



Renault Magnum 460 19T

Het blijft iets bijzonders

Het succes van Premium en andere modellen ten spijt is de Magnum toch nog altijd de truck die het gezicht van het Renault-bedrijfsautoprogramma bepaalt. TTM testte de laatste, geheel ge-update versie van de truck.

Het concept van de Renault Magnum is in de 17(!) jaar van zijn bestaan nooit veranderd. En trouwens ook nooit nagevolgd of gekopieerd, laat staan geëvenaard. De Magnum heeft ook een trouwe klantenschaar en is jaarlijks goed voor ruim 9000 exemplaren.

Het uitgangspunt van de Magnum was een modulaire bouwwijze met een motormodule en daarbovenop een cabine met een vlakke vloer. Beide principes zijn nog steeds van toepassing. Als je de cabine kantelt, is dat goed te zien: motor, transmissie en andere componenten zitten keurig opgeborgen in een soort zwarte doos waarop de vlakke cabinevloer het deksel is.

Lange tijd was de Magnum de cabine met de hoogste vloer en het grootste volume, maar inmiddels zijn er modellen als een

DAF Super Space Cab en een Actros Mega Space Cab bijgekomen die ook dergelijke volumes halen en ook een vlakke, hooggeplaatste vloer hebben.

In de loop van zijn bestaan heeft de Magnum de nodige veranderingen ondergaan, waarvan de laatste wel de meest rigoureuze was: in februari 2005 werd de eigen Mack-Renault-motor vervangen door de 12,8 liter Volvo-motor, terwijl ook de geautomatiseerde I-Shift-transmissie leverbaar werd. Al eerder waren chassis en assen gemonteerd die eveneens onder de zware Volvo-modellen worden toegepast. Mede daarom werden de spatborden verbreed, waardoor de brede 385 voorbanden nu keurig binnen de contouren van de Magnum blijven. Vraag is natuurlijk of al die Volvo-componenten iets uitmaken voor het 'Magnum-gevoel.' Het antwoord daarop is: nee. Het Magnum-gevoel wordt vooral bepaald door de cabine en die is en blijft zoals die is: uniek.

Twee vermogens

Tot 2004 had men bij de Magnum keuze

uit drie vermogens, maar in dat jaar liet Renault de 380 pk-versie vallen. Op dit moment kan worden gekozen uit 460 of 500 pk, getallen die overigens wel wat dicht bij elkaar zitten. Ook het verschil in koppel is met 150 mkg niet spectaculair, maar het gaat er natuurlijk om dat je met zo'n truck een motor kunt leveren in de magische klasse van 500 pk. TTM testte de 460 pk-versie, voorzien van de tweede generatie Optidriver-schakelautomaat. Eén van de verschillen tussen gemeenschappelijk door Volvo en Renault gebruikte componenten is dat afstellingen en software niet identiek zijn. Zo is de schakelsoftware van de I-Shift-bak onder regie van Renault ontwikkeld. Dat geldt feitelijk voor alle software, want elektronisch gezien zitten alle componenten - motor, transmissie en motorrem - natuurlijk in één netwerk. De eerlijkheid gebied te zeggen dat het buitengewoon moeilijk is om de snelheid waarmee een schakelautomaat schakelt te meten, maar naar onze indruk schakelt de Optidriver sneller dan diens evenknie bij Volvo. Overigens wordt bij het opschakelen de



Behendigheid

De instap is en blijft een bezwaar, maar de echte liefhebber neemt dat op de koop toe.



Modulair

Als de cabine wordt gekanteld is de modulaire bouwwijze goed zichtbaar.



Ruimtes benut

Alle plekken zijn benut voor opbergruimte, ook de opstaprichel.



Makkelijk

Voor olie peilen en bijvullen hoeft geen cabine te worden gekanteld of grille te worden geopend.



Werkplek

De werkplek van de chauffeur is ruim bemeten en ergonomisch goed uitgekend.



Modern dashboard

Klokken en meters zijn simpel en modern vormgegeven.



Cabine beter geveerd

Dankzij een nieuw veer- en dempingsysteem is de cabine nu in bochten veel stabielier.



Onder handbereik

Onder handbereik van de chauffeur bevindt zich een compacte koelkast.



Tweede koelkast

Onder het onderste bed zit een tweede, grotere koelkast.

Met een gemiddelde van 28,4 is de Magnum zuiniger dan enige van zijn voorgangers.

Specificaties en metingen

Voertuig

MerkRenault

TypeMagnum 460 19T

Motor

TypeDXi 13

Slagvolume12,8 l

Vermogen

(bij 1400 – 1800 omw/min).....460 pk.....

Koppel

(bij 1050 - 1400 omw/min)2300 Nm

Aandrijflijn, onderstel

TransmissieOptidriver 12 bak

Banden voor315/80R22,5.....

.....Michelin XZA2.....

Banden achter315/80R22,4.....

.....Michelin XDA2

Vering voorparabool.....

Vering achterlucht

Banden oplegger385/65R22,5.....

.....Michelin XTA2

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg)7606

Eigen gewicht tijdens test (ton).....40

Hoogte oplegger (m)3,92

Frontaal oppervlak (m²).....10,2

Achterasreductie2,64

Motortoeental bij 80 km/uur

in hoogste gang1150

Spoilers

Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA) ..g.m.....

Prijs

Basisprijs124.700,-.....

Prijs zoals getest139.318,-.....

Importeur: Renault Trucks Nederland B.V.

Archimedesbaan 26a

3439 ME Nieuwegein

Postbus 1346

3430 BH Nieuwegein

Tel. (030) 607 06 00

decompressierem gebruikt om de motor sneller te laten aftoeren, zodat de schakeling sneller kan worden geëffectueerd.

Snel en zuinig omhoog

Zeker is wel dat de bak sneller schakelt dan je met de hand kunt. Dat merk je vooral op de hellingtest op de TTM-route. Het feit dat transmissies nu eenmaal geen ogen hebben en dus een helling niet aan zien komen wordt ruimschoots gecompenseerd door de snelheid waarmee één of twee gangen teruggeschakeld wordt als de klim toch te steil blijkt. Op de zeer steile klim moet elke testtruck alle paarden uit de kast halen om boven te komen. Het meten van snelheid en brandstofverbruik onder die omstandigheden geeft een goed beeld van de uitersten waartoe het voertuig in staat is. Van alle Magnums die we in de loop der jaren testten was de nu geteste 460er op de bergtest het zuinigst en het snelst. Slechts 6,1 liter en iets meer dan 5 minuten deed de Magnum 460 19T erover om boven te komen. De 480er met Mack-motor had er in 2005 een halve liter meer voor nodig, net als de versie met 420 pk Renault-motor die we in 2002 reden.

Veilig naar beneden

De TTM-testtruck was voorzien van het

Optibrake-remsysteem dat bestaat uit een decompressierem met een uitlaatremsysteem, waarvan de bediening is geïntegreerd met de voetrem. In totaal komt het totale remvermogen op maximaal een dikke 500 pk uit. Het vermogen van de decompressierem is 375 of 450 pk, afhankelijk van het type dat men kiest. Bij het remmen kiest de elektronica welk remsysteem het eerst en in welke mate in werking treedt. Streven is natuurlijk zo groot mogelijke veiligheid te paren aan zo weinig mogelijke slijtage. Op de hellingtest van TTM redde de Magnum het om zonder de bedrijfsrem te gebruiken de snelheid onder de 45 km/uur te houden, wat een keurig resultaat is. Menige truck met een hydraulische retarder haalt dat niet.

Karakteristieke cabine

Over de voors en tegens van de Magnum-cabine is al het nodige geschreven. In- en uitstappen is lastig, zeker als je iets in je handen hebt of als de buitenkant onder de sneeuw of het ijs zit. Bij de laatste versie is het wel iets makkelijker geworden, omdat de richel waar je overheen moet 2,5 centimeter breder is geworden. Veilig is wel dat de uitstap er niet toe uitnodigt om naar beneden te springen. Ook blijven de treden qua onderlinge afstand



Renault Magnum 460 19T

Traject	Afstand (km)	Verbruik (liters)	Tijd (uur)	Gemiddeld verbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/h)
I	108,4	28,7	1.17	26,5	84,7
II	116,8	40,2	1.24	34,4	83,4
III	59,3	geen meting			
IV	180,5	49,2	2.03	27,3	88,0
V	66,9	16,3	0.48	24,4	83,6
Totaal	535,5	geen meting			
Totaal	472,6	134,4	5.32	28,4	85,5

Excl. Bundesstrasse



Driedelig bed

Het onderste bed is uit drie delen opgebouwd. Het scherm aan het voeteneind is een extra.

