

Foto: Renault



Foto: Opel

Opel Vivaro & Renault Trafic

Transporter mit praktischen Details

Opel und Renault haben ihre Zusammenarbeit im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge bis zu 3 t fortgesetzt. Gemeinsam präsentierten sie kürzlich die neuen Opel Vivaro- und Renault Trafic-Modelle.

Die Neuen haben nicht mehr viel gemein mit ihren Vorgängern. Die Linienführung ist eine andere und auch die Front kommt jetzt ein wenig aggressiver daher. Das mag unter anderem am großen Kühlergrill liegen. Die Scheinwerfer sind länger gezogen und wirken markanter. Zudem hat sich bei den Fahrzeugen die geschwungene Sichelgrafik von Opel durchgesetzt, die schon von vielen Pkw-Modellen bekannt ist. Die im Vergleich zu den Vorgängern steileren Windschutzscheiben und die tief nach unten gezogenen Seitenscheiben sollen für eine bessere Übersicht beim Fahren und Rangieren sorgen. Bei den äußerlichen Änderungen bleibt es nicht. Renault und Opel sind sich bewusst, dass die beiden Fahrzeuge in einem heiß umkämpften Markt antreten. Zudem stellen die Kunden heute mehr Anforderungen an ein Nutzfahrzeug als frü-

Das Downsizing-Konzept soll den Kraftstoffverbrauch senken

her, wie Opel-Vertriebsvorstand Peter Christian Küspert weiß: „Das Fahrzeug soll als Visitenkarte im beruflichen wie im privaten Leben dienen und vielfältig einsetzbar sein. Das ist ein wichtiger Baustein unserer großen Produktoffensive und wird unsere Position im Nutzfahrzeuggeschäft deutlich stärken.“ Die erste Überraschung ist schon die Wahl der Motoren. Renault und Opel verzichten auf die 2-l-Maschinen und setzen jetzt voll auf 1,6-l-Dieselmotoren von Renault mit 6-Gang-Schaltung. Nach Unternehmensangaben reduziert sich durch dieses Downsizing-Konzept der Kraftstoffverbrauch. Im Vergleich zum jeweiligen Vorgänger sollen die beiden Einstiegsfahrzeuge mit 90 PS und 114 PS gut 1 l Diesel auf 100 km weniger verbrauchen. Hier arbeitet ein Monoturbo. Durch eine variable Turbinengeometrie soll der Motor auch bei

geringen Drehzahlen direkt ansprechen. Das maximale Drehmoment von 260 Nm steht bei 1 500 min⁻¹ beziehungsweise 300 Nm bei 1 750 min⁻¹ zur Verfügung. Hinzu kommen noch Motoren mit 120 PS und 140 PS. Die 1,6-l-BiTurbos besitzen zwei gemeinsam arbeitende Turbolader – einen kleineren und einen größeren. Der kleine Lader soll bei niedrigen Motordrehzahlen für spontanes Ansprechen sorgen. Je höher Last und Drehzahl werden, desto mehr übernimmt der größere Turbolader, um die Spitzenleistung bei hohen Drehzahlen abrufen zu können. Die 120-PS-Bi-Turbo-Version stellt so schon bei 1 500 min⁻¹

ein Drehmoment von 320 Nm bereit. Die 140-PS-Version liefert bei gleicher Drehzahl maximal 340 Nm. Diese Triebwerke bilden die Spitze der Motorenpalette nicht nur in Sachen Leistung, sondern auch bei der Genügsamkeit. Sie senken den Verbrauch auf

Die neuen Transportermodelle von Renault (links) und Opel (rechts) sollen im Spätsommer/Herbst auf den Markt kommen

bis zu 5,7 l pro 100 km beim 120-PS-BiTurbo, was einem CO₂-Ausstoß von 149 g pro km entspricht. Die Start-/Stop-Technologie sorgt zudem für einen reduzierten Kraftstoffverbrauch. Zusätzlich trägt die Bremsenergie-Rückgewinnung zu mehr Umweltfreundlichkeit und sinkenden Betriebskosten bei. Weitere Kosten wollen die Hersteller mit langen Wartungsintervallen reduzieren – die kleine Inspektion mit Ölwechseln soll nur alle 40 000 km notwendig sein. Gleichzeitig sind die Steuerketten wartungsfrei. Bei den Brems- und Sicherheitssystemen bieten die Kooperationspartner ein ganzes Bündel an Features: ABS-System mit elektronischer Bremskraftverteilung (Electronic Brake-force Distribution, EBD), Bremsassistent (Emergency Brake Assist, EBA), Berganfahrassistent (Hill Start Assist, HSA), serienmäßiges Elektronisches

Renault verspricht 270 Varianten ab Werk

Stabilitätsprogramms (ESP) mit Traktionskontrolle, Überschlageschutz „Roll Over Mitigation“, hydraulischer Bremsassistent (Hydraulic Brake Assist, HBA) und Adaptive Load Control für die Regelung des ESP-Eingriffs sowie Anhänger-Stabilitätsprogramm. Der Clou steckt bei diesen Fahrzeugen im Detail. Das

Stabilitätsprogramms (ESP) mit Traktionskontrolle, Überschlageschutz „Roll

Over Mitigation“, hydraulischer Bremsassistent (Hydraulic Brake Assist, HBA) und Adaptive Load Control für die Regelung des ESP-Eingriffs sowie Anhänger-Stabilitätsprogramm. Der Clou steckt bei diesen Fahrzeugen im Detail. Das



