

RENAULT Trafic





2

3

LES FOURGONS COURTS RENAULT TRAFIC

Les fourgons courts Trafic, tôlés ou vitrés, maniables et peu encombrants, sont des tractions avant. Le volume de chargement est optimisé.

Le seuil de chargement à faible hauteur (0,48 m, à vide sur le T800) facilite les manutentions. Les deux portes arrière, battantes et vitrées, ouvrant à 180° et la

large porte latérale coulissante procurent une excellente accessibilité. Fourgon tôlé ou vitré, pavillon normal ou surélevé et 4 motorisations définissent 9 versions différentes.

Pavillon normal
Charge utile 800 et 1000 kg ; volume de chargement 5,3 m³.

Pavillon
Charge
mètre
3 m
1397
2068
et 5



Pavillon surélevé

Charge utile 1000 kg ; volume de chargement 6,6 m³, avec une hauteur intérieure exceptionnelle de 1,90 m.

3 motorisations

1397 cm³ (ordinaire), 1721 cm³ (super) et 2068 cm³ (Diesel). Boîte 4 vitesses (T 800) et 5 vitesses (T 1000 et T 1000 D).

Trafic 4 x 4

Il est proposé en 1995 cm³ (essence) et 2068 cm³ (Diesel) avec pavillon normal (4,7 m³ de volume utile) Quel que soit le temps, quelle que soit la route, il remplit sa mission.

- 1 - Renault Trafic fourgon tôlé court pavillon normal.
- 2 - Fonctionnalité de l'ouverture des portes AR.
- 3 - Renault Trafic 4x4 fourgon long pavillon surélevé.



2

LES FOURGONS LONGS RENAULT TRAFIC

Ils sont 10 qui privilégient, selon le pavillon, normal ou surélevé, et la motorisation, soit l'économie, soit la puissance, soit le rapport charge utile/volume. Chaque profession peut ainsi y trouver son compte.

Pavillon normal

Charge utile 1000 et 1300 kg ; volume de chargement de 6,3 m³ ; hauteur intérieure

1,52 m ; seuil de chargement, à vide, 0,49 m (T 1000)

Pavillon surélevé

Charge utile 1000 (en 4x4) et 1300 kg ; volume de chargement 7,8 m³ (7,2 m³ en version 4x4) ; hauteur intérieure 1,90 m ; seuil de chargement, à vide, 0,51 m (T 1300).

3
1
2
E
T
C
T
P



3 motorisations

1721 cm³ (super) ; 1995 cm³ (ordinaire) ; 2068 cm³ (Diesel). Boîte 5 vitesses.

En version T 1300 essence ou Diesel, le Trafic existe également avec cabine approfondie, 6 places.

Trafic 4x4

Pavillon surélevé, essence ordinaire

(1995 cm³ ou Diesel 2068 cm³), 4 roues motrices, 7,2 m³ de volume utile, c'est le fourgon des missions impossibles. Par tous les temps, il passe.

- 1 - Renault Trafic fourgon long pavillon surélevé.
- 2 - Renault Trafic fourgon long pavillon normal.
- 3 - Renault Trafic fourgon long pavillon surélevé cabine approfondie 6 places.



L'EFFICACITÉ AU VOLANT

L'efficacité pour le Renault Trafic, c'est d'abord d'offrir le confort au conducteur et aux passagers. Le premier dispose d'un siège à dossier inclinable; pour le ou les passagers; banquette 2 places repliable vers l'avant, ou siège séparé fixe (en option) facilitant le passage vers l'arrière. Banquette et sièges ont un habillage mixte,

simili et drap «arc-en-ciel» (sauf T800) et équipés de fourreaux pour appui-tête. L'efficacité, c'est aussi la fonctionnalité de la planche de bord: plumier sur toute la surface supérieure, vide-poches central avec tablette écriteiro, vide-poches fermant à clé côté passager, bac à cartes sur porte côté conducteur.

L'ess
inter
volan
pare
une
s'har
de la
res,



- 1 - Trafic Microbus standard long.
- 2 - Trafic Microbus standard long surélevé - Option pack confort.
- 3 - Détail du pack confort : vitres latérales coulissantes et garnissage du pavillon.
- 4 - Trafic Microbus confort court.
- 5 - Trafic Microbus confort implantation des sièges.



