



Renault Trafic Grand Combi ENERGY dCi 145 Expression 2,9t

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (107 kW / 145 PS)

Den Trafic gibt es jetzt seit über 35 Jahren, er ist also schon ein echter Klassiker im Transportersegment. Vor zwei Jahren wurde die erst dritte Generation eingeführt, die wie auch schon der Vorgänger baugleich mit dem Opel Vivaro ist. Beim Testwagen handelt es sich um die im Vergleich zum Basismodell um 40 Zentimeter gestreckte Version Grand Combi. Unter der Haube werkelt stets ein 1,6 Liter großer Dieselmotor mit vier Zylindern - im Testwagen in der höchsten Leistungsstufe mit 145 PS und 340 Nm. Damit ist der große Wagen ausreichend kräftig motorisiert, bei voller Beladung (stolze 900 Kilogramm können zugeladen werden) merkt man aber, dass es auf keinen Fall weniger Leistung sein sollte. Das Fahrverhalten ist sicher, aber von der indirekten Lenkung und dem schwammigen Fahrwerk kann kein Fahrspaß erwartet werden. Der Verbrauch fällt mit 7,2 Litern im EcoTest angesichts der Fahrzeugmaße nicht zu hoch aus, das fehlende AdBlue-Abgasreinigungssystem aber sorgt für deutlich erhöhte Stickoxidemissionen auf der Autobahn. Mehr als drei Sterne sind so im EcoTest nicht möglich. Der Grundpreis von 35.724 Euro liegt im Klassenvergleich nicht zu hoch, wenn man auch für diesen Preis eine bessere Grundausstattung erwarten dürfte. Sicherheitsausstattungen wie aktiver Notbremsassistent oder Kollisionswarner finden sich nicht einmal in der Aufpreisliste. Insgesamt ist der Trafic ein - bis auf seine Unhandlichkeit - praktischer Begleiter mit einem immensen Kofferraum und acht Sitzplätzen, der in Sachen Komfort und aktiver Sicherheit aber nicht viel zu bieten hat. **Karosserievarianten:** kurzer Radstand. **Konkurrenten:** Opel Vivaro, Volkswagen T6, Ford Tourneo Custom.

- +** riesiger Kofferraum, acht Sitzplätze, enorme Dachlast
- erhöhter Stickoxidausstoß auf der Autobahn, keine aktuellen Sicherheitsfeatures erhältlich, schwammiges Fahrwerk, sehr großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,3 Familie

5,0 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,9 Langstrecke

1,1 Transport

3,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,8

Verarbeitung

Die Karosserie des Traffic ist zweckmäßig verarbeitet, im Detail erkennt man aber deutlich, dass es sich um ein Fahrzeug handelt, das im Grunde als Transporter entwickelt wurde. Schweißnähte sind gut ausgeführt und versiegelt, die Anbauteile sind aber nicht besonders passgenau montiert. Auch auf gleichmäßige Spaltmaße wurde kein gesteigerter Wert gelegt. Praktikabel sind die Gasfedern, welche die Motorhaube selbstständig offen halten, sowie der in Richtung Fahrzeugfront verlegte Öleinfüllstutzen. Der Unterboden ist in keiner Weise aerodynamisch optimiert, lediglich der Motorraum ist verschlossen und so gegen Schmutz geschützt. Die Türausschnitte sind nur mäßig gegen eintretenden Schmutz und Feuchtigkeit geschützt, immerhin wurden die Schweller mit großen Leisten versehen, die vor Kratzern schützen.

⊕ Für Parkrempler zeigt sich der Traffic gut gerüstet: Die Stoßfänger bestehen komplett aus robustem, unlackiertem Kunststoff und die Fahrzeugflanken werden von großflächigen, durchgehenden Leisten geschützt.

⊖ Im Innenraum finden sich ausschließlich harte Kunststoffe, die mäßig verarbeitet sind: Manches klappert, entgratet wurden die Teile auch nicht sehr sorgfältig. Es gibt keinen Fehlbetankungsschutz.

1,0

Alltagstauglichkeit

⊕ Dank des 80 Liter großen Tanks kommt der Traffic auf Basis des Ecotest Verbrauchs 1.110 Kilometer weit, ohne tanken zu müssen. Bei der Zuladung gibt sich der große Renault keine Blöße: 900 Kilogramm Zuladung insgesamt, davon bemerkenswerte 280 Kilogramm Dachlast, wappnen den Grand Combi für annähernd alle Transportaufgaben. Mit der Anhängerkupplung, die 80 Kilogramm Stützlast verträgt (genug für zwei E-Bikes), lassen sich gebremste Anhänger bis zwei Tonnen ziehen, ungebremste bis 750 Kilogramm. Nicht nur viel Gewicht kann der Traffic vertragen, auch in puncto Sitzplätzen bietet er Überdurchschnittliches: Acht vollwertige Sitzplätze reichen für die meisten Familien aus. Optional ist ein Doppelbeifahrersitz, dann können neun Personen untergebracht werden. Ein Werkzeugsatz mit Wagenheber und Radmutternschlüssel ist serienmäßig vorhanden und unter dem Fahrersitz verstaut.

