

26. september 2014



NOVI TRAFIC IN NOVI MASTER

Dostavniki znamke Renault prehajajo v ofenzivo

Že od leta 1998 je Renault nesporno vodilna znamka lahkih gospodarskih vozil v Franciji in Evropi. Za utrditev tega položaja, ki je leta 2013 pomenil 14,6-odstoten tržen delež, Renault letos prenavlja ponudbo dveh svojih dostavnikov; prihajata novi Trafic in novi Master. Skupaj z novim Kangoojem, ki so ga na trg uvedli sredi leta 2013, bo ponudba lahkih gospodarskih vozil Renault popolnoma prenovljena.

Proizvodnjo novega Trafica so iz Nissanove tovarne v Španiji prenesli v Renaultovo tovarno Sandouville v Franciji. Proizvodnjo modela Master ohranjajo v tovarni Batilly, Kangooja pa v tovarni Maubeuge, kar pomeni, da bodo odslej vsa lahka gospodarska vozila znamke Renault izdelovali v Franciji.

NA KRATKO

Po 34 letih tržnih uspehov in skupno 1,6 milijonih izdelanih primerkih je Renault letos pripravil tretji rod svojega modela Trafic. Njegov predhodnik Trafic II je nesporno vodilni model na francoskem trgu in svojo kariero zaključuje v briljantnem slogu, saj je bil še ob koncu aprila 2014 tretje najbolj prodajano lahko gospodarsko vozilo v Evropi. Zatorej so s prenovo ohranili vse dosedanje odlike, ostalo pa še izboljšali. Pod čvrsto in dinamično zunanostjo, ki povzema elemente oblikovne istovetnosti znamke Renault, ima novi Trafic večje mere, ki zagotavljajo več udobja in boljšo uporabnost. Previsa sta podaljšana za 10 cm spredaj in za 11 cm zadaj. Dolžina tovarnega prostora je v samem vrhu razreda in znaša 3,75 m v različici L1 oziroma 4,15 m v različici L2. Pregradna stena je premaknjena za 3 cm bolj nazaj v prid prostornejši kabini, ki je bila tudi sicer deležna temeljite prenove. Zasnovana je kot "potujoča pisarna" in ima vgrajen niz pripomočkov za olajšanje poklicnega življenja v vozilu: na primer nosilca za prenosni telefon in tablični računalnik, prostor za prenosni računalnik in prenosno pisalno podlago formata A4. Novi Trafic poganja motor R9M, ki je na voljo v izvedenkah z enojnim turbo polnilnikom (z 90 ali 115 KM) in z dvema turbo polnilnikoma (z 120 ali 140 KM) in z ali brez naprave Stop & Start. Združujoč gospodarnost in zmogljivosti se novi Trafic z motorjem dCi 120 zadovolji že s samo 5,7 l plinskega olja na 100 km*. V povprečju bodo poklicni uporabniki opazili, da je v primerjavi s Traficom II poraba manjša za 1 liter na 100 km*, kar v treh letih pomeni prihranek 1.000 evrov*. Novi Trafic, ki ga bo možno naročati od junija 2014, bo v pooblaščen prodajne salone prispel septembra.

* Poraba je homologirana v skladu z veljavnimi predpisi; podatek velja za kombinirani cikel za različico kombi L1H1.

** Izračun temelji na 30.000 prevoženih kilometrih na leto in maloprodajni ceni goriva 1,35 evra na liter (z vsemi davki).

Master, veliki Renaultov dostavnik, ki ga izdelujejo v tovarni Batilly, je prav tako dobro umeščen v svoj segment. Prvi po prodaji je v Franciji, Alžiriji in Maroku. V letu 2013 je v Evropi osvojil 11,9-odstoten tržni delež in četrto mesto, na območju Evromed-Afrika pa 13,4-odstoten tržni delež in drugo mesto. S prenovo v letu 2014 naj bi okrepil svojo priljubljenost in izpolnjevanje pričakovanj svojih kupcev. Za to ima motorje zdaj opremljene tudi s tehnologijo *Twin Turbo*, ki prinašajo več moči (do 165 KM) in manjšo porabo goriva (za do 1,5 l/100 km* manj). Novi Master zagotavlja višjo raven udobja in tudi varnosti, saj je opremljen s sistemom ESC najnovejšega rodu z dodanimi funkcijami *Extended Grip* (optimizacija oprijema koles), *Hill Start Assist* (pomoč pri speljevanju navkreber) in *Trailer Swing Assist* (sistem za nadzor nad nihanjem prikolice**) ter vzratnim ogledalom *Wide View*, ki izniči mrtvi kot. Ne nazadnje je novi Master na voljo tudi v povsem novi različici furgon L4 (H2 in H3) s pogonom na zadnji kolesi, ki je bila razvita posebej za podjetja za prevoze nujnih pošilk. Vse našteje novosti spremlja oblikovna prenova prednjega dela, ki je ob prevzemu elementov oblikovne istovetnosti znamke Renault še bolj moderen in dinamičen. Novi Master bo možno naročati od junija 2014, v pooblaščen prodajne salone pa bo prispel septembra.

* Poraba je homologirana v skladu z veljavnimi predpisi; podatek velja za kombinirani cikel za različico L2H2 Energy dCi 165 v primerjavi z različico dCi 150.

** V povezavi s tovarniško vgrajeno vlečno kljuko (za doplačilo).

NOVI RENAULT TRAFIC, "DOSTAVNIK ŽIVLJENJA"



01

Nova, čvrsta in dinamična oblika

02

Zasnova kabine kot potujoče pisarne

03

Še bolj praktičen tovorni prostor

04

Novi Trafic Passenger, udoben in prilagodljiv

05

Novi, prožni in zelo gospodarni motorji

06

Varnost

01

NOVA, ČVRSTA IN DINAMIČNA OBLIKA

Novi Trafic se ponaša z dinamično in čvrsto podobo, ki na sprednjem delu prevzema značilne poteze nove oblikovne istovetnosti znamke Renault. Notranjost je korenito preoblikovana. Podrejena je praktičnosti in udobnosti, zato povzema oblikovne značilnosti osebnih avtomobilov, kar ji daje zapeljiv videz in poudarjen vtis kakovosti. Po notranjosti je razporejenih 14 mest, kamor je možno odlagati in shranjevati predmete, ki jih ob vsakdanjem delu uporabljajo poklicni uporabniki.



Čvrsta in dinamična zunanost

Odločen in dinamičen prednji del ima izrazno razpotegnjena žarometa, ki obdajata zajetno masko. Sredi nje je pokončno nameščen velik Renaultov romb, značilen element istovetnosti znamke, pod katerim se v širino razteza kontrasten črn pas zgornjega roba maske. V barvo karoserije odet pas med masko in odbijačem daje novemu Traficu bolj plemenit videz. Vetrobransko steklo je bolj položno kot pri Traficu II, zaradi česar je jasno ločeno od pokrova motorja in s tem spominja na svet osebnih avtomobilov. Zaradi napetih potez in strukturiranih prostornin ima novi Trafic tudi s strani znatno bolj dinamičen videz. Možno ga je prilagoditi osebnim željam in okusom s pomočjo več paketov okrasnih dodatkov, na primer prednji odbijač in zadnji pokončni obrobi v barvi karoserije, črno lakirano podlago Renaultovega romba in kromaste letve na maski.

Za čvrstost in praktičnost, ki ju kupci pričakujejo pri tem vozilu, poskrbita tudi odbijača, ki segata okrog vogalov karoserije, in zajetni ter premišljeno nameščeni bočni zaščitni letvi. Oglato oblikovan zadnji del nazorno nakazuje velikost tovornega prostora.



Novi Trafic bo že ob začetku prodaje na voljo v desetih karoserijskih barvah, med katerimi bosta novi bambusovo zelena (*Vert Bambou*) in bakreno rjava (*Brun Cuivre*). Bambusovo zelena je bila izbrana kot izraz energijske učinkovitosti nove ponudbe motorjev, izmed katerih najbolj gospodarna različica porabi samo 5,7 l goriva na 100 km*.

* Poraba homologirana v skladu z veljavnimi predpisi; podatek velja za mešani cikel za kombi L1H1.

Enoslojne barve:



ledeniško bela

lasersko rdeča

krtovo siva

bambusovo zelena

Kovinske barve:



bakreno rjava

siva ostrige

živosrebrna

kamnito siva

panoramsko modra

gagatno črna

Novi Trafic ima popolnoma nova moderno in čvrsto oblikovana platišča:



okrasni pokrov 16"

okrasni pokrov 16" **Maxi**

lito platišče 17" **Intuitive**

Praktična in udobna notranjost

Temeljito spremenjena kabina ima zdaj kar 14 mest za odlaganje in shranjevanje predmetov, ki so del vsakdanjika poklicnih uporabnikov, skupna prostornina vseh teh mest pa presega 90 litrov (več v delu "Potujoča pisarna"). Moderno oblikovana armaturna plošča s tehnološkim poudarkom vozniku nudi avtomobilsko delovno okolje. Osrednja konzola ima totemu podobno in za Renault značilno obliko, na njej pa so združena upravljalna multimedijskega sistema in prezračevalne oziroma klimatske naprave. V bolj opremljenih izvedenkah je notranjost ozaljšana s

- kromastimi obrobami osrednje konzole, glave prestavne ročice in zvočnikov,
- lakirano črnimi obrobami stranskih zračnikov,
- s pokrovi nekaterih odlagalnih mest na armaturni plošči,
- usnjeno prevleko volana,
- sedežnimi prevlekami "Java".



Položaj voznika kot v enoprostorniku

Novi Renault Trafic ponuja udobnost in položaj voznika, ki sta zelo podobna kot v enoprostorniku.

Novi sedeži zagotavljajo dober bočni oprijem zahvaljujoč gostejši peni in obdajajoči obliki. Zgradba prednje klopi ima stranske ojačitve v sedalih in hrbtnih naslonih za oba potnika. Udobnost povečuje tudi na oblogo vrat nameščen naslon za roke.

