



Unterwegs im Niemandsland

Angesiedelt zwischen Transporter und LKW, reizt der gewichtige Renault Mascott mit viel Nutzlast und einem bulligen Motor.

Rar sind sie, leichte Laster und schwere Transporter oberhalb der Transporter-Obergrenze von 3,5 t Gesamtgewicht und unterhalb von lasterhaften Gefilden ab 7,5 t. Dazwischen, im automobilen Niemandsland, ist Platz für leichte LKW und schwere Transporter, die man einerseits nicht mit möglichst hoher Geschwindigkeit über die Autobahn drischt und die andererseits noch nicht die Heavy-Duty-Anforderungen an einen gestandenen LKW erfüllen müssen. Platz für Arbeitstiere ohne den Hauch eines Macho-Trucks und ohne die Wilde-Reiter-Attitüde heißer Transporter. Platz für brave Arbeitspferde, die als Kaltblüter und nicht als Heißsporne im Einsatz von Bau, Handwerk, Handel und Gewerbe stehen.

Der neue Renault Mascott ist so einer,

und er kreuzt in seiner schwersten Ausgabe mit 6,5 t Gesamtgewicht die Gene von Transportern und Lastwagen. Das funktioniert und lohnt sich in diesem schmalen Segment, wenn man sich mit einem Partner zusammenschließt und beide ihre Stärken einbringen. Der Partner von Renault Trucks ist in diesem Falle nicht ganz zufällig die Transporter-Abteilung von Renault. In Sachen Zwischengröße entwickelte man zusammen und fertigt gemeinsam, die einen den Renault Mascott, die anderen den Renault Master Maxi. Unterschiede? Keine. Die Namensgebung verrät die jeweilige Herkunft: Der Master Maxi ist für die Transporterleute eine Art Riesen-Master und Abrundung nach oben. Der Mascott bedeutet für die lasterhafte Fraktion Re-

nault Trucks im Wortsinn ein Maskottchen und die Abrundung nach unten.

Ergebnis der Zusammenarbeit ist LKW-Technik in Transporterverpackung. Als 3,5-Tonner ist so ein Ding nur mit viel Toleranz zu gebrauchen, als Wilderer in den Revieren leichter LKW sieht die Lage ganz anders aus. Vier Radstände zur Wahl, unterschiedliche Achsübersetzungen, Extras wie Differenzialsperre und Nebenantrieb – so sieht ein Transportprofi aus.

Eine Komposition aus tragendem Leiterrahmen, Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung ist unter Transportern eher eigenwillig, jedoch Voraussetzung für einen anständigen Laster. Der kann zwar als Kastenwagen vorgefahren, doch weil die Kombination ohnehin über 2 m



sich eine Ladebordwand mit einer Tonne Tragfähigkeit der Marke Elephantcar. Das Ergebnis ist eher ein Elefantenbaby, jedoch ein ansehnliches: Trotz Ausstattung mit 140-l-Tank, Dachspoiler, Luftleitkanten und Klimaanlage trägt der 6,5-Tonner exakt 2,8 t Nutzlast. Klassische 7,5-Tonner schlagen angesichts dieser Zahl verschämt die Scheinwerfer nieder, leichtgewichtige Transporter schleichen geknickt von dannen. Das alles scheint für die Ewigkeit gebaut. So ein Stahlrahmen mit den Profilmäßen von 162 x 60 x 5 mm ist

**Platz für Drei:
der Leichtlaster
Renault Mascott
alias Renault
Master Maxi**

das Gegenteil von verweichlicht. Die Hinterachse aus britischer Fertigung schmeckt mit 4,7 t Achslast schon nach einem 7,5-Tonner. Auch weiter vorne herrscht Stabilbauweise vor. Da wäre eine starre und blattgefederte Vorderachse, undenkbar für einen Transporter. Allerdings trägt sie, wohl aus Rücksicht auf die 16-Zoll-Räder nur 2,2 t, das verlangt Aufmerksamkeit bei der Gewichtsverteilung. Über ihr thront unter der langnasigen Motorhaube ein Nissan-Motor mit 3 l

**Bullig und in
Brusthöhe: der
Nissan-Motor
mit modernen
Attributen.**

Hubraum, der üblicherweise Hardcore-Geländewagen durch Dick und Dünn treibt und mit Ventiltrieb per Kette auf Haltbarkeit ausgelegt ist. Diese Kette sollte alle 400.000 km gewechselt werden, ein Indiz für die Mindestlebensdauer des

dazugehörigen Triebwerks, das Renault mit einer halben Million Kilometer ansetzt. Es kennt Ölwechsel nur alle 40.000, in Verbindung mit synthetischem Öl gar nur alle 60.000 km – das sind bereits

***Der Mascott – ein rauer Bursche:
unrasiert und mit filterloser
Gauloise im lächelnden Lufteinlass***

LKW-Dimensionen.

