



Raue Schale, harter Kern

Hart im Nehmen und hart im Austeilen: Der Renault Master Maxi, großer Bruder des komfortablen Master und im Frühjahr rundum erneuert, ist ein rauer Bursche von eigenwilligem Charakter.

Wer einem Transporter Gutes nachsagen möchte, der hebt dessen PKW-ähnlichen Eigenschaften hervor. Zwar soll ein moderner Transporter reichlich Ladung befördern, dabei jedoch eine gewisse Zivilisiertheit an der Tag legen. Muskelmänner mit guten Tischsitten sind unter den 3,5-Tonnern inzwischen gefragt. Der Renault Ma-

Mit dem Master Maxi verordnet Renault seinen Kunden einen Transporter auf Lebenszeit.

ster Maxi passt in dieses Anspruchsraster nun gar nicht hinein. Er ist ein grober Klotz, auf den ein grober Keil gehört. Er will nicht mit Samthandschuhen angefasst werden, er will bezwungen sein.

Bereits das Äußere fällt aus dem Rahmen. Der Franzose ist hoch gewachsen, die grundsätzlich vom leichteren Master bekannte Karosserie schwebt weit über der Fahrbahn. Die Nase des prinzipiell identischen Fahrerhauses streckt sich beim Master Maxi lang nach vorn – da sitzt ein längs statt des im Master quer eingebauten Motors drunter. Die Hochbeinigkeit resultiert aus einem für 3,5-Tonner seltenen Prinzip: Ein klassischer Leiterraum trägt den Aufbau. Im Vergleich zum Master ragt der Aufbau deshalb um 17 cm weiter in die Höhe. Das lässt den Maxi hager und schmal wirken, die Figur stimmt nicht: Nur notdürftig kaschieren Kunststoffblenden die zu hoch



(großes Bild, linke Seite)
Hoch gewachsen und von geradezu hagerer Gestalt: der imponierende Renault Master Maxi mit der höchsten Dachvariante

(kleines Bild, linke Seite)
Die Nase des Maxi ragt wegen des längs eingebauten Motors weiter nach vorn.

(von links oben nach rechts)
Die Abschnitte von Karosserie und Dach passen nicht so recht zueinander.

Spiegel vom Vorgänger, ein Weitwinkelsatz wie beim Master fehlt.

Reichlich Volumen, aber viel zu wenig Nutzlast: der 80 cm hoch gelegene Laderaum

angesiedelten Radausschnitte, längs angebrachte dicke Kunststoffleisten als Schwellerleisten müssen Popportionen erschließen Fahrerhaus und Laderaum, hinten lugt seitlich eine Zwillingsbereifung aus der Karosserie. Und oben passen die Nähte des Blechs nicht zu den Blechnähten der Seitenwand. Ergebnis ist ein Kontrast zum harmonisch gestalteten Master: Der Anzug sitzt nicht, den der Maxi trägt, er spannt, und die Arme schauen weit aus dem Ärmel heraus.

Der Master Maxi soll als Transporter fürs Grobe jedoch kein Schönling sein. Er

zählt zu den Nützlingen, davon zeugt die Technik unter dem Blech. Kerzengerade strecken sich hier U-förmige Chassis-Längsträger, 160 mm hoch, 60 mm breit und 4 mm stark. Sie scheinen ebenso für die Ewigkeit gebaut wie die Achsen: vorne ein starres, geschmiedetes und an Parabelfedern aufgehängtes Aggregat mit 2,2 t Belastbarkeit, hinten die zwillingsbereifte Antriebsachse, der man gar 2,5 t aufbürden darf. Das ist keine Transportertechnik für einen 3,5-Tonner, das ist LKW pur, auf Unzerstörbarkeit angelegt. Dazu passt ein knorriger Dieselmotor von Nissan, ein alter Haudegen mit 3 l Hub-

raum und einer ansehnlichen Leistung von 115 kW (156 PS). Noch wichtiger ist seine reichliche Durchzugskraft von 350 Nm konstant zwischen 1.500 und 2.800 Touren. Der Gusseiserne trägt in sich jedoch moderne Gene: zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Common-Rail-Einspritzung. Angeflanscht ist ein Sechsgang-Schaltgetriebe von ZF, ebenfalls auf Belastbarkeit getrimmt und in seinen Übersetzungen für einen Transporter sehr weit gespreizt.

