

Kaufberatung



Volvo 9700 LHD - Motoren und Getriebe

## Keine Wahl – gute Wahl

Zwei Motorisierungen und nur ein Getriebe erleichtern bei Volvo die Wahl. Wirklich zu begrüßen ist die Entscheidung der Marktverantwortlichen, den 9700 grundsätzlich mit dem famosen I-Shift-Getriebe zu bestücken.

**E**xterne Experten aus der Nutzfahrzeugszene wollen es erst gar nicht glauben. In den Volvo-Reisebussen versteht noch immer der legendäre DH12E-Sechszylinder seinen Dienst. Wie immer wird er platzsparend liegend im Heck montiert. Während im LKW-Bau längst seine Ablösung, ein 12,8 l großer Reihensechser, zum Einsatz kommt, haben die schwedischen Motorenbauer für

den Bus den vielfach bewährten Diesel auf Euro-4- bis EEV-Kurs (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) gebracht. Grundsätzlich spricht nichts gegen diese Entscheidung. Der liegende DH12E ist ein grundmoderner Diesel mit obenliegender Nockenwelle, vier Ventilen pro Zylinder und elektronisch gesteuerter Pumpe-Düse-Einspritzung. Die aktuellen Abgaswerte erreicht der 12,1 l große

Diesel mit SCR-Abgasreinigung, dafür führt der Volvo 60 l Adblue mit sich. Euro 5 kostet Aufpreis (2.900 Euro), der Kunde muss sich mit 420 PS bescheiden.

**Kraft genug mit 420 PS.** Das Großserienaggregat, das mit 420 und 460 PS die gesamte Leistungsstaffel abdeckt, gilt als zuverlässig und langlebig. Wobei überzeugte Volvo-Kunden die begrenzte Wahlmöglichkeit kaum bedauern. Für den 18-Tonner reicht jedenfalls die Einstiegsmotorisierung mit der Bezeichnung DH12E420, wobei der Begriff Einstieg bescheidener klingt, als es sich anfühlt. Schon knapp über Leerlaufdrehzahl nimmt der Zweiachser ohne jegliche Anfahrtschwäche Fahrt auf – harmonisch und sanft, aber mit Nachdruck.

Bei 1.000 Umdrehungen steht volle Kraft zur Verfügung, immer werkeln jetzt 2.000 Nm für den Vortrieb, wenn der Fahrer Vollgas gibt. Und schon bei 1.500 Umdrehungen gibt es die volle Leistung von 420 PS, die auch auf der Autobahn für eine forcierte Gangart reicht. Bei Tempo 100 werden im größten Gang 1.490



Platzsparend liegend im Heck: 12,1-l-Sechszylinder in zwei Leistungsklassen



**Betont kräftige Charakteristik, der Hersteller empfiehlt ökonomische Drehzahlen von 1.100 bis 1.700 Umdrehungen. Topabgaswerte mit SCR-Kat, der im Schalldämpfer Platz findet. Die Hände bleiben am Lenkrad, die 12 Gänge des I-Shift-Getriebes werden rechnergesteuert geschaltet.**

Umdrehungen gefordert, wenn die empfohlene kurze 2,85er-Achsübersetzung Verwendung findet. An moderaten Autobahnsteigungen genügt es dann schon, nur das Gaspedal tiefer zu drücken.

Ein anderes Gesicht zeigt der DH12E mit 460 PS – mit 200 Nm mehr über ein wahres Tafelgebirge ist er ein anderes Kaliber. Er ist ein Kandidat für schwere Dreiachser, wer einen 9700-Zweiachser mit 460 PS bestückt, heftet ihm sportliche Ambitionen an. Schon beim Anfahren zeigt der höher aufgeladene Diesel, was er drauf hat – fast stürmisch dreht er hoch und wirft sich ins Zeug gegen steigende Fahrwiderstände. Seine Paradiesziplin ist der Zwischenspur (von 80 auf 100 km/h im großen Gang), hohe Drehzahlen braucht er so gut wie nie, um flott voranzukommen. Allerdings ist er momentan nur in Euro-4-Abgasqualität zu bekommen.

**Kongenialer Partner.** Beiden Motoren arbeitet jeweils das 12-stufige I-Shift-Getriebe zu, das den Fahrer von jeglicher Schaltarbeit entlastet. Bei Stadtrundfahrten, in engen Passkehren oder auf Landstraßen findet der Getrieberechner stets den richtigen Gang und bleibt doch dezent im Hintergrund. Der Antriebsstrang verpflichtet zu einer souveränen Fahrweise, die üppige Motorisierung macht es möglich. Manuell schalten, das kann der Fahrer getrost vergessen, er kann es ohnehin nicht besser. Geht es über Pass-

straßen, reicht es, die Power-Taste zu drücken. Dann lässt das Getriebe höhere Drehzahlen zu und dem Motor freie Leistungsentfaltung.

An der Eco-Roll-Funktion des Getriebes, das Volvo optional anbietet, scheiden sich die Geister. Der Hersteller spricht von Kraftstoffeinsparungen von bis zu fünf Prozent, wenn der Getrieberechner bergab dann in Neutralstellung den Leerlauf (kontrolliert) bemüht. Zumindest die Fahrgäste im Heck werden vom Trubel im

Antriebsstrang gestört. Besser, davon sind wir überzeugt, bewährt sich die schnellere Achse (2,64), die das Drehzahlniveau der potenten Motoren wirksam senkt. Das spart Kraftstoff und senkt die Antriebsgeräusche. Die Fahrgäste in den letzten Reihen werden es begrüßen.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)

**vibracoustic**

## Überlegene Qualität

Verbesserte Qualität und Sicherheit durch Luftfedern aus „Elefantenhaut“:

- 10-15% längere Lebensdauer
- Ozonbeständigkeit
- Umweltfreundlicher Herstellungsprozess

**We convert noise and vibration into sound and comfort**

Vibracoustic GmbH & Co. KG    [aircruise@vibracoustic.com](mailto:aircruise@vibracoustic.com)  
Vertriebsbüro Deutschland:    [www.aircruise.com](http://www.aircruise.com)  
Hörstener Straße 45-47    Tel.: +49 (40) 4134 1325  
D-21079 Hamburg    Fax: +49 (40) 4134 1603

Ein Unternehmen der Freudenberg-Gruppe.