

# Testnotizen zum Renault Trafic Grand Combi Energy dCi 170 EDC Life mit 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Achtsitzer ohne Beifahrer-Doppelsitzbank

Im Test vom 29. September bis zum 14. Oktober 2020.

Kennzeichen: K – PR 7076

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund  
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München  
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52

Home Office: 0 86 31 / 92 85 35

E-Mail: [dietmar.fund@gmx.de](mailto:dietmar.fund@gmx.de) / [dietmar.fund@huss-verlag.de](mailto:dietmar.fund@huss-verlag.de)

## Karosserie

Der Grand Trafic Combi ist nach vorn sehr übersichtlich, man kann die unsichtbare kurze Schnauze gut einschätzen. Die **großen Rückspiegel** haben unten nicht einstellbare **Weitwinkel-Felder**, mit denen man den Bordstein und den Bereich vor den Hinterrädern beobachten kann. Dort tragen Transporter immer wieder Schrammen. Die Sicht zur Seite ist durch die **breite B-Säule** und die breiten Stege in der Schiebetüre beim Einbiegen manchmal problematisch.

Der **Einstieg vorn** ist wie für Transporter mit Frontantrieb typisch **recht hoch**. Mit Haltegriffen an den A-Säulen könnte man dort vor allem auf der Fahrerseite von der Fahrbahnhöhe aus wesentlich bequemer einsteigen. Rechts vom Bordstein aus ist der Einstieg bequemer. Ohne Haltegriffe bleibt größeren Fahrern nichts Anderes übrig, als mit Schwung seitlich auf den Sitz zu rutschen. Alle anderen werden sich am Lenkrad festhalten.

Der Testwagen hatte **nur rechts eine Schiebetüre**, was bei einem Einsatz in der Schülerbeförderung oder bei Flughafentransfers kein Nachteil ist. Optional kann man auch beim Combi eine zweite Schiebetüre links bestellen. Den **Zustieg in die zweite Sitzreihe** erleichtert ein stabiler Haltegriff. Dank einer **breiten integrierten Trittstufe** kann man relativ bequem in die zweite Reihe steigen. Dort hat der Combi einen eingelegten Teppich, der leicht wegrutscht und deshalb eher problematisch ist. Der **Sitz der zweiten Reihe direkt an der Schiebetüre** lässt sich nicht im Ganzen nach vorne wickeln, **nur seine Lehne ist klappbar**. Das macht den **Durchstieg in die dritte Reihe unkomfortabel** und den Ausstieg, bei dem man die Trittstufe ertasten muss, zu einer sehr sportlichen Übung. Wie bei allen Transportern fehlt auch hier ein Haltegriff an der C-Säule.

Die Beinfreiheit ist auf beiden fest installierten **Dreiersitzbänken im Fond** gut und auch die Kopffreiheit ist gut. In der zweiten Reihe muss man den Dreipunktgurt von weit hinten holen. Beim Sitz an der Schiebetüre kommt er sogar von der C-Säule und man muss den Gurt ähnlich umständlich wie bei Mittelsitzen älterer Modelle anlegen, in denen der obere Anlenkpunkt und der ganze Gurt im Dach untergebracht sind. Das ist auf den Mittelsitzen hier nicht der Fall. Bei ihnen ist der Dreipunktgurt in die Bank integriert. Der Taxifahrer sollte den **Platz an der Schiebetüre in der zweiten Reihe besonders im Auge behalten**, weil dort die Gefahr groß ist, dass sich Fahrgäste nicht anschnallen. Wenn sie es getan haben, blockiert der Gurt den

Durchstieg nach hinten und muss erst wieder ausgeklinkt werden. Die **Kopfstützen im Fond sind nicht in der Höhe verstellbar**, obwohl sie so wirken. Oberhalb des Cockpits gibt es einen separaten Luftausströmer für den Fahrgastraum.

Der **Kofferraum** unter der ausladenden Abdeckung ist riesig und sehr gut geschnitten. Die Ladekante ist dank des Frontantriebs recht niedrig. Die Heckklappe ist sehr schwer und lässt sich kaum an der Schlaufe innen alleine zuwerfen. Wer den Combi als Lastentaxi einsetzen möchte, kann die **hintere Dreiersitzbank** zuerst **nach vorne wickeln** oder sie auch noch serienmäßig ohne Werkzeug herausnehmen.

Der Testwagen hatte die **optionale Rückfahrkamera** oberhalb der Heckklappe, deren Linse gegen Feuchtigkeit anfällig ist. Das führt auch bei frisch gereinigter Linse zu einem etwas flau wirkenden Kamerabild. Mit den Hilfslinien ist die in allen Ausstattungsvarianten aufpreispflichtige Rückfahrkamera eine gute Hilfe, wenn es eng hergeht, weil der lange Radstand in unübersichtlichen Situationen leicht zu Schrammen führen kann.

**LED-Scheinwerfer** sind beim Renault Trafic Grand Combi in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig. Sie haben eine **recht ungleichmäßige Lichtverteilung** einen etwas fleckig wirkenden Lichtkegel. Der Testwagen hatte Nebelscheinwerfer, die sich als Abbiegelicht zuschalten. Diese Funktion ist von Vorteil, beispielsweise in Kreisverkehren.

## Innenraum

Der Testwagen hatte **höhenverstellbare Vordersitze mit Lendenwirbelstützen** und höhenverstellbaren Armlehnen innen. Sie gehören zur mittleren Ausstattungsstufe „Life“, ab der diese Motorisierung überhaupt erst zu haben ist. Zwischen ihnen ist der große Handbremshebel untergebracht, der beim Durchstieg nach hinten etwas hindert. Die **Vordersitze** sind eher komfortabel als straff gepolstert, bieten aber ausreichend Seitenhalt. Der Längsverstellbereich ist für sehr große Fahrer oder Beifahrer etwas knapp. Eine **Beifahrer-Doppelsitzbank** mit Staufach kann man beim „Life“ als Option bestellen.

