

Hardrock statt Streichquartett

Kräftige Motoren, ein rundum neues Cockpit, zahlreiche Helfer und eine nachgeschärft Optikt: Der große Renault hat deutlich zugelegt.

Langsam sackt die Drehzahl des Turbodiesels an der langen Steigung Richtung 1.300 und dann 1.200 Touren. Den Renault Master beeindruckt dies wenig, unbeirrbar ackert er weiter, rau aber herzlich und vor allem durchzugsstark. Akustisch eher Hardrock als Streichquartett. Selbst 1.000 Umdrehungen vertragen Maschine und Master, wenn es sein muss. Die bullige Charakteristik des 2,3-Liter ist seine herausragende Stärke, auch in der umfassend renovierten Ausführung für die kommende Abgasstufe Euro 6d-Temp.

In nunmehr neun Jahren ist der Master zum älteren Herrn gereift, höchste Zeit für eine gründliche Überarbeitung des großen Transporters. Renault hat sie gut genutzt und ihm so manche Rustikalität ausgetrieben. Nur nicht beim Antrieb, gut so. Der kernige Nutzfahrgediesel ist ein rauer Bursche, aber er passt zum deftigen Master. Robuste

und reibungsarme Stahlkolben vertragen Einspritzdrücke bis 2.200 bar. Neue Ölabbstreifringe und glatte Kolbenwände verringern die Reibung. Durchweg hilft jetzt eine Doppelaufladung der Maschine auf die Sprünge. Renault hat die Nebaggregate ebenso auf Effizienz getrimmt wie die Abgasreinigung per SCR-Technik. Beleg ist ein Adblue-Reservoir mit 28 statt bisher 20 Litern. Die kräftigeren Ausführungen lernen serienmäßig mit Start-Stopp-Technik und Energierückgewinnung im Schubetrieb das Knauern.

Renault dagegen zeigt sich spendabel: Die Einstiegsmotorisierung des besonders verbreiteten Master mit Vorderradantrieb und geschlossener Karosserie beläuft sich nun auf 99 kW (135 PS) mit 360 Nm Drehmoment. Die nächste Stufe lautet 110 kW (150 PS) und 385 Nm. Die neue Spitzenmotorisierung bringt es auf 132 kW (180 PS) und 400 Nm.

Mit seinen kräftigen Muskeln ein Liebling starker Frauen? Der Master packt an, auch in der unauffälligen Farbe namens „Urban Grey“.



Souverän und robust

Die Staffelung unterscheidet sich bei den Varianten mit Hinterradantrieb und den Fahrgestellen mit Frontantrieb. Los geht es mit 96 kW (131 PS) und 330 Nm, weiter mit 107 kW (146 PS) und 360 Nm, die Spitze bildet hier die Variante mit 120 kW (163 PS) und 380 Nm. Ursache: Renault homologiert diese Master nach Euro VI



Ein aufgeräumtes und sachliches Cockpit wie aus Norddeutschland: das komplett neue Interieur des Master



Der Drehzahlmesser übertreibt ein wenig. Hauptsache, die Instrumente sind prima abzulesen.



Arbeitsplatz oder Frühstücksbrett, der Tisch kann beides. Eine Etage tiefer gibt es eine Schublade statt des herkömmlichen Handschuhfachs.



für schwere Nutzfahrzeuge. Anstelle von Komplettfahrzeugen werden hier Motoren mit gänzlich anderen Verfahren und Emissionsgrenzwerten gemessen. Also verändert sich die Abgasreinigung.

Ergebnis sind durchweg kraftvolle Maschinen. Etwas ungebärdig, auch wenig drehfreudig. Aber das wird man ihnen in der Nutzfahrzeugszene nachsehen. Souve-

räne Kraftentfaltung und Robustheit sind hier wichtiger.

Sechsgang-Schaltgetriebe übernehmen die Kraftübertragung. Auffällig bei den ersten Exemplaren: Flutschen die Gänge beim Frontriebler leichtgängig hinein, so entpuppt sich das Getriebe des gefahrenen Hecktrieblers als äußerst widerpenstig. Die Führung des Hebels ist

gummiartig, speziell der erste Gang wehrt sich hartnäckig gegen seine Inbetriebnahme. Beim Frontantrieb hilft auf Wunsch die automatisierte Schaltung namens Quickshift – nach früheren Erfahrungen mehr shift als quick.

Ein wenig sperrig gibt sich auch das Fahrwerk des Master. Die Varianten mit Frontantrieb federn sanft an. Indes reagiert das Fahrwerk auf rüde Hindernisse mit Härte. Die sanfte Stufe lässt der Renault Master mit Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung von vornherein aus. Er operiert mit einer gewissen Gnadenlosigkeit – sowohl gegenüber der Straße als auch dem Fahrer, ein richtiger harter Hund. Ursache: Kommt der Frontriebler mit nur einem einzigen GfK-Federblatt an der Hinterachse aus, sind es beim Hecktriebler zwei Blätter und bei der Zwillingsbereifung für den Master mit bis zu 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht sogar drei Federn.

Das robuste Auftreten passt zu den absehbaren harten Einsätzen, etwa auf dem Bau. Für Fahrten abseits der Straße oder auf glatter Fahrbahn hat Renault die erweiterte Traktionskontrolle „Extended Grip“ vorgesehen. Wird bei Traktionsproblemen die Motorleistung in Normalprogramm zurückgenommen, so wühlt sich



Rau, aber herzlich und ein richtig harter Hund: Die Spitzenvariante mit Zwillingsbereifung und Hinterradantrieb reicht bis 4,5 Tonnen.



Äußerlich ganz der Alte, doch unter der Traffic-Motorhaube stecken nun Motoren mit 2,0 Liter Hubraum.



Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet komfortbetont und daher ein wenig phlegmatisch.

Mehr Mumm für den Traffic

Ein Sanfter unter den Kompakt-Transportern bekommt jetzt mehr Biss: Renault gönnt dem Traffic seinen neuen Zweiliter-Dieselmotor. Der kleine Einssechser bleibt allein noch eine Zeitlang als Einstiegsmotorisierung mit 70 kW (95 PS) erhalten. Die wahre Traffic-Welt aber spielt sich eine Liga darüber ab, mit 88 kW (120 PS), 107 kW (145 PS) und 125 kW (170 PS) Leistung. Die neue größere Maschine steht dem Traffic

gut: Zwar agiert sie ebenfalls bei Niedrig-Drehzahlen etwas unlustig, entpuppt sich aber ab etwa 1.500 Umdrehungen als vergleichsweise drehfreudig und kultiviert. So macht der Traffic mehr Spaß und erfüllt – im Unterschied zum kleinen Motor – nun auch Euro 6d-Temp. Auf Wunsch gibt es für die beiden stärksten Ausgablen jetzt ein Doppelkupplungsgetriebe. Nach den ersten Fahreindrücken agiert es jedoch eher behäbig.

Auch die neue Sitzpolsterung erfüllt nicht alle Wünsche, denn der Fahrer sitzt mehr auf als

im Sitz. Geblieben ist die eigenwillige Instrumentierung – sie unterstreicht den individuellen Charakter des kompakten Transporters. Äußerlich erkennbar ist die neue Traffic-Generation vor allem am Tagfahrlicht in markentypischer C-Form, auf Wunsch rahmt es neue LED-Scheinwerfer ein. Auf viele moderne Assistenzsysteme muss der Traffic allerdings verzichten, in diesem Punkt fährt er hinterher. Ebenso bei der Elektrifizierung. Doch nach dem Facelift ist vor dem Facelift – die Karriere des Traffic ist noch lang.

der Renault dann mit voller Motorleistung durch schwieriges Terrain.

Cockpit mit norddeutschem Charme ...

Fahrwerk heißt inzwischen ebenfalls Assistenzsystem. Davon bringt der Master auf Wunsch eine ganze Menge mit. Da wäre ein Totwinkelwarner, ein Notbrems-Assistent oder der lauthals warnende Spurhalte-Assistent. Er wird auf der Landstraße als echte Nervensäge fix ausgeschaltet. Nicht deaktivieren lässt sich der serienmäßige Seitenwind-Assistent mit Bremseingriff, richtig so. Und dann wäre da noch der „Rear View Assist“: Er projiziert bei Vorwärtsfahrt das Bild der Heckkamera auf einen Monitor. Eine Unterstützung des Fahrers bei beladenem Transporter oder Fahrzeugen ohne Rückfenster. Allerdings sollte Renault bei der Bildqualität nachlegen. Und wie wär's auf Wunsch mit LED-Scheinwerfern? Wenn schon neuer Master, dann bitte richtig.

Ganz anders das komplett umgearbeitete Cockpit. So sachlich, dass es auch aus Norddeutschland stammen könnte. Das heißt klar gezeichnete Instrumente und sinnvoll sortierte Tasten. Drumherum ver-

teilen sich viele große und kleine Ablagen von der Ladeschale für das Smartphone bis zur großen Sitztruhe. Die Master-Besatzung, sie kann im Wortsinne einpacken. Stimmt, die Sitzposition ist immer noch froschartig und das Lenkrad nur in der Höhe verstellbar, generell aber vermit-

Renault hat beim Master die Nebenaggregate ebenso auf Effizienz getrimmt wie die Abgasreinigung per SCR-Technik.

telt das Cockpit ein angenehm sachliches Wohlfühl-Ambiente. Gesteigert wird es durch feine Ideen wie einen ausziehbaren Tisch auf der Beifahrerseite oder eine Schublade anstelle eines Handschuhfachs. Stimmt, der Käufer muss sich zwischen Tisch und Beifahrerairbag entscheiden. Und die Schublade tritt in Konkurrenz mit den Knien eines Begleiters. Aber der Inhalt ist stets aufgeräumt. Wäre dies auch

für die Flut von Paketen in der Preisliste möglich?

Beim Laderaum steht Sachlichkeit ohnehin oben auf der Liste. Auch hier hat Renault an ein, zwei Stellen nachgelegt. Optional gibt es LED-Licht, serienmäßig einen praktischen Haltegriff an der Schiebetür. Da er sich an der Neigung der Trennwand orientiert, stört er nicht beim Beladen. Indes hat der Master im Rahmen der Renovierung etwas Nutzlast eingebüßt. Aber niemand wird sich über einen 3,5-Tonner als Kastenwagen mit Frontantrieb und maximal 1,5 t Zuladung beschweren.

Stark gewonnen hat die Optik des Master. Unauffällig in „Urban Grey“ fahren die ersten Exemplare vor, als wären Städte nur grau und der Master ein Betonkopf. Von wegen, er trägt die Nase jetzt hoch wie nie, der Kühlergrill steht selbstbewusst steil im Wind. Und so stapft er unverdrossen kraftvoll die Steigungen hoch, vor anspruchsvollen Aufgaben hat sich der deftige Transporter noch nie gescheut. Jetzt aber ist er auch mit seinem Interieur, dem Antrieb und technischen Feinessen auf der Höhe der Zeit. **Randolf Unruh**