V primerjavi s Traficom II je sedalo voznika nižje za 36 mm, naslon pa ima večji nagib, zato je položaj za volanom bolj podoben tistemu v enoprostornikih. Premik pregradne stene za 3 centimetre nazaj, številne nastavitve sedeža (vzdolžno, po višini in v ledvenem delu) ter po višini in globini nastavljiv volan vozniku omogočajo izbiro optimalnega in kar najbolj udobnega položaja. Zahvaljujoč sistemu po vzoru črpalke, katere ročica je nameščena ob strani sedeža, je višino voznikovega sedeža možno natančno spreminjati v razponu 60 mm. Vzдолžen pomik sedeža znaša 200 mm, kar je za 18 mm več kot v Traficu II ob enakem nagibu naslona. Voznikov sedež, volan in stopalke so popolnoma poravnani, zaradi česar ima voznik na daljših vožnjah minimalne potrebe po spreminjanju položaja.



Širina in globina stopnice olajšuje vstopanje in izstopanje iz vozila, kar je poglobitnega pomena za nekatere uporabnike, na primer dostavljavce nujnih pošiljk.

ZASNOVA KABINE KOT POTUJOČE PISARNE

Kabina je domišljeno zasnovana, da lahko služi kot prava potujoča pisarna. V njej je najti niz domiselnih in priročnih pripomočkov, kot so držala za prenosni telefon, tablični in prenosni računalnik, zaradi katerih ima voznik te naprave vedno pri roki. Novi Trafic ponuja skupno za 90 litrov mest za odlaganje in shranjevanje, kar je največ na trgu in bistveno olajšuje vsakodnevne vožnje poklicnih uporabnikov.

Potujoča pisarna



Nosilec za prenosni telefon je idealno nameščen na armaturno ploščo, desno od volana (v različicah z volanom na levi), kjer je vozniku vedno pri roki. Zasnova tega nosilca omogoča uporabo velikega števila raznih telefonov z do 4,7 palca velikim zaslonom, ki jih je možno polniti preko blizu vgrajene vtičnice USB. Nosilec je nastavljen tako navpično kot tudi vodoravno.

Izvlekljiv nosilec za tablični računalnik je vgrajen nad radijski sprejemnik in je primeren za naprave z zaslonom velikosti od 4,8 do 10,6 palcev (za primerjavo: iPad ima 9,7-palčen zaslon, iPad Mini 7,9-palčnega, Samsung Galaxy Tab 2 10,1-palčnega itn.). Nosilec omogoča ergonomično namestitve in lahek doseg tovrstnih delovnih ali navigacijskih pripomočkov.



Ob preklopu naslona srednjega sedeža nad sedalo in dvigu pokrova na zadnji strani naslona se razkrije **prostor za shranjevanje prenosnega računalnika**. Tako lahko voznik svoj računalnik bodisi skrije pred radovednimi pogledi ali pa prostor uporabi kot podstavek za računalnik, ki ga je možno zasukati proti vozniku ali sovozniku. Ta prostor je dovolj velik, da sprejme večino prenosnih računalnikov z do 17-palčnim zaslonom.



Ko je naslon srednjega sedeža preklopljen naprej, je možno na zadnjo stran vzglavnika navpično pritrditi trdo pisalno podlago, ki se jo da – tako kot prenosni računalnik – zasukati proti vozniku ali sovozniku. Tablica ima na vrhu sponko, ki omogoča pričvrstitev dokumentov formata A4. Voznik ima tako lahko pred seboj opis poti ali seznam naslovov za dostavo, ki kljub temu ne okrne preglednosti navzven.

Največ prostora za odlaganje in shranjevanje med modeli na trgu

Novi Trafic ima skupno za več kot 90 litrov prostorov za shranjevanje in odlaganje, kar je največ na trgu. Vseh odlagalnih mest raznih oblik je 14, prostornina vsakega znaša od 0,2 do 54 litrov, prav vsa pa so zasnovana posebej za predmete, ki so del vsakdana poklicnih uporabnikov, na primer plastenke z vodo, pločevinke, kozarci, prenosni telefoni, tablični računalniki, bloki in pisala, delovne čelade, škornji itn. Vsa mesta so skrbno umeščena v bivalni prostor, njihov položaj pa je kar se da ergonomsko domišljen.



- | | |
|--|--|
| 1. Držalo za pločevinko (0,16 litra) | 8. Prostor za plastenko v predalu za rokavice (1,5 litra) |
| 2. Predal za ključe, osebne dokumente ipd. (1,1 litra) | 9. Držalo za pločevinko (0,13 litra) |
| 3. Predal za telefon, pisala ipd. (0,21 litra) | 10. Velik predal pod sedalom sovozniške klopi (54 litrov) |
| 4. Predal za dokumente (4,8 litra) | 11. Predal na sovoznikovih vratih (2 litra) |
| 5. Velik odprt predal (4,6 litra) | 12. Prostor za plastenko za sovoznikovih vratih (7 litrov) |
| 6. Držalo za pločevinko (0,16 litra) | 13. Predal na voznikovih vratih (2 litra) |
| 7. Predal za rokavice (12 litrov) | 14. Prostor za plastenko na voznikovih vratih (7 litrov) |



Največji prostor je 54-litrski predal pod sedalom sovozniške klopi. Ta ni predeljen, zato je vanj možno shraniti najrazličnejše raztresene drobnarije ali pa zajetne predmete. Ta rešitev, ki je bila preizkušena in s strani poklicnih uporabnikov zelo cenjena že v modelu Master, omogoča varno in pred radovednimi pogledi skrito shranjevanje opreme in orodja, kar poklicni uporabniki zelo cenijo.

Udobje povezljivosti in multimedijske opreme

Ponudba zvočnih naprav obsega štiri radijske sprejemnike velikosti 1 ali 2 DIN z ali brez predvajalnika CD ter z ali brez zmožnosti sprejema digitalnega radijskega signala (glede na državo).



Osnovni model je radijski sprejemnik velikosti 1 DIN z napravo za prostoročno telefoniranje Bluetooth® ter vtičnicama USB in Jack na prednji strani. Dodatna vtičnica USB je nameščena poleg nosilca za prenosni telefon (za doplačilo). Preko vseh teh povezav je možno poslušati glasbo s prenosnih multimedijskih predvajalnikov (*audio streaming*). Radijski sprejemnik za zemeljski digitalni signal je na voljo že na tej ravni opreme (glede na državo) in je združljiv z nosilcema za prenosni telefon in tablični računalnik (za doplačilo).

Zvočna naprava višjega razreda je v novem Traficu povezana s tovarniško vgrajeno multimedijsko napravo Renault R-Link Evolution® (na voljo bo konec leta 2014). Ta ima poleg osnovnih rešitev povezljivosti (vtičnici USB in Jack) tudi režo za pomnilniško kartico SD, preko katere je možno urejati zemljevide, predvajati glasbene datoteke in tudi pregledovati fotografije na 7-palčnem zaslonu.

Ponudba multimedijskih naprav:

MEDIA NAV in R-Link

Na osrednjo konzolo armaturne plošče vgrajena naprava **MEDIA NAV** izpolnjuje osnovne multimedijske potrebe uporabnikov. Poleg 7-palčnega (18 cm) zaslona na dotik ima MEDIA NAV radijski sprejemnik in tehnologijo povezljivosti Bluetooth®, ki omogoča brezžično predvajanje glasbe (*audio streaming*) in prostoročno telefoniranje. Priklop prenosnih naprav je možen tudi preko vtičnic USB in Jack, ki sta na prednji strani naprave. MEDIA NAV ima vgrajeno navigacijsko napravo Nav & GO s prikazom 2D in 2,5D (ptičja perspektiva).



Zahvaljujoč vtičnici USB in posebnemu spletnemu vmesniku uporabniki lahko preko svojega računalnika posodobljajo zemljevide in kartografske podatke NAVTEQ.

Novi Trafic je na voljo tudi z multimedijsko napravo višjega razreda **R-Link**. Najnovejša različica tovarniško vgrajene multimedijske naprave R-Link ima kapacitiven zaslon na dotik, ki omogoča povečevanje oz. pomanjševanje in navpično premikanje prikazov, ter digitalni radijski sprejemnik (odvisno od države). **R-Link** ima tudi vse ostale funkcije tega sistema:

- glasovno upravljanje (telefona, navigacije in aplikacij),
- funkcijo *Text To Speech* (TTS), ki zagotavlja branje elektronske pošte (če je funkcija eMail v vozilu na voljo) in RSS sporočil naglas,
- povezljivo navigacijsko napravo TomTom® s storitvami LIVE, ki zagotavljajo najboljše sprotne prometne informacije na trgu,
- in ponudbo aplikacij iz spletne prodajalne Renault R-Link Store, med katerimi je tudi opozarjanje na nevarna območja Coyote (v Franciji).

Naprava R-Link Evolution® bo v Novem Traficu na voljo ob koncu leta 2014.

Zahvaljujoč aplikaciji R & GO® lahko prenosne naprave služijo za navigacijo

R & GO® je posebej za kupce vozil Renault razvita aplikacija, ki teče na tabličnih računalnikih in pametnih telefonih z operacijskim sistemom Android oziroma iOS. Ko je prenesena na prenosni telefon ali tablični računalnik, ta intuitivna aplikacija napravi omogoča samodejno povezovanje z radijskim sprejemnikom v vozilu. Tako povezana prikaže meni s štirimi na mah in nezgrešljivo prepoznavnimi ikonami, ki omogočajo intuitivno dostopanje do funkcij, namenjenih uporabi v vozilih:



1. navigacija s prikazom 3D (Copilot® Premium, priznana aplikacija za satelitsko navigacijo GPS), s sistemom za posredovanje prometnih obvestil Active Trafic,
2. telefoniranje (klicanje, zgodovina klicev, imenik, Bluetooth® ...),
3. multimedijske funkcije (upravljanje z radijskim sprejemnikom, viri glasbenih datotek MP3 in spletnimi radijskimi postajami, prepoznavanje glasbenih posnetkov in izvajalcev),
4. potovalni računalnik (Renault Driving eco², dodatne informacije poleg tistih na instrumentni plošči, e-vodnik).

