

Magnum, eine neue Dimension im Fernverkehr

Im Jahre 2008 schreibt Renault Trucks weiter an der Erfolgsstory des Renault Magnum. Neben einem rassigeren, kraftvolleren Auftreten bietet die neue Magnum-Version mit einem großzügiger ausgelegten, luxuriöseren Fahrerhaus noch mehr Lebenskomfort an Bord. Mit seinen außergewöhnlichen technischen Leistungen und einem breiten Serviceangebot bekräftigt der Renault Magnum seine Führungsposition in puncto Komfort, Design und Wirtschaftlichkeit.

Als Vorreiter bot der Renault Magnum bereits 1991 erstmals ein Fahrerhaus mit flachem Boden und innovativem Design. In diesem Jahr trumpft er mit einem völlig neu überdachten Innenraum auf. Mehr Volumen, mehr Stauraum, mehr Komfort, mehr Ausstattung: So erreicht der Renault Magnum im Jahr 2008 eine neue Dimension und sorgt damit für Zufriedenheit und Stolz bei Fahrern und Spediteuren.

Der Renault Magnum ist der Inbegriff der Design-Ambitionen von Renault Trucks. Er ist nicht nur ein wichtiger Bestandteil der Identität und ein starker Imagerträger für Kunden, das eigenwillige Design steht auch im Dienste der Zweckmäßigkeit. Mit seinem ausdrucksstarken Außenstyling und seinem sympathischen Innenraum ist der Renault Magnum von Renault Trucks die Design-Referenz im Fernverkehr.

Neben einem ansprechenden Äußeren waren Rentabilität und Optimierung zentrale Anliegen der Renault Magnum-Designer. Er wurde perfekt auf die Tätigkeitsbereiche der Kunden und die von ihnen transportierten Güter abgestimmt, ob im Sammelguttransport oder bei Transporten mit geführter Temperatur. So erfüllt der Renault Magnum alle Anforderungen der Profis im Fernverkehr.

Mit der neuen Version des Renault Magnum gelingt Renault Trucks einmal mehr die Überraschung im Transportsektor. Er setzt neue Maßstäbe in puncto Komfort, Design und Wirtschaftlichkeit von Langstreckenfahrzeugen. Mit dem Renault Magnum erhält der Fernverkehr unlegbar eine neue Dimension.

INHALT

<u>EIN EFFIZIENTER, LEISTUNGSSTARKER ANTRIEBSSTRANG.....</u>	3
• MOTOR	3
• GETRIEBE	4
MECHANISCHE SCHALTGETRIEBE.....	4
AUTOMATIK-GETRIEBE.....	4
• ACHSEN	5
<u>MODULARE, WIDERSTANDSFÄHIGE FAHRGESTELLE.....</u>	5
<u>MARKFÜHRENDES BREMSSYSTEM.....</u>	6
• BREMSSYSTEM	7
OPTIBRAKE.....	7
HYDRAULISCHE RETARDER.....	8
• BREMSEN 6	
KOMBINATION SCHEIBENBREMSEN - EBS.....	6
EBS (ELEKTRONISCHES BREMSSYSTEM).....	6
ESP (ELEKTRONISCHES STABILITÄTSPROGRAMM).....	7
• APM (AIR PRESSURE MANAGEMENT)	8
<u>STABILE, ANPASSUNGSFÄHIGE FEDERUNG.....</u>	8
<u>DEZENTRALE ELEKTRONISCHE ARCHITEKTUR.....</u>	9
<u>DAS FAHRERHAUS, EINE REFERENZ IN SACHEN KOMFORT UND DESIGN.....</u>	9
• AUSSENDESIGN	9
• INNENRAUM	10
FAHRERHAUS-KONFIGURATIONEN.....	10
SERIENAUSSTATTUNG.....	10
STAUFÄCHER.....	11
DAS NEUE RADIO-ANGEBOT.....	11
BELEUCHTUNG.....	12
HARMONISCHE INNENAUSSTATTUNG.....	12
<u>MAGNUM, EINE AUßERGEWÖHNLICHE DIMENSION.....</u>	12

Ein effizienter, leistungsstarker Antriebsstrang

• Motor

Leistung und Anzugsstärke charakterisieren den Motor DXi13 Euro4 bzw. Euro5 Incentive, der von Renault Trucks speziell auf den Magnum abgestimmt wurde.

