

TEST - RENAULT TRAFIC 1.9 dCi (100 KM)

Šminker med dostavniki



»Jumbo roof« - streha, po kateri boste zagotovo prepoznali Trafica.



Ne, ti merilniki niso iz Clia. Iz Trafica so!

Odlična mehanika zagotavlja izredno lahkotnost vožnje.

Dostavniki nikoli niso sloveli po svoji lepoti. Razumljivo, le kdo bi si želel dvigovati svoj ugled z vozilom, ki lahko prepelje tri osebe in do pet kubičnih metrov tovora?

Malokdo. Tako so očitno razmišljali tudi proizvajalci. Dostavniki morajo biti predvsem uporabni! Uporabnost pa se meri z velikostjo prostora, namenjenega prevozu tovora. Ergonomija s tem seveda nima veliko, pa tudi motorne zmogljivosti ne, da o varnosti sploh ne zglubljamo besed.

Toda časi se spreminjajo. Res je, da je že prvi Trafic v tistih davnih časih prinesel precej svežine med dostavnike. Zagotovo pa ne toliko kot novi. Oblikovalcem so tokrat očitno povsem razvezali roke. Zato ni čudno, da je novi Trafic takšen, kot je. Strmo vzpe-

njajoča se linija prednjega dela in ogromna, solzasto oblikovana prednja žaromet, podčrtana z velikima smerokazoma, to nedvomno dokazujeta. Prav tako izbočena streha, za katero pri Renaultu pravijo, da spominja na Boeing 747, oziroma na »Jumbo Jet«, zato njeno ime »Jumbo roof« ne preseneča. Nič manj zanimiva je tudi izbočena stranska linija, ki se prične tam, kjer se konča prednji odbijač, in se enakomerno vzpenja vse pod steklo stranskih vrat, šele tam pa se navidezno preusmeri proti stehi. Morda še najmanj oblikovnih novosti prinaša tovorni prostor, kar je pravzaprav

povsem razumljivo, toda ob tem nikakor ne smemo spregledati zadnjih luči. Oblikovalci so jih namenili podobno kot pri Kangooju, torej v zadnja stebrička, toda pri Traficu se vam zazdi, kot da so pri Renaultu nanje še posebej ponosni. Steklo, s katerim so jih prekrili, namreč pričara podoben učinek, kot ga pričara vitrina, v kateri so pospravljeni najdragocenejši predmeti.

Če vam je všeč oblika novega Trafica, vas lahko prijetno preseneti tudi potniška kabina. Razgibano armaturno ploščo bi le s težavo pripisali dostavniku. Vendar takšne oblike ni dobila le zaradi

privlačnejše podobe, ampak predvsem zaradi uporabnosti, ki jo ponuja. Nadstrešek, na primer, skrbi, da so merilniki nenehno dobro zasenčeni in pregledni. Žal to ne velja le za zaslon radijskega sprejemnika, ki je svoje mesto našel na sredinski konzoli. Ta je od nadstreška preveč oddaljen in tako v sončnih dneh preslabo zasenčen. Poleg tega hitro ugotovite tudi, da je predalčkov za drobna-rije premalo in da je predal v sovoznikovih vratih dosegljiv le, kadar so vrata odprta. Toda pod nadstreškom sta zato dva precej uporabna prostora, namenjena različnim papirjem (dobavnicam,

potnim nalogom ...) in drugim dokumentom. Pepelniku so namenili kar dve mesti, in sicer na skrajnih robovih armaturne plošče, prazna odprtina, kadar tam ni pepelnika, pa lahko služi tudi kot držalo za pločevinke, oziroma manjše plastenke s pijačo. Pohvalo zaslužijo tudi zračniki, ki jih je

Takšen Trafic lahko prepelje do 1200 kilogramov tovora.

mogoče ločeno zapirati in ki izredno hitro segrejejo potniški prostor, če je za prednjimi sedeži predelna stena, oziroma ga s pomočjo klimatske naprave ohladi-

jo. Prav tako lahko pohvalimo obvolansko ročico za ukazovanje tovarniške vgrajenemu radiu s CD-predvajalnikom in materiale, še posebej tiste na armaturni plošči! Plastika tam je gladka in na otip prijetna ter v previdno izbranih barvnih odtenkih. Predvsem pa si pohvalo zaslužijo merilniki, ki so

prevzeti iz Renaultovih osebnih avtomobilov, ter po višini nastavljen voznikov sedež in volanski obroč, ki so si ga sposodili kar iz Espaca. Torej sploh ni čudno, da

