

# Automat och 2,0-litersmotor är nyheter för Renault Trafic

**En ny och snålare 2,0-litersmotor** i tre effektuttag efterträder den 1,6-litersmotor som trots sin blygsamma cylindervolym var en positiv upplevelse i Renault Trafic 2014. Ytterligare en nyhet är att de två starkaste motorversionerna nu går att kombinera med en sexstegad automatlåda med dubbelkopplingsteknik.

**Text och foto: Christer Andersson:**

**E**n lätt förändrad grill och ledstrålkastare är den synbara skillnaden på 2020-års upplaga av Renault Trafic. Däremot har den tidigare 1,6-litersmotorn i fyra effektuttag ersatts av en 2,0-litersmotor med tre motorstyrkor, motiverat av det nya avgaskravet Euro 6d-temp.

Motorerna har turboladdare med variabel geometri, SCR-katalysator och är godkända för HVO 100-diesel. Effekterna är 88 kW/120 hk, 147 kW/145 hk och 125 kW/170 hk. En nyhet är att de två starkaste kan kombineras med en sexstegad dubbelkopplingsautomat från Getrag.

Bland nyheterna i det mobila kontoret noterar vi uppkopplingar med flera multimedialösningar samt en ny radio och en ny mikrofon för bättre samtalskvalitet.

Trafic finns som tidigare i två längder, två höjder och skåpvolymer från 3,2 kubikmeter i dubbelhyttsversionen till 8,6 kubikmeter i den långa versionen med förhöjt tak. Dessutom kan Trafic levereras i chassi- och plattformversioner för påbyggnationer.

**Byggarens provbil** var den långa versionen, med 125 kW/170 hk-motorn och den nya sexstegade automatlådan. Den hade den enklare utrustningsnivån, kallad Base Line, vilken kostar 368 750 kronor. Mer utrustad, för ytterligare 38 000 kronor, heter den Nordic Line. Vi föredrar den lackade stötfångaren på den billigare. På Nordic Line är den ömtåligt lackad.

Vårt provexemplar var tillvalsutrustat för 46 700 kronor. Bland tillvalen hittade vi aluminiumfälgar, dragkrok, farthållare, det mobila kontoret, hållare för surfplatta,

trägolvlav i skåpet, backkamera, automatisk luftkonditionering och navigation,

Beträffande utseendet konstaterar vi att den mattsvarta plasten på stötfångaren fram går igen även där bak som skydd mot vardagsskador. Bra är också lågt placerade plastsköldar längs sidorna. Mattsvarta backspeglar. Förberett för takräcke. Innerskärmar av plast fram och bak, men inga stänkskydd. Bra strålkastare och bra bakljusarrangemang.

Insteget är högt men oproblemiskt via en bred dörr till en inredning som går i svart med apelsinskalsyta mot speglingar och reflexer. Lättrengjord plast på golvet. Grått textilmaterial i taket och på mellanväggen.

Vi sitter bra i förarstolen vilken justeras bakifrån-framåt-uppåt. Höjdjusteringen är 6 cm och i längsled 20 cm. Skjutmånen räcker inte för storvuxna. Ryggstödsjusteringen är inte steglös. Passagerarkomforten är eftersatt eftersom tvåsitssoffan inte går att justera åt något håll och dessutom saknar eluppvärmning.

Ratten är läderklädd med bra grepp och är justerbar åt två håll. Instrumenten kan skymmas av rattkransen. Varvräknaren och bränslemätaren flankerar en digital hastighetsmätare med stora tydliga siffror. Vi föredrar ändå en analog med visare. Ovanför finns en enkel färddator. Reglagen och manövertangenterna är välplacerade, belysta och åtkomliga.

Luftkonditionering, värme och ventilation fungerade tillfredsställande. En display mitt på panelen innehåller radio, navigation, telefon och backkamera. Förvaringsutrymmena i hytten består av 90 liter fördelade på 14 utrymmen. Kartfack i dörrarna och ett stort men ej låsbart

handskfack. Två fack ovanpå panelen varav det i mitten av bilen borde haft en skärm som skydd mot speglingar i rutan.

**Ett arbetsbord** faller ned ur mittpassagerarens ryggstöd med flera funktioner för det digitala kontoret. Dessutom med mugghållare, vilka även finns på panelen, och utvikbart vid växelspaken. Vi saknar en hylla i taket över vindrutans. Innerbelysningen har en kartläsningslampa mot passagerarsidan. Inga kurvhandtag.

Krockuddar och sidokrockuddar på förar- och passagerarplatserna. Trepunktsbältena har i höjdded justerbara övre fästpunkter på ytterplatserna. Akustisk bältesvarnare på förarplatsen, men inte på passagerarsidan.

Sikten är bra framåt och åt sidorna förutom skymmande vindrutestolpar. Hyfsat stora backspeglar med panoramaspeglar i botten och en vindvinkelbackspegel på passagerarsidans solskydd. Backkamerans bild i displayen är diffus och objektiven för kamerorna i stötfångaren smutsas lätt ner. Vindrutetorkarna lämnar en alldeles för stor osvept sektion mot vänster vindrutestolpe. Solskydden klarar även sidoljus.