⊖ Unpraktisch sind die Abmessungen des Traffic, gerade in der 5,4 Meter langen Version Grand Combi. Knapp 2,3 Meter breit (inklusive Spiegeln) ist aber auch die um 40 Zentimeter kürzere Normalversion. Das zwar vollwertige Ersatzrad ist ungünstig unter dem Fahrzeugheck angeschraubt, dort ist es nur mühselig erreichbar. Zusätzlich ist die Halterung des Ersatzrads der Witterung ausgesetzt und kann so korrosionsbedingt unbrauchbar werden: Selbst beim Testwagen findet sich hier schon Rost.



Die Sichtverhältnisse nach hinten zählen nicht zu den Stärken des Traffic. Dafür sorgen insbesondere die nicht versenkbaren Fondkopfstützen

3,5

Sicht

Der Grand Traffic bietet in diesem Kapitel keine überzeugende Vorstellung, was auch an seiner Karosserieform liegt. Lediglich die aufpreispflichtige, mit einer Heckkamera kombinierte Einparkhilfe hinten verhindert eine schlechtere Benotung. Ebenfalls positiv: Beide Außenspiegel bieten einen asphärischen Bereich und einen zusätzlichen, konvexen Spiegel, um den toten Winkel neben dem Fahrzeug zu verkleinern.

Die Scheibenwischer lassen einen breiten Streifen an der A-Säule ungewischt. Moderne Scheinwerfer in Xenon- oder LED-Technik sind nicht erhältlich.

⊕ Einen Vorteil bietet die hohe Karosserie in Bezug auf die Sicht: Die hohe Sitzposition erlaubt einen exzellenten Überblick über den Verkehr.

⊖ Die Rundumsichtmessung meistert der Grand Traffic nicht sehr souverän. Zwar sind die Dachsäulen nicht allzu breit, aber die Flügeltüren bilden in geschlossenem Zustand einen Steg, der die Sicht nach hinten stark einschränkt. Darüber hinaus sind die Kopfstützen nicht versenkbar, was bei sechs Sitzen im Fond eine massive Sichtbehinderung darstellt, egal ob man per Innenspiegel oder Schulterblick einen Blick Richtung Fahrzeugheck wirft. Die Fahrzeugfront ist noch gut einsehbar, das Heck wäre ohne die Rückfahrkamera aber nur mit sehr viel Übung abschätzbar.

3,1 Ein-/Ausstieg

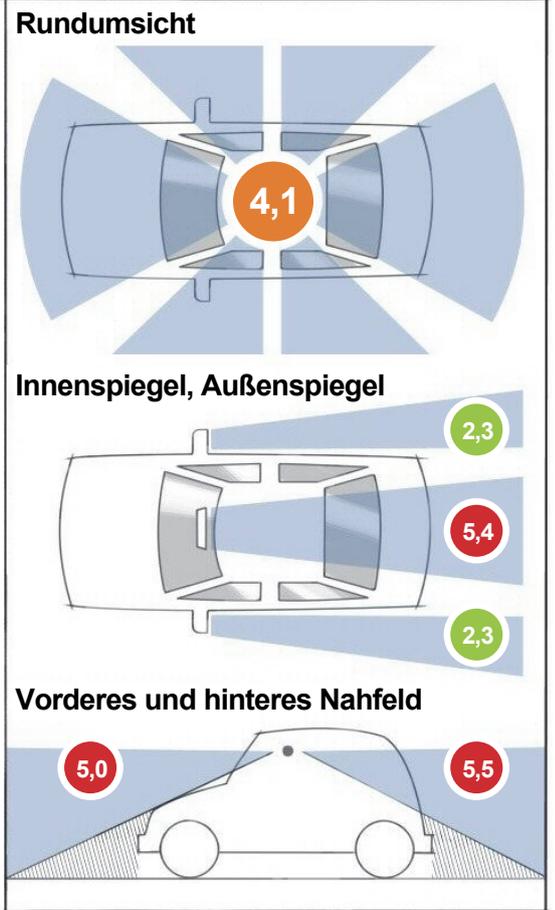
Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn recht mühsam: Auch wenn der Schweller schmal ist, ist er doch sehr hoch, darüber hinaus findet man keine Haltegriffe, die bei der Kletterpartie helfen könnten. Immerhin kann man sich praktisch nicht am Dach stoßen, denn dafür müsste man schon deutlich größer als zwei Meter sein.

⊕ Der Zustieg hinten dagegen klappt wunderbar: Zwar gibt es nur rechts eine Schiebetür (linke gegen Aufpreis erhältlich), hier klappt der Ein- und Ausstieg dank der einen Meter breiten Tür aber problemlos.