Der in zwei Leistungsstufen - 460 PS (339 kW) und 500 PS (368 kW) – verfügbare Motor bietet mit einem breiten Drehmomentbereich hohen Fahrkomfort und optimierten Dieselkraftstoffverbrauch. Seine wichtigsten Kenndaten sind:

- Bohrung: 131 mm
- Hub: 156 mm
- Gewicht: 1.140 kg
- Maximale Leistung: 368 kW (500 PS) bei 1.800 U/min
- Maximales Drehmoment: 2450 Nm von 1050 bis 1400 U/min
- Sechszylinderreihenmotor mit elektronischer Hochdruckeinspritzung durch Pumpe-Düse
- Hintere Ventilsteuerung
- Turbolader mit Überdruckventil (Wastegate)
- Lüfter mit Viskokupplung und elektronischer Steuerung

Der DXi13 ist außerdem mit einer Abgasbremse ausgestattet. Diese Verdichtungsbremse ist die leistungsfähigste Bremse des Marktes und bietet eine Verzögerungsleistung von 193 kW bei 2.300 U/min.

Der DXi13-Motor entspricht den Abgasreinigungsnormen Euro4 und Euro5 und nutzt das SCR-System (Selective Catalyst Reduction oder Katalysator zur Reduktion der NOx). Dieses System bietet den Vorteil eines optimierten Verbrauchs (im Durchschnitt können gegenüber den DCi Euro 3-Motoren Einsparungen von bis zu 5 % erzielt werden). Durch die Einspritzung einer hochwertigen Harnstofflösung (AdBlue) werden durch katalytische Reduktion die Stickoxide aus der Kraftstoffverbrennung beseitigt. AdBlue-Tanks mit 40, 60, 95 oder 125 Litern stehen für den Magnum zur Verfügung.

- **Getriebe**

Mechanische Schaltgetriebe

Die mechanischen Schaltgetriebe für den DXi 13-Motor umfassen folgende ZF-Getriebe:

- Getriebe ZF ECOSPLIT 16 S 2320 TD Schaltgetriebe 16,41
- Getriebe ZF ECOSPLIT 16 S 2520 TO Schaltgetriebe 16,41 mit 16 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgängen.

Die für den Magnum angebotenen manuellen Schaltgetriebe wurden für eine Senkung des Dieselkraftstoffverbrauchs und höheren Fahrkomfort ausgelegt.

Sämtliche ZF-Getriebe wurden mit Super H-Schaltung ausgerüstet und bieten mehr Schaltkomfort und Sicherheit. Bei dieser Schaltung überlagern die Gänge 5 bis 8 die Gänge 1 bis 4. Um von einem Gangbereich in den anderen zu schalten, muss man nur einen Taster auf dem Schaltknäuf des Gangwählers betätigen.

Diese acht Gänge unterteilen sich in sechzehn Halbgänge, um die Motorleistung so präzise wie möglich umzusetzen und den Kraftstoffverbrauch zu optimieren.

Außerdem bietet die Super H-Schaltung einen höheren Fahrkomfort, weniger Ermüdung, mehr Präzision und einfache Bedienung. Das System schützt durch ein Magnetventil vor Überdrehzahlen und einer falschen Gangauswahl.

Durch das Servoshift-System lässt sich die beim Schalten der Gänge erforderliche Kraft um 75 % reduzieren.

Außerdem sorgt die Seilzugbetätigung für ein niedrigeres Trägheitsmoment, eine bessere Integration in die Fahrzeugarchitektur, ein leichteres Kippen des Fahrerhauses, Gewichtseinsparungen sowie eine bessere Schwingungsdämpfung.

Das Driver Monitoring System (DMS) stellt eine wertvolle Fahrhilfe für wirtschaftliches Fahren bei mechanischem Schaltgetriebe dar. Es gibt kontinuierlich und in Echtzeit den optimalen Gang im Hinblick auf Verbrauch und Leistung an.

Automatik-Getriebe

Das automatisierte Schaltgetriebe Optidriver+ ist leicht und kompakt.

Es besteht aus einem Basisgetriebe und einer Splitgruppe aus Aluminium und enthält 12 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgänge.

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. Der Motor wird daher immer mit dem besten Wirkungsgrad genutzt.

Für mehr Sicherheit und Fahrkomfort steht eine Impulssteuerung am Lenkrad zur Verfügung. Sie ermöglicht ein weicheres Schalten und einen branchenweit unübertroffenen schnellen Gangwechsel. Das Umschalten, der vom Fahrer angeforderte Gang sowie eine Vielzahl zusätzlicher Informationen (Geschwindigkeit, Nebenantriebe, Fahrmodus) werden am Instrumententafel angezeigt und sorgen für ein verbessertes Zusammenspiel zwischen Fahrer und Getriebe.