Det är trångt och svåråtkomligt till motorrummet, men alla påfyllningar och kontroller är väl markerade och åtkomliga under en isolerad huv med gasdämpare. Trångt för lampbyten, men det låter sig göras. Bra med en stänkskiva under motorn.

En europapall går att ställa in även via sidodörren. Den plåtrena mellanväggen stjälar måttligt med utrymme, som mest cirka 10 centimeter. Via två luckor i mellanväggen kan man med stängda bakdörrar transportera upp till 415 cm lastlängd i den långa L2-versionen.



Trafic, här i ny 125 kW/170 hk-versionen med ny automatlåda. Blygsam uppdatering i fronten och oförändrat skåp. Vi föredrar den mattsvarta plaststöttfångaren på billigare Base Line framför den lackade på Nordic Line. Lättmetallfälgarna är tillval.

Byggarens provexemplar var tillvalsklätt med plywood på golvet och tunna laminatskivor på väggar och tak. Hjulhusen är plastinklädda liksom dörrarnas nedersidor. Lastsäkringsöglor är monterade på golvet, i midjehöjd och upp mot taket mitt i bilen. Bra innerbelysning av led-typ. Bakdörrarna låser inte i 180 graders öppning, varför de lätt blåser igen.

Trafic är trevlig på vägen med hög komfort och väl avstämd fjädring/dämpning såväl tom som med last. Den klarar sin maxlast på ett ton, dock med fördröjning i reaktionerna på rattutslag. ABS-bromsar, antispinn samt lastkännande antisladd tar över när man närmar sig säkerhetsgränsen. Framhjulen spinner lätt loss i uppförslut, på grusväg och i halka innan antispinnsystemet tar över. Backstarthjälp och släpvagnsstabilisering är standard.

Den nya 2,0-litersmotorn går utmärkt att köra med maxlastad bil även vid lågt varv på hög växel och automatlådan tar mjukt hand om växlingarna. Ljudnivån är förhållandevis låg. Väg ljudet dominerar. Vid 110 km/tim och ca 2 100 varv på



Vårt provexemplar var klätt med trägolv. Lastluckan till höger i mellanväggen tillåter last under passagerarsoffan. Gott om öglor att surra i. Bakdörrarna låser inte i 180 graders öppning. Skjutdörren på höger sida sväljer en europapall.

sexan mätte vi upp 68 decibel på grov asfalt och 67 decibel på femman och fyran. Vid 70 km/tim segade vi oss fram på sexan vid cirka 1 100 varv och 62 decibel, samma på femman och på fyran.

Bränsleförbrukningen är låg. Vår provsträcka, innefattande alla tillåtna hastigheter samt flertalet start- och stopp och med 1 000 kg i skåpet, slutade på låga 7,7 l/100 km. 🚗



En komfortabel och funktionell förarmiljö. Krockkuddar och sidokrockgardiner även på passagerarsidan.

## Renault Trafic Base Line L2H1 170 hk automat

**Pris, inkl. moms:** 368 750 kr. (Byggarens provbil 415 150 kr).

**Fordonsskatt:** 8 121 kr.

**Garantier:** Nybil, 3 år eller 10 000 mil. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej.

**Motor:** Diesel. Rak 4 cyl. 16 vent. 2 överliggande kamaxlar. 1 997 cm<sup>3</sup>. Turbo med variabel geometri. Partikelfilter. Max effekt, 125 kW/170 hk vid 3 500 v/min. Max vridmoment, 380 Nm vid 1 500 v/min.

**Miljö:** Euro 6d-temp. Koldioxidutsläpp, Testcykel NEDC, 156 g/km. Testcykel WLTP, 196 g/km.

**Bränsleförbrukning:** Testcykel NEDC. Blandad körning, 5,9 l/100 km. Landsvägskörning, 5,5 l/100 km, Stadskörning, 6,6 l/100 km. Testcykel WLTP. Blandad körning, 7,5 l/100/km. Låg, 9,2 l/100 km. Medium 7,2 l/100 km/tim. Hög 6,4 l/100 km. Extra hög, 7,9 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast, 7,7 l/100 km. Bränsletank 80 liter. AdBlue-tank, 20 liter.

**Prestanda:** 0-100 km/tim, Byggarens provbil, ca 11,5 sek. Full last, ca 15,0 sek. Toppfart, 176 km/tim.

**Mått och vikter:** Längd/bredd/höjd 539,9/195,6 (228,3 med speglar)/196,7 cm. Axelavstånd, 349,8 cm. Lastvolym, 6,0 m<sup>3</sup>.

Tjänstevikt/maxlast/slöp, 2 039/1 011/2 000 kg.

### PLUS & MINUS

- + Motor med hög körbarhet
- + Låg bränsleförbrukning
- + Komfortabel förarmiljö
- + Bra säkerhet i hytten
- + Bra förvaringsutrymmen i hytten
- + Bred sidolastdörr
- + Hög släpvagnsvikt
- + Omfattande tillvalsutbud
- Eftersatt passagerarkomfort
- Ej strålkastarspolning
- Digital hastighetsmätare
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Hylla över vindrutan saknas.
- Ej stolsvärme för passagerarna
- Förvaring på panelen speglas i rutan