmen Motoren hebt Renault den vielseitigen Transporter Traffic in der Klasse bis 3,0 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf ein neues Niveau. Optisch passt sich der Traffic mit leistungsstärkeren Voll-LED-Scheinwerfern und der markentypischen Lichtsignatur in C-Form den anderen Modellen der Renault Palette an. Der Kühlergrill erfährt außerdem mit Chromelementen ein markanteres Erscheinungsbild. Als weiteres Novum ersetzt eine Palette von 2,0-l-dCi-Motorisierungen, die ein Leistungsspektrum von 88 kW/120 PS bis 125 kW/170 PS abdecken, die bisherigen 1.6 dCi-Aggregate. Dank moderner Techniken zur Abgasreinigung erfüllen sie die Abgasnorm Euro-6d-Temp. Den optischen Auftritt des aktualisierten Traffic prägen der überarbeitete Kühlergrill mit Chromeinfassung und Chromspangen je nach Ausstattung sowie die c-förmigen, in die Hauptscheinwerfer integrierten Tagfahrlichter. Mit seinem modernen, attraktiven Design folgt der Traffic der unverwechselbaren Renault Markenoptik.

Weiteres Novum sind leistungsstarke Voll-LED-Scheinwerfer für exzellente Sicht (Serie ab Komfort). Im Zuge der Modellpflege präsentiert sich auch der Innenraum des Transporters im überarbeiteten Design. Angefangen von neuen, höherwertigen und widerstandsfähigeren Sitzbezügen über die Form des neuen Schaltknaufs für das Schalt- und EDC-Doppelkupplungsgetriebe bis hin zu Mattchrom-Akzenten an Luftaustrittsdüsen, Umrandung der Mittelkonsole und Bedienfeld der Klimaanlage vermittelt die Kabine im Vergleich zur vorhergehenden Trafic Generation den Eindruck nochmals gesteigener Wertigkeit. Neben dem bisherigen 1,6-l-Aggregat Energy dCi 95 mit 70 kW/95 PS stehen für den Trafic die drei neuen 2,0-l-Turbodieselmotoren Energy dCi 120 mit 88 kW/120 PS, Energy dCi 145 mit 107 kW/145 PS und Energy dCi 170 mit 125 kW/170 PS zur Wahl. Die kraftvollen Motoren bieten bis zu 25 PS mehr Leistung und 40 Nm mehr Drehmoment als die Vorgängeraggregate mit 1,6 l Hubraum. Gleichzeitig überzeugen sie mit geringem Kraftstoffverbrauch und niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß. So lassen sich mit dem Energy dCi 145 bis zu 0,6 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer einsparen. Dank Abgasreinigung per SCR-Katalysator erfüllen die 2,0-Liter-Motorisierungen die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe erfolgt bei Energy dCi 145 und Energy dCi 170 die Kraftübertragung auf die Antriebsräder über das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe EDC, das die automatisierten Gangwechsel präzise und rasch ausführt. Der Trafic ist in zwei Radständen von 3,1 und 3,5 m sowie in zwei Längen von 5,0 und 5,4 m erhältlich. Zur Basis-Laderaumhöhe von 1,4 m steht darüber hinaus die Hochdachausführung mit 1,9 m hohem Frachtraum zur Verfügung. Das Laderaumvolumen beträgt im Kastenwagen zwischen 5,2 und 8,6 m<sup>3</sup>. Weiterhin überzeugt der Trafic durch ausgeprägte Funktionalität und ein umfangreiches Angebot an Karosserievarianten, das optimale Lösungen für jede Branche ermöglicht. Renault bietet das Nutzfahrzeug als Doppelkabine, Plattformfahrgestell und in den Pkw-Varianten Combi und SpaceClass an. Beide sind ebenfalls in zwei Längenvarianten lieferbar. Maßgeschneiderte Sonderaufbauten für verschiedene Branchen in Zusammenarbeit mit namhaften Auf- und Umbauherstellern komplettieren das Programm. Alles in allem können die Kunden in Deutschland ab Werk zwischen 74 Varianten wählen. Wichtig für Lieferfahrten in der Stadt und beim Rangieren auf engen Betriebshöfen: Die tief nach unten gezogenen Seitenscheiben und die groß dimensionierte Windschutzscheibe gewährleisten ein optimales Sichtfeld. Vom durchdachten Cockpit-Layout zeugt auch die Vielzahl von Staumöglichkeiten im Innenraum. Insgesamt stehen im Interieur des Trafic bis zu 90 l an Ablagemöglichkeiten zur Verfügung – mehr als in jedem Wettbewerber. Insgesamt