Posebna nosilca za prenosni telefon in tablični računalnik v novem Traficu omogočata dobro povezavo in varno uporabo teh naprav tudi v vlogi samostojnih navigacijskih sistemov.

Fleet Asset Management

Fleet Asset Management je sistem za dinamično upravljanje z avtoparkom. Ta storitev za kar najbolj učinkovito upravljanje večjega števila vozil in obvladovanje z njimi povezanih stroškov je namenjena upravljavcem večjih avtoparkov in podjetjem dolgoročnim najemodajalcem vozil. Storitev, ki je na voljo za doplačilo, poklicne stranke dnevno oskrbuje z do 60 različnimi podatki o uporabi vsakega vozila posebej. Med njimi so:

- število skupno in le na določeni poti prevoženih kilometrov,
- število kilometrov do naslednjega vzdrževalnega servisa,
- porabo goriva za vsako vožnjo v l / 100,
- čas voženj,
- opozorila na armaturni plošči ipd.

Za poprodajne storitve v okviru sistema *Fleet Asset Management* skrbi pooblaščen mreža Renault.

ŠE BOLJ PRAKTIČEN TOVORNI PROSTOR

Domiselno zasnovani loputi v predelni steni in pod klopjo omogočata največjo uporabno dolžino tovornega prostora na trgu, ki v različici L2 znaša 4,15 metra. Med ostalimi priročnimi rešitvami v novem Traficu je tudi notranji nosilec pod stropom, ki omogoča optimalno izrabo tovornega prostora.

Največja uporabna dolžina na trgu



Novi Trafic je edini furgon v svojem razredu, v katerem je možno ob zaprtih vratih prevažati predmete dolžine do 3,75 (L1) oziroma 4,15 (L2) metra. To omogočata dve loputi, od katerih je ena nameščena na predelni steni in zagotavlja za 41 cm podaljšano uporabno dolžino, s pomočjo druge, ki je pod sovozniškim sedežem pa se dolžina poveča za 80 cm.

Ko je loputa v predelni steni odprta, razkrije 510 mm široko in 228 mm visoko odprtino. V odprtem položaju jo držita dva magneta, po potrebi pa jo je možno tudi povsem odstraniti. Domiseln mehanizem za odmik sovoznikovega sedala omogoča izrabo dodatnega prostora pod sovozniško klopjo.

Levo krilo zadnjih vrat novega Trafica ima svoj zapah, kar omogoča prevoz tudi predmetov daljših od 4,15 metra. Tako namreč voznik lahko zapahne levo krilo vrat, desnega pa s pomočjo drugega zapaha med vožnjo pusti odprtega* pod kotom 90°, pri čemer na levo krilo nameščena registrska tablica ostaja dobro vidna.

* glede na predpise v posamezni državi

Uporabna prostornina znaša do 8,6 m³ (L2H2)

Novi Renault Trafic je na voljo v dveh dolžinah, dveh višinah, v različicah furgon, podaljšana kabina, kabina s ploščadjo (na voljo leta 2015) ali za prevoz oseb (z do 9 sedeži), kar skupno pomeni 270 kombinacij. Prostornina tovornega prostora različic furgon znaša od 5,2 do 8,6 m³. Novi Trafic je za 210 mm daljši od modela Trafic II, zato ima različica H1 za 200 litrov večjo uporabno prostornino, različica H2 pa za 300 litrov večjo. Uporabnost prostornine tovornega prostora povečuje tudi njegova notranja oglatost in zelo majhen naklon stranic karoserije. Že v krajšo različico L1 je možno naložiti tri evropalette, širina med blatniškima košema pa je dovoljšna, da je na pod možno položiti mavčno ploščo BA13.

Uporabniki Trafica II bodo cenili dejstvo, da ima novi Trafic enako veliko odprtino zadnjih vrat in obliko tovornega prostora, kar pomeni, da lahko iz starega Trafica v novega premestijo vso dosedanjo notranjo opremo, na primer potujočo delavnico.

Podaljšana kabina SNOEKS, izdelana v tovarni Sandouville

Različico s podaljšano kabino izdeluje podjetje Snoeks, ki je merilo za vse evropske izdelovalce tovrstnih različic. Podaljšana kabina je na voljo v obeh dolžinskih različicah (L1 in L2). Izdelujejo jo v tovarni Sandouville, kar prinaša prednosti tako pri rokih in logistiki kot tudi pri kakovosti izdelave.

Različice s podaljšano kabino imajo:

- klop s tremi sedeži zadaj,
- pregradno steno z oknom za drugo sedežno vrsto,
- ena ali dvojne drsne bočne vrat,
- dvokrilna ali dvižna vrata zadaj,
- zastekljena okna za potnike ob drugi sedežni vrsti,
- pod, ki ga je lahko čistiti,
- oblogo strehe.

MERE	L1	L2
Uporabna dolžina (m)	2,02	2,42
Uporabna prostornina (m ³)	3,2	4,0



Potniki v drugi vrsti so glede na opremo deležni večjega udobja in boljše funkcionalnosti. Klop zadaj je lahko dopolnjen z naslonoma za roke, po višini nastavljivimi vzglavniki, dvema sidriščema za pritrditev otroških sedežev ISOFIX na stranskih sedežih in premičnim koritom, ki je nameščeno pod sedalom. Potniki na zadnji klopi lahko nastavljajo nagib naslona. V boljše opremljenih različicah so na voljo tudi senčniki, bralne lučke, zvočniki, dodatna vtičnica 12 V in osvetlitev stopnice ob vratih.

Novi Trafic z novo opremo za še bolj praktično uporabnost



Za boljšo izrabo prostora je v novem Traficu (ob naročilu za doplačilo oz. v poprodaji kot dodatno opremo, samo za različico H1) možno naročiti tudi **nosilec pod stropom** z nosilnostjo 13 kg. Dolg je 163 in visok 28 cm, nanj pa je možno naložiti, na primer, dva metra dolgo lestev ali približno deset bakrenih cevi. Strešni prečnik je za prenašanje dodatne teže dodatno okrepljen. Ta nosilec je težak samo 7 kg, enostavno ga je odstraniti ter prenašati in možno ga je namestiti na desno ali levo stran stropa tovornega

prostora. Širok je 65 cm, zato ob njem ostane dovolj prostora tudi za kose tovara, ki segajo do stropa, in za premikanje po tovornem prostoru.

Za varno pričvrstitev predmetov ima novi Trafic v tovornem prostoru različice L2 vgrajenih do osemnajst **pritrtilnih zank**, od tega jih je osem na podu, v različici L1 pa do šestnajst pritrtilnih zank, od katerih jih je šest na podu.

Obešalni kljukici na predelni steni (glede na raven opreme) uporabnikom omogočata, da delovna oblačila obesijo v tovorni prostor.



Za doplačilo je na voljo tudi dodatna vtičnica 12 V (10 A / 120 W), ki je nameščena na desni stebriček vrat zadaj, kar je, na primer, idealno za polnjenje baterijskega električnega orodja.



Kartica za prostoročno upravljanje je zdaj na voljo tudi za novi Trafic (furgon, podaljšana kabina in Passenger). Njena prostoročna funkcija je dvojna: na eni strani omogoča zagon in zaustavitev motorja samo s pritiskom na gumb "Start", na drugi pa zaklepanje in odklepanje vrat brez ključa; dovolj je le pritisk na gumb ob ročici vrat voznika, sovoznika ali zadaj.

S pritiskom na gumb "prtljažnik" na kartici je možno odkleniti samo vrata zadaj, ne pa tudi voznikovih in sovoznikovih. Ta funkcija je zelo uporabna zlasti ob pogostem nakladanju in razkladanju.

Za omogočanje brezskrbnega vstopa v kabino ob ohranitvi varnosti tovora je **funkcija za odpiranje samo enih vrat** (*single door opening*) na voljo za vse ključe in tudi kartico za prostoročno upravljanje. Ta funkcija omogoča, da se ob prvem pritisku na gumb "odklepanje" (z ikono razklenjene obešanke) odklenejo le voznikova, šele na drugi pritisk pa tudi ostala vrata.

Z vsemi vrstami ključev (vključno s prostoročno kartico) je za doplačilo možno naročiti tudi s funkcijo popolnega nadzora (super zaklepanje). Ta funkcija zaklene vsa vrata in onemogoči tudi odpiranje vrat z notranje strani.

Med 60 dodatki, ki so na voljo za Novi Trafic, jih približno polovica služi izrabi tovarnega prostora. Tako so na primer za furgone na voljo lesene zaščitne obrobe, lesene police, plastična obloga poda, nosilec pod stropom (glej zgoraj), strešni prtljažnik, vlečne kljuke, itn.

Številne možnosti predelav in nadgradenj

Približno 30 odstotkov vseh Traficov je predelanih ali nadgrajenih. Predelave in nadgradnje izvajajo strokovnjaki Renault Tech in s strani Renaulta pooblaščen specializirani predelovalci, ki jih je 360 po vsem svetu. Novi Trafic ima lahko že tovarniško vgrajene pripomočke, ki olajšujejo predelave in bogatijo njihov spekter;

- Dvojno jermenico na glavni gredi motorja, ki omogoča poleg kompresorja tovarniško vgrajene klimatske naprave za kabino tudi priklop kompresorja hladilne naprave za tovorni prostor ali hidravličnega kompresorja. Zato lahko v novem Traficu hkrati s hlajenjem toplotno izoliranega tovarnega prostora oziroma hladilnika normalno deluje tudi hlajenje kabine s klimatsko napravo. Te predelave so združljive z napravo Stop & Start zahvaljujoč posebni funkciji "pospešenega prostega teka", ki prepreči samodejni izklop motorja, ko deluje hlajenje tovarnega prostora.
- dodatna priključna škatla, ki predelovalcem omogoča priklop na nadzorno-krmilno omrežje vozila (CAN) in s tem uporabo in uskladitev podatkov, ki so potrebni za brezhibno in varno delovanje predelave (podatki o hitrosti, položaj parkirne zavore, število vrtljajev motorja itn.).
- Po naročilu so na voljo okrepljene obese za težke predelave in nadgradnje, ki največjo tehnično obremenitev zadnje preme povečajo za 85 kg. S tem imajo strokovnjaki več možnosti za izvedbo svojih predelav in nadgradenj. Okrepljene obese lahko posebej naročijo le predelovalci, ne pa tudi končni kupci.

