



Volvo 9700 LHD - Modelle und Varianten

Schwedisch-polnische Konfektionsware

Der Volvo-Hochdecker wird in drei Längen verkauft – wobei überwiegend Dreiaxser nachgefragt werden.

Wer sich für einen Volvo interessiert, bekommt es mit einem Global Player zu tun. Der fertigt seine Chassis hochindustriell in Schweden und montiert Komplettbusse in Polen. Kein Wunder, dass so mancher Individualisierungswunsch auf der Strecke bleibt. Der 9700 ist ein Standardbus, mit dieser Strategie fährt Volvo seit Jahren erfolgreich. Die Kunden, die sich damit abfinden, sind zufrieden. Zum Einsatz kommt nur dokumentierte Ware, die vielfach erprobt und bewährt ist. Natür-

lich bekommt der Kunde handelsübliche Extras, die den Fahrgastkomfort steigern. Für Eingriffe in die Struktur gibt es nur eine Werkstattlösung – die zwar nicht billig, aber kompetent im Heilbronner Reparaturwerk ausgeführt werden kann.

Volvo 9700 LHD 4x2

Nur 22 Prozent der Kunden fragen den klassischen Zweiaxser nach. Die Gründe liegen auf der Hand: Mit rund 14.000 kg Leergewicht zählt er nicht zur ge-

wichtsoptimierten Sorte, die mit jedem Kilogramm geizt. Volvo rät hier zu einem elitären Sitzkonzept – mit 40 Fahrgastplätzen in Vier-Sterne-Plus-Ausstattung reicht das Nutzlastangebot, und der Fahrgast sitzt luftig und überaus bequem. 8,5 m³ Kofferraum reichen in der Regel, für großes Gepäck muss aus Gewichtsgründen ohnehin ein Anhänger bemüht werden. Ob es aber unbedingt das optionale Tankvolumen von 600 l sein muss? 480 l dürften genügen, wenn es auf jedes Kilo ankommt.



Der stattliche Zweiachser ist kein Leichtgewicht, Volvo empfiehlt eine anspruchsvolle Ausstattung. Wahlweise mit Parallelhub- oder Schwenklappen – 8,5 m³ Kofferraum reichen im Alltag. Elitäre Bestuhlung mit 40 fein gepolsterten Carrus TS 2000 Comfort Plus-Sitzen. Die Kompaktküche TM Quick Service wiegt 42 kg, 10 kg weniger als das Pendant von Frenzel.

Auch in der Optik ist er eigen. Er trägt, anders als die Dreiachskollegen, seine Klimaanlage vorn, die das harmonische Dachprofil unverkleidet kantig überragt. Mit der Verlängerung des Vorbaus um ungefähr 30 cm gewinnt der Zweiachser Raum für den vorderen Einstieg und mehr Platz für Fahrer und Reiseleiter. 245 mm mehr Überhang vorn kommen der Beinfreiheit in Reihe eins zugute. Was nicht ohne Auswirkungen auf die Fahreigenschaften bleibt – der zweiachsige HD gibt den schweren Wagen, das höhere Gewicht auf der Vorderachse macht sich in der Lenkung bemerkbar. So wundert es auch nicht, dass der hohe Schwerpunkt vorn die gefühlte Seitenneigung erhöht. Wobei Komfort und Sicherheit auf Fernreisen nicht leiden – schon unbelastet wartet der Zweiachs-9700 mit gutem Abroll- und Federungskomfort auf. Im Nahbereich und bei Stadtrundfahrten offenbart der Allrounder eine ordentliche Wendigkeit, die dem Wettbewerb nicht

nachsteht. Nur die Lenkung fordert hier etwas Nachdruck, ein Zugeständnis an die höhere Achslast.

Weniger ist mehr. Wer Dynamik schätzt, kann dennoch auf die Topmotorisierung verzichten. 460 Pferdestärken machen den 18-Tonner sehr schnell und verfüh-

ren zu unnötigen Sprints, die dann wieder Kraftstoff, Bremsen und sonstigen Verschleiß kosten. Empfehlenswert sind 420 PS, die, kombiniert mit dem I-Shift-Getriebe, eine flüssige Fahrweise unterstützen, die hohe Reisedurchschnitte möglich macht. Das elektronische 12-Stufen-Getriebe kuppelt sanft ein, die Über-

ULTRA LIGHT

Erstmals und einmalig für Busklimaanlage dient ein leichter, extrem strapazierfähiger und haltbarer Konstruktionswerkstoff als Basis für die Aufnahme aller Bauteile.

