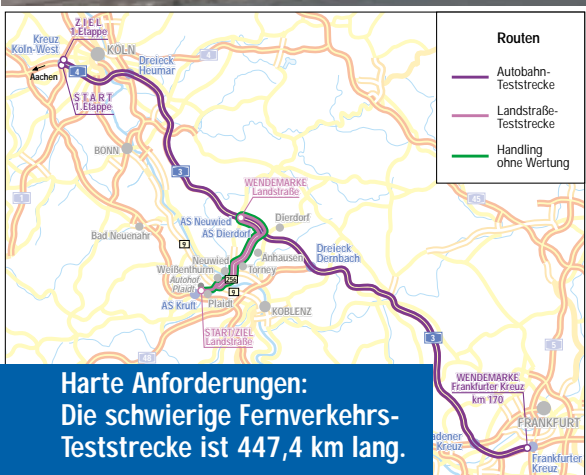


Echt Kingsize

Das neue Flaggschiff von Renault Trucks, der 480 PS starke Magnum 480 Optidriver, zeigte beim Test wirtschaftliche Leistungsstärke und verwöhnte mit königlichem Komfort.



Der Arbeitsplatz ist beim Magnum einfach super gelungen.

Die 480 PS starke Test-Sattelzugmaschine Magnum 480 Optidriver 4x2 war als Flaggschiff von Renault Trucks zum Test angetreten. Dem Topmodell fehlen allerdings einige PS für die Königsklasse ab 500 PS. Wahrscheinlich ist Renault die Mitgliedschaft im 500-PS-Club nicht so wichtig. Dafür glänzte der Magnum 480 Optidriver mit königlichem Komfort: Zu den herausragenden Merkmalen zählen die Kingsize-Kabine und das Automatik-Schaltgetriebe ZF AS 16S-2601 DD in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammsteuerung Renault Optidriver. Weitere Tops sind eine ausgereifte Fahrwerkstechnik und reichlich Power für eine gelassene Stärke mit hoher Transporteffektivität.

Der 12-l-Motor Mack E-Tech C bringt 480 PS bei 1.900/min. Da kann es der Fahrer gelassen angehen. Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie 4-Ventiltechnik und eine vollelektronisch gere-

gelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System sorgen für ein kräftiges maximales Drehmoment von immerhin 2.250 Nm zwischen 1.100 und 1.400/min.

Es war eine Show, wie elegant sich die Motor-Power mit dem Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic 16S 2601 DD auf die Straße bringen lässt. Ohne kuppeln und schalten setzte sich der Magnum in Bewegung und beschleunigte zügig mit wenigen Schaltvorgängen auf das gewünschte Marschtempo. Auf das Gesamtgewicht von 40 t gerechnet, ergaben sich ein Leistungsverhältnis von 12 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 56,3 Nm/t.

Und wieder einmal überzeugte das Fahrprogramm Optidriver – genauso wie zu Jahresbeginn (siehe KFZ-Anzeiger 6/2003) beim Renault Premium 420 dCi Optidriver mit 412 PS starkem Common-Rail-Motor und dem 12-gängigen AS Tro-



nic-Getriebe 12S 2301 OD. Dank gleicher Schalt-Philosophie brauchte es diesmal beim Test nur eine kurze Eingewöhnungszeit, und die Kommunikation mit der Optidriver-Software funktionierte ausgezeichnet. Es ist nun einmal so, dass zwar DAF, Iveco, MAN und Renault auf das AS Tronic-Getriebe von ZF setzen, aber jeder für sich sein eigenes Fahrprogramm entwickelt hat.

So kann der Fahrer beim Optidriver das Powerprogramm nur dann aktivieren, wenn er das Fahrpedal löst und es schnell wieder durchdrückt oder bei Vollgas den linksseitigen Funktionsknopf am Schalthebel drückt. Beim Betätigen der Motorbremse und des Retarders (falls vorhanden) aktiviert sich das Brems-Schaltprogramm. Hier sorgt der Mikroprozessor für effektive Motor-Drehzahlen. Gleichzeitig sperrt er den jeweiligen Gang im Schubbetrieb – ohne Betätigung des Fahrpedals oder des Schalthebels

Den täglichen Routine-Check erledigt zwar der Bordcomputer, doch alles ist auch für manuelle Kontrolle und zum Nachfüllen erreichbar. So außergewöhnlich wie das Kabinenkonzept, so außergewöhnlich ist auch der Aufstieg und Einstieg konzipiert.

wird zur Sicherheit des Fahrers nicht hochgeschaltet. Deshalb lohnt sich ein Fahrertraining immer, um die Getriebe-Hightech effektiv zu nutzen. Zumindest sollte die Betriebsanleitung des Fahrzeuges gelesen werden.

Im Öko-Programm schaltet der Mikroprozessor schon in unteren Drehzahlen und nutzt die Durchzugskraft und Elastizität des E-Tech-Motors. Nachhilfe durch den Fahrer war bei dieser Schaltweise nicht angesagt. Es gab kaum eine Situation, wo er es hätte besser machen können: Optidriver ist immer höchst aufmerksam und hat stets den passenden Gang parat, Optidriver schaltet schneller und schonender als jeder Fahrer, und das fast ohne Zugkraftunterbrechung. ➤

TECHNISCHE DATEN



Maße und Gewichte

Gesamtfläche	5.937 mm
Gesamtbreite	2.484 mm
Gesamthöhe (Kabinendach)	3.734 mm
Radstand	4.120 mm
Wendekreisdurchmesser	15.000 mm
Zulässige Achslast vorn	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	ca. 7.422 kg
gewogen mit vollem 570-l-Tank (468 kg)	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Gesamtläng	16,50 m
Gesamtlängbreite	2,55 m
Gesamtlänghöhe	3,85 m
Sattelanhänger: Tiefkühl-Kofferauflieger; Seitenverkleidungen; luftgedertes Dreiachs-Aggregat, starr.	

