



Fein sortiert fürs kleinteilige Geschäft

In der Klasse der kleinen Trucks treten die Franzosen gleich mit zwei Modellen an. Der neue Master gegen den nicht mehr taufischen Maxity – als kleine Absetzkipper zeigen sie unterschiedliche Talente.

Dem Vollsortimenter Renault macht so schnell keiner was vor. Zumindest bei den leichten Trucks – statt anderswo Sprinter, Daily & Co. setzen die Franzosen auf den noch fast neuen Renault Master und zusätzlich den Maxity. Letzter stammt aus der Kooperation mit Nissan und hat schon ein paar Jahre Markterfahrung voraus. Dabei hat der Kunde die Wahl: Sowohl Master als auch Maxity sind auf 4,5 t Gesamtgewicht limitiert. Während der neuere Master auf eine selbsttragende Konstruktion mit Kurzhauben-Fahrerhaus baut, stützt sich der franko-japanische Maxity auf einen konventionellen Leiterraum mit klassischer Frontlenker-Kabine ab. Beide sind Hecktriebler und bedienen mit Jotha-Absetzkippaufbauten das kleinteilige Baugeschäft. Dort gilt es, mit Behältern die Materialien bereitzustellen oder den Schutt der Altbausanierungen sortenrein zu entsorgen.

Wer jetzt den Maxity in Sachen Nutzlast im Hintertreffen sieht, wird auf der Waage eines Besseren belehrt. Das jüngere Produkt, der längere und breitere Master wiegt schwerer, samt Aufbau muss er mit dem Nachteil von 360 kg leben. Und das ist schon eine Hausnummer in der Klasse der 4,5-Tonner. Damit darf der Altmeister Maxity als Absetzer mehr als 1.500 kg stemmen, der Master mit vergleichbarem Jotha-Aufbau muss sich mit knapp 1.200 Kilo bescheiden. Die technischen Unterlagen des Herstellers zeigen, woran es liegt. Das Basisfahrzeug des Master wiegt rund 200 kg mehr, der Rest geht zulasten der Hilfsrahmenkonstruktion. Der Maxity gewinnt die erste Runde, weil er auch volle 3,5 t ziehen darf, sein hauseigener Kontrahent 500 kg weniger. Die konventionelle LKW-Bauweise des Maxity ist kein Nachteil, mit Anhänger ist der 4,5-Tonner sogar einem 7,5-Tonner überlegen.



Master und Maxity, zwei kleine Absetzkipper für kleine Bauvorhaben



Einfach und professionell zu bedienen – für die Hydraulik gibt's den Nebenabtrieb.



Schnell, sparsam oder wendig

Doch wenn es um Fahreigenschaften geht, setzt sich der Master in Szene. Zur positiven Einstimmung trägt die modernere Kabine bei, die mit mehr Breite auch für drei Personen ausreicht. Fahrersitz und Lenkrad passen selbst für Langbeiner, das gut durchdachte üppige Ablagenkonzept sticht positiv heraus. Deutlich enger geht es im Maxity zu, der seinen Fahrer beim Einsteigen zu einem Ausfallschritt zwingt. Das Lenkrad und überhaupt die Ergonomie ist nicht mehr auf dem neuesten Stand. Die notwendigsten Bedienelemente hat man trotzdem schnell im Griff, nur der Kippschalter für den Nebenabtrieb sitzt abseits links unten.

Das wohl komponierte Fahrwerk des Master verdient Pluspunkte, es profitiert von einer breiteren Federspur und längerem Radstand. Die Einzelradführung vorn mit Federbeinen

bietet selbst bei Leerfahrten noch guten Fahrkomfort, voll beladen liegt der Master satt auf der Straße. Dank des kräftigen Stabilisators an der Vorderachse nimmt er schnelle Kurven ohne zu Wanken und mit wenig Seitenneigung, geradeaus fordert er seinen Fahrer nicht mit Korrekturen.

