



Mit dem komfortablen 9900-Dreiachser im 13-Meter-Format zielt Volvo aufs Touristikgeschäft.

Mit leichter Hand

Die Volvo-Reisebusse lassen sich jetzt elektrohydraulisch steuern, fürs Fahrwerk gibt es neue Stoßdämpfer. Wie sich der schwedische Evergreen 9900 auf der Straße macht, durfte der Dreiachser aus polnischer Fertigung in Oberbayern zeigen.

Zuletzt ist es etwas ruhig geworden um die Reisebusse der Marke Volvo. Ihren Fokus haben die Schweden auf ihr ehrgeiziges Elektrobuss-Projekt gerichtet. Was ja auch viele Ressourcen bindet, andere Zielgruppen anspricht und das Image modernisiert. Das Reisebusgeschäft der Marke ist etwas in den Hintergrund gerückt, das möchten die Volvo-Strategen jetzt mehr aktivieren. Die Techniker frischten zur IAA 2016 die Reisebus-Baureihe 9700/9900 mit einem Facelift und modernen Komponenten auf, um die bewährten soliden Fahrzeuge auf Schlagdistanz zum Wettbewerb zu bringen. Wir halten es mit dem – abgewandelten – Wahlspruch der Bundestrainer-Legende Sepp Herberger: „Die Wahrheit liegt auf der Straße“, das Volvo-Flaggschiff 9900 muss sich auf den bayerischen Voralpenstraßen bewähren.

Leider ohne Ballast und ohne Kraftstoffverbrauchsmessung, aber auf winkelligen Landstraßen und etlichen Testkilometern auf der Autobahn zeigt der Volvo sein wahres Gesicht.

Fest wie eine Burg

Er wird ja bereits ein ganzes Jahrzehnt im polnischen Werk Wroclaw gebaut, an Fertigungsroutine mangelt es ihm gewiss nicht. Der Volvo-Dreiachser ist fest wie eine Burg, was man auch auf der Waage sehen kann. Mit 16.380 Kilo Leergewicht, fahrfertig mit vollem Tank, ist der 13 m lange Volvo so schwer wie ein Setra-S-516-HDH-Superhochdecker. Aber aufs Kilo kommt es dem 9900 nicht an, selbst voll besetzt mit 49 Fahrgästen schrammt er so gut wie nie an seinem Limit von 26 t. Einen 13-m-Zweiachser bietet Volvo erst gar nicht an, mit Leichtbau haben

die schwedischen Buskonstrukteure bisher nichts am Hut.

Erst muss noch die Hürde der verschärften Umsturzrichtlinie ECE R66.02 genommen werden, damit werden die Volvo-Reisebusse auch in Zukunft kaum leichter. Aber Leichtbau für Omnibusse ist ohnehin ein zweiseitiges Schwert, wenn man aus Sicherheitsaspekten urteilt. Wie viel Gewichtsoptimierung verträgt die passive Sicherheit? Und hier zeigt sich unser 9900 von der besten Seite, Volvo nimmt das Thema sehr ernst.

Die Reisebusfront ist mit FIPS (Front Impact Protection System) und FUPS (Front Unterrun Protection System) sehr stabil gegen schlimme Frontalunfälle geschützt. Zusätzlich verstärkt KIPS (Driver's Knee Impact Protection) die Front, ein energieabsorbierendes Bauteil hinter dem Armaturenräger schützt die

Fahrerbeine bei einer Kollision. Dass sich der modellgepflegte 9900 bei den aktuellen elektronischen Sicherheitssystemen keine Blöße gibt, versteht sich von selbst. ESP ist immer an Bord, eine Auffahrfunktion plus Notbremsassistent soll schlimme Kollisionen an Stauenden verhindern. Volvo setzt hier auf ein hochmodernes Radar-plus-Kamera-System, per Datenfusion werden fahrende und stehende Verkehrsteilnehmer identifiziert. Hier gleich vorweg, wir haben das System im Fahrbetrieb nicht ausprobiert, aber so viel können wir sagen: Es neigt kaum zu Fehlwarnungen, wir haben keine unnötige Bremsung erlebt. Auch der Abstandsregeltempomat ACC (Adaptive Cruise Control) fährt gute Noten ein, er regelt sauber und lässt sich gebrauchstüchtig kalibrieren. Einen GPS-Tempomaten sieht die Elektronikstruktur des Volvo-Reisebusses noch nicht vor, aber ehrlich: Wir haben ihn nicht wirklich vermisst.

