



Joep de Heer  
22 maart 2020

## Groot succes, kleine opfrisbeurt

Het succes van de Renault Trafic is niet te stoppen. De derde generatie is al sinds 2014 op de markt. Toch werden er in 2019 nog 3.628 op kenteken gezet. Net iets minder dan de Opel Vivaro die eindigde op 3.691 verkopen. Absolute winnaar is de Volkswagen Transporter waarvan er meer dan 6.400 op kenteken werden gezet. De Trafic verslaat echter de nieuwere Peugeot Expert waarvan er 3.344 werden verkocht. De huidige Trafic draait al een poosje mee. Bij Renault vonden ze het tijd voor een opfrisbeurt. Geen grote opfrisbeurt, want de auto lijkt op het eerste gezicht amper veranderd. De grootste verandering zit dan ook onder de kap. Zo is de Trafic vanaf nu verkrijgbaar met een 2.0-liter motor en een zestraps automaat met dubbele koppeling. We zijn benieuwd!



## Fris front

Aan de binnen en buitenmaten is alles onveranderd gebleven. Maar wie goed kijkt ziet toch verschillen. Zo zijn de koplampunits vervangen voor versies met geïntegreerde C-vormige LED dagrijverlichting. De topversie is daarnaast ook uitgerust met LED koplampen. Renault heeft een flink blik chroom uit de kast getrokken. Door de chromen randen op de grille oogt de auto fris en mag er worden gesproken over een randje sportiviteit. Boven de achterdeuren vinden we een camera die van toegevoegde waarde is bij het parkeren of achteruit rijden. Vanwege de hoogte van de camera houdt je prima overzicht. Jammer dat er naast de camera niet een lamp is geplaatst, dit zou de zichtbaarheid tijdens het laden en lossen hebben vergroot.



## Mag het een tikkeltje luxer?

Hoewel Renault veel ervaring heeft met het vervoeren van personen blijft het interieur vooral ingesteld op praktische bruikbaarheid. Het dashboard is helemaal uitgevoerd in het zwart en daarmee wat chiquer dan het dashboard uit het vorige model dat bestond uit zwart en grijs. Uiteraard is alles wat we zien en voelen uitgevoerd in hard plastic. Bepaalde elementen zoals de ventilatieroosters, schakelpook en de klokken achter het stuur zijn afgewerkt met stukjes 'chromekleurig' plastic wat het geheel opfleurt. Klanten die de topversie bestellen maken kennis met het bekende R-Link systeem van Renault, dat is voorzien van Android Auto. Dit systeem werkt prettig samen met TomTom-kaarten, is snel en werkt intuïtief. Welke versie van de Trafic je ook kiest; er is altijd bluetooth aan boord zodat je je telefoon kan verbinden met de auto en kan bellen.

Alle bedieningsknoppen zijn te vinden op logische plaatsen en een ieder die instapt kan zo wegrijden. Het enige dat wellicht wat gewenning zal eisen is de derde bedieningsstengel achter het stuur. Met deze stengel bedien je het volume van de

# Renault Trafic 2.0 EDC L2H1 Luxe

muziek en kan bijvoorbeeld de telefoon worden opgenomen. Na een week rondrijden in de Trafic ben je er helemaal aan gewend en snap je niet waarom niet meer fabrikanten met deze handige stengel komen. Ben je onbekend met de auto en maak je een nachtelijke rit dan zijn niet alle knoppen gemakkelijk te vinden. Een aantal knoppen heeft namelijk geen verlichting waardoor je 3f een lampje aan moet doen 3f op de tast lukraak knoppen moet gaan induwen. Zoeken naar knoppen kan een probleem zijn; zoeken naar je sleutel echter niet. Door de handige sleutelkaart die Renault je biedt kan je je sleutel bij het instappen en starten in je zak laten.



## Upsizing naar 2.0-liter

Onder de kap vinden we de nieuwe 2.0-liter motor van Renault. Een fijn blok dat iedere vorm van dieselgeluid naar de achtergrond drijft en je laat genieten van een rustige rit. De meest krachtige versie levert 168 pk en 380 Nm aan koppel en is door verbetering van de motor erg efficiënt in brandstofverbruik. Op een afstand van 270 kilometer haalde we een score van 7.9 liter diesel per honderd kilometer. Tijdens deze rit hebben we met zowel een volle- als een lege laadruimte gereden. Voor personen die nog

zuiniger willen rijden is er de ECO-modus. Door het indrukken van de grote ECO-knop wordt je gasrespons beperkt, waardoor je geleidelijk optrekt.