LES MICROBUS RENAULT TRAFIC

La gamme des microbus Trafic offre 9 versions qui répondent, par leur diversité, à tous les besoins des collectivités.

Leur excellente habitabilité est bien servie par leur facilité d'accès (emmarchement bas et large porte). Leur confort doit beaucoup à la suspension spéciale à flexibilité variable, au chauffage renforcé, aux sièges anatomiques et au silence de la mécanique. La traction avant, boîte 5 vitesses, et le freinage à triple circuit, avec disques à l'avant, confèrent aux microbus Trafic une conduite très sûre.

Microbus standard long.

Pavillon normal ou surélevé, 9 places face à la route dont 6 sur banquettes démontables permettant de libérer éventuellement un volume bagages pouvant atteindre 6,3 m³ (7,8 m³ sur pavillon surélevé).

3 motorisations : 1721 cm³ (super), 1995 cm³ (ordinaire); 2068 cm³ (Diesel). En option, pack confort : tapis de sol, cendre pastillé, garnissage du pavillon, de



L'essuie-vitre possède le cadencement intermittent, le diamètre de la jante au volant assure une prise agréable et le pare-soleil du conducteur offre au verso une pochette de rangement. Enfin, pour s'harmoniser avec la teinte gris anthracite de la calandre, de l'entourage des phares, des pare-chocs et des protections

des portes arrière, la cabine se coordonne en gris-cendre. En option, le pack-équipement Captain-chairs rend la vie à bord plus agréable : fauteuils (pivotant pour le passager) avec accoudoirs et appui-tête, bac de rangement sur la porte côté passager. Tapis de cabine en moquette.

Grand visuel : intérieur fourgon tôlé ou vitré. Sellerie drap arc-en-ciel. Simili cendre (sauf T800).

Petit visuel de gauche : option Captain-chairs (drap type "Domino").



RENAULT

TRAFIC



4



5

panneaux latéraux, vitres latérales coulissantes, housse de roue de secours, peinture vinylique des coins inférieurs arrière, 2 cendriers aux places AR.

Microbus standard 4x4.

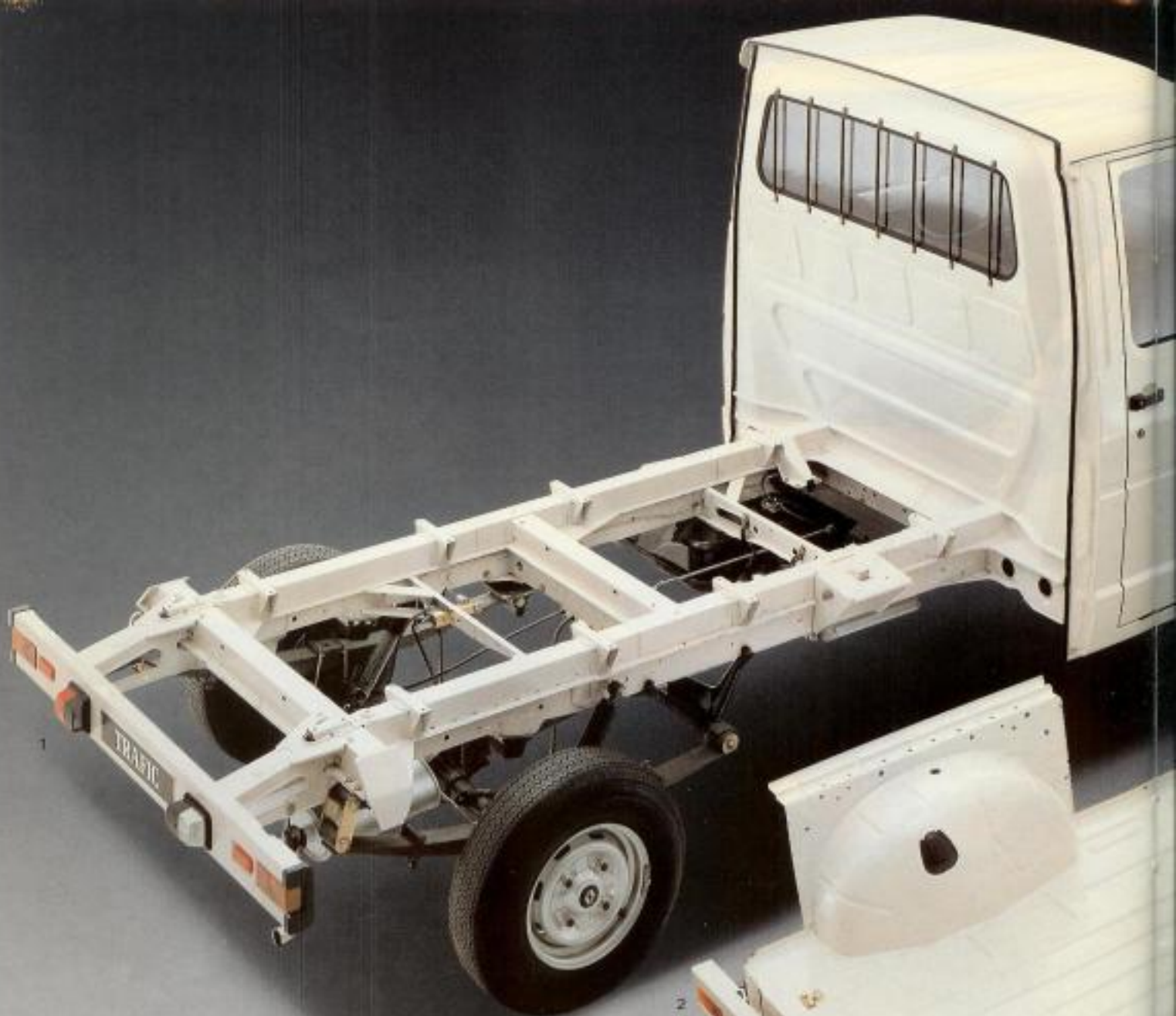
Il existe en version « court, pavillon normal », 9 places, tout confort, tout temps, tout chemin. En série, bavettes avant et arrière, peinture antigrauvillonnage renforcée sur le bas de caisse et protection