po nekaj kilometrih vožnje s Traficom preprosto pozabite, da se vozite z dostavnikom. Na to vas opomni šele pogled proti točki, kjer je navadno nameščeno osrednje vzvratno ogledalo. Seveda - ker je Trafic furgon, slednjega ni! To pa pomeni, da je lahko vzvratna vožnja precej mukotrpa. Še posebej, če tega opravila niste vajeni. Stekla na zadnjih vratih namreč ni in tako vam v pomoč pri vzvratni vožnji ostane le zunanji ogledali. Toda če pred tem niste osvojili Traficovih mer, vas tudi ta ne bodo rešila iz nastale zagate. Pa tudi dodatek PDC (Park Distance Control)

ne. Saj ga tudi na spisku doplačil ni. Žal!

Trafic namreč v dolžino meri skoraj 4,8, v širino pa 1,9 metra, torej za voznikovim sedežem in sovozniško klopjo vozite ogromen tovorni prostor. Resda v primerjavi s tekmeci ta ni največji, vsaj po dolžini in višini ne, toda nedvomno je lahko zelo uporaben. Takšen Trafic lahko prepelje do 1200 kilogramov tovora. To pa je v primerjavi s tekmeci zelo navdušujoč podatek. Prav tako navdušujoč je tudi dostop. Tovor je namreč mogoče v tovorni del nalagati skozi stranska drsna ali zadnja vrata, toda za krilna boste

Bogato založena sredinska konzola.



Precej neznatno za dostavnike - razgibana armaturna plošča.



Ne prenačite se; tudi če vas z zavezanimi očmi posadijo v novi Trafic in vam jih nato odvežejo, boste v trenutku prepoznali namembnost vozila. Je duhamornega videza (moreča temna sivina) in iz materialov, ki zmorejo kljubovati ostrejšim dostavniškim standardom uporabe. Toda Trafic se lepo in lahkotno pelje, pomembne stvari ima voznik pri roki in pogonska mehanika je že kar malce športna, ko je Trafic prazen. In navsezadnje: novi Trafic ima tudi povsem prijazno (zunanjo) podobo.

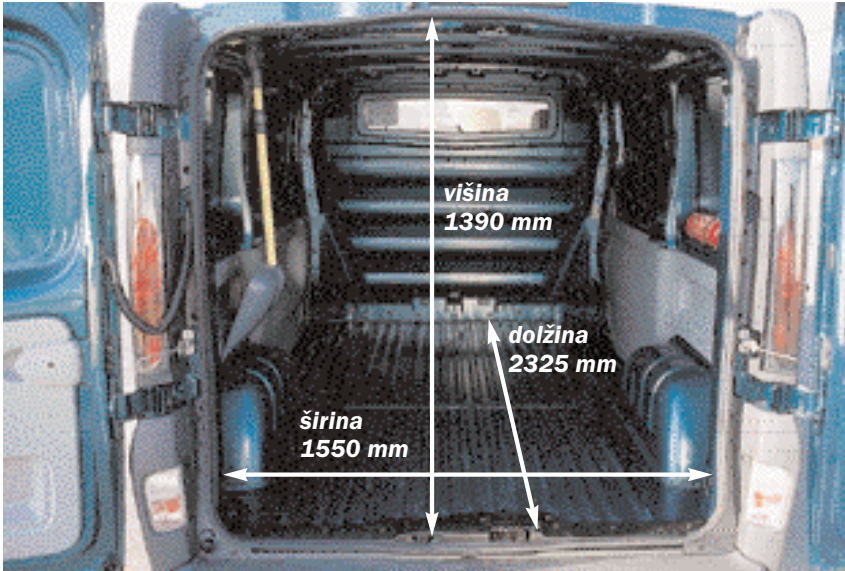
Vinko Kernc



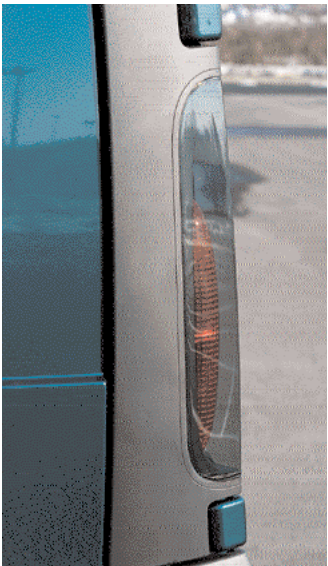
Če bi ta trenutek kupoval dostavno vozilo te velikosti, bi zelo verjetno vzel Trafica. Je namreč dobro izdelan in tudi kakovost izbranih materialov je na dovolj visokem nivoju. Pelje se zelo spodobno, ergonomija v kabini je ustrezna in tudi cenovno je nekje v povprečju. Povedano na kratko: dober tovarnjak, ki bo svojemu uporabniku dobro služil.