Antriebsstrang

Motor: Mack E-Tech C: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; vollelektronisch (VMac 3) geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; Hubraum: 12 l; Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.250 Nm zwischen 1.100 und 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF AS Tronic 16S-2601 DD: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie; 16 Vorwärtsgänge (Übersetzungen: von 16,41:1 bis 1:1) und 2 Rückwärtsgänge; Fahrprogramm Renault Optidriver

Antriebs-Hinterachse: P 1370; einfach übersetzte Hypoidachse; Übersetzung: 3,08:1; Gesamtauslegung: ca. 1.256/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung; Stoßdämpfer; elektronische Niveau-Regulierung Airtronic; programmierbare Hebe- und Senkeinrichtung

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Bremssystem) und druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum sowie ABS und ASR; Stauklappen-Motorbremse; ZF-Intarder (Sonderausstattung);

Reifen: Zugfahrzeug: 315/80 R 22.5 Michelin Energy 2, vorn: XZA und hinten: XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Michelin Energy 2 XTA

Kompakt: Magnum 480 Optidrive

- ✦ Das Frontdesign strahlt die selbstbewusste Gelassenheit eines königlichen Kraftpaketes aus.
- ✦ Das Automatik-Schaltgetriebe ZF 16S AS Tronic Optidrive erhöht Komfort, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit.
- ✦ Der 12-l-Motor E-Tech C überzeugte mit Durchzugskraft, Elastizität und Sparsamkeit.
- ✦ Die moderne Architektur der Bordelektronik mit CAN-Datenbus und Bordcomputer unterstützt Diagnose und Wartung. Zum Auslesen der Daten gibt es die Software Infomax.
- ✦ Dank Schnittstelle FMS ist der Magnum voll Telematik-fähig, und ab Werk lässt sich die Vorrichtung für Alcatel-Euteltracs und Groeneveld-Agat ordern.

Das Test-Team Fahrer + Optidriver konnte ein gutes Gesamtergebnis mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,1 km/h und einem Durchschnittsverbrauch von 34,3 l/100 km (Einzelergebnisse siehe Kasten) einfahren. Für die 480-PS-Klasse war der Magnum dabei ziemlich schnell unterwegs. Da braucht es kein Muskelspiel von 500 PS und mehr.

Außergewöhnlich niedrig zeigte sich das Geräuschniveau in der Kabine. Aller-

dings wurden dafür zeitweise Windgeräusche registriert. Das auf Komfort getrimmte Fahrwerk ließ nur so viel zum „Popometer“ des Fahrers dringen, dass der Fahrbahnkontakt nicht verloren ging. Sogar kurze Fahrbahnstöße wurden exzellent genommen. Trotzdem zeigte das Fahrwerk bei Kurvenfahrten und insgesamt eine hohe Fahrstabilität.

Das Lenkverhalten beim Magnum 480 Optidriver ist – nach meiner Überzeugung – bis jetzt das Beste, was ich bislang

erlebt habe. Ein Beispiel ist die gut gedämpfte Lenkmittelstellung mit gleichzeitig ausreichendem Fahrbahnkontakt. Weiterhin spricht die Lenkung ziemlich direkt an und besitzt eine angenehme Leichtgängigkeit sowie hohe Rückstellkräfte für ein einfaches Handling. Dazu kommt noch ein bemerkenswert stabiler Geradeauslauf, der sich auch von Spurrillen nicht vom Kurs abbringen lässt.

Der Renault Magnum ist auch heute noch, nach seiner Erstvorstellung im Jahre 1990, etwas Besonderes. Kompromisslos wurden hier Fahrzeugtechnik und Fahrerbereich voneinander getrennt. So wurde eine Kabine mit durchgehend ebenen Fußboden für einen First-Class-Langstreckenkomfort geschaffen. Renault Trucks entschied sich auch für ein völlig neues Einstiegskonzept: Der Fahrer steigt wie auf einer Leiter auf und gelangt mit einem Seitstepp in die Kabine.

Passend zur Kingsize-Kabine: die große zu den A-Säulen gewölbte Windschutzscheibe. Das Design erinnert an

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	33,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	82,6 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 4</i>	
gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	86,6 km/h

Landstraße

gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	39,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	64,6 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	143,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	46,5 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	34,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	79,1 km/h

Wetter

sonnig/bewölkt; windig; +12 bis +16° C

Ø = Durchschnitt



Die 480 PS starke Sattelzugmaschine Magnum 480 Optidriver 4x2 ist das Flaggschiff von Renault Trucks für den schweren Fernverkehr.

komfortable Reisebusse. Und der Komfort der Magnum-Kabine ist damit durchaus vergleichbar: Für den Fahrer gibt es nicht nur einen erstklassigen Arbeitsplatz in elegantem und zukunftsweisendem Design, sondern auch viel Bewegungsfreiheit. Dazu kommt die Wahlmöglichkeit eines passenden Fahrerhauskonzepts: „Duo“ für die 2-Mann-Besatzung, „Storage“ für Einzelfahrer ohne Beifahrersitz mit extra viel Stauraum und „Freedom“

für Einzelfahrer, die sich ihre Kabine individuell, zum Beispiel mit Kühlschrank und Mikrowelle, ausstatten möchten.

Das Testfahrzeug mit der Typbezeichnung Magnum 480.18 SZM 4x2 steht als erfreulich komplett ausgestattete Basis-Sattelzugmaschine mit 101.760 Euro ohne das Automatik-Schaltgetriebe 16 AS Tronic Optidriver (Aufpreis 3.450 Euro) in der Nettopreisliste.

ADELBERT SCHWARZ