Auf Transporterterrain unter 3,5-Tonnern wirkt der Master Maxi so passend

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.538 mm
Gesamtbreite	2.070 mm
Gesamthöhe	2.888 mm
Radstand	4.130 mm
Wendekreis.....	13.900 mm
Spurweite vorn/hinten.....	1.676/1.600 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.620/1.095 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.885/1.515 mm
Laderaum über der Fahrbahn	809 mm
Länge Laderaum	4.120 mm
Breite Laderaum	1.746 mm
Höhe Laderaum	1.951 mm
Breite zw. Radkästen	1.040 mm
Ladevolumen (max.)	14,0 m³
Leergewicht Testwagen.....	2.805 kg
zGG	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.800/2.500 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	3.500 kg
zul. Zuggesamtgewicht	7.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie 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 96/102 mm, Hubraum 2.953 cm³, Leistung 115 kW (156 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.500 bis 2.800/min

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 6,73 bis 1,0, Rückwärtsgang 6,10; Übersetzung Antriebsachse 3,55, Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Federung: Vorn Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Parabelfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Bremsen: Vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser vorn und hinten 292 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR (Aufpreis), mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Reifen/Räder: Reifen 195/75 R 16 C auf Rädern 5 1/5 JK x 16

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 100 l; **Motoröl mit Filter:** 11,5 l
Batterie: 12 V/105 Ah; **Lichtmaschine:** 120 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 40.000 km/zwei Jahre
Garantie: Zwei Jahre Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung

Preis

Grundpreis (ohne MwSt): € 32.300,-

TEST Renault Master Maxi



Freundlich gestaltete Fahrerkabine, unspektakuläre Bedienung, genug Platz

wie ein vierschrotiger Holzfäller unter Feinmechanikern oder ein Schmied in der Uhrmacherwerkstatt. Mit dem typisch hellen Klang japanischer Anlasser setzt sich die Maschine mit einem Schütteln lärmend in Bewegung. Danach vibriert

Anzeige

Schaltvorgang. Der Maschine ist's egal. Eigentlich würden ihr drei Gänge reichen, einer zum Anfahren, einer für die Stadt, einer für Überland und Autobahn – den Rest regelt der stämmige Sumo-Ringer unter der Haube.

Zur Anpassung an unterschiedlichste Einsätze stehen beim Kauf des Renault vier unterschiedliche Achsübersetzungen zur Wahl. Im Testwagen steckte mit 3,55 die längste Variante; in Verbindung mit dem bärenstarken Motor die richtige Wahl. Nur bei extremen Einsätzen empfehlen sich kürzere Achsen, heben sie doch das Drehzahlniveau und damit den Kraftstoffverbrauch des Triebwerks.

Das verbrennt bei der Arbeit reichlich Kalorien: Die typische 3,5-Tonner-Schallmauer von 10 l/100 km bei sanfter Fahrweise liegt für den Diesel weit außer Reichweite. Drischt der Fahrer den beladenen Renault über die Autobahn, klettert der Spritkonsum auf mehr als 16 l/100 km, unter 12 l drückt der Fahrer den Transporter selbst mit sensiblem Gasfuß nicht. 13,4 l kamen im Schnitt heraus. Zuviel, auch wenn die Reichweite dank des 100-l-Tanks reichlich bemessen ist. Wirtschaftlicher sind die sehr langen Serviceintervalle im Abstand von 40.000 km und eine versprochene Motorlebensdauer von mindestens einer halben Million Kilometer.

Während dieser Zeit verlangt der Umgang mit dem rauen Master Maxi nach einer festen Hand. Die rustikale vordere Radaufhängung verhindert Fahrpräzision, speziell auf Landstraßen ist weiträu-

der Transporter im Leerlauf ein wenig vor sich hin, die Außenspiegel zittern, es kitzelt den Magen, und im Testwagen schepert der Dachhimmel. Ob's danach nun im ersten oder zweiten Gang losgeht, das ist dem Master Maxi auf Grund der kurzen Übersetzungen schnurzpiepe. Nur zügig sollte der Renault Fahrt aufnehmen, wer zu lange die Kupplung schleifen lässt, der wird unsanft wachgerüttelt: Dann schüttelt sich der Franzose wie ein nasser Hund.

