



Renault Trafic (2014 - 2026)

Nieuwe wijn in oude zakken

Autotest | Renault zat met een probleem. De vraag naar elektrisch aangedreven bussen is groot. Immers, ze zijn voordelig per kilometer en bedrijven zijn binnenkort verplicht om elektrisch te rijden. Echter, voorlopig is er geen geheel nieuwe Trafic gepland. Daarom is het bestaande model alsnog aangepast voor elektrische aandrijving. Hoe pakt dat uit?

De naam "Trafic" is gekozen omdat het in het Frans niet alleen staat voor "traffic" (verkeer), maar ook voor drukte en bedrijvigheid. Dat leek de Franse fabrikant gepast omdat de Trafic de middelgrote bus is van Renault. De Trafic is wendbaarder en bruikbaar in de stad dan de grotere Master, maar ruimer dan de kleinere Kangoo.



Conversie

Bij het originele ontwerp uit 2014 is geen rekening gehouden met elektrische aandrijving. Daarom was het een flinke uitdaging om het model alsnog te converteren, uiteraard met behoud van de laadruimte

en een zo hoog mogelijk laadgewicht (1.1 ton laadvermogen, 750 kg trekvermogen).

Net zoals bij de andere bedrijfswagens van Renault is de aandrijflijn van de Zoe gebruikt als basis. Deze is voor de Trafic ontdaan van de koeling en verwarming. Dat betekent dat minder snel kan worden geladen en dat de motor minder snel van energie kan worden voorzien. Het betekent ook dat de accu kleiner en voordeliger is en dat vertaalt zich weer in meer laadruimte en een lagere aanschafprijs. Het inpassen van de laadaansluiting was volgens technici het lastigste, want vier dikke stroomkabels vragen meer ruimte dan een leiding voor dieselolie.



Desondanks is Renault in de opzet geslaagd, want de laadruimte is identiek aan die van de Trafic met conventionele aandrijving. Inmiddels specialiseren 359 bedrijven zich in het op maat maken van de Trafic en hun ombouwsets passen zonder aanpassingen in de Trafic Electric. Renault hintte bij de ombouwbedrijven al enige jaren op gewichtsbesparing en nu is duidelijk waarom: het op maat maken van de bus mag niet ten koste gaan van de actieradius.

Uiterlijk en uitrusting

Renault heeft de stroomlijn niet verbeterd om tot een lager verbruik te komen. De Trafic Electric heeft geen gesloten grille en staat niet op speciale banden. De laadaansluiting zit op de plek waar voorheen de tankopening zat, dus echt al het plaatwerk is gelijkgebleven.

Binnenin is merkbaar dat de Trafic inmiddels op

leeftijd is. In vergelijking met de meest moderne bussen zijn de veiligheidsvoorzieningen karig. Ook het infotainment-systeem is eenvoudig. Terwijl de Kangoo en Master kunnen worden voorzien van een handige virtuele binnenspiegel, is dat op de Trafic niet mogelijk vanwege de verouderde "infrastructuur" (kabelbomen en aansluitingen in de auto).

Rij eigenschappen

De Megane E-Tech is het paradepaardje van Renault als het gaat om elektrisch rijden. Toch is de aandrijflijn van de veel oudere Zoe gebruikt om de Trafic aan te drijven. Dat is gedaan om de kosten zo veel mogelijk te beperken. Immers, bij een bestelbus gaat het niet om de prestaties, maar om de kosten per kilometer en daar maken de aanschafkosten een fors deel van uit.



Bovendien: in de praktijk blijkt de motor van de kleine personenauto geen moeite te hebben met deze middelgrote bus! Voor deze test is gereden met 2 personen en 300 kg lading en ook dan zijn de prestaties ruim voldoende. Bovendien: in vergelijking met een dieselmotor zorgt de elektromotor voor een oase van rust. De elektrische Trafic is niet alleen veel stiller dan de conventionele versie, maar presteert ook met veel meer gemak. Daarmee arriveren de bestuurder en collega's echt fitter op hun bestemming.

Wanneer het stroompedaal wordt losgelaten vermindert de Trafic snelheid en wordt bewegingsenergie omgezet in elektriciteit. In tegenstelling tot de Zoe heeft de bestuurder geen

invloed op de mate van deze "recuperatie". De Trafic heeft slechts één stand voor het terugwinnen van energie. Tijdens de testrit onder zeer gunstige weersomstandigheden kon 350 km worden afgelegd op een volle batterij (testverbruik: 22.9 kWh / 100 km). Dat is veel gunstiger dan de door Renault beloofde actieradius van 297 km.



Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan de Trafic Electric laden met een snelheid van 7 kW, 22 kW of 50 kW (snellader). Wanneer dagelijks meer dan 300 km wordt afgelegd is de optionele snellaadmogelijkheid een zinvolle optie. Wie 's nachts op de zaak kan opladen hoeft juist niet te investeren in extra laadsnelheid.

Weggedrag

De Trafic is gemaakt om zware ladingen te vervoeren en daarom was het volgens de technici niet nodig om het onderstel aan te passen. Bovendien is de batterij centraal en in de vloer gemonteerd, waardoor het zwaartepunt zelfs gunstiger ligt dan bij een standaard Trafic. In de praktijk verschilt het weggedrag van de Electric daarom weinig van de Trafic diesel. In beide gevallen ligt de nadruk net iets meer op comfort dan bij de belangrijkste concurrenten.

"De elektrische aandrijving biedt duidelijke meerwaarde"



Conclusie

Is Renault er in geslaagd om een concurrerende bus met elektrische aandrijving aan te bieden op basis van een ontwerp uit 2014? Ja en nee. De Trafic is merkbaar op leeftijd als het gaat om luxe, comfort en veiligheid. Echter, dat geldt ook voor de varianten met dieselmotor. Renault houdt vast aan het bekende recept omdat klanten hun ombouw graag willen behouden en juist daarom steeds opnieuw voor de Trafic kiezen.

De elektrische aandrijving biedt duidelijke meerwaarde. De kosten voor de energie per kilometer zijn laag. Dat is mede te danken aan de eenvoudige opzet, waarbij vooral is gekeken naar de kosten per kilometer. Wanneer 's nachts kan worden geladen is bijvoorbeeld geen snellader nodig en dan voldoet eenvoudige en dus voordelige techniek. Zo kan nieuwe wijn in oude zakken heel smakelijk zijn! ■



Specificaties

Renault Trafic (2014 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

508 x 196 x 197 cm
310 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

n.b.
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

52 kWh
l
R16

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

122 pk @ 0 rpm
245 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

sec.
n.b.

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

283 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 0,-
€ 0,-