



Test: Renault Master dCi 150

Ganz neue Seiten

Mit reichlich Biss und einem ungewohnt rauen Charakter zieht die aktuellste Variante des Master neue Seiten auf.

Die Verantwortlichen sprechen vom Master Phase III. So nennt Renault intern die aktuelle Generation seines großen Transporters, der allmählich zum Klassiker reift. Seit neun Jahren ist er auf der Welt, da weiß man, was man hat – bei Käufern von Transportern durchaus ein Argument, sie gehen gern auf Nummer sicher.

Und entdecken beim erneut aufgefrischten Master ganz neue Seiten. Bisher eher von sanftmütigem Charakter, tritt der Master in seiner stärksten Variante plötzlich als Draufgänger auf. In der Power-Ausgabe schlägt jetzt nach dem kurzzeitigen Transplantation einer Mascune von Konzernpartner Nissan wieder ein

französisches Herz. Und wie es schlägt: 107 kW (146 PS) sind ein Wort in einem Kastenwagen mittlerer Größe von 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Verantwortlich dafür ist der bekannte Vierzylinder mit 2,5 Liter Hubraum, nicht nur in der Leistung, auch im Drehmoment (320 Nm) und damit Durchzugskraft kräftig aufgepöppelt. Plötzlich zeigt der Diesel einen ganz anderen Charakter. Bisher in den milderer Varianten elastisch und eher gleichmütig agierend, reißt das Triebwerk den Transporter jetzt ab mittlerem Drehzahlniveau geradezu vorwärts. Ungestüm setzt der Turbolader ein, der Antritt wirkt für einen Transporter dieses Formats geradezu explosiv.

Kräftig und solide. Ist schiere Kraft und Antritt gefragt, ist der Franzose in seinem Element, obwohl das maximale Drehmoment nominell keinen Wettbewerber schreckt. Doch wie es der Motor realisiert, das ist auf seine Art bemerkenswert, prächtige Elastizitätswerte sprechen für sich. Nur im sechsten Gang fällt der Spurt aus mittleren Geschwindigkeiten um 80 km/h etwas matt aus, kommt die Maschine nicht so recht in Schwung. Ursache: Niedrige Drehzahlen von deutlich unter 2.000 Touren verträgt der Master-Motor zwar, doch er mag sie nicht. Dann vibriert's an Bord, der Vierzylinder fühlt sich hörbar unwohl. Die Leistung setzt zurückhaltend ein, auch beim Anfahren. Dabei steht das maximale Drehmoment nominell schon bei 1.500 Umdrehungen zur Verfügung, man mag's kaum glauben.

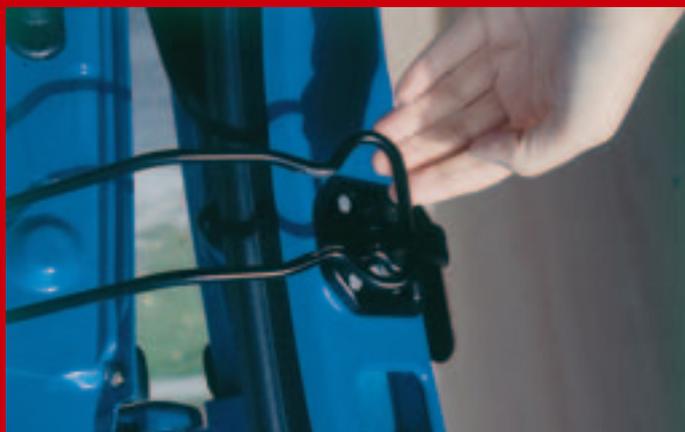
Insgesamt benimmt sich der Diesel wie ein kerniger Turbomotor alter Schule. Dabei handelt es sich um ein modernes Triebwerk mit Vierventiltechnik, zwei oben liegenden Nockenwellen und Common-Rail-Einspritzung. Sogar ein



links: Dezent gekennzeichnet: Hinweis auf der stärksten Motor in der Seitenschutzleiste.

rechts: Laderaum: hohe Nutzlast, Reserverad über dem linken Radkasten.

unten: Störendes Detail: eingefetteter Bügel zur Erweiterung der Türöffnung.



Partikelfilter ist an Bord, ohne ihn wäre Euro 4 nicht zu erreichen.

Ebenso ungebärdig wie der Temperamentsdiesel arbeitet auch das Getriebe. Zwar flutscht der Schalthebel sehr leichtgängig durch die Gassen, doch speziell bei warmgefahrenem Öl und im Stopp-and-Go-Betrieb ohne Gas rasselt das Aggregat, dass man um seine Gesundheit fürchtet. So ist das mit Kraftmeiern, gute Manieren sind nicht immer ihre Stärke.

