



Beim großen Renault Master sind die optischen Neuerungen umfangreicher; beim kleineren Traffic ging es primär an die Technik – gut so

Französisches Update

Nach knapp fünf Jahren Bauzeit spendiert Renault seinen Transporter-Modellen Traffic und Master eine Überarbeitung. Die bringt unter anderem frische und saubere Euro-6d-Motoren mit sich.

Die Bezeichnung Facelift will zumindest für die Überarbeitung des kleineren Renault-Vans nicht recht passen. Die optischen Retuschen im Gesicht, sprich an der Frontpartie, fallen beim Traffic marginal aus. Mehr tat sich auf der technischen Seite. Das

anschließen, denn der Kleine reinigt seine Abgase lediglich auf Euro-6c-Niveau.

Auf der sichereren Seite ist man mit dem neuen Vierzylinder, aus dem Pkw-Van Espace übernommen und mittels SCR-Kat Euro-6d-sauber. Der zwei Liter große Com-

den bis zu drei Tonnen schweren Traffic aber trotzdem souveräner vorwärts als das Vorgänger-Aggregat und soll vor allem bis zu 0,6 l/100 km sparsamer mit dem Kraftstoff umgehen. Für den Transporteinsatz genügen die beiden mittleren Leistungseinstellungen mit 145 und vor allem 120 Pferdestärken völlig.

Ein feiner Diesel **des Espace** sorgt für Sauberkeit und Kraft im Traffic.

Doppelkupplung beim Traffic

Wichtigste: Der bisherige und bei ambitionierter Fahrweise durstige 1,6 Liter kleine Selbstzünder bedient nur noch die Einstiegsmotorisierung mit 95 PS, die Renault für städtische Einsätze empfiehlt. Dem möchten wir uns allerdings nur bedingt

mon-Rail-Diesel wird über einen Single-Turbolader mit Luft versorgt und gefällt mit kultivierter Arbeitsweise. Ähnlich wie die bisherigen Biturbo-Versionen des 1,6-Liter-Motors erwacht zwar auch er erst bei 1.500 Touren richtig zum Leben, treibt

Für den dCi 120 steht allerdings das neue Doppelkupplungsgetriebe EDC (Efficient Dual Clutch) nicht zur Disposition. Die Sechsgangbox vom deutschen Zulieferer Getrag schaltet komfortabel, ist aber nicht so auf Zack wie die DSG-Variante von VW. Beim Hochschalten gönnt sich das EDC die eine oder andere Gedenksekunde, bis der Fahrstufenwechsel eingeleitet wird. Die Kritik von hektischen Rückstufungen,



Fotos: Jan Burgdorf/Verkehrsforschung/Renault



Eins mit dem Nissan NV 300 und Fiat Ducato. Doch der Renault Trafic ist das Original



Schaltzenrale

Im Interieur des Renault Trafic hat sich nicht viel verändert. Auffälligstes Merkmal der Facelift-Version: der **Schaltwählhebel fürs Doppelkupplungsgetriebe**. Die Sechsgang-Box schaltet angenehm, allerdings nicht so schnell, wie von Doppelkupplern oft erhofft – das stört jedoch nicht, wenn's dafür langlebig ist.

Renault Trafic dCi 145

Preis ab: 27.690 Euro

R4/1.997 cm³ | 107 kW/145 PS

320 Nm/1.500 | 6-Gang-DKG

NEFZ 5,4 – 5,5 D | 143 – 145 g/km

Abgasnorm: Euro 6d

4.999 x 2.283 x 1.971 mm

Anhängelast: 2.000 kg

Renault Master dCi135

Preis Ecoline ab: 24.870 Euro

R4/2.299 cm³ | 99 kW/135 PS

360 Nm/1.500 | 6-Gang

NEFZ 6,7 – 7,1 D | 177 – 187 g/km

Abgasnorm: Euro 6d

5.075 x 2.070 x 2.307 mm

Anhängelast: 2.500 kg

Wartung: 2 Jahre/40.000 km

Garantie: 2 Jahre

Variante mit Heckantrieb erhältlich

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1 Der Master gehört mit unter zwei Tonnen zu den Leichtgewichten im Segment – gut für die Zuladung 2 Bildschirm ersetzt Innenspiegel, die Kamera auf dem Dach 3 Das Cockpit des Master ist mittlerweile wohnlich 4 Doppelkupplung gibt es jetzt beim Trafic

selbst beim vorsichtigen Tritt aufs Gaspedal nicht selten gleich um zwei Gänge, gilt dagegen nicht nur für das Renault-Getriebe. Teigig präsentiert sich weiterhin das manuelle Sechsgang-Getriebe, daran ändert auch der neu designte Schaltknäufel wenig. Ebenso mutet auch die Lenkung nach wie vor synthetisch an. Einer der

