



Martijn Verhoef
19 september 2023

Onopvallend elektrisch

Zeg je Renault Bedrijfswagens, dan zeg je Renault Trafic. Met een historie die teruggaat naar 1980 is de Trafic al bijna 44 jaar een ongekend begrip. En uiterst succesvol, want er zijn meer dan 2,4 miljoen exemplaren van verkocht. Die miljoenen exemplaren hebben ondanks de verschillende generaties naast de naam nog één ding gemeen: ze zijn allemaal voorzien van een verbrandingsmotor. Hoewel de Kangoo al meer dan tien jaar volledig elektrisch rondrijdt en ook van de Master al even een batterij-elektrische versie is te verkrijgen, liet een elektrische Trafic lang op zich wachten.

Maar nu is het dan zover, Renault presenteert de Trafic E-Tech Electric. Met twee lengte- en hoogtematen en een platform-cabine is er wel direct veel te kiezen. En met een WLTP-bereik van maximaal 322 kilometer komt de bus serieus ver en ben je helemaal klaar voor de zero emissie zones. Al hoort bij het grootste bereik wel een kanttekening, waar we zo op terugkomen. Tijd om met de Trafic E-Tech op pad te gaan.



Gewoon een Trafic

De elektrische Trafic is overigens maar moeilijk te onderscheiden van zijn broers met verbrandingsmotor. Renault levert zijn E-Tech personenwagens als speciale modellen in het gamma, maar bij de bedrijfswagens valt het amper op dat je met een elektrische bus te maken hebt. Er is een E-Tech embleem op de achterzijde te vinden, maar dan heb je het ook wel gehad met de verschillen. De laadpoort zit op dezelfde plek als waar de brandstoftank van de dieselvesies is te vinden.

De klep van de laadpoort klap je naar beneden toe open en dat maakt de klep wel kwetsbaar. Wanneer je bij het opladen langs de auto loopt, is er het risico van doorbuigen of afbreken. Bij een zijdelingse opening is dat gevaar wat minder groot, omdat de stekker ter hoogte van de klep zit. Uiteraard profiteert de elektrische Trafic van alle vernieuwingen die in 2022 op het model zijn doorgevoerd. Je hebt standaard ledverlichting, je kunt mistlampen kiezen en het bumperwerk oogt robuust. Het babyblauw maakt het helemaal tot een frisse verschijning, al zal deze lakkleur voor veel mensen op de bouwplaats net iets teveel van het goede zijn.



Goed voor elkaar

Als we instappen in de Trafic zien we het moderne dashboard dat in 2022 zijn intrede deed. Een nieuw en opstaand multimediastelsel is ingericht op het elektrisch rijden en laat je eenvoudig een aantal laadmogelijkheden in de buurt zien. Het toevoegen aan de route is zo gepiept en dat voorkomt laadstress. Achter het stuur zien we eenzelfde instrumentarium als in de brandstofversies, al zie je hier natuurlijk het rijbereik, stroomverbruik en de energiestroom ook weergegeven. Via het centrale scherm stel je heel eenvoudig een vertrektijd in, zodat de bus is voorgeklimatiseerd als je instapt. Comfortabel Æn het scheelt stroom. Overigens kun je dit ook in de Renault-app regelen, daarnaast zie je dan hoever de auto al is opgeladen. De stoelen zijn goed te verstellen, al kom je in de enkelcabine die we reden natuurlijk wel relatief snel tegen het achterschot aan. Langere bestuurders zullen dus wel eens met hun knieÆn het dashboard raken. In de driepersoonsversie kun je de middenstoel neerklappen, zodat er een tafeltje ontstaat waarop je bijvoorbeeld een laptop kunt plaatsen. Als je beide rijderszetels opklapt, ontstaat een opbergruimte voor de laadkabel. Je kunt trouwens ook via de laadruimte deze plek bereiken, door een luikje te openen dat daarin is

Renault Trafic e-Tech electric 52 kWh L2H1

geplaatst. Ook handig als je bijvoorbeeld lange planken moet vervoeren, die net niet in de laadruimte passen.

Functioneel aan de Trafic is dat deze 1.100 kg laadvermogen heeft, meer dan bijvoorbeeld de eVito en ID.BUzz. De laadruimte is bovendien gigantisch, want afhankelijk van de lengte- en hoogtemaat varieert het volume tussen de 5,8 en 8,9 kubieke meter.

