

TEST Renault Master Quickshift

Milde Sorte

Das neue automatisierte Getriebe namens Quickshift schaltet watteweich. Und auch sonst hat der aktuelle Renault Master einiges zu bieten.

Transporter sind von Natur aus eher Raubeine und von der wilden Sorte, genau wie ihre Fahrer. Möglichst dicker Motor, Ziegelstein aufs Gas, auf geht's, häufig lautstark und ungehobelt. Dieser Transporter hier ist anders. Besonders beim Schalten: Das läuft fast

durchweg so mild, weich und zart ab, als wenn ein warmes Messer durch weiche Butter zieht.

Nahezu unmerklich handelt sich der Master beim Heranrollen an Kreuzungen Gang für Gang hinunter, gibt dabei sogar wohl dosiert die richtige Portion Zwi-

schengas. Was woanders durch unnötige Schaltrucke nervt, das bemerken hier nur aufmerksame Gemüter. Genauso beim Hochfahren der Maschine und selbst beim Kickdown, der über einen deutlich spürbaren Druckpunkt des Gaspedals aktiviert wird: Hier ruckt und hakt nichts, dieser Transporter ist ein friedlicher Gleiter. Endlich einmal stimmt die Behauptung, die schon mancher Hersteller etwas fahrlässig und vollmundig in die Welt gesetzt hat: Dieses automatisierte Schaltgetriebe arbeitet annähernd so komfortabel wie ein Vollautomat.

Quickshift heißt das kluge Aggregat, es basiert auf dem bekannten mechanischen Sechsganggetriebe des Master. Wo bei – so richtig „quick“, also flink, geht's nun doch nicht mit der Schalterei, der sanftmütige Charakter wäre dann dahin. Aber auch von Slowshift kann keine hämische Rede sein. Etwa eine Sekunde dauert der gesamte Schaltvorgang, der Gangwechsel selbst nimmt ein Drittel da-



So blickt der Fahrer gern zurück: gute Sicht dank doppelter Außenspiegel mit großem Blickfeld (ganz links)

Ein Transporter mit Gesicht: Große Augen, dazu die Bügelfalten-Motorhaube, das hat was.

Langer Radstand, kräftige ausgearbeitete Radläufe – der Renault Master fährt gut proportioniert und dynamisch vor. (unten)





von in Anspruch. Etwas träge sind mitunter dagegen die Reaktionen, bis tatsächlich geschaltet wird. Zum Beispiel beim Hochschalten, wenn der Motor sekundenlang mit zu hoher Drehzahl und bereits zurückgenommenem Gaspedal verharrt, bis sich das Elektronenhirn bequem, mit Hilfe elektrohydraulisch betätigter Steller den Gang zu wechseln. So eine Situation passiert ab und zu. Quickshift hat keine Augen, kann nur vermuten, was der Fahrer vorhat, kennt Programme, keine Gefühle.

Dabei bemüht sich die Blackbox dank reichlich verteilter Sensoren nach Kräften. Als Parameter fließen ein: aktuelle Leistung und gerade anliegendes Drehmoment, Drehzahl, Geschwindigkeit, Be-

Die Bits und Bytes im Motorraum können nicht jede Windung des Fahrerhirns mitverfolgen.

schleunigung und Verzögerung, der Fahrstil anhand des Tempos von Gas- und Bremsbewegungen, sowie das Straßenprofil, das sich die Elektronik aus den Fahrwiderständen zusammenreimt.

Auch weitere Vorgänge sind hinterlegt. So denkt sich der Bordcomputer bei ruckartig zurückgenommenem Gas, dass der Fahrer eher verzögern als beschleunigen will, schaltet nicht etwa hoch, sondern geht eher einen Gang hinunter, der



größeren Motorbremswirkung wegen. Das funktioniert recht gut, stört allerdings, wenn der Fahrer bei leichtem Gefälle spritsparend rollen will, den Gasfuß lupft und die Elektronik daraufhin hinunterschaltet. Die Bits und Bytes irgendwo im Motorraum können eben nicht jede Windung des Fahrerhirns mitverfolgen.