Da hat der Maxity-Steuermann schon mehr zu tun. Sein kurzer Radstand und die schmale Federspur erschüttern auf unruhiger Fahrbahn den Geradeauslauf, die indifferente Mittellage der Lenkung irritiert den Lenker. Aber das Fahrwerk weist erlesene Zutaten wie eine Doppelquerlenkerachse mit Drehstabfederung vorn und einen robusten Stabi an der parabelgederten Hinterachse auf. Auf kurvigem Geläuf ist er in seinem Element, wo er überaus willig mit etwas Seitenauslage eindreht. Und wahrhaft sensationell ist sein Wendekreis, mit dem er den Master um ganze 4 m schlägt. Aber nicht beim Bremsen, wo

Die konventionelle LKW-Bauweise des Maxity ist kein Nachteil, mit Anhänger ist der 4,5-Tonner sogar einem 7,5-Tonner überlegen.

Technische Daten Renault Master

LKW-Fahrgestell 150.45 FG L3 mit 4,5 t zGG, hydraulischer Absetzkipper-Aufbau Typ CombiCon 3512 von Jotha



Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:
6.193 x 2.070 x 2.284 mm
Radstand: 3.682 mm
Rahmenhöhe: 774 mm
Wendekreis: 14.100 mm
Achslasten VA/HA: 1.850/3.200 kg
Leergewicht: 3.320 kg
Zul. Gesamtgewicht: 4.500 kg

Zul. Zuggesamtgewicht: 7.500 kg
Testverbrauch: 16,2 l/100 km
Testgewicht: 4.160 kg

Antriebsstrang

Motor: Vierzylinder-Diesel M9T, Common-Rail-Direkteinspritzung mit max. 1.600 bar, VGT-Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 5 mit Abgasrückführung

Hubraum: 2.300 cm³
Nennleistung: 110 kW/150 PS bei 3.500/min
Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1.500 - 2.750/min
Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Getriebe ZF 6S 420 TO, Seilzugschaltung (i= 5,2 - 0,8), Hypoidachse (i = 4,18)

Fahrwerk, Bremsen

Mc-Pherson-Vorderachse mit Federbeinen, Stabilisator; starre Hinterachse mit Parabelfedern, Teleskopdämpfer. Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Unterdruck-Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen, ABS, EBD, ESP, Bremsassistent. Bereifung 195/75 R 16

Fahrersitz und Lenkrad passen selbst für Langbeiner, das gut durchdachte üppige Ablagenkonzept sticht positiv heraus.

seine Scheibenbremsen bei Bedarf zwar kräftig zupacken. In kritischen Situationen hilft jedoch nur ABS.

Ganz anders im Master, der in jeder Fahrsituation die richtige Lösung vorhält. Mit vier beinahe giftigen Scheibenbremsen plus adaptivem (beladungsaktivem) ESP und einem Bremsassistenten zeigt der Jüngere den heutigen Stand der Technik.

Ein 2,3-l-Vierzylinder unter der Master-Haube muss es jetzt richten, er ersetzt den alten 2,5-l-Cdi mit gleichen Leistungsdaten. Das Downsizing macht sich jedenfalls nicht negativ bemerkbar: Der moderne Euro-5-Vierzylinder entpuppt sich als quicklebendiger Zeitgenosse, der über ein breites Drehzahlband und schon mit geringer Drehzahl kräftig anschiebt. Seine Papierform verspricht zwar wenig Spektakuläres, 150 PS und 350 Nm gelten in der Branche als Normalmaß. Aber der Fahrer spart sich im Alltag so manche Schaltung, wenn er der erheblichen Durchzugskraft des eher kleinvolumigen Motors vertraut und bei Leerfahrten auch mal Gänge überspringt. Wer niedertourig fährt, spart Kraftstoff, sagt der Hersteller – das bestätigt auch unser Testprotokoll. Dort steht auch, dass der Leichtathlet diese Fahrweise mit Vibrationen und mäßiger Laufkultur quittiert. So mancher Fahrer greift lieber zum Schalthebel und pfeift auf einige Zehntelliter. Schade, denn der gute Verbrauch bräuchte nicht mit Schleichfahrten erkauft werden – der Master zählt zu den Schnellen im Lande.

Wieselflink und hart im Nehmen

Sein Markenkollege steht ihm hier nicht viel nach. Sein 2,5-l-Diesel, hier in der 130-PS-Ausführung, stammt vom Kooperationspartner Nissan. Die 20 PS und 70 Nm weniger machen sich natürlich bemerkbar, werden aber zumindest teilweise durch die kürzere Hinterachsübersetzung ausgeglichen. Er hängt gut am Gas, tritt ordentlich an und beweist durchaus Laufkultur. Jetzt ist der Maxity auch mit Euro-5-Motoren erhältlich, der schwächere 2,5-l-Diesel leistet nun 120 oder 140 PS. Und die allerbeste Nachricht: Das Ölwechselintervall verlängert sich auf 40.000 km.