04

NOVI TRAFIC PASSENGER, UDOBEN IN PRILAGODLJIV



V novem Traficu Passenger se lahko udobno prevaža do 9 oseb, ki imajo na voljo tudi zajeten prostor za prtljago. Dejansko ima novi Trafic tudi z devetimi potniki na krovu v prtljažniku pod polico za 550 litrov prostora v različici L1 oziroma 890 litrov v različici L2. Enostavna prilagodljivost zadnjih dveh sedežnih klopi omogoča več postavitev sedežev in s tem tudi možnosti za povečanje prostora za prtljago. Naslon stranskega sedeža v drugi vrsti je sklopljiv, kar olajšuje dostop do tretje vrste sedežev. Naslon klopi v tretji vrsti je možno v celoti sklopiti nad sedalo, tako sklopljeno klop pa celo prekucniti naprej ob hrbtišče klopi v drugi vrsti. Tako nastane 1,55 metra dolgo prtljažni prostor z ravnim dnom in $3,4\text{ m}^3$ uporabne prostornino v različici L2 ($1,15\text{ m}$ in $2,5\text{ m}^3$ v L1). Ne nazadnje je obe klopi možno povsem odstraniti, s čimer se dobi enako velik prostor kot ga ponuja furgon (velja samo za izvedenke N1).



Prtljažnik je možno dodatno prilagoditi in predeliti s pomočjo domiselno zasnovane police, ki se jo da postaviti na dve različni višini ali pa postaviti navpično ob naslon zadnje klopi.



Na sedežih zadaj je prostor velikodušno odmerjen. Potniki v drugi sedežni vrsti imajo s 121 mm prostora za kolena, 1.017 mm višine nad sedali in 1.651 mm notranje širine v višini komolcev zagotovljeno res udobno namestitev. Tudi na potnike v tretji vrsti se ni pozabilo. Njihov prostor za kolena meri 110 mm in je največji na trgu.

Novi Trafic Passenger je serijsko opremljen z zastekljenimi drsnimi vrati na eni strani, za doplačilo pa jim ima lahko na obeh straneh. Širina odprtine vrat znaša 907 mm, prag pa je 600 mm nad tlemi. To omogoča enostaven in varen dostop do sedežev v tretji vrsti brez oviranja ostalih na cestni površini ali pločniku.



Vsestransko uporabnost prtljažnega prostora je možno povečati tudi s pomočjo raznih dodatkov (glede na državo). Ti segajo od pregradne rešetke in trdega prtljažnega korita do mreže za zadrževanje prtljage in odstranljive zaščitne obloge poda itn., zagotavljajo pa varen in enostaven prevoz vseh vrst predmetov. Uporabnost kombija za prevoz predmetov je možno še povečati s strešnim prtljažnikom in nosilcem za prevoz koles na strehi ali na vlečni kljuki.

Novi Trafic krepi Renaultovo ponudbo bivalnih kombijev

Renault že nekaj let povečuje svoj delež na trgu vozil za prosti čas in je bil s ponudbo, ki je predvsem temeljila na modelu Master, ob koncu aprila 2014 na tretjem mestu med dobavitelji voznih osnov v Franciji. Delež predelanih furgonov na tem trgu se povečuje in je leta 2013 znašal okrog 20 odstotkov. V okoliščinah, ko postaneta kompaktnost in okretnost prevladujoči merili za izbiro, ima novi Trafic velike možnosti in je že pritegnil zanimanje najpomembnejših igralcev v tej panogi. Kupci želijo in zelo cenijo udobnost sedežev, položaj za volanom, ki je zelo podoben kot v enoprostorniku, in povezljivost. Ko k temu dodamo še nove motorje *Twin Turbo*, ki so posebno primerni za velike obremenitve, je velika privlačnost novega Trafica za predelovalce še bolj razumljiva.

Prvikrat so v ponudbi novega Trafica na voljo tudi izvedenke, ki so namenjene izdelovalcem avtomobov in bivalnikov. Iz furgona izpeljano vozilo ima določeno število funkcij in opreme, ki ustrezajo potrebam predelovalcev in tudi končnih uporabnikov;

- Predelne stene ni, spredaj je namesto sovozniške klopi enojen sedež za sovoznika, zadnje stranice so zastekljene in na kolesih so serijsko nameščeni okrasni pokrovi polne velikosti.
- Dodana je določena dodatna oprema, ki je sicer rezervirana za različico Passenger: ročaj za lažje vstopanje ob stranskih drsnih vratih, bralne lučke, hrbtišča sedežev v izvedbi za potniške različice.

Kar zadeva vzdrževanje, lahko kupci vzdrževanje in popravila svojega avtodoma zaupajo mreži pooblaščenih centrov Renault PRO+. Ta prodajna in servisna mesta so specializirana za potrebe poklicnih strank in lastnikov predelanih vozil, zato so prožno organizirana in so tudi opremljena s potrebnimi orodji za to vrsto vozil.

NOVI, PROŽNI IN ZELO GOSPODARNI MOTORJI

Renaultovi strokovnjaki za motorje so Novemu Traficu namenili novo paleto motorjev, v katerih so uporabili tehnologije, ki so delno tudi plod spoznanj in izkušenj iz uspešnega udejstvovanja Renaulta v formuli 1. Ti motorji so prilagojeni specifičnim potrebam poklicnih uporabnikov in združujejo skromno porabo goriva z odzivnostjo in prožnostjo. V različici Twin Turbo poraba goriva pade celo pod mejo 6 l/100 km, saj znaša rekordnih 5,7 l / 100 km* (149 g CO₂ / km*) pri Passengerju oziroma 5,9 l / 100 km* (155 g CO₂ / km*) pri furgonu.

Štirje motorji in dve različici za vse vrste uporabe

Dva motorja z enojnim turbo polnilnikom s prilagodljivo geometrijo lopatic imata v povprečju porabo goriva, ki je za 1 l/100 km* manjša kot pri primerljivih predhodnikih v modelu Trafic II.

1. Motor **dCi 90** (260 Nm pri 1.500 vrt./min) z ali brez sistema Stop & Start je učinkovit in dosegljiv ter zelo primeren za rabo v naseljenih območjih.
2. Motor **dCi 115** (300 Nm pri 1.500 vrt./min.) brez sistema Stop & Start je zahvaljujoč večjima moči in navoru bolj vsestranski in zato primeren tako za mestne kot tudi za daljše vožnje. Z lahkoto obvlada tudi velike obremenitve in pomeni idealno ravnovesje med dinamičnimi voznimi lastnostmi in varčnostjo, saj njegova poraba znaša le 6,5 l / 100 km*.

Motorji *Twin Turbo* z **dvema turbo polnilnikoma** imajo več moči, so bolj odzivni in gospodarni, saj s porabo goriva sežejo pod mejo 6 l/100 km*. Pospeševanje je odločno, speljevanje pa učinkovito tudi s polno obremenjenim vozilom.

3. **Energy dCi 120 Twin Turbo** (320 Nm pri 1.500 vrt./min.) s sistemom Stop & Start.

S tem novim motorjem Novi Trafic dosega najnižje vrednosti porabe goriva in izpusta v svojem razredu: 5,9 l/100 km* (155 g CO₂/km*) za furgon in 5,7 l/100km* (149 g CO₂/km*) za različico Passenger. Svojo energijsko učinkovitost združuje s prijetnimi in živahnimi voznimi lastnostmi. V primerjavi z motorjem dCi 115 z enojnim turbo polnilnikom porabi za 0,6 l goriva na 100 km manj, hkrati pa zagotavlja boljše pospeške z mesta (od 0 do 100 km/h v 12,0 s namesto 12,4) in med vožnjo.



4. **Energy dCi 140 Twin Turbo** (340 Nm pri 1.500 vrt./min.) s sistemom Stop & Start.

Ta motor ima še več moči in zagotavlja odlično pospeševanje z mesta (10,9 s od 0 do 100 km/h) kot tudi med vožnjo že pri nizkih vrtljajih, saj 270 Nm navora doseže zelo kmalu, že pri 1.250 vrtljajih na minuto. Kljub temu njegova poraba goriva znaša samo 6,1 l/100 km*. Ta motor je idealen za velike obremenitve, dolge vožnje, vleko in vožnjo po hribovitih območjih. Na voljo je tudi različica brez sistema Stop & Start.

* Poraba in izpust so homologirani v skladu z veljavnimi predpisi – mešani cikel, izvedenka L1H1.

Vsi motorji že izpolnjujejo okoljski normativ Evro 5, zasnovani pa so tudi za izpolnjevanje prihodnjega normativa Evro 6b.

Voznik lahko porabo goriva dodatno zmanjša za do 10 odstotkov** z uporabo vgrajenih pripomočkov za gospodarno vožnjo: gumba za vklop ECO načina vožnje, kazalnikov sloga vožnje in opozorilnika za prestavljanje.

** glede na pogoje vožnje, obremenitev vozila, slog vožnje ipd.

Tehnologija "Twin Turbo"



Tehnologija *Twin Turbo* omogoča zagotavljanje velikega **navora pri nizkih vrtljajih** (80 odstotkov največjega navora že pri 1.250 vrtljajih na minuto) in **večje moči** tudi pri višjih vrtljajih dizelskega motorja, kar znatno izboljša zmogljivosti in prijetnost vožnje.

Sistem sestavljata dva zaporedno vezana turbinska polnilnika:

- **Prvi turbo polnilnik** ima zelo majhno vztrajnost in poskrbi za doseganje znatnega navora že pri zelo nizkih vrtljajih, s tem pa za izredno odzivnost pri speljevanju in pospeševanju ne da bi bilo treba prestaviti v nižjo prestavo. Posledica tega je zvezna in živahna vožnja, saj zelo prožen motor 80 odstotkov največjega navora doseže že pri 1.250 vrtljajih na minuto.
- **Drugi turbo polnilnik** se vključi pri višjih vrtljajih in omogoča doseganje večje moči v tem območju (87,5 KM na liter gibne prostornine), kar zagotavlja zvezno in zanesljivo pospeševanje.