finden sich in Instrumententräger, Türen und Sitzen 14 Staufächer. Besonders praktisch ist ein Staufach für einen Laptop-Computer auf der Rückseite des Mittelsitzes. Wird der Sitz nach vorne geklappt, können Fahrer oder Beifahrer bequem am Rechner arbeiten. Das Laptop-Fach beinhaltet außerdem ein hochklappbares und schwenkbares Klemmbrett für DIN-A4-Dokumente. Das Cockpit des Trafic ist nach ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet. Ab Werk verfügt der Renault Transporter über den längen- und höhenverstellbaren Fahrersitz. Die tiefere und weniger aufrechte Sitzposition als im Vorgänger sorgt für ein entspanntes und ermüdungsfreies Fahrgefühl wie in einer Großraumlimousine. Hierzu trägt auch der in Joystick-Manier griffgünstig aus der Mittelkonsole ragende Schalthebel bei. Vielfalt für jeden Einsatzzweck und Robustheit stehen beim Trafic an erster Stelle. Die Kunden können zwischen zwei Radständen, zwei Längen und zwei Laderaumhöhen wählen. Hinzu kommt ein Fahrgestell- und Aufbautenprogramm, das optimale Lösungen für jede Branche bietet. Die ausgeprägte Funktionalität des Trafic geht einher mit einem im Zuge der Modellpflege dezent modernisierten Design. Kennzeichen der neuen Trafic-Evolutionsstufe ist der chromumrandete Kühlergrill. Je nach Ausstattung ist die Kühlluftöffnung außerdem mit horizontalen Chromspangen verziert. Mit dieser markanten Optik orientiert sich das Erscheinungsbild am Design der Renault Pkw-Modelle. Von diesen übernimmt der Trafic ausstattungsabhängig auch die Voll-LED-Hauptscheinwerfer und LED-Tagfahrlichter in markentypischer C-Form. Wichtig für Lieferfahrten in der Stadt und beim Rangieren auf

engen Betriebshöfen: Die tief nach unten gezogenen Seitenscheiben und die groß dimensionierte, steile Windschutzscheibe gewährleisten eine gute Übersicht. Die Seitenansicht ist von scharfen Konturen geprägt, die dem Nutzfahrzeug einen dynamischen Charakter verleihen. Schutz bei Remplern bieten die umlaufenden Stoßfänger und die prägnanten Seitenschutzleisten. Der Trafic überzeugt durch sein umfangreiches Angebot an Karosserievarianten. Das Nutzfahrzeug ist in zwei Längen von 5,0 m (L1, Radstand 3,1 m) und 5,4 m (L2, Radstand 3,5 m) erhältlich. Hinzu kommen zwei Laderaumhöhen von 1,4 m (H1) und 1,9 m (H2). Sie ermöglichen im Kastenwagen wahlweise 5,2 (L1H1), 6,0 (L2H1), 7,2 (L1H2) und 8,6 m<sup>3</sup> Laderaumvolumen (L2H2). Außerdem bietet Renault den Trafic auch als Doppelkabine, Plattformfahrgestell und in den Pkw-Varianten Combi und SpaceClass an. Beide Versionen sind ebenfalls als Grand Combi und Grand SpaceClass in L2-Ausführung lieferbar. Maßgeschneiderte Sonderaufbauten für verschiedene Branchen in Zusammenarbeit mit namhaften Auf- und Umbauherstellern komplettieren das Programm. Alles in allem können die Kunden in Deutschland ab Werk zwischen 74 Varianten wählen. Die Ladelänge im Trafic liegt bei 2,54 oder 2,94 m. Die senkrechten Seitenwände ergeben ein optimal nutzbares Frachtabteil. Die maximale Laderaubbreite beträgt 1,66 m. Wichtig für die tägliche Praxis von Transportprofis sind ebenfalls der große Abstand von 1,27 m zwischen den Radkästen sowie das Format der Hecktüren. Ihre Breite von 1,39 m ist mit Ausnahme von wenigen Millimetern über die gesamte Höhe der Tür konstant und daher uneingeschränkt beim Beladen mit sperrigen Gütern nutzbar. Bereits in der Basisausführung (L1) finden drei Europaletten hintereinander Platz. Der Zuschnitt des Laderaums und das Format der Laderaumöffnung (1,32 x 1,39 m) entsprechen exakt dem Vorgängermodell. Vorteil: Trafic-Kunden können im neuen Fahrzeug vorhandene Ausbauelemente wiederverwenden. Optimalen Schutz für die Fracht gewähren im Kastenwagen bis zu 18 Zurrösen, davon acht auf den Seiten. Die Variante L2 verfügt über bis zu 20 Zurrösen, davon acht an den Seiten. Die selbsttragende Karosserie gestattet eine niedrige