Peter Humar

Posebna ocena za dostavnike: Trafic prinaša veliko svežine med dostavniki.		
Mere odprtin dostavnega dela (15)	14	Zadnja krilna vrata omogočajo 180-stopinjski kot odpiranja, priprava pa so lahko tudi stranska drsna vrata.
Mere dostavnega dela (15)	11	Tako po dolžini kot tudi širini in višini ga tekmeči večinoma prekašajo.
Notranjost dostavnega dela (5)	3	Spodnji del sten je obložen v plastiko, sicer pa je notranjost zelo pločevinasta.
Nosilnost (15)	14	Trafic s povečano nosilnostjo (1200 kg) prekaša tekmece.
Ergonomija okrog dostavnega dela (10)	9	Če kaj, mu manjkajo le leva drsna vrata.
Skupna ocena (60)	51	Novi Trafic si med dostavniki nedvomno zasluži najvišjo oceno. Pravzaprav le tovorni prostor ne sodi med največje, toda ne pozabimo, da bodo že kmalu na voljo tudi podaljšane in povišane različice.
avto magazin OCENA	1 2 3 4 5	



Tovorni prostor ni največji, toda razlike v primerjavi s tekmeči so majhne.



Zadnje luči so Renaultovci pospravili kar v »vitrlino«.



Pepelniku so namenili kar dve mesti. Na levem in desnem koncu armaturne plošče.

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Cena osnovnega modela	3.864.000
Povečana nosilnost (+ 200 kg)	60.000
Brez ABS-a	- 160.000
Vlečna kljuka	112.200
Varnostna blazina za sovoznika	86.700
Radjski sprejemnik	72.800
Klimatska naprava z atermično prednjo šipo	353.500
Ogrevanje zadnjih stekel + brisalnik na zadnjih vratih	41.500
Dvokrilna vrata zadaj z odpiranjem 180° + vzvratno ogledalo	28.400

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	33.809
Prednja utripalka	6.046
Prednja meglenka	10.138
Prednji odbijač	49.065
Prednja maska	21.815
Vetrobransko steklo	52.070
Znak	9.176
Prednji blatnik	23.900
Zadnji odbijač	35.735 - srednji del
	35.957 - desni in levi del
Zunanje ogledalo	16.709
Kolesni pokrov	1.023

morali doplačati (28.400 tolarjev), saj so serijsko nameščena dvizna vrata. Ker je prostor namenjen predvsem prevozu tovaru, je temu primerno tudi obdelan oziroma neobdelan, na stenah pa je kljub temu nekaj plastike in dve lučki za osvetlitev prostora, ob čemer omenimo še, da je vrata mogoče odpirati tudi z notranje strani.

In kateri motor se novemu Traficu najbolje poda? Tehnični podatki hitro razkrijejo, da je to zagotovo močnejši dizelski agre-

gat. Pa ne le zaradi največjega navora (moč je pri bencinskem motorju nekoliko večja), ampak tudi zaradi novega šeststopenjskega menjalnika, prevzetega iz nove Lagune, čemur skorajda ni mogoče oporekati. Prestavna razmerja so preračunana odlično. Ročica menjalnika je priročna, hitra in natančna. Motor tih, zmogljiv, varčen in izredno prožen. Zmogljivosti, ki jih navaja tovarna, pa naravnost navdušujejo. Mi jih na naših meritvah sicer nismo dosegli, toda ne smemo

pozabiti, da je bil testni Trafic skoraj nov, okoliščine meritev pa daleč od idealnih.

Kljub vsemu povedanemu nas je novi Trafic prepričal. Morda še najmanj s svojim tovornim prostorom, saj ga nismo veliko uporabljali, zato pa toliko bolj s svojo potniško kabino, počutjem v njej, z lahkotnostjo vožnje, odličnim motorjem ter seveda s šeststopenjskim menjalnikom. Pa tudi z zunanjo obliko. Ni kaj, pravi šminker med dostavniki.

