Transporter

Artikel vom **23. Januar 2021**



Renault aktualisierte 2019 den Master in der Klasse von 2,8 bis 4,5 t Gesamtgewicht.

Mit dem rein elektrischen Kangoo Z.E. Concept gibt Renault einen Ausblick auf die nächste Modellgenerationen von Kangoo, Kangoo Rapid und Kangoo Z.E, die ab 2020 eingeführt werden wird. Mit spannungsgeladenen Rundungen, stark modellierten Flächen und markanten Radhäusern nimmt die Studie Kangoo Z.E. Concept das Design der aktuellen Pkw-Modelle von Renault auf. Die elegante und athletische Formgebung beeinträchtigt nicht den Nutzwert. So ermöglicht die breite Spur hinten eine große Durchladebreite zwischen den Radkästen. Weiteres Kennzeichen des Kangoo Z.E. Concept ist die völlig neue Lichtsignatur bestehend aus einer Leiste zwischen den C-förmigen Scheinwerfern, die den Renault Rhombus umgibt. Ein Lichtband erstreckt sich außerdem vom Markenlogo am Heck bis in die Fahrzeugflanken und greift so die Linien der Schienen für die seitliche Schiebetür auf. Mit neuer Optik, neuen Fahrerassistenzsystemen und überarbeiteten Motoren kommt die nächste Evolutionsstufe des Transporter Masters in der leichten Nutzfahrzeugklasse von 2,8 bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Markt. Zu den Neuheiten für den Master zählen der Toter-Winkel-Warner und der Renault Rear View Assist zur Beobachtung des

Verkehrsgeschehens hinter dem Fahrzeug. Als Motorisierungen für den rundum aktualisierten Master stehen sechs Turbodieselaggregate mit 2,3 l Hubraum zur Wahl, die ein Leistungsspektrum von 96 kW/131 PS bis 132 kW/180 PS abdecken. Dank Abgasreinigung per SCR-Katalysator erfüllen sie in den Frontantriebsversionen die Abgasnorm Euro 6d-Temp und in den Heckantriebsvarianten sowie im Fahrgestell mit Frontantrieb die Schadstoffklasse Euro VI-D für Lkw. Auch Umbauten mit Euro VI-D-Homologation auf Basis des Frontantriebsmodells lassen sich auf diese Weise realisieren. Diese sind von zahlreichen Zufahrtsbeschränkungen befreit, was einen echten Wettbewerbsvorteil für den Master darstellt. Äußerlich ist der überarbeitete Master an der neu gestalteten Frontpartie mit dem unverwechselbaren Renault Markengesicht zu erkennen. Hierzu gehören serienmäßige LED-Tagfahrlichter in C-Form sowie der je nach Ausstattung chromumrandete und mit horizontalen Chromspangen verzierte Kühlergrill. Die Kühlluftöffnung ragt steiler empor als beim Vorgänger und die Scheinwerfer sind horizontal geschnitten. Ebenso wie das Äußere überarbeiteten die Renault Designer den Innenraum des Transporters. So erhält der Master einen komplett neuen, horizontal gegliederten Instrumententräger mit einer Vielzahl offener und geschlossener Staufächer und einem neuen Kombiinstrument, das unter anderem ein 5-Zoll-Display für den Bordcomputer beinhaltet. Insgesamt stehen im Interieur des aktualisierten Masters bis zu 105 l an Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Dies ist ein