



Hinter dem breiten Grinsen des Renault Master steckt eine stattliche Figur.

Stattlich, stattlich

TEST RENAULT MASTER

Hinter der üppigen Karosserie verbirgt sich ein Praktiker mit hoher Nutzlast, aber auch gewissen Schwächen. Großes Plus: Es gibt enorm viel Transporter fürs Geld.

Das breite Lächeln sollte nicht täuschen: Der wuchtige Transporter fletscht angriffslustig die Zähne. Wer in seiner Klasse mehr als nur brav mitschwimmen will, benötigt einen Schuss Aggressivität. Zehn große Marken, nur fünf Grundmodelle, eine klar definierte Liga: Nirgendwo ist das Hauen und Stechen unter Nutzfahrzeugen größer als zwischen den Transportern mit 3,5 t Gesamtgewicht. Mit 2,07 m Breite bringt der Master üppiges Format mit. Es verbannt ihn in Autobahnbaustellen auf die rechte Spur und in winkeligen Straßen heißt es Außenspiegel einklappen. Kräftige Stoßfänger, angedeutete Radläufe und breite Seitenschutzleisten unterstreichen die stattliche Statur ebenso wie kräftige Türgriffe für Bedienung per Fausthandschuh.

Unter der Knubbelnase ist ebenso Platz für quer eingebaute Motoren und Frontantrieb wie für längs eingebaute Maschinen, die auf die Hinterachse wir-

ken. Hier fährt der Fronttriebler vor, in gängiger Ausführung mit mittlerem Radstand und Hochdach als L2H2 bezeichnet. Das bedeutet 5,5 m Länge und 10,8 m³ Ladevolumen. Wer will, kann den Fronttriebler bis auf 14,8 m³ aufpusten, den Master mit Heckantrieb aufs gängige Maximalmaß von 17 Kubik.

Die Ladekante liegt nur gut einen halben Meter über der Fahrbahn und die Schiebetür hat mit 1.270 mm Durchlassbreite das Format eines Scheunentors. Die Heckflügeltüren öffnen wahlweise 270 Grad. Renault hat mitgedacht: Rechts ist der Öffnungswinkel leicht reduziert, damit der Flügel nicht mit der geöffneten Schiebetür kollidiert. Weniger praktisch: Die Scharniere der Hecktüren pieksen in den Laderaum.

Ihn stattet Renault auf Wunsch mit einem Holzboden sowie einer Vielzahl von Zurrösen aus. Die Wände sind bis zur halben Höhe verkleidet, die Innenbreite von 1.765 mm wirkt angesichts der Ge-



HÄHLBROCK
Kühlfahrzeuge

www.hahlbrock.de

samtmaße überschaubar. Anders die hohe Nutzlast: Der Testwagen durfte 1.400 kg schultern, angesichts der Ausstattung mit Ladeboden und Klimaanlage sehr respektabel. Zumal Renault mit einer zulässigen Hinterachslast von 2,1 t auch ungleichmäßige Lastverteilung berücksichtigt. Falls der Frachtraum nicht reicht: Der Master darf 2,5 t ziehen.

Der Arbeitsplatz. Weiter vorn zeigt der Master ebenfalls Größe. Der Einstieg hinter den ausladenden Türen liegt hoch, der Fahrer fühlt sich hinter dem Steuer wie ein Mini-Trucker. Er kann sich strecken und recken – im Unterschied zum engen Vorgänger sitzt man im Master luftig und weit. Auch die in Manier von Einzelsitzen ausgeführte Doppelbeifahrerbank hat keine Alibifunktion, sondern ist vollwertig nutzbar. Doch Platz ist nicht alles: Die Fläche des Fahrersitzes ist zu kurz, die Polsterung wenig homogen, es fehlt an Seitenhalt. Und da das Lenkrad nur in der Höhe und nicht längs verstellbar ist, findet sich nicht die rechte Sitzposition. Das Umfeld wirkt freudlos: Hartplastik dominiert, die Trennwand zum Laderaum besteht aus nacktem Blech. Die robust anmutenden Türverkleidungen sind in Wahrheit kratzempfindlich. Auch gibt es präziser ablesbare Instrumente.

Aber praktisch ist der Master. So nimmt eine wahre Flut von Ablagen einen ganzen Hausstand auf. Fächer in den Türen fassen das Lager eines Getränkemarkts und darüber hinaus viel Kleinkram. Unter der Mittelkonsole wartet ein Regal, auf und im Armaturenbrett gibt's Fächer ohne Ende. Dazu noch Ablagen unter dem Dach und die geräumige Truhe unter dem Beifahrer-Doppelsitz – mehr geht nicht. Die Entwickler haben auch Fantasie bewiesen: Da wäre ein ausziehbares Klemmbrett im Cockpit und die umgeklappte mittlere Lehne als Tisch mit weiteren Ablagen und drehbarer Schreibplatte – klasse.

