



**Wirtschaftlich: Der Magnum 520 absolvierte dank eines neuen Optiroll-Pakets noch sparsamer die Testrunde.**

# Charmante Stärke

Der 530 PS starke Magnum präsentiert sich beim Test rundum charmant mit hohem Komfort und wirtschaftlichen Verbrauchswerten.



**R**enault Trucks stellte den Magnum vor genau 20 Jahren als neues Flaggschiff für den schweren Fernverkehr vor. Das revolutionäre Konzept eines Fahrerhauses mit komplett ebenem Fußboden und damit verbundenen separatem Aufstieg sowie strikter Trennung von Kabine und Antriebseinheit polarisiert auch heute noch wie am ersten Tag. Wie bei keinem anderen LKW scheiden sich beim Magnum die Geister in helle Begeisterung oder ablehnende Haltung.

Im Jubiläumsjahr schickte Renault Trucks das heutige Flaggschiff, den Magnum 520.19 4x2, zum Test. Die jüngste Modellüberarbeitung, bei der vor allem Exterieur und Interieur der Kabine aufgefrischt wurden, erfolgte im Jahre 2008 und liegt noch nicht sehr weit zurück. So präsentierte sich das Testfahrzeug rundum sympathisch im zeitgemäßem Design.

Und das gilt auch für den Motor DXi13 Euro 5, der auf Wunsch auch mit besonders umweltverträglicher EEV-Zertifizierung zu haben ist. Bislang war die 520-PS-Version des DXi13 die leistungsstärkste Motorisierung für die Magnum-Baureihe. Doch seit der jüngsten Homologation gemäß Euro 5 EEV wurde der

DXi13 auf 530 PS bei 1.431/min bis 1.900/min getrimmt und das maximale Drehmoment auf 2.601 Nm bei 1.050 bis 1.431/min gesteigert. Eigentlich müssten jetzt auch Typschild und Typbezeichnung umbenannt werden. Doch das hat man sich wohl wegen der zehn PS verkniffen. Auch 530 PS sind beim Blick auf die Wettbewerber mit Spitzenleistungen von rund 600 bis 730 PS ein recht bescheidenes Angebot. Allerdings sind 530 PS und 2.600 Nm im europäischen Fernverkehr mehr als genug. So kann der Magnum 520 bei 40 t Zuggesamtgewicht dank einem Leistungsverhältnis von 13,3 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 65 Nm/t recht kräftig mit den Muskeln spielen.

## Neues Spar-Modul

Dies ist ein Zeichen, dass Renault Trucks mehr auf Vernunft und Wirtschaftlichkeit im Transportalltag setzt. Dazu zählt auch die Entwicklung des Optifuel-Programms als wirkungsvoller Sparmix mit den Modulen „Optifuel Training“, „Optifuel Infomax“ und „Club Optifuel“. Erstmals im Testfahrzeug verbaut, kommt jetzt mit „Optiroll“ ein weiteres Modul zum Einsatz. Das Optiroll-Paket umfasst die

## Kostenrechnung Renault Magnum 520

Sattel-KFZ; gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,8/520
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.499,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	0,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	35,50
Verbrauch Ad Blue, [l/100 km]	1,10
Verbrauch Diesel und Ad Blue, Ad Blue preisgewichtet im Verhältnis 0,5:1 [l/100 km]	36,00

Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis AdBlue [Euro/l]	0,60
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	42,60
Kosten Ad Blue [Euro/100 km = ct/km]	0,66
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	55,66
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.988,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	0,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	26.589,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	110,79
<b>Auswertung I: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.988,00

Service und Reparatur [Euro/Jahr]	0,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Ad Blue) [Euro/Jahr]	62.294,40
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	106.739,40
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	18,46
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	55,66
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	74,12

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“  
 (1) Quelle: Renault Trucks Deutschland; Full-Service-Leasing „Start & Drive Excellence“  
 (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate  
 (3) Maut je km, bezogen auf 80% der jährlichen Gesamtfahrleistung  
 Der Musteruhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken.  
 Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.

ANZEIGE



**HEBEN • KIPPEN • SENKEN**  
[www.hyva.de](http://www.hyva.de)

Funktionen „Power Modus gehemmt“, „Soft Cruise Control“ und „Optiroll“. Power Modus gehemmt kommt bei aktiviertem Kick-Down am Fahrpedal zum Einsatz. Soft Cruise Control ermöglicht zum Beispiel im Schubtrieb einen Geschwindigkeitsabfall von 2 km/h unterhalb der gesetzten Tempomat-Einstellung, und mit Optiroll gibt es bei Renault Trucks jetzt auch einen kontrollierten Freilauf in Getriebe-Neutralstellung. Allerdings wird für das Optiroll-Paket ein Aufpreis von 1.115 Euro verlangt. Dafür verspricht Renault Trucks eine zusätzliche Kraftstoffeinsparung von bis zu 1 Prozent. Und beim Test mit dem Magnum 520.19 funktionierte das Optiroll-Modul erstaunlich gut.