Besonderheiten:

- Gewichtsersparnis von ca. 30% - (ca. 65 - 75 kg)
- Geräuschreduzierung 4-5 dBA
- Optional: Kältemittel CO₂
- Optimierte Service- und Wartungsfreundlichkeit
- Deutlich niedrigere Unterhaltungskosten

IAA in Hannover
25. September – 02. Oktober 2008
Halle 11, Stand D29

KONVEKTA AG · Am Nordbahnhof 5 · 34613 Schwalmstadt / Germany
Tel.: + 49 (0) 66 91-76-0 · Fax: + 49 (0) 66 91-76-111
E-Mail: info@konvekta.com · Website: www.konvekta.com



Bis zu 53 Fahrgastplätze gegen 20.000 Euro mehr – auf der Straße ist der LHD 6x2/13 ein Köhner.

setzungen passen zur komfortorientierten Charakteristik. Die Fahrharmonie hört auch beim Bremsen nicht auf – dann schaltet der Getrieberechner selbsttätig Gänge zurück, die dem Retarder mehr Kühlung verschaffen. Volvo nennt es Brake-Blending, wenn der Retarder noch vor der Betriebsbremse zum Einsatz

kommt – wird es knapp, beißen die Scheibenbremsen vehement.

Volvo 9700 LHD 6x2/13

Er ist mit 50 Prozent aller 9700 der Topseller der Baureihe, was nicht weiter verwundert. Wer auf Komfort, große Kofferräume und zusätzliches Sitzplatzangebot Wert legt, kommt am 12,99 m langen 9700 nicht vorbei. Für rund 20.000 Euro mehr werden in der Vier-Sterne-Klasse mit 70 cm mehr vier Sitze mehr geboten. Mit drei Achsen darf der 9700 LHD bis zu 24.750 kg wiegen, die er aber im Alltag längst nicht braucht. Etwa 10,2 m³ Kofferraum zwischen den Achsen und darüber dürfen gefüllt werden, wobei sich der Raum über den Achsen eher als Bermuda-Dreieck erweist – was zwischen die Radkästen rutscht, kommt nur schwer wieder heraus.

Wer mehr Platz braucht, hängt einen Skikoffer ans Heck, kein Problem bei einem Dreiachser. Auch der 600-l-Tank darf es hier sein, dazu gilt es, 60 l Adblue aufzufüllen. In Zeiten der Klimaerwärmung empfiehlt sich die größere 32-Kilowatt-Klimaanlage von Sitrak, die für den größeren Innenraum gut gerüstet ist.

Druckvolles Triebwerk. Da macht es sich auch gut, dass im Heck der stärkere Sechszylinder arbeitet. Der hoch aufgeladene Unterflurmotor zählt mit 460 PS und 2.200 Nm zu den besonders druckvollen Omnibustriebwerken, der allerdings etwas raubeinig zu Werke geht. Schon knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl befeuert der Diesel den 13-m-Dreiachser gehörig, bei Tempo 100 im größten Gang mit Standardachse (i = 2,85) dreht die Kurbelwelle knapp 1.500 Umdrehun-

Ausstattungen und ihre Aufpreise:

Aufpreis 460 PS:	1.950 Euro
Aufpreis Euro 5 (nur 420 PS):	2.900 Euro
Automatisiertes Getriebe I-Shift:	Serie
32-kW-Klimaanlage:	1.800 Euro
Stehküche:	5.000 Euro
Heckloungel:	7.000 Euro



Berliner Str.7a, 13127 Berlin
Tel: 030/911499-0 - Fax: 030/48626422

Omnibusersatz- und Zubehörteile vom Fachmann.
Wir reden nicht über Qualität wir liefern sie.

www.diebusprofis.de - info@diebusprofis.de





Große Leuchteinheiten im Heck, optional mit aufklappbarer Rückfahrkamera. Ansteigende Sitzreihen bieten allen freie Blicke nach vorn – aber knappe Kopffreiheit hinten.

gen. Da werden mittelpmächtige Autobahnsteigungen zur Leistungsdemonstration – mit fallender Drehzahl werden 2.200 Nm mobilisiert, die den Dreiachser locker über die Kuppe wuchten. Das I-Shift-Getriebe spielt seine Rolle perfekt und patzt auch nicht im Rangierbetrieb. Der langsamste der drei Rückwärtsgänge reicht ohne Rucken für Zentimeterarbeit.