Mehr aktive Sicherheit

Anders beim großen Bruder Master, der im Rahmen des Facelifts nicht nur eine charakteristisch flach gedrückte Nase erhielt, die dem französischen Erfolgsmodell keinesfalls schlecht steht. Vor allem bei den Assistenten legte der Hersteller

80 bis 105 Liter Dieseltank bei sieben Liter Verbrauch ergeben Reichweite.

größten Kritikpunkte bleiben aber die Sitze, denen Renault zwar neue Bezüge, aber leider keine härteren Polster spendierte. Schon auf kurzen Strecken treten deshalb schnell Ermüdungserscheinungen beim Fahrpersonal auf. Auch Assistenten, wie Totwinkelwarner oder Seitenwindassistent, die in solchen Fällen den erschöpften Fahrer aktiv unterstützen könnten, sucht man in den Trafic-Optionslisten weiterhin vergeblich.

nach. Serienmäßig stemmt sich nun ein Seitenwindassistent Windböen entgegen, entsprechenden Aufpreis kostet der neue, allerdings nicht aktiv eingreifende Spurhalte-Assistent, der ultraschallbasierte, visuell arbeitende Totwinkelwarner in den Außenspiegeln und der Notbremsassistent, der im Falle eines Falles automatisch eine entsprechende Verzögerung einleitet. Clever ist zudem der neue Rear-View-Assist, der beim geschlossenen Kas-

tenwagen den fehlenden Innenspiegel ersetzt. Dafür wird der Rückblick von einer im Dachbereich am Heck angebrachten Kamera dauerhaft auf einen sieben Zoll großen Farbbildschirm zwischen den Sonnenblenden projiziert.

Auch auf der motorischen Seite flossen Neuerungen ein. Es bleibt zwar beim bekannten 2,3 Liter großen Diesel, dieser wurde aber ebenfalls nach Euro 6d homologiert und nochmals auf Sparsamkeit getrimmt. Dazu sollen unter anderem ein auf 2.200 Bar erhöhter Einspritzdruck, reibungsärmere Stahlkolben oder effizienter arbeitende Nebenaggregate wie Lichtmaschine und Wasserpumpe beitragen.

Bei mindestens 135 PS beginnt ab sofort die Antriebspalette und erstreckt sich auf bis zu 180 PS. Alle Versionen werden per Doppelturbo beatmet, was dazu beiträgt, dass der Motor mit noch vorbildlicheren Elastizitätswerten glänzt. Unbeeindruckt von 640 Kilogramm Testballast im Laderaum schreckt der Vierzylinder selbst in leichten Steigungen nicht den extremen Drehzahlkeller von 900 Touren. Gut so, denn so muss man seltener das weiterhin knorpelig schaltbare Sechsganggetriebe bemühen.

Knackig abgestimmt erweist sich das Fahrwerk, das zwar wenig komfortbetont agiert, den Master dafür aber in allen Lebenslagen sicher auf der Straße kleben lässt. Weiterhin heftig ins Schlackern gerät bei Bodenwellen allerdings das eher dünn anmutende Blechkleid des Master.

Front- oder Heckantrieb

Ebenfalls nichts geändert hat sich an der Wahlmöglichkeit zwischen Front- und Heckantrieb. Als dann 3,5-Tonner sollte der Renault-Transporter aber über die Vorderäder angetrieben werden, was ein harmonischeres Fahren zur Folge hat, vor allem aber Vorteile bei Zuladung, Laderaumgröße und Anschaffungspreis offenbart.

Letzterer startet beim neuen Master-Kastenwagen übrigens bei 24.870 Euro. Die Bestellkanäle sind sowohl für den Trafic als auch den Master längst geöffnet. Schließlich wollen die Franzosen zu den seit 1980 insgesamt zwei Millionen produzierten Trafic und 2,8 Millionen Master möglichst schnell weitere Einheiten folgen lassen.

Jan Burgdorf