Foto: Renault

Praktische Details verwandeln den Renault Trafic zum mobilen Büro

macht die unterschiedlichen Modelle besonders als Transportfahrzeug interessant. Schon die Standard-Version hat eine Länge von 5 m und wächst damit nach Angaben der Hersteller um 21 cm. Die Version mit langem Radstand erreicht 5,4 m. Entsprechend unterschiedlich ist auch der Laderaum: Er kommt bei den Basismodellen auf 2,54 m, die lange Version schafft 2,94 m. Damit passen in alle Fahrzeuge schon mal drei Europaletten quer hinein. Ein weiteres brauchbares Detail ist die Durchladeklappe unter dem Beifahrersitz. Dadurch hat der Besitzer die Möglichkeit, auch Bretter mit einer Länge von 3,75 m mit geschlossenen Türen zu transportieren. Bei den Modellen mit langem Radstand passen auch 4,12 m lange Bretter hinein. Das Ladevolumen geben die Hersteller mit 5,1 m³ bei einer Höhe von 1,4 m an. Eine höhere Version wird voraussichtlich im kommenden Frühjahr mit 1,9 m Laderaum auf den Markt kommen. Hier beträgt das Volumen dann 8,6 m³. In der kurzen Version haben die Hersteller 16 Zurrösen für die Ladungssicherung eingebaut, sechs von ihnen befinden sich am Boden. Das lange Modell hat 18 Zurrösen und acht am Boden. Für Leitern und andere leichte Geräte gibt es eine optionale Vorrichtung unter der Decke, die bis zu 15 kg tragen kann. Bei einer Ladekante von 55 cm lassen sich auch schwere Dinge leicht im Heck unterbringen. Und sollten die Bretter doch zu lang für das Fahrzeug sein, lassen

sich die Hecktüren mittels eines speziellen Scharnier- und Schließmechanismus einzeln verschließen. Nicht nur im Laderaum haben sich die Konstrukteure etwas einfallen lassen. Die Fahrerkabine lässt sich durch viele Einzelheiten zu einem mobilen Büro umwandeln: Neben einer serienmäßigen Freisprecheinrichtung gibt es feste Halterungen für das Smartphone und einen Tablet-PC, die dank eines Anschlusses auch genügend Energie zum Arbeiten behalten. Im umklappbaren Mittelsitz steckt auf der Rückseite eine Halterung für einen tragbaren Rechner. Zudem lässt sich ein Klappbrett auf der Rückseite feststecken. Darüber hinaus bieten die Fahrzeuge viele Ablagemöglichkeiten im Innenraum – im Trafic sollen insgesamt 90 l zur Verfügung stehen. Renault hat für das Infotain-

Die Durchladeklappe ist ein cleveres Detail

ment das Multimediasystem Media-Nav oder das multifunktionale Online-Mediasystem Renault R-Link zur Auswahl. Wenn der Nutzer einen Tablet-PC an Bord hat, bleibt ihm jedoch nur Media-Nav, denn die Halterung würde sonst den Bildschirm verdecken. Dafür bietet Renault dann ein Programm unter dem Namen App R & Go, das auf dem Smartphone oder dem Tablet-PC läuft und mit dem Radio verbunden wird. Auf dem Display erscheinen dann vier Icons für die Funktionen 3D-Navigation, Telefon, Multimedia und Bordcomputer. Bei Opel ist die Auswahl größer: Den neuen Vivaro gibt es mit unterschiedlichen Infotainment-Systemen, die optional per Lenkradtasten bedienbar sind. Zu den neuen Systemen zählt unter anderem das Navi 50. Hier erhalten die Nutzer über einen 7" großen Farb-Touchscreen Zugriff auf alle wichtigen Funktionen wie Radio, Telefon und natürlich das Navigationssystem mit Kartenmaterial von 30 europäischen Ländern. Das System verfügt über CD-Laufwerk, AM/FM-Radio, Doppeltuner, AUX/USB-Eingänge und ist MP3/WMA tauglich. Telefonieren via Bluetooth und Audio-streaming sind ebenso möglich. Karten-Updates gibt es einfach per USB-Download. Zusätzlich führt Opel das Navi 80 in das Nutzfahrzeug-Segment ein. Mit dem System können Ziele auch per Sprachsteuerung eingegeben werden. Der Farb-Touchscreen lässt sich darüber hinaus nach den Wünschen des Fahrers personalisieren. Außerdem können via USB-Verbindung Bilder und Videos angeschaut werden. IntelliLink holt so die Welt der Smartphones in den neuen Vivaro. Auf Wunsch gibt es ein integriertes DAB+-Radio. Renault und Opel bieten ihre neuen Transporter auch als Kastenwagen, Doppelkabine, Plattformfahrgestell und in der Pkw-Variante Combi an. Sonderaufbauten soll es laut Hersteller für die verschiedensten Branchen geben. Alles ins allem verspricht Renault den Kunden die Wahl zwischen 270 Varianten ab Werk. Doch ein wenig müssen sie noch warten: Opel will mit dem Verkauf des neuen Vivaro voraussichtlich im August starten, bei Renault ist dafür der September geplant. Die Preise stehen noch nicht fest.

Ralf Johanning ■



Drei Europaletten passen quer in den neuen Vivaro

Foto: Opel