



Kennzeichen dCi: Renault hat beim Master komplett auf moderne Dieselmotoren mit Common-Rail-Einspritztechnik umgestellt.

Reife Leistung

Der Renault Master geht mit neuen Dieselmotoren und einem renovierten Fahrerhaus ins neue Modelljahr.

Fahren wie Gott in Frankreich? Renault Master mit der neuen Spitzenmotorisierung 2.5 dCi 16V



Das renovierte Fahrerhaus des Master wirkt dank hellgrauer Einrichtung nun deutlich freundlicher als bisher.

Common-Rail-Einspritztechnik, zwei oben liegende und hohlgebohrte Nockenwellen mit Rollenschlepphebeln zur Betätigung von vier Ventilen pro Zylinder, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Piloteinspritzung – bei Renault zieht feine Motorentechnik in die Transporter ein. Vor einem Jahr ging's mit dem Master 2.2 dCi 16V los, jetzt legt Renault nach: Das neue Spitzentriebwerk 2.5 dCi 16V basiert auf der kleineren Maschine, jedoch sind Bohrung und vor allem Hub deutlich vergrößert – fertig war ein Triebwerk, dessen Leistung mit 84 kW (115 PS) eher nach Durchschnitt klingt, dessen enormes Drehmoment von

290 Nm bei 1.600/min jedoch einen Bestwert für diese Leistungsklasse bedeutet. Bereits bei 1.200/min verspricht Renault 80 Prozent des maximalen Drehmoments, an Elastizität fehlt es also nicht. Jetzt gehört auch der Master zu den starken Transportern.

Renault-Dieselmotoren fahren gleichwertig an der Spitze mit – daran muss man sich im Land von TDI und CDI erst einmal gewöhnen. Und die Transporter marschieren im Unternehmen vorneweg: Der 2.5 dCi 16V feiert seine Premiere nicht etwa in einem PKW, sondern im Master. Nur die nominelle Leistung des Aggregats liegt nicht ganz vorn, ➤



Die bullige Maschine duckt sich tief in den Motorraum. Zu ihren Stärken gehört neben aufwändiger Technik viel Drehmoment trotz einer moderaten Leistung.

doch die war bei französischen Autos und der gelassenen Einstellung im Land von Renault 4, Kangoo und „Döschwoh“ zum Autofahren noch nie entscheidend. 145 km/h rennt der Master jetzt bei Bedarf, bedingt durch längere Übersetzungen ein Zuwachs von 5 km/h im Vergleich zum Vorgänger. Mit den schnellen Kurieren auf der linken Spur kann er also nicht ganz mithalten. Der neue stärkste Master ist durch andere Vorzüge gekennzeich-

net: Bullig und nahezu vibrationsfrei zieht die Maschine ab gut 1.000 Touren los, läuft gleichmäßig wie ein Elektromotor hoch und kennt dabei kein Turboloch. Ein souveränes Triebwerk, wäre da nicht die fehlende Drehfreude nach oben hinaus: Etwa im Bereich der Nenndrehzahl und darüber hinaus wirkt die Maschine selbst als Vierventiler etwas zäh, läuft rau, und bei 4.000/min ist dann endgültig Schluss. Diese Eigenschaft ist jedoch

angesichts der Kraft aus dem Keller akzeptabel. Der neue Renault erinnert eher an einen Kaltblüter denn an ein feinnervigtes Rennpferd, doch ein Transporter ist schließlich kein Sportwagen. Zum Gesamteindruck passt die leicht verzögerte Gasannahme: Der große Vierzylinder scheint stets kurz nachzudenken, bevor er den Tritt auf Gaspedal in Leistung umsetzt.