115 kW (156 PS) leistet die Maschine, ausgerüstet mit modernen Attributen wie Vierventil-Zylinderkopf, Common-Rail-Technik und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Nicht weniger wichtig ist das maximale Drehmoment von 350 Nm zwischen 1.500 und 2.800 Touren. Tipp: Angesichts dieser Daten sollte man beim 6,5-Tonner die schlappere Va-



Breite hinausgeht und der Ladenboden hoch liegt, darf's auch gleich ein Kofferaufbau sein. Der stammt im Fall des Testwagens von Aluvan, misst in der Länge 4,7 m und schluckt 22,8 m³ Ladung – das schafft kein Transporter. Dazu addiert



**Der Mascott
darf Aufbauten
bis gut 6 m
Länge tragen,
trotz Ladebord-
wand bleibt
reichlich
Nutzlast.**

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.300 mm
Gesamtbreite	2.295 mm
Gesamthöhe	3.215 mm
Radstand	4.130 mm
Wendekreisdurchmesser	13.900 mm
Höhe/Breite Hecktür	2.220/2.215 mm
Rahmenhöhe	765 mm
Länge Laderaum	4.550 mm
Breite Laderaum	2.215 mm
Höhe Laderaum	2.265 mm
Spurweite vorn/hinten	1.677/1.600 mm
Ladevolumen	22,8 m³
Leergewicht Testwagen	3.700 kg
Nutzlast	2.800 kg
zGG	6.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	2.200/4.720 kg
Anhängelast (12% Steigung)	3.500 kg
zul. Zuggesamtgewicht	10.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader und Ladeluftkühlung, variable Turbinengeometrie, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung; Bohrung/Hub 96/102 mm, Hubraum 2.953 cm³, Leistung 115 kW (156 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.500 bis 2.800/min

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 6,73/3,95/2,56/1,78/1,29/1,0 – Rückwärtsgang 6,10, Übersetzung Antriebsachse 4,10, Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Federung: Vorn und hinten Starrachsen mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: Vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 292 mm (vorn und hinten), Bremskraftbegrenzer für die Hinterachse, ABS, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Reifen: 215/75 R 16 C

Räder: 5 JK x 16

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Füllmengen/Elektrik

Füllmengen: Tankinhalt 140 l, Motoröl mit Filter 11,5 l

Elektrik: Batterie 12 Volt/150 Ah, Lichtmaschine 120 A

Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel alle 40.000 km

Garantie: Zwei Jahre Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung

Grundpreis*: Renault Mascott 160.65 Koffer mit Ladebordwand € 43.070,-

(*ohne Mehrwertsteuer)

TEST Renault Mascott 160.65



Mascott-Plus: Trittstufen im Stoßfänger, sonst langt der Fahrer nicht mehr an die Frontscheibe.

riante mit 85 kW (115 PS) und 270 Nm vernachlässigen. Der bullige Diesel kennt keine Sanftmut, er vibriert im Leerlauf, dass es den Fahrer ein wenig im Magen kitzelt. Um so geschmeidiger verrichtet der Motor unter der Haube mit markanter Bügelfalte seine Arbeit. Der knorrige Nissan zieht als alter Haudegen souverän

gnügen, den deftigen Diesel am Berg ziehen zu lassen und zu spüren, wie er sich kraftvoll in Steigungen verbeißt. Mit 2.400 Umdrehungen tourt der Testwagen bei Tempo 80 km/h passend übersetzt vor sich hin – da kann der Fahrer den serienmäßigen Geschwindigkeitsregler einschalten und es sich an Bord gemütlich machen. Der Renault hält unter allen Bedingungen problemlos Schritt im Lastertritt, kennt an Steigungen keine Müdigkeit. Genügsam ist dieses Mitglied der automobilen Arbeiterklasse obendrein: Auf der anspruchsvollen Redaktions-Teststrecke erzielte der Mascott voll ausgeladen mit exakt 15 l/100 km einen günstigen Verbrauch.