Motor ves čas deluje v območju največjega izkoristka, kar seveda ugodno vpliva na porabo goriva in izpust CO₂. Motor je za doplačilo dopolnjen s sistemoma Stop & Start in ESM (*Energy Smart Management*), ki skrbita za povračanje odvečne energije ob upočasnjevanju in zaviranju.

Novi motor Energy dCi Twin Turbo z deležem znanja strokovnjakov Renaulta za F1

Renault je naredil še en korak v zmanjševanju prostornine motorjev z uvedbo tehnologije Twin Turbo v dizelske motorje družine Energy. Ta tehnologija zagotavlja enake zmogljivosti kot dvolitrski motor, hkrati pa porabo goriva zmanjšuje za do 15 odstotkov (v primerjavi z motorjem dCi 115 v modelu Trafic II).

Novi motor za Renault Trafic je razvit iz motorja Energy dCi 130 in prevzema določene tehnologije, ki so plod izkušenj v formuli 1, na primer:

- prečni pretok hladilne tekočine za boljše hlajenje motorja,
- batne obročke tipa *U-Flex* za boljše razmerje med trenjem in mazanjem in
- prevleko iz amorfnega ogljika DLC (*Diamond Like Carbon*) za zmanjšanje trenja.

Druge tehnologije, ki so skupne motorjem z enim in dvema turbo polnilnikoma, prispevajo k odpornosti motorja ter zmanjšanju porabe goriva z izboljšanjem zgorevanja in zmanjšanjem trenja. To so:

- krepkejši bati iz ojačenega aluminija,
- mehkejši batni obročki za zmanjšanje trenja,
- izboljšanje pretoka hladilne tekočine skozi glavo motorja za bolj učinkovito hlajenje,
- mehanska obdelava s helikoidnim drsnim brušenjem HSH (*Helical Slide Honing*), ki omogoča boljše naleganje delov že ob sestavi motorja v tovarni. To uporabnikom omogoča izkoriščanje zmogljivosti novega Trafica že ob prvih prevoženih kilometrih.

Gospodarnost motorjev tudi v prid nižjih stroškov uporabe

Novi Trafic se s porabo goriva, ki v dostavni različici znaša 5,9 l/100 km* (155 g CO₂/km*), v različici za prevoz oseb pa le 5,7 l/100 km* (149 g CO₂/km*), uvršča med najbolj gospodarne modele svojega razreda. Poraba goriva je v povprečju za 1 l/100 km* manjša kot pri predhodniku. To zmanjšanje porabe pomeni prihranek približno 1.000 evrov** v obdobju treh let. Vse to je bilo doseženo zahvaljujoč izboljšani aerodinamičnosti in zmanjšanju teže vozila, predvsem pa napredni tehnologiji, ki obsega:

- zmanjšanje prostornine motorja,
- tehnologijo Twin Turbo,
- sistem Stop & Start,
- sistem ESM (*Electric Smart Management*), ki med upočasnjevanjem zajema odvečno energijo,
- pnevmatike z majhnim kotalnim uporom,
- zmanjšanje trenja prednjih zavor (kadar zavore niso aktivirane),
- električen servo volan.

* Poraba homologirana v skladu z veljavnimi predpisi – mešani cikel, izvedenka L1H1.

** Izračun je narejen na osnovi letno prevoženih 30.000 km ob ceni goriva 1,35 evra na liter (z vsemi dajatvami).

Izboljšana aerodinamičnost

Zaradi oblike je ob vožnji furgona največja sila, ki jo je treba premagovati, zračni upor. Na primer, pri hitrosti 130 km/h je v povprečju 85 odstotkov energijske izgube povezane z zračnim uporom. Novi Trafic ima zato boljšo aerodinamičnost kot Trafic II in to predvsem zahvaljujoč:

- režam za zajem zraka iz dveh snovi (en del je iz toge plastike, drug pa iz gume), kar zagotavlja boljšo zatesnjenost stikov med posameznimi deli in boljše hlajenje,
- izboljšanemu vodenju zraka pod karoserijo,
- aerodinamičnemu okrovu zadnje preme in prožni letvi pod prednjim odbijačem, ki uravnava količino zraka pod vozilom.

Pomirjujoče in udobne dinamične lastnosti

Novi Trafic se ponaša z natančno vodljivostjo in udobnostjo vzmetenja, ki sta primerljivi z enoprostorniki. K temu prispeva prednja prema tipa psevdo MacPherson s stabilizatorjem, ki je s sklepoma pritrjen na vzmetni nogi. K izboljšanju udobnosti vožnje v novem Traficu prispevata tudi nova blažilnika spredaj, ki zagotavljata boljšo lego na cesti med nagibanjem karoserije.

Zadaj torzijska prema z vzdolžnima vodiloma in Panhardovim drogom skrbi za boljše akustično udobje zahvaljujoč učinkoviti izolaciji voznega trušča in zagotavlja dinamične vozne lastnosti na ravni najboljših enoprostornikov na trgu. Blažilniki zadaj s samodejno prilagodljivim delovanjem hidravlike glede na obremenitev zagotavljajo bolj mehko vzmetenje praznega vozila, pri obremenjenem pa otrdi v prid lege na cesti.

Vsi motorji imajo vgrajen dvomasni vztrajnik, ki duši tresljaje, še zlasti v prostem teku in pri nizkih vrtljajih.

Večje zvočno udobje

Zvočne lastnosti vetrobranskega stekla novega Trafica so bile deležne posebne pozornosti. Steklo ima sloj iz smole, ki duši tresljaje ter omejuje brenčanje in prenašanje motornega trušča v kabino. Prav tako zmanjšuje visokofrekvenčen hrup vetra pri veliki hitrosti. V prednji stebriček so vstavljeni trije dušilniki trušča. To območje je za zvočno udobje zelo pomembno, saj je blizu glave voznika.

V različicah s podaljšano kabino in Passenger je nov mehanizem za pomik stranskih oken zaslužen za boljše naleganje pomičnega stekla in manjšo prepustnost hrupa pri zaprtem oknu. Ta mehanizem potnikom omogoča tudi, da steklo spustijo natančno toliko, kot se jim zdi prav.

VARNOST

Novi Trafic ima serijsko vgrajen sistem za nadzor stabilnosti ESC najnovejšega rodu. Ta vključuje tudi najnovejše tehnološke dopolnitve: *Extended Grip* (optimizacija oprijema koles), Hill Start Assist (pomoč pri speljevanju navkreber) in Trailer Swing Assist (sistem za nadzor nad nihanjem prikolice). Ohranjeni pa sta funkciji varovanja pred prevrnitvijo in prilagodljivega nadzora glede na obremenitev. Nova oprema, kot so kamera za vzvratno vožnjo, ogledalo *Wide View* in dvojno asferično vzvratno ogledalo, v novem Traficu bistveno izboljšuje preglednost nazaj.

Aktivna varnost

***Extended grip* (optimizacija oprijema koles)**

Ta funkcija pomoči pri oprijemu pogonskih koles deluje na prednji kolesi in na slabši vozni podlagi (blato, sneg, pesek ipd.) optimizira izkoristek oslabiljenega oprijema. Vklopi se jo s pritiskom na gumb, ki sproži optimizacijo delovanja sistema za nadzor stabilnosti vozila ESP, in s tem olajša speljevanje in počasno vožnjo na posebno zahtevni podlagi.

Hill Start Assist (pomoč pri speljevanju navkreber)

Ta naprava se samodejno vklopi vsakič, ko voznik speljuje v klanec z več kot 3-odstotnim naklonom. Med speljevanjem navkreber za dve sekundi preprečuje zdrs vozila nazaj, da ima voznik dovolj časa za spuščanje zavorne stopalke in dodajanje plina. V primeru, da voznik po preteku dveh sekund ne spelje, sistem sprosti zavore in omogoči, da se vozilo počasi kotali nazaj.



Trailer Swing Assist

(sistem za nadzor nad nihanjem prikolice, v kombinaciji z vlečno kljuko za doplačilo)

Ta sistem zaznava nihanja prikolice in jih umirja tako, da zmanjša navor motorja in izmenično zavira vsakega od pogonskih koles. Tako omeji nihanje prikolice in jo umiri v smeri vožnje.

Varovanje pred prevrnitvijo

Ta sistem samodejno zazna morebitno nevarnost z nadzorom nagibanja karoserije. Kadar se ta preveč nagne, se sistem odzove z zaviranjem enega ali več koles dokler se nagibanje vozila ne umiri.

Prilagodljiv nadzor glede na obremenitev

Parametri delovanja sistema za nadzor stabilnosti ESC se samodejno prilagajajo obremenitvi vozila in tako optimizirajo njegovo učinkovitost.

ABS z EBV in pomočjo pri zaviranju v sili

Protiblokirni zavorni sistem ABS je dopolnjen s funkcijama elektronskega razporejanja zavorne moči EBV in pomoči pri zaviranju v sili, kar vozniku omogoča, da v izredno kratkem času izkoristi celoten potencial zavornega sistema brez blokiranja koles in tako ohrani nadzor nad smerjo vozila.

Pasivna varnost

Novi Trafic ima poleg okrepljene zgradbe tudi obsežno opremo za varnost voznika in njegovih potnikov:

- čelni varnostni blazini za voznika in sovoznika,
- varnostni zavesi (+ stransko varnostno blazino za zaščito prsnega koša v primeru enojnega sedeža za sovoznika) s senzorjem tlaka za zaznavo trka,
- varnostne pasove z omejevalniki zatezne sile,
- zategovalnike varnostnih pasov na prednje sedeže povezane s čelno varnostno blazino,
- vzglavnike s funkcijo za preprečevanje poškodbe tilnika (*anti-whiplash*),
- zasnovane vse sedale za preprečevanje zdrsa telesa pod varnostnim pasom,
- okrepljeno vpetje prednje sedežne klopi.