Kaum Probleme bereitet der auf 6,20 m verlängerte Radstand. Da zahlt sich die hydraulisch gelenkte Nachlaufachse aus, die ab einem Lenkeinschlag von mehr als fünf Grad mitlenkt – bis zu 17 Grad, vorwärts wie rückwärts. 13-m-Novizen erstaunt der Wendekreis, der noch unter dem des 12-Meter-Volvos liegt. Da werden enge Kurven zum Vergnügen, der 12,99 m lange Dreiachser folgt der exakt leichtgängigen 8098er-

Lenkung von ZF mit Präzision. Auf schlechte Fahrbahnen reagiert er gelassen, Kanaldeckel werden kaum wahrgenommen. Ein wenig leiser ist er auch, vielleicht ist der Motor besser entkoppelt – die Fahrgäste in den letzten Reihen werden es dankbar registrieren.

Volvo 9700 LHD 6x2/13,8

Der Längste im Programm misst hier zu Lande 13,8 m (die 15-m-Variante wird nicht verkauft) und nimmt bis zu 57 Passagiere auf – zwei Sitze weniger als der Neoplan Cityliner, der hier mit überbauter Toilette punktet. Folgerichtig ist der lange Volvo gemäß Drei-Sterne-Standard bestuhlt, ein Fall für gemischte Verkehre, die Fernlinie und den Überland-Berufszubringerdienst. Allerdings mit exklusiver Note, die bereits mit der Theaterbe-

stuhlung beginnt und bei hochwertiger Infotainment-Ausstattung nicht aufhört. Mit einer Einschränkung allerdings: Über der Frontscheibe sitzt ein 17-Zoll-Monitor, in Fahrzeugmitte ein 15-Zöller – hier bieten andere schon mehr.

Das I-Shift-Getriebe spielt seine Rolle perfekt und patzt auch nicht im Rangierbetrieb.

Wer mit dem Volvo-Langschiff plant, sollte auch in die größere Klimaanlage investieren, die 1.800 Euro extra kostet. In Sachen Heizung ist der Volvo ganz Nordländer und selbst für kälteste Winter gerüstet. Seitenwandkonvektoren plus

Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern



Franz
Mersch

Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur
Bremsendienst
Franz Mersch GmbH + Co. KG
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten
www.mersch-fahrzeugbau.de
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de



Format 13,8 m: Auf Langstrecken zu Hause, enge Straßen fordern Umsicht. 57 Fahrgastsitze mit drei Sternen, der Fahrgastkomfort verdient mehr.

Dachheizung, dazu schützen zusätzliche Heizkörper in den Einstiegen und links neben dem Fahrer gegen Kältebrücken. Die Steuerung des komplexen Systems überlässt der Fahrer seinem Klimacenter, das über das Multiplex-System die Temperatur, die Intensität und die Richtung der Luftströme überwacht.

Mehr Verkehrsfläche. Natürlich ist das Flaggsschiff nicht jedermanns Sache. Das beginnt bei der Einfahrt in enge Cities und macht auch auf engen Passstraßen zu schaffen. Der fast 7 m lange Radstand verlangt nach Fläche, der Wendekreis von knappen 24 m nach viel Umsicht. Ob es an den breiteren 315er-Reifen liegt, die den Einschlag verringern? So richtig zu Hause ist das 13,8-m-Format auf der Autobahn, wo es mit hervorragenden Laufeigenschaften glänzt.



Auch auf Landstraße, vielleicht nicht zu klein und eng, zeigt sich der Volvo in Form. Der lange Hochdecker rollt auf einem Fahrwerk, das auf den Namen COG-H hört. Das H hinter dem Bindestrich bezeichnet den höheren Schwerpunkt und soll das Fahrverhalten straffen, um empfindliche Fahrgäste mehr zu schonen.

Was man früher mit strafferen Querstabilisatoren bewerkstelligte, regeln die Volvo-Techniker mit höheren Balgdrücken. Signalgeber ist ein Schleifring in der Lenksäule, der den Einschlag der Vorderräder über den CAN-Bus an die Rechneinheit der Luftfederung weitergibt. Was die Techniker auch anstellen – man merkt es kaum: Der Stretch-9700 liegt satt auf der Straße und federt gut wie eh und je. Und dass die 315er-Räder etwas weniger soft ansprechen, gilt in der Branche beileibe nicht als Geheimnis.