métallique pour les organes mécaniques les plus exposés. 2 motorisations : 1995 cm³ (ordinaire) ; 2068 cm³ (Diesel). En option, pack confort. Les sièges sont habillés d'un drap mixte, simili et tissu « Domino ».

Microbus Confort

Pavillon normal, version court. 9 places face à la route, sièges individuels avec couloir central. Accès par porte latérale

battante de grande dimension. Traction avant, mêmes motorisations que les Microbus Standard. Equipement de série particulièrement soigné avec sièges habillés de drap, tapis pastillé dans l'allée centrale, moquette aiguilletée sous les sièges, housse de roue de secours en simili, harmonie générale cendre.



RENAULT TRAFIC TRACTION OU PROPULSION

Les planchers-cabine, les châssis-cabine, les plateaux à ridelles.

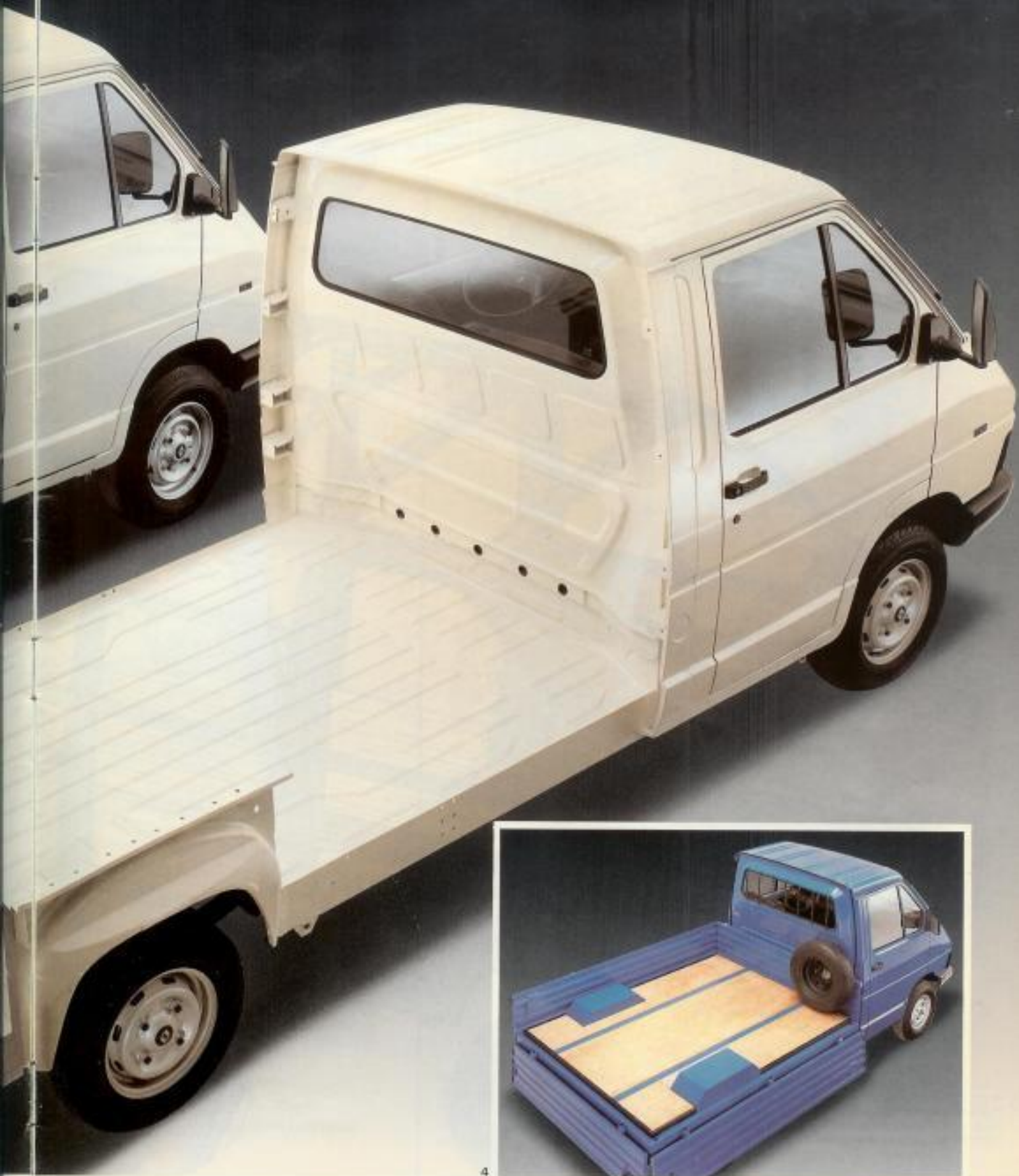
