



Fein sortiert für Stadt und Land

Renaults Trio fürs
Verteiler-Geschäft – mit
Alternativen für jeden
Bedarf.



Renault Trucks schickt mit Maxity, Mascott und Midlum gleich ein Trio ins Nahverkehrsgetümmel. Ihre zulässigen Gesamtgewichte reichen von 3,5 bis 7,5 Tonnen, ihre starken Seiten unterscheiden sich deutlich. Welcher ist für welchen Kunden der Richtige?

So richtig wissen es nur wenige: Die Marke Renault zählt in der Truckwelt zu den seltenen Vollsortimentern, mit der Feinsortierung ihres Programms können sich nur wenige Wettbewerber messen. Das gut bestückte Produktportfolio der Franzosen reicht vom 44-Tonner bis zum 3,5-Tonnen-Master in der Transporterklasse. Besonders

dicht wird das Programm bei den Verteiler-Trucks, hier buhlen gar drei Baureihen um die Gunst beim Kunden. Sie unterscheiden sich so grundlegend voneinander wie die Produkte dreier verschiedener Hersteller. Der Midlum als traditionelles Produkt der Truckdivision ist ein lupenreiner Truck aus dem mittelschweren Programm, während der Mas-

cott mit Transportergenen und LKW-Achsen zum 6,5-Tonner aufgelastet wird. Der Maxity von Renault, ein adaptierter Cabstar der Konzernschwester Nissan, ist ein Minitruck für Gesamtgewichte bis 4,5 Tonnen.

Gemeinsam stellen sie eine lückenlose Palette, wie sie derzeit vielleicht nur noch bei Iveco und Mercedes zu finden ist. On

Renault Midlum

Technisch up to date



Im Grund genommen läuft er als 12-Tonner zu großer Form auf, selbst in der Extraleicht-Variante hat er die Achslastreserven eines 9-Tonnens. Mit dem famosen Globalfahrerhaus und starker 220-PS-Maschine ist er als 7,5-Tonner overdressed, es geht auch leichter und mit 190 PS ein wenig schwächer. Sein Radstandsangebot mit vier Längen ist professionell, für Spezialaufbauten und Anbaugeräte stehen Nebenabtriebe zur Verfügung.

Doch nur wer den Midlum von Renault wirklich braucht, fährt gut mit ihm – wenn lange und voluminöse Aufbauten gefragt sind und ein Hänger zu mitziehen ist. Mit seinen Qualitäten, da besteht kein Zweifel, kann sich der kleinste mittelschwere Renault-Truck mit MAN, Mercedes oder DAF messen – technisch ist er up to date.

Renault Mascott

Für scharfe Rechner



Der Kurzhauber ist ein Fall für scharfe Rechner, als 6,5-Tonner trägt er keinen Speck auf den Rippen. Davon zeugt das spartanisch-schlichte Fahrerhaus, das aus dem Master-Transporter entlehnt wurde. Seine Nutzlastbilanz ist makellos, gleich welcher der drei Radstände gewählt wird. Etwa 900 kg Achslastreserve müssen genügen, um ungünstige Ladungsplatzierungen wegzustecken. Wer die möglichen hohen Nutzlasten nutzt, greift besser gleich zum stärksten Motor der Palette. Weniger die Nennleistung von 150 PS als vielmehr das stabile Drehmomentmaximum von 350 Nm des anfahrstarken Common-Rail-Vierzylinders sorgen für ausreichende Fahrleistungen. Gegen Langstrecken spricht der mäßige Komfort – sein rustikales Fahrwerk und das ungedämmte Fahrerhaus verlangen Nehmerqualitäten.

Renault Maxity

City-King



Enge Innenstädte sind sein Revier. Der kleine und übersichtliche Cabover-LKW ist wendig wie nur wenige – er dreht auf gerade mal 13,50 m. Die dreisitzige Kabine reicht für zwei, die Sitze sind nur dünn gepolstert. Das Konzept ist einfach und robust – auf den Leiterrahmen hinter der Kabine lässt sich jeder beliebige Aufbau montieren. Pluspunkte sammelt er beim Nutzlastangebot, mit dem er an Sprinter + Co. heranreicht. Schade, mit 4,5 t ist er schon der Größte seiner Baureihe, das Radstandsmaximum von 3.400 mm begrenzt die Aufbauhöhe auf knappe 5 m. Für Montagebetriebe empfiehlt sich die Doka, die sechs Personen Platz bietet. In Sachen Verbrauch verhält sich der 4,5-Tonner korrekt. Wer ihn allerdings als 3,5-Tonner mit 120 Sachen über die Autobahn scheucht, zahlt einen erheblichen Expresszuschlag.

