



MASTER MINIBUS

Mucho más que un transporte de pasajeros



Con la finalidad de darle un descanso merecido a su hermana menor -la Trafic- la marca Francesa Renault lanzó su nuevo caballo de batalla denominado Renault Master, en sus versiones Furgón, Chasis cabina y Minibus. Este último ha sido evaluado por CESVI ARGENTINA y aquí le brindamos los resultados.

Disponible en cinco versiones de carrocería: Furgón corto, mediano y largo, Minibus y un Chasis Cabina, con motorizaciones diesel de 2.8lts. aspirado y 2.8lts. con turbocompresor e intercooler, Renault intenta explotar aún más el éxito de ventas y trayectoria logrado por su modelo anterior, la Trafic, ofreciendo a sus competidoras directas una dura batalla.

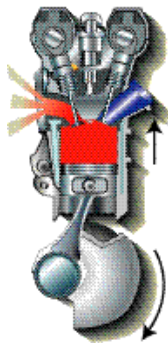
La versión **Minibus analizada por CESVI ARGENTINA** con capacidad para 16 personas, se trata de un utilitario ensamblado completamente en fábrica, que aprovecha las amplias dimensiones del furgón mediano con techo alto y una motorización de 2.8lts. **con turbocompresor e intercooler.**



El turbocompresor está compuesto básicamente por una turbina impulsada por los gases de escape del motor. A su vez la turbina, mediante un eje, hace girar un rodete compresor que toma el aire proveniente del filtro y lo comprime impulsándolo hacia el interior del motor. Para comprender mejor el efecto de la sobrealimentación, a continuación se describe en detalle el funcionamiento del motor y la influencia del turbocompresor.

Primera fase:

Al subir el pistón en el momento de la salida de los gases del motor, la válvula de escape se encuentra abierta y éstos son liberados a gran velocidad, enfrentándose seguidamente, a los álabes que impulsan a la turbina del turbocompresor.

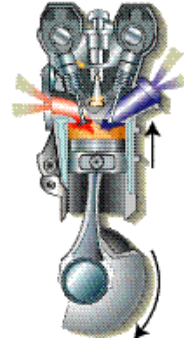

Segunda fase:

El pistón sigue subiendo y en el instante en que está por llegar al PMS (punto muerto superior), la válvula de admisión comienza a abrirse sin que se haya cerrado completamente la de escape. En este momento, la presión generada por el turbocompresor permite que al entrar al cilindro el aire de admisión o la mezcla aire-combustible, según el tipo de motor, barra el remanente de los gases resultantes de la combustión, al mismo tiempo que refrigera la cabeza del pistón.

Terce-

ra fase:

La válvula de escape se encuentra totalmente cerrada, el pistón desciende y se produce la admisión, previa compresión del aire por el turbocompresor. La presión favorece el llenado del cilindro, y al incrementarse la cantidad de mezcla, aumenta la potencia del motor.



Posee un motor diesel de 4 cilindros y 2.8lts. de cilindrada ubicado en forma transversal que ofrece unos 115cv a 3600rpm y entrega un par motor máximo de 260Nm a 1800rpm permitiendo desarrollar una velocidad máxima de 144Km/h.

En cuanto a su diseño exterior cabe remarcar que cuenta con un frente bastante conservador, ópticas redondeadas de cristal y luces de giro no integradas. Sobre el lateral derecho cuenta con una amplia puerta corrediza vidriada de 1.94 mts. de alto por 1.28mts. de ancho, la cual facilita el acceso a las plazas traseras, mientras que en la parte posterior dispone de dos puertas vidriadas por las que se accede a la pequeña zona de carga.

Interior y Confort

Este Minibus cuenta con una capacidad para 16 personas (15 pasajeros + el conductor) distribuidos en 4 filas de asientos para tres pasajeros y una 5ª fila para cuatro pasajeros con un amplio pasillo lateral. Esta última, se encuentra sobreelevada del resto, logrando así un confort y un campo visual superior a las demás.

Una de las características principales implementadas en este modelo tiene que ver con la **aislación termoacústica en poliuretano expandido aplicada sobre techo, laterales y portones, logrando de esta forma un mejor rendimiento del aire acondicionado.** Respecto al piso del vehículo, éste se encuentra recubierto en su


MASTER MINIBUS


MASTER MINIBUS



totalidad con una alfombra de goma premoldeada, la cual facilita su limpieza y circulación.

Otro de los puntos a tener en cuenta a la hora de diseñar este nuevo producto, fue sin dudas el conductor. Éste cuenta con un equipamiento similar al de un vehículo mediano o aún más, ya que la unidad posee dirección asistida, cierre centralizado de puertas con comando a distancia, butaca del conductor con regulación longitudinal, de altura e inclinación del asiento y del respaldo, aire acondicionado, radio con CD, regulación eléctrica de las ópticas y espejos retrovisores eléctricos, entre otros.

Su posición de manejo, como en todo este tipo de utilitarios, es absolutamente vertical, con el volante en plano oblicuo, no pudiendo ser regulado en altura ni profundidad. Pero, a pesar de esto, gracias a las distintas regulaciones de posición de la butaca se logra una cómoda ubicación.

Seguridad

Siguiendo con la tendencia de los últimos años en temas de seguridad, la casa francesa incorpora en este modelo diferentes sistemas de seguridad activa y pasiva.

Pasando por una estructura de deformación programada, un sistema anti-intrusión de las ruedas delanteras y frenos a disco en las cuatro ruedas, posee de serie barras laterales de protección, espejos retrovisores de doble campo (que reducen los puntos ciegos), apoyacabezas regulables en altura en todas las plazas y cinturones de seguridad de tres puntos en las plazas delanteras, mientras que las 13 plazas restantes cuentan con cinturones de 2 puntos. Además, posee airbag para el conductor y ABS de serie.

Como complemento de todo este equipamiento, y como se trata de un vehículo destinado al transporte público de personas, la Master Minibus incorpora de serie un kit de seguridad exigido para la inscripción en la CNRT. Se trata de un estribo bajo la puerta lateral, cinturones abdominales de dos puntos en las butacas traseras, salidas de emergencia -ubicadas sobre tres de las ventanillas corredizas-, quedando a definir entre el concesionario y el cliente, el matafuegos, el martillo para romper los cristales

Buena posición de manejo.
Alto nivel de equipamiento.
Buena terminación.
Confort.

Rueda de auxilio dentro del vehículo.
Poca capacidad de carga.
Butaca delantera doble, sin regulación.



les de emergencia, las balizas triángulo, el botiquín de primeros auxilios y el tacógrafo. Este último, -exigido por la Ley de Tránsito 11.430- debe estar presente en todos los vehículos de autotransporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, turismo y de carga.



Aunque seguramente seguirá circulando por mucho más tiempo entre nosotros, el utilitario Trafic, deja de existir tras 17 años en el mercado para dar paso a la nueva generación de utilitarios Master. Utilitarios que, seguramente, darán que hablar en nuestro país.

MASTER MINIBUS

por Pablo Rodríguez
dna@cesvi.com.ar