A chaque métier, son Trafic. Pour répondre à des besoins particuliers, le Renault Trafic se fait plancher-cabine (traction avant), châssis-cabine et plateau à ridelles (propulsion), tous avec boîte de vitesses à 5 rapports.

Les planchers-cabine longs.

Destinés à recevoir une carrosserie spéciale (longueur carrossable 2,755 m), ils existent en 3 motorisations : essence super 1721 cm³; essence ordinaire 1995 cm³; Diesel 2068 cm³.

Les châssis-cabine longs.

Robustes, ils offrent une longueur carros-



4

sable de 3,150 m, 2 motorisations : 1995 cm³ essence ordinaire et 2068 cm³ Diesel.

Les plateaux à ridelles

Ils intéressent particulièrement l'artisanat, les industries mécaniques, les travaux publics et certains commerces alimentaires. Tous sont à propulsion, dotés d'un châssis et d'une suspension privilégiant la

charge utile.

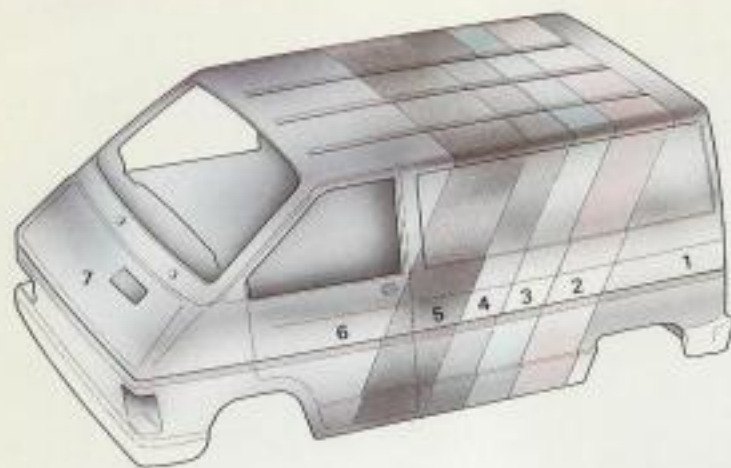
— **les plateaux à ridelles surbaissés.**

