

# Starker Typ

Leistung rauf, Verbrauch runter, so lautet die höchst aktuelle Devise des Franzosen. Überdies wächst mit neuen Varianten das Programm.

**S**pontan und kraftvoll legt der Motor beim Tritt aufs Gas zu. Die Drehzahl ist ihm dabei egal. Und die 800 kg Ballast im Heck jucken ihn ebenfalls nicht. Der Renault Master lockt mit einer neuen Spitzenmotorisierung von 120 kW (163 PS). Mit 360 Nm Drehmoment und mit einer ausgesprochen bulligen und zupackenden Leistungscharakteristik.

Wenn rundum neue und überarbeitete 3,5-Tonner sprießen, kann der Master nicht unbeteiligt zuschauen. Vier Jahre nach seiner Premiere legt der Franzose zusammen mit seinem Zwillingsbruder Opel Movano nochmals kräftig zu. Äußerlich noch frisch und unverbraucht, spendiert ihm Renault als Erkennungsmerkmal vorn allein eine kräftig dimensionierte Raute als Verbindung von Kühlergrill und Motorhaube. Sie tragen nun fast alle Autos der Marke. Der gefletschte Grill dagegen bleibt.

Dahinter stecken indes überarbeitete Motoren, unverändert Vierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum. Renault hat das Programm neu sortiert und gleichzeitig enger gestaffelt. An die Stelle der bisherigen Spitzenmotorisierung mit 110 kW (150 PS) sind gleich zwei Ausführungen getreten, der dCi 135 mit einer Leistung von 100 kW (136 PS) und 340 Nm sowie der dCi 160 mit 120 kW (163 PS) und 360 Nm Zugkraft.

## Der schwächere Motor reicht, aber ...

Zugegeben, der schwächere der beiden Motoren reicht für nahezu alle Lebenslagen aus. Doch wer sich etwas gönnen will, der greift zum stärksten Triebwerk. Mit seiner souverä-

Vier Jahre nach seiner Premiere legt der Franzose zusammen mit seinem Zwillingsbruder Opel Movano nochmals kräftig zu.



Renault hat das Master-Programm um zusätzliche Varianten vergrößert.



Geräumiges Cockpit: Eine Fülle von Ablagen nimmt den Hausrat des Fahrers auf, mit Doppelsitz kommt selbst ein Trio gut unter.



nen Charakteristik widerspricht er gängigen weichgespülten Triebwerken, wie sie zum Beispiel im neuen Traffic zu finden sind. Dieser Motor ist ein kerniger Geselle, gezähmt von einem Zweimassen-Schwungrad, aufgepöppelt durch Doppelaufladung mit zwei unterschiedlich großen Turboladern. Von einem neuen Design von Brennraum und Ansaugtrakt verspricht sich Renault eine effizientere Verbrennung. Gleiches gilt für deftige Einspritzdrücke bis 2.000 bar, eine besonders glatte Oberfläche der Zylinder und reibungsarme Kolbenringe. Die variabel arbeitende Ölpumpe senkt der Verbrauch ebenso wie die elektrohydraulische und geschwindigkeitsabhängig arbeitende Servolenkung. Die gekühlte Abgasrückführung senkt wiederum die Emissionen.

Und weil Renault außerdem moderne Sprintspartechnik wie Start-Stopp und eine Bremsenergie-Rückgewinnung für den Stromhaushalt spendiert, sinkt der Normverbrauch des Kastenwagens zum Vorgänger um fast 20 Prozent auf nur 6,9 l/100 km. Es bleibt dahingestellt, wie realistisch ein solcher Norm-



verbrauch für einen mehr als 2 m breiten 3,5-Tonner mit Hochdach ist. Tendenziell aber schneidet der Renault im Vergleich günstig ab.

Und er gewinnt an Traktion: „Extended Grip“ heißt eine neue zuschaltbare Traktionshilfe. Auf Tastendruck ackert sich der Master nun besser aus Baustellen und winterlichen Schneewehen heraus. Hinter dem Begriff verbirgt sich eine Antriebs-Schlupfregelung.

### Neue Karosserievarianten

Im Fahrerhaus ist von den Neuerungen wenig zu merken. Der Master bleibt ein robuster Geselle mit eher einfachem Ambiente und einer Vielzahl von Ablagen. Neu ist allein auf Wunsch ein großer Spiegel auf der Beifahrer-Sonnenblende. Er hilft nicht etwa beim Rasieren, er verbessert bei heruntergeklappter Blende den Blick auf die Straße unmittelbar rechts neben dem Transporter und belebt damit den toten Winkel.

Neu sind indes Karosserievarianten mit Heckantrieb: Den längsten Master gibt es nun in Ausführungen mit Heckantrieb und Einzel-

bereifung. Die Zuladung wächst gegenüber der Zwillingsbereifung um 54 kg, zwischen den Radkästen ist nun Platz für quer hineingeschobene Europaletten. Je nach Hochdach schluckt der Laderaum entweder 14,9 oder 17 m<sup>3</sup>. Renault sieht die neuen Ausführungen vor allem als Langstreckler für die Autobahn. Dazu passt die längere Achsübersetzung gegenüber der Zwillingsbereifung mit entsprechend niedriger Drehzahl und einem um 0,5 l/100 km niedrigeren Verbrauch. Der Fahrer freut sich über die gedämpfte Geräuschkulisse. Die in Verbindung mit den beiden stärksten Motoren eingebaute Eco-Taste wird er wiederum missachten: Ein Druck auf die Taste, schon sinken Leistung, Drehmoment und die Leistung der Klimaanlage zugunsten des Verbrauchs. Derlei Tasten sind gut für Normverbräuche, doch sie vergällen das Vergnügen an den neuen durchzugsstarken Motoren. Wer bullige Triebwerke ordert, will ihre Leistungsfähigkeit schließlich nicht künstlich beschneiden, dazu genügt vollauf das Gaspedal.

**Randolf Unruh**

**Markenzeichen Renault-Raute:  
Die neue Generation des Masters ist  
am selbstbewusst dimensionierten  
Markenzeichen zu erkennen.**

**ASA**  
**SCHMUTZFÄNGER**

www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk

- Alle Größen - aus eigenem Werk
- Kurze Lieferzeit - Frei Haus
- Kostenlose Angebote

**ANTISPRAY TYPE**  
**APPROVALS**  
**91/226EEC**  
**109/2011EEC**

Erhabene Logos



**IHR LOGO**



**IHR LOGO**

**Deutschsprachige Beratung**  
Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10