Door middel van een lampje tussen de klokken wordt je 'gecoacht' op zuinig rijden; hoe groener het lampje wordt hoe zuiniger je rijdt. De bekende zestraps EDC automatisch met dubbele koppeling van Renault is nieuw in de Trafic en schakelt heerlijk. Tijdens het optrekken met een lege auto blijft hij wel wat hoger in de toeren zitten. Het onderstel mag ook worden benoemd; zowel met volle bepakking als leeg voelt dit goed aan en wordt er niets gemerkt van springerigheid als de laadruimte leeg is. Door de hoge zitpositie is het zicht goed, de auto heeft grote spiegels en een kleine ruit tussen de laadruimte en de cabine zodat het zicht naar achteren nog beter wordt. Voor bestuurders die regelmatig over een onverhard terrein rijden biedt Renault de Extended Grip technologie. Met een druk op de knop wordt de aandrijfkracht per wiel aangepast om de grip en wegligging op dat moment te verbeteren. Ideaal voor de agrarische sector; waar rijden over een onverharde ondergrond nogal eens voorkomt.

De Trafic is leverbaar met een achteruitrijcamera evenals parkeersensoren achter, elektronische stabiliteitscontrole en een bandenspanning controlesysteem. Hoewel de dodehoekspiegel in de auto voor enige veiligheid zorgt zou elektronische dodehoeksignalering door middel van een melding in de buitenspiegels geen overbodige luxe zijn geweest. Dit is niet leverbaar op de nieuwe Trafic. Ook een noodstopsysteem en lane departure warning system zijn niet leverbaar. Op het gebied van actieve veiligheid kunnen er nog stappen worden gemaakt.



## Inladen maar

Met een lengte van bijna 5 meter is de Trafic L1H1 één van de langste modellen op de markt. Het laadvolume van de versie met drie zitplaatsen is bij de L1H1 ruim 5,2 m<sup>3</sup>. De versie L2H1 die wij rijden heeft een volume van zelfs 6 m<sup>3</sup> en een lengte van 5,4 meter. Drie Europallets achter elkaar meenemen is geen probleem. Door een doorlaadmogelijkheid onder de passagiersstoel kunnen er objecten worden meegenomen met een maximale lengte van 4,15 meter (L2H1). Aan de zijde van de passagiersstoel kan er een gedeelte van het tussenschot omhoog worden geklapt waardoor de extra lange laadvloer ontstaat voor bijvoorbeeld planken of een ladder. Nog langere items meenemen kan door met een achterdeur open te rijden. Doordat de deur met de kentekenplaat ook vast te zetten is zonder dat de andere deur dicht is blijft er van de achterzijde altijd zicht op je kenteken.

Niet alleen achterin wil je ruimte hebben om zaken te vervoeren. De plek voorin wordt bestempeld als mobiel kantoor en is minstens zo belangrijk als de ruime achterin. De bestuurdersstoel is voorzien van een verstelbare lendensteun. Het stuur is zowel in de

# Renault Trafic 2.0 EDC L2H1 Luxe

diepte als in de hoogte verstelbaar. Iedere mogelijke ruimte op spullen op te bergen is benut en resulteert in 90 liter aan opbergruimte voorin. Het grootste deel is toe te rekenen aan de 54-liter bak onder de passagiersstoel. Desgewenst kan de zitplaats in het midden worden weggeklapt en ontstaat een klein bureau met diverse handige toepassingen.



## Wat wil je?

De Trafic begint bij 20.270,- euro exclusief BTW en BPM. Tel je de BTW en BPM er wel bij op dan kom je uit op een prijs van 32.441,- euro. Voor dit geld rij je de L1H1 Gesloten bestel Generique uitvoering; de absolute basisuitvoering waar maar weinig klanten voor kiezen. De Comfort uitvoering kost je 3.000,- euro meer (ex. BTW/BPM) maar biedt stukken meer luxe zoals een betere bestuurderstoel, cruisecontrol, parkeersensoren achter en airconditioning. De Work Edition met nog meer extra's komt rond de 25.000,- euro en de Luxe editie kost nog eens duizend euro extra. Er is keuze uit verschillende lengte en hoogte types en het motorenaanbod loopt van 260 Nm koppel (95 pk) tot 380 Nm koppel (170 pk). Enkel de versies met 145 pk en 170 pk zijn

verkrijgbaar met EDC automaat. Alle motoren zijn uiteraard Euro6 goedgekeurd.

Het werkpaard van Renault heeft een grotere motor gekregen en is als automaat verkrijgbaar. Zowel de nieuwe 2.0-liter motor als de prettige EDC automaat zijn fijne toevoegingen. Samen met het opgefriste uiterlijk en handige toepassingen zoals het klapluik voor extra lange objecten kan de Trafic er weer een paar jaar fris tegenaan. Op het gebied van milieu en emissie zal je het bij Renault voorlopig nog wel met een dieselmotor moeten doen. Alternatieven bieden de Fransen ons wel in de vorm van de Kangoo Z.E. en de Master Z.E.. Uiterlijk in 2022 zal er een e-variant van de Trafic worden uitgebracht. Tot die tijd moet je het uitzingen met de nieuwe Trafic en dat is gelukkig absoluut geen straf.

## Plus

- + Automaat leverbaar
- + Fijne nieuwe 2.0-liter motor
- + Slimme doorlaadmogelijkheid

## Min

- Geen Z.E. oplossingen voor de Trafic
- Weinig veiligheidsopties