

Renault Master ein Multi-Energie-Aerovan

Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI). Renault hat die vierte Generation des Master vorgestellt und preist den Transporter vollmundig als „Multi-Energie-Aerovan“ an. Fakt ist, dass die Neuauflage etwas windschnittiger und auf einer flexibleren Plattform daherkommt, die auch für die spätere Nutzung für Brennstoffzellenantrieb ausgelegt ist. Gleichwohl bleibt der Master als Master zu erkennen.

Zum Marktstart im Frühjahr sind vier Dieselmotoren mit 105 PS (77 kW) bis 170 PS (125kW) sowie zwei Elektrovarianten mit 96 kW (130 PS) bzw. 105 kW (143 PS) und zwei verschiedenen Batteriegrößen für bis zu 410 Kilometer Reichweite erhältlich.

Grundsätzlich hat der Kunde die Wahl zwischen Vorder- und Hinterradantrieb.

Dank kürzerer Motorhaube und flacherer Windschutzscheibe sowie neuer Dachlinie und schmalere Heck liegt der Luftwiderstandsindex über 20 Prozent unter dem des Vorgängermodells. Verbrauch und CO₂-Emissionen der dieselpbetriebenen Varianten sinken im Schnitt um 1,5 Liter pro 100 Kilometer und 39 Gramm je Kilometer. Auch der Energieverbrauch der Elektroversionen verbesserte sich im Vergleich zum vorangegangenen Master E-Tech Electric um 20 Prozent.

Das Cockpit des neuen Master orientiert sich laut Renault an Pkw-Standards und integriert auch Google-Funktionen. Der Innenraum bietet mit 135 Litern Stauvolumen so viel wie kein anderer Transporter im Segment. Mit an Bord sind außerdem bis zu 20 Assistenzsysteme. Der batterieelektrische Master verfügt zudem über Vehicle-2-XFunktionen zum Anschluss externer Geräte.

Die Ladefläche ist zehn Zentimeter länger als beim Vorgänger, die seitliche Öffnung vier Zentimeter breiter. Als Kastenwagen mit verglasten Schiebetüren und Heckflügeltüren sowie als E-Tech Electric auf dem Gemeinschaftsstand mit Sortimo und SDH. Der in der vierten Generation vor allem aerodynamisch optimierte Transporter wird mit vier verschiedenen starken Dieselmotoren sowie in der Elektroversion in zwei Leistungsstufen und mit zwei Batteriegrößen angeboten. Später soll es noch eine Hydrogen-Variante mit Brennstoffzelle geben. Je nach Aufbauvari-



ante stehen elf bis 22 Kubikmeter Transportkapazität zur Verfügung. Der verkürzte Radstand soll die Wendigkeit vor allem im Stadtverkehr verbessern.

Text: Auto-Medienportal.Net Fotos: Fenault

