



Renault Magnum 460 Euro 5

Komfortabel auf Tour

Mit nobler Kabine und wirtschaftlichen Transportleistungen konnte der Magnum 460 von Renault Trucks beim Test punkten.



Jetzt sind alle wichtigen Bedienfunktionen ins neue Multifunktionslenkrad integriert und an der Lenksäule platziert.



Das elegante Cockpit ist Renault Trucks in allen Punkten vorbildlich gelungen.

Grundsätzlich war der Magnum 460 flott und wirtschaftlich unterwegs. Der Magnum 460 Euro 5 von Renault Trucks trat mit dem neuen Motor DXI 13 zum Test an. Seit September vorigen Jahres steht ausschließlich der neue 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 12,8 l Hubraum in den Leistungsvarianten von 460 und 500 PS für die Magnum-Baureihe zur Verfügung. Die Entwicklung erfolgte bei Renault Trucks auf Basis der gemeinsamen Technologieplattform unter dem Konzerndach der AB Volvo. Der umweltverträgliche Motor gemäß Euro 4/5 mit SCR-Technologie und Ad-Blue soll im Vergleich zum Euro-3-Vorgänger (440 und 480 PS) mit mehr Power und mehr Drehmoment für höhere Transportleistungen bei geringerem Verbrauch sorgen. Renault Trucks spricht von bis zu 4 km/h höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten und um bis zu 5 Prozent geringeren Verbrauchswerten.

Das Einsatzfeld der Magnum-Baureihe mit nur einer Basiskabine und dem DXI 13 als einzige Motorisierungswahl ist eng auf den Fern- und internationalen Langstreckenverkehr ausgelegt. Die 460-PS-Version, wie im Testfahrzeug der Fall, gibt die Nennleistung bereits bei 1.400 bis 1.900/min ab und stellt ein durchzugsstarkes maximales Drehmoment von 2.300 Nm bei 1.050 bis 1.400/min zur Verfügung.

Beim Test mit dem Magnum 460 zeigt sich vor allem das 12-Gang-

Automatikschaltgetriebe „Optidriver+“ in 2-Pedaltechnologie als überaus empfehlenswerte Option. Dank eines perfekt abgestimmten Antriebsstrangs beschleunigt der 460 vom Stand weg komfortabel mit wenigen Schaltvorgängen auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit. Der Fahrer braucht dabei nur Gas zu geben und kann sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Alles andere, das Kuppeln, Schalten und die wirtschaftliche Gangwahl – einschließlich Gangsprünge beim Beschleunigen – übernimmt „Kollege Computer“ auf hohem Qualitätsniveau.

Ob der neue Magnum 460 mit dem DXI-13-Motor wirklich in der von Renault Trucks genannten Höhe sparsamer und schneller ist, lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen bei

Der 460 beschleunigt komfortabel auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit.

diesem Test nicht feststellen. Grundsätzlich war der Magnum 460 ziemlich flott und wirtschaftlich auf der Teststrecke unterwegs. Die Werte auf dem Autobahnabschnitt mit einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 32,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,2 km/h sprechen für sich. Auch auf dem Landstraßenabschnitt erzielte der



Die Stehflächen an der Fahrzeugfront könnten etwas großzügiger ausgelegt sein.

Magnum mit 39,5 l/100 km bei 63,8 km/h eine hohe Transportleistung (Einzelheiten siehe Kasten).

Schließlich sind bei 40 t Testzug-Gesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 11,5 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von kräftigen 57,5 Nm/t kein Pappenstiel. So ist der Fahrer im Magnum 460 praktisch in allen Verkehrssituationen souverän und mit beachtlicher Fahrharmonie unterwegs. Bemerkenswert ist vor allem die perfekte und wirtschaftliche Gangwahl der Fahrprogrammregelung des Optidriver+. Die ziemlich intelligente Software nutzt sogar den Bereich unterhalb der 1.000er Drehzahlmarke, in dem der DXI 13 noch



Bei der Multipass-Kabinenversion lässt sich das untere Bett schnell in eine gemütliche Sitzgruppe umwandeln.