Doch wenn's ihm zu bunt wird, dann schaltet der Fahrer sein Hirn dazu und greift manuell ein – Antippen des Wählhebels genügt. Nach vorne drücken heißt Hinaufschalten, nach hinten geht's einen Gang hinunter – das ist logisch. Bei zweimaligem Antippen in jede Richtung überspringt der Automat brav einen Gang. Auch der Wechsel von der Vorwärts- in die Rückwärtsbewegung des Autos klappt auf kurzem (Schalt-)Wege ohne störenden Halt in Leerlaufposition. Dazu gibt's weitere Hilfestellung: Per Tastendruck greift sich Quickshift zusätzliche Schaltprogramme, passend fürs beladene Fahrzeug

oder auf rutschigem Untergrund. Das Winterprogramm verhindert bruskes Anfahren, das Lastprogramm wählt höhere Drehzahlen. Derlei Eingriffe sind in der Regel aber überflüssig, zumal der Fahrer auf glitschigem Geläuf auch durch manuellen Eingriff im zweiten Gang anfahren kann. Praktisch ist eine weitere Funktion: Quickshift verfügt wie ein vollautomatisches Getriebe über eine Kriechfunktion, gleichzeitig eine Rückroll Sperre beim Anfahren.

Was gerade Sache ist, vermittelt ein Blick aufs Display des Bordcomputers. Freundlicherweise zeigt der Master sogar an, in welcher Stufe das Getriebe bei automatischem Betrieb arbeitet – diese Funktion verkneift sich mancher Wettbewerber.

Optimistisch verspricht Renault mit Quickshift gegenüber dem konventionell geschalteten Getriebe eine deutliche Verbrauchsminderung von bis zu zehn Prozent. Dies mag bei Fahrt nach Normbe-

Die Kabine des Renault ist recht geräumig, jedoch liegen längst nicht alle Schalter in Reichweite.

Praktische Ablage und gutes Versteck: Geheimfächer unter den Sitzflächen des Beifahrer-Doppelsitzes

Quickshift – das automatisierte Getriebe überzeugt durch butterweiche Schaltvorgänge.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.399 mm
Gesamtbreite	1.990 mm
Gesamthöhe	2.403 mm
Radstand	3.578 mm
Wendekreisdurchmesser	14.110 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.800/1.099 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.874/1.515 mm
Laderaum über Fahrbahn	541 mm
Länge Laderaum	3.214 mm
Breite Laderaum	1.764 mm
Höhe Laderaum	1.912 mm
Breite zw. Radkästen	1.282 mm
Ladevolumen max.	10,8 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.740/1.725 mm
Leergewicht Testwagen	2.010 kg
Nutzlast	1.490 kg
zGG	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.850/2.060 kg
Anhängelast (12% Steigung)	2.000 kg
zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung; zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 89/99 mm, Hubraum 2.463 cm³, Leistung 84 kW (114 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 290 Nm bei 1.600/min

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 4,18 bis 0,64, Rückwärtsgang 3,89

Antrieb: Übersetzung Antriebsachse 4,44; Antrieb auf die Vorderräder

Füllmengen: Tankinhalt 100 l, Motoröl mit Filter 8,0 l

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfeder aus Verbundwerkstoff, Teleskop-Stoßdämpfer

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser vorn 305 mm, hinten 305 mm; elektronische Bremskraftverteilung, ABS, Bremsassistent; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Reifen/Räder: Reifen 225/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16

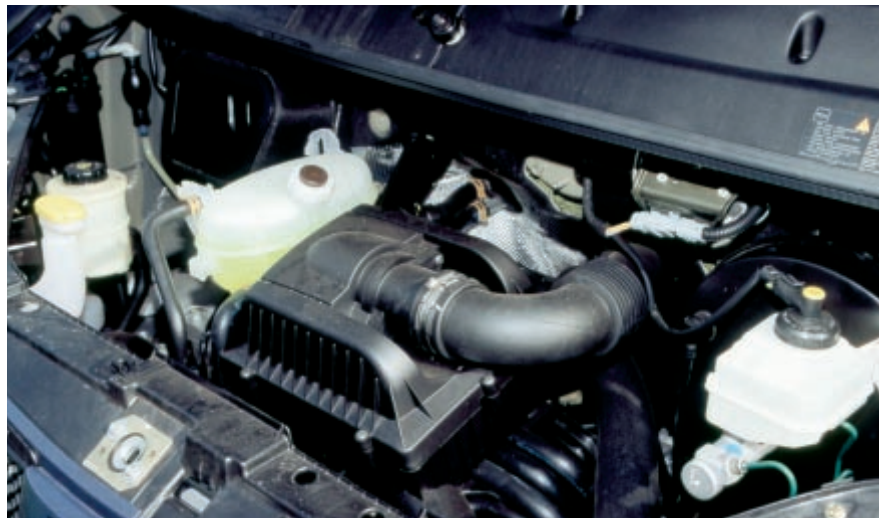
Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Elektrik/Wartung/Garantie

Elektrik: Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 150 A

Wartung/Garantie: Ölwechsel alle 40.000 km; zwei Jahre Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung inkl. Mobilitätsgarantie