Seuil de chargement à vide 0,86 m ; surface de chargement 4,75 m². 2 motorisations : essence ordinaire 1995 cm³ et Diesel 2068 cm³. Charge utile 1395 kg (essence).

— **le plateau à ridelles allongé.** Seuil de

chargement à vide 1 m ; surface de chargement 5,45 m² ; charge utile 1430 kg. 1 motorisation Diesel 2068 cm³.

- 1 - Renault Trafic châssis-cabine.
- 2 - Renault Trafic plancher-cabine.
- 3 - Renault Trafic plateau à ridelles allongé.
- 4 - Renault Trafic plateau surbaissé.

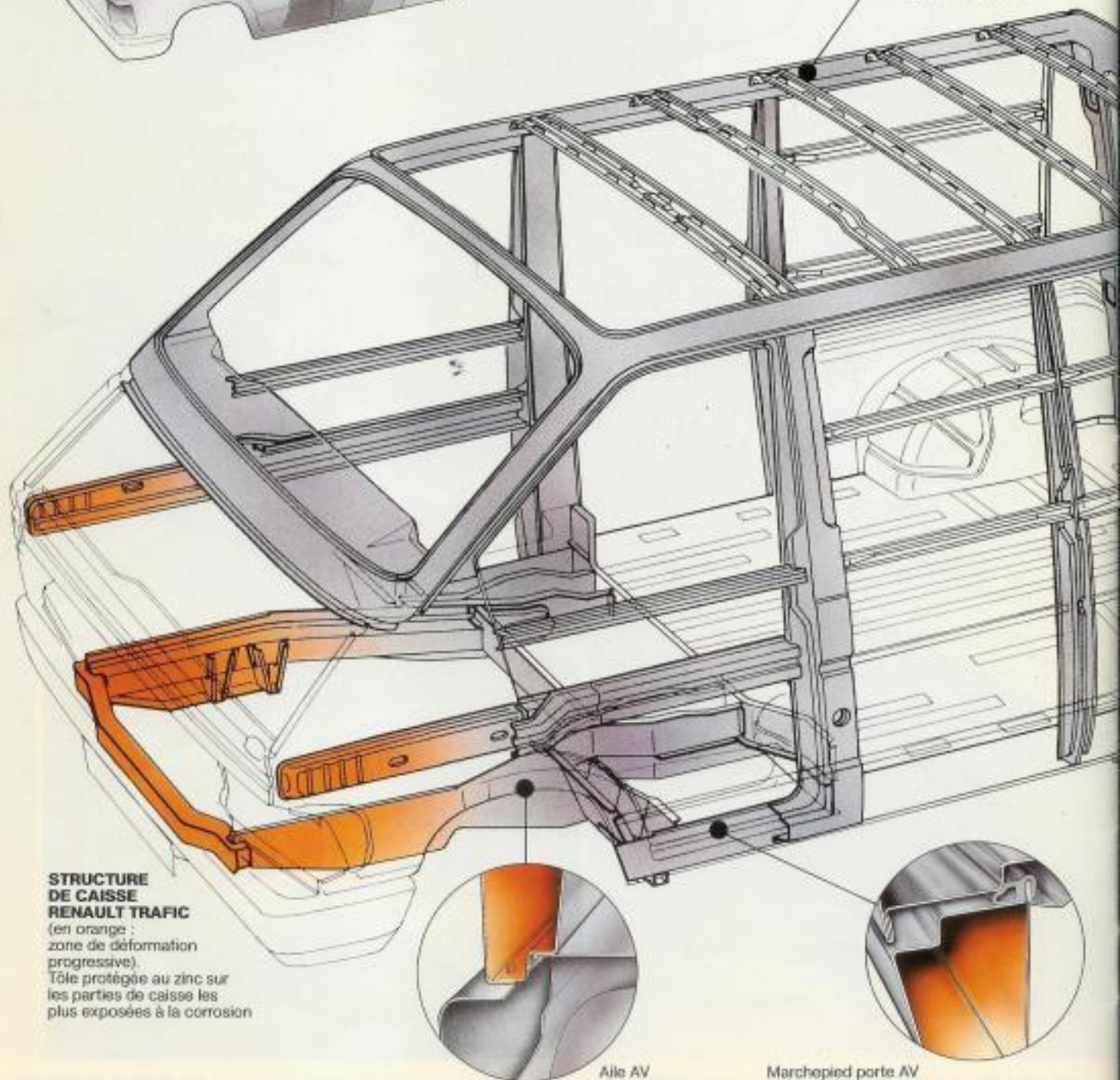


PROTECTION DE LA CARROSSERIE

- 1 Tôle nue
- 2 Phosphatation
- 3 Passivation chromique
- 4 Cataphorèse
- 5 Enduit sous caisse
- 6 Apprêt
- 7 Couche de laque



Pavillon brancard supérieur



STRUCTURE DE CAISSE RENAULT TRAFIC

(en orange : zone de déformation progressive).
Tôle protégée au zinc sur les parties de caisse les plus exposées à la corrosion