⊖ Die Türaufhalter sind unterdimensioniert. Vorn gibt es nur zwei Positionen, in denen die Türen arretierbar sind. An Steigungen aber halten diese nicht zuverlässig. Die Schiebetür bleibt am Berg zwar im Endanschlag meist sicher offen (auch wenn sie dort nicht durch den Türgriff zusätzlich entriegelt werden muss), dafür muss man die schwere Tür aber auch erstmal dorthin wuchten. Trifft man den Endanschlag nicht, fährt die Tür mit Wucht wieder zu und gefährdet aussteigende Personen.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Über die Kofferraumgröße des Grand Traffic gibt es keine zwei Meinungen: Er ist schlicht gigantisch. Selbst wenn man alle drei Sitzreihen im Fahrzeug belässt und den Kofferraum nur bis zur Kofferraumabdeckung belädt, passen 880 Liter in das Ladeabteil. Mit umgeklappter Rücklehne in der dritten Sitzreihe und bis zur Fensterunterkante beladen sind es 1.570 Liter, bis zum Dach 3.335 Liter respektive 38 Getränkeboxen. Wohlgedenkt: Dann können immer noch 5 Personen bequem im Auto mitfahren. Mit ausgebauten Sitzbänken passen in das dann 2,8 Meter lange Ladeabteil 5.475 Liter. Besitzer eines Grand Traffic werden im Freundeskreis beliebte Umzugshelfer sein.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Zu- bzw. Ausstieg der Fondpassagiere gestaltet sich verhältnismäßig bequem.

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Flügeltüren des Kofferraums sind leicht zu öffnen und können gegen Aufpreis um 180 Grad geöffnet werden. Praxistauglich ist auch die niedrige Ladekante von 55 Zentimetern und der auf gleicher Höhe liegende Kofferraumboden. Höhe und Breite der Ladeöffnung sowie des Kofferraums selbst lassen keine Beschwerden aufkommen, auch sperriges Gut kann leicht eingeladen werden.
- Der riesige Kofferraum ist von nur einer Lampe schwach beleuchtet und ist außerdem so lang, dass bis an die Rücksitze gerutschtes Ladegut nicht mehr ohne weiteres erreicht werden kann.



Die Ausmaße des Kofferraums sind enorm.

4,0 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum ist zwar variabel, da die dritte Sitzreihe klapp- und ausbaubar (die zweite nur ausbaubar) ist, aber der Ausbau selbst ist alleine nicht zu bewerkstelligen. Jede Bank wiegt rund 50 Kilogramm. Für kleine Utensilien findet sich nur ein Extrafach links im Kofferraum und sonst keinerlei Ablagen. Zur Ladungssicherung gibt es stabile Zurrösen. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es optional (nicht im Testwagen).

1,9 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Der Traffic ist einfach zu bedienen, was aber zum großen Teil daran liegt, dass er nicht allzu viele Funktionen bietet. Der Umluftschalter ist recht klein und dadurch nicht optimal bedienbar, die Umluftfunktion schaltet darüber hinaus nicht automatisch ab. Die Heckscheibenheizung deaktiviert sich zwar nach einiger Zeit selbsttätig, die Taste ist aber recht gut versteckt auf der Beifahrerseite der Armaturentafel untergebracht. Die sonstigen Schalter wie zur Tempomat-/ Tempolimiteraktivierung, Regelung der Innenraumbeleuchtung oder Scheinwerferhöhe sind praktikabel angeordnet. Das Licht (inklusive Nebelleuchten) wird per linkem Lenkstockhebel bedient. Die Lehnen der Vordersitze lassen sich nur grob gerastert per schlecht auffindbarem Hebel verstellen, der Bügel für die Längsverstellung ist angenehm breit und leicht auffindbar. Nur auf der Fahrerseite besitzt der Fensterheber eine Automatikfunktion. Im Fußraum findet der Fahrer ordentlich angeordnete Pedale vor, wenn auch der Platz für den Gasfuß etwas üppiger hätte ausfallen dürfen. Das Bremspedal bietet keinen Schutz davor, mit dem Fuß versehentlich darunter zu rutschen. Die Anzeigen im Kombiinstrument sind groß und gut ablesbar, die Geschwindigkeit wird aber ausschließlich als digitale Zahl angezeigt.



Im Innenraum kann der Traffic seine Herkunft aus dem Nutzfahrzeugbereich nicht verhehlen. Dafür fällt die Bedienbarkeit weitgehend funktionell aus.

- + Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel ist in guter Höhe in der Nähe des Lenkrads platziert. Per beleuchtetem und gut einsehbarem Startknopf wird der Wagen angelassen. Zur Außenspiegelverstellung findet man einen praxisgerechten Schalter in der Türverkleidung. Sind Türen geöffnet, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Testwagen ist mit dem aufpreispflichtigen Licht- und Regensensor ausgestattet, die Empfindlichkeit der automatischen Wischerbetätigung lässt sich einstellen. Darüber hinaus kann man zwei Dauerwischgeschwindigkeiten anwählen.