Spitzenwert in der leichten Nutzfahrzeugklasse bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Neu sind unter anderem die Ablage zum kabellosen Aufladen des Smartphones per Induktion (Option für die Ausstattungen Basis und Komfort), die ausfahrbare Easy-Life-Arbeitsfläche (Option; Serie für Komfort mit Frontantrieb) und das wie eine Schublade ausziehbare Easy-Life-Schubfach mit 10,5 l Inhalt an Stelle des konventionellen Handschuhfachs (Option; Serie für Komfort mit Frontantrieb). Rundum aktualisierte 2,3-l-Turbodieselmotoren. Die Kunden haben exklusiv beim Master mit Frontantrieb die Wahl zwischen den drei umfangreich überarbeiteten 2,3-l-Turbodieselmotoren dCi 135 mit 99 kW/135 PS, EnergydCi 150 mit 110 kW/150 PS und Energy dCi 180 mit 132 kW/180 PS. Alle drei Motorisierungen verfügen über Twin-Turbo-Technik und erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe erfolgt bei Energy dCi 150 und Energy dCi 180 die Kraftübertragung auf die Antriebsräder über das automatisierte Quickshift-6-Gang-Schaltgetriebe. Neben geringeren Abgasemissionen zeichnen sich die modifizierten Master-Aggregate durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und ein bis zu 40 Nm höheres Drehmoment aus. Um diese Werte zu erreichen, erhöhten die Renault Entwickler unter anderem den Einspritzdruck auf bis zu 2200 Bar und ersetzten die Aluminiumkolben durch reibungsärmere Stahlkolben. Zusätzlich modifizierten sie den Kühlwasserkreislauf und statteten den Master mit einer effizienteren Wasserpumpe und Lichtmaschine aus. Weiteres Novum ist der von 20 auf 28 l vergrößerte AdBlue-Tank. Für die Master-Varianten mit Hinterradantrieb sowie für das Fahrgestell mit Frontantrieb stehen die drei ebenfalls überarbeiteten Motorisierungen dCi 130 mit 96 kW/131 PS, Energy dCi 145 mit 107 kW/146 PS und ENERGY dCi 165 mit 120 kW/163 PS zur Verfügung. Die Motorisierungen entsprechen der Schadstoffklasse Euro VI-D für Lkw. Dies trifft auch auf die Frontantriebsversionen zu, welche für schwere Auf- und Umbauten zur Verfügung stehen. Die Motorisierungen Energy dCi 150, Energy dCi 145, Energy dCi 165 und Energy dCi 180 sind mit der Start-Stopp-Automatik und dem Energy Smart Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie (Rekuperation) ausgestattet. Die Liste der Neuheiten für den Master beinhaltet außerdem neue Fahrerassistenzsysteme. So ist für den Transporter von 2,8 bis 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht jetzt auch der Toter-Winkel-Warner verfügbar. Ergänzend hierzu verbessert als Premiere in der leichten Nutzfahrzeugklasse der Renault »Rear View Assist die Sicherheit im Master. Das optionale System für den Kastenwagen beobachtet mit einer« Kamera das Verkehrsgeschehen in mittleren und größeren Entfernungen hinter dem Fahrzeug und projiziert das Bild in ein 7-Zoll-Display an Stelle des Innenrückspiegels. Nachfolgende Verkehrsteilnehmer sind ab einer Distanz von vier