Technische Daten

LKW-Fahrgestell 220.08 mit 7,5 t zGG, Saxas-Kofferaufbau, Ladebordwand Bär, Tragkraft 750 kg.

Motor: Vierzylinder-Diesel DXi 5, Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum 4.764 cm³. Nennleistung 158 kW/220 PS bei 2.300/min. Max. Drehmoment 800 Nm bei 1.200–1.700/min

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Getriebe ZF 6S 850 OD (i = 6,72 – 0,79), Hypoidachse (i = 3,31)

Fahrwerk, Bremsen: Starre Vorderachse mit Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer; starre Hinterachse mit Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer. Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluft-bremsanlage (EBS) mit Scheibenbremsen, ABS, Schleppmomentregelung. Bereifung 205/75 R 17,5

Maße, Gewichte: Radstand 4.400 mm. Rahmenhöhe 854 mm. Aufbau innen: Länge x Breite x Höhe 6.050 x 2.490 x 2.360 mm. Zul. Aufbauhöhe 7.970 mm. Wendekreis 16.220 mm. Achslasten VA/HA 3.200/5.600 kg. Leergewicht circa 5.560 kg. Zul. Gesamtgewicht 7.500 kg. Zul. Zuggesamtgewicht 18.750 kg. Testverbrauch 16,5 l/100 km. Grundpreis 46.510 Euro

LKW-Fahrgestell 150.65 mit 6,5 t zGG, Junge-Kofferaufbau, Ladebordwand Sörensen, Tragkraft 750 kg.

Motor: Vierzylinder-Diesel DXi 3, Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 4 mit Abgasrückführung. Hubraum 2.953 cm³. Nennleistung 110 kW/150 PS bei 3.600/min. Max. Drehmoment 350 Nm bei 1.600–2.800/min

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Getriebe ZF 6S 380 TO, Seilzugschaltung (i = 5,38 – 0,79), Hypoidachse (i = 4,375)

Fahrwerk, Bremsen: Starre Vorderachse mit Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer; starre Hinterachse mit Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer. Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Unterdruck-Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen, ABS, EBD. Bereifung 215/75 R 16

Maße, Gewichte: Radstand 4.130 mm. Rahmenhöhe 768 mm. Aufbau innen: Länge x Breite x Höhe 4.500 x 2.320 x 2.400 mm. Zul. Aufbauhöhe 6.135 mm. Wendekreis 13.910 mm. Achslasten VA/HA 2.200/4.720 kg. Leergewicht 3.560 kg. Zul. Gesamtgewicht 6.500 kg. Zul. Zuggesamtgewicht 10.000 kg. Testverbrauch 15,1 l/100 km. Grundpreis 35.400 Euro

LKW-Fahrgestell 150.45 mit 4,5 t zGG, Saxas-Kofferaufbau, Ladebordwand Dautel, Tragkraft 750 kg.

Motor: Vierzylinder-Diesel DXi 3, Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 4 mit Abgasrückführung. Hubraum 2.953 cm³. Nennleistung 110 kW/150 PS bei 3.400/min. Max. Drehmoment 350 Nm bei 1.600–2.400/min

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Getriebe ZF 6S 380 TO, Seilzugschaltung (i = 5,38 – 0,79), Hypoidachse (i = 4,375)

Fahrwerk, Bremsen: Vorderachse mit Einzelradführung, Doppelquerlenker mit Querblattfeder, Stabilisator, Teleskopdämpfer; starre Hinterachse mit Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer. Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Scheibenbremsen, ABS, lastabhängiger Bremskraftregler. Bereifung 185/75 R 17,5

Maße, Gewichte: Radstand 3.400 mm. Rahmenhöhe 689 mm. Aufbau innen: Länge x Breite x Höhe 4.420 x 2.190 x 2.280 mm. Zul. Aufbauhöhe 4.961 mm. Wendekreis 13.480 mm. Achslasten VA/HA 1.750/3.200 kg. Leergewicht 3.080 kg. Zul. Gesamtgewicht 4.500 kg. Zul. Zuggesamtgewicht 7.500 kg. Testverbrauch 14,5 l/100 km. Grundpreis 28.100 Euro

Midlum



Professionell: prima Sitze, Joystickschaltung, und eine vielfach verstellbare Lenksäule

Mascott



Platz für drei, freier Durchstieg nach rechts, undgedämmte Rückwand

Maxity



Niedriger Einstieg, in der Neigung verstellbare Lenksäule



Der Common-Rail-Vierzylinder stammt vom Motorpartner Deutz – das Topaggregat leistet 220 PS.