Jede der beiden Hecktüren hat einen eigenen Wischer, diese können per geschwindigkeitsabhängiger Intervallschaltung und Wisch-Wasch-Automatik betrieben werden. Fährt man bei aktiviertem Frontscheibenwischer rückwärts, aktiviert sich die Intervallschaltung der Heckscheibenwischer automatisch. Die direkt unter dem Touchscreen liegende Bedieneinheit der manuellen Klimaanlage ist übersichtlich aufgebaut. Per Drehregler werden Gebläse, Luftverteilung (nur in festen Kombinationen) und Temperatur geregelt. Insassen auf den hinteren Plätzen können die Belüftung des Fonds individuell einstellen. Lenkradtasten, Regler der Lüftungsgitter und Schalter der Innenleuchte vorn sind nicht beleuchtet, ansonsten aber alle Schalter, wie auch der Regler der Fondbelüftung im Dachhimmel hinten. Ablagen finden sich vorn in großer Zahl, auch Flaschen mit zwei Litern Inhalt finden einen Platz. Auch das Handschuhfach ist groß und stets beleuchtet. Das sehr gut funktionierende Navigationssystem (optional, im Testwagen) wird wie auch das Radio über einen in guter Position angebrachten Touchscreen angesteuert. Das Menü des Infotainmentsystems ist einfach gehalten, kann aber mangels Sonderfunktionen auch keine verwirrend umfassenden Menüs bieten. Lautstärke und Audioquelle sowie die Telefonfunktionen lassen sich auch per Bediensatellit am Lenkrad ansteuern. Der Tempomat wird nach Aktivierung per Lenkradtasten sinnfällig bedient, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt.

– Einen Einklemmschutz bietet nur der fahrerseitige Fensterheber. Leseleuchten finden sich nicht im Fahrzeug. Trotz der vielen Sitzplätze im Fond findet sich dort gerade einmal eine einzige Ablage für Kleinkram. Der Lautsprecherklang ist nur als ausreichend zu bezeichnen.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Der Traffic bietet vorne eine enorme Innenbreite. Große Fensterflächen und ein offenes, nicht einengendes Design der Armaturentafel sorgen auch subjektiv für ein luftiges Raumgefühl. Der Fahrersitz bietet Beinfreiheit für bis knapp 1,95 Meter große Personen, Kopffreiheit ist auch für über zwei Meter große Menschen genügend vorhanden.

1,1 Raumangebot hinten*

+ Au den hinteren Plätzen stellen sich die Platzverhältnisse genauso großzügig dar wie auf den vorderen Sitzen, sowohl was die gemessene Innenbreite, als auch das subjektive Raumgefühl angeht. Personen bis über zwei Metern Körpergröße finden ausreichend Kopf- und Beinfreiheit vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Anstelle der vorderen zwei Einzelsitzen kann auch eine Version mit drei Plätzen in der ersten Reihe bestellt werden. Die Rückbänke sind ausbaubar, nicht aber längs verschiebbar oder in der Lehnenneigung einstellbar.

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

Fahrwerksseitig zeigt sich der Traffic Grand Combi ganz im Stile seiner eigentlichen Domäne, des Transportwesens: Den Komfort eines reinrassigen PKW kann der Wagen nicht bieten, bietet aber eine insgesamt befriedigend komfortable Abstimmung. Auf langen Wellen schwingt der Wagen nach,

kurze Wellen bringen zwar Unruhe in die Karosserie, werden aber passabel abgefedert. Kleine Unebenheiten regen das Auto mitunter zum Stuckern an, hier zeigt sich genauso wie bei Einzelhindernissen und Querfugen, dass das Fahrwerk für größere Lasten ausgelegt ist: Kurze Anregungen können nur begrenzt geschluckt werden, was auch die Fahrt über Kopfsteinpflaster recht unkomfortabel macht. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt der Traffic sehr, beim Bremsen und Beschleunigen nickt er ebenfalls deutlich. Beladen spricht der Wagen minimal besser auf kleine Stöße an, schwingt aber auf Wellen deutlicher nach und wankt stärker. Rauer Fahrbahnbelag wird nicht über Gebühr in den Innenraum weitergereicht und stört so kaum. In der Stadt ist der Fahrkomfort hölzern, aber noch befriedigend.