Posebnosti različic furgon;

- Pregradna stena je prestala tako imenovani "hladilniški" preskus. Ta je plod strokovnega znanja Renaulta s področja proučevanja nesreč in presega zakonsko predpisane zahteve. Poteka tako, da pred preskusnim trkom v tovorni prostor pripnejo hladilniku podobno kocko, po njem pa strokovnjaki pregledajo deformacije predelne stene in preverijo morebitno ogroženost potnikov.
- Pritrdilne zanke na podu in na polovični višini sten so namenjene varni pritrditvi tovora.

Posebnosti različic Passenger:

- serijsko vgrajen sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah (v tovornih različicah za doplačilo),
- varnostni pasovi z omejevalniki zatezne sile tudi na sedežih zadaj,
- dve pritrdišči za otroški varnostni sedež ISOFIX na stranskih sedežih v drugi vrsti,
- spremenjen položaj klopi v tretji vrsti z okrepljenim vpetjem.

Varnost pešcev je bila ena od prioritet že ob snovanju prednjega dela

Previs spredaj je bil podaljšan za 10 cm, da bi kar najbolje absorbiral energijo ob morebitnem trku, trda mesta na območjih največjega tveganja pa so bila odpravljena. Širina in togost prednjega odbijača sta

skrbno odmerjeni, da zmanjšujeta tveganje poškodb spodnjih okončin pešca, pod pokrovom motorja pa je prostor odmerjen tako, da kar se da prepreči morebiten stik s trdnimi deli.

Nova oprema za izboljšanje preglednosti nazaj

Kamera za vzvratno vožnjo



Tovarniško vgrajena kamera za vzvratno vožnjo je nameščena ob zavorno luč pri vrhu dvokrilnih oziroma dvižnih vrat zadaj. Namestitev na tej višini zagotavlja dobro preglednost območja za vozilom, vidnost neposredne bližine odbijača, zaznavo obeh vogalov in prostora okrog zgornjega dela vozila, kar zagotavlja natančno manevriranje. Sliko je možno videti na vzvratnem ogledalu ali na zaslonu multimedijske

naprave, če je vozilo opremljeno z napravo R-Link. Kamera deluje v povezavi s tipali za pomoč pri parkiranju zadaj in z zaznavanjem ovir omogoča tudi najbolj tesne manevre, ki bi bili sicer še posebno težavni s tovornimi različicami brez zasteklitve zadaj. Naprava R-Link prikazuje tudi projekcijo gibanja vozila glede na zasuke volana.

Ogledalo *Wide view*



Veliko dodatno ogledalo, ki je nameščeno na hrbtno stran sovozniškega senčnika, več kot podvoji vidni kot proti desni zadnji strani vozila (v različicah z volanom na levi). Tako vozniku omogoča lažjo zaznavo vozila ali ovire v območju mrtvega kota. Povečana preglednost je posebno koristna pri vožnji v križiščih, mimo drugih vozil in nazaj z različicami furgon, ki niso zastekljene in imajo polno predelno steno.

Dvojno asferično vzvratno ogledalo prav tako izboljšuje vidljivost in olajšuje manevriranje. Asferična površina pomembno zmanjšuje mrtev kot, spodnji del ogledala pa omogoča pogled na kolesi in spodnji rob boka karoserije.



Novi Trafic – ključne številke

- Renault tudi v letu 2013 številka **1** na evropskem trgu lahkih gospodarskih vozil.
- **14** odlagališč v kabini s skupno prostornino **90** litrov.
- **4,15** metra uporabne dolžine v različici L2 in **3,75** metra v L1.
- Poraba goriva že od **5,7** l/100 km* v osebni in **5,9** l/100 km* v tovorni različici.
- Motorji z **2** turbo polnilnikoma (*Twin Turbo*) za posebno prožno in gospodarno vožnjo.

* Poraba goriva in izpust homologirana v skladu z veljavnimi predpisi – mešani cikel, izvedenka L1H1.

NOVI RENAULT MASTER, SKUPEK NAJBOLJŠIH TEHNOLOGIJ



01

Vrhunska gospodarnost

02

Še večji varnost in udobnost v vožnji

03

Nova različica L4 s pogonom na enojni zadnji kolesi

04

Kot vedno, kabina zagotavlja dovršen delovni prostor

01

Vrhunska gospodarnost



Poglaviten razvoj modela Master je skrit pod pokrovom motorja. Ponudba motorjev namesto nekdanjih treh zdaj obsega štiri ravni moči (dCi 110, 125, 135 in 165) in tako še bolje izpolnjuje raznolike potrebe poklicnih uporabnikov. Za hkratno izboljšanje moči in gospodarnosti je v veliki meri zaslužna uvedba tehnologije *Twin Turbo*. Novi Master z motorjem Energy dCi 165 ima za do 1,5 l/100 km* manjšo porabo goriva od predhodnika z motorjem dCi 150 prejšnjega rodu, kar pomeni za 1.500 evrov** prihranka v obdobju treh let. Novi Master se s porabo goriva že od 6,9 l/100 km*, uvršča med najbolj gospodarna vozila svojega razreda.

Novi Master je na voljo z nizom motorjev na osnovi tipa M9T (2,3 dCi), ki so prilagojeni raznolikim potrebam poklicnih uporabnikov.

- Dva motorja s enojnim turbo polnilnikom z največjo močjo 110 KM (285 Nm pri 1.250 vrt./min.) in 125 KM (310 Nm pri 1.250 vrt./min.) sta posebno primerna za mestne vožnje in zmerne tovore. Na voljo je tudi motor dCi 150 v kombinaciji z robotiziranim menjalnikom.
- Dva motorja *Twin Turbo* z močjo 135 KM (340 Nm pri 1.500 vrt./min.) in 165 KM (360 Nm pri 1.500 vrt./min.) sta idealna za intenzivno rabo s težjimi tovari in za prevoze na velike razdalje.

* Poraba goriva homologirana v skladu z veljavnimi predpisi – mešani cikel, izvedenka L2H2.

** Izračun temelji na 30.000 prevoženih kilometrih na leto in maloprodajni ceni goriva 1,09 evra na liter (brez davkov).

Razne izvedenke motorja M9T, ki poganja novi Master in je v primerjavi s prejšnjo generacijo temeljito izboljšan, izdelujejo v tovarni Cléon v Franciji, specializirani za izdelavo tehnično zelo zahtevnih motorjev. Motorji za novi Master imajo vgrajenih do 212 novih sestavnih delov in 12 tehnoloških novosti, ki pripomorejo k zmanjšanju porabe goriva, povečani učinkovitosti in boljšim zvočnim lastnostim. Najpomembnejša novost je nedvomno tehnologija *Twin Turbo*, ki omogoča večjo moč motorja ob hkratnem zmanjšanju porabe goriva.

***Twin Turbo* za odzivnost, prožnost in zmogljivost**

Majhen turbo polnilnik skrbi za povečan navor pri nizkih vrtljajih. Največji navor je na voljo že pri 1.500 vrtljajih na minuto, kar zagotavlja naglo speljevanje tudi polno obremenjenega vozila. Odločni pospeški so posebno koristni pri vključevanju v gost promet.

Pri višjih vrtljajih delo prevzame drugi turbo polnilnik, ki moč povečuje v širokem območju vrtljajev ter s tem zagotavlja udobno vožnjo tako na navadnih kot tudi avtocestah. Motor je tako prožen, da omogoča manj prestavljanja navzdol in s tem razbremenjuje voznika. Zahvaljujoč dvema turbo polnilnikoma in zveznemu pospeševanju, ki ga zagotavljata, motor ves čas deluje v območju optimalnega energijskega izkoristka, kar neposredno vpliva na porabo goriva.

Z motorjem Energy dCi 165 gnani novi Master ima zmogljivosti, s katerimi se uvršča med najboljše v segmentu. Z mesta do 100 km/h pospeši v samo 12 sekundah, po speljevanju z mesta 1.000 metrov prevozi v 33,9 sekunde, v šesti prestavi pa pospeši od hitrosti 80 do 120 km/h v manj kot 16 sekundah.

Poraba goriva že od 6,9 l/100 km*

Motorji *Twin Turbo* v kombinaciji z napravo *Stop & Start* in sistemom ESM (*Energy Smart Management*), ki skrbita za povračanje energije ob upočasnjevanju in zaviranju, omogočajo, da novi Master s porabo goriva seže pod mejo 7 l/100 km*, saj ta znaša le 6,9 l/100 km*.

K tolikšnemu zmanjšanju porabe goriva prispevajo tudi druge tehnologije, ki izboljšujejo zgorevanje v valjih in zmanjšujejo trenje med bati in stenami valjev, ta pojav pa pomeni do 40 odstotkov vseh trenj znotraj motorja.

Tehnologije za izboljšanje zgorevanja v motorju;

- Nova oblika zgorevalnega prostora in sesalnih kanalov za optimizacijo pretoka zraka.
- Prečni pretok hladilne tekočine za enakomernejše hlajenje valjev.
- Sistem neposrednega vbrizgavanja goriva po skupnem vodu (*Common Rail*) z na 2.000 barov povišanim tlakom in boljše razprševanje goriva, ki omogoča učinkovitejše zgorevanje.
- Visokotlačen hlajen povratni tokokrog izpušnih plinov (EGR) v motorjih *Twin Turbo*. Motorji z enojnim turbo polnilnikom imajo nizkotlačen EGR, ki izpušne pline dovaja nazaj v zgorevalne prostore in s tem zmanjšuje količino neizgorelih snovi.

* Poraba goriva homologirana v skladu z veljavnimi predpisi – mešani cikel, izvedenka L2H2.

- Termostat z dvojnimi delovanjem, ki lahko upravlja dve delovni temperaturi, omogoča nageljši dvig temperature po zagonu hladnega motorja, posledično pa se zmanjšajo notranja trenja, kar ugodno vpliva na porabo goriva.