Fahrkomfort auf hohem Niveau

Schon auf den ersten Metern hinter dem Steuer stellt sich ein gutes Gefühl der Sicherheit ein. Der Volvo gibt bereits bei Leerfahrt eher den „schweren“ Wagen, er liegt ziemlich satt auf der Straße. Ge- konnt und überaus elegant bügelt er alle Gemeinheiten vernachlässigter Straßen, sogar Kanaldeckel schlagen nicht herb auf die Karosserie durch. Die Volvo-Techniker haben das schon bisher komfortable Fahrwerk mit semivariablen Koni-Stoßdämpfern nachgebessert. Ein besonderer Clou sorgt auf der Autobahn für weniger Luftwiderstand und weniger Seitenwindempfindlichkeit: Der Volvo soll sich ab Tempo 80 um ein paar Zentimeter tiefer an die Fahrbahn ducken, man merkt den Vorgang nicht – der Fahrkomfort wird kein Jota schlechter. Der Volvo lässt sich über viele Kilometer richtig entspannt pilotieren, das liegt auch an seiner neuen VDS-Lenkung. Volvo Dynamic Steering



Die seitlich ansteigende Fensterlinie steht für die Theaterbestuhlung, die Nachlaufachse federt mit vier Luftbälgen.

steht für das Kürzel, ein elektrohydraulisches Lenksystem sorgt für sehr geringe Lenkkräfte. Rangieren lässt sich der Dreiachser mit leichter Hand, Landstraßen mit Wechselkurven folgt der Volvo

ANZEIGE

Sie können nur gewinnen!
Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!
Rufen Sie an: ☎ 02736 44440
www. **UNIBUS**.de
EDV für Busreiseveranstalter

mit höchster Präzision. Etwas gewöhnungsbedürftig sind die hohen Rückstellkräfte, die ersten Kreisverkehre werden noch ein wenig eckig passiert. Auf der Autobahn sucht man nach der Mittellage, bis man sie fühlt – so ist das eben,

wenn ein Technologiesprung ansteht. Der nächste Schritt wäre ein Lenkeingriff für den Spurassistenten, damit warten die Buskonstruktoren, bis er bei den Volvo-Trucks läuft.

Aber es spräche nichts dagegen, ein paar Goodies aus den Volvo-LKW zu adaptieren. Zuerst natürlich bei der Hardware, bei der Pedalerie beispielsweise. Oder die elektrische Feststellbremse, die das Handling deutlich verbessert. Beim Abstellen des Motors wird sie automatisch aktiviert, beim Wegfahren braucht das Motormoment nur die Haltekräfte übersteigen, damit sie sich löst. Auch das Armaturenbrett bedarf der Renovierung, es wäre an der Zeit für ein Funktionslenkrad mit integrierter Tempomatregelung. Das gibt es bei den Volvo-Trucks längst, sogar ein famoses Doppelkupplungsgetriebe bekommt man dort. Zuletzt noch ein Wunsch: bitte künftig einen längeren Retarderhebel, der sich nicht hinter dem Scheibenwischerhebel versteckt.

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

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

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



Kontrast zum eher konservativen Design: Rote Lederapplikationen und Nähte pepen den Fahrerplatz auf.

Technische Daten: Volvo 9900 HD 6x2 13,0m

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder Volvo D11K, stehend im Heck, obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, ungekühlte AGR, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Direkteinspritzung per Common-Rail, Abgasnachbehandlung mit SCR-Kat und Partikelfilter, abgasarm nach Euro 6.

Hubraum	10.800 cm ³
Nennleistung	339 kW/460 PS bei 1.900 U/min
Max Drehmoment	2.200 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Einscheibentrockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe I-Shift Typ AT2412, Volvo-Hypoidachse mit Differenzial-Sperre, Übersetzung $i = 2,85$.

Fahrwerk

ECS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung; vorne Volvo-Einzelradaufhängung IFS mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern (Koni) und Stabilisator; starre Antriebsachse, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer (Koni), Stabilisator; Nachlaufachse hydraulisch gelenkt, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer (Koni), Anfahrhilfe durch Entlüften der Luftbälge; Reifen 315/80 R 22,5.

Bremsanlage, Sicherheitssysteme

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an allen Achsen Volvo-Scheibenbremsen, Dauerbremse Volvo/Voith Compact-Retarder VR 3250, VEB-Motorbremse, ESP mit ABS und abschaltbarer ASR, ACC, Notbremsassistent mit Auffahrwarnung, Lane Keeping Support.

Lenkung

Elektrohydraulische VDS-Lenkung, Lenksäulenverstellung in Höhe und Neigung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	13.050/2.550/3.740 mm
Radstand	5.960/1.400 mm
Überhang vorn	2.850 mm
Überhang hinten	2.780 mm
Wendekreis	22.000 mm
Kofferraumvolumen	9 m ³
Tankinhalt	600 l
Leergewicht	16.380 kg
Zul. Gesamtgewicht	26.000 kg
Fahrgastplätze	49 + 1 + 1 Sitzplätze (4*)

Preis

Testfahrzeug: 300.000,00 Euro

Trotz 460 PS kein Kraftprotz

Den 10,8-l-Sechszylinder kennen wir seit Einführung der Euro-6-Motoren, die Schweden haben ihren Reisebussen konsequent ein Downsizing verordnet. Trotz 460 PS und 2.200 Nm Drehmoment ist die D11-Maschine kein Kraftprotz, sein Hochleistungsfenster ist nicht sonderlich breit. Der Diesel nimmt die Fahrbefehle leicht verzögert an, ein paar Drehzahlen mehr können auch nicht schaden. Deshalb geben die Schweden ihrem Dreiaxser eine kürzere Achse mit auf den Weg, um für mehr Kraft am Rad zu sorgen. Rund 1.380 Touren braucht der Sechszylinder für Tempo 100, damit ist er ziemlich gut bei Kräften, aber nicht verbrauchsoptimiert. An Laufkultur, anfangs noch beanstandet, mangelt es ihm nicht mehr, nur unter Vollast tönt er noch kernig. Ein paar Extrapunkte fährt das automatisierte I-Shift-Getriebe ein, jetzt arbeitet es omnibusfein. Und beim Anfahren setzt es immer den passenden Gang, in der Ebene oder bergab mit dem Fünften oder Sechsten, bergauf mit dem Dritten. Vorwärts geht es mit großen Gangsprüngen und nicht zu vielen Schaltungen, genauso beim Bremsen.

Geht es um den Fahrgastraum, halten sich die Neuheiten und Innovationen in Grenzen. Der Volvo ist sauber verarbeitet und setzt mit grau-roten Applikationen leicht avantgardistische Akzente. Der 9900 bietet eine appetitliche Theaterbestuhlung, die bekommt man sonst nur noch bei van Hool. Nach hinten steigen die Stühle an, wer keinen Platz in der ersten Reihe findet, freut sich dahinter über ein gutes Blickfeld nach vorn. Allerdings in der letzten Reihe wird der Luftraum über den Sitzen knapp, wer aufsteht, muss gebückte Demutshaltung einnehmen. Die freie Sicht nach vorn möchte man sich nicht mit langen Rückenlehnen verstellen – für großgewachsene Fahrgäste sind sie definitiv zu kurz. Sonst wird guter Fahrgastkomfort geboten. Heizung, Lüftung und Klimaanlage arbeiten unauffällig und zugfrei, die AC-Anlage ist mit 36,4 kW Kühlleistung hochsommerlichen Temperaturen gewachsen.

Und doch gibt es ein paar Features, die ein paar Zeilen verdienen. Wie die LED-Leuchten seitlich auf dem Dach, die man nachts beim Ein- und Aussteigen

zuschalten kann - während der Fahrt werden sie automatisch deaktiviert. Das optionale Rundumblick-Kamerasystem zeigt auf einem Monitor das komplette Fahrzeugumfeld, so könnte man beispielsweise die kritischen Winkel überwachen. Und mit dem Ladewechselrichter an Bord entwickelt sich der Volvo zum Mildhybriden.

Der Wechselrichter ist für 3.000 W Ladeleistung gut und lädt einen Lithium-Ionen-Akku, um 230-V-Geräte zu versorgen. Zudem können alle Nebenverbraucher bei Motorstillstand weiter betrieben werden. Der Zusatzakku kann vor dem Einsatz auch extern geladen werden, fortschrittliche Wohnmobiltechnik lässt schön grüßen. Und künftig sollen Fotovoltaik-Paneele auf dem Dach die Stromversorgung ergänzen, ein Feldversuch läuft bereits. Ein Segen für Fahrer, die jenseits von Waschanlagen klarkommen müssen, ist die nachgerüstete Fahrzeugwaschanlage mit Schlauchrolle, Waschbürsten und Abzieher. Ein Zusatzwassertank mit 100 Litern und leistungsstarker



Opulente Comfort-Level4-Bestuhlung mit Teilleder-Bezug, der Mittelgang fällt knapp aus.

Pumpe reicht immer für die Wäsche zwischendurch.

Unsere Meinung

Nein, die Volvo-Verkäufer bringen ihn nicht als neues Modell in Stellung. Modellgepflegt und mit neuer Technik gepaart fährt er grundsolide in die Zukunft. Als 13-m-Dreiachser zielt der Volvo 9900 vor allem aufs touristische Premiumgeschäft, ein Fall fürs Fernliniengeschäft

ist er weniger. Nutzlastprobleme kennt er nicht, mit gelenkter Nachlaufachse steht er in Sachen Wendigkeit Zweiachsern nicht nach. Er fährt sehr komfortabel und vor allem sicher, als sonderlich kraftstoffsparend haben wir ihn nicht erlebt. Den großen Sprung zu einem neuen Modell haben die Volvo-Strategen wohl nicht gewagt. So bleibt der 9900 heute noch Technologien schuldig, die der Volvo-Konzern längst vorhält. **Wolfgang Tschakert**



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 35.000 Produkten

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Dolezych | ■ JAH | ■ Physioderm |
| ■ Ansell | ■ DS SafetyWear | ■ Kimberly-Clark | ■ pka |
| ■ askö | ■ EKASTU | ■ Kleen Purgatis | ■ precoderm |
| ■ ATG | ■ ergodyne | ■ KNEETEK | ■ promodoro |
| ■ Aug. Schwan | ■ Erich Voss | ■ KROMWELL | ■ PSA |
| ■ Azett | ■ eureka | ■ Leiber | ■ Safety Jogger |
| ■ Baak | ■ Excess | ■ Lemaître | ■ Sanita |
| ■ Bata Industrials | ■ Georg Schmerler | ■ LHD | ■ Scott Safety |
| ■ BIG | ■ Greven | ■ Lordi | ■ SIKA |
| ■ Body Products | ■ HAKRO | ■ M-A-S | ■ Söhngen |
| ■ Brynje | ■ Hase Safety | ■ MAPA | ■ Turbo |
| ■ caramba | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MASCOT | ■ Unico |
| ■ Centurion | ■ HERWE | ■ MAXGUARD | ■ Univet |
| ■ Coba | ■ Hugo Josten | ■ MRUK | |
| ■ deb/Stoko | ■ ID IDENTITY | ■ OEL-KLEEN | |



- 1 Produkte suchen und filtern
- 2 Produkte vergleichen
- 3 Passendes Produkt finden

Die Stünings Medien GmbH ist unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH · Telefon 02151-5100-0 · medien@stuenings.de
www.arbeitsschutz-online.de