



Volvo 9700 LHD

Allrounder mit Ambitionen

Bei Volvo soll er den Allrounder geben. Der solide 9700, beileibe kein Billigprodukt, wird in drei Längen gehandelt, das Sortiment ist überschaubar. Seine technische Basis erhebt Premium-Ansprüche, das Leistungsangebot ist reichhaltig, aber nicht unendlich.

Die Marke Volvo hat hierzulande einen guten Klang, der vor allem für Solidität und Sicherheit steht. Die angedeutete Keilform verleiht den stämmigen Schwedenkarossen einen Schuss Dynamik, markenüblich schaut der 9700 mit strengem Blick auf die Omnibuswelt. Während er nach außen ziemlich konventionell wirkt, grenzt sich der 9900 mit einer nach unten gezogenen seitlichen Fensterlinie von seinen gewöhnlichen Brüdern ab. Ihre technische Basis teilen sie, der 9700 und seine Kunden kommen in den Genuss hochwertiger Technik. Als rollende Basis dienen Fahrgestelle des Typs B12 B iFS, die im Stammhaus mit Einzelradaufhängung, starken 12-l-Sechszylindern und I-Shift-Automatik vorkonfektioniert werden.

Volvo setzt auf Chassis-Technologie, die der Global Player weltweit auch an anderen Produktionsstandorten verwendet. Damit wirken die Volvos ziemlich stabil und rollen selbst auf unebenem Geläuf satt ab. Der Pferdefuß dabei: Die Stabilität wird mit Gewicht bezahlt, ein Volvo 9700 ist kein Leichtfuß. Sanft reagieren sie auch auf harte Querfugen, reichen den üblichen derben Schlag nicht an die Karosse weiter. Lange und kurze Bodenwellen werden fein austariert, dafür lenken die Volvo-HD weniger kurvenwillig ein. Die Seitenneigung, völlig undramatisch, zeigt an, wann es Zeit ist, den Fuß vom Gas zu nehmen. Der 9700 schiebt, wenn es schnell wird, schon mal über die Vorderräder und bremst sich dabei ein. Fahrfehler oder Übermut wer-

den vom ESP mit selbsttätigen Bremsen eingegriffen korrigiert.

In Sachen Sicherheit bleibt sich Volvo treu – kein Volvo 9700 geht ohne ESP zum Kunden. Grundsätzlich präsentieren sich die 9700er mit sorgfältig abgestimmten Fahrwerken, leistungsstarken EBS-Bremsen, einer Brake-Blending-Funktion für die Kombination von Dauer- und Radbremse sowie einer Berganfahrhilfe.

Der Blick unter die Bugnase liefert weitere starke Argumente. Die Entwickler spendierten ihren Reisebussen ein System passiver Sicherheit, das bei einem Frontalcrash zuerst dem Personal zugutekommt. Fahrer und Reisebegleitung sitzen sicher hinter FUPS (Frontun-



Richtung Neoplan. Die Volvos punkten mit ihrer Material- und Verarbeitungsqualität, auch wenn sie weniger augenfällig automobilen Feinschliff bieten. Der Fahrer genießt sein geräumiges Cockpit, das mit klar verständlicher Bedienung glänzt – zu Gunsten der Ergonomie verzichtet der Hersteller auf modernistische Designelemente und Stilblüten.

Der Volvo 9700 pflegt ein eigenständiges Profil und kommt seinem teuren Bruder 9900 schon recht nahe. Wer Theaterbestuhlung, starke Motorleistung und guten Komfort schätzt, wird auch mit dem qualitativ hochwertigen 9700 für 20.000 Euro weniger gut bedient. Ärgerlich ist allein die Lautstärke im Heckbereich, die Antriebsgeräusche in den letzten Sitzreihen zeigen Handlungsbedarf. Ein improvisierter Testlauf mit ein paar Dämmmatten im ohnehin schlecht nutzbaren Raum über dem Motorraum führte sofort zu einem erstaunlichen Ergebnis – zwei Dezibel weniger bei 100 km/h müssen aber nicht das Ende der Fahnenstange sein.

WOLFGANG TSCHAKERT

Die Baureihe 9700 – gehobene Mittelklasse von Volvo mit gefällig zurückhaltender Formensprache

terfahrerschutz), FIP (Frontaufprallschutz unter der Frontscheibe) und einem Kniesicherungssystem hinter dem Armaturenbrett.

Modulare Vielfalt. Bei Volvo Polska in Wroclaw werden die Fahrzeuge aufgebaut, die Struktur besteht aus Edelstahl und nimmt dem Kunden die Korrosionsorgen. Die bequemen und sorgfältig verarbeiteten Sitze stammen aus dem konzerneigenen Carrus-Werk in Finnland. Eine Besonderheit freut die Fahrgäste: Mit der Lehnenneigung wird auch das Sitzpolster geneigt.

Maximalist hierzulande ist der 13,7 m lange Dreiachser mit 57 Fahrgastsitzen; ein auf 13 m verkürzter 6x2 und ein Zweiachser bilden das Rückgrat des Allerweltsreisebus-Programms, das schon von Haus aus mit Toilette, Kompaktküche, Infotainment und Klimaanlage zum Kunden rollt. Freilich kann es für den individuellen Bedarf weiter aufgepeppt werden. Volvo Deutschland bietet übrigens auf Wunsch eine Rundsitzzecke im Heck, eine Infotainment-Mehrkanalanlage, nicht zuletzt auch eine Stehküche mittschiffs.

Auf den zweiten Blick modern. Bei den Preisen zeigt sich die schwedische Marke selbstbewusst. Das Volvo-Marketing sieht den Volvo 9700 LHD im Wettbewerb zu Setras Comfortclass und Mercedes Travego und zielt mit der Preisgestaltung in

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com



Wenn es um Alternativen geht . . .

Schulung und Ermächtigung:

- nach § 57b StVZO in Verbindung mit Anlagen XVIII und XVIIIId StVZO
- und nach § 57d StVZO
- Prüftechnik
- Digitale Tachographen
- Auslese- und Auswertsysteme für digitale Tachographen
- Fahrtschreiber
- Thermorollen
- Diagrammscheiben
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Sämtliches Zubehör
- **Fahrerschulungen für digitale Tachographen**



NTS GmbH, Rudolf-Dieselstr. 6+10, D-67133 Maxdorf, Tel. 06237/9274-0
Fax 06237/60877, service@nts-gmbh.de, www.nts-gmbh.de