

Testnotizen zum Renault Trafic Passenger 2.0 dCi 115 FAP "Black Edition" mit 84 kW/115 PS

Im Test vom 3. bis zum 19.. April 2012.
Kennzeichen: K – PR 6007

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der Testwagen hatte **nur rechts eine Schiebetüre**. An der **B-Säule** hatte er einen **stabilen Griff**, an dem sich einsteigende Fahrgäste gut festhalten können. Wer gleich in die dritte Reihe möchte, findet leider keinen solchen Griff vor. Er fehlt auch an der A-Säule, wo er den Einstieg auf den **hohen Beifahrersitz** erleichtern würde. Der Beifahrer kann dank der Trittstufe bequemer einsteigen als der Fahrer, der immer versucht ist, sich am Lenkrad festzuhalten und die hohe Trittstufe zu überspringen.

Die **Außenspiegel** sind **schön groß** und haben unten jeweils einen kleinen **Weitwinkel-Spiegel**. Er hilft beim Rangieren bei engen Platzverhältnissen und in Situationen, in denen ein überholendes Fahrzeug im großen toten Winkel zu verschwinden droht. Noch hilfreicher wäre er, wenn man ihn verstellen könnte.

Die **Heckklappe** ist **sehr schwer**. Man kann sie nicht mit der Schlaufe innen so schwungvoll zuziehen, dass man nicht nachzudrücken braucht. Die Heckklappe muss separat entriegelt werden.

Die **Tankentlüftung** könnte besser sein. Bei halbleerem Tank kann man bis zu vier Liter in kleinen Portionen „nachschenken“, um den Tank ganz zu füllen und korrekte Verbrauchswerte zu ermitteln.

Innenraum

Das **Lenkrad** ist **nur in der Entfernung verstellbar**, aber nicht in der Höhe. Dadurch sind die Lenkradposition und die Sicht auf die angenehm klar gezeichneten Armaturen **nicht für jeden Fahrer optimal**. Angenehm ist, dass der **Geschwindigkeitsregler** mit zwei Lenkradtasten fein reguliert werden kann, umständlich dagegen, dass man sowohl den Regler als auch den Begrenzer wie bei den Limousinen von Renault erst mit einem Schalter in der Mittelkonsole einschalten muss.

Das **CD-Radio** und die Freisprecheinrichtung bedient man mit dem bekannten Satelliten rechts am Lenkrad, das auch die üblichen zwei Lenkstockhebel aufweist.

Sehr umständlich und nicht auf Anhieb intuitiv verständlich ist das **Renault Carminat TomTom-System** für die Navigation. Dessen Bildschirm gibt auch Funktionen des CD-Radios und der Freisprecheinrichtung wieder. Bedient wird das Navi nicht über einen sonst bei TomTom-Navis üblichen Touchscreen, sondern über eine Fernbedienung. Insgesamt ist der Redaktion noch kein System untergekommen, das auch nur annähernd so schlecht war wie dieses und die Aufmerksamkeit des Fahrers so gefährlich abgelenkt hat.

Die **Vordersitze** des Testwagens waren **in der Höhe verstellbar**. Die vorderen Kopfstützen lassen sich so weit herausziehen, dass auch Sitzriesen einen guten Schutz genießen. Sie rasten aber nur in der höchsten Stellung ein. Beide Vordersitze hatten eine manuell mit einem Rad einstellbare **Lordhosenstütze**. Praktisch ist die **Armauflage** der Vordersitze, die sich in unterschiedlichen Höhen justieren lässt. Die **Lehnenneigung** lässt sich über einen Entlastungshebel nur grob verstellen. Immerhin schnellt die Lehne in eine aufrechtere Position, wenn man sie entlastet. Dadurch kann man die Neigung auch unterwegs verstellen. Der **Langzeit-Sitzkomfort** ist **sehr gut**.

Ins **Handschuhfach** passt zusätzlich zu den Fahrzeugunterlagen ein dicker DIN A5-Terminkalender. Daneben kann man noch Flugpläne und dergleichen unterbringen. Praktisch sind die **großen Ablagen in den Vordertüren**. Vorne kann man jeweils eine **1,5-l-Flasche** oder eine dicke Thermoskanne gesichert unterbringen. Dahinter könnte man DIN A4-Unterlagen oder einen Autoatlas hochkant abstellen.

Sehr praktisch sind auch die **beiden Getränkehalter an den A-Säulen**, in denen 0,5-l-Flaschen sehr gut halten. Auch einen Kaffeebecher kann man dort griffgünstig und sicher abstellen. Mit den Ablagen im ausladenden Armaturenbrett kann man sonst wenig anfangen. Die große Ablage oberhalb des Handschuhfachs beispielweise hat vorn keinen Abschluss, sodass dort abgelegte Gegenstände auf dem rutschigen Hartplastik bei einem beherzten Anfahrvorgang am Berg dem Beifahrer auf die Knie rutschen.