Overzicht TTM testresultaten in de klasse 450 pk en hoger

Merk / Type (motorvermogen)	Frontaal opp. (m ²)	Brandstofverbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/u - Autobahn)	Aantal schakelingen (Dortmund - Siegen)	AdBlue verbruik (l/100 km)
Euro 4/5					
Scania R 620 (620 pk)	10,1	30,8	82,1	nyt	1,6
DAF XF105 (460 pk)	9,75	27,7	81,6	nyt	0,9
Scania R480 (480 pk)	9,95	30,8	85,5	nyt	n.v.t.
Mercedes Benz Actros 1848 LA (480 pk)	10,1	30,0	83,7	nyt	1,8
Renault Magnum 460 (460 pk)	10,1	28,4	85,5	nyt	0,81
		29,5	82,8		1,3
Euro 3					
Scania R serie (500pk)	9,75	30,0	82,1	6	n.v.t.
Mercedes Benz Actros 1854 (547 pk)	9,90	30,9	83,2	15	n.v.t.
Volvo FH16 (610 pk)	9,75	31,8	79,9	5	n.v.t.
Volvo FH12 (500 pk)	9,85	28,8	81,1	16	n.v.t.
Volvo FH12 (460 pk)	9,75	29,3	82,1	26	n.v.t.
Scania 164L (480 pk)	9,65	30,8	81,7	13	n.v.t.
DAF 95XF (530 pk)	9,90	29	83,7	6	n.v.t.
MAN TG-A (460 pk)	9,80	28,7	83,7	22	n.v.t.
		29,9	82,5	14	

De rode lijnen geven het gemiddelde van de voertuigen aan



Kastruimte

De kastruimte boven de voorruit is niet supergroot, maar voldoende.



Zitje

Het onderste bed kan worden omgebouwd tot een zitje.



Bovenbed

Het bovenbed biedt evenveel ruimte als het onderste bed en is goed toegankelijk.

Bij de nieuwste versie is de cabinevering fors verbeterd

keurig onder de 40 cm-norm van BGZ. De door TTM geteste cabineversie is die met twee bedden waarvan het onderste kan worden omgebouwd tot een tafel en een stoel. Rondom de beide bedden bevinden zich voldoende lampen en opbergruimtes voor kleine artikelen. De verdere kastruimte en dan vooral die boven de voorruit is niet overdreven groot.

Dubbele koelkast

Plezierig in deze versie is de dubbele koelkast. Een kleine koelkast voor maximaal twee flessen zit onder handbereik

van de chauffeur. Onder het onderste bed bevindt zich nog een tweede, grotere koelbox. Goed onder handbereik van de chauffeur bevindt zich ook de bediening van de Optidriver-schakelautomaat, want de knoppen daarvan zitten op het stuurwiel. Een opvallende verbetering met vorige versies van de Magnum is de cabinevering. Wanneer je met de eerste modellen van de Magnum - toen nog AE genoemd - de bocht door ging, onderging je een ware Efteling-sensatie. Bij de nieuwste versie is de cabinevering dermate verbeterd dat er van overhellen in bochten nauwelijks meer sprake is. Het

veercomfort is daarbij uitstekend, maar dat geldt eigenlijk voor het hele comfort-niveau inclusief het geluidsniveau. De grootste verrassing van de test was het gunstige brandstofverbruik van de Magnum. Met een gemiddelde van 28,4 is de Magnum zuiniger dan enige van zijn voorgangers. Bovendien zit de wagen royaal onder het gemiddelde in de klasse van 450 pk en hoger. Helemaal geweldig is het verbruik aan AdBlue, want zo'n laag verbruik haalde in deze klasse nog geen enkele truck. Al met al een truck die we een dikke negen plus geven.

Belangrijke verschillen

Met deze resultaten kruipt de Magnum qua brandstofverbruik wel wat dichterbij naar het grootste model van de Premium, maar er blijven natuurlijk belangrijke verschillen tussen die twee als het gaat om aanschafprijs en eigen gewicht. Uiteindelijk heeft de Premium tegenwoordig een 11 liter motor. Bijzonder is in ieder geval dat er bij Renault in de hoogste truckklasse nog iets te kiezen valt. Dat kan niemand Renault nazeggen. Ook zusje Volvo niet, want de Zweden hebben tot nu toe niet de moed gehad om in het kader van de harmonisatie en standaardisatie met hun vingers aan de Magnum te zitten. De Magnum is en blijft van Renault en dat geldt - naar we van de fabriek begrepen - ook voor de toekomstige opvolger.

P.C. Wieman