Gelungen sind ebenfalls die großflächigen Außenspiegel. Perfekt wär's, könnte man die zusätzlichen Weitwinkelspiegel verstellen. Nachteil der vielfältig nutzbaren mittleren Rückenlehne: Die

TECHNISCHE DATEN RENAULT MASTER DCI 125 L2H2

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 85,0/101,3 mm, Hubraum 2.298 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 3500/min, maximales Drehmoment 310 Nm bei 1.250-2.500/min. Oxidationskatalysator, optional Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 4/5.

Antrieb

Mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 4,18 / 2,24 / 1,39 / 0,98 / 0,76 / 0,60, R.-Gang 3,89, Übersetzung Antriebsachse 4,19. Antrieb auf die Vorderäder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, doppelte Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Einblatt-Parabelfedern aus Verbundwerkstoff. Reifen 225/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser vorn/hinten 302/305 mm, optional ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 185 A

Füllmengen

Tankinhalt: 105 l, Ölinhalt mit Filter: 8,0 l

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 5.548/ 2.070/ 2.475 mm
 Radstand 3.682 mm
 Wendekreis re./li. 15,1/14,9 m
 Breite/Höhe Schiebetür 1.270/1.780 mm
 Breite/Höhe Hecktür 1.580/1.820 mm
 Laderaum über Fahrbahn 545 mm
 Laderaum (L/B/H) 3.083/1.765/1.894 mm
 Breite zw. den Radkästen 1.380 mm
 Ladevolumen 10,8 m³
 Spurweite vorn/hinten 1.750/1.730 mm
 Leergewicht Testwagen 2.110 kg
 Nutzlast 1.390 kg
 Zul. Gesamtgewicht 3.500 kg
 Zul. Achslast vorn/hinten 1.790/2.100 kg
 Anhängelast bei 12 % Steigung 2.500 kg
 Zul. Zuggesamtgewicht 6.000 kg

Wartung/Garantie

Wartung/Garantie
 Wartung: 40.000 km/2 Jahre
 Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwei Jahre Mobilitätsgarantie

Preis

Renault Master dCi 125 L2H2 26 650 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer



the Art of Lifting! ...

Art-Lift



Elektrischer Lastenlift

- 200 kg Tragfähigkeit
- Hubhöhe > 500 od. 1000 mm
- Für Transporter, Kasten oder Kofferverfahrzeuge
- Leicht, kompakt, platzsparend
- Kostengünstig in Anschaffung und Montage
- Zuverlässig, sauber und leise

Actual
 Deutschland GmbH
 Alemannenstr. 27
 89250 Senden

www.art-lift.de
 info@actual.de
 Tel +49 7307 9492-0
 Fax +49 7307 9492-26



Der Laderaum des mittelgroßen Master schluckt mehr als 10 m³, zugänglich durch ausladende Türen.

integrierte Kopfstütze verdeckt in Fahrposition den Blick durch den Innenspiegel auf das tiefgezogene Fenster in der rechten Hecktür.

Auf der Habenseite steht eine umfangreiche Ausstattung. Ob elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare

TESTERGEBNIS	
Beschleunigung	
0-50 km/h	5,1 s
0-80 km/h	11,4 s
0-100 km/h	18,3 s
Elastizität	
60 - 80 km/h (IV/V)	5,1/6,8 s
60 - 100 km/h (IV/V)	11,2/15,0 s
80 - 120 km/h (VI)	nicht messbar
Höchstgeschwindigkeit	146 km/h
Bremsweg	
Aus 100 km/h kalt/warm	51,1/55,4 m
Innengeräusche	
Stand/50/100 km/h	52/61/72 db(A)
Kraftstoffverbrauch	
Teststrecke beladen	10,5 l/100 km
Testverbrauch min./max. ...	8,5-12,5 l/100 km

Außenspiegel, ob Doppelsitz oder höhenverstellbares Lenkrad, ob Zentralverriegelung oder Ablagegalerie - alles serienmäßig. Angesichts des günstigen Grundpreises eine echte Leistung. Weitere Extras wie Klimaanlage oder mancherlei Ablagen fasst Renault in sinnvollen

Paketen zu überschaubaren Preisen zusammen. So kommt der Master zu Feinheiten wie Ausstiegsleuchten in den Türen oder einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Für netto 490 Euro baut Renault ein Navi mit Farbdisplay oberhalb des Innenspiegels ein.

Unter der Motorhaube steckt ein Vierzylinder-Turbodiesel mit 2,3 l Hubraum, zu bekommen in Leistungsstufen zwischen 74 kW (100 PS) und 107 kW (146 PS). Im Testwagen arbeitete die mittlere Ausführung, 92 kW (125 PS) reichen für die meisten Lebenslagen. Zumal das maximale Drehmoment von 310 Nm bereits ab 1.250 Touren zur Verfügung steht. Angesichts des eingeschränkten Drehvermögens der Maschine lässt der Fahrer die Maschine tunlichst zwischen 1.000 und 2.500 Touren ackern. Das macht sie klaglos und laufruhig. Bei höheren Geschwindigkeiten treten die ohnehin dezenten Motorgeräusche hinter unüberhörbares Windgebraus zurück.

