



# Das Raumwunder

Der neue Magnum lebt weiter und hat mit neuer Innenraumhöhe und Facelift die besten Ambitionen zur lebenden Legende.

**R**enault Trucks stellte jetzt in Lyon den neuen Magnum vor und schreibt auch im Jahre 2008 weiter an seiner Erfolgsstory. Als erster LKW-Hersteller führte Renault Trucks 1991 mit dem Magnum, derzeit unter der Typbezeichnung „AE“, den völlig ebenen Kabinenboden in einem Fernverkehrs-Truck ein. Nach wie vor teilt der Magnum wie kein anderes Fahrzeug die Betrachter in be-

geisterte Anhänger oder strikte Ablehner. Die Fans des Magnum nehmen gerne den ungewöhnlichen Aufstieg zum Fahrerhaus hinter der Vorderachse in Kauf.

Außen hat das Flaggschiff von Renault ein Facelift für einen rassistigeren, kraftvolleren Auftritt bekommen. Das Facelift verbindet Design, Sicherheit und einfache Wartung. Zur Serienausstattung zählen jetzt die getönte Viscope-Außensonnen-

blende mit Chromleiste, LED-Positionslampen und Vorrüstung für eine zusätzliche Scheinwerferlampe. Auffällig ist auch die Haltestange unter der Windschutzscheibe mit Renault-Schriftzug zur Betonung der Linienführung des Fahrerhauses. Mit dem neuen zweifarbigen Kühlergrill, der in einen dreiteiligen Bugspoiler mit Trittstufe aus Glasfaser-Polyamid eingelassen ist, wirkt der neue Magnum besonders maskulin. Doch vor

allem bietet der völlig neue Innenraum der Magnum jetzt mit einer um 20 cm angewachsenen Stehhöhe noch mehr Lebenskomfort an Bord und endlich ein ausreichendes Stauraumangebot im Dachbereich. Allerdings fehlen aus meiner Sicht noch eine Aufstiegsleiter zur oberen Liege bei der Zwei-Fahrer-Version und von außen zugängliche Großstaufächer.

**Lob für die Designer.** Davon abgesehen haben die Designer der neuen Magnumkabine ein großes Lob verdient. Die weichen Farbtöne schaffen einen angeneh-

men visuellen Eindruck und ein elegantes, entspannendes Ambiente. Neue Verkleidungen in hellen Tönen setzen elegante Akzente, während die neuen Innenvorhänge blickdichter gestaltet wurden und damit mehr Privatsphäre bieten. Und das um 20 cm angehobene Dach des Fahrerhauses bringt jetzt eine echte Stehhöhe von über zwei Metern in die Kabine. Auch der Platzbedarf der verschiedenen Ausrüstungen wurde optimiert. Selbst zu zweit ist es für die Fahrer geräumig.

Außerdem bieten die im „SMC“-Verfahren hergestellten Formteile mehr Festigkeit und sind noch leichter (als Option steht eine verstärkte Wärmedämmung für besonders kalte Länder zur Verfügung). Auch die Türen wurden neu gestaltet. Jetzt gibt es Schlösser mit verbessertem Einbruchschutz sowie Impulsscheibenheber. Die Scheiben sind serienmäßig getönt und bieten bei starker Sonneneinstrahlung mehr Schutz.

Renault Trucks hält auch an den bewährten Ausstattungsvarianten fest. Das serienmäßig Multipass-Konzept bietet eine zweckmäßig gestaltete Ausstattung mit luftgefederten Fahrersitz, einem drehbaren Beifahrersitz, einem ausklappbaren Tisch und einem modularen Ruhebereich mit einer oder zwei Schlaf-liegen. Dieses Konzept wird in zwei Varianten angeboten, die auf die Besonderhei-

ten der Transportbranche abgestimmt sind: In der Solo-Version kann der Fahrer vom Fahrersitz über den drehbaren Beifahrersitz in den Entspannungsbereich wechseln. In der Duo-Version genießt auch der Beifahrer optimalen Reisekom-

**Der neue Innenraum bietet mehr Komfort und vor allem 20 cm mehr Stehhöhe.**

fort mit einem gefederten, nicht drehbaren Beifahrersitz.

