

Pressepräsentation Renault Trafic und Master: Es geht um mehr

Von Tim Graupfad

Auch wenn das Pkw-Geschäft für Renault in Deutschland erst wieder leicht anzieht, behauptet der französische Hersteller eine Position in Europa mit eherner Beständigkeit: die des größten Nutzfahrzeug-Produzenten. Zwei wichtige Pfeiler des Modellangebots werden jetzt erneuert - der Trafic und der Master.

Wie oft bei Modellwechseln geht es dabei um „mehr“. In diesem Falle in erster Linie um mehr Laderaum, der beim Trafic um 210 Millimeter in der Länge wuchs. Kaufentscheidungen für Nutzfahrzeuge werden eher selten von Komfortfragen bestimmt. Doch auch auf diesem Sektor will Renault neue Wege gehen. Die Nähe zum Personenwagen im Design und in der Ausstattung ist den Franzosen wichtig. Nachdem Renault den ersten Trafic 1980 auf den Markt gebracht hatte, wurde die aktuelle Generation wie schon die vorangegangene gemeinsam mit Kooperationspartner Opel entwickelt. Während die Rüsselsheimer für sich in Anspruch nehmen, die Optik des Kleinlasters wesentlich bestimmt zu haben (wie etwa die sichelförmige Blechfalte an der Seite, die auch anderen Opel-Modellen zu eigen ist), darf Renault sich für die Motorisierung und die Cockpitgestaltung auf die Schulter klopfen.

Rund 1,6 Millionen Trafic konnte Renault seit 1980 absetzen, damit gehört das Fahrzeug zu den erfolgreichsten seiner Klasse weltweit. Mit den fast bis in die A-Säule hinaufreichenden Scheinwerfergläsern zieht der Mini-Frachter die Blicke auf sich. Die Länge variiert zwischen 4,99 und 5,39 Metern, die Dachhöhe zwischen 1,97 und 2,46 Metern. Entsprechend können zwischen 5,2 und 8,6 Kubikmeter Ladung verstaut werden. Alternativ zum Kastenwagen können auch eine Doppelkabine für fünf Passagiere mit entsprechend verkleinertem Laderaum und ein Mini-Bus mit acht Passagier-Plätzen bestellt werden. Die Ladeöffnung am Heck kann man als zweiflügelige Portaltür oder als konventionelle Heckklappe bekommen, an den Seiten gibt es wahlweise ein- oder doppelseitige Schiebetüren. Und fürs Auge gibt es frische, selbstbewusste Farben zur

Auswahl.

Als Antrieb gibt es nur 1,6-Liter-Motoren, die mit Dieselkraftstoff befeuert werden. Die allerdings in vier Leistungsstufen, wahlweise mit einfacher oder doppelter Turboaufladung. Damit wird ein Leistungsband von 66 kW / 90 PS und 84 kW / 115 PS bzw. 88 kW / 120 PS und 103 kW / 140 PS abgedeckt. Die gefahrenere 140-PS-Version des Kastenwagens erwies sich in Stadt- und Landbetrieb als erstaunlich munter, zumal das Testfahrzeug unter simulierten Einsatzbedingungen mit 450 Kilogramm zusätzlichem Gewicht beladen war. 340 Newtonmeter Drehmoment (nutzbar ab 1750 Umdrehungen) sorgen dafür, dass der Gewerbler seine Kunden im Handumdrehen erreicht. Dem Zwang zur Wirtschaftlichkeit wird durch die neue Start-Stopp-Automatik nebst Schaltempfehlung Rechnung getragen. Das gefahrenere Modell war mit einem manuellen Sechs-Gang-Getriebe ausgestattet, das eine etwas hakelige Attitüde an den Tag legte, aber sonst nicht weiter unangenehm auffiel. Die vom Bordcomputer vermittelten 7,3 Liter Durchschnittsverbrauch lagen nahe am Herstellerwert (6,5 Liter) und stellen angesichts der Beladungssituation des Testfahrzeugs einen überzeugend wirtschaftlichen Wert dar.

Ringsum im dreisitzigen Cockpit gibt es viel Stau- und Ablageraum, das Handschuhfach hat ein Volumen von zwölf Litern. Nicht nur, dass Farbkontraste und Chromapplikationen eine pkw-ähnliche Atmosphäre schaffen sollen, sondern auch die Variabilität des Innenraums spricht für den Trafic. Die Idee vom „mobilen Büro“ des Nutzers wird rund um den Fahrerplatz aufgegriffen. Halterungen für Smartphone oder Tablet-PC sind ebenso zu bekommen, wie eine Ablage fürs Laptop, denn die Lehne des mittleren Beifahrersitzes lässt sich in Fahrtrichtung umklappen und wie eine Schreibtischoberfläche nutzen. Wer lieber traditionell und mit dem Klemmbrett arbeitet, findet auch dafür eine Halterung. Zwölf-Volt-Steckdose und USB-Anschluss sind ebenso verfügbar wie drei verschiedene Navigations- und Entertainment-Lösungen. Die neueste davon ist das „R&Go“-System, das Smartphone oder Tablet mit dem Autoradio verbindet und individuelle Funktionen zum Herunterladen aus dem Internet anbietet.

