



Martijn Verhoef  
7 juni 2024

## Nog even dieselen

Toen Renault het doek trok van de nieuwe Master, ging alle aandacht direct uit naar de volledig elektrische versie. Logisch ook, want met klinkende cijfers voor rijbereik, snelladen en laad- en trekvermogen is dit een heel interessante optie voor wie de overstap naar elektrisch wil maken. Er zijn echter nog een boel bedrijven die om uiteenlopende redenen de overstap naar elektrisch nog niet kunnen of willen maken. En voor die bedrijven is niet alleen de nieuwe dieserversie van de Master interessant, maar ook zeker het moment van aanschaf. Want alleen in 2024 kun je een bedrijfswagen nog met BPM-korting aanschaffen en nog tot in ieder geval 2028 in de meeste stadcentra terecht. Elke bedrijfsauto die vanaf 2025 op kenteken wordt gezet, wordt in steden als Rotterdam en Maastricht geweerd en bovendien betaal je tot wel tienduizenden euro's meer door de BPM-afdracht. Uiteraard lees je binnenkort de test van de nieuwe Master e-Tech, maar omdat je snel moet zijn als je dit jaar nog wilt rijden, informeren we je eerst over de Master Blue dCi.



## In alle soorten

En dat is een bus die het moet opnemen tegen onder meer de Mercedes Sprinter en Volkswagen Crafter. De Master is echt helemaal nieuw en dat betekent een meer gestroomlijnd uiterlijk, met opvallende luchtinlaten aan de voorkant. Het zijn zelfs opstapjes voor wanneer je de voorruit wilt poetsen. Hoewel de neus stomp en stoer aandoet, is de auto toch veel gestroomlijnder dan voorheen. Dat komt onder meer door het lijnenspel aan de zijkanten, dat tot de achterlichten doorloopt. De auto heeft door de C-vormige dagrijverlichting ook wat designtrekjes van de personenauto's van Renault meegekregen, zo zien we details van de Austral in het ontwerp terug.

De wielbasis is ten opzichte van het vorige model afgenomen, omdat er meer overhang op de achterwielen is. De kortere wielbasis doet de draaicirkel met 1,5 m afnemen, terwijl de laadruimte door die overhang juist met 10 cm toeneemt. Ook de opening van de schuifdeur is nu groter, we zien een toename van 40 mm in de specificaties terug. Wat dat betekent voor het praktisch gemak van de Master ontdekken we zo meteen, maar zoals je op de foto's kunt zien is de L3H2 uit de test echt een lel van een bus

geworden.

Overigens zijn er legio mogelijkheden waarin je de Master kunt krijgen. Naast de gesloten bestelwagens en dubbelcabines in twee lengtematen, kun je ook een chassiscabine, pick-up of bakwagen met bijvoorbeeld een laadklep af-fabriek krijgen. Voordeel hiervan is dat de Master eerder op kenteken kan worden gezet, wat goed uitkomt aan het einde van dit jaar als 2025 rap nadert en er waarschijnlijk flinke wachtrijen bij opbouwers en het RDW zijn. Alles om de BPM-korting nog even mee te pakken.



## Als een truck

Binnenin mag de Master ook profiteren van flink wat verbeteringen. Het dashboard en de zitpositie in de Renault is geïnspireerd door de vrachtwagens van Renault Trucks, wat als gevolg heeft dat het dashboard richting de chauffeur is gekeerd. Het maakt de bediening van het multimediascherm en de verwarming een stuk bereikbaarder. Bovendien is er meer zitruimte voor de bestuurder vrijgemaakt, wat het comfort verhoogt. Het tien inch multimediascherm is standaard aanwezig en biedt vanaf de



instapper al Apple Carplay en Android Auto. Het stuurwiel is goed in hoogte en diepte instelbaar, net als de bestuurdersstoel. De Master is standaard met drie zitplaatsen voorin uitgevoerd, waarbij moet worden opgemerkt dat de middelste bijrijder niet al te lange benen moet hebben. Je komt al snel tegen de middenconsole aan, zeker in de handgeschakelde versie met versnellingspook die we rijden. Handig is dan weer dat de middelste leuning is om te klappen, zodat een tafeltje ontstaat.

De testauto is als dubbelcabine uitgevoerd, waardoor er drie behoorlijk comfortabele zitplaatsen achterin zijn te vinden. Er zijn flink wat opbergmogelijkheden, waarbij de vakken bovenop het dashboard zeker het vermelden waard zijn. Die zijn met een klep af te sluiten, zodat de zaken die je erin opbergt niet weerspiegelen in de voorruit.