Stark und rau. Mit 460 PS ist man auch mit 22 t noch flott unterwegs. Der DH 12 E-Sechszylinder ist ein souveräner Omnibusmotor, der mit seinem 2.200 Nm an Drehmomentmaximum kaum hohe Drehzahlen bemüht. Einzige Schwachstelle: Der Sechszylinder ist ein rauer Geselle, der seine Vibrationen im Heck nur mühsam verbergen kann. Über alle Kritik erhaben bleibt das I-Shift-Getriebe: Komfortabel und dennoch dynamisch setzt es die kraftvolle Charakteristik des Diesels in hohe Fahrleistungen um. Die Kombination



Die starre Nachlaufachse lenkt ab 5 Grad Einschlagwinkel hydraulisch mit.

Volvo 9700 LHD – alle Modelle, alle Motoren

Modell	Volvo 9700 LHD 4x2	Volvo 9700 LHD 6x2/13	Volvo 9700 LHD 6x2/13,8
Motor	Volvo DH12E420 Volvo DH12E460	Volvo DH12E420 Volvo DH12E460	Volvo DH12E420 Volvo DH12E460
Abgasnorm	Euro 4 + 5/Euro 4 mit SCR	Euro 4 + 5/Euro 4 mit SCR	Euro 4 + 5/Euro 4 mit SCR
Hubraum in cm ³	12.123	12.123	12.123
Bauweise/Zylinder	R6	R6	R6
Leistung kW/PS	309/420 und 338/460	309/420 und 338/460	309/420 und 338/460
Max. Drehmoment in Nm	2.000 und 2.200	2.000 und 2.200	2.000 und 2.200
Getriebe	Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe Volvo I-Shift AVT2412C	Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe Volvo I-Shift AVT2412C	Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe Volvo I-Shift AVT2412C
Vorderachse	Einzelradführung	Einzelradführung	Einzelradführung
Zul. Achslast	7,5 t	7,5 t	7,5 t
Hinterachse	Hypoidachse Volvo RS 1228-B	Hypoidachse Volvo RS 1228-B	Hypoidachse Volvo RS 1228-B
zul. Achslast	11,5 t	11,5 t	11,5 t
Nachlaufachse		Starrachse, hydraulisch gelenkt	Starrachse, hydraulisch gelenkt
zul. Achslast		5,75 t	5,75 t
Bremsen	EBS-System, Scheibenbremsen	EBS-System, Scheibenbremsen	EBS-System, Scheibenbremsen
Bereifung	295/80 R 22,5	295/80 R 22,5	315/80 R 22,5 (optional)
Lenkung	ZF Servotronic 8098	ZF Servotronic 8098	ZF Servotronic 8098
Türen	2	2	2
Länge x Breite x Höhe in mm	12.290 x 2.550 x 3.610	12.990 x 2.550 x 3.740	13.990 x 2.550 x 3.724
Radstand in mm	6.080	6.190 x 1.400	6.550 x 1.400
Wendekreis in mm	22.224	22.012	23.960
Zul. Gesamtgewicht in kg	18.000	24.750	24.750
Leergewicht in kg	ca. 14.000	ca. 15.500	ca. 16.100
Max. Sitzplätze	49 + 1 + 1	53 + 1 + 1	57 + 1 + 1
Kofferraum in m ³	8,5	10,2	11,8
Nettogrundpreis in Euro	281.000	303.000	309.000



Unsere Kandidaten – in einer Reihenfolge, die allerdings nicht der Tabelle entspricht

arbeitet nahezu perfekt, der Fahrer kann sich in kniffligen Situationen auf den Verkehr konzentrieren – ganz gewiss ein Gewinn bei dieser Länge. Ob es die kurze 3,08er-Achse sein muss, entscheidet der Einsatz.

Wer überwiegend auf Landstraßen unterwegs ist, auf Überlandlinien zahlreiche Stopps absolviert, kann gut damit fahren. Bei 80 km/h sind es rund 1.200 Umdrehungen im großen Gang, ganz links im grünen Bereich steht die Nadel

des Drehzahlmessers. Auf der Autobahn sind es dann satte 1.500 Touren, die allerdings richtig ins Geld gehen. Schön und gut, dass es bei Volvo Buses die Wahl gibt.

WOLFGANG TSCHAKERT

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Magnetkupplungen
- Komplettanlagen
- Gebläse, Lüfter
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Riemen u. Spannrollen

 **KONVEKTA**[®]
D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
Telefon 03529/5743-0 Telefax –28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de