



Renault Master Minibus 150.35

Konfektion aus dem Baukasten

Der Profi vom Profi – den 16-sitzigen Master-Minibus gibt es beim Renault-Trucks-Händler.

Wer einen professionellen Kleinbus sucht, wird auch bei Renault-Händlern fündig. Der komplett ausgestattete Master-Minibus bietet 150 PS, 16 Sitze und glänzt mit guten Fahreigenschaften.

Wie immer ist es eine Frage der eigenen Ansprüche. Wer bei der Omnibusbeschaffung nach den Sternen greift, braucht wohl keinen Gedanken an den kompakten Master-Minibus verschwenden. Doch es muss nicht immer ein Sprinter sein, wenn es um Bürgerbus, schnöde Schulbus-Einsätze oder simple Transfers geht. Zahlreichen Busunternehmen, Hotels oder Taxibetrieben genügt eine einfache Werkslösung, wie sie jetzt auch beim Renault-Trucks-Händler steht. Die gemäß Preisliste inklusive Komplettausstattung für knapp 43.000 Euro zu haben ist

und mit Blick auf den Wettbewerb als Sonderangebot gelten darf.

Kompakte Größe. Die Basis des 16-Sitzers ist ein handelsüblicher Renault Master L3H2 mit längstem Radstand samt Hochdach. Mit 5,90 Metern Länge zählt er zu den kompakten Vertretern der Zunft. Optisch kommt der Franzose betont unauffällig daher – er leistet sich keine Extravaganzen, seine Proportionen mit kurzen Überhängen sind aber durchaus gefällig. Den neuen Master-Jahrgang 2007 erkennt man an üppigen Schweinwerfer-Streuscheiben, seiner großen Re-

nault-Raute und größeren Lufteinlässen. Die Stärke des größtmöglichen Master liegt seit jeher im Nutzraum, der von stattlichen 4,08 Metern Radstand und 1,99 Metern Breite profitiert. Im Fond des Innenraums finden 13 Sitzplätze in 2 + 1-Reihen Platz, wobei die Stühle links außen wegen des hinteren Radhauses ein wenig nach vorn gerückt werden. Drei Plätze inklusive Fahrer bietet das Fahrerhaus, wobei der Mittelsitz nur als Notbehelf dienen darf. Wird der Master zum Minibus, wird der 3,5-Tonner zum 3,9-Tonner, was nicht jedem Interessenten gefällt. Mit der Auflastung darf der Minibus nur noch als Vollwert-Nutzfahrzeug mit digitalem Tachografen, Führerschein D1 plus Fahrerkarte betrieben werden. Die Limitierung auf 100 km/h schränkt den Kundenkreis ein, dient aber der Sicherheit und spart bei den Betriebskosten. Renault setzt damit auf eine seriöse Lösung – anders als so mancher Wettbewerber verfügt der 16-Sitzer mit 1.300 Kilogramm über die nötige Nutzlast.



Kompakt, unauffällig und ohne Extravaganzen im Alltag
rechts: Bequemer Einstieg durch die breite Schiebetür, Handläufe links und rechts.

Im Innenraum. Ins Passagierabteil geht es über die breite Schiebetür, eine mechanische Kinematik fährt zeitgleich eine altersgerechte Trittstufe aus. Allerdings vermissen wir für den professionellen Einsatz einen elektrischen Antrieb

für die schwere Tür, die der Fahrer vom Cockpit aus steuern kann. Der Mittelgang weist bequeme Stehhöhe auf, die ordentlich ausgeformten Sitze werden auf Podesten montiert. Ältere Mitfahrer werden Haltestangen, Griffe oder Handläufe ver-

TECHNISCHE DATEN

Renault Master Minibus

Maße – Gewichte

Länge: 5.899 mm, Breite: 1.990, Höhe 2.456 mm, Radstand 4.078 mm, Zul. Gesamtgewicht: 3.900 kg, Leergewicht: 2.616 kg, Preis Testfahrzeug 42.700 Euro

Antriebsstrang

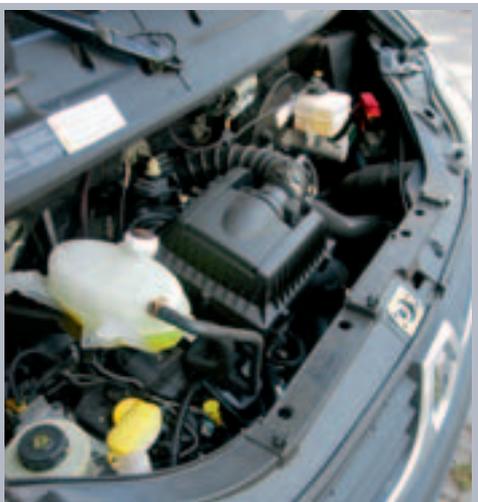
Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Common-Rail-System, abgasarm nach Euro 4 mit Partikelfilter. Hubraum 2463 cm³, Nennleistung 107 kW/150 PS bei 3.500 U/min, Max. Drehmoment 320 Nm von 1.500 bis 2.700 U/min.

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe 150FY

Fahrwerk

Angetriebene Vorderachse mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, starre Hinterachse mit Kunststoffblattfedern. Bereifung 225/65 R 16.

Bremsen: Scheibenbremsen rundum, ABS plus Bremsassistent.



