

Groß war die Begeisterung, als GASTRO vor zehn Jahren die brandneue Generation II des Renault Trafic vorstellte. Ein Kleinbus, der sich leichtfüßig durch enge Gassen zirkeln ließ, erhöhte deutlich den Spaßfaktor im Fuhrpark-Geschäft. Mittlerweile ist Pkw-Feeling in einem Acht- oder Neunsitzer nichts Besonderes mehr. Seit dem Vorjahr macht der Trafic daher auf nobel – als „Black Edition“.

Als Passagier freilich genießt man nach wie vor den großzügigen Raum-, Sitz- und Federungskomfort im Trafic Passenger. Nomen est omen! Schade ist nur, dass sich die vorjährige Modifikation auf ein bisschen Feinschliff im Cockpit und bei den Motoren beschränkte. Erfreulich sind dafür die neuen Optionen wie das preiswerte TomTom-Navi, der lang ersehnte „Tempopilot“ und die Klimaautomatik.

Quälgeister, die jedoch vor zehn Jahren schon nervten, sind dagegen durch die Modellpflege geschlüpft: etwa der nicht fixierte Zapfen fürs Gurtschloss am rechten Sitz der zweiten Reihe. Ist dieser unbesetzt, wird jeder Lastwechsel durch ein Schlagen gegen die Schiebetür begleitet. Vor Fahrtantritt also am

## Fahrbericht Renault Trafic Passenger „Black Edition“ 2,0 dCi 115 DPF



Schwarz geht immer: Renault Trafic Passenger „Black Edition“. Die Aufnahme entstand bei der vorjährigen Präsentation in Frankreich. Die Alufelgen schlagen übrigens mit netto 490 Euro zu Buche (Bilder: WRD, Renault)

# Mittel zum Black

besten den Gurt schließen, auch ohne den dazugehörigen Insassen. Ebenfalls lästig: die fummelige Entriegelung der Schiebefenster. Schon klar: Solche Kritikpunkte werden die Franzosen verschmerzen. Zumal der Trafic am Markt

von zwei baugleichen Brüdern flankiert wird: den Opel Vivaro und den Nissan Primastar.

Deutlicher offenbart Renault sein Potenzial bei den Pkw-Modellen. Der rundum gelungene Mégane Grandtour (siehe GASTRO 3/2010)

ist ein treffendes Beispiel dafür. Daran muss sich aber auch der große Trafic messen lassen, der irgendwie unverbindlicher wirkt. So lässt sich etwa die Sechsgang-Schaltung zwar problemlos bedienen. Doch der Schalthebel hat etwas zu viel Spiel



Aufgefrischtes Trafic-Cockpit mit zentralem Ablagefach und optionalem Navi-System um ebenfalls netto 490 Euro



Der riesige Frachtraum genügt üblicherweise fürs Urlaubsgepäck aller Insassen. Unter der stabil verankerten Sitzbank lässt sich eine Durchreiche für sperriges Ladegut öffnen



Zum Zeitvertreib: Entriegelung der Schiebefenster

in der Führung. Wie's halt seinerzeit Standard war bei Renault.

Genug gelästert. Schließlich weiß der Zweiliter-Diesel durch eine angenehme Leistungscharakteristik zu gefallen. Schon aus niedrigen Drehzahlen wird souveräner Durchzug geboten, was natürlich einen entspannten Fahrstil begünstigt. Erstaunlich, was maximal 300 Newtonmeter in einem Zwei-Tonnen-Koloss zu bewirken vermögen. Die 114 Pferde müssen sich jedenfalls weniger anstrengen als erwartet. Auch wenn ihr blechern klingendes Gewieher mitunter anderes vermuten lässt. Das vorbildliche Service-Intervall von 40.000 Kilometern taugt da sicher als vertrauensbildende Maßnahme.

Vertrauen kann man auch dem weitgehend sicheren Fahrverhalten des Fronttrieblers. Trotzdem: Kontrolle ist besser. Zumal es dafür seit langem ein probates Mittel gibt – nämlich ESP. Schwer nachzuvollziehen, warum nicht einmal das Sondermodell „Black Edition“ damit serienmäßig ausgerüstet ist. Netto 400 Euro kostet das Sicherheitsfeature. Es ist bestinvestiertes Geld!

