



Fahrwerk und Antrieb des Volvo 9700 können dynamische Qualitäten nachweisen, die Nachlaufachse ist hydraulisch gelenkt.

Der Tiefstapler

Für harte Einsätze mit knapp kalkulierten Margen hat der lange Volvo-Dreiachser mit 13,7 Metern Länge einiges zu bieten. Seine Stärken liegen eher unter der schlichten Oberfläche, Kapazität, Komfort und Fahrsicherheit sind auf der Höhe der Zeit.

Heute hat man jung, bunt und grell zu sein. Wer auffallen möchte, gibt sich vorzugsweise extrovertiert und ein wenig verrückt. Unser Kandidat, der dreiachsige Volvo-Reisebus 9700 HD, passt so gar nicht in dieses Bild. Er ist nüchtern bis ins Mark, obwohl er doch einiges zu bieten hat. Seine Erscheinung ist mit 13,7 Metern Länge und 3,7 Metern

Höhe durchaus stattlich. Öffnet man die Kofferraum-Klappen, staunt selbst der Experte über das Volumen von knapp 15 m³.

Doch lassen Sie uns noch ein wenig beim Exterieur verweilen, auch wenn es dort nur wenig Aufregendes zu vermelden gibt. Auch wenn es Geschmackssache ist – der schwedische Hochdecker aus polnischer Fertigung sieht einfach kreuzbrav

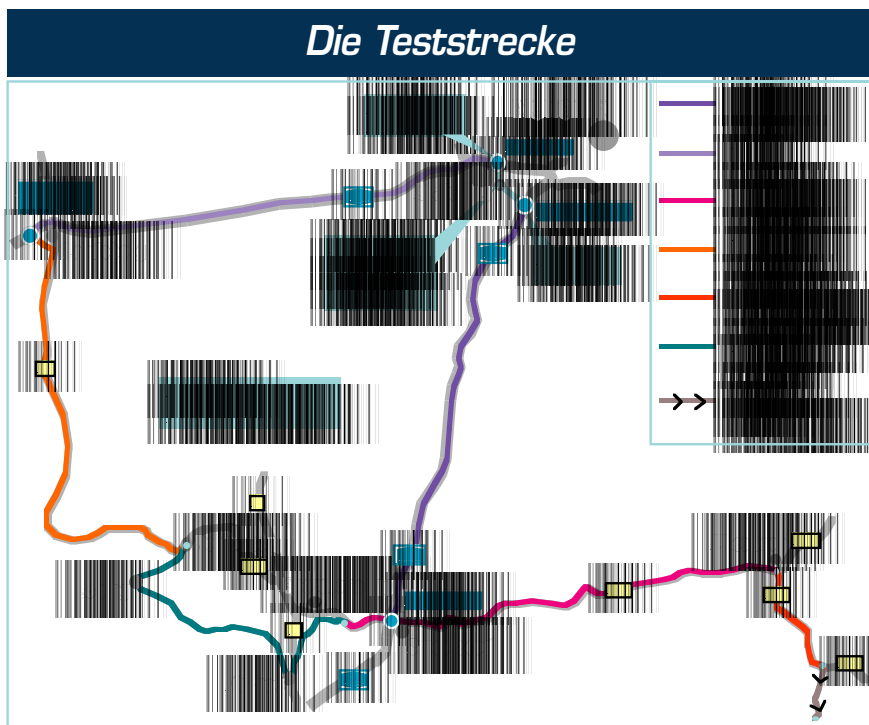
aus und könnte aus der Feder weltweit jedes Herstellers stammen. Etwas Würze in das wenig originelle Designmenü bringt die geometrisch klar gegliederte Front mit den kleinen Einzelscheinwerfern für Fahrlicht, Fernlicht, Standlicht und Nebelscheinwerfer in der Bugschürze. Die Schokoladenseite ist das Heck: Das Ensemble aus korrespondierenden Linien und einer

trapezförmigen Heckscheibe mit integrierten Lichteinheiten zeigt die handwerkliche Qualität der Volvo-Designer. Klotzig und wenig spannend wirken dagegen die Seitenflächen. Ins Bild passen auch die wenig attraktiven Abdeckleisten für die seitlichen Klappenabschlüsse.