2,7 Sitze

Die Sitze in der ersten Reihe bieten eine passable Konturierung, wenn auch die Sitzfläche etwas kurz geraten ist. Besonders viel Seitenhalt in zügigen durchfahrenen Kurven darf aber nicht erwartet werden. Auch größere Menschen bekommen von den hohen Lehnen genügend Unterstützung. Die Federung ist nicht sehr gleichmäßig, aber dennoch zufriedenstellend komfortabel. Recht fest ist der Stoffbezug, der bei warmen Temperaturen etwas schweißtreibend wirken kann. Auf dem Fahrerplatz kann man seinen linken Fuß stabil auf einer Fußstütze ruhen lassen, die Sitzposition dort stellt zufrieden, wenn man auch stets etwas an einen Kutscher erinnert wird, der eher auf als im Fahrzeug sitzt. Die Armlehnen der Vordersitze können nicht in der Höhe verstellt werden und sind so für viele Fahrer nicht nutzbar. Beide Sitze vorn können in der Höhe verstellt werden - ordert man den dritten Sitz vorne, kann das nur noch auf dem Fahrerplatz geschehen. Auch die Lehnenneigung ist dann in der Mitte und rechts nicht mehr justierbar. Ebenfalls entfällt dann die in der Intensität einstellbare Lordosenstütze des Beifahrersitzes, der Fahrersitz verfügt stets über diese Einstellmöglichkeit. Auf den Sitzbänken hinten findet man eine durch den angenehmen Kniewinkel und die hohen Lehnen gute Sitzposition auf nur mäßig konturierten Sitzen. Die Federung fällt durchschnittlich aus, ist etwas weich.

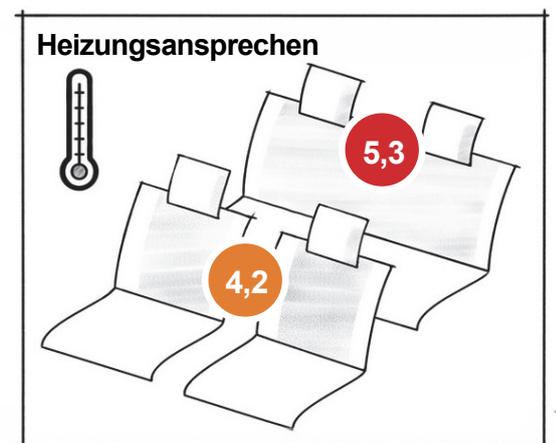
2,9 Innengeräusch

Im Inneren des Traffic herrscht stets eine recht hohe Lautstärke. Sowohl Reifen- als auch Windgeräusche sind deutlich ausgeprägt vorhanden. Je nach Gaspedalstellung wechselt zusätzlich der Motor von vernehmbar bis akustisch sehr präsent. Die Messung des Lautstärkepegels bei 130 km/h ergibt nicht gerade leise 70,1 dB(A).

4,5 Klimatisierung

Gegen Aufpreis erhält man für den Traffic eine Klimaautomatik, im Testwagen ist die manuelle Klimaanlage verbaut. Diese ist in der Ausstattungslinie Expression serienmäßig. Auf den Fondplätzen kann die Belüftungsintensität unabhängig von den vorderen Plätzen gewählt werden, nicht jedoch die Temperatur.

⊖ Im Heizungstest kann die Heizleistung nicht überzeugen, es dauert lange, bis der Innenraum angenehm temperiert ist. Die manuelle Klimaanlage muss recht oft nachjustiert werden, um die gewünschte Temperatur zu halten. Für beide Sitze vorn wird die Luftverteilung gemeinsam vorgenommen, es muss zwischen vorgegebenen Bereichen gewählt werden. Eine manuelle Belüftung darüber hinaus ist nicht möglich, da keine der Fondscheiben geöffnet werden kann.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Im Trafic dCi 145 arbeitet ein lediglich 1,6 Liter großer Vierzylinder-Dieselmotor mit ordentlichen 145 PS bei 3.500 Umdrehungen. Ab 1.750 Umdrehungen stehen 340 Nm zur Verfügung. Der Motor stellt die stärkste Motorisierung für den Trafic dar, den Sprint von 0 auf 100 km/h schafft der Wagen dann laut Hersteller in 10,9 Sekunden, bei 183 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Ein schwächerer Motor empfiehlt sich für den Trafic nicht, gerade wenn man im Grand Combi die Zuladungsmöglichkeiten häufiger ausnutzen möchte. Der Testwagen benötigt (mit halber Zuladung) für den simulierten Überholvorgang von 60 bis 100 km/h schon nur ausreichende 8,8 Sekunden (dritter und vierter Gang). Die Elastizitätsmessungen im gleichen Geschwindigkeitsbereich benötigen im vierten beziehungsweise fünften Gang 9,4 und 12,7 Sekunden - nur durchschnittliche Werte.

⊖ Im sechsten Gang vergehen schier endlose 21,2 Sekunden für den Spurt von 60 auf 100 km/h.

3,3 Laufkultur

Motorbedingte Vibrationen sind stets zu spüren, hauptsächlich am Lenkrad. Auch Brummfrequenzen, gerade bei niedrigen Drehzahlen und unter Last, sind vorhanden. Insgesamt aber ist die Laufkultur noch zufriedenstellend, gerade vor dem Hintergrund, dass der Trafic eigentlich als Transporter entwickelt wurde.