Kräftiges Raubein unter der kurzen Haube – der Dreiliter-Vierzylinder hat mit 6,5 Tonnen und langer Achse gut zu tun.



Kippwinkel mit 45 Grad, gut zugänglich darunter der stämmige 3-Liter-Vierzylinder mit Common-Rail-Einspritzung

top steht Renaults Platzhirsch in der Verteiler-Branche, ein klassischer Mittelschwerer mit belastbarem Leiterraum, geräumigem Fahrerhaus und einer kräftigen LKW-Driveline. Die kleinste Ausgabe des Midlums ist ein 7,5-Tonner, der in dieser Gewichtsklasse wie erwartet nur mit magerer Nutzlast lockt. Mag die ausgewiesene Tragfähigkeit des Fahrgestells bei knapp 3.500 kg liegen, der Testwagen mit solidem Kofferaufbau plus Bär-Ladebordwand hält legal nur noch 2 t Nutzlast bereit. Wer in der Region verteilt, kann im Bedarfsfall einen Anhänger mitziehen. Und hier zeigt sich die wahre Bestimmung des Midlum, denn dann rollt er als 18,75-Tonner über Land. Im Zweifelsfall sticht das Argument „Ladelänge

plus Volumen“ – mit möglichen 6,8 m Aufbauhöhe und 2,55 m Breite hält der Midlum hier alle Trümpfe in der Hand.

Kompromisslos auf Nutzlast getrimmt ist der Renault Mascott. Seine Verwandtschaft mit dem Transporter Master steht ihm ins Gesicht geschrieben. Flexibel passt er sich mit vier möglichen Radständen an seinen Einsatzzweck an und trägt in der längsten Version Aufbauten bis zu 6,14 m. Mit steifbeinigen Starrachsen ist er für 6,5 t Gesamtgewicht gut und stimmt mit Plywood-Koffer und Ladebordwand beträchtliche 3 t Ladung. Wer mit dem Mascott auf Strecke geht, darf einen 3,5 t schweren Tandemhänger mitziehen – in Sachen Transporteffizienz

macht dem Mascott so leicht keiner was vor. Doch der Kunde muss wissen: Überlastreserven sind knapp gehalten, schon die zulässigen Achslasten limitieren den Lighttruck eindeutig. Der Dreiliter-Vierzylinder (aus dem Nissan Patrol) hat mit 6,5 t schon gut zu tun, will der Mascott-Fahrer mit dem Midlum mithalten. Nicht zuletzt ist es die hydraulische Bremsanlage, die sich den 6,5 t zwar gewachsen zeigt, doch die Reserven einer modernen LKW-Bremsanlage nicht bietet.

Mit gleicher Motorisierung und kleinem LKW-Fahrgestell gibt sich der Maxity frischer und moderner. Dem 4,5-Tonner bleiben mit Saxas-Kofferaufbau und Dautel-Ladelift noch 1,5 t Nutzlast, wer mit leichten Pritschen auskommt, kann



Midlum: An der Tankstelle moderater Verbrauch – allerdings kommen 3 Prozent Adblue dazu. Parabel- oder Luftfederung – für den Betrieb an Rampen empfiehlt sich das pneumatische System. (Bild oben rechts)



90 Liter für große Reichweiten – was beim Maxity für 600 km reicht.



Hohe Nutzlast zu günstigen Konditionen – das Fahrzeug-Handling des Mascott ist denkbar einfach.



Günstige Ladehöhe, hohe Nutzlast und großes Volumen – der wendige Maxity ist in der Stadt zu Hause.

bis zu 2.300 kg laden. Knapp 5 m Aufbau-
länge billigen die Renault-Techniker ihrem
Minitruck, der damit deutlich hinter dem
Mascott liegt. Mit seinen Fahreigen-
schaften liegt er dagegen vorn. Der Maxi-
ty spurt und federt mit moderner Doppel-
querlenker-Vorderachse feiner, läuft
leiser und tritt mit 150 PS vehement an.
Die Leistung reicht für das zulässige
Zuggesamtgewicht von 7,5 t, mit Anhän-
ger übertrifft der Maxity den großen
Midlum um stattliche 2 t Nutzlast.

