

Renault aktualisiert Nutzfahrzeug

Mehr Vielfalt für den Master Maxi

- > Common-Rail-Diesel 3.0 dCi in zwei Leistungsstufen
- > Robustes Chassis und standfeste Bremsanlage
- > Praktische Details für mehr Komfort

Mit neuen schadstoffarmen und kraftvollen Motoren, praxisgerechten Details und gesteigerter Vielfalt startet der aktualisierte Renault Master Maxi in den Markt. Für wirtschaftlichen Vortrieb sorgt der Turbodiesel 3.0 dCi mit Common-Rail-Einspritzung. Das Triebwerk ist in zwei Leistungsstufen mit 95 kW/129 PS und 110 kW/150 PS lieferbar und serienmäßig mit dem neuen Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert. Auf der Liste der Optionen stehen komfortsteigernde Annehmlichkeiten wie Licht-an-Automatik, Regensensor und Scheinwerfer mit „Show-me-home“-Funktion. Die jüngste Generation des vielseitigen Nutzfahrzeugs in der Klasse von 3,5 bis 6,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist in Deutschland ab Juli erhältlich.

Variantenvielfalt ab Werk

Renault bietet den neuen Master Maxi in insgesamt 39 Varianten an. Beim Fahrgestell mit Fahrerhaus stehen insgesamt drei Gewichtsklassen (3,5; 5,5; 6,5 Tonnen) und vier Radstände (3,13; 3,63; 4,13; 4,63 Meter) zur Wahl, wobei die drei längsten Ausführungen auch mit der siebensitzigen Doppelkabine kombinierbar sind. Die beiden Kastenwagen mit zwölf und 14 Kubikmeter Laderaum sowie 3,63 und 4,13 Meter Radstand sind ausschließlich als 3,5-Tonner erhältlich. Darüber hinaus erwachsen aus der Zusammenarbeit mit einer Vielzahl renommierter Ausbauspezialisten zahlreiche maßgeschneiderte Branchenlösungen.

Zwei Ausbaustufen für den 3.0 dCi

Als Motorisierung für den Master Maxi steht weiterhin exklusiv der Diesel 3.0 dCi in zwei Leistungsstufen zur Verfügung. Der 3.0 dCi 130 mobilisiert 95 kW/129 PS bei

3.600 1/min und ist für sämtliche Gewichtsklassen von 3,5 bis 6,5 Tonnen verfügbar. Der durchzugsstarke Selbstzünder stellt sein Höchstdrehmoment von 300 Nm bereits bei 1.500 1/min bereit – ideal für den Betrieb mit einem Anhänger oder auf der Baustelle.

Die stärkere Variante des Common-Rail-Triebwerks, der 3.0 dCi 150 mit 110 kW/150 PS, stemmt ihr maximales Drehmoment von 350 Nm bei 1.600 1/min auf die Kurbelwelle.

Neben geringem Kraftstoffverbrauch sparen auch die überdurchschnittlich langen Wartungsintervalle von 40.000 Kilometern (alternativ: alle zwei Jahre) den Kunden bares Geld.

Sechs Gänge in Serie

Beide Varianten des 3.0 dCi-Triebwerks erfüllen die Abgasnorm Euro 4 und übertragen ihre Kraft über das neu entwickelte Sechsgang-Schaltgetriebe an die Hinterräder. Vorteil: Die geringere Spreizung erlaubt sehr gute Beschleunigungswerte in allen Gangstufen. Andererseits lässt sich durch den sechsten Gang das Sparpotenzial der durchzugsstarken Master Maxi-Triebwerke besonders auf der Autobahn sehr gut ausnutzen.

Passend zur gewählten Aufbau- und Gewichtsvariante bietet Renault im Master Maxi als aufpreisfreie Option insgesamt fünf Hinterachsübersetzungen an. Mit ihnen lassen sich je nach individuellem Bedarf besonders hohe Zugkräfte bei niedrigen Geschwindigkeiten oder besonders niedrige Drehzahlen auf Langstrecken realisieren. Auf Wunsch ist für sämtliche Motorisierungen darüber hinaus die Differenzialsperre lieferbar. Diese gewährleistet das gleichmäßige und komfortable Anfahren auf unterschiedlich griffigem Boden. Dreht ein Rad durch, so wird es vom System abgebremst und das Antriebsmoment auf das gegenüberliegende Rad mit besserem Grip übertragen. Dies ist insbesondere bei der häufigen Verwendung des Master Maxi auf Baustellen nützlich.

Robustes Chassis mit neuem Hinterachsträger

Weiteres Kennzeichen der jüngsten Generation des Maxi Master ist die neue, hochbelastbare Hinterachsbrücke. In den Varianten mit 6,5 Tonnen zulässigem

Gesamtgewicht beläuft sich ihre Tragfähigkeit auf bis zu 4.720 Kilogramm. Hinzu kommt die Zwillingsbereifung an der Antriebsachse hinten. Sie gewährleistet beste Traktion und hohe Fahrstabilität. Einen wichtigen Beitrag zum souveränen Fahrverhalten leistet darüber hinaus das robuste Leiterrahmen-Chassis aus zwei U-förmigen Längsträgern aus hochfestem Stahl mit fünf bzw. vier Millimeter Stärke (Versionen mit 3,5 Tonnen Maximalgewicht). Sie sind verbunden durch genietete und geschweißte Quertraversen.

Unter allen Bedingungen standfest: die Bremsanlage

Neben dem Chassis überarbeiteten die Entwickler auch die Bremsanlage des Master Maxi. So erhielt das vielseitige Nutzfahrzeug das Antiblockiersystem der neuesten Entwicklungsstufe mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBV), Motorschleppmomentregelung und optionaler Antriebsschlupfregelung. Insgesamt verkürzt sich der Bremsweg des Master Maxi gegenüber der Vorgängergeneration um zehn Prozent.

Zusätzliche Ablagen und Komfortdetails

Das Interieur des aktualisierten Maxi Master kennzeichnen die neue Stoffpolsterung in Dunkelblau und zusätzliche Ablagefächer. Optional lässt sich das Renault Modell auch mit Kunstlederbezügen ordern. Das serienmäßige Zweiliterfach in der Mittelkonsole bietet sich zum Mitnehmen von DIN A4-Papieren an. Zusätzliche optionale Fächer in der Dachgalerie nehmen ebenfalls Dokumente auf. Zum Schutz vor unbefugtem Zugriff auf Ladung und Fahrzeug bietet Renault für den Kastenwagen darüber hinaus die Zentralverriegelung mit getrennter Öffnung für Fahrer- und Laderaum an.

Neben dem hohen praktischen Nutzen profitieren Fahrer und Insassen des Master Maxi auch vom hohen Komfortniveau des Renault Modells. Zu den optionalen Annehmlichkeiten zählen unter anderem Licht-an-Automatik, Regensensor und Scheinwerfer mit „Show-me-home“-Funktion. Sie erlöschen erst 30 Sekunden nach Verriegelung der Türen, so dass der Weg bis zum Einsatzort beleuchtet wird.

Erfolgreiche Nutzfahrzeuge von Renault

Renault stellt den Master Maxi im ostfranzösischen Batilly her, wo auch das Schwestermodell Master gebaut wird. Im Jahr 2006 liefen hier 120.000 Fahrzeuge vom Band, was einen neuen Produktionsrekord markiert. Mit einem Marktanteil von 15 Prozent war Renault 2006 bei den leichten Nutzfahrzeugen das neunte Jahr in Folge der Hersteller Nummer eins in Europa.