Tehnologije za zmanjšanje trenj:

- črpalka olja s spremenljivo prostornino valja, ki pretok olja optimizira glede na potrebe motorja,
- mehkejši batni obročki zmanjšujejo trenje med bati in stenami valjev,
- batni sorniki s prevleko iz amorfne ogljika (DLC), ki zmanjšuje trenje na ojnica,
- nova metoda mehanske obdelave – helikoidno drsno brušenje – za notranje stene valjev, ki zagotavlja boljše naleganje delov že ob sestavi motorja v tovarni, to pa uporabnikom omogoča izkoriščanje zmogljivosti že ob prvih prevoženih kilometrih.

Ti motorji izpolnjujejo okoljski normativ Evro 5 in so že pripravljeni tudi za izpolnjevanje prihodnjega normativa Evro 6b.

Po vzoru novega Trafica tudi novi Master vozniku omogoča, da porabo goriva dodatno zmanjša še za do 10 odstotkov* z uporabo vgrajenih pripomočkov za eko vožnjo: gumba za vklop ECO načina vožnje, kazalnikov sloga vožnje, opozorilnika za prestavljanje in raznih funkcij Driving eco², ki so na voljo preko aplikacije R & GO®.

Drugi dve tehnološki izboljšavi z omejevanjem tresljajev pripomoreta k povečanju zvočnega udobja:

- dvomasni blažilni vztrajnik in
- ročična gred z osmimi protiutežmi.

* glede na pogoje vožnje, obremenitev, slog vožnje itn.

Še večji varnost in udobnost v vožnji

Novi Master je že serijsko opremljen s sistemom za nadzor stabilnosti ESC najnovejšega rodu in se na področju aktivne varnosti uvršča med najboljše modele v segmentu. Vgrajeni ESC vključuje najnovejše tehnološke dopolnitve: *Extended Grip* (sistem za optimizacijo oprijema koles), Hill Start Assist (pomoč pri speljevanju navkreber), Trailer Swing Assist (nadzor nad nihanjem prikolice), prilagodljivost nadzora glede na obremenitev in varovanje pred prevrnitvijo.

Varnost vožnje

***Extended Grip* (optimizacija oprijema koles)**

Ta funkcija pomoči pri oprijemu pogonskih koles (na voljo s pogonom spredaj in zadaj) deluje na prednji kolesi in na slabši vozni podlagi (blato, sneg, pesek ipd.) optimizira izkoristek oslavljenega oprijema. Vklopi se jo s pritiskom na gumb, ki sproži optimizacijo delovanja sistema za nadzor stabilnosti vozila ESP, in s tem olajša speljevanje in počasno vožnjo v posebnih pogojih. Prenos navora med kolesoma lahko doseže do 25 odstotkov.

Ta sistem je v različicah modela novi Master s pogonom na zadnji par koles lahko dopolnjen z zaporo diferenciala, ki je na voljo za doplačilo. Ta je posebno koristen ob počasni vožnji na težavnih podlagah (blato, sneg, trava ipd.), ki so pogoste na raznih deloviščih. Ob spodrsavanju enega od pogonskih koles zapora diferenciala samodejno omeji prenos navora nanj in ga prenese na drugo kolo. Hitrost vrtenja obeh polgredi in obeh koles se tako izenači. Sistem se samodejno izklopi pri hitrosti nad 30 km/h.



Hill Start Assist (pomoč pri speljevanju navkreber)

Ta pripomoček se samodejno vklopi vsakič, ko voznik speljuje v klanec z več kot 3-odstotnim naklonom. Med speljevanjem navkreber z aktiviranjem zavor za dve sekundi preprečuje zdrs vozila nazaj, da ima voznik dovolj časa za spuščanje zavorne stopalke in dodajanje plina. V primeru, da voznik po preteku dveh sekund ne spelje, sistem sprosti zavore in omogoči, da se vozilo počasi kotali nazaj. Ta funkcija je posebno cenjena, kadar je vozilo polno naloženo in ob vleki prikolice.

Trailer Swing Assist (sistem za nadzor nad nihanjem prikolice, v kombinaciji z vlečno kljuko za doplačilo)

Ta sistem zaznava nihanja prikolice in jih umirja tako, da zmanjša navor motorja in izmenično zavira vsakega od pogonskih koles. Tako omeji nihanje prikolice in jo umiri v smeri vožnje.

Prilagodljiv nadzor glede na obremenitev

Parametri delovanja sistema za nadzor stabilnosti ESC se samodejno prilagajajo obremenitvi vozila in tako optimizirajo njegovo učinkovitost.

Ogledalo *Wide View*

Ogledalo *Wide View*, ki je v ponudbi, služi izboljšanju preglednosti nazaj. Nameščeno je na hrbtno stran sovozniškega senčnika in odpravlja mrtvi kot, kar je posebno pomembno pri različicah z zaprtim tovornim prostorom (*glej opis na strani 27*).



Sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah (različice Passenger)

Ta voznika z vklopom opozorilne lučke na instrumentni plošči opozori na vsako odstopanje tlaka, na primer ob počasnem puščanju ali predrtju pnevmatike.

Udobnost vožnje

Novi Master ima podvozje, ki združuje učinkovitost in udobnost pri vseh obremenitvah. Prednja prema tipa psevdo MacPherson s serijsko vgrajenim stabilizatorjem jamči odlično vodljivost. Zadnja prema ima v različicah s pogonom spredaj enolistno vzmet, dvolistno v različicah s pogonom zadaj z enojnima kolesoma in trilistno pri pogonu zadaj z dvojnima kolesoma. Udobnost je zagotovljena tudi pod polno obremenitvijo zahvaljujoč dolgim poliuretanskim vstavkom za blokado hoda, ki imajo poleg svoje glavne funkcije tudi vlogo blažilnikov. Možnost pnevmatskega vzmetenja zadaj med drugim omogoča tudi predelave za prevoz gibalno oviranih oseb.

Različice z motorji *Twin Turbo* so opremljene z **elektro-hidravličnim** servo volanom. Ta rešitev terja manj napora pri sukanju volana pri majhni hitrosti in s tem lahkotnejšo okretnost. Delovanje servo sistema je progresivno glede na hitrost vozila in sukanja volana. Vodenje je zato bolj lahkotno, natančno in neposredno. Ta sistem deluje le med sukanjem volana in ne stalno, kot je primer pri hidravličnem servo sistemu s črpalko, kar prinaša za 0,1 l/100 km prihranka pri porabi goriva.

Novi Master ima tudi v različicah s pogonom zadaj zelo čvrsto samonosno karoserijo, kar ima številne prednosti. Poleg tega, da je teža takega vozila manjša, je to okretnejše, lahko ima nižji pod tovrnega prostora in večjo dovoljeno obremenitev.

03

Nova različica L4 s pogonom na enojni zadnji kolesi

Popolnoma nova različica furgona L4 s pogonom na enojni zadnji kolesi je odgovor na povpraševanje predelovalcev. Master prejšnjega rodu je imel takšno različico le z dvojnima zadnjima kolesoma. Različica z enojnima kolesoma ima za 30 cm večjo notranjo širino med blatniškima košema, kar omogoča nakladanje tudi prečno postavljenih evropalet. Tako je v tovorni prostor možno naložiti 5 evropalet (v L4), kar bo nedvomno navdušilo kupce, ki opravljajo prevoze na večje razdalje in podjetja za dostavo nujnih pošilk, za katere je bila ta nova različica pravzaprav razvita.

Različica L4 s pogonom na zadnji kolesi za prevoze na velikih razdaljah

Ta različica z velikim tovnim prostorom (L4) je bila razvita posebej za to, da omogoča udobne prevoze po avtocestah ob zmerni porabi goriva.

Nova različica L4 s pogonom na enojni zadnji kolesi v višinski izvedenki H2 ponuja 14,9 m³ uporabnega prostora za tovor, v izvedenki H3 pa celo 17 m³. Dovoljena obremenitev je za 54 kg večja kot v različici z dvojnima kolesoma zadaj. Zahvaljujoč za 30 cm večji notranji širini med blatniškima košema kot pri dvojnih kolesih zadaj je v tovorni prostor možno naložiti do 5 evropalet (1.200 mm x 800 mm), kar je za kupce, ki opravljajo dostavo nujnih pošilk zelo pomembna prednost.



Novi Master je v tej različici na voljo izključno z motorji *Twin Turbo*, poraba goriva pa je za 0,5 l/100 km manjša od primerljive različice z dvojnima zadnjima kolesoma. To gre pripisati predvsem:

- daljšemu končnemu prestavnemu razmerju, ki pri enaki hitrosti vožnje omogoča nižje vrtljaje motorja kot v primerljivi različici z dvojnima kolesoma zadaj (za 450 vrt./min. manj pri 110 km/h),
- manjši teži vozila in
- manjšemu kotalnemu upor.

Boljše je tudi vozno udobje, saj je podvozje lahko mehkejše (dvolistna namesto trilistna vzmet zadaj).

Novi Master: ponudba brez primere z več kot 350 različicami

Tudi novi Master prevzema enega pomembnih adutov prejšnjega rodu z raznoliko ponudbo brez primere, saj obsega več kot 350 različic z od 8 do 22 m³ uporabnega tovarnega prostora;

- 70 različnih karoserij (furgon, Passenger, minibus, enojna in podaljšana kabina s šasijo, kabina s ploščadjo, furgon z dvojno kabino, prekucnik, zaprt keson),
- 4 dolžine (3 medosne razdalje in 2 previsa),
- 3 višine,
- pogon spredaj ali zadaj (slednji z enojnima ali dvojnima kolesoma zadaj),
- 4 največje dovoljene skupne mase: 2,8 t, 3,3 t, 3,5 t (z enojnima in dvojnima kolesoma zadaj) in 4,5 t (dvojni kolesi zadaj).

Tovorni prostor po meri

Novi Master s štirimi dolžinskimi in tremi višinskimi različicami ponuja 12 različnih prostornin tovarnega prostora, ki segajo od 8 do 22 m³. V dolžinske različice L2, L3 in L4 je skozi 1.270 mm široka stranska drsna vrata možno naložiti vzdolžno obrnjeno evropaletu. Naročiti je možno tudi druga stranska drsna vrata, ki omogočajo nakladanje in razkladanje z obeh strani. Dostop do tovarnega prostora zadaj olajšuje eden najnižjih podov na trgu s 548 mm (različice s pogonom spredaj) oziroma 674 mm (različice s pogonom zadaj) visokim pragom. Novi Master s pogonom zadaj ima že serijsko vgrajeno zunanjo stopnico pod zadnjimi vrati.

