



Der neue Magnum, Modell 2008, bietet an Bord jetzt mit einer Stehhöhe von 2,07 m noch mehr Komfort und Staufachvolumen.

Renault Magnum, Modell 2008, 460 DXi/Euro 5

Hoch hinaus

Beim Test des neuen Renault Magnum wurde deutlich, wie das Modell 2008 sowohl Fahrer als auch Unternehmer in Hochstimmung versetzen soll.

Der neue Magnum, Modell 2008, wurde Ende Mai dieses Jahres von Renault Trucks vorgestellt. Technisch auf der Höhe seiner Zeit, konzentrieren sich beim Modell 2008 die Neuerungen vor allem auf den Kabinen-Kubus und das Außendesign. So kommt der

Neue im Vergleich zum Vorgänger maskuliner im sportlich-elegantem Outfit daher und betont seinen Anspruch auf das Topsegment im Bereich der schweren Fernverkehrs-kategorie jetzt noch deutlicher. Das hebt auch den Fahrer in höhere Regionen.

Besonders markant sind die chromleistenverzierte Sonnenblende und, direkt unterhalb der Windschutzscheibe, der über die komplette Front gespannte Chromhaltebügel mit Renault-Schriftzug sowie der jetzt optisch tief in den Frontspoiler eingezogene Kühlergrill. Vor allem dürften sich die Fahrer über die neue Magnum-Hochdachkabine mit 20 cm mehr Stehhöhe und neuem Interieur freuen.

Dieses Mal hat Renault die Fahrer wirklich in den Mittelpunkt gestellt: Zufriedene Chauffeure identifizieren sich mit ihrem Fahrzeug und behandeln es besonders pfleglich. Dies führt zu einer Senkung der Betriebskosten und erhöht sowohl die Verfügbarkeit als auch den



Elegant: Fahrerplatz und Fahrerkabine. Verbesserungsfähig: der Einstieg



Wiederverkaufswert der Fahrzeuge. Und das freut den Unternehmer.

Der neue Magnum 460 geht als Zugpferd des 40 t schweren Test-Sattelzugs mit bewährter Technik an den Start. Der aktuelle Antriebsstrang wurde auf Basis der Volvo-Technologie-Plattform im Jahre 2005 neu entwickelt. So nutzte Renault Trucks schon kurz nach der Übernahme durch den Volvo-Konzern bedeutende Synergie-Effekte – sowohl für einen neuen Antriebsstrang als auch für tiefgreifende Modellpflegemaßnahmen. Beides hat den Magnum auf dem europäischen Markt sowie vor allem auch in Deutschland deutlich voran gebracht. Das Magnum-Modell 2008 soll nun für noch mehr

Vortrieb sorgen. Beim Testfahrzeug Magnum 460, Modell 2008, arbeitet unter der Kabine der 460 PS starke Motor DXi 13. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 12,8 l Hubraum bringt seine Nennleistung bei 1.400 bis 1.800/min auf und stellt sein maximales Drehmoment von 2.300 Nm bei 1.050 bis 1.400/min zur Verfügung.

Dieses Mal hat Renault Trucks den Fahrer in den Mittelpunkt gestellt.

Seit September 2006 ist der DXi13 gemäß Euro 4/5 mit SCR-Technologie und Ad Blue in zwei Leistungsversionen (460 und

500 PS) im Programm der Magnum-Baureihe. Damit sind dann auch die Auswahlmöglichkeiten bei der Motorisierung erschöpft. Der Magnum 500 schafft noch den Eintritt in die Königsklasse, doch dann ist schon das Ende der Fahnenstange erreicht.

