

Korak od zmagovite kombinacije

Trafic v sedanjem rodu je že kar dve leti tudi pri slovenskih kupcih, tako da ne moremo več govoriti o sveži novosti, končno pa smo ga lahko preizkusili.

► Zagotovo pri tistih, ki iščejo večji in prostoren, za osebno rabo prirejen dostavnik, prav Trafic običajno pristane na vrhu seznama. Za to je zaslužna predvsem cenovna politika Renaulta. Naš Trafic je imel dodatek Grand, kar menda pomeni podaljšano medosno razdaljo (za 40 centimetrov, kolikor je seveda daljši tudi v celoti). Z njo je postal prostornejši, s tretjo vrsto (ne ravno prepričljivo udobnih) sedežev je v njem tudi zares veliko prostora za prtljago kakršneoli vrste.

Opremljen z najmočnejšim motorjem ter bogato opremo tako pravzaprav predstavlja vrh ponudbe.

Še zadovoljliva moč razmeroma majhnega 1,6-litrskega dizelskega motorja z dvojnimi turbopihalom sicer zagotavlja, da smo tudi pri polni obremenitvi še kar zadovoljni z načinom napredovanja, res pa je, da se bodo pristaši močnejših, zmogljivejših in tudi navorno prepričljivejših motorjev morali ozreti h kateri drugi znamki. Bolj bodo zadovoljni tisti, ki pri



te vrste avtomobilih iščejo boljše gospodarnost pri porabi goriva. Trafic ima gumb ECO, s katerim dosežemo dvoje: lažnejšo vožnjo zaradi občutno zmanjšane moči motorja, kar 'zdravilno' vpliva na povprečno porabo goriva. V našem normnem krogu smo sicer vozili z običajno nastavitvijo motorja, izkušnje pa pravijo, da bi se povprečje ob priklopljenem gumbu ECO znižalo za dve ali tri desetinke.

Precej daljša karoserija, kot je za osebne avtomobile običajna, med vožnjo ni povzročila veliko preglavic, a nekaj vendarle pomeni, če naokoli vozimo nenavadno dolg kombi – okretnost niti ni tako vprašljiva, pri iskanju parkirnih prostorov pa je vendarle treba biti previden in primerno načrtovati. Pri prečnem parkiranju

nos ali zadek Trafica vedno nenavadno pogledujeta iz vrste, še težje pa se zdi najti primerno veliko luknjo ob parkiranju vzdolžno. Ob načrtovanju nakupa moramo to vprašanje že upoštevati.

Manj prepričljiv je bil Trafic glede vtisa kakovosti v notranjosti avtomobila. Videz plastičnih oblog bi bolj pristajal znamki Dacia kot Renault, prav tako pa je voznika in potnike preganjal roj čričkov iz zadnjega dela potniške kabine. Nekaj poskusov, da bi ugotovili vir teh neprijetnih zvokov, se je izjalovilo, tako da je vtis pač ostal skrajno nezadovoljiv.

No, pravzaprav je bilo ob vsem dobrem in pohvalnem, predvsem zaradi zelo ugodne cene, nekje pač treba ponuditi manj, drugače bi bil tale Trafic že skoraj zmogovita kombinacija. ◀◀

Renault Trafic Grand Passenger Energy dCi 145 Twin Turbo Dynamique

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	25.534 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	31.990 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	28.834 EUR

triglav ZAVAROVANJE AO:	696 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.542 EUR

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	7,8 l/100 km
normni krog:	5,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.598 cm ³ – največja moč 107 kW (145 KM) pri 3.500/min – največji navor 340 Nm pri 1.500/min	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/65 R 16	
Masi: prazno vozilo 1.807 kg – dovoljena skupna masa 2.935 kg.	
Mere: dolžina 5.399 mm – širina 1.956 mm – višina 1.971 mm – medosna razdalja 3.498 mm – prtljažnik 1.800–3.400 l – posoda za gorivo 80 l	
Zmogljivosti: največja hitrost 183 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,9 s – poraba goriva (ECE) 5,9 l/100 km, izpust CO ₂ 152 g/km	

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ prostornost in uporabnost	
▲ cena	
▲ gospodarna poraba ob uporabi gumba ECO	
▼ 'turbo luknja' ob speljevanju	
▼ zvijanje karoserije na luknjastih cestah	
▼ neprepričljiva kakovost materialov in izdelave	
▼ zmanjšane zmogljivosti ob uporabi gumba ECO	

Končna ocena

Renaultov za osebno rabo prirejeni dostavnik ima sicer dobro opremo, a v marsičem se svoje 'tovornjaškosti' ne more otresti.

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