Eine **weitere Ablage** gibt es auch **unterhalb des Lenkrads**. Sie ist für quer einlegbare DIN A4-Unterlagen leider nicht tief genug. Auch dort rutschen abgelegte Gegenstände auf dem Kunststoff hin und her.

Eine **gute Idee** ist die **Kunststoffmatte auf der Fahrerseite**, die auf der Unterseite dicken Dämmstoff hat, der in eine Aussparung hineinragt und die Matte so zuverlässig fixiert.

Die **Zweiersitzbank** in der zweiten Reihe und die **Dreierbank** in der dritten Reihe sind fest eingebaut. Ihre Lehnen lassen sich nicht verstellen. Die Kopfstützen sind nicht ganz so weit ausziehbar wie vorn, aber für die meisten Menschen immer noch weit genug.

Schon in der **zweiten Reihe** sitzen auch große Fahrgäste angenehm aufrecht und können ihre Beine bequem unterbringen. Auf robusten Trittflächen können sie ihre Füße gut abstellen. Auch in der dritten Reihe haben groß gewachsene Passagiere immer noch reichlich Knie- und Kopffreiheit. Den Einstieg an der Schiebetüre erleichtert eine **eingearbeitete Trittstufe**, obwohl die recht schmal ausgefallen ist. Wie beim Peugeot Expert muss der Taxifahrer den Fahrgästen nach dem Einsteigen

die **Schiebetüre** schließen, weil der **Griff** dafür **sehr weit hinten angebracht** ist und von innen nur schwer erreichbar ist.

Unter der Dreierbank kann man kleine Gepäckstücke sicher verstauen, da die Sitzbank nach unten verkleidet ist. Nur die Abdeckung unter dem mittleren Sitz kann man nach vorne klappen, was aber eigentlich nichts bringt, weil Streben unter dem Sitz ein Durchladen verhindern. Der **Kofferraum** hat eine **niedrige Ladekante** und lässt sich deshalb gut beladen. Allzu riesig ist er allerdings nicht.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor **läuft schön leise**. Er hat allerdings ein **deutlich spürbares Turboloch**, obwohl die Leistung 84 kW schon bei niedrigen 3.500/min anfällt. Rangieren kann man mit der gut spürbar greifenden **Kupplung** auch mit Standgas. Die **sechs Vorwärtsgänge** lassen sich sehr präzise wechseln. Ein Verschalten kommt bei ihnen nicht vor. Auch der **Rückwärtsgang** lässt sich über eine Sperre zum Hochziehen leicht einlegen.

Während man bei Tempo 30 gut im dritten Gang unterwegs sein kann, mahnt die klitzekleine grüne **Schaltanzeige** bei Tempo 50 zum vierten Gang, was auch spürbar der bessere Gang ist als der fünfte. Im fünften Gang fordert die Schaltanzeige oft schon bei 60 km/h zum Herunterschalten auf. Der sechste Gang passt ihr zufolge oft schon bei 80 km/h nicht mehr, obwohl der Motor da noch rund 1.300/min dreht und nicht brummt. Insgesamt ist die **Schaltanzeige, die beim Hochschalten keine Hilfe ist**, höchst entbehrlich.

Ein Temperamentsbolzen ist der Trafic mit dieser Motorisierung naturgemäß nicht. Wer vorausschauend und ausgeglichen fährt, wird aber ausreichend flott vorankommen. Der eher **gemütliche Antrieb** passt gut zur komfortbetonten Federungsabstimmung.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Continental Vanco 2 in der Dimension 215/65 R 16 C bestückt. Mit ihnen zeigte sich der Trafic Passenger **sehr ausgewogen und komfortabel gefedert**. Er rollt deutlich geschmeidiger über grobe Unebenheiten als ein vergleichbarer und sogar hinten luftgefederter Peugeot Expert Tepee MultiVIP. Auf Autobahnen fällt angenehm auf, dass der Trafic einen **guten Geradeauslauf** hat und sich von Lkw-Spurrillen nicht und von Seitenwind kaum beeindrucken lässt – ganz anders als der Peugeot Expert Tepee.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.193 Test-Kilometern verbrauchte der Renault Trafic Passenger 2.0 dCi 115 FAP „Black Edition“ zwischen 7,2 Litern und 10,0 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **8,1 Liter**, was für diese Fahrzeugkategorie in Ordnung geht.