Der Volvo 9700 HD ist im Gegensatz zum Premiumprodukt aus Heilbronner Fertigung als Standardfahrzeug konzipiert. Gerippe und Fahrwerk bleiben stets gleich, um eine Serienfertigung zu gewährleisten. Was sich natürlich in den Kosten und letztlich im Preis niederschlägt. So kann der Kunde sein Fahrzeug zwar in der Ausstattung variieren, nicht aber im Grundkonzept. Grundsätzlich rollt der 9700 komplett ausgestattet zum Kunden, in Dreisterne-Bestuhlung mit Toilette am Mitteleinstieg. Auf Wunsch erhältlich sind die üblichen Pakete wie Bordküche oder Videoanlagen. An eine Aufrüstung auf den Standard eines 9900-Superhochdeckers denkt man bei deutschen Vertriebsorganisation aber nicht. Der Volvo 9700 bleibt, was er ist – Economy Class.

Der schwedische Branchenriese Volvo hat seine Omnibusfertigung im polnischen Wroslaw (Breslau) konzentriert. Dort werden alle Stadt- und Überlandlinienbusse gebaut, und auch der Standard-Reisebus für die europäischen Märkte läuft dort vom Band. Aufgrund der hohen Anforderungen der Nord- und Osteuropäer an den Korrosionsschutz baut Volvo seine Busse dort mit Edelstahl. Die Gerippe werden mit Chrom-Nickel-Stahl geschweißt, die Seitenwandbleche aus dem selben Werkstoff werden geklebt. Dachpartie und Kofferkappen sind aus Aluminium, Front und Heck werden in GfK gefertigt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen – die Lackierung ist tadellos, die Spaltmaße stimmen, und selbst auf Schlaglochpisten klappert, knarzt und knistert nichts.

Über einen bequem breiten vorderen und einen ziemlich zerklüfteten Mittelein-



Schokoladenseite im Heck – mit trapezförmiger Heckscheibe und korrespondierenden Lüftungsschlitzen im Eck.

stieg mit ungleichen Stufenhöhen geht es nach oben. Im Innenraum selbst wird der Fahrgast mit dem Charme der 80er Jahre empfangen. Dunkle Grau- und Blautöne am Boden und an den Decken, kleingemusterte Sitzmuster und einfache Service-

Sets lassen das Urlauberherz nicht gerade höher schlagen. Die Sitze sind bequem und ausreichend groß dimensioniert, doch die Kunststoffoberfläche der Armlehnen ist klebrig und haptisch unangenehm. Das Deckenlicht hinter der abgedeckten Decke

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	13.680 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.730 mm
Radstand	6.970/1.400 mm
Wendekreisdurchmesser	22.000 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	25.100 kg
Leergewicht	15.640 kg
Kofferraumvolumen	14,9 m ³
Sitzplätze	57+1+1

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder Volvo DH12D, liegend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; elektronische Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3. Bohrung/Hub: 131/151 mm; Hubraum: 12,1 l; Leistung: 380 PS (279 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 1.850 Nm bei 1.100 – 1.400/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; manuelles Achtganggetriebe mit elektropneumatischer EGS-Schaltung ohne Gestänge, Volvo-Hypoidachse, Übersetzung i = 2,85.

Fahrwerk

ECS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung; vorne Volvo-Einzelradaufhängung FWS mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten starre Hypoidachse, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator; Nachlaufachse hydraulisch gelenkt, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, Anfahrhilfe durch Entlüften der Luftbälge; Reifen 295/80 R 22,5

Bremsen: elektronisch geregelte 2-Kreis-Druckluft-Bremsanlage mit EBS, an allen Achsen Volvo-Scheibenbremsen, Dauerbremse Volvo Compact-Retarder VR 3250, VEB-Motorbremse, ABS und abschaltbare ASR.

Lenkung: hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocomtronic 8098 geschwindigkeitsvariabel geregelt, Lenksäulenverstellung in Höhe und Neigung.

im Mittelgang strahlt indirekt, reflektiert aber zu wenig und dürfte ein wenig heller sein.

Wenn man aber an den Winterbetrieb denkt, schlägt die große Stunde des 9700. Das Fahrzeug ist rundum mit Seitenwand-Konvektoren bestückt, zusätzlich sitzen links neben dem Fahrer und in beiden Einstiegen weitere Heizkörper. Die schnelle Temperierung des großen Innenraums wird über die Dachheizung erzielt, die bis zu 35 kW Heizleistung erbringen kann. Für die warme Jahreszeit trägt der Volvo eine Klimaanlage auf dem Dach. Mit wirklichen Erfahrungswerten können wir aufgrund des schlechten Wetters am Testtag

TEST Volvo 9700 HD



Viel Raum mit wenig Flair – die Inneneinrichtung ist stabil und ordentlich verarbeitet.

nicht dienen, die angegebene Kälteleistung ist für dieses große Fahrzeug allerdings nicht rekordverdächtig. Das Lüftungsprinzip ist einfach, zugfrei und wirksam – die Frischluft, temperiert mit Umluft, tritt über die Dachkanäle an den Seitenscheiben und zum Mittelgang aus. Die Entlüftung erfolgt über Öffnungen im Mittelgang in den Kofferraum, der dadurch temperiert und staubfrei gehalten wird. Das Binnenklima im Bugbereich wird separat geregelt. Eigene Wärmetauscher für Heizung und Klimaanlage sitzen im Bugschrank.

Der Blick an die obere Kante der Frontscheibe versetzt den Betrachter in die 80er



Der Fahrerplatz im 9700, etwas in die Jahre gekommen, doch ergonomisch akzeptabel.

Jahre zurück. Dort montiert Volvo noch heute zwei Quirl-Ventilatoren, um die große Windschutzscheibe von Beschlag frei zu halten. Ein dritter Scheibenwischer an der Dachoberkante wäre sicher auch keine Fehlinvestition, denn die beiden unteren Arme lassen nach oben einen ziemlichen Keil ungewischt. Doch bei jedem Produkt gibt es Licht und Schatten. Ziemlich hell

wird es um den Volvo, wenn es auf die Straße geht. Hier zeigen sich die hervorragenden Eigenschaften des dreiachsigen Fahrgestells, die wir beim Test des Volvo 9900 schon ausführlich gewürdigt haben. Vor allem Langstrecken sind das Metier des langen Volvo, der hier alle Sünden der Straßenbauer locker wegsteckt. Das Fahrwerk ist ungewöhnlich aufwändig, selbst an der Nachlaufachse federn vier Luftbälge. Auch wenn die Nachlaufachse hydraulisch gelenkt wird, auf engen Parcours macht sich die Länge des Fahrzeugs und

Das Fahrwerk ist ungewöhnlich aufwändig, selbst an der Nachlaufachse federn vier Luftbälge.

des Radstands bemerkbar. Der Einschlagwinkel der Vorderachse verhindert mit 52,3 Grad am kurveninneren Rad einen knapperen Wendekreis. Natürlich ist der Volvo kein Renner, der spielerisch um die Kurven fegt. Gleichwohl folgt der schwere Hochdecker den Lenkbefehlen willig und exakt. Die Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven hält sich dabei dank der Stabilisatoren an Vorder- und Antriebsachse in akzeptablen Grenzen.

Auf die Bremsen ist Verlass – die EBS-Bremsanlage verzögert mit den Volvo-typischen Vollscheiben-Bremsen, feinfühlig oder mit Verve, wie es der Fahrer befiehlt. Voraussichtlich zur IAA im Herbst wird mit einer ESP-Fahrdynamikregelung aufgerüstet, die bei den LKW schon Einzug gehalten hat. Auch der Antrieb trägt zum guten Eindruck bei. Obwohl



Volvo-typisch liegender Sechszylinder mit 380 PS und 1.850 Nm Drehmoment, wenig Lärm und Wärmeentwicklung im Innenraum.



Viel zusätzlicher Platz durch den liegenden Motor, die Auspuffanlage wird korrosionsfest in V2A-Stahl gefertigt.

ebenfalls nur Economy-Class, verhilft der 380 PS-Motor dem schweren Gefährt zu befriedigenden Fahrleistungen. Wer häufig schwere Topografie mit voller Auslastung unter die Räder nimmt, sollte den stärkeren 12-Liter mit 420 PS wählen. Grundsätzlich aber beschleunigt der 9700 mit 380 PS ordentlich und kommt dank der guten Elastizität ohne hektische Schaltarbeit aus. Auch die gelungene Abstufung des Achtgang-Getriebes ist dafür verantwortlich. Bei Tempo 100 dreht der Motor im achten Gang mit 1.480 Umdrehungen – sein maximales Drehmoment von 1.850 Nm liegt bei 1.400 bis 1.100 Umdrehungen –, also stehen ausreichend Kraftreserven für leichte Autobahnsteigungen zur Verfügung.