Minder praktisch: de bekerhouders zijn zo geïmplementeerd dat een grote koffiemok het zicht op de rechter buitenspiegel belemmert.



## Lekker laden

Voor meer comfortverhogende zaken ben je aangewezen op duurdere uitrustingen, de

Extra staat voorlopig bovenaan de ladder en biedt onder meer een navigatiesysteem met Google updates en verkeersinfo. Ook de draadloze oplader en de mooiere stoelbekleding zijn onderdeel van deze uitvoering. De digitale binnenspiegel maakt het af, want hierdoor kun je goed in de gaten blijven wat er achter je gebeurt. Het beeld is goed helder en maakt het inschatten van situaties veel beter mogelijk. Jammer dat het beeld van de aanwezige achteruitrijcamera niet net zo duidelijk is, er zijn genoeg concurrenten die een veel betere resolutie bieden.

Hoewel je bij een dubbelcabine natuurlijk flink inlevert op laadruimte, is het effect van de 10 cm langere laadruimte goed merkbaar. Je schuift met gemak een Europallet naar binnen, of je kiest voor een kasteninrichting waar alle ruimte voor is. Flink beladen is geen probleem, want de Master heeft een nuttig laadvermogen tot wel 1.625 kg. En met een flinke aanhangwagen weet de Master ook wel raad, want met de dieserversie kan tot 3.500 kg geremd getrokken worden.

Ga je flink laden, dan kun je optioneel luchtvering op de achteras bestellen voor 2.500 euro.



## Kracht genoeg

Er is Ã©Ã©n dieselmotor beschikbaar in de Master, maar er zijn wel verschillende vermogens die van 130 pk oplopen tot 170 pk. Wij gaan met de 150 pk sterke versie op stap, die gekoppeld is aan een handgeschakelde zesbak. Later volgt ook nog een automaat met negen versnellingen, maar tot die tijd moeten we dus zelf roeren. Dat gaat overigens best prettig, want de versnellingspook is goed te plaatsen in de verzetten. De koppeling is vrij hoog, maar als je dat eenmaal doorhebt kom je prima uit de voeten. Vlot wordt het nergens, maar je hebt echt niet het idee dat je iets tekortkomt. Dat komt ook door de goed geÃ©soleerde cabine, die misschien niet zo stil is als die van een Sprinter, maar wel voorkomt dat dieselgeronk, windgeruis en bandengerol door de irritatiegrens breken.

Dat doen sommige veiligheidssystemen wel, maar gelukkig is er een knop links van het stuur waarmee de meest aanwezige systemen zijn uit te schakelen. Daar is de snelheidsassistent er bij ons steevast Ã©Ã©n van, want de irritante piep zijn we snel zat. Niet dat we constant te hard rijden, maar het systeem blijkt ook totaal niet



accuraat in het uitlezen van de verkeersborden. Daarom klopt de weergegeven info vaak niet en schiet de waarschuwing zijn doel voorbij.



## Voor de snelle beslisser

Er zijn verschillende uitvoeringen van de Master te kiezen, die zoals gezegd allemaal al vrij compleet zijn met het multimediascherm en veel veiligheid, al zijn dat soort systemen inmiddels op iedere bedrijfswagen verplicht aanwezig.

De dubbelcabine rijd je minimaal als Advance en daarom profiteer je standaard van stoelverwarming voorin en ledverlichting in de laadruimte. Ook standaard is het uitgebreide servicenetwerk, dat Renault inricht met Pro+ dealers. Ze zijn helemaal ingericht op bedrijfswagens en kunnen daarom veel doelgerichter werken.

En net zo handig voor ondernemers: door het Google multimediasysteem kun je apps van derden installeren in de Master. Dat kunnen spelletjes zijn, maar veel praktischer vinden we bijvoorbeeld de app waarmee je op- of inbouw kunt bedienen. Zo stel je via het scherm de temperatuur in een koelcel in en zijn er niet allerlei verschillende

inbouwsystemen voor de bediening meer nodig.

Met de Renault Master zetten de Fransen met overtuiging de meest geavanceerde Master ooit neer. Hij is ook nog eens zuiniger dan voorheen, mede door de meer gestroomlijnde koets. En we kunnen het niet vaak genoeg herhalen: als je nog even diesel wilt rijden, dan moet je er snel bij zijn. Renault garandeert tot medio juli nog een levering in dit jaar.

## Plus

- + Compleet nieuw en geavanceerd
- + Standaard drie zitplaatsen voorin
- + Flink laad- en trekvermogen

## Min

- Bekerhouders belemmeren zicht
- Korreilig beeld achteruitrijcamera