Matevž Korošec

Model	Renault Trafic 1.9 dCi	Ford Transit FT 280 T 2.0 TDE	Mercedes-Benz Vito 110 CDI	Volkswagen Transporter T4 2.5 TDI
Motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
Gibna prostornina (cm³)	1870	1998	2151	2461
Največja moč (kW/KM pri 1/min)	74/101 pri 3500	74/101 pri 4000	75/102 pri 3800	75/102 pri 3500
Največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 2000	230 pri 2000	250 pri 1600	250 pri 1900-2300
Dolžina × širina × višina (mm)	4782 × 1904 × 1965	4834 × 1974 × 1993	4660 × 1880 × 1890	4707 × 1840 × 1940
Medosna razdalja (mm)	3098	2933	3000	2920
Mere tovornega prostora d × š × v (mm)	2325 × 1550 × 1390	2500 × 1695 × 1420	2300 × 1585 × 1375	2430 × 1580 × 1390
Dovoljena obremenitev (kg)	1216	992	990	995
Cena osnovnega modela (SIT)	3.864.000	3.847.000	4.499.000	4.636.000

avto magazin

RENAULT TRAFIC 1.9 DCI (100)

74 kW (101 KM) ● 17,5 s ● 153 km/h ● 10,2 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški
0-60 km/h: 7,5
0-80 km/h: 11,7
0-100 km/h: 17,5
0-120 km/h: 27,7
1000 m z mesta: 37,5
(131 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV.): 9,9
50-90 km/h (V.): 15,9
80-120 km/h (V.): 16,7
80-120 km/h (VI.): 22,0

Največja hitrost

153 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
najmanjše povprečje 9,5
največje povprečje 11,0
skupno testno povprečje 10,2

Trušč v notranjosti

dB
Prestava III. IV. V. VI.
50 km/h 60 59 58 58
90 km/h 66 64 64
130 km/h 70 69
Prosti tek 46

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na resnično km/h
30 25,9
50 46,1
70 63,1
90 82,3
100 91,7
130 119,7

Zavorna pot

m
od 100 km/h: 51,3
od 130 km/h: 85,8

Okoliščine meritev

T = -6 °C
p = 1042 mbar
rel. vl. = 86 %
Stanje kilometrskega števca: 1050 km
Gume: Kleber Transalp M+S

Napake med testom

- brez napak

Diagram motorja

Diagram menjalnika

CENE ((Revvoz)
OSNOVNI MODEL: 3.864.000
TESTNO VOZILO: 4.562.700

SIT
3.864.000
4.562.700

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12-letna garancija na prerjavenje
Obvezno zavarovanje:
130.000 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
73.000 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:
4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 × 93,0 mm - gibna prostornina 1870 cm³ - kompresija 18,3 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 3500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,9 m/s - specifična moč 39,6 kW/l (53,5 KM/l) - največji navor 240 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6,4 l - motorno olje 4,6 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 110 A - oksidacijski katalizator
Prenos moči:
motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,636; II. 2,235; III. 1,387; IV. 0,976; V. 0,756; VI. 0,638 - prestava v diferencialu 4,188 - platišča 6J × 16 - gume 195/65 R 16, kotalni obseg 1,99 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 44,7 km/h
Voz in obese:
dostavnik - 4 vrata, 3 sedeži - samonosna karoserija - Cx = 0,37 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila - zadaj poltoga prema, Panhardov drog, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama
Mere:
zunanje: dolžina 4782 mm - širina 1904 mm - višina 1965 mm - medosna razdalja 3098 mm - kolotek spredaj 1615 mm - zadaj 1630 mm - rajdni krog 12,4 m
notranje: dolžina (od armaturne plošče do sedežnega naslonjala) 820 mm - širina (komolci) spredaj 1580 mm - višina nad sedežem spredaj 920-980 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1040 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtlačnik (normno) 5000 l - posoda za gorivo 90 l
Mase:
prazno vozilo 1684 kg - dovoljena skupna masa 2900 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 200 kg
Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,9 s - poraba goriva (ECE) 8,9/6,5/7,4 l/100 km plinsko olje)

vse mere so v mm

HVALIMO IN GRAJAMO

+

potniška kabina

+

prožen, tih in varčen motor

+

šeststopenjski menjalnik

+

materiali v notranjosti

+

položaj za volanskim obročem

+

lahkotnost vožnje

+

+

-

slaba preglednost nazaj

-

premalo predalčkov za drobnarije

-

predal v sovoznikovih vratih je dosegljiv, le kadar so vrata odprta

-

tretji potnik sedi zelo utesnjeno