Renault voorziet in tal van oplossingen om de laadruimte in te delen of de platform-cabine van te voorzien, zoals we ervaren tijdens de persintroductie. Een heel palet aan mogelijkheden staat opgesteld, van ambulance tot koelwagen en van food truck tot een kiepwagen. Er zijn mogelijkheden te over.



Niet vernieuwend

Renault weet het gewicht van de Trafic binnen de perken te houden, want net geen 2.000kg leeggewicht voor een middenklasse elektrische bestelwagen is niet verkeerd. Dat kreeg het merk voor elkaar door een niet zo groot batterijpakket van 52 kWh te

plaatsen. Daarmee komt de auto 297 kilometer ver volgens de WLTP-cyclus, maar er is meer haalbaar. Renault levert namelijk de optie Long-Range en dat is eigenlijk niets meer dan een snelheidsbegrenzer op 90 km/h. De gewone Trafic E-Tech haalt 110 km/h per uur en dat zie je ook terug in het verbruik tijdens de WLTP test. Tijdens de testrit zien we de teller van de - niet helemaal opgeladen - Trafic op 256 kilometer staan en na een tocht van ruim 70 kilometer over landweggetjes en provinciale wegen hebben we nog 170 kilometer over.

Het verbruik schommelt rond de 22 kWh per 100 kilometer en dat is niet slecht. Spreek je alle 122 pk's aan, dan zie je het verbruik logischerwijs snel oplopen. Maar met een beetje beheersing haal je zeker 250 kilometer in de praktijk en meer dan 200 in de winter. Daarmee is de auto vergelijkbaar met de eVito, die overigens een groter en zwaarder batterijpakket heeft en daarom minder beladen mag worden. Als het gaat om oplaadmogelijkheden, zijn we teleurgesteld in de Renault. De standaardversie heeft een 1-fase lader met een laadvermogen van 7 kW. Optioneel is een 22 kW lader mogelijk, die aan een ondersteunende laadpaal in nog geen twee uur de auto weer vollaadt. Een snellaadfunctie is niet standaard en is bovendien pas vanaf volgend jaar beschikbaar. Vanaf dat moment wordt een 50 kW DC-lader optioneel, een stuk minder krachtig dan we vandaag de dag geleverd zien worden. Hier is voor gekozen omdat de doelgroep volgens het merk niet veel waarde hecht aan snelladen. Maar waarschijnlijk is de reden meer dat dit onderhuids het batterijpakket van de Renault Zoe is, die ook maar maximaal 50 kW snellaadt doordat het batterijpakket niet gekoeld wordt.



Voordelen van elektrisch

Door de soepele versnelling lijkt de auto meer dan 122 pk en 245 Nm te hebben, dat is uiteraard het voordeel van de elektrokracht. Mocht je een aanhanger willen meenemen met de elektrische Trafic, weet dan dat je niet meer dan 920 kg geremd mag trekken. We rijden met 300 kilo belading achterin en daarmee merk je dat de vooras al hoger komt te staan. Het voelt zelfs een beetje stoterig en niet zo verfijnd aan op slecht wegdek. De besturing is overigens licht en een tikkeltje afstandelijk, zonder dat dit hinderlijk is op de lange afstand. In het stadsverkeer komt de auto daardoor juist als licht en wendbaar over, wat maakt dat je eenvoudig door stadverkeer manoeuvreert.

Aan boord merk je door hoorbare kraakjes en piepjes Ã©n het bovengemiddeld doordringen van bandengerol en windgeruis wel dat je niet met de modernste bus op pad bent. De fluisterstille elektrische aandrijving vergroot dat effect nog eens, maar in e-vans als de e-Scudo en eVito blijft het een stuk stiller aan boord.



Geen poespas

Verwacht geen ongekende poespas met deze Trafic E-Tech. Het is gewoon een Trafic, maar dan elektrisch. Eigenlijk wel verfrissend dat uit zo weinig aspecten valt op te maken dat je met een elektrische bus te maken hebt. Eenmaal op pad met de bus zal dit je een zorg zijn, want het rijden is veel comfortabeler en gemakkelijker dan met een brandstofversie. Renault weet een prima rijbereik en beladingsmogelijkheden te bieden.

Op het gebied van opladen en rijeigenschappen zijn er betere opties te vinden. Maar Renault zet daar tegenover dat het een uitstekend dealernetwerk heeft en bovendien acht jaar garantie biedt op de elektrische Trafic E-Tech.

Plus

- + Prima laadvermogen
- + Goede multimedia
- + Niet zo zwaar

Min

- Snelladen optioneel en beperkt
- Niet zo verfijnd onderstel