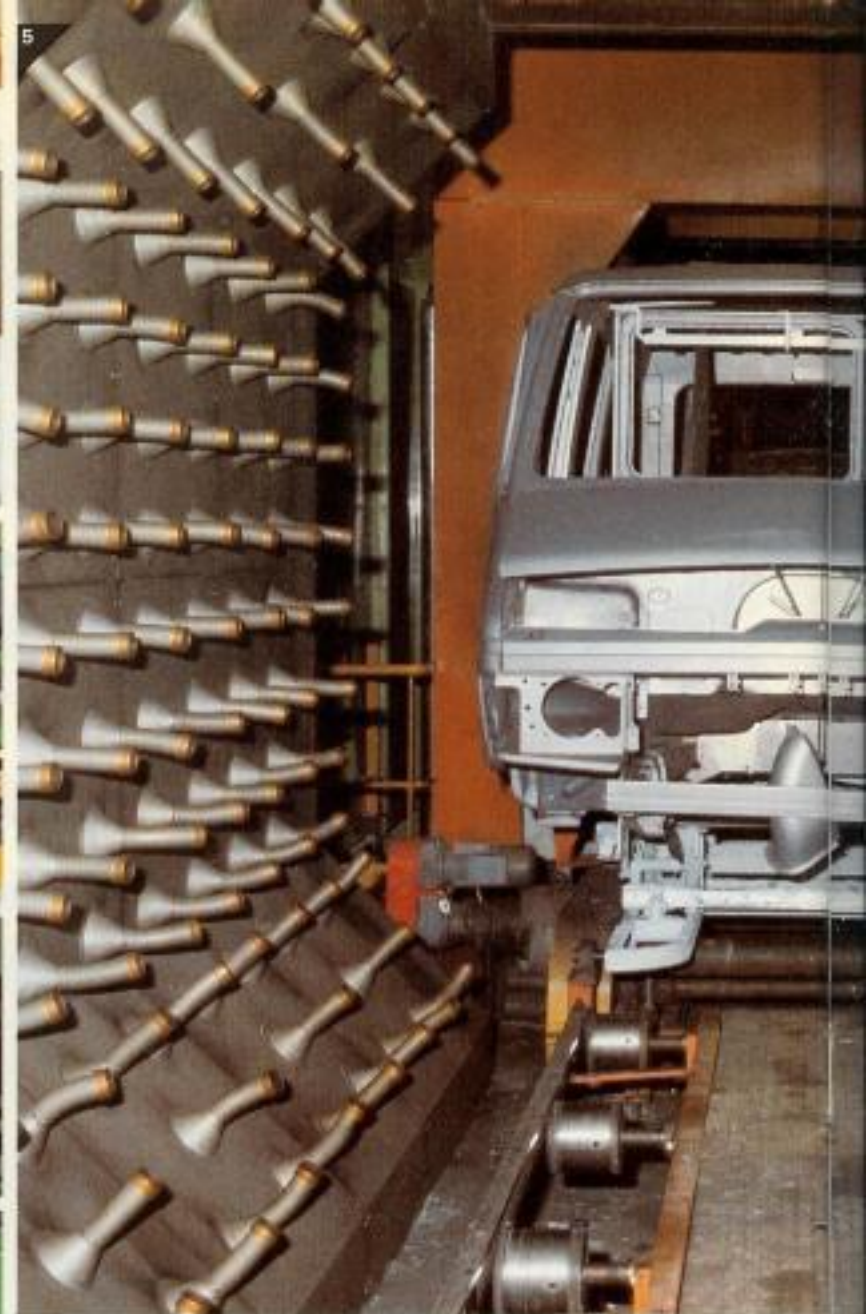
Aile AV

Marchepied porte AV

UNE STRUCTURE PROTÉGÉE... QUI SAIT PROTÉGER

La construction des Renault Trafic fait largement appel à l'utilisation des corps creux, aussi bien pour les cabines et les carrosseries que pour les châssis. Les corps creux offrent un gain de charge utile très appréciable, une rigidité et une robustesse au moins égales à celles des corps pleins.

À l'extérieur, la protection des autres usagers de la route est également assurée : pare-chocs très enveloppants, barres anti-encastrement latérales et arrière (sur plateaux ridelles), suppression de toute partie agressive. En proposant trois motorisations essence (1397 cm³, 1721 cm³ et 1995 cm³)



CONSTRUIT POUR SERVIR... LONGTEMPS

La gamme Renault Trafic, ce sont 36 versions différentes. Face à une production aussi variée, Renault fait largement appel à l'informatique (1) pour organiser les lignes d'assemblage et gérer les stocks et les livraisons.

La robotique elle aussi est reine : sur les quelques 8000 points de soudure réalisés sur la carrosserie du Trafic, 1500 sont effectués par des robots (2). Ce sont ceux qui

nécessiteraient des positions de travail difficiles (3). De plus, lorsque les soudures sont manuelles, la carrosserie est placée soit en surélévation, soit en abaissement, soit encore retournée, afin de faciliter le travail.

Après contrôle de leur conformité (4) avec les normes établies par le bureau d'études, les caisses passent au traitement de surface, dégraissage, phosphatation et



séchage (5). Vient ensuite la peinture par cataphorèse. La caisse toute entière est plongée dans un bain d'apprêt spécial où passe un courant électrique (6). En quelques minutes, chaque mm^2 de tôle, y compris l'intérieur des corps creux (longerons, caissons, montants de pare-brise...), est recouvert d'un bouclier antirouille très résistant.