Die Fahrerhausversion Classic ist weiterhin als Option lieferbar. Sie bietet eine traditionelle Ausstattung mit gefedertem Fahrersitz und fixer Schlaf- liege auf den Ablagefächern sowie einen drehbaren Beifahrersitz. In dieser Konfiguration wurde der Komfort der Schlaf- liege mit einer neuen 3-Zonen-Tonnentaschen-Federkernmatratze auf höchstem Qualitätsniveau verbessert. Die beiden Ausstattungsvarianten Privilege und Excellence werden von Renault Trucks weiterhin für das Fahrerhaus des Magnum angeboten. In der Version Privilege bietet das Fahrerhaus serienmäßig Klimaanlage, Standheizung, Türöffner-Fernbedienung, Radio-CD mit Fernsteuerung, zusätzlichen Stauraum unter der Schlaf- liege, einen von der Schlaf- liege aus bedienbaren elektrischen Dachlüfter, Vorrüstungen zur





Der neue Magnum: großzügig geschnitten und maskulin



In-stallation einer Freisprecheinrichtung sowie zwei Steckdosen in 12 V respektive 24V. In der Version Excellence stehen zusätzlich das Radio CD/MP3/Bluetooth, die elektrische Kippvorrichtung des Fahrerhauses, seitliche Verkleidungen, eine Scheinwerferwaschanlage und ein Kühlschrank zur Verfügung.

**Bei den Staufächern** hat der neue Magnum mächtig zugelegt. Je nach Fahrerhauskonfiguration kann das Gesamtfassungsvermögen der Stauräume über 1.000 Liter betragen. Die vordere Ablage in Reichweite des Fahrers wurde verdreifacht und bietet jetzt insgesamt 263 Liter Volumen. Sie besteht aus drei seitlichen Staufächern mit zylindermontiertem Schnellöffnungssystem, einem zentralen Staufach mit absperbarem Rollo, das einem Fernseher, einer Kaffeemaschine oder einem Mikrowellenherd Platz bieten kann, sowie eine dreiteilige Ablage zur Integration elektronischer Ausrüstungen wie Radio oder CB-Funk. Alle geschlossenen Ablagen sind mit einer Beleuchtung ausgestattet, die sich beim Öffnen automatisch einschaltet.

An der Fahrerhausrückseite überzeugt ein besonders großes Staufach mit Overhead-Klappmechanik im Airline-Design, das perfekt in den oberen Teil des Fahrerhauses integriert ist. Mit einem Volumen von 95 Litern und einer maximalen Nutzlast von 20 kg kann hier problemlos einiges für eine Ferntour untergebracht werden. Auch ein ausklappbarer Make-Up-Spiegel wurde nicht vergessen.

Die je 16,2 Liter großen Ablagen in den Türen wurden speziell konzipiert, um beispielsweise Platz für eine 1,5-Liter-Flasche zu bieten. In der Multipass-Konfiguration steht seitlich eine zusätzliche Ablage mit 12V/10A-Steckdose zur Verfügung, die sich in Reichweite der Schlafliège befindet.

Der Magnum ist serienmäßig mit einem Radio-CD RDS und einer Fernbedienung ausgestattet, die den Zugriff auf die Radiofunktionen von der Schlafliège aus ermöglicht. In der Ausstattungsvariante Excellence kann der Fahrer mit dem neuen Radio die neuesten Technologien des Marktes nutzen: CD, MP3, USB-Anschluss, Bluetooth für die Freisprechanlage, Anzeige der Radiosender oder Tonspu-



**Das neue Fahrerhaus: mehr Höhe, mehr Stauraum, mehr Ablagen**

ren auf dem Digital-Display der Instrumententafel. Mit vier integrierten Lautsprechern (zwei 130-mm-Woofers und zwei 19-mm-Tweeter) steht dem Musik- und Radiogenuss nichts mehr im Wege.

Das Fahrerhaus des neuen Magnum bietet eine modulare, verbesserte Innenraumbeleuchtung mit vier weißen 21-W-Deckenleuchten, zwei 7-W-Deckenleuchten für Nachtfahrten und je nach Version zwei fixen oder mobilen Leselampen.

**Auch von der Technik her** kann sich der Renault Magnum in die erste Reihe stellen und konnte auf der kurzen Probefahrt in Frankreich einige Pluspunkte sammeln. Für den Magnum steht der Motor DXi13 mit SCR-System und Ad-Blue auf Wunsch auch gemäß Euro 5 in zwei Leistungsstufen – 460 PS (339 kW) und 500 PS (368 kW) – zur Wahl. Bei der Bestückung des Antriebsstrangs kann der Kunde zwischen mechanischen 16-Gang-Schaltgetrieben ZF Ecosplit-Getrieben mit Servoshift-System für reduzierte Betätigungskräfte und dem 12-Gang-Automa-

tik-Schaltgetriebe Optidriver+ in Zweipedaltechnologie wählen.

Mit der leistungsstarken und zuverlässigen Motorbremse Optibrake oder Optibrake+, dem ZF-Intarder bei den manuellen Getrieben beziehungsweise Voith-Retarder beim Optidriver+, den vier Scheibenbremsen mit EBS sowie der elektronischen Steuerung des Druckreglers APM (Air Product Management) bietet der Magnum ein leistungsstarkes Betriebsbremssystem nach neuestem Stand der Technik mit großem Funktionsum-

**Die erste, recht kurze Probefahrt ließ erahnen, dass der Magnum auch fahrtechnisch erste Sahne ist.**

fang wie Warnmeldungen bei Verlust von über 40 Prozent der Bremskraft sowie bei Überschreitung der Temperaturschwelle von +550°C an den Rad-Bremsen, eine Rollsperrung als Anfahrhilfe am Berg und integrierte ASR-Funktion. Auch das ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) ist im Ausstattungsprogramm zu finden. Es ist eines der wichtigsten neuzeitlichen Assistenzsysteme und kann ein Schleudern oder Umkippen des Magnum verhindern. Und auch das ECS-System (Electronic Controlled Suspension) der Luftfederung trägt zu einer erhöhten Fahrstabilität bei.

Dank dezentraler elektronischer Architektur bietet das Scan-BUS-System im Magnum behält jede Fahrzeugkomponente, darunter Motor, Bremssystem, Federung und Luftherzeugung, die Kontrolle über ihr eigenes System. Trotzdem sind alle untereinander verbunden. Mit dieser elektronischen modularen und dezentralen Architektur sind Vorteile wie eine Kompensierung von Kommunikationsbussen und eine Verbesserung der Kabelvorbereitung verbunden.

Insgesamt konnte der neue Magnum in Lyon auf den ersten Blick in Theorie und Praxis überzeugen. Schon bald sind die ersten Probefahrten auf der Fernverkehrs-Teststrecke des KFZ-Anzeiger geplant. Da lässt sich dann mehr von den Fahreindrücken mit dem neuen Magnum berichten.

**ADELBERT SCHWARZ**





Fahrzeugeinrichtung von Fami

JUNG

## Lichtbogenverzinkung für alle Jung-Anhänger

Ab sofort erhalten alle Jung-Anhänger die Lichtbogenverzinkung als Korrosionsschutz, die für höchstfeste Feinkornstähle verwendbar ist. Sie erhält eine gute Vorbereitung und wird durch Freihand-Sandstrahlen metallisch rein – das Ergebnis ist ein guter Schutz durch 100 µm Zinkschichtstärke. Auf der zinkrauen Oberfläche haftet die Lackierung gut; das so behandelte Material ist mechanisch hoch beanspruchbar. Die anschließende Acryl-Lackierung ist im RAL-Farbton nach Kundenwunsch erhältlich. Die Vorbereitungen zur Umstellung auf diese Oberflächenbehandlung für Gergen-Kipper laufen bereits.

FAMI

## Neue Produktreihe von Fahrzeugeinrichtungen

Fami produziert am Standort Rosà/Veneto neben Betriebs- und Lagereinrichtungen nun auch Fahrzeugeinrichtungen. Neben marktüblichem Zubehör werden schwenkbare Rampen, Leiternlifte und Schwenkkrane aus eigener Produktion angeboten. Geräuschkämmende Kunststoffdistanzhalter zwischen den Elementen, schwimmend verlegter Boden mit Stoßverbindungen aus Alustrangprofilen sowie Koffer mit Einhandbedienung und ergonomischem Griff kennzeichnen die Store Van-Fahrzeugeinrichtung, die beim TÜV Rheinland überprüft wurde.

KÖGEL

## Produktionsstart in Polen

Die Produktion im neuen Kögel-Werk in Stargard, Polen, hat am 5. Mai begonnen. Dort werden derzeit Containerchassis und Wechselverkehrsanhänger gebaut. Ab Oktober folgen Planensattel und Wechselbrücken. Dank der Nähe zur Ostsee kann der Wachstumsmarkt Containerchassis besser bedient werden. Des Weiteren ist man von Stargard schnell im Norden Deutschlands.



Der erste Trailer Irenka im Kögel-Werk in Polen