### Wirtschaftlicher Verbrauch

Dank eines Gesamtergebnisses mit einem Durchschnittsverbrauch von 35,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,1 km/h (Einzelresultate siehe Kasten) konnte der Magnum 520.19 4x2 an der Spitze eines 40-t-Test-Sattelzugs ziemlich wirtschaftliche Verbrauchswerte bei guten Transportleistungen erzielen.

Auf dem Autobahnabschnitt war das Testfahrzeug mit 31,5 l/100 km bei 79,5 km/h besonders wirtschaftlich unterwegs. Vor allem hier lässt sich die Sparprogrammierung des Optiroll-Pakets für den Antriebsstrang bes-

tens nutzen. Außerdem hat Renault Trucks die Leistungs- und Drehmomentsteigerung des DXi13 gleich mit der längsten Hinterachsübersetzung von 2,64:1 in extrem niedrige Motordrehzahlen umgesetzt. In Verbindung mit den Reifendimensionen 315/80 R 22,5 zeigte der Drehzahlmesser im Testfahrzeug 1.072/min bei 80 km/h in der höchsten Getriebestufe an.

Insgesamt ist Renault Trucks beim Testfahrzeug eine sehr gute Antriebsstrangabstimmung auf eine hohe Fahrharmonie gelungen. Trotz der langen Übersetzung musste die intelligente Fahrprogrammregelung des Automatik-Schaltgetriebes Optidriver+ dank des bulligen Motordrehmoments nicht übermäßig schalten. Auch leichte Anstiege wurden noch in der höchsten Getriebestufe genommen. Und



**Gewöhnungsbedürftig: Aufstieg mit Seitstep (Bilder links und rechts)**



Industriestraße 2 A  
 45711 Datteln  
 Tel. (0 23 63) 5 38 48  
 Fax (0 23 63) 5 55 89

- ❖ Großes Kommunalzylinder Austauschprogramm für Faun, Zöller, Schörling, Geesink u.v.a.
- ❖ Meiller Kugelfußzylinder Austauschprogramm Hyva-Georg, Edbro, Frontkippzylinder
- ❖ Hydraulikzylinder Reparaturen sämtlicher Fabrikate unabhängig von Hersteller und Ausführung
- ❖ Patentierte Launhardt Hydraulik Schwenkarmreihe für alle Anwendungen

**Fordern Sie unseren kostenlosen Gesamtkatalog an!**

[www.launhardt hydraulik.de](http://www.launhardt hydraulik.de) · [info@launhardt hydraulik.de](mailto:info@launhardt hydraulik.de)

## Testergebnis

### Autobahn

gefahrte km: **115,6 km**  
 Verbrauch Ø: **31,5 l/100 km**  
 Geschwindigkeit Ø: **79,5 km/h**  
 davon 50% schwieriger Abschnitt:  
 Ø 40,0 l/100 km bei 79,8 km/h und  
 50% einfacher Abschnitt:  
 Ø 23,7 l/100 km bei 79,1 km/h

### Mischstrecke

55% Landstraße,  
 29% Schnellstraße,  
 16% Autobahn  
 gefahrte km: **65,4 km**  
 Verbrauch Ø: **42,5 l/100 km**  
 Geschwindigkeit Ø: **62,0 km/h**

### Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung  
 2,0 km  
 Verbrauch Ø: **141,6 l/100 km**  
 Geschwindigkeit Ø: **51,4 km/h**

### Gesamt

65% Autobahn, 35% Misch-  
 strecke gefahrte km: **181,0 km**  
 Verbrauch Ø: **35,5 l/100 km**  
 Geschwindigkeit Ø: **72,1 km/h**  
 Ad-Blue-Verbrauch Ø: **3,0% je**  
**l/100 km**

### Wetter

heiter bis bewölkt; Wind: 1 bis 2 aus  
 S bis O; Temperatur +21 bis +25°C



**Kontrollierter Freilauf:** Bei aktiviertem Tempomat und abfallender Topographie rollt der Magnum im Neutralgang.



**Zum Wohlfühlen:** Der Fahrerplatz ist elegant, übersichtlich und mit hervorragender Ergonomie gelungen.

wenn es auf den anspruchsvollen Autobahn- und Landstraßenabschnitten steiler bergan ging, fand sich immer eine passende Getriebe- stufe für einen wirtschaftlichen Aufstieg.

### Gelassen unterwegs

Es passt eben alles zusammen, die bullige Elastizität des DXi13 und die perfekt darauf abgestimmte Fahrprogrammregelung des serienmäßigen Optidriver+ in 2-Pedaltechnologie. Damit war der Fahrer im Magnum 520 in allen Lebenslagen souverän und sicher unterwegs. Er braucht nur noch Gas zu geben und kann sowohl das Kuppeln und Schalten als auch die Gangwahl getrost dem Mikroprozessor überlassen und sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Und mit einer voraus- sehenden Fahrweise lässt sich eine Menge Diesel sparen.

Bemerkenswert ist auch die überaus komfortable Fahrwerksabstimmung mit hoher Fahrstabilität. Ein weiterer Pluspunkt ist das einfache Handling dank des exakten Lenk- verhaltens mit direkt ansprechender und doch gut gedämpfter Mittelstellung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf. Hinzu kommen eine gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen sowie eine groß dimen- sionierte Spiegelgalerie mit weiten Sichtwinkeln.

Schon von Haus aus hat der Magnum 520 mit Scheibenbremsen rundum und der neuesten EBS-Generation ein hohes Sicherheits- niveau zu bieten. Bei der EBS-Vollversion kommt noch die ESP-Funktion für einen Aufpreis von 1.880 Euro hinzu. Renault Trucks hat jetzt auch bei den neuesten Fahrer-Assistenzsys- temen nachgerüstet: So sind Abstandswarner und Spurwächter für zusammen 4.150 Euro

## Technische Daten Renault Magnum 520.19 SZM 4x2

### Maße und Gewichte:

Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Koffer- auflieger (luftgefedertes Dreiachs- Starraggregat) und 40 t Zuggesamt- gewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen; Aufmaß: 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 510-l-Dieseltank + 60 l Ad Blue): ca. 7,6 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t;

zulässiges Gesamtgewicht/Zugge- samtgewicht: 18,0/40,0 t.

### Antriebsstrang:

**Motor:** Renault DXi 13 Euro 5 SCR EEV: 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluft- kühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit AdBlue, 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: 530 PS (390 kW) bei 1.431 bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.601 Nm bei 1.050/min bis 1.431/min.

**Kupplung:** Einscheiben-Trocken- kupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend.

**Getriebe:** Optidriver+ AT 2612 TD: Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrpro- grammregelung und anwählbarem Handschaltmodus über Lenksäulen- Tippschalter; Übersetzungsverhält- nisse: 14,95:1 bis 1:1.

**Antriebs-Hinterachse:** Typ P 13170: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre (Aufpreis); Über- setzung 2,64:1; Gesamtauslegung: 1.072/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe.

### Fahrwerk:

**Federung:** vorn starre Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoß-

dämpfen und Stabilisator; hinten angetriebene Starrachse mit Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer.

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluftbetriebs- bremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion; optional ESP; Motorbremse Optibrake+ und optional Retarder.; Hilfs- und Fest- stellbremse: über Federspeicher- Bremszylinder auf Hinterräder wirkend.

**Reifen:** Zugfahrzeug: vorn und hinten 315/80 R 22,5 Michelin X Energy Savergreen; vorn XF und hinten XD; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy X.

im Programm. Allerdings steht nach wie vor ACC nicht zur Verfügung.

## Im Premium-Segment

Die Basisversion des Magnum 520.19 SZM 4x2 kommt laut verhandelbarer Nettopreisliste auf 162.610 Euro. Das wirklich rundum komplett ausgestattete Testfahrzeug liegt sogar bei 191.463 Euro. Damit bewegt sich Renault Trucks eindeutig im Premium-Preissegment, was der Hersteller jedoch mit einer günstigen Leasingrate relativiert (siehe Kostenrechnung). Dafür sind Dach- und Seitenspoiler, Automatik-Schaltegetriebe Optidriver+ und die leistungsstarke Motorbremse Optribrake+ inklusive. Außerdem sind im Preis des Testfahrzeugs die bereits beschriebenen Sonderausstattungen sowie die sehr empfehlenswerte Aufrüstung mit dem rundum kompletten und hochwertigen Fahrerhaus-Ausstattungspaket Excellence für 5.305 Euro sowie Voith Retarder R115 für 7.844 Euro, Euro-5-EEV-Zertifizierung für 2.798 Euro, Fahrgestell-Seitenverkleidung für 2.574 Euro und Alcoa-Alufelgen für 4.699 Euro enthalten.

**Adelbert Schwarz**



## Was unser 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.

### Aktive/passive Sicherheit

**+** Assistenzsysteme wie Automatik-Schaltegetriebe Optidriver+ und ESP im Programm. Jetzt auch Abstandswarner und Spurwächter im Programm.

### Routine-Check/Wartung

**+** Elektronischer Routinecheck; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; lange Wartungsintervalle.

### Service

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

### Fahrwerk

**+** Leichtgängige Lenkung mit ausreichenden Rückstellkräften; komfortabel abgestimmte Federung.

### Antriebsstrang

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

Alle Tests und Fahrberichte  
auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)

MAN | Rental

EURO  
LEASING



**Service, der Sie ständig begleitet.**  
MAN Rental unterstützt Sie auf Ihrem Weg.

In allen Bereichen des Fuhrparkmanagements sind wir Ihr ständiger und hilfreicher Begleiter, auf den Sie sich jederzeit verlassen können.

**EURO-Leasing GmbH**

[www.euro-leasing.de](http://www.euro-leasing.de) | Hotline 01805.254673\*



Hansestraße 1 · 27419 Sittensen · [info@euro-leasing.de](mailto:info@euro-leasing.de) | \*0,14 €/Min. aus dem Festnetz · Mobilfunk max. 0,42 €/Min.