Transporter

Artikel vom **14. Februar 2019**





Das kleinste Renault Nutzfahrzeug ist der Kangoo Rapid. Renault bietet den Kangoo Rapid in drei Karosserievarianten an. Der Kangoo Rapid ist 4,282 m lang. Der Radstand beträgt 2,7 m und das Ladevolumen 3,0 m³ bei 1,73 m Ladelänge. Bei Varianten mit komplett umklappbarem Beifahrersitz und drehbarer Vario-Trennwand steigt die nutzbare Laderaumlänge auf 2,5 m. Die Ladekapazität liegt bei 3,5 m³. Zum vielseitig verwendbaren Nutzfahrzeug qualifiziert den Kangoo Rapid auch die Zuladung von bis zu 615 kg. Die Ausführungen mit erhöhter Nutzlast können bis zu 763 kg transportieren. Der 3898 mm lange Kangoo Rapid Compact ist auf den Einsatz im innerstädtischen Lieferverkehr zugeschnitten. Hier überzeugt er mit großer Wendigkeit, geringem Platzbedarf und ausgeprägter Variabilität. Die Ladekapazität ist mit 2,3 m³ praxisgerecht dimensioniert. Die Zuladung beträgt 439 kg. Mit der Vario-Trennwand und umklappbarem Beifahrersitz wächst das Ladevolumen auf 2,8 m³. Der Kangoo Rapid Maxi ist 4666 mm lang und verfügt über 3081 mm Radstand. Der Laderaum bietet in der zweisitzigen Version auf 2115 mm Länge 4,0 m³ Volumen. Wird der Beifahrersitz umgeklappt, steigt die Ladelänge auf 2886 mm und die Ladekapazität auf 4,6 m³. Die Zuladung des zweisitzigen Kangoo Rapid Maxi dCi 90 beträgt 768 kg. Der Kangoo Rapid Maxi Combi mit Doppelkabine bietet einen Laderaum mit 1432 mm Länge und 2,4 m³ Volumen. Wird die Rückbank umgeklappt, kann Transportgut bis 2043 mm Länge eingeladen werden. Die Ladekapazität steigt auf 3,6 m³. Die maximale Zuladung beläuft sich auf 701 kg. Der rundum verglaste 5-Sitzer Kangoo Rapid Maxi Combi eignet sich für Handwerker und Gewerbetreibende, die ihr Fahrzeug auch für private Zwecke nutzen wollen, sowie für Behörden und Vereine, die kleinere Personengruppen befördern müssen. Er bietet 1,328 m Frachtraumlänge und 1,3 m³ Stauvolumen. Bei vorgeklappter Rückbank beträgt die Stauraumlänge 2,21 m und das maximale Ladevolumen 3,4 m³. Die maximale Zuladung liegt bei 701 kg. Die hinteren Doppelflügeltüren mit jeweils 90 Grad Öffnungsweite erleichtern das Be- und Entladen. Wird ein Hebel an der Innenseite der Türen betätigt, vergrößert sich die Öffnungsweite auf annähernd 180 Grad. Kangoo Rapid Extra und Kangoo Rapid Maxi sind darüber hinaus ab Werk mit der seitlichen Schiebetür rechts ausgestattet. Optional lässt sich für sie außerdem die Schiebetür links ordern. Dank 63,6 cm Breite und 1130 mm Durchlasshöhe lassen sich durch die Schiebetüren auch von der Seite sperrige Güter einladen. Um den Kunden eine große Auswahl zu ermöglichen, offeriert Renault für den Kangoo Rapid alternativ zu den zweisitzigen Transporter-Versionen auch Ausführungen mit Beifahrerdoppelsitzbank. Auch in der dreisitzigen Ausführung lassen sich die Rückenlehnen der Beifahrerplätze umklappen, um die Ladelänge zu erhöhen. Zwei fünfsitzige Versionen mit Doppelkabine oder Vollverglasung (Combi) komplettieren das Angebot. Für zusätzliche Sicherheit im Alltag sorgt das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP mit Berganfahrassistent und der erweiterten Traktionskontrolle Extended Grip für bessere Haftung auf schwierigem Untergrund. Renault kombiniert das ESP mit der Berganfahrhilfe Hill Start Assist.

