

# Die neue Master-Class

Der große Transporter des französischen Herstellers wurde intensiv überarbeitet und soll mehr Komfort und Platz bei geringerem Verbrauch bieten. Diesel- oder Elektromotoren treiben ihn an.



Fotos: Renault

**Als Stromer gibt es den Franzosen in zwei Varianten (96 und 105 kW).**

**Am augenscheinlichsten sticht** beim überarbeiteten Renault Master die neu gestaltete Frontpartie heraus, die das neue Renault-Logo sowie die extragroßen Voll-LED-Scheinwerfer umfasst. Das Heck hingegen wurde schmaler, ähnlich wie bei den Wettbewerbern VW Crafter/MAN TGE, um die Aerodynamik zu optimieren. Trotzdem verspricht Renault eine größere Hecköffnung und eine insgesamt größere Ladefläche als beim Vorgänger-Modell. Neu sind ebenso die nun aus ei-

nem Teil gefertigten Seitenteile, was besonders den Versionen mit langem Radstand ein solideres Erscheinungsbild verleiht.

## Windschnittiger und edler

Wichtiger als das ist die ausgeklügelte Aerodynamik. Der Cw-Wert des neuen Master soll über 20 Prozent besser geworden sein, wofür unter anderem eine kürzere Motorhaube, die flacher geneigte Windschutzscheibe oder die strömungsgünstiger gestalteten Lufteinlasskanäle im Stoßfänger sowie die Dachlinie beitragen.

Auch innen ist die Überarbeitung spürbar: Der s-förmig geschwungene Instrumententräger soll für besseres Raumgefühl sorgen, zudem verspricht Renault hier hochwertigere Materialien. Das kleinere Lenkrad stammt aus dem Pkw-Programm und ist in Höhe und Tiefe verstellbar. Wer seinen Master mit Automatikgetriebe bestellt, findet dessen Bedienelemente nun am Lenkrad, wodurch mehr Platz in der Mittelkonsole frei wird. Dadurch soll das Stauvolumen auf bis zu 135 Liter Stauvolumen im Fahrerhaus wachsen.

In Sachen Antrieb lässt Renault die Wahl zwischen Diesel und Elektro, wo-

bei bei beiden Antriebsformen die Wahlmöglichkeit zwischen Front- oder Heckantrieb besteht. Das Dieselangebot deckt der Blue-DCI-Vierzylinder ab, der laut Hersteller bis zu 1,5 l/100 km weniger Kraftstoff verbrauchen soll und wahlweise 105, 130, 150 oder 170 PS leistet. Serienmäßig wird deren Kraft über ein mechanisches Sechsgangschaltgetriebe übertragen, gegen Aufpreis sorgt hier eine 9-Gang-Wandlerautomatik für höheren Komfort und nochmals niedrigere Verbräuche.

Für die batteriebetriebenen Versionen stehen zwei Elektromotoren mit 96 kW oder 105 kW bereit, die beide ein Drehmoment von 300 Newtonmetern leisten. In der Basisversion ist das Ganze mit einer 40-kWh-Batterie kombiniert, die eine WLTP-Reichweite von 170 Kilometern ermöglichen soll. Für den stärkeren Motor hält Renault dagegen eine größere 87-kWh-Batterie vor, die bis zu 410 Kilometer Reichweite erlauben soll. Respektabel klingen die angegebene Nutzlast von bis zu 1.625 Kilogramm und die maximal möglichen 2,5 Tonnen Anhängelast. Geladen werden kann mit 22 kW (AC) oder 130 kW (DC). Einen Master mit Wasserstoffantrieb soll es ebenfalls bald geben.

*Jan Burgdorf*



**1** Das Lenkrad stammt von den Pkw-Brüdern der Marke. **2** Die Stromversorgung für externe Verbraucher geht über die Steckdose im Heck. **3** Aufgeräumt und mit cleveren Ablagen versehen, gibt sich der Master in seiner Neuauflage.