

nfm
NUTZFAHRZEUGE
MANAGEMENT

SONDERDRUCK



**HALLE 17
STAND A21**



NOBEL-HOBEL

mit „HÜTTEN-ZAUBER“

RENAULT



**GRÖßER, HÖHER,
LUXURIÖSER:**

So stellte Renault Trucks Ende Mai seinen neuen Magnum vor. Wir hatten jetzt Gelegenheit, das Flaggschiff unter Realbedingungen auf der Straße zu fahren. Als Testfahrzeug stand ein Magnum 460 zur Verfügung.



▲ **FACELIFT FÜR DAS FLAGGSCHIFF**

Neben kosmetischen Korrekturen erhielt der Renault Magnum ein neues Interieur.





▲ **STARKES FLAGGSCHIFF**

Für unsere Testfahrt stand uns ein 500 PS starker Magnum zur Verfügung.



▶ **LEICHT MODIFIZIERT**

Auch im Cockpitbereich hat es leichte Veränderungen gegeben.



Die Überarbeitung des Magnum betrifft das Außendesign des markanten Fahrerhauses sowie das Interieur. Die Designer haben einige neue Akzente gesetzt. Dazu gehört vor allem die dominierende Chromleiste, die unter der Windschutzscheibe verläuft und dem Fahrer als Haltegriff beim Reinigen der Windschutzscheibe dient. Sie trägt wesentlich zum neuen kraftvollen Auftritt des Magnum bei.

Seitlicher Ausstieg bleibt

Beim Aufstieg in das geräumige Fahrerhaus ist alles beim Alten geblieben: Die Stufen samt der charakteristischen Halteleisten befinden sich neben der Tür. Ein nach wie vor polarisierendes Einstiegskonzept. Die einen schwören auf den seitlichen Aufstieg, die anderen kommen mit ihm nicht zurecht. Wie dem auch sei: Wenn man erstmal das Fahrerhaus erklommen und im komfortablen Fahrersitz Platz genommen hat, wird man vom üppigen Raumangebot im würfelförmigen Fahrerhaus überwältigt. Ein durchgehend ebener Boden, große Fensterflächen und Stauraum im Überfluss. Der neue Magnum hat den Fahrern reichlich was zu bieten.

Je nach Variante beträgt das Gesamtfassungsvermögen der Staufächer über 1000 l. Mehr als genug, um auch auf längeren Touren Ordnung im Magnum zu halten. Auch die Aufteilung der Stauräume wirkt durchdacht und ist an den Bedürfnissen der Fahrer orientiert. Die vordere Ablage in Reichweite des Fahrers hat jetzt ein Volumen von über 260 l. Ein üppiges Gepäckfach befindet sich, ähnlich wie im Flugzeug, unter der Decke und wird per Knopfdruck nach unten geöffnet werden. Staumöglichkeiten werden konsequent genutzt. Das beginnt mit den Türablagen. Die fassen jetzt je 16,2 l und bieten unter anderem Platz für eine 1,5-l-Flasche.

Viele Komfortbausteine

In der serienmäßigen Multipass-Konfiguration des Magnum steht außerdem seitlich eine zusätzliche Ablage mit 12-V-/10-A-Steckdose zur Verfügung, die sich in



▶ ALLES ÜBUNGSSACHE

Der seitliche Aufstieg ins Magnum-Fahrerhaus.

▶ MARKANTES DESIGNERMERKMAL

Die Optik der Scheinwerfer blieb unverändert.



Fotos: Renault Trucks, sk



GROSSE FENSTERFLÄCHEN

Auch im Cockpitbereich hat es leichte Veränderungen gegeben.

Reichweite der Schlafliège befindet. Auch die Innenbeleuchtung trägt zum Wohlbefinden des Fahrers bei. Das Fahrerhaus des neuen Magnum bietet hier eine modulare, verbesserte Innenraumbelichtung mit vier weißen 21-W-Deckenleuchten, zwei 7-W-Deckenleuchten für Nachtfahrten und je nach Version zwei fixen oder mobilen Leselampen.

Gerade im Fernverkehr, und für den ist der Magnum konsequent konzipiert, ist ein hohes Maß an Schlafkomfort eine Grundvoraussetzung. Auch hier hat Renault Trucks nachgelegt. So verfügt bereits die Klassikvariante über ein knapp 2 m langes und 74 cm breites Bett mit Drei-Lagen-Matratze.

Vielfalt der Möglichkeiten

Das serienmäßige Multipass-Konzept des neuen Magnum beinhaltet eine Ausstattung mit einem gefederten Fahrersitz,

einem drehbaren Beifahrersitz, einem ausklappbaren Tisch und einem modularen Ruhebereich mit einer oder zwei Schlafliegen. Dieses Konzept wird in zwei Varianten angeboten, die auf die Besonderheiten 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 Reisekomfort mit einem gefederten, nicht drehbaren Beifahrersitz.

Bewährter Antriebsstrang

In Sachen Antriebsstrang setzt Renault Trucks bei der Neuauflage des Magnum auf bewährte Technik. Der bekannte DXi13-Motor steht weiterhin in zwei Leistungsstufen – 460 PS (339 kW) und 500 PS (368 kW) – zur Verfügung. Unser Testfahrzeug war mit der 460-PS-Motorisierung

ausgestattet, die einen absolut passablen Eindruck hinterlassen hat. Das Auto verfügt über genügend Kraftreserven, um Überholmanöver ohne Aufregung durchzuführen. Und auch am Berg kann der kraftvolle Sechs-Zylinder sehr gut mithalten.

Hohe Verzögerungsleistung

Sein maximales Drehmoment von 2300 Nm liegt in einem Drehzahlbereich von 1050 und 1300 U/min. Ein technisches Highlight innerhalb des Motors ist die Pumpe-Düsen-Einspritzung der neuesten Generation mit einem Einspritzdruck von 2000 bar, die wesentlich zur Charakteristik des Motors beiträgt.

Der DXi13-Motor entspricht den Abgasreinigungsnormen Euro 4 und Euro 5 und nutzt das SCR-System (Selective Catalyst Reduction oder Katalysator zur Reduktion der NOx). Das Aggregat ist außerdem mit



▶ ARBEITEN UND LEBEN

Mit wenigen Handgriffen ist der Tisch montiert.

▶ VIEL STAURAUUM

Im neuen Magnum stehen bis zu 1000 l in Ablagefächern zur Verfügung.



einer Abgasbremse ausgestattet. Diese Verdichtungsbremse bietet eine Verzögerungsleistung von 193 kW bei 2300 U/min. Bremskraft, die auch bei Gefällstrecken im Mittelgebirge deutlich zu spüren ist. Besonders angenehm bei der Bedienung: Die Abgasbremse wird über das Bremspedal gesteuert, sodass auf zusätzliche Hebel verzichtet werden kann.

einem optimalen Wirkungsgrad genutzt wird.

Die Programmierung des Schaltautomaten lässt auch auf anspruchsvollen Strecken keine Schwachpunkte erkennen. Im Gegenteil: Für mehr Sicherheit und Fahrkomfort steht eine Impulssteuerung am Lenkrad zur Verfügung. Sie ermöglicht ein weiches Schalten und einen schnellen

Gangwechsel. Einziger Schwachpunkt: Das Optidriver+-Getriebe muss als Option extra bestellt werden. Es dürfte jedoch nur eine Frage der Zeit sein, bis auch bei Renault Trucks die immer beliebter werdenden Schaltautomaten zur Standardausstattung werden. Wer seinen Magnum so wirtschaftlich wie möglich fahren möchte, kommt am Optidriver+ nicht vorbei.

Bereicherung für den Fahrer

Eine echte Bereicherung für Fahrer (und Unternehmer) ist das automatisierte Schaltgetriebe Optidriver+ mit dem auch unser Testfahrzeug ausgestattet war. Sämtliche Gangwechsel erfolgen vollautomatisch und basieren auf einer zentralen, eigens von Renault Trucks entwickelten Fahrhilfe, die je nach Einsatzbedingungen und Beladung den optimalen, einzulegenden Gang berechnet. So wird gewährleistet, dass der Motor jederzeit mit

FAZIT: Das überarbeitete Magnum-Fahrerhaus ist ein echtes Wohlfühlfahrerhaus. Vor allem das üppige Raumangebot in Verbindung mit dem ebenso großzügigen Stauraum sowie den zahlreichen Ablagen tragen wesentlich zum Wohlbefinden auch auf langen Touren bei. Die ausgereifte und wirtschaftliche Antriebsstrangtechnik und der Variantenreichtum beim Fahrgestell machen das Fernverkehrsfahrzeug auch für Flottenbetreiber zu einem attraktiven Produkt.



▲ UND HOCH DAS BEIN

Der Einstieg in den R385ti Major setzt Beweglichkeit voraus.



▼ FAST SCHON NOSTALGIE

Der Fernverkehrsklassiker R385ti Major von Renault.

RENAULT R385TI MAJOR: Der Urahn des Magnum

Wer heute mit einem Fernverkehrsfahrzeug vom Schlage eines Magnum unterwegs ist, mag kaum glauben, dass noch vor 20 Jahren völlig andere Zeiten angesagt waren. Vor allem in Sachen Komfort war an viele Dinge, die heute selbstverständlich sind, noch gar nicht zu denken. Das wird einem dann klar, wenn man mal wieder Gelegenheit hat mit einem Truck-Youngtimer zu fahren. Einen solchen hat Renault Trucks mit dem

R385ti Major ausgegraben. Noch bis vor kurzem in Kundenhand in einer bayerischen Kiesgrube der Firma Leitl unterwegs, hat das Fahrzeug dank sehr guter Pflege die Jahrzehnte ohne Mängel überdauert.

Der R385ti Major ist ein echter Fernverkehrsklassiker, der in ganz Europa unterwegs und für seine Zeit absolut wegweisend war. In Sachen Verbrauch reicht der Vorgänger des 1990 neu vorgestellten Renault Magnum natürlich nicht an heutige

Werte heran. Und als Fahrer musste man seine Ansprüche ebenfalls an die damaligen technischen Möglichkeiten anpassen. Das Getriebe „handgerissen“, der Motor brüllend unter dem federgedämpften Fahrersitz; und eine Klimaanlage gab es nicht. Trotzdem macht das Auto auch heute noch Fahrspaß. Man fühlt sich fast ein wenig wie einst Manfred Krug, der in den 70ern im Vorabendprogramm als Franz Meersdonk „auf Achse“ war.



▲ HANDGERISSEN

An üppigen Komfort und automatisierte Getriebe war in den 70ern noch nicht zu denken.