Zügig heißt beim Master Maxi in der Regel vehement: Der bullige Motor kennt kein Turboloch, reißt den 3,5-Tonner vor dem Hintergrund einer deftigen Geräuschkulisse geradezu ungestüm vorwärts. Routinierte Maxisten überspringen deshalb den einen oder anderen

miges Peilen am Lenkrad gefragt – der Master Maxi streunt ein wenig unschlüssig über die Piste. Derweil hämmert die Hinterachse knochentrocken einen extrem detaillierten Straßenzustandsbericht bis in die Fahrerkabine. Im Master Maxi lernt man, die Gullydeckel nach Marken zu unterscheiden. Zu den positiven Seiten des ungebärdigen Transporters zählt der Wendekreis: 14 m unterschreitet kein frontgetriebener Transporter gleichen Formats, andere müssten sich sehr anstrengen.

Beinharte Schläge teilt das Fahrwerk des Franzosen im Unterschied zu anderen Transportern seiner Gewichtsklasse sowohl leer als auch beladen aus. Was daran liegt, dass sich zwischen den Marken „leer“ und „beladen“ mal gerade eine Spanne von 700 kg an Nutzlast aufzut. Leichtgewichtige Transporter in dieser Liga – schon kommt der zivilisierte Renault Master wieder in den Sinn – schultern glatt das doppelte Gewicht.

Fragt sich also, was unter diesen Umständen mit stattlichen 14 m³ Laderaum anzufangen ist? 80 cm liegt der Boden über der Fahrbahn, da läuft keiner hinein, hier wird geklettert. Drinnen ist dann fix zu erkennen, dass Profis am Werk waren: Zur Serienausstattung zählen eine Trennwand mit zwei kräftigen Bügeln sowie ein Holzboden, in den zehn stabile Zurrösen zur Ladungssicherung einge-



(oben) Eigenwillige Optik: Blenden an den Radläufen, dahinter eine starre Vorderachse, Gitterrost als Trittstufe
(unten) Zwillingsbereifung an der Hinterachse, die seitlich aus der Karosserie heraussteht



fortabel. Viel Erfolg versprechender tritt er in der 5,5-t-Variante an. Hier passt die deftige LKW-Konstruktion viel besser, da stimmt dann auch die Nutzlast. Aber auch als 3,5-Tonner hat der Master Maxi seinen Reiz – wenn kein Softie gefragt ist, sondern einer, der was aushalten kann und der auf Grund seiner für die Ewigkeit gemachten Stabilbauweise kaum jemals verkauft, sondern eher vererbt wird. Der Transporter auf Lebenszeit: Hier wird er einem verordnet. Und wer's unter 3,5-Tonnern dann doch ein wenig handzähler mag, dem offeriert Renault schließlich gerne den gefälligeren Master.

RANDOLF UNRUH

lassen sind. Das weckt Vertrauen. Professionell auch die Serienausstattung mit 270 Grad öffnenden Heckflügeltüren.

Was in den üppigen Laderaum nicht hineinpasst, kann der Fahrer in einem Anhänger stapeln: 3,5 t Gewicht darf der Maxi ziehen. Im Fahrerhaus wiederum trifft man den Renault Master wieder, der Maxi hat seine Einrichtung eins zu eins von ihm übernommen. Der Fahrersitz ist bequem, die Armaturen lassen sich gut ablesen, Platz und Ablagen gibt's genug. Die Ausstattung lässt wenig Wünsche offen. Sogar ein Geschwindigkeitsregler verschönert das Leben. On Top lohnt sich für einen überschaubaren Aufpreis die Anschaffung des Elektro-Komfortpakets, es versammelt allerlei elektrische Helfer. Die Spiegel stammen übrigens vom Vorgängermodell, doch besser hätte Renault sie gegen die Exemplare des Master ausgetauscht. Dem Maxi fehlt ein zusätzliches Weitwinkelglas.

Was also bleibt vom Master Maxi? Für die Autobahn zu kurz übersetzt und zu trinkfreudig, für hohe Lasten zu wenig tragfähig, für weite Strecken zu unkom-

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0–50 km/h	6,4 s
0–80 km/h	11,8 s
0–100 km/h	18,2 s
Höchstgeschwindigkeit	143 km/h

Elastizität

(5./6. Gang)	
50–80 km/h	6,4/8,0 s
50–100 km/h	11,8/14,1 s
80–120 km/h (6. Gang)	21,6 s

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	64/68/70 dB(A)
100/130 km/h	71/75 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	12,6 l/100 km
Verbrauch maximal	16,6 l/100 km
Teststrecke beladen	12,6 l/100 km
Testverbrauch gesamt	13,4 l/100 km