Ladekante von 0,55 m je nach Karosserievariante. Hinten erfolgt die Be- und Entladung über Doppelflügeltüren. Außerdem ist das Frachtabteil wahlweise durch die seitliche Schiebetür gut zugänglich. Optional ist eine zweite Schiebetür auf der linken Seite erhältlich. Die Breite der Türöffnungen von 0,9 m erlaubt auch das Beladen mit Europaletten. Der Trafic-Kastenwagen ist in der Ausstattung Komfort mit zwei Durchladeklappen erhältlich, die auch bei geschlossenen Hecktüren den Transport von Ladegut bis 3,75 m (L1) beziehungsweise 4,15 m Länge (L2) ermöglichen. Die erste Klappe ist auf der Beifahrerseite im unteren Bereich der Trennwand zur Fahrerkabine eingelassen und verlängert die Ladelänge um 41 cm. Die Durchladeöffnung beträgt 51 x 22,2 cm. Die geöffnete Klappe wird von zwei Magneten festgehalten, lässt sich aber auch mit wenigen Handgriffen vollständig entfernen. Die zweite Durchlademöglichkeit befindet sich an der Vorderseite des Beifahrersitzes und ermöglicht zusätzliche 80 cm Ladelänge im Fußraum. Im Zuge der Modellpflege erhält der Trafic Kastenwagen außerdem eine optionale LED-Beleuchtung des Laderaums für mehr Arbeitskomfort. Für mehr Sicherheit sorgt zudem die Single Door Opening Funktion an der optionalen Renault Keycard Handsfree. Mit ihr lässt sich auf Wunsch lediglich die Fahrertür öffnen, während der Laderaum verschlossen bleibt. Die Kastenwagenversionen sind verblecht, teilverglast und rundum verglast lieferbar. Der Kastenwagen mit Doppelkabine bietet – je nachdem, ob die Beifahrer-Doppelsitzbank oder ein Einzelsitz neben dem Fahrer installiert ist – fünf beziehungsweise sechs Sitzplätze. Die Ladekapazität beträgt je nach Längenvariante 3,2 oder 4,0 m<sup>3</sup>, die Ladelänge liegt bei 1,8 oder 2,4 m. Zum Lieferumfang zählen unter anderem eine oder zwei seitliche Schiebetüren, Seitenscheiben für die zweite Sitzreihe und ein strapazierfähiger, leicht zu reinigender Fußboden. Die Kastenwagen mit kurzem und langem Radstand gibt es mit 1000 bis 1205 kg Nutzlast. Der Trafic Doppelkabine nimmt 914 bis 965 kg Zuladung auf. In allen Fällen sorgen Achslasten von 1585 kg vorne und 1650 kg hinten für hohe Reserven selbst bei ungleichmäßiger Beladung. Auch Cockpit und Innenraum des Trafic



präsentieren sich im Detail modifiziert. So bestehen unter anderem die Sitzbezüge aus einem höherwertigen und widerstandsfähigeren Material. Neu ist ebenfalls das Design des Schaltknaufs. Der modern gestaltete Instrumententräger zeichnet sich neben neuen Mattchrom-Akzenten an Luftaustrittsdüsen, der Umrandung der Mittelkonsole sowie dem Bedienfeld der Klimaanlage jetzt durch eine dunkle Karbonfarbe aus. Bei der Cockpitgestaltung des Trafic hatten ergonomische Gesichtspunkte Priorität. Ab Werk verfügt der Transporter über den um 20 cm längen- und um sechs cm höhenverstellbaren Fahrersitz. Der Verstellhebel liegt leicht erreichbar an der Sitzflanke. Dank dichter Schaumstoffpolsterung und stärker ausgeformter Sitzwangen bieten Fahrersitz und Beifahrer-Doppelsitzbank deutlich mehr Seitenhalt als im Vorgängermodell. Die um 3,6 cm tiefere und weniger aufrechte Sitzposition sorgt zusammen mit dem in der Höhe und Tiefe verstellbaren Lenkrad für ein entspanntes und ermüdungsfreies Fahrgefühl wie in einer Großraumlimousine. Hierzu trägt auch der in Joystick-Manier griffgünstig aus der Mittelkonsole ragende Schalthebel bei, der im Zuge der Modellpflege ebenfalls neugestaltet wurde. Auch alle anderen für die Fahrt notwendigen Anzeigen und Bedienelemente befinden sich in der Nähe des Fahrers. Von der durchdachten Gestaltung zeugt darüber hinaus die Vielzahl von Staumöglichkeiten im Innenraum. Insgesamt stehen im Cockpit des Trafic bis zu 90 l an Ablagemöglichkeiten zur Verfügung – mehr als in jedem Wettbewerber. In Instrumententräger, Türen und Sitzen finden sich 14 Staufächer. Hierzu zählen das Handschuhfach mit