



Med nya Trafic ut i trafiken

Namnet Trafic har blivit ett begrepp, förknippat med transportbilar. Men kommer tredje generationen också att leva upp till sitt namn? Svensk Åkeritidning har fått ett körintryck av nya Trafic-skåpet, och det ser ut att kunna gå bra.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Något försenad kom den så, den nya transportbilen i totalviktsklassen runt tre ton från Renault. Den skulle egentligen ha blivit klar och lanserad långt tidigare, men blev några år försenad på grund av den ekonomiska krisen.

Den första Trafic-modellen såg dagens ljus 1981 och har inte många likheter med dagens Trafic. Generation två däremot har en del drag gemensamt med den nya karossen.

Nya Trafic-varianterna ska kunna räknas till hela 270

stycken. Skåp i två olika höjder och längder. Därtill crew-cab, flakbil och minibuss.

Tack vare att överhänget framtill och baktill har förlängts med runt tio centimeter vardera, har lastlängden ökats till 3,75 meter för L1, som tar tre Europapallar, och 4,15 meter för L2. Skåpvolymerna hamnar från 5,2 till 8,6 kubikmeter.

Det finns möjlighet att ta längre kollin genom att sticka in det långa godset genom en lucka och under passagerarsätet. Dessutom går det att blockera dörren i 90 grader vilket gör att man kan köra långa kolli med öppen dörr utan att behöva finna egna lösningar för att knyta upp den själv.

Nya är också motorerna, fyra till antalet med effekter från 90 till 140 hästkrafter, alla med sexväxlad manuell låda. I grunden är det den Renaultkonstruerade 1,6-litersmotorn, vilken ersätter två- och 2,5-litersmotorerna och återfinns i bland annat Renault Scénic och Mégane. 1,6 dCi 90 ger vridmomentet 260 Newtonmeter, och snäppet över finns dCi 115 med 300 Newtonmeter. Stop & Start ingår i 115-hästaren och kan även fås till 90-hästaren. Båda har turbo med variabel turbogeometri. De två starkare alternativen dCi 120 och dCi 140 är TwinTurbo-motorer med Stop & Start och det nya ESM-systemet

för energiåtervinning vid fartminskning. Dessa motorer erbjuder ett högt vridmoment vid låga varv, och en bränsleförbrukning på ganska exakt 0,6 liter/milen. Vridmomenten ligger då på 320 respektive 340 Newtonmeter.

Vi provade 140-hästarsvarianten och kunde snabbt konstatera att segdragningsförmågan inte var så tokig. 115-hästaren kändes däremot lite slöare med 450 kilo last där bak, men lär kunna bli ett bra lågprisalternativ.

Bilarna hade bra utväxling och det var lätt att glömma växla upp till sexan, vilken kändes som en motorväxelväxel eller i alla fall en landsväxelväxel. Det fanns en liten indikator som påminde om upp- och nerväxlingar även om den var svår att se.

Tyvärr fick vi ingen möjlighet att provköra den snålaste i sällskapet, den med 120-hästars dubbelturbo som uppvisar en förbrukning i blandad körning på 0,59 liter/milen. Men prestandamässigt bör den ju ligga mitt emellan 115- och 140-hästarna.

Kan nämna att dCi 90 och dCi 115 med enkelturbo båda har en förbrukning på 0,65 liter/milen i blandad körning.

Oljebytestintervallerna på motorerna är nu vartannat år eller 4 000 mil.

INTERIÖRT KAN NOTERAS att Trafic har blivit mer personbilslik. Ratten kan justeras i höjd- och längdled. Förarstolen likaså och det har enligt tillverkaren blivit 18 millimeter bättre justeringsmån jämfört med föregångaren. Detta tack vare att mellanväggen flyttats bakåt något. Däremot tar motorn väl mycket plats under instrumentbrädan och det är trångt för gasfoten mellan bromspedalen och motorkåpan. Men det är lätt att hitta en bra körställning och den nya förarstolen känns bekväm även under längre körpass.

