

Renault verbetert comfort met Quickshift-automaat

Fijnste Master tot nu toe

Renault heeft in navolging van Mercedes-Benz en Ford een geautomatiseerde transmissie geïntroduceerd op de bestelauto's Traffic en Master die zijn uitgerust met de 2,5 liter dci-motor. Daardoor zou het comfort verbeteren en de automaat zou gunstig zijn voor het brandstofverbruik. Komen de voorspellingen van Renault uit?

Zes versnellingen schakelen met de hand is makkelijk, maar een bestelautochauffeur is wel aan het werk. En bij de zesbakken van Renault is het zo dat gangen overslaan gewoon onverstandig is. Het automatiseren van het schakelen heeft zowel voor de chauffeur als voor Renault zelf diverse voordelen. De chauffeur heeft minder aan zijn hoofd, wat altijd welkom is in het drukke verkeer van nu, en de kans dat de aandrijflijn 'verkeerd' wordt belast is veel kleiner, om niet te zeggen

geëlimineerd. Het eerste wat opvalt is dat bij het starten het even duurt eer de startmotor in werking treedt. Staat de bak al in vrij, dan kan er gestart worden zonder de rem in te trappen. Staat de bak nog in een versnelling, dan dient de chauffeur eerst de voetrem in te trappen. Na de start schakelt de bak dan eerst vanzelf naar vrij. Het is de bedoeling dat wanneer de chauffeur start, hij altijd de voet op de rem heeft, ook wanneer de Master even uitloopt, en de



Makkelijk

De kleine pook op de middenconsole werkt eenvoudig en handig.

Foto's: Jan Liefstink

Display

Op de display is te zien welke gang geschakeld is, en of de bak in de Automaat-stand staat.



Weg

Het koppelpedaal is verdwenen uit de Master met Quickshift.



Extra mogelijkheden

Op het dashboard kan de chauffeur aangeven of de autoi beladen is, of dat het glad is.

Specificaties & metingen

Merk	Renault
Type	Master
Motor	4 cil. turbodiesel
Inhoud (cc)	2463
Vermogen (pk/kW)	115/84
Koppel (Nm/rpm)	290/1600
Versnellingsbak	6 versnellingen Quickshift
Afmetingen uitwendig: l x b x h (cm)	590 x 199 x 249
Wielbasis (cm)	358
Afmeting laadruimte: l x b x h (cm)	227 x 177 x 195
Tilhoogte (cm)	51
Opening achterdeur: b x h (cm)	156 x 190
Opening zijdeur: b x h (cm)	112 x 164
Eigen gewicht (kg)	1975
Nuttig laadvermogen (kg)	1325
Max. aanhangwagengewicht (kg)	2000
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA)	68
Topsnelheid (km/uur)	niet gemeten
Brandstofverbruik (leeg, snelweg)	1 : 14,5
Aanschafprijs	€ 27.542,55*

*(Exclusief BTW, exclusief afleveringskosten)

chauffeur alvast naar vrij wil schakelen. Dat is wel even wennen.

De afwezigheid van een koppelpedaal is een voordeel, zo zal de chauffeur al snel met ons eens zijn. In de automaat-stand is het rijden met de Master heel makkelijk. De Quickshift-bak schakelt snel en geruisloos, en kiest afhankelijk van onder andere de stand van het gaspedaal het schakelmoment. Bij normaal wegrijden is dat 2200 toeren, geeft de chauffeur meer gas, dan schakelt Quickshift bij 2900 toeren, en de Renault heeft een heuse kickdown, waarbij er echt van het vermogen van de motor gebruik wordt gemaakt, en er pas bij 3700

toeren geschakeld wordt. Bij terugschakelen heeft Renault ervoor gekozen de aandrijflijn zo rustig mogelijk te houden. Er is geen sprake van tussen-gas. Komt de chauffeur in de file, dan is het beter om met de hand te schakelen.

Het schakelen gaat in alle gevallen erg snel en ge-

ruisloos. De Quickshift draagt daarmee duidelijk bij aan het rijcomfort van de Master. Net als bij de handbak is er sprake van zes versnellingen. Wie echter 80 km/h rijdt op de provinciale weg, krijgt da bak niet naar zes. Dat kan pas vanaf 90 km/h. Natuurlijk kan er met de hand 'overruled' worden,



Quickshift

De fors ogende Master kan nu, mits voorzien van een 2,5 liter motor, worden uitgerust met een automatisch schakelende transmissie.



Laag

Traditioneel kent de voorwielaangedreven Renault Master een lage tilhoogte. De prijs is hiervoor een reservewiel in de laadruimte.

maar uit zichzelf blijft de Master in vijf rijden bij 80.