3,0 Schaltung

Die Schaltung mit konventionellem H-Schema und vorn links liegendem Rückwärtsgang lässt sich ordentlich bedienen, die Führungsgassen sind allerdings recht breit und ungenau. Sportlich knackiges Schalten ist so nicht möglich, etwas schnellere Gangwechsel sind aber kein Problem. Der Rückwärtsgang lässt sich erst nach dem Ziehen eines Sperrrings einlegen und ist damit gut gegen versehentliches Einlegen gesichert. Das Fahrzeug muss zum Einlegen aber stehen, sonst kracht es im Getriebe. Die Kupplung ist sauber dosierbar und hat einen langen Weg. Schaltschläge können aber bei unsanfter Bedienung auftreten.

⊕ Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an einer Steigung kurzzeitig fest und erleichtert so das Anfahren. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos und lässt den Wagen auch wieder an, wenn man ihn versehentlich abwürgt.

2,3 Getriebeabstufung

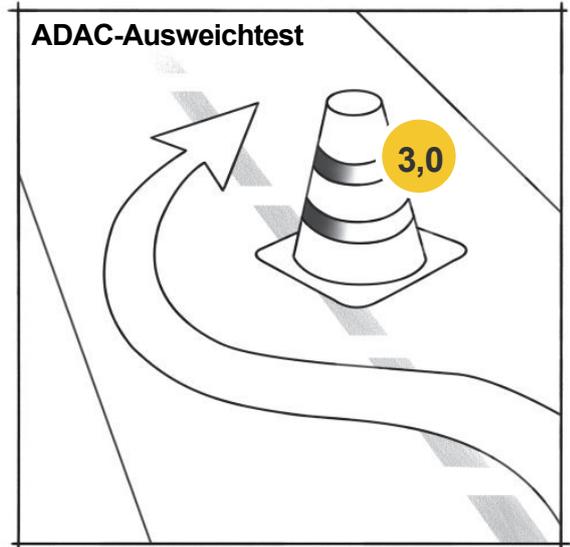
⊕ Die sechs Gänge sind gut auf das Fahrzeug abgestimmt. Der erste Gang ist ziemlich kurz übersetzt, um auch bei hoher Beladung genügend Zugkraft bieten zu können. Der sechste Gang dagegen ist lang genug, um das Drehzahlniveau bei 130 km/h bei recht niedrigen 2.500 Umdrehungen halten zu können. Dennoch sind die Ganganschlüsse auch zwischen dem ersten und letzten Gang passend, man kann stets im Leistungsbereich des Motors fahren.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität ist insgesamt noch zufriedenstellend. Der hohe Aufbau des Wagens ist sehr seitenwindempfindlich, auch Spurrinnen läuft der Renault recht gerne nach. Nach einem kurzen Lenkimpuls pendelt der Trafic deutlich nach und fühlt sich sehr schwammig an, findet aber seine Spur wieder. Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung, auch wenn er kein Sperrdifferential besitzt. In Kurven untersteuert das Auto schon bei niedrigen Geschwindigkeiten. Nimmt man in zügig durchfahrenen Kurven den Fuß vom Gas, zeigt das Auto mit seinem langen Radstand wenig Reaktion. Beladen ist schon mehr Reaktion zu spüren, das Heck drängt dann nach. Im Ernstfall greift aber das ESP heftig ein und beruhigt den hohen Wagen wieder. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Trafic undynamisch, aber sicher. Beim plötzlichen Ausweichen vor dem simulierten Hindernis schiebt der Wagen stark über die Vorderräder. Dieses Verhalten stellt sich auch beim Zurücklenken und Einfädeln in die Ausgangsspur ein. So baut der Trafic begleitet vom ESP Geschwindigkeit ab und lässt sich nicht sehr zielgenau, aber stets sicher manövrieren.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,9 Lenkung*

Die Lenkung vermittelt wenig Gefühl zur Fahrbahnoberfläche, spricht um die Mittellage verzögert an und wirkt indirekt. Bei größeren Lenkwinkeln verhindert darüber hinaus das Wanken des Autos eine bessere Zielgenauigkeit und Rückmeldung. Das Fahrgefühl entspricht dem Ursprung des Autos als Transporter. Von Anschlag zu Anschlag muss man das Lenkrad mehr als drei Mal drehen.

- + Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering.
- Der Wendekreis des mit einem langen Radstand versehenen Grand Trafic ist sehr groß: 14,2 Meter sind nicht akzeptabel.

3,2 Bremse

Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Trafic bis zum Stillstand 39,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Econodrive der Größe 215/60 R17 109/110T). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht recht gut an, lässt sich aber nur zufriedenstellend dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve untersteuert das Auto stark, schiebt also über die Vorderräder geradeaus.