Die zweitbeste Option für den Traffic lernt man bei Minusgraden zu schätzen: den wirkungsvollen Zuheizung für netto 300 Euro. Noch nie haben wir erlebt, dass sich der Innenraum eines Riesen-Diesels nach dem Kaltstart so rasend schnell aufwärmt.

**W.R. Deutsch**

(www.Auto-Kaufberatung.at)

## DATEN-KARTE

**Motor:** Vierzyl.-Turbodiesel, 1.995 ccm, Partikelfilter, Euro 4

**Leistung:** 84 kW/114 PS bei 3.500/min

**Spitze:** 160 km/h

**Normverbrauch:** 7,8 l/100 km

**CO<sub>2</sub>:** 205 g/km

**L/B/H:** 4.782/1.904/1.940 mm

**Leergewicht:** 1.962 kg

**Gesamtgewicht:** 2.870 kg

**Preis netto:** EUR 25.710,- („Black Edition“ L1H1 = kurzer Radstand)

**Preis brutto:** EUR 36.654,- inkl. 12% NoVA, Malus und 20% MwSt., vorsteuerabzugsfähig

Dynamisch: Ford Focus Traveller kommt in Juni

## Rucksack-Sportler

Größer soll er werden: geräumiger als sein – derzeit noch aktueller – Vorgänger und auch etwas



Der neue Ford Focus macht auch als Traveller eine gute Figur. Man beachte die weit herunterreichende Heckklappe (Bilder: Ford)

Schrägheck-Modell in ersten Fahrberichten schon attestiert worden sind.

Auch eine Zusatzportion Federungskomfort soll dem neuen Focus anerzogen worden sein, ohne dass deswegen die typische Agilität beeinträchtigt wurde. Als Ergebnis dürfte also

länger als das Schrägheck-Modell, das bereits seit 8. April auf dem Markt ist. Die Rede ist von der Kombi-Version des neuen Ford Focus, die man in Österreich bekanntlich Traveller nennt.

Trotz des Wachstums wird auch der für Juni angekündigte Traveller mit jenen fahrdynamischen Qualitäten brillieren, die alle Focus-Generationen bisher ausgezeichnet haben. Zumal sie dem neuen

ein guter Mix aus Fahrspaß und Convenience herausgekommen sein. Dazu gehört beim Kombi übrigens auch eine automatisch schließende Heckklappe, die optional angeboten wird.

Der Focus Traveller wird mit den gleichen Benzin- und Dieselmotoren (von 105 bis 180 PS) offeriert wie das Schrägheck-Modell und soll in der günstigsten Version nur 19.150 Euro kosten. **WRD**

Geheimtipp: Opel Antara mit integriertem Heckträger

## Allrad-Radler

Weitaus fahraktiver als bisher gibt sich der rundum renovierte Opel Antara. Wer Opels SUV-Modell, das übrigens in Korea gebaut wird, in der alten Version fuhr und auf die neue umsteigt, darf sich auf ein Aha-Erlebnis einstellen. Der neue Antara lässt sich präziser lenken und ist regelrecht kurvengierig geworden – egal, ob das gewählte Modell über Front- oder Allrad-Antrieb verfügt.

Kräftiger und lebendiger agieren auch die beiden neuen 2,2-Liter-Selbstzünder mit 163 und 184 PS (der Top-Diesel ist ausschließlich mit Allrad verfügbar), denen alternativ ein 2,4-Liter-Benziner mit 167 PS gegenübersteht. Wählen kann man außerdem zwischen einer Sechsgang-Schaltung oder einer Sechsgang-Automatik.

Eine der attraktivsten Optionen, die nur Opel anbietet, ist dem Antara erhalten geblieben: das patentier-



Den neuen Opel Antara erkennt man am veränderten Grill-Design und an den höher positionierten Nebelscheinwerfern. Einziger Nachteil des praktischen Fahrradträgers: der Verzicht auf eine Anhängerkupplung (Bilder: Opel)

te Flex-Fix-System für den am Heck integrierten Fahrradträger. GASTRO meint: kein uninteressantes Angebot für manchen Pensions-

oder Hotelbetreiber, der vielleicht einen fünfsitzigen SUV im Visier hat. Denn beim Antara lassen sich im Handumdrehen zwei Gäste-Fahrräder fixieren. Netto-Aufpreis für Flex-Fix: 556 Euro. **WRD**