Nachts sind alle Bedienelemente in der Armaturentafel beleuchtet und dadurch gut zu finden. Leider sind die **Lenkradtasten unbeleuchtet**. Die **Innenbeleuchtung** ist vorn wie im Fahrgastraum **recht hell**.

An **Ablagen** mangelt es dem Trafic Combi mittlerweile nicht mehr. Riesig sind die in den Vordertüren, wo allerdings eine Abtrennung für das Abstellen von Literflaschen fehlt, die dadurch nach unten rutschen können und für kleinere Fahrer dann nicht mehr greifbar sind. **In der Mittelkonsole** gibt es einen einsamen **ausklappbaren Getränkehalter**, der auch hohe Becher aufnimmt. Die kann man in den griffgünstig positionierten Getränkehaltern an den S-Säulen der Windschutzscheibe wegen nicht mehr abstellen. Ein großes mittleres Fach ohne Deckel nimmt auch DIN A4-Unterlagen auf, während die in das mit einem Deckel versehene Fach vor dem Beifahrer nicht mehr passen. Das **Handschuhfach** ist ebenfalls recht geräumig.

## Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder-Dieselmotor mit 2 Litern Hubraum und 125 kW/170 PS bei 3.500/min. sowie einem maximalen Drehmoment von 380 Newtonmetern bei 1.500/min. ist **laufruhig und leise** und außerdem gut gedämmt. Er **harmoniert bestens mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe**. Sobald der Motor warm ist, greift es beim Anfahren und Rangieren oder nach einem Start-Stopp-Vorgang weich und **wechselt die Gänge sehr geschmeidig**. Auch im Normal-Modus, der nach dem Motor-Start immer eingelegt ist, kann man die Automatik durch das Anheben des Gasfußes zu frühem Hochschalten bewegen. Die **Eco-Taste** zu drücken, hat nicht nur den einen Effekt, den Gaspedalweg etwas zu verlängern. Sie sorgt auch innerorts für frühes Hochschalten, wo die Automatik sonst oft zögert, beispielsweise bei rund 40 km/h. Im **Eco-Modus** ist das Fahrzeug aber auch bei Autobahn- und Überlandfahrten **noch einen Tick sparsamer**. Leider muss man die Eco-Taste nach jedem Abstellen des Motors erneut drücken, der Modus bleibt nicht aktiviert.

Bergab kann man den Wählhebel mit vertretbarem Kraftaufwand nach rechts in die manuelle Gasse drücken und nach vorn herunterschalten, um die Motorbremswirkung besser zu nutzen. Damit macht sich bemerkbar, **dass die Gänge vier bis sechs recht lang übersetzt sind**, was unter dem Strich Kraftstoff spart. Mit dieser Automatik ist der nicht mehr ganz taufrische Trafic Grand Combi für den Taxi- und Mietwagen-Einsatz wieder deutlich attraktiver geworden.

Auf der Autobahn und auf vielen Landstraßen lässt sich der beim „Life“ **serienmäßige Geschwindigkeitsregler** gut nutzen. Wie bei vielen Renault-Modellen muss man dazu erst einen Kippschalter in der Mittelkonsole umschalten und kann dann per Lenkradtaste die Wunschgeschwindigkeit einstellen. Sie lässt sich **in Stufen von zwei km/h regulieren**. Solange der Regler nicht ganz ausgeschaltet ist, wird er im kleinen Display angezeigt. Dort kann man sich über das Antippen des rechten Lenkstockhebels auch den Kilometerstand und den Tageskilometerzähler anzeigen lassen.

Rechts hinter dem Lenkrad verbirgt sich ein **Bediensatellit** für die Audioanlage und das Telefon, den es bei Renault und Dacia schon sehr lange gibt. Während sein Design nicht der neueste Schrei ist, ist seine **blinde Bedienbarkeit nach wie vor top**. Ein Handy zu koppeln, ist beim optionalen Multimediasystem Media Nav Evolution DAB+ leicht möglich. Die Sprachqualität war im Auto und bei Angerufenen gut.

## Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Goodyear Efficient Grip in der Dimension 215/60 R 17 C bestückt. Serienmäßig ist er mit der Dimension 215/65 R 16 bereift. Mit den 17-Zöllern ist das **Fahrwerk komfortabel abgestimmt**. Der Grand Trafic rollt geschmeidig über kurze Querfugen und Kanaldeckel, schaukelt sich dafür aber auf langgezogenen Bodenwellen ganz leicht auf. Er liegt schwer auf der Straße. Seine Servolenkung vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Mit ihr lässt er sich auch leicht rangieren, was wegen des großen Wendekreises wichtig ist.

## Verbrauch

Auf insgesamt 1.617 Test-Kilometern verbrauchte der Renault Trafic Grand Combi Energy dCi 170 EDC zwischen 7,2 Litern und 7,8 Litern Dieselkraftstoff. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 7,6 Liter**. Das ist ein **sehr guter Wert**, weil ein Großteil der Strecke auf Autobahnen mit maximal 130 km/h und häufigem Einsatz des Geschwindigkeitsreglers gefahren wurde. Insgesamt wurden am Schluss rund sechs Liter AdBlue aus dem Kanister nachgetankt, wobei der AdBlue-Tank bei Testbeginn wohl nicht voll gewesen ist. Weder den Deckel des Diesel- noch den des AdBlue-Tanks kann man in geöffnetem Zustand irgendwo einhängen. Unpraktisch ist auch, dass man die Tankklappe nur öffnen und schließen kann, wenn die Fahrertüre offen ist.