2,7

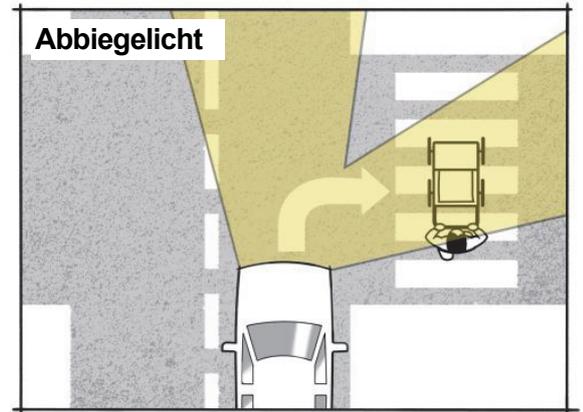
SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Außer den gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattungen ESP, Bremsassistent und Reifendruckkontrolle (hier direkt messend) bietet der Traffic nicht viele Assistenzsysteme. Gegen Aufpreis ist ein durch die Nebelscheinwerfer realisiertes Abbiegelicht erhältlich. Ein einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer ist beim Expression Serie und Umfang des Tempomats. Das optionale Navigationssystem hat Geschwindigkeitsbegrenzungen auf manchen Straßenabschnitten gespeichert und zeigt diese an.

⊖ Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell zu finden. Die Blinker funktionieren nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist. Richtungswechsel können so beim Abschleppen nicht angezeigt werden. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, um den Verkehr vor offen stehenden Türen zu warnen.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

3,3

Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest wurde die Transporterversion des Traffic getestet. Da diese über keinen Beifahrerairbag verfügt, können die Ergebnisse des Tests hier nicht verwendet werden. In diesem Test erzielte der Transporter 52 Prozent der erreichbaren Punkte für den Insassenschutz. Der Traffic Grand Combi verfügt serienmäßig über Fahrer- und Beifahrerairbag, für Seitenairbags und Kopfairbags vorn muss Aufpreis gezahlt werden. Für den Fond sind keine Airbags erhältlich. Gurtstraffer gibt es nur für die vorderen Sitze, über Gurtkraftbegrenzer verfügen alle Gurte im Traffic.

⊕ Die vorderen Kopfstützen genügen für knapp zwei Meter große Personen und haben einen geringen Abstand vom Hinterkopf. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Ernstfall hohe Kräfte aufgebracht werden.

⊖ Nur der Fahrerplatz verfügt über eine Gurterkennung, deshalb wird auch nur der Fahrer gewarnt, sollte er nicht angeschnallt sein. Die Kopfstützen im Fond genügen nur für knapp 1,70 Meter große Passagiere und sind darüber hinaus recht weit vom Kopf entfernt. So können sie bei einem Auffahrunfall nicht optimal vor einem Schleudertraume schützen.

1,6

Kindersicherheit

Der ADAC Crashtest des Traffic kann in Bezug auf Kindersicherheit übernommen werden, da der fehlende Beifahrerairbag dort keinen Einfluss auf die Kindersicherheit hat.

⊕ Im Test erreichte der Traffic sehr gute 91 Prozent der Punkte (02/15). Isofix (auch ohne Einsteckhilfe leicht zu bedienen) und Ankerhaken sind aber nur auf den äußeren Sitzen der zweiten Reihe verfügbar. Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen gut erreichbar und somit auch mit einer Hand bedienbar. Eine Gurtblockiereinrichtung würde zusätzlich helfen, ist aber im Traffic nicht verbaut. Auf den beiden Rückbänken können je drei Kindersitze problemlos nebeneinander montiert werden.

Gurt- und Gurtschlosslängen sind auf allen Sitzen ausreichend, auch für Sitze mit erhöhtem Gurtbedarf. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist ebenfalls überall groß genug, die Position der Punkte ist auf den hinteren Sitzen aber nicht optimal, die Sitze müssen mit erhöhtem Kraftaufwand festgezogen werden. Der Beifahrerairbag ist per Schlüsselschalter deaktivierbar. Hohe Kindersitze können problemlos im Fahrzeug untergebracht werden. Die Kontur ist auf allen Plätzen gut geeignet, um einen Kindersitz festzuschallen, die auf den hinteren Plätzen etwas weichen Polster erschweren aber eine lagestabile Befestigung.

– Auf dem Beifahrersitz sind die Kindersitze der Altersgruppe I, II und III nicht erlaubt. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher.