Zugunsten des Verbrauchs verpasst Renault dem Transporter lange Übersetzungen. So dreht die Maschine bei Höchstgeschwindigkeit im sechsten Gang

Do you test EUROPEAN? Yes, we do!

EUROPEAN TRUCK CHALLENGE



In der European Truck Challenge kommt es nicht auf Schönheit an. Hier zählt nur DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT! Drei Standard-Sattelzugmaschinen nehmen die Herausforderung an: Mercedes Benz, Scania und Volvo. Der Test liefert glasklare Informationen für Kaufentscheider. Hinter dem Test stehen die DVZ und der KFZ-Anzeiger mit ihren europäischen Tochterpublikationen und einer Gesamtauflage von über 100.000 Exemplaren. Im Mai wurde auf Herz und Nieren getestet. Die Ergebnisse lesen Sie im Juni im KFZ-Anzeiger.

powered by



established by





Höhenverstellbares Lenkrad, umfangreiche Ausstattung, Instrumente nicht besonders präzise gezeichnet

nur 3.000 Touren oder 2.000 Umdrehungen bei Tempo 100. Prompt tut sich der Master schwer, wenn im sechsten Gang das Tempo fällt: Dann hilft nur Geduld oder Zurückschalten. Wegen der überlangen Übersetzungen entpuppt sich das Sechsganggetriebe in der Realität als Fünf-plus-eins-Getriebe.

Im Unterschied zum Vorgänger sitzt man im Master luftig und weit und kann sich strecken und recken.

Wer damit umzugehen weiß, kann den Master sehr sparsam bewegen. Der Spritkonsum des Testwagens pendelte beladen zwischen 8,5 und 12,5 l/100 km, die anspruchsvolle Redaktionsstrecke absolvierte er mit 10,5 l – für einen stämmigen 3,5-Tonner gute Werte. Dabei verzichtet der Master auf moderne Spritspartechnik: Geregelte Nebenaggregate oder Start-Stopp gibt es nicht. Nicht auf der Höhe der Zeit ist die Abgasreinigung: serienmäßig Euro 4 ohne Partikelfilter, optional Euro 5 mit Filter. Wegen des günstigen Verbrauchs und des Dieseltanks von 105 l ist der Master ein sehr seltener Gast an der Tankstelle. Schaut der Fahrer dem Master bei dieser Gelegenheit unter die Haube, entdeckt er auf einen Blick sämtliche Kontroll- und Nachfüllstellen, sie sind

bestens gekennzeichnet. Einen zwiespältigen Eindruck hinterlässt das Fahrwerk. Leer wirkt der Master kopflastig, es entspricht der Realität auf der Waage. Generell ein durchaus gutmütiger Geselle, arbeitet die Hinterachse bei voller Beladung kräftig mit und walkt kräftig. Prompt hat der Master mit zackigen Spurwechseln auf der Autobahn oder schnellen Ausweichmanövern seine Schwierigkeiten – ESP kostet für den Frontriebler Aufpreis. Von dieser Eigenheit abgesehen, liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten hoch.

Nicht zu hoch geschraubt werden sollten Erwartungen an den Fahrkomfort – Die Zeiten wiegend-weicher französischer Autos sind vorüber. Die Vorderachse des Master kennt deutliche Nickschwingungen, kurze Fahrbahnunebenheiten meldet der Renault direkt weiter. Dazu poltert das Fahrwerk und die Lenkung wirkt ein wenig synthetisch, bei schneller Fahrt zu leichtgängig. Beim Rangieren stört der riesige Wendekreis. Auch die Bremsen – beim Testwagen durch Winterreifen im Nachteil – sind kein Ruhmesblatt.

So rangieren auf der Positivliste Nutzlast, Ladefreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit, eine elastische und lauffruhige Maschine und eine enorme Tüchtigkeit in der Praxis. Andererseits wirkt der Transporter, als hätten seine Entwickler kurz vor Ende ihrer Arbeit gestoppt: Dem Fahrwerk fehlt Feinschliff, auch dem Fahrer-

haus beim Blick auf Materialien oder Sitze. Sofern das nicht stört, ist der Master ein guter und günstiger Kauf. Auch wenn der Biss nicht ganz dem breiten Haifischlächeln entspricht. **RANDOLF UNRUH**

Sörensen
Die Ladebordwand-Profis

**Kleine Klappe –
viel dahinter
X1A 600F**



**bis zu 600 kg
Tragkraft**

- + Nutzlastoptimierte fallbare Ladebordwand mit freiem Zugang zur rechten Hecktür
- + Superflaches Bedienpanel
- + Extrem hohe Bodenfreiheit!

Sörensen Hydraulik GmbH
Osterrade 3, 21031 Hamburg
+49 (0)40-739 606 0
www.soerenzen.de