Der erste Gang von sechsen taugt nur zum Anrollen und zum Rangieren. Die inexakte, aber leichtgängige Schaltung sollte man mit Gefühl behandeln – wer die Gänge durchzieht, schadet der Synchronisierung. Der Dieselmehrverbrauch ist den höheren Drehzahlen geschuldet, aber in der Stadt liegt der Maxity goldrichtig. Dort liegt sein Revier, dort ist er der Schnellste/Stärkste/Wendigste.

Die Bedienung des Jotha-Absetzers gibt dem Personal keine Rätsel auf. Stehen Master oder Maxity richtig zum bis zu 3 m³ großen Behälter, wird der Hydraulikantrieb (motorischer Nebenantrieb am Getriebe) aktiviert. Über die seitlichen Hebel am Rahmen fahren nacheinander die Stützbeine, dann die beiden Greifarme aus. Sitzen die Ketten an den

Technische Daten Renault Maxity

LKW-Fahrgestell 130.45 FG L mit 4,5 t zGG, hydraulischer Absetzkipper-Aufbau Typ CombiCon 3512 von Jotha



Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 5.188 x 1.870 x 2.135 mm

Radstand: 2.500 mm

Rahmenhöhe: 689 mm

Wendekreis: 10.580 mm

Achslasten VA/HA: 1.750/3.200 kg

Leergewicht: 2.960 kg

Zul. Gesamtgewicht: 4.500 kg

Zul. Zuggesamtgewicht: 8.000 kg

Testverbrauch: 17,14 l/100 km

Testgewicht: 4.080 kg

Antriebsstrang

Motor: Vierzylinder-Diesel DXi 2,5, Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 4 mit Abgasrückführung

Hubraum: 2.500 cm³

Nennleistung: 96 kW/130 PS bei 3.600/min

Max. Drehmoment: 270 Nm bei 1.800 - 3.000/min

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Getriebe ZF 6S380 TO, Seilzugschaltung (i = 5,38 - 0,79), Hypoidachse (i = 4,375)

Fahrwerk, Bremsen

Vorderachse mit Einzelradführung, Doppelquerlenker mit Querblattfeder, Teleskopdämpfer; starre Hinterachse mit Parabelfedern, Stabilisator, Teleskopdämpfer. Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Scheibenbremsen, ABS, lastabhängiger Bremskraftregler. Bereifung 185/75 R 16

Mulden, ziehen die Renaults bis zu 1,5 t nach oben auf die Plattform, wo sie vorn und zur Seite mit steckbaren Anschlagkeilen arretiert werden. Nach hinten sichert der Kipphebel – weil es nur einer ist, muss der Fahrer zum Abkippen das Fahrzeug verlassen. Um sicher von der Deponie zu kommen, gönnen sich Master wie Maxity ein sperrbares Hinterachs-differenzial. Der Franko-Japaner fährt im Gelände besser, was an der größeren Bodenfreiheit liegt.

Unter dem Strich

In Summe liegt der schwächer motorisierte aber preisgünstigere Maxity vorn, der Minitruck mit dem Leiterraum ist der bessere Absetzkipper. Mehr Nutzlast, wendiger, übersichtlich in der Stadt und passend übersetzt, mit Vorteilen auf der Deponie – die Stärken zählen in diesem Geschäft. Aber der bessere 4,5-Tonner ist der fahraktive und sehr sichere Renault Master, der am Maxity auf längeren Fahrstrecken vorbeizieht.

W. Tschakert



Mehr Strecke machen
Mit JOST-Hochleistungsfett
im praktischen Nachfüllset

JOST

Mit LubeTronic immer
sicher geschmiert

JOST-Sattelkupplungen bei MAN sind serienmäßig mit der integrierten Schmieranlage LubeTronic 5Point ausgestattet. Nur 800 ml Hochleistungsfett sind ausreichend für ca. 1 Jahr. Das bedeutet:

- minimaler Fettverbrauch
- maximale Leistung
- weniger Belastung für die Umwelt



Weitere Infos im Internet unter:
www.jost-world.com/lubetronic