So gesehen vertritt Renault Trucks die Linie der Vernunft. Beim Magnum 460 kommt noch die Betonung auf Wirtschaftlichkeit hinzu. Immerhin verfügt das Testfahrzeug bei 40 t Zuggesamtgewicht über ein Leistungsverhältnis von 11,5 PS/t und ein maximales Drehmoment von 57,5 Nm/t und ist damit auch ohne PS-Protzerei ziemlich flott unterwegs. Zumal Renault Trucks die zugstarke Motorcharakteristik mit der Antriebsstrangüber-



TECHNISCHE DATEN

Renault Magnum 460/Modell 2008: konfiguriert als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte:

Länge: 5,91 m; Breite: 2,55 m; Höhe (Kabinendach): 3,90 m; Radstand: 4,12 m; Wendekreisdurchmesser: 15,74 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 600-l-Dieseltank + 125 l Ad Blue): ca. 7,6 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t.

Antriebsstrang:

Motor: Renault DXI 13 Euro 5 SCR: 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder). Elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Bohrung/Hub: 131/158 mm; Hubraum: 12,8 l, Leistung: 460 PS (339 kW) bei 1.400 bis 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.050/min bis 1.400/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend.

Getriebe: Optidriver+ AMT 2412C DD: Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und anwählbarem Handschaltmodus über Lenksäulen-Tippschalter; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 12. Gang: 14,95:1 bis 1:1.

Antriebsachse: Arvin Meritor P13170: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre (694 Euro Aufpreis); Übersetzung 2,64:1; Gesamtauslegung: 1.120/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe.

Fahrwerk:

Achsen: vorn starre Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten angetriebene Starrachse mit Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer.

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage. Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie ESP (1.606 Euro Aufpreis), Rollsperrfunktion sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Motorbremse Optibrake+ (2.836 Euro Aufpreis): Leistung: rund 517 PS (380 kW) bei 2.300/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA.

setzung von 1.140/min bei Autobahntempo 80 km/h punktgenau getroffen hat. So kann der Magnum mit einer ausgezeichneten Fahrbarkeit und Fahrharmonie glänzen.

Hinzu kommt eine überaus komfortable Fahrwerks- und Kabinenabstimmung mit hoher Fahrstabilität. Gefallen hat vor allem das einfache Handling dank exaktem Lenkverhalten mit direkt ansprechender und doch gut gedämpfter Mittelstellung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf. Eine gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen sowie eine groß dimensionierte Spiegelgalerie mit weiten Sichtwinkeln runden den überaus positiven Fahreindruck im Renault Magnum 2008 ab.

Einen ganz dicken Bonuspunkt bringt die Stehhöhe von über zwei Metern.

Trotz ungünstiger Witterungsbedingungen am Testtag ließen sich durchaus wirtschaftliche Werte erreichen: Der Magnum 460 konnte auf dem rund 115,6 km langen Autobahnabschnitt einen Durchschnitts-Dieselerverbrauch von 32,9 l bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,4 km/h erzielen. Auch das Gesamtergebnis mit 35,9 l/100 km bei 71,5 km/h kann sich sowohl vom Verbrauch als auch von der Transportleistung her sehen lassen.

Das Optidriver+ in 2-Pedaltechnologie mit intelligenter Fahrprogrammregelung unterstützt den Fahrer im Magnum 460 souverän in allen Lebenslagen. Er braucht nur noch Gas zu geben und kann sowohl das Kuppeln und Schalten als auch die Gangwahl getrost dem Mikroprozessor überlassen: Optidriver+ schaltet einfach schneller und sanfter mit kaum spürbaren Zugkraftunterbrechungen, und die intelligente Fahrprogrammregelung zeichnet sich durch eine wirtschaftliche Gangwahl aus.

Obwohl: Nach meinem Fahrgefühl könnte das Drehzahlniveau der Schaltpunkte sogar um etwa 100/min tiefer liegen, ohne an Agilität zu verlieren, um vielleicht noch etwas verbrauchsgünstiger abschneiden zu können.

Das Optidriver+ stammt ebenfalls aus der Volvo/Renault-Technologieplattform und basiert auf dem Volvo-I-Shift-Getriebe. Das Basis-Paket Optidriver+ ist bei Renault Trucks für 5.826 Euro laut Sonderausstattungsliste zu haben. Im Vergleich zum I-Shift von Volvo Trucks gibt es das Optidriver+ jedoch nur mit einem Standard-Software-Paket und ohne die „Ecoroll“-Funktion.

Eine flexible Elektronik-Architektur verbindet im Magnum alle Mikroprozessoren des Motor-, Getriebe- und Bremsenmanagements zu einer effektiven Zusammenarbeit. Allerdings sind bei Renault Trucks die neuesten Assistenzsysteme wie abstandsgeregelter Tempomat/Bremssomat und Spürwächter noch nicht im Sonderausstattungs-Programm zu finden. Doch immerhin steht das ESP (Elektronisches Stabilitäts-Programm) als wichtigstes Sicherheits-Assistenzsystem für einen geringen Aufpreis von 1.606 Euro zur Verfügung.

Der Magnum 2008 besitzt jedoch schon von Haus aus mit Scheibenbremsen rundum und der neuesten EBS-Generation ein hohes Sicherheitsniveau. Das EBS umfasst neben ABS serienmäßig die neuesten Sicherheitsfunktionen, wie zum Beispiel ASR, Bremsassistent, Rollsperrfunktion und Alarmpfeifer bei

TESTERGEBNIS

Autobahn
 gefahrene km. 115,6 km
 Verbrauch Ø 32,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 78,4 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,5 l/100 km bei 78,7 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 26,9 l/100 km bei 78,2 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km. 65,4 km
 Verbrauch Ø 41,2 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 61,8 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. . . 2,0 km
 Verbrauch Ø 144,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 54,1 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km. 181,0 km
 Verbrauch Ø 35,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 71,5 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø 1,6 l/100 km

Wetter
 bewölkt/heiter; Wind: 3 bis 4 aus W bis SW;
 Temperatur +17 bis +19° C

Ø = Durchschnitt

Ein Abbild wahrer Zuverlässigkeit

Der DAF LF45 ist der ideale Partner für den Lieferverkehr im regionalen und innerstädtischen Bereich. In vorbildlicher Weise spiegelt er Zuverlässigkeit, Komfort und Wirtschaftlichkeit wider. Vielfältigste Transportaufgaben werden dank seiner hohen Nutzlast lösbar. Dabei haben Sie die Auswahl aus einer Reihe von kräftigen und sparsamen Motoren. Lieferbar in Euro 4, Euro 5 und jetzt auch in EEV-Ausführung – auf Wunsch mit AS-Tronic-Automatikgetriebe. Die geräumige, leicht zugängliche Kabine bietet mit ihrer großen Frontscheibe beste Aussichten. Und wendig ist der LF45 wie kein Zweiter. Am besten, Sie lernen ihn persönlich kennen!

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS

KOSTENRECHNUNG	
Renault Magnum 460 Euro 5 SCR	
Sattel-KFZ; gewerblicher Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,8/460
Zulässiges Zuggesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] ¹	1.648,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] ¹	438,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] ²	37,50
Testverbrauch Autobahn [l/100 km]	35,90
Verbrauch Ad Blue [Euro/100 km]	1,60
Verbrauch Diesel und Ad Blue, preisgewichtet [Euro/100 km]	36,70
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	11,00
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis Ad Blue [Euro/l]	0,60
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	43,08
Kosten Ad Blue [Euro/100 km = ct/km]	0,96
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] ³	8,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,84
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	19.776,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	5.256,00
Reifen [Jahr]	450,00
Versicherung, Steuern, sonst. Fixkosten [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	33.408,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	139,20
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	19.776,00
Wartung und Reparatur [Euro/Jahr]	5.256,00
Reifen [Euro/Jahr]	450,00
Kraftstoffe (Diesel und Ad Blue) Euro/Jahr]	63.417,60
Maut [Euro/Jahr]	12.672,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	109.497,00
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100 km = ct/km]	23,20
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,84
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	76,04

Sattelzugmaschine einsatzfertig: u. a. mit Fernverkehrskabine „Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „Optidriver II“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 7-fach 315-22.5 Michelin Energy

¹ Quelle Renault Trucks Deutschland GmbH
² 6 Reifen à 300 Euro nach 300.000 km
³ Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Fahrleistung

Kostenrechnung Hans-Jürgen Wildhage



nachlassender Bremskraft und Überhitzung der Radbremsen. Weitere Funktionen sind der Bremsbelag-Verschleißausgleich sowie die automatische Bremskraft-Lastzugabstimmung und Lastzug-Koppelung-Kontrolle.

Ein weiterer Vorteil ist die Einbindung von Motorbremse, Retardersteuerung (falls vorhanden) und die Schaltprogrammierung des Optidriver+ in ein gemeinsames Bremsmanagement sowie die Kombination mit Tempomat/Bremsomat und ESP. So lässt sich zum Beispiel die Motorbremsleistung der Optibrake+ von fast 517 PS sogar bei niedrigen Geschwindigkeiten bestmöglich nutzen.



Der zu kurze Schraubendreher aus dem Bordwerkzeug verhindert die Demonstration des Birnenwechsels am Hauptscheinwerfer.

Knapp bemessen: Stehfläche an der Front. Kein Problem: manuelle Kontrollmöglichkeiten

Für die Magnum-Fans ist der von Türschweller zu Türschweller ebene Kabinenboden das wahre Komfortmerkmal. Dafür nehmen sie auch den gewöhnungsbedürftigen Aufstieg hinter der Vorderachse mit anschließendem Seitstep in Kauf. So bleibt auch weiterhin das kompromisslose Langstreckenkonzept mit aufgesetztem Kabinenwürfel das Alleinstellungsmerkmal der Magnum-Baureihe, das bis heute praktisch nichts von seiner polarisierenden Wirkung verloren hat. Beim Magnum 2008 bringt das um 20 cm höhere Dach für eine Stehhöhe von jetzt über zwei Metern Renault Trucks einen dicken Bonuspunkt ein. Damit ist endlich auch für ausreichendes Stauraumangebot in der Kabine gesorgt: Je nach Fahrerhauskonfiguration stehen über 1.000 l Stauraum zur Verfügung. Das Ablagevolumen über der Windschutzscheibe und in Reichweite des Fahrers wurde im Magnum 2008 auf 263 l verdreifacht. Oben gibt es jetzt drei seitliche Staufächer mit Schnellöffnungssystem, ein zentrales Staufach mit absperrbarem Rollo, das zum Beispiel einer Mikrowelle Platz bieten kann, sowie eine dreiteilige Schubfachablage zur Integri-



Ein weiteres Highlight beim Magnum 2008 ist das in der Rückwand integrierte Großstaufach mit Overhead-Klappmechanik.

on elektronischer Ausrüstungen wie Radio oder CB-Funk. Ein weiteres Highlight ist ein besonders großes 95-l-Staufach mit Overhead-Klappmechanik im Airline-Design, das perfekt in den oberen Teil der Fahrerhausrückwand integriert ist. Auch ein ausklappbarer Make-Up-Spiegel wurde nicht vergessen.

Allerdings steht noch eine Trittleiter für einen bequemen Aufstieg zur oberen Liege aus. Und auch bei den beliebten Großraum-Außenstaufächern kann der Magnum 2008 keinen Lösungsansatz vorzeigen. Auch der Versuch die Glühbirnen im Hauptscheinwerfer-Modul zu wechseln war zum Scheitern verurteilt: Das Bordwerkzeug enthielt einen ungeeigneten Schraubendreher mit zu kurzem Schaft. So ließen sich die unteren Befestigungsschrauben nicht erreichen. Die Ausstattung mit einem geeigneten Werkzeug sollte doch keine Probleme bereiten.