zwölf Liter Inhalt sowie zwei je nach Ausstattung abschließbare Fächer für DIN-A4-Dokumente auf der Oberseite des Armaturenrägers mit 4,8 und 4,6 l Fassungsvermögen. Das größte Ablagefach mit einer Kapazität von 54 Litern liegt unter der Beifahrer-Doppelsitzbank. Hier lassen sich Objekte wie Dokumentenkoffer, Werkzeugkasten oder Schutzhelme verstauen. In den Ausstattungen Komfort (Kastenwagen) sowie Life (Combi) und SpaceClass verfügt der Trafic außerdem ab Werk über das schlüssellose Zugangs- und Startsystem Keycard Handsfree. Vorteil: Beim häufigen Ein- und Ausladen muss der Fahrer nicht ständig den Schlüssel zur Hand haben. Um zu verhindern, dass Papiere oder Wertgegenstände aus der Kabine gestohlen werden, lässt sich der Laderaum separat öffnen und schließen. Mit der Option Single »Door Opening« lässt sich außerdem lediglich die Fahrertür öffnen. Bei allen Varianten ist darüber hinaus die automatische Türverriegelung beim Anfahren ab Werk an Bord. Die jüngste Generation des Renault Trafic verfügt über eine komplett neue Motorenpalette, die sich durch vorbildliche Effizienz auszeichnet: Den Einstieg bildet der 1,6-l-Turbodiesel Energy dCi 95, der dank seines modernen Technologiepakets einen niedrigen Verbrauch, geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen und einen hohen Fahrkomfort ermöglicht. Daneben bietet Renault für den Trafic als Neuheit drei 2,0-l-dCi-Motorisierungen an, die noch besser die Ansprüche gewerblicher Kunden erfüllen und über mehr Leistung und Drehmoment als die Vorgängerversionen verfügen. Für die beiden stärksten Aggregate steht alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe das EDC-6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zur Verfügung. Die Motorenpalette des Renault Trafic besteht aus den vier besonders wirtschaftlichen Common-Rail-Dieselmotorisierungen Energy dCi 95, Energy dCi 120, Energy dCi 145 und Energy dCi 170. Alle Modelle verfügen als konstruktive Gemeinsamkeit über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Die neuen 2,0-l-Motorisierungen erfüllen die Normen Euro 6d-Temp und bieten im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen mehr Leistung bis 170 PS sowie ein höheres Drehmoment bis zu 380 Nm. Außerdem lassen sich zum Beispiel bei der 145-PS-Ausführung beim Verbrauch bis zu 0,6 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer einsparen. Alle Trafic Motoren verfügen über die Start-Stopp-Automatik und das Energy Smart Management, ein Generatormanagement zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie beim Bremsen und im Schubbetrieb. Darüber hinaus erhöhten die Entwickler beim Energy dCi 120, Energy dCi 145 und Energy dCi 170 den Einspritzdruck auf bis zu 2500 Bar. Piezoelektrische 8-Loch-Injektoren sorgen für eine besonders feine Verteilung des Kraftstoffs in den Brennräumen. Zusätzlich erhöht die gekühlte Niederdruck-Abgasrückführung die Abgasrückführungsrate und senkt zusammen mit

dem wassergekühlten Luftkühler die Brennraumtemperatur. Zur chemischen Reduzierung des Stickoxidgehalts (NO<sub>x</sub>) im Abgas verfügt der Trafic serienmäßig über das innovative Abgasnachbehandlungssystem SCR (Selective Catalytic Reduction). Durch Einspritzen des Reduktionsmittels AdBlue wandelt das System Stickoxide in umweltneutralen Stickstoff sowie Wasser um. Bei dem Reduktionsmittel AdBlue handelt es sich um eine synthetische, wässrige und ungiftige Lösung, die zu 32,5 % aus Harnstoff und zu 67,5 % aus entmineralisiertem Wasser besteht. Durch das Erhitzen der Lösung auf über 200 °C entsteht Ammoniak, das sich im Katalysator mit den Abgasströmen vermischt und mit den Stickoxiden reagiert. Beim Trafic wird das Reduktionsmittel AdBlue über eine separate Einfüllöffnung neben der Kraftstoffzuführung nachgefüllt. Der separate AdBlue-Tank bietet Platz für 20 l, die Reichweite beträgt je nach Fahrweise rund 7000 