TEST Renault Master Quickshift



Viel Drehmoment, leise, unter 2.000 Touren etwas rappelig und ausgesprochen sparsam: der 2.5 dCi unter der Haube

dingungen stimmen, doch in der Praxis kann ein geübter und ungenormter Fahrer Quickshift eine Nase drehen, so wie ein Schachweltmeister dem Computer. Gefahren auf einer definierten Landstraßenstrecke ohne nennenswerte Stopps, kam, manuell geschaltet und konzentriert verbrauchs betont bewegt, ein Schnitt von 7,7 l/100 km heraus. Mit Quickshift schluckte der Renault 8,2 l/100 km. Eher dynamisch und gedankenlos manuell gefahren, hieß das Ergebnis dagegen 9,4 l/100 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag jeweils auf nahezu identischem Niveau.

Klare Sache: Quickshift bewegt sich deutlich näher am sehr guten als am schwachen Fahrer – so soll es sein. Und auch Weltmeister haben an mäßigen Tagen schon gegen Schachcomputer verloren. Das letzte Quäntchen könnte Quickshift herausholen, wenn es auch auf der Strecke bei passender Gelegenheit, zum Beispiel Leerfahrt, konsequenter in niedrige Drehzahlen unter 2.000 Touren hinaufschalten würde, doch das geheimnisvolle Elektronenhirn mag's lieber dynamischer und hält den Diesel meist mit gut 2.000 Touren auf Trab – da hat er mehr Biss, da soll's vorwärts gehen.

Bemerkenswert, auf welch niedrigem Niveau sich die gemessenen Verbräuche bewegen, der Master 2.5 dCi gehört zu den sparsamen Transporteuren unter Seinesgleichen. Dazu verhilft ihm neben moderner Technik mit einer respektablen Zahl an Ventilen und Nockenwellen eine

lange Übersetzung: Bei Höchstgeschwindigkeit von Tempo 147 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mal gerade 3.200 Touren, deutlich unter Nennndrehzahl. Der Testverbrauch pendelte sich bei 10,1 l ein; mit einem Ausschlag nach oben bei Dauervollgas auf der Autobahn von vergleichsweise günstigen 13,7 l/100 km und einem ausgezeichneten Minimalwert von 8,4 l/100 km – die erwähnten Messrunden als Sonderfall mal ausgeklammert. Mit seinem Riesentank von 100 l

MESSWERTE

Beschleunigung

0–50 km/h	5,8 s
0–80 km/h	12,0 s
0–100 km/h	19,1 s
Höchstgeschwindigkeit	147 km/h

Elastizität 4./5. Gang

50–80 km/h	6,4/8,8 s
50–100 km/h	11,9/15,5 s
80–120 km/h (6. Gang)	21,1 s

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	54/60/68 dB(A)
100/130/Vmax	69/72/74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	8,4 l/100 km
Verbrauch maximal	13,7 l/100 km
Teststrecke beladen	9,9 l/100 km

Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø	10,1 l/100 km
-------------------	---------------

Ø = Durchschnitt

TEST Renault Master Quickshift

Volumen ist der Master deshalb ein seltener Gast an der Tankstelle – müsste der Fahrer nicht ab und zu pausieren und sich verpflegen, man würde Tankstellen mit Verachtung strafen.

Dank ihres tapferen Drehmoments von 290 Nm – Bestwert in dieser Master-Leistungsklasse um seine 84 kW (114 PS)

Ausstattungen und Preise*

Grundpreis

**Renault Master Quickshift
(L2/H2 84 kW/114 PS) 25.250,- €**

Anhängervorrichtung 192,- €

Außenspiegel elekt.verstellbar,
beheizt** 530,- €

Beifahrerairbag 390,- €

Fahrtenschreiber 570,- €

Federn verstärkt 150,- €

Fensterheber, elektrisch** 530,- €

Geschwindigkeitsregler 220,- €

Heckflügeltüren 270° 440,- €

Heckscheiben beheizbar 110,- €

Klimaanlage 1.190,- €

Laderaum-Schiebetür links 390,- €

Laderaum: Boden/Seitenwände
verkleidet 370,-/550,- €

Zentralverriegelung** 370,- €

(* alle Preise ohne Mehrwertsteuer/** Elektro-Komfort-Paket: Fensterheber elektrisch und Außenspiegel elektrisch einstellbar/beheizbar, Zentralverriegelung mit Fernbedienung € 530,-)



Begrenztes Volumen, jedoch niedriger Boden und eine sehr hohe Nutzlast: Der Master packt ordentlich ein.

herum – machen der Maschine zudem niedrige Drehzahlen wenig aus. Theoretisch jedenfalls, denn mit unwirschem Gebrumm wehrt sie sich mit unfreundlicher Unterstützung von Getrieberasseln gegen Tourenzahlen von deutlich unter 2.000/min. Schade drum, der Vierzylinder mit Common-Rail-Einspritzung läuft ansonsten ruhig und vergleichsweise leise – trägt damit seinen Teil zum sanftmütigen Charakter des Franzosen bei.