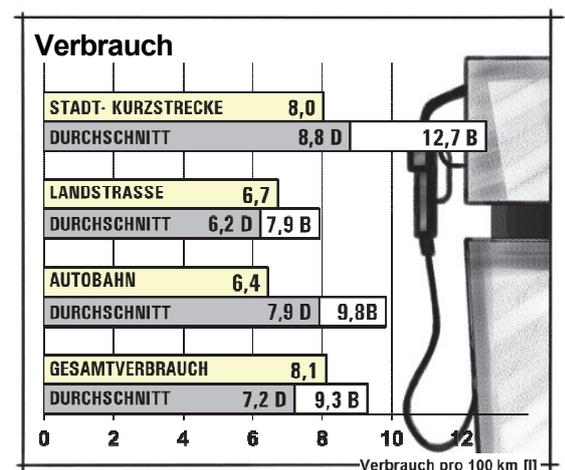
3,3 Fußgängerschutz

Der ADAC Crashtest stellt der Front des Trafic in puncto Fußgängerschutz ein nur durchschnittliches Zeugnis aus: 53 Prozent der Punkte (Stand 02/15) sind ausbaufähig. Gerade die großen Scheinwerferflächen sind unnachgiebig und erhöhen das Risiko einer Kopfverletzung.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Im EcoTest ergibt sich für den Trafic Grand Combi dCi 145 eine CO2-Bilanz von 229 g/km, woraus ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 Litern Diesel auf 100 Kilometer resultiert. In der Stadt braucht der Wagen 7,1 Liter, außerorts 6,1 Liter und auf der Autobahn 9,4 Liter pro 100 Kilometer. Mit diesen Werten erreicht der Renault im CO2-Kapitel 22 Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel erreicht der Renault 37 von maximal 50 Punkten.

– Vor allem die erhöhten Stickoxidemissionen im Autobahnzyklus verhindern ein besseres Abschneiden - der fehlende SCR-Kat, der mit Hilfe von AdBlue das Abgas reinigt, macht sich hier bemerkbar. Alles in allem erreicht der Trafic mit insgesamt 59 Punkten drei von fünf Sternen im EcoTest.

2,4 AUTOKOSTEN

3,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten bestehen hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig ist, sind auch die Betriebskosten nur zufriedenstellend.

1,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.

4,5 Wertstabilität*

⊖ Dem Renault Trafic Grand Combi dCi wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein eher schlechter Restwertverlauf prognostiziert. Zeitgemäße sicherheitsrelevante Ausstattungsdetails sind für den Wagen nicht erhältlich, was ihn als Gebrauchtwagen weniger attraktiv macht.

1,9 Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Einstiegspreis für den Grand Combi dCi in der Ausstattungslinie Expression liegt mit 35.724 Euro im Klassenvergleich niedrig. Allerdings ist nicht einmal ein Regen-/Lichtsensor serienmäßig, genauso wenig wie Seiten- und Kopfairbags oder eine Sitzheizung. Moderne Komfortfeatures und Sicherheitsausstattungen sind gleich gar nicht erhältlich.

3,9 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen hoch, alleine die Kfz-Steuer beträgt 296 Euro pro Jahr.

⊕ Die Teilkaskoeinstufung liegt recht niedrig (Klasse 20).

⊖ Haftpflicht- und Vollkaskoklasse sind teuer (KH: 21, VK: 25).

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Vor allem wegen des im Klassenvergleich niedrigen Grundpreises fallen die monatlichen Gesamtkosten trotz des hohen Wertverlusts insgesamt niedrig aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	ENERGY dCi 95 2,9t	ENERGY dCi 125 2,9t	ENERGY dCi 145 2,9t
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	92 (125)	107 (145)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	260/1500	320/1500	340/1750
0-100 km/h[s]	15,9	11,9	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	176	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 l D	5,7 l D	6,4 l D
CO2 [g/km]	164	149	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/24/20	21/25/20	21/25/20
Steuer pro Jahr [Euro]	290	260	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	789	795	826
Preis [Euro]	31.440	32.868	35.724

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	107 kW (145 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	13,95/14,2 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. +4.Gang)	8,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/6,1/9,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	167 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	229 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5399/1956/1971 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2285 mm
Leergewicht/Zuladung	2075 kg/900 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1570 l/2890 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	280 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	151 Euro
Monatlicher Wertverlust	507 Euro
Monatliche Gesamtkosten	826 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/25/20
Grundpreis	35.724 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (wenn Nebelscheinwerfer)	190 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (inkl. Coming-Home)	48 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Standheizung	ab 555 Euro
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

Airbag Beifahrer	Serie
Airbag Fahrer	Serie
Airbag, Seite vorne (und Kopfairbag)	524 Euro°
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Klimaanlage (vorn)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 655 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	303 Euro
Trennnetz zum Laderaum	202 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	583 Euro
Dachreling (Aluminium)	129 Euro
Lackierung Metallic	714 Euro°
Nebelscheinwerfer	190 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Schiebetür links	708 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	3,4
Verarbeitung	3,8	Fahrstabilität	3,2
Alltagstauglichkeit	1,0	Lenkung*	3,9
Sicht	3,5	Bremse	3,2
Ein-/Ausstieg	3,1	Sicherheit	2,7
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Kofferraum-Variabilität	4,0	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	1,9	Fußgängerschutz	3,3
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	3,1
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO ₂ *	3,8
Raumangebot hinten*	1,1	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	3,0		
Komfort	3,4		
Federung	3,3	AUTOKOSTEN	2,4
Sitze	2,7	Betriebskosten*	3,1
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,2
Klimatisierung	4,5	Wertstabilität*	4,5
Motor/Antrieb	3,1	Kosten für Anschaffung*	1,9
Fahrleistungen*	3,6	Fixkosten*	3,9
Laufkultur	3,3	Monatliche Gesamtkosten*	1,9
Schaltung	3,0		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen