

RENAULT TRAFIC L1H1 2,9 T ENERGY DCI 125:

Der Bestseller in dritter Generation überzeugt!

Der Franzose ist seit letztem Herbst in dritter Generation auf dem Markt, hat keinen Elefantenbuckel auf Höhe der Fahrertür mehr und in dieser Größe L1H1 durch das neue Karosseriedesign 200 Liter mehr Laderaum hinzubekommen. Entwickelt haben die Franzosen den Trafic gemeinsam mit General Motors. So gibt es den Renault Trafic auch bei den europäischen GM-Töchtern Opel und Vauxhall als Vivaro ... von Gundo Sanders



Er kam, und die Keycard Handsfree war mir schon vertraut; im Armaturenbrett gibt es auch einen Schlitz, wo die Karte gut hineinpaßt. Per Knopfdruck ohne einen Schlüssel wird die Zündung angeschaltet und kann auch gestartet werden. Mir war aber zunächst wichtig, mein Handy per Bluetooth schnell und leicht über den Touchbildschirm verbinden zu können und konnte so per Freisprecheinrichtung mein Handy auch in diesem Transporter bei meinen verschiedenen Testfahrten benutzen. Auch die Navibedienung und den Tempomaten habe ich als einfach und leicht empfunden. Bei den mittleren Nutzfahrzeugen ist der Trafic in der ersten und zweiten Generation seit der Markteinführung im Jahr 1980 weltweit 1,6 Million mal verkauft worden. Inzwischen ist die dritte Generation 10 Monate alt, und die Entwickler haben auf viel Stauraum auch im Cockpit Wert gelegt sowie auf geringe Kosten. Dazu trägt auch bei, daß die neue Motorengeneration durchschnittlich etwa 1,4 Liter weniger Diesel verbraucht als die der Vorgängergeneration. Der Ölwechsel ist jeweils nach 40.000 Kilometern bzw. innerhalb von 2 Jahren



Der Toureport, der in unserem System möglich war, hilft sparen.

fällig, je nachdem, was zuerst erreicht wird. Alle Ausführungen des 1,6-Liter-Diesellaggregats verfügen über eine wartungsfreie Steuerkette, was ebenfalls die Betriebskosten senkt.

Den Trafic gibt es als den von uns gefahrenen Kastenwagen, sowie als Doppelkabine, Plattformfahrgestell und in der Pkw-Variante Combi. Maßgeschneiderte Sonderaufbauten für verschiedene Branchen in Zusammenarbeit mit bekannten Auf- und Umbauherstellern komplettieren das Programm. Renault spricht davon, daß die Kunden ab Werk zwischen 270 Varianten wählen könnten. Unser bambusgrüner Test-Trafic hatte ein Ladevolumen von 5,2 m³ und konnte drei Europaletten hintereinander aufnehmen. Er war als Renault Tech beschriftet, was signalisiert, daß das Fahrzeug über einen Renault Tech Ausbau verfügt, der via Renault Tech eingebaut wurde (beispielsweise Doppelkabine Versionen, Laderaumschutzpaket). In unserem Testfahrzeug waren es die 12 mm starke Holzbodenplatte und die halbhohe Laderaumauskleidung.

Weitere Ausstattungshighlights: 3-fach einstellbarer Fahrersitz mit Armlehne und Lendenwirbelstütze, Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Klang&Klima-Paket bestehend aus dem Online-Multimediasystem R-LINK Evolution mit 7-Zoll-Multimedia-Touchscreen, Kartenmaterial Europa und Klimaanlage vorne sowie das mobile Büro-Paket 2 mit Beifahrerdoppelsitzbank umklappbar mit PC-Ablage, Durchladeklappe und 54-l-Staufach unter dem Sitz, Trennwand geschlossen mit Fenster und Durchladeklappe sowie Weitwinkelspiegel und Einparkhilfe hinten mit Rückfahrkamera. Unser Test-Trafic hat 750 kg Anhängelast ungebremst und 2.000 kg gebremst. Ein großer Tank (80 l) und ein mit 6,93 Litern auf 100 km günstiger Testverbrauch haben uns diesen Trafic als sparsam und reichweitenstark erleben lassen. Die Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs ist problemlos möglich, bei vorhandenem Scheibenwischer hinten auch bei Regen und verschmutzten Straßen – allenfalls etwas behindert durch die Kopfstütze des mittleren Sitzes.

FAZIT

Gut ausgestattet, angenehme Sitzposition, eine gute Federung machen den Renault Trafic zu einem sinnvollen Nutz- und Servicetransporter, der in sehr vielen Ausstattungsvarianten angeboten wird. Darüber hinaus haben wir ihn als sparsam erlebt mit 6,93 Litern auf 100 km bei vielen schnellen Autobahnfahrten. <<



(Foto: Sanders)

MITSUBISHI PLUG-IN HYBRID OUTLANDER:

Produziert seinen eigenen Strom!

Ein ungewöhnliches Auto: Cooles Design, ein besonderes Antriebskonzept und sogar 230 V in zwei Steckdosen an Bord – als Stromaggregat beim Picknick oder im Schrebergarten. Der Hersteller spricht bei dem Modell von einem Crossover-SUV, der serienmäßige Allrad-Antrieb unterstreicht den SUV-Anspruch ...

von Gundo Sanders

In Ausgabe 3/17 hatten wir einen kleinen Transporter als reines eFahrzeug vorgestellt, dessen Reichweite, je nach Fahr- und Außenbedingungen zwischen 80 und 160 km lag. Mit dem Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander ist man auch elektrisch unterwegs, tankt aber neben Strom auch Kraftstoff. Damit produziert der Wagen seinen eigenen Strom und schafft es so bis zu einer theoretischen Reichweite von 800 km. Realistisch sind 400 bis 500 km hybride Reichweite. Rein elektrisch kommt er theoretisch 54 km weit, wir kamen je nach Fahrweise 24 bis 32 km weit. Unser Testfahrzeug fährt rein elektrisch bis zu 120 km/h schnell und kombiniert bis zu 170 km/h. Von 0 auf 100 ist es in 11 Sekunden! Alle vier Räder sind angetrieben, und der Schalthebel ist eher ein Automatikwahlhebel. Unser Testfahrzeug war die 2017er Variante, hatte die TOP-Ausstattung mit Metalliclackierung und dem Fahrassistenz-Paket. Auf den Kaufpreis gewähren Staat und Hersteller >>



(Foto: Mitsubishi)

Hersteller und Modell	Renault Traffic L1H1 2,9t ENERGY dCi 125
Preis inkl. MwSt.	€ 37.199,40
Technische Daten:	
Internet	www.renault.de
Motorleistung	92 kW (125 PS), Euro 6
Motor	ENERGY dCi 125 Twin-Turbo
Antrieb	Frontantrieb
Testverbrauch	6,93 Liter/100 km
Zuladung	max. 1.162 kg
Anhängelast	2000 kg gebremst 750 kg ungebremst
Wendekreis	12,4 m
Vmax	174 km/h

Anzeige

Mit der Marke RugGear Europe stellt die i.safe MOBILE GmbH **höchst robuste Mobiltelefone und Tablets für den Outdoor-Einsatz** für private und berufliche Anwender zur Verfügung. Die Produkte werden speziell von deutschen Ingenieuren entwickelt und sind nach **IP-Standard wasser- und staubdicht** und nach **MIL-STD-810G aufprallgeschützt, stoßfest und temperaturresistent**.

IP68 **MIL-STD 810G**

WEITERE PRODUKTE UND ZUBEHÖR
UNTER: WWW.RUGGEAR-EUROPE.COM

ERHÄLTICH AB SEPTEMBER

PRO
+ TOUCHSCREEN
+ 4 GB RAM
+ 2 MP KAMERA

- 8" F HD RugDisplay Glas kapazitives Touchscreen
- Android™ 6.0
- 8.400 mAh Akku
- Display mit Handschuhen bedienbar
- IR-Kamera (optional)

- 2,4" RugDisplay Glas
- Android 4.4
- Dual SIM
- 1.800 mAh Akku
- Bluetooth® 4.0 LE

OUTDOOR. INDUSTRY. COMMUNICATION.

Android ist eine Marke von Google Inc. Der Android-Roboter wird anhand von Werken reproduziert bzw. verändert, die von Google erstellt oder geteilt wurden. Seine Verwendung erfolgt gemäß den Bestimmungen der Creative Commons 3.0-Lizenz (Namentnennung).
© sculplies, #000016424018 - iStock.com



➤ zusammen einen Preisnachlaß von 6.000 Euro (1.500 vom Staat und 4.500 von Mitsubishi). Unser Fahrzeug war ausgesprochen neu, hatte knapp 1.500 km bisher gelaufen, und wir haben über 1000 weitere damit zurückgelegt. Fünfmal haben wir es bei uns an der Schuko-steckdose über Nacht oder zwischendurch geladen, zweimal mit Schnellladekabel an entsprechenden Ladesäulen und zweimal haben wir getankt. 45 Liter Super bleifrei faßt der Tank. Bei schnellen Autobahnfahrten leeren sich Tank und Akkus sichtbar schneller.