Renault bietet für den Kangoo Rapid zwei Benzin- und fünf Dieselvarianten an. Die Turbodieselvarianten Energy dCi 75 leisten 55 kW/75 PS und Energy dCi 90 66 kW/90 PS. Der stärkste Diesel-Antrieb Energy dCi 110 stellt 81 kW/110 PS zur Verfügung. Der 1,2-l-Turbobenziner ist als TCe 115 EDC ebenso wie die Dieselvarianten dCi 90 EDC und dCi 110 EDC auch in Kombination mit dem 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe EDC erhältlich. Der 2014 komplett neu entwickelte Renault Trafic in der leichten Nutzfahrzeugklasse bis 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht überzeugt durch sein umfangreiches Angebot an Karosserievarianten. Er ist in zwei Radständen von 3,1 und 3,5 m sowie in zwei Längen von 5,0 und 5,4 m erhältlich. Zur Basis-Laderaumhöhe von 1,4 m kam darüber hinaus seit Frühjahr 2015 die Hochdachausführung mit 1,9 m hohem Frachtraum hinzu. Das Laderaumvolumen beträgt im Kastenwagen zwischen 5,2 und 8,6 m³. Außerdem bietet Renault den Trafic bereits zur Markteinführung als Doppelkabine, Plattformfahrgestell und in der Pkw-Variante Combi an. Maßgeschneiderte Sonderaufbauten für verschiedene Branchen in Zusammenarbeit mit namhaften Auf- und Umbauherstellern komplettieren das Programm. Alles in allem werden die Kunden ab Werk zwischen 270 Varianten wählen können. Insgesamt stehen für den Trafic vier neu entwickelte 1,6-l-Turbodiesel in zwei Aufladungsvarianten zur Verfügung. Die beiden Einstiegsdiesel dCi 90 (66 kW/90 PS) und dCi 115 (85 kW/115 PS) verfügen über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. In den Motorisierungen Energy dCi 120 (88 kW/120 PS) und Energy dCi 140 (103 kW/140 PS) mit Start & Stop-Automatik setzt Renault erstmals die hochmoderne Twin-Turbo-Technologie ein. Kennzeichen sind zwei hintereinandergeschaltete, unterschiedlich große Turbolader, die je nach Drehzahl einzeln oder zusammen für die Komprimierung der Ansaugluft sorgen. Dies ermöglicht gleichermaßen ein kraftvolles Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen sowie mehr Leistung in oberen Drehzahlen. Hocheffiziente und wirtschaftliche Motoren, aktualisiertes Design und neue Assistenzsysteme kennzeichnen den rundum modernisierten Renault Master. Vier Turbodieselaggregate mit 2,3 l Hubraum, die ein Leistungsspektrum von 81 kW/110 PS bis 121 kW/165 PS abdecken, stehen als Motorisierungen für den Transporter in der leichten Nutzfahrzeugklasse von 2,8 bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht zur Wahl. Mit Verbrauchswerten ab 6,3 l/100 km (180 g CO2/km) machen sie den neuen Master zu einem der sparsamsten Fahrzeuge seiner Klasse. Für mehr Komfort und Sicherheit im Alltag sorgen Innovationen wie die Anhängerstabilitätskontrolle und die Berganfahrhilfe. Der neue Master kam in Deutschland im Spätsommer 2014 auf den Markt. Kennzeichen des neuen Masters ist die modernisierte Frontpartie. Von den Renault Pkw-Modellen übernimmt der Transporter das markante Markengesicht mit dem großen, aufrecht platzierten Markenemblem vor einem dunklen Hintergrund. Insgesamt können die Kunden ab Werk zwischen mehr als 350 Varianten wählen. Der Master ist in drei Radständen von 3,18 bis 4,33 m und vier Längen von 5,05 bis 6,85 m erhältlich. Hinzu kommen drei Laderaumhöhen von 1,7 bis 2,14 m. Sie ermöglichen im Kastenwagen zwischen 8 und 17 m³ Laderaumvolumen. Renault offeriert den Master unter anderem als Kastenwagen mit Einzel- und Doppelkabine. Die Kastenwagen-Versionen sind im Laderaum verblecht, teilverglast oder rundum verglast lieferbar. Optionen wie Nebenantrieb am Motor oder Getriebe, Heckflügeltüren mit 270 Grad Öffnungswinkel oder Holzboden und verkleidete Seitenwände im Laderaum belegen die Eignung des Renault Master für den gewerblichen Einsatz. Als weitere Master Varianten sind der Kofferaufbau und das Plattform-Fahrgestell erhältlich. Hinzu kommen Fahrgestell, 3-Seitenkipper und Pritsche, jeweils mit Einzel- oder Doppelkabine. Der Combi mit bis zu neun Plätzen für den gemischten Güter-/Personentransport und der Bus mit 17 Plätzen komplettieren das Modellprogramm. Die Master Plattform ist auf ein Gesamtgewicht von bis zu 4,5 t ausgelegt und so gestaltet, dass neben dem Front- auch Hinterradantrieb geordert werden kann. Hinzu kommt die Zwillingsbereifung, die eine Anhängelast von bis zu drei Tonnen ermöglicht. Neu im Programm sind die L4H2- und L4H3-Kastenwagenvarianten mit Heckantrieb und einfacher Bereifung an den Antriebsrädern. Dank 30 cm mehr Platz lassen sich auch Europaletten quer zwischen den Radkästen transportieren. Für

Kunden, die häufig auf Baustellen oder in schlecht befestigtem Gelände unterwegs sind, hat Renault außerdem in Verbindung mit dem Heckantrieb die optionale Differenzialsperre zur Erhöhung der Traktion im Programm. Als Motorisierungen für den neuen Master stehen vier Turbodieselaggregate mit 2,3 l Hubraum zur Wahl. Renault bietet die 2.3 dCi-Triebwerke in Leistungsstufen von 81 kW/110 PS, 92 kW/125 PS, 100 kW/136 PS und 120 kW/163 PS an. In den beiden Topmotorisierungen setzt Renault wie bei den Trafic die hochmoderne Twin-Turbo-Technologie ein. Darüber hinaus verfügen die Motorisierungen dCi 135 und dCi 165 über die Start&Stop-Automatik und das Energy Smart Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie (Rekuperation). Optional sind Start & Stop-Automatik und Energy Smart Management auch für den dCi 110 verfügbar. Auch das Thema Sicherheit wird im Master großgeschrieben. Die aktive Sicherheit steigern ab Werk der Bremsassistent und das Antiblockiersystem. Serienmäßig ist das ladungsabhängige Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) der neuesten Generation mit Antriebsschlupfregelung (ASR) an Bord. Das ESP reagiert lastabhängig und bezieht den Beladungszustand in die Regelvorgänge ein. Für das Vorankommen auch auf schwierigem Untergrund wie Schnee, Matsch und Sand verfügt der Master außerdem über die erweiterte Traktionskontrolle Extended Grip. Serienmäßiger Bestandteil des ESP ist die Anhängerstabilitätskontrolle. Sobald diese ein Aufschaukeln des Trailers registriert, greift die Elektronik durch das gezielte Abbremsen des Zugfahrzeugs ein. Gleichzeitig regelt die Elektronik das Motormoment so weit zurück, bis sich der Anhänger wieder stabilisiert. Für bessere Übersicht sorgt ein zusätzlicher Weitwinkel-Innenrückspiegel in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite. Er vergrößert den seitlichen Blickwinkel auf der Beifahrerseite und hilft so dem Fahrer, rechtzeitig andere Fahrzeuge, Hindernisse oder Personen im toten Winkel zu entdecken. Zudem stellt Renault seit dem zweiten Quartal 2016 ein leichtes Nutzfahrzeug für Fiat her, das auf der Trafic-Plattform basiert. Mit der in Hannover vorgestellten X-Track Technologie erschließt Renault zusätzliche Einsatzmöglichkeiten für seine leichten Nutzfahrzeuge. Bei X-Track handelt es sich um eine mechanische Differenzialsperre mit begrenztem Schlupf. Diese sorgt für optimale Traktion und eignet sich ideal für häufige Fahrten auf matschigen und verschmutzten Straßen, Forstwegen sowie Großbaustellen. Unabhängig von der Baureihe kombiniert Renault X-Track mit der erhöhten Bodenfreiheit. Bei Kangoo Rapid und Trafic beträgt diese 30 mm, beim Master 40 mm zusätzlich. Zum X-Track Gesamtpaket für alle drei Nutzfahrzeugmodelle zählt außerdem der drei mm dicke Unterbodenschutz im Bereich der Ölwanne. Exklusiv für den Master mit Hinterradantrieb bietet Renault außerdem den zuschaltbaren Allradantrieb. Die Option 4x4 lässt den Master auch schwierigstes Gelände und steile Anstiege souverän meistern. Um den Master zum Allradler zu machen, erhält er zwei zusätzliche, über der Vorderachse installierte Antriebswellen und ein Differenzial. Hinzu kommt ein Verteilergetriebe am Getriebeausgang als Schnittstelle zwischen Hinter- und Vorderachsdifferenzial sowie dem Getriebe. Im 4x4-Modus überträgt die Verteilerbox jeweils 50 % des Antriebsmoments zur Hinter- und Vorderachse. Der zuschaltbare Allradantrieb ist mit dem Untersetzungsgetriebe gekoppelt, das nochmals 40 % mehr Drehmoment an die Antriebsräder überträgt. Es dient als extra Geländegang für besonders langsames und sicheres Fahren sowie zum Anfahren mit besonders hohen Lasten oder an Steigungen. Um ein Aufsitzen zu verhindern, ist die Bodenfreiheit an der Vorderachse um 65 mm und an der Hinterachse um bis zu 58 mm erhöht.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag