



Leicht geänderte Optik, neue Technik: Master des Modelljahres 2007, flankiert vom Trafic

Renault Master

Zeitenwende

Neue Motoren, geänderte Ausstattung – der Master geht gestärkt ins neue Modelljahr 2007.

Wie die Zeit vergeht: Zählte der Renault Master noch kürzlich zu den jüngeren Transportern seiner Liga, so ist er nach der Neuheitenschwemme dieses Jahres plötzlich der Alterspräsident unter seinesgleichen. Wer sich von den Jungspunden unter den 3,5-Tonnern nicht abhängen lassen will, der muss sich anstrengen – Anlass genug für eine Auffrischung.

Außen entdecken nur Kenner die Unterschiede zwischen Master gestern und Master heute: geänderter Grill, größerer Lufteinlass im Stoßfänger – das war's auch schon, fällt auf der Straße niemandem auf. Auch innen halten sich die Änderungen in Grenzen: ein großes Fach statt des altbekannten Netzes an der Mittelkonsole nimmt jetzt größeren Papierkram auf. Neu hinzugekommen sind zwei weitere Ablagefächer über der Frontscheibe, der Rest ist Kosmetik. Abgesehen von neuen und zeitgemäßen

Zusatzausstattungen: wahlweise Regen- und Lichtsensor, ein dritter Zündschlüssel für den Betrieb in Flotten, dazu eine Zentralverriegelung mit separater Schließung von Fahrerhaus und Aufbau – der Master ist in diesen Dingen auf der Höhe der Zeit. Dies gilt ebenso für die kräftigeren Zurrösen am Boden des Laderaums.

Ansonsten blieb das Fahrerhaus des Master unverändert, was ihn an diesem Punkt im Vergleich zu den frisch geschlüpften Wettbewerbern zurückwirft. Da fehlt es auf einmal an der Längsverstellung des Sitzes, das Armaturenbrett wirkt nüchtern und mit seinen Materia-

Je nach Aufbau und Dach erreicht der stärkste Master ein Spitzentempo von bis zu 160 km/h.

lien etwas billig, die Geräuschdämmung könnte effektiver sein, die Sitzposition hinter dem flach stehenden Lenkrad ist ein wenig lasterhaft – wie die Zeit vergeht, genau. Vielen Kurzstrecklern wird es egal sein, doch verwöhnte Fahrer kann das Master-Fahrerhaus nicht mehr locken.

Gut also, dass Renault im Maschinenraum kräftig Hand angelegt hat, hier



Äußerlich ist der Master kaum vom bisherigen Modell zu unterscheiden.



**Herzstück des überarbeiteten Master:
Der 2.5 dCi in der neuen Paradevariante mit
107 kW (146 PS).**

verbergen sich die wesentlichen Änderungen des neuen Modelljahrgangs. Beim Motor konzentriert sich Renault auf den Vierzylinder 2,5-Liter dCi. Verschiedet haben sich sowohl der 1.9 dCi als Einstiegsmotorisierung als auch das bisherige Spitzentriebwerk 3.0 dCi, ein altes Raubein der Konzernkollegen von Nissan. Renault hat die Motoren auf Euro 4 umgestellt, klare Sache. Änderte sich an Leistung und Drehmoment der bisherigen Motorisierung kaum etwas, so verdient die neue dritte Kraft besondere Aufmerksamkeit. 107 kW (146 PS) und 320 Nm passen gut in die Zeit. Zumal die nüchternen Daten nur die Hälfte sagen: Dank eines steilen Leistungsanstiegs im unteren und mittleren Dreh-

zahlbereich steht das maximale Drehmoment im kompletten Hauptfahrbereich von 1.500 bis fast 3.000 Touren zur Verfügung. Dazu spendierte Renault dieser Leistungsstufe zusätzlich einen Partikelfilter.

In der Praxis überzeugt das Triebwerk mit gleichmäßiger Leistungsentfaltung, murrst nur wenig bei Niedrigdrehzahlen um 1.500 Touren, zieht tapfer hoch bis gut 4.000 Umdrehungen. Eine komfortable Maschine für alle Wechselfälle des Transporterlebens. Reserven eingeschlossen: Man könnte sich die Ma-



Großes Plus des aktuellen Master ist seine hohe Nutzlast – Vorteil auch für den Einsatz unter kräftig gewachsenen Aufbauten.



Der Innenraum erhielt zusätzliche Ablagen an der Mittelkonsole und unter dem Dachansatz.

schine auch mit einem Turbolader mit variabler Geometrie vorstellen, auch verträgt das nun verstärkte Sechsgang-Schaltgetriebe laut Renault sogar 350 Nm - man wird ja mal fragen dürfen. Doch auch jetzt ist der Fahrer flott unterwegs: Je nach Aufbau und Dach erreicht der stärkste Master ein Spitzentempo von bis zu 160 km/h, das genügt. Er dreht dabei gemütliche 3.200 Touren, etwa zehn Prozent unterhalb der Nenn-drehzahl. Das schont die Aggregate, die Ohren des Fahrers und nicht zuletzt die Spritvorkommen im riesigen 100-Liter-Tank.

Die Wartungsintervalle. Weiterer Vorteil des Aggregats: Der Motor mit 2,5 Liter Hubvolumen ist leichter als der Vorgänger, die Differenz beläuft sich auf rund 20 Kilogramm. Damit markiert der Master zum Beispiel als Kastenwagen mit 1,9 bis 2,0 Tonnen Leergewicht (je nach Ausführung) die untere Grenze seiner Klasse. Oder andersherum: Üppige 1,5 Tonnen Nutzlast sind beim 3,5-Tonner



Die Zurrösen im Laderaum vertragen nun eine höhere Belastung.

als Kastenwagen bei den neuen Modellen des Jahres 2006 längst nicht mehr selbstverständlich, die Hecktriebler sind gar weit davon entfernt.

Renault Master: Die Motoren

Turbodiesel-Direkteinspritzer, Common-Rail-Einspritzung, 2 oben liegende Nockenwellen mit Zahnriemen, 4 Ventile pro Zylinder, Abgasnorm Euro 4. Partikelfilter für 2.5 dCi 150, optional auch für 2.5 dCi 120. Quereinbau, Antrieb auf Vorderräder

Typ	2.5 dCi 100	2.5 dCi 150	2.5 dCi 150
Zylinder/Hubraum ccm	4/2.464	4/2.464	4/2.464
Bohrung/Hub mm	89/99	89/99	89/99
Leistung kW (PS)/min	74 (100)/3.500	88 (120)/3.500	107 (146)/3.500
Drehmoment Nm/min	260/1.500	300/1.500	320/1.500
Wartungsintervalle	30.000 km	30.000 km	maximal 30.000

Technisch ist der Renault Master auf der Höhe der Zeit, auch Nutzlast und Preis sprechen für ihn.

Zu den Minuspunkten zählen dagegen die Wartungsintervalle von 30.000 Kilometern. Das ist heute die Untergrenze, die meisten Master-Wettbewerber liegen bei rund 40.000 Kilometern. Und Achtung: Bei Motorvarianten mit Partikelfilter ist der Wartungsabstand variabel: Wer überwiegend Kurzstrecke

fährt und den Motor dabei nicht auf Temperatur bringt, muss wegen eines sich zusetzenden Filters mit geringeren Serviceabständen rechnen.

Alle Motorvarianten sind nun serienmäßig mit einem überarbeiteten Sechsgang-Schaltgetriebe verbunden. Der Schalthebel flutscht leichtgängig durch die Gassen, wenn's dabei auch etwas hakelt. Allerdings rasselt das Getriebe mitunter arg asthmatisch, lästig bei niedrigen Drehzahlen und vor allem bei Schleichfahrt im Stop-and-go-Betrieb ohne Gas. Plus für komfortbetonte Fahrer: Das automatisierte Getriebe Quickshift



Der Hinweis auf die Spannkraft der neuen Leistungsvariante verbirgt sich unauffällig in der Seitenschutzleiste.

ist nun auch in Verbindung mit dem stärksten Diesel zu bekommen. Es arbeitet darüber hinaus jetzt spürbar flinker, vor allem bei Abwärtsschaltungen.

Das Fahrwerk des Master hat mit der gestiegenen Motorleistung keinerlei Probleme, von gewissen Traktionsgrenzen bei nasser Fahrbahn mal abgesehen. Die kräftigen Bremsen packen gut zu, jetzt unterstützt von einem Bremsassistenten. Auch zählt der Franzose unverändert zu den komfortablen Transportern seines Genres. Trotzdem geht Renault mit der Zeit, bietet wahlweise ESP an, wie anderswo glänzt es mit einer La-

dungserkennung. Nur die Varianten mit Quickshift-Schaltung und luftgefederter Hinterachse sind vom Anti-Schleuderprogramm ausgeschlossen. Das ESP arbeitet ausgesprochen sympathisch, lässt dem Fahrer bei schneidiger Fahrt viel Spielraum, wirkt nicht wie ein Hemmschuh.

So ist der erste Eindruck vom aufgefrischten Master ein wenig gespalten: Die Kabine ist in die Jahre gekommen,

dies jedoch grundlegend zu ändern wäre teuer, zumal sich Renault mit den Kooperationspartnern Opel und Nissan abstimmen müsste. Technisch dagegen ist der Master auf der Höhe der Zeit. Auch sprechen rein sachliche Argumente wie Nutzlast und Preis für ihn. Die Zeit vergeht, doch der neue Alterspräsident, noch kann er mit dem Nachwuchs mithalten.

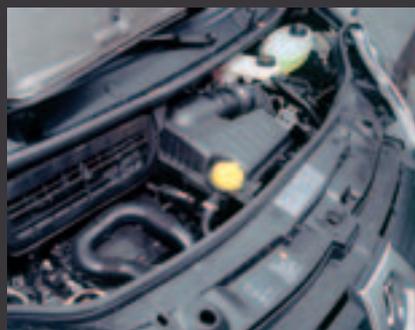
RANDOLF UNRUH



Das Gesicht des Traffic ist verjüngt, die Blinker stecken in den tropfenförmigen Scheinwerfergehäusen.

Klasse-Diesel für den Traffic

Auch der Traffic geht, sechs Jahre nach der Erstvorstellung, in die nächste Runde. Erkennbar ist der neue Jahrgang am überarbeiteten Bug, dessen tropfenförmige Scheinwerfer nun die Blinker integrieren. Auf Wunsch fährt der Franzose verfeinert vor: teillackierte Stoßfänger, Schutzleisten in Wagenfarbe und lackierte Ecksäulen hinten geben ihm ein edles Gepräge. Dies gilt auch für den Innenraum, dort findet sich in den Luxus-Ausgaben des Traffic jetzt ein wenig Chrom-Optik am Armaturenbrett. Wer sich von den vielen Paketen und Fußnoten in der Preisliste nicht verwirren lässt, tastet sich als Vielfahrer am besten bis zum Komfortpaket durch: Es enthält neben allerlei elektrischen Assistenten den empfehlenswerten Komfort-Fahrsitz mit kräftigerer Polsterung und ausgeprägtem Seitenhalt. Viel einfacher als der Weg zur passenden Ausstattung ist die Entscheidung für den



Ein Diesel wie Samt und Seide: Der neue 2.0 dCi im Traffic überzeugt durch Laufkultur und Drehmoment.

richtigen Diesel: Die Wahl fällt auf den neu angebotenen 2.0 dCi. Der Vierzylinder ist eine hochmoderne Konstruktion, die sich im Renault Espace bis auf 127 kW (173 PS) aufplustert. Da muten die Traffic-Varianten mit 66 kW (90 PS) und 84 kW (114 PS) recht harmlos an. Aber sie zeigen Muskeln: Mit 240 respektive 290 Nm Drehmoment zwi-

schen etwa 1500 und 3000 Umdrehungen bieten sie viel Dampf. Im Fahrbetrieb agiert der Diesel überaus angenehm: Er federt ohne jedes Aufbegehren aus kaum mehr als 1000 Touren, präsentiert sich andererseits bei Bedarf temperamentvoll und drehfreudig.

Dahinter steht eine aufwändige Konstruktion: Grundplatte und Zylinderkopf aus Aluminium, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb per Kette betätigen vier Ventile mit Rollenschlepphebeln pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung mit Piezo-Injektoren – ein feines Stück Technik. Den dicken und etwas raueren 2.5 dCi, hier nun analog zum Master ebenfalls mit 107 kW (146 PS) im Angebot, den kann man sich in der Regel sparen. Sechs Gänge sind auch im Traffic Standard, Quickshift gibt's ab sofort in Verbindung mit dem 2.5 dCi, im Laufe des kommenden Jahres auch mit der stärkeren Ausführung des 2.0 dCi. ESP zählt bei allen Traffic zu den Extras, es verfügt über eine Ladungserkennung.

RANDOLF UNRUH