Recht kommod tritt auch das Fahrwerk des Renault auf: Leer benimmt sich der Franzose dezenter als mancher Trampel der 3,5-t-Kategorie, ist zwar keine Sänfte, neigt aber auch nicht zum Auskeilen. Und doch fährt sich der Master beladen weder schwammig noch federt er bis zum Anschlag durch. Er fängt sich auch schnell nach einem kurzen Aufschaukeln beim zackigen Autobahn-Spurwechsel. Dabei hilft der lange Radstand: 4 m von Achse zu Achse sind ungewöhnlich viel für einen Transporter der 5,5-m-Liga und stabilisieren den Vorwärtsdrang. Nachteil: Mit gut 14 m Wendekreis rangiert es sich arg mühsam.

Ganz anders die Bremsen des Renault: Sanft und doch unnachgiebig zupackend sind sie vertrauenswürdig wie bei kaum einem anderen vergleichbaren Transporter – à la bonheur, auf die vier großen Scheiben ist Verlass.

Den Hut zu ziehen gilt es auch vor manchen Details rund um das Fahrerhaus. Neben prima Außenspiegeln mit großen Weitwinkelsätzen verdienen vor allem die Ablagen eine Erwähnung. Besonders pfiffig ist im Master die Idee von zwei Fächern unter den vorklappbaren Sitzflächen des Beifahrergestühls umgesetzt – vorzügliche Verstecke. Und das Baguette für die Pause wartet im Ablagekorb unter der Sitzbank.

Ansonsten geht's im Master recht geräumig zu, selbst auf dem mittleren Platz der Kabine. Die Bedienung hinterlässt wenig Rätsel, hält den Fahrer jedoch in Bewegung – ob nun Betätigung von Heizung und Lüftung, der elektrischen Fensterheber oder der Radiofunktionen, die nicht mit dem Bedienungssatelliten am Lenkrad zu erledigen sind: Stets ist eine höflich-lästige Verbeugung fällig. Dazu machten kühle Herbstnächte deutlich, dass in vielen Gegenden Frankreichs ein

freundliches Klima herrscht – die Master-Heizung kann einen kaum erwärmen, da darf Renault ein Scheit nachlegen.

Anders beim Laderaum. Dank Frontantrieb liegt sein Boden sympathisch niedrig, kaum mehr als einen halben Meter über der Fahrbahn. Mit der beliebten Kombination aus mittlerem Radstand und mittlerer Dachhöhe ergeben sich 10,8 m³ Laderaum. Das Volumen wäre größer, müsste nicht ebenfalls das Ersatzrad im Laderaum unterkommen.

Andererseits kann man den Master weitgehend bedenkenlos vollpacken. Trotz Klimaanlage, allerlei elektrischen Helferlein für Außenspiegel und Fenster-

À la bonheur: Auf die vier Scheibenbremsen – sanft und doch unnachgiebig zupackend – ist Verlass.

heber sowie einem Holzboden und der kompletten Seitenverkleidung im Laderaum brachte der Renault vollgetankt nur 2.010 kg Leergewicht auf die Waage. Im Laderaum kommt die Sicherheit nicht zu kurz: Zwar ist die blecherne Trennwand auf der Fahrerhausseite unverkleidet, doch immerhin serienmäßig an Bord, genauso wie die Sammlung von acht Zurrösen am Boden.

Der Motor kommt trotz seiner eher zurückhaltenden Leistung selbst mit dem voll beladenen Master gut zurecht. Das liegt am hohen Drehmoment und nicht zuletzt am Sechsganggetriebe, das Leistung und Drehmoment bestens portioniert. Dank des automatisierten Getriebes kommt an Bord fast so etwas wie Gemütlichkeit auf – man ist nicht langsam unterwegs, hat's dabei bequem und sieht die Fahrerei gelassener.

Ist das einen Quickshift-Aufpreis von 950 Euro wert? Warum eigentlich nicht: Ein tendenziell niedrigerer Spritverbrauch (auch Top-Fahrer sind nicht immer in Bestform), Getriebe und Kupplung mit voraussichtlich enorm langer Lebensdauer, ein entspannterer und dadurch besserer Fahrer – die milde statt der wilden Sorte kann sich rechnen.

RANDOLF UNRUH