

Novo Renault Trafic

Escritório remodelado

A gama de ligeiros de mercadorias/passageiros proposta pela Renault, começa nos 75 kg de carga do Twizy monolugar, chegando aos 17 m³ do Master, agora proposto com melhorias estéticas, novo motor 2.3 e uma nova versão L4H3.

Para o mercado nacional e depois da renovação do Kangoo, que inclui a escolha eléctrica ZE, os franceses propõem um novo Trafic, já disponível para encomendas e com entregas agendadas para Setembro.

Maior e dotado de um habitáculo melhor equipado que alguns escritórios, é um dos candidatos ao Furgão do Ano Internacional para 2015.

A cadeira do chefe

Comunicauto cadeiras utilizadas nos escritórios não têm qualquer regulação. E quando têm, o mais comum é a regulação em altura. Neste Trafic, a cadeira do chefe tem regulação em altura (60 mm), desliza longitudinalmente (200 mm) e está colocada em posição mais baixa (36 mm) face ao anterior modelo, característica que beneficia o acesso ao interior, cuja pega de apoio passou a estar em posição horizontal e integrada no painel da porta, em vez de estar no pilar 'A'.

O volante tem ajuste em profundidade e a coluna de direcção pode ser acertada na inclinação. Todos estes ajustes contribuem para uma boa posição de condução, na qual encontramos mais uma novidade: o “wide view” que podemos traduzir como anulação do ângulo-morto. Colocado do lado do passageiro (onde por vezes está o espelho de cortesia) aparece um espelho convexo que cobre a área de visibilidade, desde o ângulo de quem está ao volante, até ao coberto pelo espelhos retrovisor, que continua a ter dois espelhos mas solidários.

Cotas e valores melhorados

Na terceira geração do Trafic os franceses alteraram muita coisa, mas garantem que não mexeram nos itens que, estando bem, continuam a evidenciar eficiência. No entanto, ao seguir a tendência actual, o furgão da Renault está mais comprido (210 mm) tendo na frente (+ 110 mm) e a traseira (+ 100 mm). Em termos práticos, este aumento de cotas permitiu aumentar a volumetria de carga, em 200 litros nos L1 e 300 litros nos L2, cujos comprimentos de carga passam a 3.750 mm e 4.150 respectivamente. Do lado direito e junto ao piso de carga, existe uma abertura (510x228 mm) que permite alongar o compartimento, aproveitando o espaço sob os bancos dos passageiros. Nas versões de 9 lugares, o aumento das dimensões concede um ganho na volumetria atrás do terceiro banco que agora rebate. Na terceira geração, a volumetria para bagagens, passa a 2,5 m³ no L1 e 3,4 m³ no L2.

No habitáculo, a evolução deste novo furgão é significativa. No interior, fomos encontrar 14

Comunicauto

Procuramos por si e para si, as melhores Soluções de Gestão Automóvel no Mercado
<http://comunicauto.pt>

espaços para arrumos que permitem, entre outros objectos, alojar garrafas de água, latas de refrigerante, um computador portátil até 17", telemóveis da mais recente geração com fácil acesso a cabo de carregamento, um tablet, ou um bloco A4 num suporte orientável.

Nova motorização

Na mecânica, existem várias novidades com destaque para a adopção do 1.6 dCi que debita 90 ou 115 cv nas versões sobrealimentadas por turbocompressor de geometria variável, sendo de 120 ou 140 cv nas versões de duplo turbo. Mediante arquitectura e tecnologia semelhantes às aplicadas F1, os dois turbos de geometria variável, funcionam em série, ou seja um turbo está dimensionado para funcionar com pouca inércia nos baixos regimes, enquanto o segundo (em linha com o primeiro) tem a função de tornar mais eficientes os médios e altos regimes, em blocos que atingem a potência máxima às 3.500 rpm.

A refrigeração do bloco passou a ser feita a partir da cabeça do motor, arrefecendo em simultâneo os quatro cilindros dos 1.598 cc, alimentados por conduta comum (common rail). Dotados de catalizador e filtro de partículas, os blocos cumprem com as normas Euro 5 e estão acoplados a transmissões manuais de seis relações. A travagem está a cargo de discos (ventilados na frente) com EBA+EBV e controlo de estabilidade de série (ESP). No tocante a consumos e de acordo com os dados do construtor, os números são animadores. Num breve contacto ao volante nas 'planícies' dinamarquesas, efectuámos 6,6 litros/100 km à média de 40,5 km/h com um furgão carregado a 50% da carga útil, item em que a maioria das versões regista ganhos significativos.