

Presseinformation

2. September 2020

ERFOLG IM DOPPELPACK

40 JAHRE RENAULT TRAFIC UND MASTER

1980 präsentierte Renault auf dem Pariser Automobilsalon seine beiden neuen Transporter-Baureihen Trafic und Master. Während vor 40 Jahren bei Transportern aller Größen der traditionelle Hinterradantrieb Stand der Technik war, setzte Renault sowohl beim Trafic in der Klasse bis 2,8 Tonnen Gesamtgewicht als auch beim Master in der Gesamtgewichtsklasse bis 3,5 Tonnen auf einen Mix aus Front- und Heckantrieb.

Den Trafic-T (Traction = Frontantrieb) gab es als Kastenwagen und Kleinbus mit der Bezeichnung „Microbus Komfort“, den Trafic-P (Propulsion = Hinterradantrieb) als Kastenwagen, Kombi, Fahrgestell sowie Pritschenwagen. Hinzu kam die zu jener Zeit in dieser Fahrzeugkategorie ungewöhnliche Wahl zwischen unterschiedlichen Radständen und drei Gewichtsklassen. Ähnlich sah das Angebot beim Master aus. Hier setzte sich das Programm aus dem Master-T mit Frontantrieb als Kastenwagen und Plattform-Fahrgestell sowie dem Master-P mit Hinterradantrieb als Kastenwagen, Fahrgestell und Pritschenwagen zusammen. Beide Master Varianten waren in zwei Radständen erhältlich.

Das wegweisende Technikpaket steckte in einer modernen, praxistauglichen Verpackung: Mit ihrer kurzen Motorhaube und der großflächigen Windschutzscheibe in identischem Neigungswinkel nahmen Trafic und Master das Design späterer Vans vorweg. Nur wenige Jahre später griff Renault das Thema beim Espace auf, der die Ära der Großraumlimousinen in Europa einläutete.

HOHE NUTZAST, GROSSES LADEVOLUMEN, NIEDRIGE LADEKANTE

Dank Leichtbau und guter Raumausnutzung überzeugten die Transporter-Zwillinge durch hohe Nutzlast und ein großes Ladevolumen. Die Modelle mit Frontantrieb zeichneten sich überdies durch eine extrem niedrige Ladekante aus. Eher moderat mutet aus heutiger Sicht die Motorleistung an. Für den Trafic waren drei Benzinmotoren verfügbar, die das Spektrum von 35 kW/48 PS bis 59 kW/80 PS abdeckten. Hinzu kamen zwei Diesellaggregate mit 44 kW/60 PS und 49 kW/66 PS. Beim größeren Master setzte Renault ausschließlich auf den 66-PS-Diesel.

Beide Modelle erwiesen sich als echte Dauerbrenner: Der Master I wurde 1997 nach 17 Jahren Bauzeit und 250.000 gebauten Exemplaren durch die zweite Generation abgelöst. Beim Trafic erfolgte der Modellwechsel sogar erst 2001. Zuvor waren 930.000 Fahrzeuge des Transporters vom Band gerollt.

ANSPRECHPARTNERIN:

Nora Mautner Markhof, Direktorin Kommunikation

Tel. 01 680 10 103

E-Mail: nora.mautner-markhof@renault.at

www.media.renault.at