Optidriver+ unterstützt den Fahrer aktiv bei der Optimierung des Verbrauchs und der Senkung der Betriebskosten.

Durch Präzisionselektronik wird der Motor vor Über- und Unterdrehzahlen geschützt. Dies erhöht die Zuverlässigkeit und Lebensdauer des Getriebes.

• Achsen

Die Hinterachsbrücke P 13170 mit einfacher Übersetzung erlaubt eine Verbrauchsoptimierung aufgrund einer Vielzahl möglicher Achsmomente sowie einer Gewichtsreduzierung von 11,5 kg (d.h. ein Gesamtgewicht von 413 kg). Die Wartungsintervalle wurden reduziert. So erfolgt der erste Ölwechsel nach 240.000 Kilometern. Auch der Korrosionsschutz wurde weiter verbessert.

Der Magnum wurde mit einer Vorderachse mit einer Kapazität von 8 t und einem Versatz von 160 mm ausgestattet. Die aus hoch widerstandsfähigem Spezialstahl gebaute Achse steht in mehreren Varianten zur Verfügung, je nach den spezifischen Anforderungen jeder Transportart. Bei Fahrzeugen mit mechanischer Federung und geeigneten Fahrgestellhöhen wurde die Achse gezielt abgesenkt.

Mit einer Gesamtbreite von 2,55 m gewährleistet der Magnum ein tadelloses Fahrverhalten und sorgt für einen sicheren Einstieg in das Fahrerhaus.

Modulare, widerstandsfähige Fahrgestelle

Das Fahrgestell wurde betont modular aufgebaut und bietet alle möglichen Varianten je nach den Fahrbedingungen und Transportarten: Transport von industriellem Stückgut, Transporte mit geführter Temperatur, Transporte von lebenden Tieren, Tank-/Silotransporte usw. Hängende Teile, insbesondere Tanks und Batteriekästen, können in verschiedenen Positionen montiert werden.

Die Struktur des Fahrgestells besteht aus hoch widerstandsfähigem Stahl und ist für eine hohe Lebensdauer ausgelegt. Sie ist optimal auf die unterschiedlichen Anforderungen der Transportbranche abgestimmt.

Der Renault Magnum bietet eine Reihe von Radständen für alle Aufbauhöhen: von 5.120 bis 6.170 mm in der Konfiguration 4x2 und von 5.120 bis 6.370 mm in der Konfiguration 6x2.

Bei den Sattelzugmaschinen gibt es vier Höhen für die Sattelkupplung (950, 1.040, 1.100 und 1.200 mm).

Für noch mehr Sicherheit kann der Magnum mit einer elektronischen Aufsattelkupplung mit Näherungs- und Verriegelungssensor ausgestattet werden.

Das Angebot der Dieseltankumschließungen umfasst eine Höchstkapazität von 1.225 Litern, demnächst sogar 1.455 Litern.

Markführendes Bremssystem

Die Fahrstrategie von Renault Trucks besteht darin, chronologisch und je nach Fahrzeugausstattung zunächst die Motorbremse, dann den Retarder und schließlich die Fahrzeugbremsen zu betätigen. Damit sollen die Betriebs- und Wartungskosten optimiert werden.

Mit der leistungsstarken und zuverlässigen Motorbremse Optibrake oder Optibrake+, den hydraulischen Retardern Intarder bei den manuellen Getrieben bzw. Voith beim Optidriver+, den vier Scheibenbremsen, dem EBS (Electronic Braking System) und der elektronischen Steuerung des Druckreglers APM (Air Product Management) bietet der Magnum Anwendern die beste Bremsung auf dem Markt.

• Bremsen

Der Magnum weist ein komplettes Bremssystem mit den neuesten Ausstattungselementen auf und sorgt damit für hohe Leistung und Sicherheit im Fernverkehr des 21. Jahrhunderts.

Kombination Scheibenbremsen - EBS

Durch die Verbindung von Scheibenbremsen und EBS wird eine zuverlässige Bremsung sowie absolute Spurtreue gewährleistet.

Außerdem bietet diese Möglichkeit eine hervorragende Reaktionsgeschwindigkeit, die Verkürzung der Bremswege, eine konstante Progression, einen gleichmäßigen Verschleiß und eine höhere Lebensdauer der Bremsbeläge und Bremsscheiben sowie optimierte Leistung und Komfort.

EBS (Elektronisches Bremssystem)

Das EBS Basic+ des Magnum bietet einen breiten Funktionsumfang:

- Verwaltung der Motorbremse auf nasser Fahrbahn in Rückschaltphasen. Verhindert das Blockieren der Hinterräder, der Fahrer behält die Kontrolle über das Fahrzeug.
- Warnmeldung bei Verlust von über 40 % der Bremskraft sowie bei Überschreitung der Temperaturschwelle von 550° bei den Bremsen.
- Anfahrhilfe am Berg bietet dem Fahrer die Möglichkeit, bei solchen Manövern die Bremse zu lösen.
- Steuerung der Einschaltung des Differenzials auch während der Fahrt. Das EBS gleicht vor dem Einschalten die Geschwindigkeit der Räder rechts und links aus.
- Nach Überprüfung des ordnungsgemäßen Ankoppelns des Sattelauflegers wird dem Fahrer eine fehlerhafte Bremskraftverteilung oder eine eventuelle Bremsstörung beim Auflieger oder der Sattelzugmaschine angezeigt.

Als weitere Sicherheitsmaßnahme ertönt fünf Sekunden nach dem Abstellen des Motors und der Türöffnung ein Warnsignal, das den Fahrer gegebenenfalls daran erinnert, die Feststellbremse des Fahrzeugs zu aktivieren. Dieses Warnsignal wird nach 30 Sekunden ausgeschaltet.

ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm)

Die ESP-Fahrdynamikregelung steuert die Spurtreue des Fahrzeugs bei Unter- oder Übersteuerung. Dabei wird im ersten Fall das Vorderrad, im zweiten das Hinterrad gelenkt. Der Anhänger wird dadurch abgebremst, was eine Verlangsamung und Ausrichtung der Sattelzugmaschine mit Auflieger ermöglicht.

Außerdem dient das ESP als Umkippschutz für die Sattelzugmaschine mit Auflieger, speziell in Kurven bei überhöhter Geschwindigkeit, und sorgt für starke Bodenhaftung, wenn das Fahrzeug eine hohe Schwerpunktlage aufweist.

Das ESP wird mit EBS Basic+ in der Konfiguration EBS Full angeboten.

• Bremssystem

Optibrake

Die Motorbremse Optibrake oder Optibrake+ wird je nach der gewählten Konfiguration am DXi 13-Motor montiert und kombiniert die Abgasbremse und den Abgasdruckregler in den Drehzahlbereichen. So können sehr hohe Bremsleistungen erzielt werden (zwischen 332 kW und 381 kW).

Optibrake und Optibrake+ stehen serienmäßig für Automatikgetriebe und als Option bei mechanischen Schaltgetrieben zur Verfügung. In Verbindung mit dem automatisierten Schaltgetriebe Optidriver+ bietet diese Bremse die beste Synchronisation beim Gangwechsel. Die Kompressionsbremse wurde in den Motor integriert.

Der Abgasdruckregler sitzt im Abgasauslass des Turboladers. Beim Bremsen reduziert ein Stellglied den Abgasdurchsatz. So entsteht ein auf die Kolben wirkender Gegendruck, was sich durch eine Verlangsamung der Motordrehzahl und damit eine Abbremsung des Fahrzeugs äußert.

Hydraulische Retarder

Der hydraulische Retarder Intarder steht als Option bei Konfigurationen mit manuellem Schaltgetriebe zur Verfügung. Dieser komplett in das Getriebe integrierte hydraulische Retarder weist eine hohe Verzögerungsleistung (500 kW) auf und eignet sich für schwere Einsatzbedingungen.

Der hydraulische Retarder Voith R115 steht ebenfalls als Option beim Automatikgetriebe Optidriver+ zur Verfügung. Seine Verzögerungsleistung liegt bei 500 kW.

• APM (Air Pressure Management)

Der Druckregler APM (Air Pressure Management) ermöglicht den Übergang von einer mechanischen auf eine elektronische Lufterzeugung und schafft so mehr Sicherheit und höhere Qualität.

Das APM-System schafft Kraftstoffeinsparungen durch die optimierte Lufterzeugung mit Kompressorsteuerung. Durch den Wegfall eines Tanks bietet das APM Gewichts- und Volumeneinsparungen und ermöglicht die vorbeugende Wartung und erhöhte Lebensdauer des Lufttrockner-Filtereinsatzes aufgrund der Optimierung der Luftregenerierung.

Für den Fahrer und den Spediteur bietet das APM den Vorteil, ein Anfahren ohne Abwürgen des Motors zu gewährleisten: In der Startphase des Motors wird der Kompressor deaktiviert, um den Leistungsverbrauch der Batterien zu reduzieren.

Außerdem ermöglicht das APM eine präzisere Diagnose aufgrund der flexibel parametrierbaren Anzeige- und Warnschwellen.

Um sicherzustellen, dass der Lufttrockner-Filtereinsatz beim Motorstart nicht vereist ist, wird bei jedem Abstellen des Motors eine optimierte Regenerierungsphase durchgeführt.

Ein weiterer Vorteil des APM ist die Vereinfachung der elektrischen Verkabelung.

Stabile, anpassungsfähige Federung

Die vorderen Parabolfederungen mit einer Höchstleistung von 8 t besitzen einen vorne an der Welle angebrachten Stoßfänger, was die Instandhaltung vereinfacht.

Beim Magnum wird vorn eine Luftfederung mit einer Höchstkapazität von 8 t, einem Einfederungsbereich von -100/+150 mm und einem Gewicht von 174 kg sowie zwei Luftkissen angeboten. Bei Sattelzugmaschinen mit großem Ladevolumen ist diese Federung verpflichtend.

Für die Luftfederungen hinten bestehen drei Möglichkeiten: normal, tiefliegend und tiefliegend für großes Ladevolumen. Sie werden serienmäßig mit einer Kapazität von 11,5 bis 13 t, einem Einfederungsbereich von -100/+150 mm und zwei Luftkissen angeboten und bieten eine optimale Einfederung sowie hervorragende Steifigkeit und Stabilität bei Schräglage.

Die Federungen des Magnum werden über das ECS-System (Electronic Controlled Suspension) elektronisch gesteuert, das mit seinem modernen, ergonomischen Design überaus benutzerfreundlich ausgelegt wurde.

Dezentrale elektronische Architektur

Mit seiner dezentralisierten elektronischen Architektur bietet der Magnum ein äußerst flexibles System.

Durch die Weiterverwendung des BUSCAN J 1939 behält jede Fahrzeugkomponente, darunter Motor, Bremssystem, Federung und Luftherzeugung, die Kontrolle über ihr eigenes System. Sie alle sind untereinander verbunden.

Zu den Besonderheiten dieser dezentralisierten elektronischen Architektur zählen:

- eine komplett elektronische, modulare Architektur
- eine Kombination von Kommunikationsbussen
- eine Verbesserung der Kabelvorrüstung.

Das Fahrerhaus, eine Referenz in Sachen Komfort und Design

Als Vorreiter bot der Renault Magnum bereits 1991 erstmals ein Fahrerhaus mit flachem Boden und innovativem Design. In diesem Jahr trumpft er mit einem völlig neu überdachten Innenraum und einem rassigeren, kraftvolleren Außenstyling auf und reiht sich damit unter die Großen im Fernverkehr.

• Außendesign

Der Renault Magnum ist der Inbegriff der Design-Ambitionen von Renault Trucks. Er ist nicht nur ein wichtiger Bestandteil der Identität und ein starker Imageträger, das eigenwillige Styling steht auch im Dienste der Zweckmäßigkeit.

Mit seinem rassigeren, kraftvolleren Auftreten trägt der Magnum weiter zur Stärkung seines Legendenstatus bei. Mit seinem charakteristischen Fahrerhaus besitzt der Magnum eine Vielzahl von Vorteilen und verbindet Design, Sicherheit und leichte Wartung. Zur Serienausstattung zählen:

- Getönte Viscope-Außensonnenblende mit Chromleiste, LED-Positionsleuchten und Vorrüstung für eine zusätzliche Scheinwerferrampe
- Haltestange unter der Windschutzscheibe mit Renault-Schriftzug zur Betonung der Linienführung des Fahrerhauses
- Zweifarbiges Kühlergrill, das Markenzeichen der neuen Magnum-Version
- Dreiteiliger Bugspoiler mit Trittstufe aus Glasfaser-Polyamid
- Eine um 20 cm angehobene Deckenhöhe des Fahrerhauses. Die im SMC-Verfahren hergestellten Formteile bieten mehr Festigkeit und sind noch leichter (als Option steht eine verstärkte Wärmedämmung für besonders kalte Länder zur Verfügung)

Auch die Türen wurden völlig neu gestaltet. Sie erhielten ein Schloss mit verbessertem Einbruchschutz sowie Impuls-Scheibenheber. Die Scheiben sind serienmäßig getönt und bieten bei starker Sonneneinstrahlung erhöhten Komfort.

• Innenraum

Das um 20 cm angehobene Dach des Fahrerhauses bietet nun eine Innenhöhe von über 2 Metern. Dank der neuen Kopffreiheit können sich selbst hochgewachsene Menschen bequem in dem Truck bewegen, denn auch der Platzbedarf der verschiedenen Ausrüstungen wurde optimiert. Selbst zu zweit wird es für die Fahrer keineswegs eng.

Fahrerhaus-Konfigurationen

Das serienmäßig angebotene Multipass-Konzept bietet eine zweckmäßig gestaltete 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.

Die Fahrerhausversion "Classic" ist weiterhin als Option lieferbar. Sie bietet eine traditionelle Ausstattung mit gefedertem Fahrersitz und fixer Schlafliege auf den Ablagefächern sowie einen drehbaren Beifahrersitz. In dieser Konfiguration wurde der Komfort der Schlafliege mit einer neuen 3-Zonen-Tonnentaschen-Federkernmatratze verbessert und dem Qualitätsniveau der besten Betten angeglichen.

Serienausstattung

Die beiden Ausstattungsvarianten Privilège und Excellence werden von Renault Trucks serienmäßig für das Fahrerhaus des Magnum angeboten.

In der Version "Privilège" bietet das Fahrerhaus serienmäßig Klimaanlage, Standheizung, Türöffner-Fernbedienung, Radio-CD mit Fernsteuerung, zusätzlichen Stauraum unter der Schlafliede, einen von der Schlafliede aus bedienbaren elektrischen Dachlüfter, Vorrüstungen zur Installation einer Freisprecheinrichtung sowie zwei Steckdosen mit respektive 12V und 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.

Staufächer

Je nach Fahrerhauskonfiguration kann das Gesamtfassungsvermögen der Stauräume über 1000 Liter betragen.

Die vordere Ablage in Reichweite des Fahrers wurde verdreifacht und bietet jetzt insgesamt 263 Liter Volumen. Sie besteht aus:

- 3 seitliche Staufächer mit zylindermontiertem Schnellöffnungssystem
- Ein zentrales Staufach mit absperrbarem Rollo, auf dem ein Fernseher, eine Kaffeemaschine oder sogar ein Mikrowellenherd Platz finden
- Eine dreiteilige Ablage zur Integration elektronischer Ausrüstungen wie Radio oder CB.

Alle geschlossenen Ablagen sind mit einer Beleuchtung ausgestattet, die beim Öffnen automatisch eingeschaltet wird.

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 eine Reisetasche für mehrere Tage unterwegs untergebracht werden. Ein ausklappbarer Make-Up-Spiegel wurde neben dem Griff in die Tür integriert.

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 Schlafliede befindet.

Das neue Radio-Angebot

Der Magnum ist serienmäßig mit einem Radio-CD RDS mit Digitalanzeige der Sender und Tonspuren auf dem Instrumententafel sowie einer Fernbedienung ausgestattet, die den Zugriff auf die Radiofunktionen von der Schlafliede 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 Tonspuren auf dem Digital-Display der Instrumententafel...

Mit 4 integrierten Lautsprechern (zwei 130-mm-Woofer und zwei 19-mm-Tweeter) steht dem Musik- und Radiogenuss nichts mehr im Wege.

Beleuchtung

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. Mit den ergonomisch angeordneten Wechselschaltern ist für optimalen Komfort gesorgt.

Harmonische Innenausstattung

Die weichen, hellbeigefarbenen Farbtöne schaffen einen angenehmen 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.

Magnum, eine außergewöhnliche Dimension

Mit seiner neuen Version des Magnum sorgt Renault Trucks einmal mehr für eine Überraschung im Transportsektor. Durch die neuen Abmessungen bietet der Renault Magnum Fahrern und Spediteuren eine völlig neue Dimension: Komfort, Design und Wirtschaftlichkeit begleiten die Fahrer bei allen landesweiten und internationalen Fahrten und sind ein Beweis für das anhaltende Engagement von Renault Trucks für den Erfolg seiner Kunden.

Lyon, April 2008

Quelle: Pressemitteilung Direktion für Unternehmenskommunikation