Doch der Bumms beim Tritt aufs Gas, er hat ja was. Und auch die Übersetzungen stimmen: unten kurz und oben so lang, dass bei Höchstgeschwindigkeit etwa Nenndrehzahl anliegt – solch eine Abstimmung passt in allen Lebenslagen. Man wird sich den stärksten Master nicht ausgerechnet als Sparschwein zulegen, Verbrauchswunder sind nicht zu erwarten. Doch der zählt auch nicht zu den harten Trinkern. Meist bewegt sich der Master, abhängig von Gangart und Beladung, zwischen neun und 13 Liter/100 km. Das geht in Ordnung zumal die Reichweite dank des riesigen Tanks mit seinen 100 Liter Volumen enorm ausfällt.

Mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht hat der antrittsstarke Motor vergleichsweise leichtes Spiel. Also beherzt einpacken, den Master stört es nicht: Sein Leergegewicht beträgt nur knapp 60 Prozent der zulässigen Last, trotz Ausstattung des Testwagens mit Holzboden im Laderaum, dachhoher Seitenverkleidung, Klimaanlage und ein paar weiteren Annehmlichkeiten. Macht knapp 1,5 Tonnen für Fahrer und Ladung, ein Spitzenwert.

Der Zahn der Zeit. Darüber hinaus ist der Laderaum in Relation zur Fahrzeuglänge sehr luftig. 10,8 Kubikmeter bei 5,4 Meter Länge und mittlerem Hochdach, Respekt. Die Ladekante liegt sympathisch niedrig kaum mehr als einen halben Meter über der Fahrbahn, die Zurrösen sind jetzt besser bei Kräften. Da nimmt man sogar das im Laderaum untergebrachte Reserverad in Kauf – immerhin, der Renault hat noch eines, selbstverständlich ist es nicht mehr. Und akzeptiert vielleicht auch den Griff zum eingefetteten Türbügel beim Erweitern der Heckflügel auf 180 Grad.

Diese Punkte entsprechen am Ende des Transporterjahrs 2006 nicht mehr dem Stand der Dinge, ebenso wenig wie Optik und Fahrerhaus. Der Renault ist, trotz mehrfacher Modellpflege, inzwischen der Senior unter seinesgleichen, Phase III eben. Freundlich und beileibe nicht aufregend steht der Master da, guckt ein wenig erstaunt aus großen Augen in die veränderte Transporterwelt voller taufischer Wettbewerber. Er ist in die Jahre gekommen, man achte nur auf die Seitenschutzleisten, die aus diversen Teilen zusammengestückelt wirkt. Nein, diesem gefällig-unauffälligen Auto pfeift niemand mehr anerkennend hinterher.

Der Pfiff fehlt angesichts anderswo komplett neu konzipierter Fahrerhäuser auch dem Inneren der Kabine. Schon die Innenlänge ist knapp bemessen, die Längsverstellung des Sitzes entsprechend begrenzt. Das nicht verstellbare Lenkrad steht merkwürdig flach und hoch, das rechte Knie des Fahrers droht mit der Konsole des Schalthebels zu kollidieren, die Bedienelemente von elektrischen Außenspiegeln und Seiten-

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.399 mm, Breite gesamt 1.990 mm, Höhe gesamt 2.493 mm, Radstand 3.578 mm, Wendekreis 14 110 mm, Breite/Höhe Schiebetür 1.099/1.800 mm, Breite/Höhe Hecktür 1515/1874 mm, Laderaum über Fahrbahn 541 mm, Laderaum (L/B/H) 3.214/1.764/1.912 mm Breite zw. den Radkästen 1.282 mm, Ladevolumen 10,8 m³, Spurweite vorn/hinten 1.740/1.725 mm, Leergewicht Testwagen 2.040 kg, Nutzlast 1.460 kg, Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg, Zul. Achslast vorn/hinten 1850/2060 kg, Anhängelast bei 12 % Steigung 2.000 kg Zul. Zuggesamtgewicht 5.800 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit 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 2.464 cm³, Leistung 107 kW (146 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500/min.

Getriebe: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick im Armaturenbrett, Übersetzungen 4,18 / 2,24 / 1,39 / 0,98 / 0,76 / 0,64

Antriebsachse: Übersetzung 4,22, R.-Gang 3,89. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Achsen: Vorn Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern aus Verbundwerkstoff, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser jeweils 305 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, auf Wunsch Antriebssschlupfregelung und elektronisches Stabilitätsprogramm. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

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

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

Elektrik: Batterie 12 Volt 95 Ah, Lichtmaschine 150 A.

Wartung/Garantie: Wartung: Ölwechsel alle 30.000 km. Garantie: Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie.

Preis: Renault Master dCi 150, L2/H2, Radstand 3.578 mm26.950,- Euro*
*Preis ohne Mehrwertsteuer



Nicht aufregend, aber ansehnlich: Renault Master nach neun Jahren Fertigung.

fenstern sitzen etwas eigenwillig in kleinen Konsolen an der Türverkleidung, die weiße Blechtrennwand zum Laderaum wirkt kalt und wenig ansehnlich.

Auch die Ablagen entsprechen nicht mehr ganz dem neuesten Stand, obwohl Renault mit kleinen Fächern unter dem Hochdach und einem großen Fach anstelle des bisherigen Netzes an der Mittelkonsole im Rahmen seiner Möglichkeiten nachgelegt hat. Doch ein neues Cockpit spendiert keiner einem neun Jahre alten Transporter.

Die Reife des Master zeigt sich in anderen Eigenschaften, etwa der durch und durch routinierten und sichere Verarbeitung. Die verwendeten Materialien wirken zwar nicht besonders hochwertig, aber der Master ist schließlich ein Arbeitsplatz und kein feiner Salon. Und er kann ja wirklich was: Sehr schnell spricht nach dem Kaltstart die kräftige Heizung an, praktisch sind die wahlweise lieferbaren Ablagen unter dem Beifahrer-Doppelsitz mit seiner geteilt klappbaren Sitzfläche, ist die Klemmhalterung für Zettel. Die Armaturen lassen sich gut ablesen und der Bordcomputer liefert fleißig Informationen über die relevanten Fahrdaten. Die einst vorbildlichen Außenspiegel mit ihrem starren Weitwinkeleinsatz entsprechen heute dem Klassenstand.

Ein echter Klassiker. Nach wie vor sammelt auch das Fahrwerk des Renault Pluspunkte. Zwar zerren die Antriebskräfte in zügig gefahrenen Kurven unzeitgemäß an der Lenkung, die etwas schwergängig arbeitet. Doch andererseits umrundet der Master Biegungen stets sicher, federt im Vergleich zu manchem Neuling komfor-



Trotz neuer Ablagen: Das Fahrerhaus wirkt im aktuellen Vergleich nicht mehr taufrisch.

table. Und die Bremsen packen unverändert sehr fest zu, wenn's drauf ankommt. ABS und Fahrerairbag sind ohnehin schon lange Standard. Wer will, kann den Master und seine Insassen zusätzlich mit ESP inklusive Antriebssschlupfregelung und einem Beifahrerairbag weiter sichern.

Und dann stimmt ja auch der Preis, ein weiterer deutlicher Vorteil des bewährten Routiniers: 26.950 Euro netto für einen 3,5-Tonner mittlerer Größe mit starker Motorisierung - ist doch was. Angehende Transporter-Klassiker haben eben ihre Vorzüge. Und ziehen manchmal ganz überraschend noch neue Seiten auf.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Kraftvoller Antritt ab mittleren Drehzahlen: neue Dieselve Variante mit 107 kW (146 PS).

Renault Trucks setzt auf Goodyear

Renault Trucks und Goodyear haben sich für den härtesten Reifentest der Welt zusammengetan – die Rallye Lisbon-Dakar 2007, die am 21. Januar endet. Goodyear setzt dabei Reifen mit Duraseal-Technik ein, dem neusten Schutz gegen Reifenpannen durch Einstiche in der Lauffläche. Mit diesen Reifen, die neben guter Traktion auch hohe Zuverlässigkeit bieten, wurden zwei LKW des Typs Renault Kerax ausgerüstet, die als Werks-Service-Fahrzeuge die Wettbewerbs-Renaults begleiten und für die regelmäßige Wartung und bei möglichen Schäden für schnelle Reparatur sorgen. Die Rallye, in deren Verlauf auch die Wüste Sahara durchquert wird, führt über 9.000 Kilometer in 16 Tagen.

Um auf der strapaziösen Tour die größtmögliche Standfestigkeit zu bieten, wählte

Goodyear für die Renault Kerax 6X6 Allradfahrzeuge den Goodyear Offroad ORD in der Dimension 14.00 R 20 mit Duraseal-Technik aus. Die Duraseal-Technik ist eine für Goodyear patentierte Erfindung, bei der eine im Reifen eingebaute Versiegelungsmasse den Luftaustritt im Falle eines Durchstichs in der Lauffläche bis zu einem Durchmesser von 6 mm stoppt – und das, sogar wenn man den Fremdkörper entfernt. So werden kostbare Standzeiten vermieden, die man für den Wechsel eines Rads braucht.

Außerdem verringert sich das Risiko, einen Reifen wechseln zu müssen, der mit zu geringem Luftdruck gefahren wurde. Für Renaults Trucks sind die Vorteile, die Duraseal bietet, gut bekannt. Schließlich ist Renault Trucks der erste Fahrzeughersteller, der seinen Kunden Reifen mit Duraseal-Technik anbietet. Der neue Renault Kerax in Baustellen-Ausführung kann auf Wunsch mit Goodyear Omnitrac in der Dimension 13 R 22.5 bestellt werden.

Renault Trucks
ist der erste Fahr-
zeughersteller, der
seinen Kunden
Reifen mit Duraseal-
Technik von Good-
year anbietet.