Die Schaltarbeit treibt dem Volvo-Kapitän keine Schweißperlen auf die Stirn,

ganz ohne Kraftaufwand wird der Schalterhebel der EGS-Schaltung (Easy Gear Shift) durch die vorgegebenen kurzen Gassen geführt. Erst beim Einkuppeln setzen pneumatische Schaltzylinder die elektrischen Schaltbefehle um. So kann der Fahrer bei vorausschauender Fahrweise den nächsten Schaltvorgang bereits vorwählen. Übrigens quittiert der Bordrechner manchen Schaltvorgang mit einem schrillen Pfeifton, ein Signal für den Fahrer, sich zu versichern, ob der Gang auch richtig eingelegt ist.

Der Volvo-Motor, der mittlerweile in allen Bussen der schwedischen Marke liegend verbaut wird, teilt dem Innenraum seine Verbrennungsgeräusche nur dezent mit. Obwohl die Kofferräume über dem Motor leer blieben, dämpft doch die Luftschicht zwischen Motorraum und Innenboden die auftretenden Resonanzen. Der gemessene Wert von 67,9 dB(A) bei Tempo 100 im Heck macht aber deutlich, dass der Volvo zu den leisen Fahrzeugen zählt. Hinter dem großen Lenkrad nimmt der Fahrer auf einem sehr bequemen NTS-Sitz von Isri Platz. Die Sitzschienen reichen auch für große Fahrer, positiv ist die pneumatische Lenkradverstellung, negativ die rustikale Unterbringung des Nachfüllbehälters für die hydraulische Kupplung. Altbacken und unpraktisch ist das eigenwillige Schiebefenster für den Fahrer, der zu öffnende Teil ist schmal und sitzt ziemlich weit hinten. Über das Armaturenbrett wurde schon viel geschrieben und kritisiert. Fest steht: Es wirkt mit den vielen Anzeigen und Schaltern nicht mehr tafrisch. Doch im Alltag kommt man gut zurecht. Sehr angenehm sind die zahlreichen Lüftungsdüsen, die

der Fahrer ganz individuell einstellen kann.

Etwa 45.000 Euro liegen zwischen dem langen Hochdecker aus polnischer Fertigung und einem Volvo 9900-Dreiaxler. Business- oder Economy-Class, die Anmutung des Produktes macht den

Die Lackierung ist tadellos, die Spaltmaße stimmen, und selbst auf Schlaglochpisten klappert, knarzt und knistert nichts.

Unterschied. Nichts Wesentliches fehlt im 9700, doch manche Details sind bemerkenswert. Die Schalldämpfer und das Endrohr der Auspuffanlage werden in V2A-Stahl gefertigt, serienmäßig wird ein 600-Liter-Tank installiert. Die Wassertoilette wird elektropneumatisch betrieben, das Abwasser des Handwaschbeckens dient bei der Leerung gleichzeitig als Spülung des Fäkalientanks. Nicht zuletzt die passive Sicherheit des Fahrzeugs verdient eine Notiz – der schwedische Hersteller erfüllt mit dem 9700 selbstverständlich die Festigkeitsnorm ECE R 66, ist aber auch den härteren schwedischen Vorschriften verpflichtet.

Der Volvo 9700 HD ist introvertiert, was man auch den Skandinaviern nachsagt. Vieles spricht für ihn, wer sich für ihn entscheidet, wählt mit Bedacht. Doch das Herz ist nicht dabei, eigentlich schade – dass Vernunft so schrecklich nüchtern sein muss.

WOLFGANG TSCHAKERT

TESTERGEBNIS

Autobahn

Verbrauch Ø 25,7 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 96,7 km/h

Landstraße

Verbrauch Ø 30,9 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 66,8 km/h

Bergwertung

Verbrauch Ø 164,9 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 44,6 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 356,0 km

Verbrauch Ø 28,5 l/100 km

Wetter

regnerisch, windig; +18° C

Ø = Durchschnitt