Metern hinter dem Heckabschluss in vollem Umfang sichtbar, weshalb das System nicht die eigens auf den Nahbereich hinter dem Fahrzeug ausgelegte optionale Rückfahrkamera ersetzt. Aus Sicherheitsgründen aktiviert sich der Renault Rear View Assist deshalb nur bei eingelegtem Vorwärtsgang. Darüber hinaus ist der Notbremsassistent jetzt für alle Master Versionen optional verfügbar (Serie für Master mit Heckantrieb und 4,5 t zulässigem Gesamtgewicht sowie Master Bus). Dies gilt auch für den Spurhalte-Warner. Weitere Fahrerassistenzsysteme für den Renault Transporter sind der serienmäßige Seitenwindassistent und der als Sonderausstattung angebotene Fernlichtassistent. Ab Werk vorhanden ist ebenfalls die Anhängerstabilitätskontrolle. Mit dem rundum aktualisierten Master erwerben die Kunden ein vielseitiges Nutzfahrzeug, das sich auf höchst unterschiedliche Ansprüche maßschneidern lässt. Insgesamt können die Kunden ab Werk zwischen mehr als 300 Varianten wählen. Der Master ist weiterhin in drei Radständen von 3,18 bis 4,33 m und vier Längen von 5,08 bis 6,88 m erhältlich. Hinzu kommen drei Laderaumhöhen von 1,7 bis 2,14 m. Sie ermöglichen im Kastenwagen zwischen 8 und 17 m³ Laderaumvolumen. Der Master mit Kofferaufbau bietet bis zu 22 m³ Ladekapazität. 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 vorzügliche Eignung des Renault Master für den harten gewerblichen Einsatz. 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 t ermöglicht. 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. Eine Vielzahl nützlicher Details erleichtert den Alltag im Master. Für das sichere Vorankommen auch auf schwierigem Untergrund wie Schnee, Matsch und Sand verfügt der Master über die erweiterte Traktionskontrolle »Extended Grip«. Einen erheblichen Komfortgewinn insbesondere bei beladenem Fahrzeug bedeutet darüber hinaus die Berganfahrhilfe. Für bessere Übersicht sorgt ein zusätzlicher Weitwinkel-Innenrückspiegel in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite (Option; Serie für Komfort mit Frontantrieb). Er vergrößert den seitlichen Blickwinkel auf der Beifahrerseite und hilft so dem Fahrer, rechtzeitig andere Fahrzeuge, Hindernisse oder Personen im toten Winkel zu entdecken. Optimalen Schutz für die Fracht gewähren im Kastenwagen außerdem bis zu zwölf Zurrösen. Das Einparken mit dem Master erleichtern die optionale Einparkhilfe vorne und hinten sowie die ebenfalls als Sonderausstattung erhältliche Rückfahrkamera. Ihr Bild wird in das Multimediadisplay des »Media Nav Evolution« oder »R-Link Evolution« projiziert. Alternativ dazu erscheint es in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite. Mit dezent überarbeitetem Außendesign, neu gestalteter Kabine und modernen, abgasarmen Motoren hebt Renault den vielseitigen Transporter Traffic in der Klasse bis 3,0 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf ein neues Niveau. Optisch passt sich der Trafic mit leistungsstärkeren Voll-LED-Scheinwerfern und der markentypischen Lichtsignatur in C-Form den anderen Modellen der Renault Palette an. Der Kühlergrill erfährt außerdem mit Chromelementen ein markanteres Erscheinungsbild. Als weiteres Novum ersetzt eine Palette von 2,0-l-dCi-Motorisierungen, die ein Leistungsspektrum von 88 kW/120 PS bis 125 kW/170 PS abdecken, die bisherigen 1.6 dCi-Aggregate. Dank moderner Techniken zur Abgasreinigung erfüllen sie die Abgasnorm Euro-6d-Temp. Den optischen Auftritt des aktualisierten Trafic prägen der überarbeitete Kühlergrill mit Chromeinfassung und Chromspangen je nach Ausstattung sowie die c-förmigen, in die Hauptscheinwerfer integrierten Tagfahrlichter.



