



Der frisch renovierte Master hat ein komplett neues Gesicht und einen bulligen Auftritt erhalten.

Die graue Eminenz

Frisch renoviert brummt der Master in seine zweite Lebenshälfte. Er trumpft mit einem kraftvollen Motor und einem bedienungsfreundlichen Cockpit auf. Der Master – ein Meisterstück?



Große Türen geben den Weg zum Laderaum frei, eine Trittstufe fehlt. Volumenangabe etwas optimistisch.

Eine Zapfsäule weiter vorn an der Tankstelle lehnt sich neugierig der Fahrer des Polen-Sprinters aus dem Auto. Polen-Sprinter? Sie wissen schon: 3,5-Tonner, hinten Pritsche mit Plane, vorn ein leicht verwöhntes Cockpit mit Schlafkabine drüber, zugelassen in Polen oder irgendwo vom Baltikum bis Rumänien. Und nie Sprinter, meistens Renault Master, also eigentlich Polen-Master, wie auch hier. Dessen Fahrer kann den Blick von seinem Hintermann kaum abwenden, denn hier rollt sein nächster Transporter an die Zapfsäule. Ein Master, klar, aber was für einer: mit selbstbewusst hoch aufragender Nase und in die Breite gezogenen Scheinwerfern. Den Grill mit Chrom geschmückt wie der Mund einer Pariser Concierge mit Lippenstift. Die Karosserie indes unauffällig in Hausmeisterkittelgrau gekleidet.

Tags zuvor hatte Baustoffhändler Thomas Greß dem Master für die obligatorische Verbrauchsfahrt eine Palette mit knapp 1,2 Tonnen Beton-Estrich ins Heck gezirkelt. Zuvor gab's ein paar lästernde Bemerkungen über den grauen Lack, auch über die einer Zigarrenschachtel ähnliche Holzverkleidung der Radkästen – Baustoffleute sind handfest. Aber sie erkennen Leistung an: Greß lobt, dass der Renault unter der Last kaum in die Knie geht. Sie gilt es richtig einzuschätzen: Nach der Fahrt über die Waage sah es zunächst aus, als wolle der Master mit knapp 1,3 Tonnen Nutzlast für Fahrer und Fracht keine Bäume ausreißen. Doch Obacht, er fährt mit gewichtigen Extras vor, mit Reserverad, komplett verkleidetem Laderaum, Klimaanlage und Doppelsitzbank. Und im Kellergeschoss schwappen 105 Liter Diesel und 28 Liter Adblue – der Franzose entpuppt sich als Tankwagen mit Laderaum.

Das neue Cockpit

Der Blick ins Frachtabteil zeigt Licht und Schatten. Der Schiebetür fehlt geöffnet eine sichere Verriegelung. Und eine Tritstufe, denn die Höhe des Bodens von gut 50 cm strapaziert die Hosennaht. Drinnen verteilen sich diverse Zurrösen, aber etwas ungleichmäßig. Über dem Cockpit dehnt sich ein flaches Zusatzfach. LED-Lampen leuchten die rollende Halle stromsparend aus. Angesichts der Werksangabe für das Volumen folgt der Griff zum Taschenrechner: Die maximale Länge, Breite und Höhe ergeben zusam-



Renault hat das Fahrerhaus rundum erneuert, auffällig ist die übersichtliche Gestaltung; etwas düsteres Erscheinungsbild.



Sehr gut ablesbare Instrumente, Reichweite des Drehzahlmessers etwas optimistisch.

Das Display gibt auf Wunsch Auskunft über den Fahrstil. Vom ökonomischen Beschleunigen versteht der Bordcomputer wenig, von Gangwechsel und Bremsen viel (rechts).



men exakt die Werksangabe von 10,3 m³. Und die Radkästen, die Ausbuchtung der Trennwand, der deutliche Einzug der Seitenwände? Bitte mal nachkalkulieren.

Nachteil des vergleichsweise leichten Aufbaus ist eine etwas flatterhafte Karosserie. Das wird beim Schließen der Schiebetür ebenso deutlich wie beim Zuschlagen der Fahrerhaustüren. Sie geben den Weg frei in ein neu ausgestattetes Cockpit. Es ist zwar etwas düster gehal-

ten, doch Master-Fahrer müssen nicht schwarzsehen, im Gegenteil: Sie können sich recken und strecken, finden nun eine aufgeräumte Armaturentafel vor, fein gezeichnete Instrumente und übersichtliche Bedienelemente. Mal abgesehen von der matt glimmenden Kontrollleuchte der Klimaanlage.

Ins Auge fallen zahlreiche offene Fächer für Kleinkram. Die beiden abgedeckten Ablagen oben auf der Armaturentafel sind indes ein wenig knapp ausgefallen, fassen kein A4-Format. Aber eines davon enthält noch einen der klassischen großen USB-Stecker, bei deutschen Fabriken sterben sie schon wieder aus. Ganz ohne Stecker und Kabel funktioniert das induktive Laden des Smartphones, sofern

Technische Daten: Renault Master dCi 180 L2H2

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.548 mm
Breite gesamt	2.070 mm
Breite über Außenspiegel	2.470 mm
Höhe gesamt	2.482 mm
Radstand	3.682 mm
Wendekreis	14,1 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	10,3 m³
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	1.280 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.850/2.100 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbo-diesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Doppelaufladung mit zwei Turboladern. 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 132 kW (180 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 1.500/min. Adblue-Einspritzung mit SCR-Katalysator, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp.

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 4,182/2,105/1,290/0,976/ 0,756/0,638, R-Gang 1,751. Übersetzung Antriebsachse 4,188. Antrieb auf die Vorderräder.

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, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 230 A

Füllmengen

Tankinhalt:	105 l
Adblue:	28 l
Motoröl mit Filter:	8,0 l

Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km/2 Jahre

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, lebenslange Mobilitätsgarantie.

Preis

Renault Master dCi 180 L2H2 34.390* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Fahrleistung und Verbrauch:

Beschleunigung:	
0–50 km/h	4,4 s
0–80 km/h	9,7 s
0–100 km/h	14,1 s
Elastizität:	
60–80 km/h (IV/V)	3,4/4,4 s
60–100 km/h (IV/V)	7,5/9,2 s
80–120 km/h (VI)	13,7
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h	48/62/68/70 db(A)
Vmax	73 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ innerorts / außerorts / kombiniert	6,0/7,0/6,6 l/100 km
Normverbrauch WLTP kombiniert	8,9 l/100 km
Teststrecke beladen	10,4 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,5–15,8 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	
	0,17 l/100 km über Gesamtfahrstrecke

es dafür vorgesehen ist. Unterlagen in A4-Größe oder ein Laptop kommen dann in der Schublade auf der Beifahrerseite unter. Unter dem Doppelsitz nimmt eine Truhe größeres Gepäck auf. Vom Vorgänger übernommen hat der Master die Klapplehne des Mittelsitzes als Tisch mit drehbarer Schreibplatte. Da die Materialqualität ordentlich und die Verarbeitung gut ausfällt, hat der Master jetzt eine

ganz neue Evolutionsstufe erreicht. Nur der Fahrersitz kann in Form und Polsterung nicht mithalten. Auf der Wunschliste steht außerdem neben der serienmäßigen Höhen- auch eine Längsverstellung des Lenkrads. Dessen Lenkradtastatur fällt bescheiden aus, auch hantiert der Fahrer nach wie vor mit Zündschlüssel und Handbremshebel – der Master ist und bleibt ein Pragmatiker.

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Gutes Platzangebot. Gut ablesbare Instrumente, zahlreiche Ablagen, übersichtliche Bedienung. Umfangreiche Ausstattung ab Variante „Basis“. Ansehnliche Verarbeitung. Praktische Details vom Auftritt im Stoßfänger bis zur Schublade.

- Mäßige Sitze, etwas düsteres Erscheinungsbild, Türen flattern beim Schließen.

Antrieb

+ Sehr kraftvoller und elastischer Motor, niedrige Geräuschkulisse. Gekonnt abgestimmtes Getriebe, leichtgängige Schaltung mit kurzen Wegen.

- Motor kernig, etwas hakelige Schaltung.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Leer recht guter, beladen guter Komfort. Sicheres Fahrwerk, präzise reagierende Lenkung.

- Bei hohem Tempo mäßiger Geradeauslauf. Keine LED-Scheinwerfer lieferbar, überschaubare Zahl von Assistenzsystemen.

Laderaum

+ Je nach Ausstattung hohe Nutzlast, zahlreiche Zurrösen (aber im oberen Bereich ungleichmäßig verteilt), sinnvolle Haltegriffe), optional LED-Beleuchtung. Kamera als Innenspiegelaufsatz.

- Fehlende Trittstufen zum Laderaum, keine feste Sicherung der geöffneten Schiebetür, Volumenangabe optimistisch. Bei 45-Grad-Öffnung verdecken Flügeltüren die Rückleuchten, keine weitere Kennzeichnung.

Kosten

+ Lange Wartungsintervalle, günstiger Preis. Großer Kraftstoff- und Adblue-Tank.

- Große Motorölmengen steigern Servicekosten. Unübersichtliche Pakete für Extras.

Spendabel, spendabel

Nahezu alle Wünsche erfüllt dagegen die Motorisierung. Basis ist der bekannte 2,3-l-Diesel, Renault hat ihn kräftig aufgefrischt. Im Mittelpunkt stehen stabile und reibungsarme Stahlkolben, ein enormer Einspritzdruck bis 2200 bar sowie eine Aufladung mit zwei Turboladern. Ergebnis ist ein rauer, aber guter Kerl mit etwas

gewöhnungsbedürftigen Sitten. Ein echter Nutzfahrzeugsdiesel eben. So einer legt manchmal die Füße auf den Tisch, ist aber jederzeit enorm leistungsbereit.

Bereits mit der Basismotorisierung von 99 kW (135 PS) und 360 Nm Drehmoment ist Renault spendabel. Im Testwagen steckte die Spitzenausführung mit 132 kW (180 PS) und 400 Nm, verbunden mit einem leichtgängigen und einem klein wenig hakeligen Sechsganggetriebe. Dabei genügen diesem Motor eigentlich drei Schaltstufen, eine fürs Anfahren, die zweite für die Stadt, eine dritte für Fernstraßen. Denn die Maschine reagiert spontan aufs Gas, zieht souverän selbst aus niedrigsten Drehzahlen. Grummelt dabei höchstens ein wenig irritiert. Lässt sich aber weder von einem schaltfaulen Fahrer noch von reichlich Fracht aus der Ruhe bringen. Zwar reicht der Drehzahlmesser optimistisch bis 7.000 Touren, aber Drehfreude zählt nicht zu den typischen Eigenschaften, geschenkt. In den zwei unteren Gängen ist bei der Nenndrehzahl von 3.500 Touren Schluss,

danach könnte der Fahrer das Triebwerk bis auf 4.200 Touren treiben – es wird angesichts der bulligen Zugkraft und enormer Elastizität nicht vorkommen. Wer sich an die Schaltempfehlung hält, landet mitunter schon bei 1.200 Umdrehungen im nächsthöheren Gang, passt.

Stampft der Fahrer das Gaspedal ins Bodenblech, rennt der Master laut Tacho mit 170 Sachen über die Autobahn, das sind echte 165 km/h. Da Renault trotz sehr hoher Leistung auf eine superlange Übersetzung verzichtet, dreht der Motor bei dieser Hatz etwa mit Nenndrehzahl. Laut wird's trotzdem nicht an Bord, Windgeräusche überwiegen. Aber die Nervosität steigt, jedenfalls die der leicht flatternden Außenspiegel. Eine gewisse Unruhe erfasst bei höchstem Tempo auch das Fahrwerk. Die vergleichsweise kompakten Abmessungen sichern dem Renault zwar beim Rangieren Handlichkeit, doch in voller Fahrt lässt der Geradeauslauf zu wünschen übrig, packt Seitenwind unangenehm zu, reagiert der Master etwas übereifrig auf die Lenkung.



Auf Wunsch leuchten LED-Lampen stromsparend den Laderaum aus.



Die Kamera unterstützt wie gewohnt bei Rückwärtsfahrt. Sie vermittelt aber auch im Vorwärtsgang einen Blick auf den nachfolgenden Verkehr.



Das Arbeitsschutz-Portal mit über 40.000 Produkten



BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

- 3M
- Ansell
- Atento
- ATG
- Azett
- BAAK
- BartelsRieger
- Bata Industrials
- BIG
- BodyProducts
- BRYNJE
- caramba
- COBA
- daiber
- deb-STOKO
- DESOMED
- DS SafetyWear
- ejendals
- EKASTU
- elysee
- Erich Voss
- Eureka Safety
- FITZNER
- Fruit of the Loom
- GREVEN
- GRAMM medical
- HAKRO
- Hase Safety
- Hiza
- HERWE
- Hugo Josten
- ID IDENTITY
- JAH
- Kimberly-Clark
- KNEETEK
- KROMWELL
- Leiber
- Lemaitre
- LORDIN
- M·A·S
- MAPA
- Mascot
- MAXGUARD
- MRUK
- OEL-KLEEN
- OPTI Flex
- Physioderm
- pka
- precoderm
- promodoro
- Remisberg
- rofa
- Safety Jogger
- Sanita
- Schmerler
- SCHWAN
- Scott Safety
- SIKA
- Söhngen
- Stabilus
- Unico Graber
- Univet
- WATEX



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 500 Herstellern zusammen, betreut über 400 Händler und 8 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH
Telefon 02151-5100-0
arbeitsschutz@stuenings.de



Den Master gibt es auch unter anderen Vorzeichen als Opel Movano (Bild) und Nissan NV400.

Master und Kollegen

Aus eins mach drei: Den Renault Master gibt es auch unter anderen Vorzeichen. Da wäre der Opel Movano: Seit 20 Jahren übernimmt Opel Transporter von Renault. Beim Facelift ist Opel mit Blick auf Motoren und Cockpit mitgegangen. Die Optik jedoch mit tropfenförmigen

Scheinwerfern bleibt nahezu unverändert. Das signalisiert einerseits, dass sich Opel bei Gelegenheit aus der Kooperation verabschiedet. Seit zwei Jahren Teil des PSA-Konzerns, wird die Marke bei Gelegenheit auf ein Parallelmodell zu Citroën Jumper und Peugeot Boxer umschwenken. Das entspricht den Schritten bei

Vivaro und Combo. Gleichzeitig unterscheidet sich der Movano deutlicher denn je vom Master. Dritter im Bunde ist der Nissan NV400. Er hebt sich mit seinem markanten Grill deutlich von den Geschwistern ab. Cockpit und Technik sind zurzeit noch unverändert, damit fährt er Renault und Opel deutlich hinterher.

Generell aber arbeitet sie direkt und für einen Renault mit ungewohnt viel Gefühl.

Sparsam in der Stadt

Etwas weniger Tempo steht dem Master also besser, auch seinem Verbrauch. Wer ihm auf der Autobahn die Sporen gibt, muss mit etwa 15 Liter/100 km kalkulieren, bei beeindruckenden Schnitten um 130 km/h auf halbwegs freier Strecke. Mit gelassener Fahrweise sind's dann die in dieser Liga gewohnten zehn Liter. Überraschend sparsam schlägt sich der bärenstarke Renault ausgerechnet auf Überlandstrecken und sogar in der Stadt. In beiden Fällen profitiert er bei kundiger Fahrweise vom niedrigen Drehzahlniveau in hohen Gängen, auch von der flinken Start-Stopp-Anlage. Macht unter dem Strich 10,2 Liter, voll beladen, versteht sich. Das ist gut, angesichts der üppigen Fahrleistungen mit Vollgasanteil sogar sehr gut. Seinen Beinamen „Energy“ trägt der Master also nicht zu Unrecht. Will der Fahrer seinen Stil beurteilen lassen, kann

er sich schnell durch das entsprechende Menü auf dem Bildschirm in der Armaturentafel tasten. Grüne Balken in den Kriterien Gangwechsel und Bremsen signalisieren eine angemessene Fortbewegung.

Nahezu alle Wünsche erfüllt die Motorisierung. Basis ist der bekannte 2,3-l-Diesel, Renault hat ihn kräftig aufgefrischt.

Sie passt auch zum verträglichen Fahrwerk. Leer wirkt der kompakte Master etwas kopflastig. Beladen ist er von ausgeglichenem Gemüt. Das betrifft ebenso den Fahrkomfort: beladen komfortabel, leer ebenfalls recht angenehm, mit Ausnahme von kurzen Bodenunebenheiten. Indes zeigen Fahrwerk und Karosserie eine gewisse Neigung zum Poltern.

Als Retter für Notfälle bietet der Master seit seiner Renovierung eine überschaubare Menge Assistenzsysteme. Etwas spät, aber zuverlässig reagiert der Totwinkelwarner. Die klassische Rückfahrkamera ergänzt Renault durch die zweite Kameraeinstellung „Rear View Assist“, sie ersetzt den Innenspiegel. Der Blick auf den rückwärtigen Verkehr ist indes nicht ungetrübt, denn das Bild des zusätzlichen Monitors ist mäßig und das Weitwinkelobjektiv verzerrt die Abstände. Renault fasst die Assistenzsysteme in günstig kalkulierten Paketen zusammen, lohnt sich.

Das gilt generell für den Blick auf den umfangreich renovierten Renault Master. Mit seinem neuen Cockpit und den überarbeiteten Motoren ist er attraktiver denn je. Nicht nur als so genannter Polen-Sprinter, die eigentlich Polen-Master heißen müssten. Der Renault im schlichten grauen Kittel, er könnte sich als graue Eminenz seiner Klasse herausstellen.

Randolf Unruh