Bei alledem ist er ein etwas sperriger und eigenwilliger Zeitgenosse, der immer wieder diszipliniert werden will. Der zweite Gang des Sechsganggetriebes von ZF zum Beispiel lässt sich nach dem Kaltstart nur mit sehr viel Nachdruck einlegen. Andererseits gehört die Anordnung des Schalthebels als Joystick im Armaturenbrett zu den angenehmen Seiten des Mascott. Gleiches gilt für den Fahrkom-



LKW-Technik I: tragender Rahmen, Zwillingsbereifung und Hinterradantrieb
LKW-Technik II: Reserverad und großer Kraftstofftank rechts des Leiterrahmens



aus Drehzahlen, die schon keine mehr sind. Wer voll auf dem Gas steht, der wird unterhalb von etwa 1.800 Touren indes unüberhörbar darauf hingewiesen, dass der Antriebsstrang vom Motor bis zur Hinterachse aus einer ganzen Rasselbande mit entsprechender Geräuschkulisse besteht. Der Mascott, ein rauer Bursche mit Baskenmütze, unrasiert und mit filterloser Gitane oder Gauloise im freundlich lächelnden Lufteinlass.

Der Franzose zählt zu denjenigen, die sich vor keiner Arbeit scheuen. Er packt an, und wie. So bereitet es geradezu Ver-

fort: Ausgeladen bis zur Grenze von 6,5 t, benimmt sich der Mascott erstaunlich manierlich. Leer allerdings zeigt er un-nachgiebige Härte. In Kurven bändigen dicke Stabilisatoren an beiden Achsen den leichten Laster. Der Geradeauslauf leidet ein wenig an der starren Vorderachse: Der Steuermann muss dem Renault recht eindrücklich sagen, wo's lang gehen soll.

Zu den positiven Seiten des Mascott zählt seine ausgeprägte Beweglichkeit. Gut 4 m Radstand bedeuten dank Hinterradantrieb einen Wendekreis von nur 14

m – da zirkelt der Fahrer den mehr als 7 m langen Kleinlastler lässig durch die enge Innenstadt, viel gelenkiger als manch deutlich kleineren Transporter mit halber Nutzlast und halbem Volumen. Jedoch ist beim Zirkeln um die Ecken nicht alles eitel Sonnenschein: Den Außenspiegeln, sie stammen vom abgelösten Mascott-Vorgänger, fehlt der Weitwinkelsatz, da hat das leichtere Brüderchen namens Master Besseres zu bieten.

Stichwort Master: Wo bleibt der Transporter-Anteil beim Mascott alias Master Maxi? Er besteht aus dem Fahrerhaus, weitgehend übernommen vom 3,5-Tonner Renault Master. Die Verwandtschaft ist augenscheinlich, auch wenn auf Grund des tragenden Rahmens die Kabine deutlich nach oben gerutscht ist. Ergebnis sind ein mächtiger Stoßfänger aus dunklem Kunststoff, dazu etwas angestoppelt wirkende Trittstufen und Kunst-

stoffblenden an den Radläufen. Im Vergleich zum Master ist die Haube auch einige Zentimeter nach vorne herausgezogen – der Motor kommt hier längs eingebaut unter. So scheint der Mascott aus manchem Blickwinkel einen Kussmund zu spitzen, ein Hauch französischen Charmes umweht das rustikale Lasttier.

Das Innenleben der Master-Kabine zeigt zwar nicht das Truck-Flair eines Frontlenkers, ist auch schlanker als das Fahrerhaus eines LKW, dabei jedoch nicht eng. Der Joystick-Schalthebel öffnet einen praktischen Durchgang nach rechts. Zwar verlangt die Bedienung nach der einen oder anderen höflichen Verbeugung in Richtung weit entfernter Tasten und Regler, gibt aber keine Rätsel auf. Die Fahrerjacke hängt derweil am praktischen Kleiderhaken. Papiere und diverser Kleinkram bis hin zu Getränken finden in zahlreichen Ablagen Platz – im

MESSWERTE

Innengeräusche

Stand	61 dB(A)
50 km/h	68 dB(A)
80 km/h	70 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	12,1 l/100 km
Verbrauch maximal	16,1 l/100 km
Teststrecke beladen	15,0 l/100 km

Mascott lässt es sich aushalten. Nur im der kalten Jahreszeit schwächelt er ein wenig: Die Heizung ist eher defensiv auf mediterranes Klima ausgelegt.

Ansonsten ackert der Renault Mascott tapfer, unermüdlich und anspruchslos. Im automobilen Feinkostladen gibt es sicher edlere Kost, auch in der Mascott-Heimat, dem Niemandsland zwischen Transporter und LKW. Doch soll es genau dort zahlreiche Käufer geben, die mehr Wert auf Robustheit denn auf Feingliedrigkeit legen. Der Mascott – ein Arbeiter der