Profi im Nahverkehr. Doch wenn es um
Komfort und Fahreigenschaften geht,
setzt der Renault Midlum die Bestmar-
ken. Zur positiven Einstimmung trägt das
durchaus fernverkehrstaugliche Fahrer-
haus bei, das nur bei der digitalen Tacho-
anzeige patzt. Prima Sitze, viel Platz, eine
leichtgängige Lenkung mit guter Präzi-
sion, hier haben die kleineren Kollegen
klar weniger zu bieten. Das wohl kompo-
nierte Fahrwerk verdient Pluspunkte - es
wirkt wenig ausgereizt, spurt sauber und

hält dem Fahrer die Sünden der Straßen-
bauer vom Leibe. Das gute Gefühl unbe-
dingter Sicherheit vermittelt die hochmo-
derne LKW-Bremsanlage, die mit elek-
tronischen EBS-Bremsen und Schei-
benbremsen rundum gefühlvoll und
souverän verzögert.

Gelassen beschleunigt der Deutz-
Vierzylinder, er hat 220 Pferde unter dem
Fahrerhaus – die ganze Wucht von 800
Nm erspart dem Midlum-Fahrer viele
Schaltungen, die Drehzahl bleibt LKW-

typisch meist im Keller. Professionalität beweist er auch mit langen Serviceintervallen – er muss nur alle 80.000 Kilometer in die Werkstatt. Ein klarer Fall für Vielfahrer – der Midlum kann den Wettbewerbern von MAN und Mercedes durchaus das Wasser reichen.

Effizienz gegen Wendigkeit. Diese Talente wurden dem Mascott nicht in die Wiege gelegt. Wer Kilometer mit dem Mascott schrumpft, muss Nehmerqualitäten haben. Vor allem nervt der Mascott auf Dauer mit lärmiger Geräuschkulisse, für die das nackte Blech der Rückwand verantwortlich zeichnet. Auch stuckert, schüttelt und stößt sein steif ausgelegtes Fahrwerk, das seine Robustheit bei Leerfahrten oder Teilladungen voll auslebt. Voll beladen wiegt er in Kurven schwer in den Federn – gegen hohe Schwerpunkte tritt er mit einem schmalspurigen Fahrwerk an. Der Vierzylinder kämpft wacker gegen den lang ausgelegten Antriebsstrang an, wobei ihn das flüssig

schaltbare Sechsgang-Getriebe wirkungsvoll unterstützt. Mit gutem Erfolg, wie sich an der Tankstelle zeigt. Der nutzlaststarke Mascott gibt sich auch an der

Im Vergleich von Kosten und Nutzen gibt es durchaus einen Gewinner: den Renault Mascott

Zapfsäule spartanisch: mit 15,1 l/100 km distanziert er den großen Bruder Midlum um mehr als einen Liter.

Dass der Nissan-Vierzylinder mit 4,5 t ein leichteres Spiel hat, weist der Renault Maxity an der Tankstelle nach. Einen guten halben Liter weniger zieht er durch die Einspritzdüsen und spart bei jedem Tanken. Wer im Nahbereich bleibt und solo fährt, spart mit weniger Leistung mehr – 130 PS und 270 Nm reichen für den 4,5-Tonner allemal. So richtig zu

Hause ist der Renault-Minitruck aber in engen Innenstädten – mit besonderer Wendigkeit und spielerisch leichtem Handling ist er der Verteiler-Star des Trios.

Unter dem Strich. Mit Premium-Attitüden halten sich die Renault-Leute nicht auf. Ihre Fahrzeuge werden scharf kalkuliert, dennoch lohnt es sich zu rechnen. Natürlich setzt der Midlum die Maßstäbe, wenn es um Sicherheit, Komfort, Lebensdauer und Wiederverkaufswerte geht. Doch als 7,5-Tonner kommt er teuer zu stehen. Kleiner geht es besser: Mehr Nutzlast zu günstigen Konditionen gibt es beim leichteren Mascott – im Vergleich von Kosten und Nutzen gewinnt er die Wertung. Wer vor allem in der Nachbarschaft verteilt, sollte den Maxity mit auf der Rechnung haben. Preislich kann ihm keiner das Wasser reichen, der Kleinste im Vergleich hat auch seine Betriebskosten im Griff.

WOLFGANG TSCHAKERT