



Powered by DAF oder MAN:
Drei Sechszylinder stehen preisneutral zur Wahl.

van Hool T916/917: die Motoren

Alternativen ohne Aufpreis

Van Hool setzt zunehmend auf DAF-Motoren mit SCR-Technik, lässt aber dem Kunden freie Hand. Der kann zum gleichen Preis auch MAN-Aggregate wählen, die ohne Ad Blue auskommen.

Wie sich die Zeiten doch ändern: Statt des früher selbstverständlichen „powered by MAN“ am Heck sind es jetzt die DAF-Motoren, die heute bei van Hool den Takt vorgeben. Die van-Hool-Verantwortlichen benennen die Probleme ihres Haus- und Hoflieferanten MAN beim Namen – dessen Verzögerungen und Lieferschwierigkeiten bei den schweren Euro-5-Motoren mit Abgasrückführung machen Alternativen notwendig. Die stammen aus dem benachbarten Eindhoven und sind auch nicht von schlechten Eltern.

Der relativ einfach gestrickte und hubraumstarke (12,9l) DAF-Reihensechszylinder heißt MX und verspricht 460 PS und 2.300 Nm – ein stämmiger Geselle, der von einem kleinen Wastegate-Lader beatmet und mit Pumpe-Düse-Hochdruckeinspritzung befeuert wird. Die

Einhaltung der strengen Euro-5-Abgaswerte besorgt mit gezielten Ad-Blue-Gaben in den Auspufftrakt die SCR-Abgas-technik, demnächst sollen auch EEV-Varianten lieferbar sein. Schwierigkeiten mit der Additiv-Versorgung geht man mit einem 95-l-Behälter aus dem Weg, der für nonstop 6.300 km reicht. Auch bei der elektronischen Überwachung der Maschine machen die Niederländer keine halben Sachen. Die Kontrolle der Füllstände findet hinter dem Lenkrad statt – hier hat die MAN-Technik noch Nachholbedarf.

Ein Leichtathlet an der Basis. Als maßvolle Einstiegsmotorisierung für den niedrigeren Acron-Dreiaxser dient der moderne Euro-4-Sechszylinder von MAN mit 440 PS, den Van Hool preisneutral zum 460er-DAF in Euro-5-Abgasqualität

zur Wahl stellt. Mit gutem Grund: Wer auf den D20 von MAN setzt, spart sich das Adblue-Handling und muss nicht mit einem Mehrverbrauch rechnen.

Mit konventioneller Turboaufladung, Common-Rail-Einspritzung, Abgasrückführung und PM-Kat ist der kompakte 10,5-l-Diesel ein Leichtathlet. Trotz knapp eingeschenktem Hubraum stemmt er schon bei 1.000 Umdrehungen maximal 2.100 Nm auf die Kurbelwelle, bei 1.500 Umdrehungen geht dem Fahrer die volle Nennleistung zur Hand – die Reserven reichen in der Fahrpraxis auch für schwere Etappen.

Wer einen fulminanten Antritt erwartet, muss umdenken – der kleinvolumige, kultiviert zu Werke gehende MAN-Diesel ist eher von der milden Sorte. Erst sanft, dann mit steigender Drehzahl deutlich nachdrücklicher schiebt er den Hochde-

cker auf Tempo 100 und lässt sich mit erstaunlich wenig Schaltarbeit betreiben. Grundsätzlich sind es die sechs Gänge des Daimler-Getriebes GO230, doch besser und eleganter fährt es sich mit der 12-stufigen AS-Tronic. Die zeigt sich beim Anfahren etwas träge und gönnt sich bei der Wahl der Anschlussgänge eine Denkssekunde, wenn der Acron an die Ampel rollt. Bei Stadtrundfahrten verdient die Kombination zweifelsohne Sympathiepunkte, auch auf ambitionierten Landpartien.

Für die schnelle Truppe. Deutlich mehr Dynamik legt freilich der überaus kräftige DAF-Diesel an den Tag, der auch die Superhochdecker Astron und Altano mit 460 PS antreibt. Ganz ohne Anfahrtschwäche hängt er spontan am Gas, beschleunigt betont zügig und verzichtet dabei gänzlich auf hohe Drehzahlen. Bei Tempo 100 dreht er mit 1.320 Umdrehungen, der Fahrer surft auf einer Drehmomentwelle von 2.300 Nm. Die bügelt autobahnübliche Steigungen, ohne gleich den Griff zum Schalthebel zu fordern – unter Vollast mobilisiert der DAF-Powerdiesel dann schon 442 PS, mehr als 96 PS seiner Nennleistung.

Seine Paradedisziplin ist der Zwischenspur von 80 bis 100 km/h im großen Gang, wo er seine Bärenkräfte be-



DAF-Antrieb mit nachdrücklichem Antritt – mächtig Dampf schon ab Leerlaufdrehzahl

weist. Er ist allerdings kein Leisetreter, wengleich er nur wenig ins Innere schallt – läuft er im Stand, beschallt er seine Umgebung mit mehr als 75 dB(A).

Fürs gleiche Geld bekommt der Kunde auch einen D26-Sechszylinder (12,4 l Hubraum) von MAN, natürlich ohne SCR-Kat (derzeit nur in Euro 4), der mit der Kraft von 480 PS und gleichen 2.300 Nm druckvoll anschiebt. Ihm genügen für eine souveräne Fahrweise Drehzahlen bis 1.500 Umdrehungen, obwohl der schlanke MAN-Sechszylinder auch anders kann. Wird er gefordert, stürmt er über steile Anstiege und muss sich nicht hinter dem DAF-Diesel verstecken. Allerdings klingt er mit zunehmender Drehzahl ein wenig rauher, das hat er mit dem DAF-Aggregat gemein.

Der Aufpreis von 5.000 Euro für die 12-stufige AS-Tronic lohnt sich auf jeden Fall, sie ist ein wesentlicher Baustein zu mehr Komfort und Sicherheit. Als kongenialer Partner der starken Motoren gibt sie den Takt vor. Die Kickdown-Funktion ist weitgehend entbehrlich, der 12. Gang auf der Landstraße wird vom Getriebe-rechner erst ab 88 km/h akzeptiert. Auch wenn beide Motoren als maßvolle Trinker gelten, dürfte eine längere Achsübersetzung die Kraftstoffbilanz schönen: 1.200 statt der 1.320 Umdrehungen bei Tempo 100, die beiden potenten Motoren würden es packen. Gleichstand zwischen DAF und MAN herrscht auch beim Servicebedarf – alle 90.000 km, verträglich für Vielfahrer, müssen van Hools T916/917 in die Werkstatt. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



CHR.SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niederzier
Telefon (0 24 28) 40 35 · Fax 59 83
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosseriebau-Schmitz.de



Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie • Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen • Lackierungen aller Art • Scheibeneinbau 24-Stunden-Service