Mit seiner Charakteristik unterscheidet sich die neue Maschine deutlich vom Vorgängertriebwerk, das mit 115 PS nominell gleich stark, aber mit 260 Nm weniger kraftvoll ausfiel. Dieser 2.8 DTI stammte von der Iveco-Tochter Sofim und damit aus dem Fiat-Stall, ist ein alter und schwerer Haudegen, läuft in ähnlicher Form weiterhin bei Fiat Ducato und Iveco Daily und zeichnet sich zwar durch Temperament, gleichzeitig aber auch durch

Master-Dieselmotoren im Modelljahr 2002

Motor	1.9 dCi	2.2 dCi 16V	2.5 dCi 16V
Bauart	Turbodiesel-Direkteinspritzer, Common Rail, 1 oben liegende Nockenwelle, 2 Ventile pro Zylinder	Turbodiesel-Direkteinspritzer, Common Rail, 2 oben liegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder	Turbodiesel-Direkteinspritzer, Common Rail, 2 oben liegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder
Zylinder/Hubraum, cm³	4/1.870	4/2.188	4/2.463
Bohrung/Hub, mm	80/93	87/92	89/99
Leistung, kW (PS)/min	60 (82)/3.500	66 (90)/3.600	84 (115)/3.500
Spezifische Leistung, kW(PS)/l	32,1 (43,9)	30,2 (41,1)	34,1 (46,7)
Max. Drehmoment, Nm/min	200/2.000	260/2.000	290/1.600
Spezifisches Drehmoment, Nm/l	107,0	118,8	117,7

eine gewisse Trinkfreudigkeit aus. Damit ist's beim neuen Renault-Motor endgültig vorbei: 8,9 statt 10,1 l soll der stärkste Master im Schnitt jetzt schlucken, der aufwändigen Technik sei Dank. Da die Franzosen gleichzeitig serienmäßig den bisher aufpreispflichtigen 100-l-Tank spendieren, sind 1.000 km ohne Tankstopp am Stück und mehr keine Utopie. Trotz des größeren und damit einschließlich Füllung deutlich schwereren Tanks stieg die Nutzlast des Master durch den Übergang zum neuen 2.5 dCi 16V – Indiz für das heftige Gewicht des Vorgängers und eine gewisse Leichtigkeit des Neulings.

Dessen Kraft der Fahrer bereits beim Anfahren bemerkt: Auf rutschigem Untergrund scharrt der frontgetriebene Master ungeduldig mit den Vorderhufen, eine Traktionsregelung gibt es nicht; beim Fahren werden überdies Antriebseinflüsse im Lenkrad deutlich. Das deutlich gewachsene Drehmoment hat ein neues und verstärktes Getriebe zur Folge, bedient unverändert über einen kleinen Schaltknüppel zwischen den Sitzen. Nach bekannter Art zeichnet es sich durch kurze Wege aus, weniger durch Präzision. Störend fiel ein deutliches Rasseln im Schiebetrieb auf. Zu den positiven Seiten von Antrieb und Fahrwerk zählt die Bremsanlage, die den Master fix zum Stand bringt: Im vergangenen Herbst eingeführt, zählen die Bremsen mit vier großen Scheiben rundum zum Besten, was es in der Transporterzunft gibt.

Mit neuen Dieselmotoren allein (als Einstiegsmotorisierung gesellt sich ein 1.9 dCi hinzu) hat es Renault jedoch nicht bewenden lassen, nach vier Jahren konnte auch die Fahrerkabine eine Renovierung vertragen. Helles Grau ersetzt das wenig attraktive Braun der Innenausstattung, jetzt wirkt der Master deutlich heller und freundlicher, selbst wenn die verwendeten Materialien mitunter unverändert schlicht erscheinen.

Ein Aufsatz in der Mitte des Armaturenbretts vergrößert die Ablageflächen und schafft Platz für den neuen Fahrten-schreiber, der nun harmonisch integriert werden kann. Selbst die Hintergrundfarbe der Instrumente wechselte: Nachdem Fiat sich vor einiger Zeit beim Ducato ebenfalls für Blau entschied, kehrt Renault jetzt zum traditionellen ►

Schwarz zurück – was die Ablesbarkeit der großen Instrumente verbessert. Geblieben ist das große, recht flach stehende Lenkrad, dessen Prallplatte nun stolz ein Renault-Rhombus ziert – die Franzosen stehen jetzt offensichtlich zu ihren leichten Nutzfahrzeugen. Ebenso geblieben sind bekannte Master-Stärken wie der vielfach verstellbare Fahrersitz und die Außenspiegel mit verstellbaren Weitwinkelsätzen – beides zeugt von Praxisnähe.

Dies gilt auch für das Thema Kosten, beim Master nicht nur durch den weiterhin günstigen Anschaffungspreis ein Thema. So zählen die Versicherungsklassen bei PKW-Zulassung auch in Verbindung mit den frischen Motoren zu den niedrigsten seiner Klasse. Und die neuen, extrem langen Service-Intervalle von 30.000 km oder alternativ alle zwei Jahre sind unübertroffen. So geht der Master reifer und attraktiver denn je ins neue Modelljahr. Und wer weiß, vielleicht ent-

decken die Franzosen ja sogar beizeiten die Reize besonders starker Transporter: Für den neuen Trafic hat Renault bereits einen 2.5 dCi mit 98 kW (133 PS) angekündigt, der seinen Platz bei passender Gelegenheit ebenfalls im Master finden wird. Doch bis dahin wird noch ein wenig Wasser die Seine hinunter fließen, die Spitze bildet einstweilen der kräftige Master 2.5 dCi 16V mit 84 kW (115 PS), und der ist schließlich nicht von schlechten Eltern.

RANDOLF UNRUH

Feld-, Wald- und Wiesen-Kangoo

Französische Autos haben einen eigenen Charakter – der Renault Kangoo und sein Lieferwagen-Ableger Kangoo Rapid sind trefende Beispiel dafür. Dem sanften Franzosen hätte man eine rustikale Allradvariante kaum zugetraut, doch nun gibt es den pfiffigen Bonsai-Laster sogar als 4x4. Diese Variante kommt gerade recht für die Männer vom Bau und die Herren in Grün aus der Land- und Forstwirtschaft und ist das einzige derartige Modell in der weitläufigen Lieferwagen-Landschaft.

Dank einer um 60 auf 200 mm erhöhten Bodenfreiheit, einem neuen Stoßfänger mitsamt Ölwanenschutz und großen 15-Zoll-Rädern tritt der Kangoo Rapid 4x4 stämmig und selbstbewusst auf. Das kann er sich leisten, denn unter dem Blech steckt ansehnliche Technik. Der permanente Allradantrieb verfügt dank Hydraulikkupplung über eine variable, schlupfabhängige Kraftverteilung, die nahezu unmerklich zwischen den Achsen erfolgt. Die Regelung funktioniert überdies abhängig von der Geschwindigkeit: Bei geringem Tempo bis 40 km/h geht es zu Gunsten bester Traktion zwischen den Achsen sehr flott hin und her, bei höheren Tempo stufenweise sanfter, um das Fahrverhalten nicht durch heftige Wechsel der Antriebskraft ungünstig zu beeinflussen.

Obwohl Renault beim kleinen Kangoo auf wändige Allradtechnik wie Sperrdifferenzial und zusätzliche, kurze Übersetzungen verzichtet, tollt der Renault munter durchs Gelände. Von kundiger Hand gesteuert, wühlt er sich tapfer über matschige Waldwege, klettert deftige Steigungen hinauf, hebt an kurvigen Pas-

sagen mit kräftigen Wurzeln und Steinbrocken schon mal ein Bein. Er ist kein extremer Geländewagen und will auch keiner sein – aber er ist der traktionsstärkste Lieferwagen.

Zupass kommt dem Allradler eine besonders kräftige Motorisierung: Ausschließlich den Kangoo Rapid 4x4 gibt es mit dem 1.9 dCi und 59 kW (80 PS) sowie 180 Nm Drehmoment. Die Maschine ist aus Trafic und jetzt auch Master sowie Renault-PKW bekannt, zieht den kleinen Springinsfeld mühelos durch Dick und Dünn. Weiteres Plus für den Kangoo Rapid 4x4: Der Feld-, Wald- und Wiesen-Kangoo ist netto bereits ab 25.719 DM zu haben und kostet damit nur knapp 5.000 DM mehr als sein konventionell angetriebener Bruder.

Ganz ohne Wermutstropfen geht die Verwandlung zum Offroader für Einsteiger jedoch nicht ab: Das Reserverad ist nun stehend im Laderaum platziert, die Nutzlast auf Grund des höheren Eigengewichts auf 525 kg begrenzt, der Wendekreis wächst um einen halben auf mehr als 11 m. Doch diese Details werden den modernen Alm-Öhi nicht davon abhalten, in den flinken kleinen Allradler von Renault einzusteigen.

Damit nicht genug: Auch der gewöhnliche Kangoo Rapid rollt modifiziert ins neue Modelljahr. Zwei neue Benzinmotoren mit 1,2 und 1,6 l Hubraum verbinden Sparsamkeit mit spritzigem Temperament. Die Vierventiler leisten 55 kW (75 PS) und 70 kW (95 PS) – im Fall der stärkeren Maschine genug für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h und eine Beschleunigung in nur 10,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Der Normverbrauch beläuft sich im Schnitt trotzdem nur



Der Kangoo Rapid 4x4 ist ein rechter Springinsfeld, der sich tapfer durchs Gelände wühlt. Ausschließlich für den Kangoo mit Allradantrieb: kraftvoller dCi-Motor mit 180 Nm Drehmoment.

auf 7,5 l Super auf 100 km. Der schwächere Motor soll sogar mit 7,0 l/100 km auskommen. Größere Brems Scheiben, bei ABS ein Bremsassistent, ein überarbeitetes Fahrwerk und eine verbesserte Geräuschdämmung komplettieren die Renovierung des Kangoo Rapid 2002. Im nächsten Jahr soll's weitergehen: Dann kommt der neue, kompakte Renault-Diesel 1.5 dCi auch im Kangoo Rapid zum Einsatz.

RUN



Der kurze Master mit flachem Dach und 2,8 t Gesamtgewicht rollt nun mit einem neuen dCi-Motor vor. (links)

Die kompakte Maschine mit 1,9 l Hubraum verschwindet fast im Motorraum. Sie überzeugt mit geringem Verbrauch und gleichmäßiger Leistungsabgabe. (oben)

RENAULT

Master 1,9 dCi zum Einstieg

Nicht alle haben es immer sehr eilig und zischen mit Volldampf über die Autobahn, nicht jeder transportiert immer schwerste Lasten und zieht gewichtige Anhänger. Und mancher schaut ganz genau auf die Kosten: Transporter mit Einstiegsmotorisierung haben auch in Zeiten pfeilschneller Kuriere ihre Berechtigung.

Jedenfalls dann, wenn ihre Maschine so auftritt, wie der neue 1.9 dCi im leichten Master mit 2,8 t Gesamtgewicht. 60 kW (82 PS) Motorleistung ist nur die halbe Wahrheit, auch der sympathische Wert von maximal 200 Nm Drehmoment erklärt nicht alles.

Denn auch der kleinste Master-Diesel zieht tapfer und klaglos aus niedrigsten Drehzahlen, tourt im Unterschied zum großen Bruder sogar laufruhig und fast schon leichtfüßig bis knapp über 4.000/min. Bei mittleren Drehzahlen reagiert die kompakte Maschine sogar ausgesprochen spontan aufs Gas – ein Triebwerk auf das sich der Hand-

werker freuen kann. Zumal auch der kleine Diesel von sehr langen Serviceintervallen (30.000 km alternativ alle zwei Jahre) profitiert.

Im Verbrauch zählt er ebenfalls zu den besten seiner Klasse: Nur 8,0 l soll er im Schnitt

konsumieren. Das ist ein Wort, zumal der Master dies dank seines riesigen 100-l-Tanks in die enorme Reichweite von 1.250 km umsetzen kann. Der Verbrauch ist allerdings durch eine gewisse Behäbigkeit erkaufte: Der Antrieb des 1.9 dCi ist arg lang übersetzt, und so kommt der Fahrer auf der Landstraße mitunter nicht aus dem vierten Gang heraus.

Trotzdem: Dank Laufkultur, gleichmäßiger Leistungsentfaltung und Wirtschaftlichkeit gehört der 1.9 dCi zu den klaren Argumenten pro Renault Master – auch wenn er hier auf ein paar technische Leckerbissen wie Vierventiltechnik verzichten muss und es ihn ausschließlich in Verbindung mit dem leichten 2,8-Tonner gibt. RANDOLF UNRUH



Das Kürzel dCi 80 steht für Common-Rail-Technik und 60 kW (82 PS) Motorleistung.