La peinture intérieure est confiée à un

robot à minibots électrostatiques (7). Conçu et réalisé par Renault, il effectue 2 passages par véhicule pour recouvrir parfaitement le moindre recoin.

Après habillage (9) (pose des vitres, des panneaux de porte, de la colonne de direction, de la planche de bord, du chauffage...), le Trafic reçoit successivement les éléments de suspension, les freins, le groupe motopropulseur et les roues (8).

En bout de ligne, le nouveau Renault Trafic passe au banc d'essai. Des rouleaux simulent les difficultés d'un parcours routier varié, avec freinage et passage sur des pavés. Les derniers contrôles portent sur le circuit électrique, le silence, le réglage anti-pollution, celui des phares et la vérification de l'étanchéité. Après soulement, le nouveau Renault Trafic est déclaré bon pour le service.



Les transports hors-série pour utilisations professionnelles ou de loisirs nécessitent des carrosseries spéciales. Des accords techniques ont été passés entre les grands carrossiers et Renault

garantissant la fiabilité des solutions retenues. Renault associe l'expérience et la compétence de ces professionnels à l'écoute des utilisateurs et la robustesse de ses

véhicules de base en plancher ou châssis-cabines. Plus de 80 accords techniques largement diffusés répondent aux souhaits des utilisateurs les plus exigeants.

RENAULT

Renault France Nationale, 11 avenue Emile Zola
92150 Boulogne-Billancourt, Tél. 45 52 36 32 R.C.S. Nanterre 91 780 120 867

Renault préconise **elf**

RENAULT
DES VOITURES
A VIVRE