Das obere Bett lässt sich einfach ausklappen und ist sofort einsatzbereit.

TECHNISCHE DATEN

Renault Magnum 460.18:

Konfiguriert als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte

Länge: 5,91 m; Breite: 2,55 m; Höhe (Kabinendach): 3,75 m; Radstand: 4,12 m; Wendekreisdurchmesser: 15,74 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 510-l-Dieseltank + 125 l Ad-Blue): ca. 7,7 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 Abgasstabilisator 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 (684 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 (1.583 Euro Aufpreis), Rollsperrung sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Motorbremse Optibrake+ (2.795 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

ansprechende Durchzugskräfte aufbringen kann.

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 5.741 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 neue und besonders flexible Elektronik-Architektur verbindet im Magnum alle Mikroprozessoren des Motor-, Getriebe- und Bremsenmanagements zu einer effektiven Zusammenarbeit. Allerdings stehen außer ESP die neuesten Assistenzsysteme wie

Tempomat/Bremsomat und Spurwächter bei Renault Trucks noch nicht im Programm. Immerhin ermöglicht zum Beispiel die neueste EBS-Generation im Magnum aktuelle Sicherheitszusatzfunktionen wie den Bremsassistent, die Rollsperrung als Anfahrhilfe und einen Alarmmelder bei zu hoher Bremscheibentemperatur.

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.

Alleinstellungsmerkmal. Der aufgesetzte Kabinenwürfel mit komplett ebenem Fußboden sowie der Aufstieg hinter der Vorderachse mit anschließendem Seitstep sind bis heute das Alleinstellungsmerkmal der Magnum-Baureihe von Renault Trucks. Das kompromisslose Kabinenkonzept für den internationalen Langstreckenverkehr wurde von Renault Trucks erstmals 1990 für das schwere LKW-Segment vorgestellt und hat von seiner polarisierenden Wirkung nur wenig verloren.

Im Gegensatz zu den meist tiefgreifenden Änderungen in der



Alle Betriebsflüssigkeits-Stände werden elektronisch überwacht, fürs Nachfüllen und die manuelle Kontrolle ist alles einfach zugänglich.

Technik und beim Interieur wurde das Outfit der Magnum-Baureihe beim jeweiligen Generationenwechsel (der jüngste erfolgte Anfang 2005 als Vorbereitung auf die Volvo/Renault-Technologieplattform) eigentlich nur vom Design her an den Zeitgeist angepasst. So hat sich der Kabinen-Kubus nur wenig geändert. Allerdings wurde beim letzten Mal das Chassis auf 2,55 m erweitert, was

TESTERGEBNIS

Autobahn
 gefahrene km 115,6 km
 Verbrauch Ø 32,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 80,2 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 40,2 l/100 km bei 80,2 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 25,1 l/100 km bei 80,2 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km 65,4 km
 Verbrauch Ø 39,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 63,8 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung ... 2,0 km
 Verbrauch Ø 140,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 54,5 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km 181,0 km
 Verbrauch Ø 34,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 73,4 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø 4,2 % je l/100 km

Wetter
 bewölkt/heiter; Wind: 2 bis 3 aus SW bis S;
 Temperatur +16 bis +21° C

Ø = Durchschnitt



sich jedoch optisch nicht bemerkbar macht.

Die von Türschweller zu Türschweller uneingeschränkte Bewegungsfreiheit ist noch immer das tragende Komfortmerkmal der Magnum-Kabine. Außerdem lässt sich bei der Multipass-Kabine des Testfahrzeugs die untere Liege ohne Mühe in eine gemütliche Ruhezone mit Sitzgruppe und Klapptisch umwandeln. Bei der „Solo“-Version kommt noch ein drehbarer Beifahrer-Ruhsitz hinzu. Optional ist auch eine Zweifahrer-Ausführung mit einteiliger unteren Liege und die „Duo“-Version mit luftgefedertem Beifahrersitz im Programm.

Renault Trucks sollte jedoch den Zugang zur oberen Liege jeweils mit einer Aufstiegsleiter bequemer und sicherer gestalten. Für eine 2-Mann-Crew ist das Stauraum-Angebot der Magnum-Kabine knapp bemessen. Alleinfahrer, für die auch die „Multipass“-Standardausstattung des Testfahrzeugs in erster Linie gedacht ist, kommen jedoch mit ihrem Gepäck gut klar.

Renault Trucks hat Ende vorigen Jahres, in Verbindung mit der Einführung von Euro 4/5, nochmals in einen Cockpit-Feinschliff beim Magnum investiert: Jetzt sind alle wichtigen Bedienfunktionen wie die Betätigung des Optidriver+, Tempomat, Retarder, Radio, Licht, Scheibenwischer und Blinker im



Die gewöhnungsbedürftige Einstiegssituation ermöglicht einen von Türschweller zu Türschweller ebenen Kabinenboden.

neuen Multifunktionslenkrad integriert oder in unmittelbarer Lenkradnähe mit Hilfe von Lenksäulenbedienhebeln platziert. Das gilt auch für die Aktivierung des erweiterten Pulldown-Menüs für die Anzeige von Fahrzeiten, Wartungsabständen, Ad-Blue-Pegelstand, Reifendruck und anderen Informationen. Besonders markant ist auch das Kombiinstrument mit neuem, zentral angeordneten Analog-Drehzahlmesser und darin integrierter Digital-Geschwindigkeitsanzeige.

Umfangreicher Service. Besonders aktuell sind bei Renault Trucks die verminder-ten Wartungs- und Betriebskosten für alle Baureihen und Modelle aus dem jüngsten Entwicklungszyklus. Hinzu kommt der weitere Ausbau des europa-weiten Servicenetzes, des Pannendienstes und Dienstleistungs-Programms mit Produkten wie „Renault Trucks 24/24“, „GO24“ und die Garantierweiterung „Expandys“ sowie die Software „Infomax“ als kostengünstiges Fuhrparkmanagement-System. Weitere Produkte wie die Wartungs- und Reparaturver-

LICHT UND SCHATTEN

Fahrerhaus. Positiv: vorbildliche Fahrerplatz-ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; günstig platzierte Ablagen; ansprechendes Interieur; von Schweller zu Schweller völlig ebener Fußboden, überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort;

Negativ: gewöhnungsbedürftige Einstiegs-situation, knapp bemessene Stehflächen an der Front, unbequemer Aufstieg zum oberen Bett, knapper Stauraum

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-Schaltgetriebe Optidriver+ und ESP im Programm.

Negativ: 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

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

träge „Start and Drive“, die modular aufgebaute Kurz- und Langzeitvermietung „Clovis Rent“ sowie Finanzierungen runden das Dienstleistungs-Portfolio ab. Renault Trucks will außerdem eine europaweite Qualitätsoffensive zur Imageverbesserung durchsetzen.

Zusammen mit dem aktuellen Modellprogramm besitzt Renault Trucks als Full-Liner im Nutzfahrzeuggeschäft jetzt ein erfolversprechendes Konzept, in dem vor allem in Deutschland die Magnum-Baureihe eine wichtige Rolle spielt. Laut verhandelbarer Preisliste gibt es den 460 in der Basisversion einschließlich Euro 5 mit SCR-Technologie und 125-l-Ad-Blue-Tank (Aufpreis zusammen: 2.965 Euro) sowie Basispaket Optidriver+ (5.741 Euro) und Motorbremse Optibrake+ (2.795 Euro) für 135.131 Euro. Empfehlenswert sind noch weitere

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



Die Beleuchtungseinheit lässt sich für einen einfachen Birnenwechsel ausklappen.



Sonderausstattungen zur weiteren Steigerung des erfreulich hohen Komfort- und Ausstattungsniveaus der Magnum-Kabine wie das Paket Excellence für 4.177 Euro und die Webasto-Standzusatzheizung TH90 für 1.583 Euro sowie Dachspoiler, Chassis-Seitenverkleidungen und zusätzlicher Rahmenüberstieg für zusammen 2.785 Euro.

ADELBERT SCHWARZ