

Auch nach vielen Kilometern noch
gut in Form – Renault Magnum



Renault Magnum 480

Flaggschiff für kleines Geld

Der große Renault für den Fernverkehr zählt im Gebrauchtwagenhandel nicht zu den Topsellern. Doch wer eine gebrauchstüchtige Sattelzugmaschine für wenig Geld sucht, bekommt reichlich Leistung und Komfort fürs Geld.

Ein imposantes Bild gibt er ab, auch wenn er vor fünf Jahren noch bessere Zeiten gesehen hat. Sein Auftritt macht was her – rollt der gebrauchte Magnum mit vollem Ornat auf den Hof, nicken auch alte Fahrersmänner anerkennend. Seine Lackierung in Anthrazit-Metallic steht ihm ausgezeichnet, die massige 385er-Breitbereifung der VA füllt die Radhäuser komplett aus, angesichts der mächtigen Erscheinung beinahe ein Muss. Breit und massiv stemmt er seine

riesige Panorama-Frontscheibe gegen den Wind, mit großen Scheinwerferaugen beleuchtet er das Verkehrsgeschehen.

Das Fahrzeug-Konzept wirkt heute noch so kühn wie noch vor 20 Jahren, als er als Studie *Mirage* die Fachleute verblüffte. Damals wie heute wird der Einstieg kritisiert, wer ins Fahrerhaus möchte, klettert wie bei einer Lokomotive über steile Stufen hinter der Vorderachse nach oben. Der Überblick rundum entschädigt königlich – wie auch die Bewegungsfrei-

heit in der Kabine, die ganz ohne Motor-tunnel auskommt. Die Vollausrüstung des Magnum spricht jeden Fahrer an. Skeptiker hegen allerdings Zweifel an der Pannensicherheit, da der Magnum mit vielen elektrischen und elektronischen Gimmicks aufwartet.

Ein Schnäppchen für Kenner. Wer kauft denn einen gebrauchten Magnum, der heute schwer wie Blei auf den Höfen steht? So jedenfalls urteilen die Praktiker.

„Ein Fall für einen Owner-Driver“, meint der Gebrauchtwagen-Spezialist Bernd Meitzner aus der Münchner Niederlassung, „doch dann muss er in einwandfreiem Zustand sein“. Für etwa 15.000 Euro ging er als letzter Vertreter der Euro-3-Klasse über den Tresen, die Renault-Organisation konzentriert sich jetzt ausschließlich auf jüngere Baujahre.

Obwohl er deutlich unter den Werten der Premium-Marken gehandelt wird, interessieren sich überwiegend markentreue Renault-Fuhrparks für ihn. Sie wissen um das besondere Preis-Leistungsverhältnis und stören sich kaum an den kleinen Eigentümlichkeiten der Franzosen. Ein Blick auf einschlägige Internetseiten zeigt: Für ganz kleines Geld, rund 8.000 Euro, gibt es 2002er mit hohen Laufleistungen, ein fast neuer 2008er mit Euro-5-Motor wird mit 45.000 km auf der Uhr für 45.000 Euro feilgeboten. Wer im Internet nach gebrauchten Magnum-LKW stöbert, findet bis zum Baujahr 2006 noch überwiegend Euro-3-Motoren - der Hersteller hatte sein Motorenprogramm erst relativ spät auf die Euro-4- und -5-Abgasgrenzwerte umgestellt. Mit dem Fokus auf die Hauptmärkte Frankreich und Spanien sah man dafür zu der Zeit noch keine Notwendigkeit.

Zahlreiche Händler versehen ihre Magnum-Offerte mit dem Hinweis „Volvo-Motor“, nicht ohne Grund. Ab Baujahr 2004 hielten neue Motoren aus der Volvo-Powertrain-Division Einzug, die in der Branche einen hervorragenden Ruf genießen. Die Zwölfzylinder-Sechszylinder schwedischer Provenienz lösten die E-Tech-Motoren der amerikanischen Schwestermarke Mack ab. Das Leistungsangebot der DXi12-Motoren (440 und 480 PS) wird von da an mit einem neuen automatisierten Optidriver-2-Getriebe verarbeitet, die 12-gängige Hardware dazu liefert Volvo (I-Shift). Den ZF-Getrieben hält Renault Trucks nach wie vor die Treue, zumindest bei den manuellen Schaltboxen, die der Gebrauchtwagenkunde bevorzugt nachfragt. Anstelle der ursprünglichen Renault-Konstruktion verwenden die Franzosen jetzt die Fahrgestelle des Volvo-Konzerns - Rahmen, Achsen und Bremsen werden aus Kostengründen vereinheitlicht.