Ett handtag på a-stolpen saknas vid inträdet, och dörrhandtaget på insidan känns lite klen när man drar igen dörren. Men det är tyst och fint i kabinen. Det går att köra och samtidigt föra ett lågmålt samtal med passageraren eller ha radion på låg volym.

I instrumenteringen sitter varvräknaren till vänster och tankmätaren till höger om den centralt placerade digitala hastighetsmätaren. Den lösningen är lite ovan till en början när man är van vid mätare med nål, men efter en kort stund har man vant sig.

Reglage och strömställare sitter rätt logiskt utan att leda till huvudbry. Men vindrutespolningen tycker jag duschar väl svagt.

Sikten och speglarna är bra, och för att ytterligare förbättra sikten bakåt till höger och upptäcka fordon i döda vinkeln finns på baksidan av passagerarsidans solskydd en extra backspegel. Andra förarhjälpmedel är backkameran men då talar vi tillvalsutrustning.

Bland tillvalen finns också Extended Grip, en antispinnfunktion som underlättar start och körning i låg hastighet då underlaget är som sämst. Backstartsassistent och ESP är i alla fall standardutrustning vilket är bra för alla parter.

Flera fack, fickor och lådor finns men jag tror ändå att de har en förmåga att fyllas upp rätt snabbt. Renault har uppmätt förvaringskapaciteten till 90 liter och det största på 54 liter finns under passagerarsoffan. Drickahållarna sitter en på varje sida som hos sin föregångare, dessutom en utfällbar hållare centralt på instrumentbrädan.

NÄR MAN FÄLLER FRAM mittenplatsens ryggstöd förvandlas allt till ett stort bord. Tydlig skillnad mot flera konkurrenters lösning, som fällt ut ur ryggstödsdynan och erbjuder ett betydligt mindre bord. I Renaults ryms dokumentbord med olika hållare för teknisk utrustning och dricka eller mugg. Renault har lagt en hel del vikt på det mobila kontoret där mobiltelefon, läsplatta och bärbar dator ska vara inom räckhåll. På instrumentbrädan finns som tillval SmartDock – en hållare för mobil- och smarttelefoner med skärmar upp till 4,7 tum. Dessutom över radion ett fäste för läsplatta upp till 10,6 tum som extrautrustning.

Med den nya Trafic erbjuds också en rad multimedia-system.

Media Nav som med sin sjutumsskärm är inbyggd i mittkonsolen och innefattar bland annat navigation, Bluetoothanslutning, och handsfreefunktion. R-Link Evolution är ett multimedia-system med en skärm som medger zoom- och bländningsfunktioner samt tar emot digitala radiosändningar. Med den kommer funktioner som röstkommandon, uppläsning av e-post och RSS-flöden med mera.

Jag hittar i alla fall något som konstruktörerna missat helt. Klädkrokar! Här blir det till att lägga jackan på sätet och många lär nog försöka spika upp egna krokar på bakväggen.

Priset hamnar från 179 900 upp till 251 000 kronor.

Den nya medelstora transportbilen lär vi få se en hel del av i trafikbilden, både som Renault Trafic och som Opel Vivaro vilken har samma plattform. Däremot kommer vi enligt uppgifter inte få se någon ny Nissan Primastar med denna kaross även om Nissan ingår i alliansen. Samtidigt spekuleras det i ett framtida samarbete mellan Renault och Fiat efter att Fiats avtal med PSA (Peugeot och Citroën) löper ut. Men då handlar det om de lättare transportbilarna. Vi får se vad som händer, men det verkar onekligen röra sig i lättlastarsegmentet.

bosse.norvinge@akeri.se

” Jag hittar i alla fall något som konstruktörerna missat helt. Klädkrokar! Här blir det till att lägga jackan på sätet och många lär nog försöka spika upp egna krokar på bakväggen