Einen überraschenden Unterhaltungswert lieferte während der Testfahrt der ausklappbare Getränkehalter, der rechts neben dem Schalthebel angebracht ist. Die Aufbewahrungsmulde erwies sich als äußerst praktisch, allerdings nur im ruhenden Verkehr. Bei normalem Straßenverlauf, der unweigerlich irgendwann Kurven aufweist, folgt die 0,5-Liter-Flasche der Fliehkraft und purzelt heraus, was besonders bei Rechtskehren nicht unproblematisch werden kann. Dann nämlich kommt sie im Fußraum des Fahrers zu liegen und könnte dort unter die Pedale rutschen. Statt als Getränkehalter kann man die flache Mulde noch als Aschenbecher nutzen, denn der

dafür vorgesehene bedeckelte Plastikbecher passt perfekt hinein.

Der Laderaum, das war den Konstrukteuren besonders wichtig, fasst jetzt drei Europaletten, was nicht alle Konkurrenzprodukte von Fiat, Peugeot oder Ford von sich behaupten können. Unter dem Beifahrersitz ist eine Luke, die es erlaubt, besonders langes Transportgut vom Laderaum bis vorne durchzuschieben. Bei der Version mit langem Radstand darf dieses Gut bis zu 4,15 Meter Länge aufweisen. Naturgemäß ist es mit der Übersichtlichkeit des fensterlosen Kastenwagens nicht weit her, weshalb sich Renault Gedanken über Abhilfe gemacht hat. Als Lösung wird ein auf der Innenseite der Beifahrersonnenblende angebrachter Weitwinkel-Spiegel angeboten, der das Rangieren erheblich erleichtert. Als Option ist auch eine Rückfahrkamera zu bekommen.

Der Fahrkomfort ist ordentlich, die Federung schon nahe an Pkw-Niveau. Das dürften Langstrecken-Lieferanten zu schätzen lernen. Noch in einem anderen Bereich ist Renault bemüht, Nähe zu Personenwagen zu schaffen, denn es gibt gegen Aufpreis eine Reihe von Zusatzausstattung. Damit sind nicht nur Tempomat und Berganfahrhilfe gemeint, sondern auch einen Totwinkel-Assistenten kann man ordern, Reifendruckkontrolle und Regensensor werden angeboten und auch die Freunde eines Lederlenkrades kommen zum Zuge. Selbst ein funkgesteuertes Zugangs- und Startsystem wird offeriert, bei dem die französische Dominanz im Opel-Renault-Gemeinschaftswerk besonders augenfällig wird: Die typische flache Schlüsselkarte, die auch Mégane- oder Clio-Fahrer kennen, können die Kunden der deutschen Marke nicht umgehen.

Der Helfer für die noch größeren Transport-Bedürfnisse heißt bei Renault Master. Die Bandbreite der möglichen Variationen ist bei ihm weit umfangreicher als beim Trafic, denn es gibt ihn nicht nur in vier Längen und drei Dachhöhen, sondern wahlweise auch als Hecktriebler. Fahrzeuglängen zwischen 5,05 und 6,85 Metern sind möglich, was dem Straßen-Frachter in der Klasse bis 4,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eine Ladekapazität zwischen acht und 22 Kubikmetern beschert. Der 2,3-Liter-Turbodiesel ist in vier Leistungsstufen zwischen 81 kW / 110 PS und 120 kW / 163 PS verfügbar. Sein Durchschnittsverbrauch soll je nach Leistungsstufe zwischen 6,9 und 7,8 Litern je 100 Kilometer liegen.

Für Gewerbetreibende hat die Mehrwertsteuer bekanntlich eine besondere Bedeutung, weshalb Renault den für sie relevanten Einstiegspreis beim Trafic mit 22 130 Euro angibt (26 334 Euro inkl. MwSt.) Dafür bekommt man den 90-PS-Kastenwagen für 2,7 Tonnen Gesamtgewicht. Der Hersteller ist die Feststellung wichtig, dass sich der Trafic damit gegenüber dem Vorgänger nicht verteuert habe. Die Preisliste des Renault Master beginnt bei 24 360 Euro, das sind 350 Euro mehr als für den Vorgänger verlangt wurden.

(ampnet/tg)

Daten Renault Trafic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 - 5,39 x 1,79 x 1,97 - 2,46

Motor: 1,6-Liter-Turbodiesel

Leistung: 66 - 103 kW / 90 - 140 PS

Max. Drehmoment: 260 - 340 Nm

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,9 - 6,5 l/100 km

Zuladung: 1000 - 1162 kg

Basispreis: 22 130 Euro (netto)

Daten Renault Master

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 - 6,85 x 2,07 x 2,31 - 2,81

Motor: 2,3-Liter-Turbodiesel

Leistung: 81 - 120 kW / 110 - 163 PS

Max. Drehmoment: 285 - 360 Nm

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,9 - 7,8 l/100 km

Zuladung 1030 - 20134 kg

Basispreis: 24 360 Euro (netto)

Bilder zum Artikel



Renault Trafic.



Renault Trafic.



Renault Trafic.



Renault Trafic.



Renault Trafic.



Renault Master (I.) und Trafic.



Renault Master.



Renault Master.