Quer eingebaut – der kräftige, aber kernige Common-Rail-Diesel.

müssen, der Zugang zu den Stühlen ist ein wenig eng. Mit großer Beinfreiheit kann der Master nicht glänzen, er will ja auch kein Reise-Mini sein. Vorbildlich ist er mit seinen Sicherheitsgurten, jeder Sitz hat seinen integrierten Dreipunktgurt. Seine Ausstattung lässt nicht wesentliches vermissen. Selbst eine integrierte Klimaanlage mit getrennten Wärmetau-

MESSWERTE

Beschleunigung

0-60 km/h	7,5 s
0-80 km/h	12,0 s
0-100 km/h	19,3 s

Elastizität

80-120 km/h/6. Gang	10,5 s
---------------------	--------

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit	xx2 km/h
-----------------------	----------

Innengeräusche

60/80/100km/h	64,4/68,5/70,2 dB(A)
---------------	----------------------

Kraftstoffverbrauch

Normrunde	8,4 l/100 km
Testverbrauch	9,3 l/100 km

Ø = Durchschnitt

schern und Gebläsen für vorne und hinten kann der Kunde ordern. Einen nennenswerten Kofferraum hat der Master-Minibus nicht zu bieten – wer zwei Sitzplätze entbehren kann, erhält ausreichend Stauraum für kleines Gepäck.

Probleme im Alltag muss der Kunde nicht fürchten – der Master ist auch hier zu Lande kein Exot, sondern ein solider Brot-und-Butter-Transporter, der schon seit vielen Jahren in großen Stückzahlen produziert wird. Das sieht man im Fahrerhaus, so heißt das im Transporter-Jargon. Doch das Großserien-Cockpit samt Armaturenräger – es findet baugleich im Opel Movano und im Nissan Interstar Verwendung – gibt keine Rätsel auf. Was fehlt, ist eine Lenkradverstellung – das große Lenkrad steht noch immer etwas flach in den Raum. Rangiert der Fahrer auf engem Raum – und das geschieht oft – muss er beherzt ins Lenkrad greifen.

Dafür folgt der Fronttriebler reaktionsschnell auf jeden Lenkbefehl, ohne sich von Spurrillen oder ondulierten Fahrbahnen irritieren zu lassen. Der Master-Fronttriebler entschädigt mit unbeirrbarer Geradeauslauf – Länge läuft, wie der Segler sagt. Selbst kurvenreiche Kurse umrundet der lange Master mit



Schlichter, aber robuster Innenraum – eng bestuhlt mit 2+1-Reihen.

Bravour und ohne nennenswerte Seitenneigung. Der Federungskomfort bleibt dennoch nicht auf der Strecke. Mit Einzelradaufhängung und Kunststofffeder an der starren Hinterachse wird aus dem eher rauhebeinigen Transporter ein ordentlich federnder Kleinbus.

Kerniger Diesel. Was nicht rekordverdächtig klingt, schlägt sich in der Praxis besser als vermutet. Mit 320 Nm und 150 PS darf der quer montierte Common-Rail-Vierzylinder mit 2,5 Litern Hubraum als Leistungsträger gelten. Ein Blick in die Daten genügt: das maximale Drehmoment steht im kompletten Hauptfahrbereich von 1.500 bis beinahe 3.000 Umdrehungen zur Verfügung. So überzeugt das etwas kernige Triebwerk mit hoher Anfahrleistung und gleichmäßiger Leistungsentfaltung, was zu einem günstigen Kraftstoffkonsum führt. Unterstützt wird der elastische Diesel von einem prima zu schaltenden Sechsgang-Getriebe, das stets für das richtige Drehzahlniveau sorgt.

Wer mit Köpfchen fährt, bleibt locker unter 9 l/100 km. Der angenehme Neben-



Großserien-Cockpit aus dem Transporter Master, das starre Lenkrad steht etwas flach.



Mit 3,9 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht wird der Digitacho Pflicht.

effekt – mit moderaten Drehzahlen bleibt der Master Mini angenehm leise (siehe Messwerte). Allerdings ist der 3,9-Tonner auf Tempo 100 abgeregelt, die er im sechsten Gang mit 2.100 Umdrehungen locker auf die Straße bringt. So bremst der Master-Mini schneller, als er fährt – als Transporter ist er für immerhin 157 km/h gut. An Vorder- und Hinterachse packen groß dimensionierte Scheibenbremsen unerbittlich zu, wenn es darauf ankommt – im Alltagsgebrauch sind sie gut dosierbar.

Unser Fazit: Wer keine falschen Erwartungen hegt, wird auch nicht enttäuscht. Der Master Minibus ist eher robust als

edel – ein professioneller Kleinbus und keinesfalls ein Teilzeit-Kombi. Im Nahverkehr leistet er sparsam und ausreichend komfortabel gute Dienste. Auf langen Distanzen fehlen Raumangebot und Stauraum. Mit 3,9 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verlangt der aufgelastete Master nach einem gestandenen Profi, den jeder Omnibusbetrieb zur Verfügung hat. Technische Probleme hat der Kunde nicht zu befürchten, die Großserienbasis gilt als solide und zuverlässig. Den Rundum-Service übernehmen die Profis von Renault Trucks – sie sind auf die Bedürfnisse und Nöte ihrer Kunden eingestellt.

WOLFGANG TSCHAKERT



Geschickt ins Hochdach integrierte Fond-Klimaanlage.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com