Lading

Indien geladen, kan de chauffeur een knop indrukken op het dashboard, en kiest de Quickshift een ander schakelpatroon. Hetzelfde geldt voor gladde omstandigheden. Het is wederom de levensduur van de koppeling die hier door Renault in acht wordt genomen. In het geval de chauffeur het indrukken van die knop 'vergeet', is Renault in elk geval de aansprakelijkheid kwijt indien er een

koppelingssplaat voortijdig overlijdt. De voornaamste conclusie is dat het rijcomfort van de Master er met Quickshift flink op vooruit is gegaan. Het is allemaal veel rustgevender. Dat is een minder tastbaar voordeel dan een duidelijk meetbaar lager brandstofverbruik of een langere levensduur van de koppelingssplaat. Maar in deze arbo-tijden is deze rust voor de chauffeur en voor de bestelauto een grote vooruitgang. ■

Tim de Jong

Reactie op commentaar TTM April "Kein Holländer auf Gummi nach Berlin!"

Met belangstelling heb ik in de vorige TTM het hoofdredactionele commentaar over de Betuwelijn gelezen. Volgens mij gaat de Betuwelijn alleen gebruikt worden voor vrachtverkeer en blijven alle andere treinen via het bestaande spoor lopen. Ik deel de mening dat "Den Haag" op een knullige wijze het transitotraject in Duitsland "verkocht" heeft. Dat gebeurde met een zekere simpelheid en arrogantie, maar bovendien ook nog bij de verkeerde instanties. Regelmatig heb ik ze daarop gewezen en aangegeven hoe je dat zou moeten doen. Maar ja, wie ben ik voor de Haagse meute. Mijn stelling is, dat je Duitsers met Duitsers moet "vangen" en dat was de juiste strategie geweest om de continuïteit van de lijn in Duitsland te verkopen en te waarborgen. Waar ik duidelijk met u van mening verschilt is dat het voor mij totaal onbelangrijk is wat de Betuwelijn gekost heeft en gaat kosten voor de toekomst. Ons nageslacht zal te zijner tijd een standbeeld oprichten voor diegenen die voor de komst van de Betuwelijn hebben gestreden, en ik hoop dat mijn naam er ook op komt, want mijn nageslacht zal daar supertrots op kunnen zijn. Dat de binnenvaart en het wegvervoer goedkopere en zelfs betere alternatieven zijn, ben ik met u eens, maar doet ook niet ter zake. De Betuwelijn moet er gewoon zijn, omdat we onze Oosterburen laten zien dat we hun problemen inzake onze transitio-activiteiten zeer serieus nemen. Zij kunnen nooit meer het argument gebruiken dat wij de leefbaarheid van Rheinland/Westfalen en wat daar verder geografisch nog op volgt tijdens een

transitorit niet belangrijk vinden. Toen ik ooit in Coevorden of all places een gesprek had met de toenmalige premier van Niedersachsen (nu Bundeskanzler Schroeder) zei hij: "Herr Mur, wenn ich am Lenkrad bin, kommt kein Holländer mehr auf Gummi nach Berlin!" Einde citaat. Het probleem is dus tactisch verschoven van Nederland naar Duitsland. Zij mogen het nu zelf oplossen. De Betuwelijn vanuit de intercontinentale optiek is een optimale graadmeter in vergelijking met de concurrerende havens om ons heen. Als je ervan uitgaat dat circa de helft van de TEU's die in NL arriveren een lokale behandeling krijgen en de rest onbewerkt doorgaat met als bestemmingsgebied veelal de Ruhr, dan ben je zeer kwetsbaar als je niet naast de rivier en de weg een super railverbinding hebt. Duitsland heeft namelijk met recht ijzersterke verbindingen vanuit het Noorden naar de diverse bestemmingen, waarbij komt dat de vaarkosten van het Verre Oosten naar Noord-West Europa gelijk zijn. Dus als u de Betuwelijn blokkeert kunt u straks op de pier van Hoek van Holland uw kleinkinderen uitleggen wat een containerschip is en hoe we daar vroeger belang bij hadden. De mainport is dan inmiddels al verworden tot een 2^e Stavoren. ■

Teun Mur

(T.Mur Consultancy b.v.)

P.S. de Betuwelijn gaat goed gebruikt worden, maar zal in vergelijking met de bestaande verkeerssituatie geen verlichting brengen op de West-Oost verbindingen in Nederland!

ADVERTENTIE

TRIAS B.V.
TRAILERS

Voor al uw getrokken materiaal
van 1.000 kg tot 50.000 kg
Autotransporters van 1 tot 5 laders

tel:055-542 58 58 - www.trias-trailers.nl