Hersteller und Modell	Mitsubishi Plug-in-Hybrid Outlander
Preis inkl. MwSt.	€ 53.010,- inkl. Batterie ¹
Technische Daten:	
Internet	www.mitsubishi-motors.de
Leistung in PS	Ottomotor: 121; E-Frontmotor: 82; E-Heckmotor: 82
Motor	2,0 DOHC MIVEC 4 Zylinder
Testverbrauch	12,6 Liter/100 km im Hybridmodus, 3,4 Liter/100 km bei vollem Akku
Zuladung	349 kg
Anhängelast	1200 kg (gebremst), 750 kg (ungebremst)
Wendekreis	10,6 m Bordstein zu Bordstein
Vmax	120 km/h rein elektrisch, 170 km/h hybrid

nötig zu machen. Und hinten sind dann der Heck-Elektromotor und ein zweiter Wechselrichter angeordnet, ohne Platz des Passagierraums zu beanspruchen. Die Anzeige des Multifunktionsdisplays ermöglicht es zu sehen, was gerade antriebstechnisch passiert. Bei normaler Fahrt, je nach gewähltem Fahrmodus, werden in der Regel

aus den Akkus die beiden Elektromotoren vorne und hinten gespeist, die Vorder- und Hinterachse antreiben, ohne Benzin zu verbrauchen, CO₂-emissionsfrei und bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

In der seriellen Hybridfunktion lädt der Ottomotor als Generator die Batterie auf. Bei zusätzlichem Leistungsbedarf, etwa bei starkem Beschleunigen oder an Bergpassagen, aktiviert die Systemsteuerung automatisch diesen Modus und wechselt automatisch in den elektrischen Fahrbetrieb zurück, wenn der zusätzliche Leistungsbedarf nicht mehr besteht. Bei höherem Tempo und oberhalb von 120 km/h kommt der parallele Hybridmodus zum Einsatz. In dieser Konfiguration treibt der Benzinmotor wegen seiner Effizienzvorteile die Vorderräder direkt an. Die beiden Elektromotoren arbeiten bei Bedarf an Vorder- und Hinterachse in unterstützender Funktion mit, während der Generator zusätzliche Energie zur Erhöhung der Motoreffizienz und Batterieschonung erzeugt. Das schlägt sich aber auch in einem überdurchschnittlichen Verbrauch nieder, der bis über 13 Liter klettern kann. Wird der Parallelhybridmodus nicht mehr benötigt, wechselt das System ebenfalls automatisch in den seriellen Hybridmodus oder in den Elektrobetrieb zurück.

In der von uns getesteten PLUS-Variante kann der Plug-in Hybrid Outlander Strom, der ins Fahrzeug eingespeist wurde, von außen per Kabel oder intern mit dem Verbrennungsmotor jederzeit und überall auch wieder entnommen werden. So können beispielsweise in freier Natur Elektrogeräte betrieben werden. Die Stromentnahme bis zu 1.500 Watt erfolgt über zwei 230-Volt-Steckdosen, die sich in der zweiten Sitzreihe und im Kofferraum befinden.

FAZIT

Plug-in Hybrid ist die richtige Wahl heute, um die Distanzbegrenzung reiner Elektrofahrzeuge überwinden zu können, solange es noch keine besseren Akkus und Speicherlösungen gibt. <<



Ladekabelanschluß und Tankstutzen kennzeichnen Hybridfahrzeuge, weil sie sowohl Strom, als auch Verbrennungsenergie nutzen. (Foto: Sanders)



Komfortabel, geräumig und mit Steckdosen in Reihe zwei und drei. (Fotos Mitte und unten: Mitsubishi)



Zur TOP-Ausstattung gehören auch ein schwarzes Lederinterieur mit Silbernähten, A-Säulen, Sonnenblenden und Dachhimmel sind mit hochwertigem Textilmaterial bezogen. Im Innenraum ist es erfreulich leise dank spezieller Schalldämmungs- und Isoliermaßnahmen. Automatisch anklappende Außenspiegel gehörten genauso zur Ausstattung wie ein oranges Symbol in den Außenspiegeln zur Ausleuchtung der toten Winkel. Das Assistenzsystem-Paket mit adaptiver Tempoautomatik, Auffahrwarnsystem inkl. Fußgängererkennung, Spurhalte- und Fernlichtassistent kostet € 1.400, macht das Fahren aber auch wesentlich sicherer.

Für deutsche Käufer sind sicher auch die erfreulich langen Garantiezeiten ein deutliches Plus: Für den Plug-in Hybrid Outlander gewährt der Hersteller eine Fünfjahres-Garantie bis 100.000 km. Auf die Fahrbatterie gewährt Mitsubishi Motors eine 8-Jahres Garantie bis zu einer Gesamtfahrleistung von 160.000 km.

Dieses Auto verfügt über eine Kombination aus elektrischem Allradsystem und Hybridantrieb. Der 2,0-l-Otto-Frontmotor mit 121 PS ist auf der

rechten Motorraumseite, links davon der Front-Elektromotor, der Wechselrichter und der Generator. Der Fahrbatterie ist zwischen den Achsen angeordnet, um keine Einschränkung des Passagierraums