Motor und Getriebe ohne Ölsuren

KFZ-Anzeiger Gebrauchtwagen-Test

Ein gebrauchter LKW kann nicht nur in der Krise die passende Lösung sein. Zur Überbrückung oder bei knapp kalkulierten Aufträgen kann ein Gebrauchter zur lohnenden Investition werden. Der Gebrauchtwagen-Test des KFZ-Anzeiger begutachtet alle Kandidaten sorgfältig - auf der Straße und auf den Prüfständen der Dekra. Entspricht der LKW nach vielen tausend

Einsatzkilometern noch den technischen Standards von heute? Welche Typen, Ausstattungen und Baujahre sind besonders empfehlenswert? Auf welche Schwachstellen ist besonders zu achten? Unabhängige Gebrauchtwagen-Profis sagen ihre Meinung, eine wichtige Rolle spielt der KFZ-Sachverständige der Dekra, der den Kandidaten auf Herz und Nieren prüft.

Ausgereifte Technik. Unser üppig ausgestatteter Prüfling wirbt mit seiner Erstzulassung im März 2005 und seinem analogen Tacho. Er verdiente sich auf langen

Nordlandtrips sein Geld, die Haltestangen der Aufstiege tragen noch Spuren der rauen Nordseeluft. Seine 600.000 km auf dem analogen Tacho zeugen von einem



Viel diskutiert: der Aufstieg hinter der Vorderachse. Das Fahrerhaus ist geräumig.

Gebrauchte LKW von Renault Trucks

Die französische Marke vertreibt über ihre vier Gebrauchtwagen-Center in Berlin, Hamburg, Bochum und München jährlich etwa 1.000 Fahrzeuge. Der Kunde findet dort vor allem Fernverkehrssattelzugmaschinen der Baureihen Premium und Magnum, vereinzelt aber auch leichtere Midlum-Verteilertrucks und Kerax-Baufahrzeuge. Das Angebot an Gebrauchten umfasst in der Regel etwa 350 Fahrzeuge. Grundsätzlich kaufen die Renault-Experten nur zulassungsfähige und verkehrssichere Fahrzeuge an, deren letzte Haupt-

untersuchung noch gültig ist. Jeder Gebrauchte aus Renault-Händen erfährt beim Ankauf einen Check und vor dem Verkauf eine Werkstattprüfung. Zudem werden alle Fahrzeuge sorgfältig gereinigt, bevor sie der Kunde übernimmt. Die Gebrauchtwagengarantie beschränkt sich auf den Triebstrang, Renault Trucks übernimmt die Gewährleistung für ein Jahr. Herstellereigene Finanzierungen sind auch für Gebrauchte möglich, sie werden über Renault Trucks Financial Services abgewickelt.



Kein Befund an Fahrgestell und Rahmen

bewegten Leben, die Kabine trägt auf der Rückseite leichte Blessuren, die von einem Kontakt mit dem Auflieger herrühren. Zwei feine Ledersitze, volle Stehhöhe und genug Bewegungsfreiheit sprechen sofort für das französische Flaggschiff. Im Rückraum eine praktische Sitzgruppe mit Tisch, darüber das Bett, fast 1.000 l Stauraum – so lässt es sich auf langen Touren leben. Das noch immer ansehnliche Mobiliar und die Bezüge weisen natürlich Gebrauchsspuren auf, doch der Verschleiß hält sich in Grenzen.

Die obligatorische Proberunde bringt

es an den Tag: Die schwedischen 480 Pferde stehen gut im Futter, keine Spur von Müdigkeit. Der Euro-3-Sechszylinder

legt sich schon bei niedrigen Drehzahlen mächtig ins Zeug, die 2.240 Nm des Datenblatts sind kein leeres Versprechen. Mit 1.300 Umdrehungen bei 85 km/h kurbelt der Sechszylinder auch auf langen Distanzen moderat – die Auslegung des Triebstrangs passt bestens zum Franzosen. Dem kräftigen Diesel geht das Optidriver-2-Getriebe zur Hand, Renault wird nicht müde, die eigene Schaltsoftware in den Vordergrund zu rücken. Die Schaltarbeit klappt vorzüglich, der Fahrer kann auf eigenes Zutun verzichten. Gerade am Berg geht es zackig, die Fuhre (knapp 40 t) verliert nur wenig an Fahrt. Zudem genießt der Fahrer die Ruhe, bei Tempo 85 registrieren wir 69 dB(A) – normalerweise sind es weniger, doch ausgerechnet heute tost der Wind heftig um die hohe Front.

Auch das schaukelige Fahrgefühl des Magnum ist Vergangenheit. Der komfortabel gefederte Renault rollt mit langem Radstand satt geradeaus und folgt der exakten Lenkung auch auf kurvigen Landstraßen aufs Wort. Das große und schwere Fahrerhaus präsentiert sich straff gelagert, und selbst nach mehr als einer halben Million Kilometer gibt es noch keine Schwachstelle. Der Magnum ist kein Leichtgewicht, doch auf der Waage leichter als vermutet: Knapp 7.600 kg inklusive 400 l Kraftstoff im Tank sind kein Wert, vor dem man zurückschrecken muss. Dafür glänzt er mit Vollausstattung, die Klimaanlage, Fahrgestellverkleidungen und Retarder einschließt.



Dekra-Check: Auf der Suche nach den neuralgischen Punkten

Experten-Urteil (Nutzfahrzeugzentrum Behnke)

Marco de Santis

Magnum-Fahrzeuge genießen in Deutschland keine hohe Akzeptanz, weder als Neufahrzeug noch als Gebrauchter. Doch wer den Magnum kennt, hat auch vor Gebrauchten keine Scheu. Bedenken wegen offensichtlicher Schwachstellen sind nicht angebracht, der Magnum hat die Zeit der Kinderkrankheiten längst hinter sich. Die Technik gilt als ausgereift, die Motoren und Getriebe zählen zu den sparsamen und langlebigen Aggregaten. Die neue Konzernplattform von Volvo hat hierzulande einen guten Namen, nur die Elektronik der technikbegeisterten Franzosen stößt im Alltag nicht gerade auf einhellige Begeisterung.

Typische Kunden für eine Magnum-Sattelzugmaschine mit Euro-3-Motor kommen heute aus Süd- und Osteuropa, deutsche Kunden wählen junge Baujahre mit Euro-5-Diesel und fahren damit besser. Grundsätzlich werden leistungsstärkere Motoren mit 460 PS und mehr bevorzugt, die der Magnum-Kunde deutlich günstiger als woanders bekommt – ein Zweijähriger mit 300.000 km kostet gut gepflegt nur 30.000 Euro. Worauf der Profi achtet: auf ein unfallfreies Fahrzeug mit lückenlos geführtem Servicescheckheft, auf die Prüfbücher und den allgemeinen Pflegezustand.

Auf der Grube. Wie steht es um die neuralgischen Punkte eines jeden Gebrauchten, die Verschleißteile des Fahrwerks, der Bremsen und der Lenkung? Auf dem Prüfstand offenbart der Renault die kleinen Schwächen, die sich nach längerem Einsatz einstellen: ein lockerer Auftritt, ein Nebelscheinwerfer ist blind, die linke Tür knarrt. Die Mischbereifung, eher Zufall als die reine Lehre: Conti-Breitreifen Spuren an der Vorderachse, auf der Hinterachse sorgen Michelin-Energy-Profile für Traktion – das Verschleißbild ist regelmäßig, 50 Prozent Profilhöhe halten auch kritischen Blicken stand.

Fahrerhaus und Rahmen sind weitgehend frei von Korrosion, der Magnum hat das Zeug für eine lange Karriere. „Das Fahrwerk ist top“, attestiert unser Dekra-Sachverständiger, obwohl noch keine Teile ausgetauscht wurden. Die gemessene Bremsleistung liegt auf hohem Niveau, die Bremsscheiben sind von den üblichen Hitzerissen gezeichnet. Klaus Trapp von der Dekra sieht keinen Grund für eine Beanstandung, eher einen normalen Verschleiß. Das Lenkgetriebe und die Hinterachse schwitzen Öl, eine lässliche Sünde. Auspuff und Turbolader bleiben ohne Befund, der staubige Motor zeigt sich rundum knochentrocken und gesund – und weist darauf hin, dass unser gebrauchter Magnum für den Test nicht hinfrisiert wurde. Die Sattelkupplung umschließt den Königszapfen mit minimalem Spiel, der Magnum ist noch fit für viele Kilometer. „Ein Topauto fürs Geld“, nickt der Sachverständige anerkennend und klebt die Plakette ohne Einwände.

Unser Fazit. Wer ihn mag, wird ihn schätzen – das große Fahrerhaus bietet guten

Komfort, das Fahrgestell mit leistungsstarken Volvo-Motoren gilt als genügsam und langlebig. Der Renault ist robust und für verhältnismäßig kleines Geld zu haben – das gebotene Preis-Leistungsverhältnis könnte auch Markennovizen überzeugen. Unsere Recherche zeigt: Knapp kalkulierte jüngere Baujahre mit Euro-5-Motoren werden auch von deutschen Kunden mit Interesse registriert.

Die überaus günstigen Magnum-Fahrzeuge mit Euro-3-Motoren und Analogtacho werden vor allem in Südosteuropa vermarktet. **WOLFGANG TSCHAKERT**

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

Balance of power

Energie trifft Kraft

kontrollierte Bewegung schafft Sicherheit



FASSI

www.fassigroup.de

KRANE OHNE KOMPROMISSE