Še privlačnejša ponudba različic za avtodom

Novi Master ohranja funkcionalnosti svojega predhodnika, ki karoserijskim specialistom olajšajo izvedbo predelav v privlačne in tržno zanimive avtodome. Najpomembnejše tovrstne lastnosti so:

- kabina brez predelne stene in tovarniško odrezano streho, ki olajšuje namestitev bivalnega dela,
- širši kolotek (1.860 mm) različic kabina s ploščadjo za bolj estetski videz in večjo stabilnost, saj je avtodom v povprečju za 25 cm širši od furgona,
- posebna medosna razdalja (med različicama L2 in L3) za večjo združljivost z industrijskimi zmogljivostmi izdelovalcev avtodomov,
- vrtljiva prednja sedeža,
- v zunanje vzvratno ogledalo vgrajena radijska antena.

Poleg naštetega je pomemben adut tudi nova in s tehnologijo *Twin Turbo* obogatena ponudba motorjev, zaradi katere je novi Master še bolj zanimiv za izdelovalce vozil za prosti čas. Ti motorji z večjim navorom pri nizkih vrtljajih in povečano močjo pri višjih vrtljajih so še posebno primerni za pogon bolj obremenjenih vozil. Zagotavljajo še več prožnosti, odzivnosti in udobja v vožnji, kar so ključne lastnosti, ki jih pričakujejo kupci avtodomov.

04

Kot vedno, kabina zagotavlja dovršen delovni prostor

Novi Master v bivalnem delu ponuja največje število ergonomično in zasnovanih in domiselno razporejenih odlagalnih in shranjevalnih mest na trgu. Ta so namenjena predmetom, ki so neizogiben del vsakdanjika poklicnih uporabnikov.

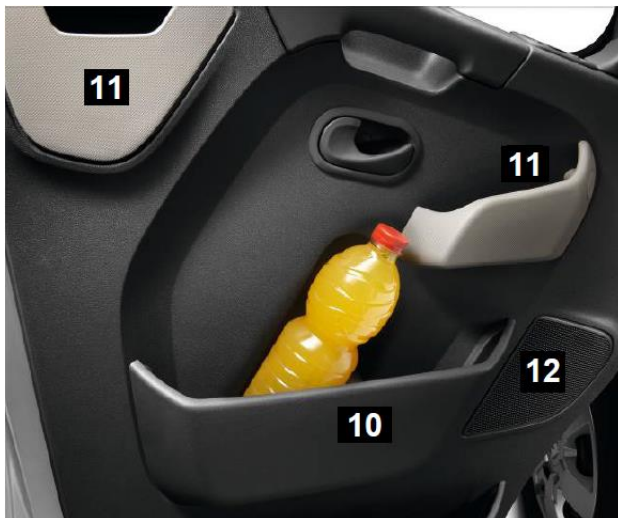
Največje število odlagalnih mest na trgu



1. Polica na vrhu armaturne plošče za prenosni računalnik in/ali dokumente formata A4.
2. Veliko korito nad predalom za rokavice.
3. Stojalo za prenosni telefon blizu vtičnice 12V za polnjenje baterije, režami za kovance in za parkirno kartico ali cestninski listek, ki je priročno blizu volana.
4. Prostor za predvajalnik MP3 v bližini druge vtičnice 12V in vtičnic za priklop na vgrajeno zvočno napravo.
5. Držalo za pločevinko in prenosljiv pepelnik.
6. Velik predal za rokavice s prostornino 7,6 litra je v kombinaciji s klimatsko napravo tudi hlajen, vanj pa je možno spraviti tudi dve 1,5-litrski plastenki.



- 7. Polica pod stropom po vsej širini kabine.
- 8. Prostor pod stropom za namestitev tahografa.
- 9. Škatla za očala.



- 10. Veliko pregrajeno korito na vratih s prostorom za 1,5-litrsko plastenko.
- 11. Manjša predala na vratih za odlaganje ključev, rokavic, cigaret, zložljivega dežnika ipd.
- 12. Dodatno korito, ki je na spodnjem delu vrat, je posebno primerno za odlaganje fluorescenčnega telovnika, delovnih rokavic ipd., saj je zaradi svojega položaja enostavno dosegljivo že ob vstopanju in izstopanju iz vozila.



- 13. Velik predal je skrit pod dvižnima sedalom sovozniške klopi in ni pregrajen, zato je vanj možno spraviti tudi večje predmete.
- 14. V armaturno ploščo vgrajena izvlekljiva tablica s sponko za dokumente formata A4 je zasnovana tako, da kljub postavitvi v vidno polje voznika ne ovira preglednosti.

15. Vrtljiv pladenj je vgrajen v hrbtišče naslona srednjega sedeža. S preklopom naslona naprej se dobi priročno delovno površino z vrtljivim pladnjem, ki je namenjen za postavitve prenosnega računalnika, lahko pa služi tudi kot pisalna mizica. Poleg sta še dve držali za pločevinke in predalček za drobne pisarniške potrebščine.



Novosti v ponudbi multimedijske opreme

S pomočjo R & GO® lahko prenosne naprave prevzamejo tudi naloge navigacije

R & GO® je posebej za uporabnike vozil Renault razvita aplikacija za tablične računalnike in pametne telefone, ki uporabljajo operacijski sistem Android ali iOS. Ko je prenesena na prenosni telefon ali tablični računalnik, ta aplikacija napravi omogoča samodejno povezovanje z radijskim sprejemnikom v vozilu. Tako povezana prikaže meni s štirimi velikimi in na mah prepoznavnimi ikonami, ki omogočajo intuitivno dostopanje do funkcij, namenjenih uporabi v vozilih:

1. navigacija s prikazom 3D (Copilot® Premium, priznana aplikacija za satelitsko navigacijo GPS), s sistemom za posredovanje prometnih obvestil *Active Traffic*,
2. telefoniranje (klicanje, zgodovina klicev, imenik, Bluetooth® ...),
3. multimedijske funkcije (upravljanje z radijskim sprejemnikom, viri glasbenih datotek MP3 in spletnimi radijskimi postajami, prepoznavanje glasbenih posnetkov in izvajalcev),
4. potovalni računalnik (Renault Driving eco², dodatne informacije poleg tistih na instrumentni plošči, e-vodnik).

Nosilec za prenosni telefon, ki je v ponudbi dodatkov, omogoča zanesljivo povezavo s pametnim telefonom, ki tako lahko prevzame polnovredno funkcijo samostojne navigacijske naprave.

Ponudba treh zvočnih naprav

Novi Master ima v sredini svoje ponudbe zvočnih naprav nov radijski sprejemnik velikosti 1 DIN s predvajalnikom CD in brezžično povezavo s telefonom Bluetooth®. Omogoča tudi sprejem zemeljskega digitalnega signala in je združljiv z aplikacijo R & GO®.

Zvočna naprava z vrha ponudbe obsega radijski sprejemnik s predvajalnikom CD z datotekami MP3, funkcijo prostoročnega telefoniranja Bluetooth in multimedijsko povezljivost z napravami USB in iPod. Albume in posamezne skladbe je možno izbirati s pomočjo upravljalnika ob volanu, njihovi naslovi pa so prikazani na vgrajenem zaslonu.

Ta sistem vključuje tudi navigacijsko napravo Carminat TomTom®, ki vključuje IQ Routes™*. Zaslona, ki ga je zaradi boljše preglednosti možno zasukati v levo ali desno, je nameščen pod stropom, kar omogoča več prostora za odlagališča na armaturni plošči.

* IQ Routes™ podjetja TomTom® izračunava najhitrejša poti do izbranega cilja in pri tem upošteva na cestah izmerjene dejanske hitrosti. To je možno zahvaljujoč bazi podatkov TomTom®, ki jo sproti bogatijo podatki o dejansko opravljenih vožnjah milijonov uporabnikov. Zaradi te obilice podatkov lahko IQ Routes™ izračuna optimalne poti glede na dan in uro vsake vožnje.

Položaj za volanom podoben kot v osebnih avtomobilih

Zahvaljujoč prostoru za noge, ki meri 742 mm in ga je z vzdolžnim pomikom sedeža možno prilagajati v razponu 110 mm, ter 410 mm visokega voznikovega sedala, novi Master ponuja podobno udobno namestitev za volanom kot osebni avtomobil – tudi na dolgotrajnih vožnjah. Bivalni prostor je udoben in primeren tudi za visokorasle voznike.

Vzmeten voznikov sedež je na voljo za doplačilo in posebno primeren za zelo dolgotrajne vožnje. Med drugim omogoča nastavitve glede na težo voznika (od 40 do 130 kg), dvosmerno nastavljanje nagiba sedala, pnevmatsko nastavljanje ledvene opore. Voznikov vzglavnik je nastavljen po višini, tak sedež pa je lahko tudi ogrevan.

Novi Renault Master vozniku ponuja eno najboljših preglednosti na trgu. Izrezi za vetrobransko steklo in stranska okna, strmo padajoč pokrov motorja in visok položaj voznika omogočajo vidno polje, ki v višino meri 39,9°, v širino pa 193,1°.

Novi Master – ključne številke

- Renault tudi v letu 2013 številka **1** na evropskem trgu lahkih gospodarskih vozil.
- Poraba goriva že od **6,9** l / 100 km*.
- Za **150** litrov predalov in odlagališč v kabini.
- Najbolj obsežna ponudba doslej z več kot **350** različicami s pogonom spredaj in zadaj.
- Nova različica **L4** s pogonom na enojni zadnji kolesi namenjena podjetjem za dostavo nujnih pošilk.
- Motorja Energy dCi 135 in 165 z **2** turbo polnilnikoma (*Twin Turbo*) za posebno prijetno in gospodarno vožnjo.

* Poraba goriva homologirana v skladu z veljavnimi predpisi – mešani cikel, izvedenka L2H2.