km. Der 1,6-l-Einstiegsdiesel der Trafic erreicht seine Höchstleistung bei 3500 1/min. Das maximale Drehmoment von 260 Nm steht bereits bei 1500 /min zur Verfügung. Der Energy dCi 120 (88 kW/120 PS) - der 2,0-l-Common-Rail-Diesel - erreicht sein Leistungsmaximum bei 3500 U/min und mobilisiert sein Zugkraftmaximum von 320 Nm bei 1500 /min. Dank seines kraftvollen Leistungscharakters eignet sich der Trafic Energy dCi 120 für schwere Lasten und bewältigt auch längere Autobahnetappen mühelos. Auch die Verbrauchswerte überzeugen: Der moderne Selbstzünder ermöglicht im Trafic einen kombinierten Verbrauch von lediglich 5,4 bis 5,8 l Dieselkraftstoff pro 100 km (144 bis 152 g CO<sub>2</sub>/km). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 165 km/h. Energy dCi 145 (107 kW/145 PS) - das 2,0-l-Turbo-Triebwerk leistet 107 kW/145 PS bei 3500 /min. Das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm und wird bereits bei 1.500 /min erreicht. Energy dCi 170 (125 kW/170 PS) - Renault bietet den Topdiesel im Trafic mit Start-Stopp-Automatik für Kastenwagen und Combi. Das maximale Drehmoment von 380 Nm bei 1500 /min gewährleistet kraftvollen Durchzug bereits bei niedrigen Drehzahlen und begünstigt eine gelassene, kraftstoffsparende Fahrweise. Sämtliche Antriebsvarianten sind mit einem drehzahlschonend ausgelegten und leichtgängigen 6-Gang-Schaltgetriebe kombiniert, das speziell für Dieselmotoren mit mittlerem Hubraum und hohem Drehmoment konzipiert ist. Durch den sechsten Gang lässt sich das Sparpotenzial der Trafic Triebwerke bei schneller Konstantfahrt auf der Autobahn optimal nutzen. Für Trafic Energy dCi 145 und Energy dCi 170 ist alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe EDC (Efficient Dual Clutch) erhältlich. Dieses bietet den Komfort eines Automatikgetriebes und die Effizienz einer Schaltbox. Das moderne Doppelkupplungsgetriebe besteht aus zwei automatisierten Teilgetrieben mit jeweils einer eigenen Kupplung. Ein Teilgetriebe trägt die drei geraden Gänge, das andere die drei ungeraden Gänge. Beide sind über eine eigene Antriebswelle mit dem Motor verbunden. Die Welle für die ungeraden Gänge läuft in der hohlgebohrten Welle für die geraden Fahrstufen. Die Kraft des Motors wird so immer nur über ein Teilgetriebe und eine Kupplung übertragen, während der nächste Gang im zweiten Teilgetriebe bereits vorgewählt ist. Ab Werk verfügt der Trafic über das ladungsabhängige Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) mit Antriebssschlupfregelung (ASR). Diese Weiterentwicklung des Elektronischen Stabilitätsprogramms wurde speziell für leichte Nutzfahrzeuge konzipiert. Es berücksichtigt sowohl das Fahrzeuggewicht als auch den Schwerpunkt. Hintergrund: Bei Transportern variiert je nach Beladung das tatsächliche Gesamtgewicht erheblich. Dadurch kann sich der Fahrzeugschwerpunkt in der Längsrichtung um rund 25 % und in der Höhe um bis zu 50 % verschieben. Voll beladen gerät das Fahrzeug dadurch wesentlich schneller an die Kippgrenze als bei einer Leerfahrt. Das erweiterte ESP erfasst die tatsächliche Gewichtsverteilung im Fahrzeug und gibt dementsprechend den Bremsbefehl situationsgerecht modifiziert. Resultat: Der Transporter bleibt sicherer in der Spur, und die Kippgefahr sinkt erheblich. Einen erheblichen Komfortgewinn insbesondere bei beladenem Fahrzeug und im Anhängerbetrieb bedeutet die serienmäßige Berganfahrhilfe. Sie schaltet sich automatisch ein, sobald das Fahrzeug an Steigungen über drei % stoppt und ein Gang eingelegt ist. Die Aktivierung erfolgt auch bei durchgetretenem Kupplungspedal. Das System hält das Fahrzeug nach



Loslassen des Bremspedals zwei Sekunden lang fest. Die Berganfahrhilfe verhindert dabei, dass der Wagen genau dann nach hinten rollt, wenn der Fahrer mit seinem Fuß vom Bremspedal auf das Gaspedal wechselt.

---

**Hersteller aus dieser Kategorie**

---