Neben dem bisherigen 1,6-l-Einstiegsaggregat dCi 95 mit 95 PS stehen für den Trafic drei neue 2,0-l-Turbodieselmotoren mit 120 PS, 145 PS und 170 PS zur Wahl.

Mit seinem modernen, attraktiven Design folgt der Trafic der unverwechselbaren Renault Markenoptik. Weiteres Novum sind leistungsstarke Voll-LED-Scheinwerfer für exzellente Sicht (Serie ab Komfort). Im Zuge der Modellpflege präsentiert sich auch der Innenraum des Transporters im überarbeiteten Design. Angefangen von neuen, höherwertigen und widerstandsfähigeren Sitzbezügen über die Form des neuen Schaltknaufs für das Schalt- und EDC-Doppelkupplungsgetriebe bis hin zu Mattchrom-Akzenten an Luftaustrittsdüsen, Umrandung der Mittelkonsole und Bedienfeld der Klimaanlage vermittelt die Kabine im Vergleich zur vorhergehenden Trafic Generation den Eindruck nochmals gestiegener Wertigkeit. Neben dem bisherigen 1,6-l-Aggregat Energy dCi 95 mit 70 kW/95 PS stehen für den Trafic die drei neuen 2,0-l-Turbodieselmotoren Energy dCi 120 mit 88 kW/120 PS, Energy dCi 145 mit 107 kW/145 PS und Energy dCi 170 mit 125 kW/170 PS zur Wahl. Die kraftvollen Motoren bieten bis zu 25 PS mehr Leistung und 40 Nm mehr Drehmoment als die Vorgängeraggregate mit 1,6 l Hubraum. Gleichzeitig überzeugen sie mit geringem Kraftstoffverbrauch und niedrigem CO2-Ausstoß. So lassen sich mit dem Energy dCi 145 bis zu 0,6 Liter Kraftstoff pro 100 km. Dank Abgasreinigung per SCR-Katalysator erfüllen die 2,0-Liter-Motorisierungen die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Alternativ zum 6-Gang-Schaltgetriebe erfolgt bei Energy dCi 145 und Energy dCi 170 die Kraftübertragung auf die Antriebsräder über das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe EDC, das die automatisierten Gangwechsel präzise und rasch ausführt. Der Trafic überzeugt durch sein umfangreiches Angebot an Karosserievarianten. Das Nutzfahrzeug ist in zwei Längen von 5,0 m (L1, Radstand 3,1 m) und 5,4 m (L2, Radstand 3,5 m) erhältlich. Hinzu kommen zwei Laderaumhöhen von 1,4 m (H1) und 1,9 m (H2). Sie ermöglichen im Kastenwagen wahlweise 5,2 (L1H1), 6,0 (L2H1), 7,2 (L1H2) und 8,6 m³ Laderaumvolumen (L2H2). Außerdem bietet Renault den Trafic auch als Doppelkabine, Plattformfahrgestell und in den Pkw-Varianten Combi und SpaceClass an. Beide Versionen sind ebenfalls als Grand Combi und Grand SpaceClass in L2-Ausführung lieferbar. Maßgeschneiderte Sonderaufbauten für verschiedene Branchen in Zusammenarbeit mit namhaften Auf- und Umbauherstellern komplettieren das Programm. Alles in allem können die Kunden in Deutschland ab Werk zwischen 74 Varianten wählen. Die Ladelänge im Trafic liegt bei 2,54 oder 2,94 m. Die senkrechten Seitenwände ergeben ein optimal nutzbares Frachtabteil. Die maximale Laderaumbreite beträgt 1,66 m. Wichtig für die tägliche Praxis von Transportprofis sind

ebenfalls der große Abstand von 1,27 m zwischen den Radkästen sowie das Format der Hecktüren. Ihre Breite von 1,39 m ist mit Ausnahme von wenigen Millimetern über die gesamte Höhe der Tür konstant und daher uneingeschränkt beim Beladen mit sperrigen Gütern nutzbar. Bereits in der Basisausführung (L1) finden drei Europaletten hintereinander Platz. Der Zuschnitt des Laderaums und das Format der Laderaumöffnung (1,32 x 1,39 m) entsprechen exakt dem Vorgängermodell. Vorteil: Trafic-Kunden können im neuen Fahrzeug vorhandene Ausbauelemente wiederverwenden. Optimalen Schutz für die Fracht gewähren im Kastenwagen bis zu 18 Zurrösen, davon acht auf den Seiten. Die Variante L2 verfügt über bis zu 20 Zurrösen, davon acht an den Seiten. Die selbsttragende Karosserie gestattet eine niedrige Ladekante von 0,55 m je nach Karosserievariante. Hinten erfolgt die Be- und Entladung über Doppelflügeltüren. Außerdem ist das Frachtabteil wahlweise durch die seitliche Schiebetür gut zugänglich. Optional ist eine zweite Schiebetür auf der linken Seite erhältlich. Die Breite der Türöffnungen von 0,9 m erlaubt auch das Beladen mit Europaletten. Der Trafic-Kastenwagen ist in der Ausstattung Komfort mit zwei Durchladeklappen erhältlich, die auch bei geschlossenen Hecktüren den Transport von Ladegut bis 3,75 m (L1) beziehungsweise 4,15 m Länge (L2) ermöglichen. Die erste Klappe ist auf der Beifahrerseite im unteren Bereich der Trennwand zur Fahrerkabine eingelassen und verlängert die Ladelänge um 41 cm. Die Durchladeöffnung beträgt 51 x 22,2 cm. Die geöffnete Klappe wird von zwei Magneten festgehalten, lässt sich aber auch mit wenigen Handgriffen vollständig entfernen. Die zweite Durchlademöglichkeit befindet sich an der Vorderseite des Beifahrersitzes und ermöglicht zusätzliche 80 cm Ladelänge im Fußraum.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag