



Volvo B7R Elegance

Schicker Midi mit Schwedentechnik

Volvo-Alternative für den Midimarkt – Vollwertkost mit frischer Optik mit solider schwedischer Technik

Einen schicken Midi mit erwachsenen Organen gibt es jetzt auch bei Volvo. Der wird beim spanischen Karosierer Sunsundegui aufgebaut und trägt im Heck einen maßgeschneiderten 7-l-Dieselmotor, der mit Common-Rail-Einspritzung befeuert wird.

Mal ehrlich: Kleine Busse lieben wohl kein Fahrer so recht. Warum das so ist? Den schmalspurigen Kurzen fehlt es an Komfort und gern an stabilem Geradeauslauf. Verantwortlich zeichnen dafür die kleinen Räder, die alle Bodenunebenheiten kopieren und auf der Autobahn in den Spurrillen der LKW tanzen. Wie es anders geht, zeigen die großen Midis mit stämmigen Fahrwerken. Bei Setra gibt es so einen, der allerdings preislich weit abhebt. Deutlich darunter positioniert sich der

sympathisch rundliche Kompakte von Volvo, den der deutsche Vertrieb für verhandelbare 210.000 Euro jetzt neu ins Verkaufssortiment aufnimmt und der den kaum nachgefragten Mittelmotor-Midi ersetzen soll.

Er heißt Sideral, auf deutsch übersetzt „Stern“ – man liest es am Armaturenbrett, auch wenn die deutsche Organisation nur vom B7R Elegance spricht. Ob es an seiner spanischen Herkunft liegt? Der Midi entsteht beim Aufbaupartner Sunsundegui – der alle seine Economy-Class-

Busse, die in verschiedenen Längen angeboten werden, Sideral nennt. Die rollende Basis wird aus Göteborg zugesteuert – das Volvo-Chassis trägt die Bezeichnung B7R MK 3 plus RFS und LHD. Die Volvo-Nomenklatur erklärt sich wie folgt: Die Ziffer hinter dem üblichen Chassis-„B“ offenbart das Volumen des Motors in Litern, das R wie „rear“ steht für den Heckmotor. Die dritte Generation des Chassistyps wird mit starrer Vorderachse (RFS = Rigid Front Suspension) geliefert, LHD steht international für Left

Hand Drive, man liefert schließlich auch nach UK und andere Kontinente.

Propere Ansichten. Ganz südländisch extrovertiert gibt sich der Volvo-Stern und setzt mit stilsicheren Proportionen Akzente. Kontrastierend zu den großzügigen Radien der Front bleibt die eher kleine Frontscheibe, die weiter hinten sitzenden Mitfahrern die Sicht nach vorn verweigert. Sechs Scheinwerfer plus Blinkleuchten pflegen den offenen Blick aufs Verkehrsgeschehen. Noch mehr aber gerät der überdimensionale rechte Spiegel ins Blickfeld – nach oben und unten fixiert vibriert er kein bisschen, bietet aber nicht mehr Sicht als konventionelle Lösungen. Und links sitzt der Spiegel an der A-Säule unten, wobei sich das getrennt im Innenraum platzierte Weitwinkelfeld besser als gedacht einsehen lässt.

Konventionell aber gut ist die Raumökonomie, auf 10,30 m Länge und 2,55 m Breite packt der kleine Volvo bis zu 43

Hinter pneumatischen Klappen: geräumiger und gut zu beladender Kofferraum



Sitze, wenn man auf die Hecktoilette verzichtet. Sie sitzt rechts im Heck, auf Wunsch bleibt anstelle der unbeliebten Sitze neben der Toilette noch Platz für eine Stehküche. Wer's einfacher will, gibt sich mit der Frenzel-Kompaktküche im hinteren Ausgang zufrieden. Südländi-

sche Gaumenfreuden verspricht die Lavazza-Espressomaschine, die weder in spanischen, italienischen noch französischen Reisebussen fehlen darf. Entsprechend der Provenience finden im Innenausbau bequeme Esteban-Sitze Verwendung – sie lassen sich auf Wunsch

Individuelle Sitzsysteme für Menschen in Bewegung

kiel

AVANCE
REISEVERKEHR

www.kiel-sitze.de

Franz Kiel GmbH & Co. KG ■ Nürnberger Str. 62 ■ D - 86720 Nördlingen ■ Germany



Fahrerorientiertes Cockpit mit Appeal, kurze Sitzschienen, komfortabler Isri-Sitz



Blautöne überwiegen – der geräumige Innenraum mit bequemer Esteban-Bestuhlung

gegen Kiel- oder Vogel-Bestuhlung tauschen – auch hier keine Rede von Kleinbus- und Schmalspursitzen. Für großes Gepäck hält der Volvo etwa 6 m³ Kofferraum bereit, die sich auf Knopfdruck öffnen – mit dem Einklemmschutz nehmen es die Spanier allerdings nicht so genau.

Gut dimensioniert. Mit der Zuladung muss es der Fahrer nicht genau nehmen, Gewichtssorgen kennt der kompakte Hispano-Schwede nicht. Mit 18 t zulässigem Gesamtgewicht ist er ein Großer und bleibt selbst voll bestuhlt stets auf der sicheren Seite.

Downsizing zeigt sich beim Antrieb: Der kleine Siebenliter-Diesel im Heck

spart Gewicht und Einbauraum, keine Frage – ob er für ausreichende Fahrleistungen sorgt? Das Sixpack aus Köln hat 290 Pferdestärken zu bieten, für einen 18-Tonner nicht gerade üppig. Für Dynamik sollen die 1.200 Nm sorgen, die der Common-Rail-Sechszylinder des Volvo-Partners Deutz über den weiten Bereich von 1.050 bis 1.650 Umdrehungen auf die Kurbelwelle stemmt. So nimmt der Volvo-Midi ohne Anfahrtschwäche durchaus klassenüblich Fahrt auf, den fulminanten Antritt der großen Volvos hat er freilich nicht zu bieten. Etwa 1.800 Umdrehungen reichen für Tempo 100, der kleine Euro-5-Diesel zeigt sich auch bei niedrigeren Drehzahlen elastisch und willig. Er bleibt

kultiviert, ob unter Vollast oder am Drehzahllimit.

Auf die elektropneumatische Sechsgang-Schaltung des Probanden, ein Auslaufmodell, das die Schaltarbeit wirkungsvoll vereinfacht, muss der Kunde allerdings verzichten – stattdessen setzt man bei Volvo auf das ZF-Getriebe 6S-1380BD mit Seilzugschaltung, mit oder ohne Retarder. Freunde automatischer Fortbewegung können zwischen einem ZF- oder Voith-Getriebeautomaten wählen.

Schlicht aber gekonnt abgestimmt präsentiert sich das Fahrwerk, das vorn mit einer Starrachse auskommen muss. Was nach nur kurzer Probefahrt feststeht:

Auf ein Wort, Herr Traa

Bus-Fahrt: Wie sieht der neue Volvo-Geschäftsführer in Deutschland der Saison 2009 entgegen?

Karl-Heinz Traa: Auf dem Stand heute: ohne übertriebene Sorgen, auch wenn wir die Zahlen von 2008 vielleicht nicht erzielen. Aber wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und uns gut aufgestellt.

Bus-Fahrt: ...das heißt?

Karl-Heinz Traa: Wir vermarkten bei den Reisebussen verstärkt Sorglospakete, die bei unseren Kunden gut ankommen. Außerdem kommen wir im ÖPNV-Sektor gut voran, wir konnten im letzten Jahr dort etwa 150 Fahrzeuge unterbringen. Damit haben wir 2008 den Sprung über die 200er-Marke geschafft.





**Hecktoilette und Kompaktküche
im hinteren Aufgang**

Mit vier Lenkern und Stabilisator bleibt die 6,5-t-Achse überraschend ruhig, auch wenn die Fahrbahn heftige Verwerfungen aufweist. Pol der Ruhe ist die Hinterachse – sie rollt sauber ab, schluckt Unebenheiten und hält mit einem Stabilisator die Seitenneigung in Zaum. Mit etwas Zuladung bessert sich der Federungskomfort ohnehin – ob die Lenkkorrekturen von einer inkorrekten Justierung der Fahrhöhe verursacht wurden, wird demnächst ein ausführlicher Test zeigen.

Alles in Griffweite. Der kleine Volvo punktet bei den Fahrern mit einem ansprechenden Arbeitsplatz. Er verwöhnt mit einem standesgemäßen Komfortsitz

von Isri – wie immer maßgenau mit Schulteranpassung. Allerdings fehlt es noch an Sitzlänge, Langbeiner beklagen die kurzen Sitzschienen. Doch das Cockpit, ganz am Fahrer orientiert, hält alle Schalter und Bediengeräte in Griffweite bereit – schnell erfassbar –, einsteigen und losfahren. Und beim Bremsen ist der B7R ein Volvo, der mit seinen EBS-geregelten Scheibenbremsen ganz auf der Höhe der Zeit ist. ESP soll es geben, sagen wenigstens die Marketingleute. Im Alltag verzögert Volvos Kleinster wie seine großen Kollegen, feinfühlig und bei Bedarf hart in der Sache. Für die Fahrer ist er gefühlt kein Kleiner, gegen den man sich sträuben muss.

W.TSCHAKERT

TECHNISCHE DATEN

Motor

D7E-Reihensechszylinder, 7,2 Liter Hubraum, Common-Rail-Einspritzung, 214 kW/290 PS bei 2.100/min, 1.200 Nm bei 1.050–1.650/min, Euro 5 mit SCR-Kat.

Getriebe

Mechanisches 6-Gang-Getriebe ZF 6S-1380BD mit Seilzugschaltung, Hypoid-Hinterachse, Übersetzung $i = 3,70$.

Fahrwerk

Starre 4-Lenker-Vorderachse, 2 Luftfederbälge, 2 Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Antriebsachse, 4 Luftfederbälge, 4 Stoßdämpfer, Stabilisator. Reifenformat: 295/80 R 22,5

Bremsen

EBS-geregelte Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS, ASR, optional mit Berganfahrhilfe, Voith-Retarder

Lenkung

Hydraulische Servolenkung, in Höhe und Neigung verstellbare Lenksäule

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe. 10.315 x 2.550 x 3.335 mm
 Radstand..... 4.500 mm
 Zul. Achslast VA 6.500 kg
 Zul. Achslast HA..... 12.000 kg
 Zul. Gesamtgewicht 18.000 kg
 Sitzplatzkapazität 36 + 1 + 1
 Preis Testfahrzeug 210.000 Euro

**Alle Tests und Fahrberichte auch
unter www.bus-fahrt.com**

Heiz- und Klimasysteme für den Bus

Die feine Witterung der Zukunft ...



... kann man nicht früh genug aufnehmen.

Als einer der weltweit führenden Hersteller von Heizsystemen, Klimaanlageanlagen und Dachluken für den Omnibus übernehmen wir in allen Phasen unseres Handelns Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt – von der Entwicklung bis hin zum Service. Nach unserer Überzeugung liegt die Zukunft in effektiven und zugleich nachhaltigen Konzepten von innovativen Klimatisierungssystemen.

www.spheros.de



Klimaanlagen



Heizgeräte



Dachluken


SPHEROS