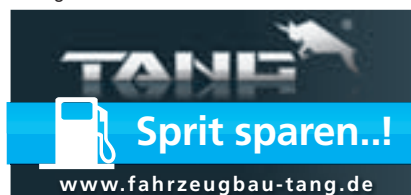
Ansonsten ist Renault Trucks beim Magnum 2008 alles ziemlich gut für eine perfekte Fahrerwelt gelungen. Der Arbeitsplatz präsentiert eine vorbildliche Ergonomie und ein überaus elegantes



Das um 20 cm erhöhte Dach ermöglicht auch ein vergrößertes Staufachvolumen über der Windschutzscheibe.

Design sowie eine übersichtliche Instrumentierung. So sind zum Beispiel alle wichtigen Bedienfunktionen wie die Betätigung des Optidriver+, Tempomat, Retarder, Radio, Licht, Scheibenwischer und Blinker im Multifunktionslenkrad integriert oder in unmittelbarer Lenkradnähe mit Hilfe von Lenksäulenbedienhebeln platziert. Über das Pull-down-Menü lassen sich Fahrzeiten, Wartungsabstände und andere Informationen einfach anzeigen. Besonders markant ist auch das Kombiinstrument mit zentral angeordnetem Analog-Drehzahlmesser und darin integrierter Digital-Geschwindigkeitsanzeige.

Anzeige



Die Euro-4-Basisversion des Magnum 460, Modell 2008, steht mit 131.280 Euro in der verhandelbaren Nettopreisliste des Herstellers. Für Euro 5 und 125-l-Ad-Bluetank kommen zusammen noch 3.008 Euro hinzu. Ebenso sollte auf das Automatik-Schaltegetriebe Optidriver+ (5.826 Euro) und die leistungsstarke Motorbremse Opribrake+ (2.836 Euro) sowie ESP (1.606 Euro) nicht verzichtet werden, was den Basispreis auf 144.556 Euro erhöht. Überaus empfehlenswert sind das rundum komplette und hochwertige

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

- +** Vorbildliche Fahrerplatzergonomie; übersichtliche Instrumentierung; günstig platzierte Ablagen; ansprechendes Interieur; von Schweller zu Schweller völlig ebener Fußboden, überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort
- Gewöhnungsbedürftige Einstiegssituation, knapp bemessene Stehflächen an der Front, unbequemer Aufstieg zum oberen Bett wegen fehlender Leiter, nur kleine Außenstaufächer

Antriebsstrang

- +** Auf hohe Fahrharmonie abgestimmter Antriebsstrang; wirtschaftliche Verbrauchswerte

Fahrwerk

- +** Leichtgängige Lenkung mit ausreichenden Rückstellkräften; komfortabel abgestimmte Federung; gute Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit

- +** Positiv: Assistenzsysteme wie Automatik-Schaltegetriebe Optidriver+ und ESP im Programm
- Neueste Assistenzsysteme wie abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat sowie Spurwächter nicht verfügbar, kein Sicherheitspaketspreis mit Sonderbonus

Routine-Check/Wartung

- +** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel wie Motorölstand; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; lange Wartungsintervalle
- Zu kurzer Schraubendreher für Hauptscheinwerfer im Bordwerkzeug

Service

- +** Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz

Fahrerhaus-Ausstattungspaket Exellence für 4.285 Euro mit Webasto-Standheizung TH 90 für 1.606 Euro sowie Seitenverkleidungen und Rahmenüberstieg für zusammen 2.038 Euro. Ebenso dürften sich die Investitionen in die Alcoa-Alufelgen (3.823 Euro) für mehr Nutzlast sowie in die Auswertungssoftware Optifuel-Infomax (1.800 Euro) für eine verbesserte Fahrzeugeffizienz lohnen.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrerberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com