



Volvo 7700

# Neuer Schwung mit neuem Diesel

Mit neuem Antrieb plus viel Feinarbeit rundum sollen sich die Volvo-Linienbusse besser am Markt behaupten. Die ausgiebige Proberunde mit dem neuem 7700 offenbarte viel Licht und einige Schatten.

**V**or Jahren hatten die Volvo-Verkäufer ihre Wettbewerber mit einigen größeren Orders aufgeschreckt. Dann nach einer Weile war wieder Funkstille in Heilbronn – strukturelle Probleme hatten die deutsche Volvo Bus-Organisation erfasst, die jetzt aber in trockenen Tüchern sind. Der wesentliche Grund für die Enthaltbarkeit des Volvo-Vertriebs lag in einem fehlenden Motorenkonzept für den Stadtbus – mit dem betagten Siebenliter-Euro-3 konnten die Heilbronner zuletzt keinen Blumentopf

gewinnen. Doch jetzt blicken die Volvo-Verkäufer hoffnungsfroh in die Zukunft, der neue Neunliter-Sechszylinder gilt als der kommende Star im ÖPNV-Business.

Auch die Designer nutzten die Gunst der Stunde und schärften das Profil mit einem Facelift. Allerdings bleibt es beim betont nüchternen Auftritt im Tetra-Pak-Look, der durch dunkles Make up rund um die Scheinwerfer mit etwas Pep gewürzt wird. Neugierig macht einzig der seltsame Höcker im Heck hinter der Air Conditioning-Anlage, der eine technische

Delikatesse verbirgt. Hinter dem hoch aufragenden Dachaufbau sitzt – oder besser – liegt die großflächige Kühleinheit für den Antrieb. Der profitiert von der Dachlage ganz erheblich durch weniger Eintrag von Umgebungswärme und die verbesserte Fahrtwindumströmung. Damit zweigt auch der Lüfter weniger Motorleistung für sich ab – die Techniker versprechen sich einen erheblichen Beitrag zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch. Die Serviceleute schätzen eher die schmutzfreie Zone im Dach, die den



Wohnlicher Innenraum mit soliden Materialien – ohne Stolperfallen bis ins Heck.



Das Volvo-Programm für die Stadt heißt kurz und knapp 7700.

Dominant im Cockpit das große Lenkrad, zu beiden Seiten die Satelliten mit gut sortierten Schaltern.



Mit Kneeling-Funktion geht es besser – ebener Zugang an der Haltestelle.

Ladeluft- und Motorkühler vor der üblichen Verschmutzung bewahren – schließlich brauchen sie zur Kühlerwartung jetzt die Leiter.

**Solide Lösungen bevorzugt.** Die Fahrgäste streben dagegen nicht hoch hinauf. Mit 340 Millimeter Einstieghöhe liegt der Volvo im Mittelfeld, weitere acht Zentimeter kommt er seinen Fahrgästen mit der Kneelingfunktion entgegen. Sein Niederflurboden bleibt im Vorderwagen ohne Podeste und Stolperfallen. Warme Farben und ansprechende Oberflächen vermitteln eine freundliche Atmosphäre – und der kuppelförmige Plafond zwischen den beiden Dachkanälen bildet einen interessanten Kontrapunkt zu den strengen Horizontalen und Vertikalen. Nur die dunkle und schlecht zugängliche Grotte im Heck macht einen freudlosen Eindruck.

Bei der Heizung, wer würde es bei einem Skandinavien anders erwarten, wird nicht gespart. Konvektoren plus Untersitzheizung und Dachheizung bringen den Fahrgastraum schnell auf Betriebstemperatur. Selbstverständlich erwärmt ein separater Konvektor den Arbeitsplatz

des Fahrers. 36 Sitzplätze und 53 Stehplätze bietet der zweitürige Volvo auf zwölf Metern Länge, das Leergewicht von 12.040 Kilogramm reicht für die erforderliche Nutzlast. Das geht nicht zu Lasten solider Lösungen, der Volvo wirkt fest wie eine Burg. Er klappert nicht und verwindet sich kaum, das Beste: er soll auch nicht rosten. Denn die Struktur und ihre Verblechung werden in Edelstahl gefertigt. Zusätzliche Sicherheit, das hat

### Schon auf den ersten Metern überzeugt der Volvo mit Fahrstabilität.

kein anderer Wettbewerber, bietet ein Stahlblechschott, das die Front mit einem Aufprallschutz bewehrt. Die horizontal umlaufende Trennlinie erleichtert die Reparaturen von Anfahrtschäden – besser machen es allerdings die Konstrukteure von VDL, Irisbus und Solaris, die kleinteiligere Paneele im gefährdeten Bereich anbringen. Links vorne unter dem Fahrer sitzen die sauber eingepackten Batterien, hier sollten die Techniker rasch nach einer anderen Unterbringung sehen.

**Sauber mit SCR-Kat.** Der Hoffnungsträger der Verkäufer sitzt aber unter der Motorhaube. Mit 9,4 Litern Hubraum hat der hochmoderne Sechszylinder die Idealmaße für den Stadtlinieneinsatz – nicht zu groß (und zu durstig) für den Zweiaxser, aber auch nicht zu klein für den Gelenkzug. Der in der Volvo-Typologie D9B bezeichnete Diesel ist nach dem gleichen Grundkonzept wie die großen 12-Liter-Motoren gestrickt – mit obenliegender Nockenwelle, 4 Ventilen pro Zylinder, Pumpe-Düse-Hochdruckeinspritzung, und einem einteiligen Zylinderkopf. Für einen schnellen Gasaustausch der Ventiler sorgen separate Ansaug- und Abgaskanäle mit Querströmung, für die sorgenfreie Ölbefüllung die Nachfüllautomatik mit sechs Litern Vorrat. Als Mittelgewichtler ist der D9B in den Leistungsklassen 260, 310 und 360 PS verfügbar. Besonderes Merkmal sind die hohen Drehmomente bei niedrigen Drehzahlen – 1.100 Nm bei 900 Umdrehungen und 1.400 Nm bei 1.100 – 1.500 beim 310er und stämmige 1.600 Nm für den Spitzenmotor mit 360 PS – das können auch größere Motoren nicht besser. Wie bei Volvo üblich, werden alle Varianten mit



**TECHNISCHE DATEN**

**Volvo 7700**

**Maße und Gewichte**

Länge: 12.044 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe 3.205 mm, Radstand 5.945 mm, Überhang vorn 2.664 mm, Überhang hinten 3.435 mm, Wendekreis 21.412mm, Einstiegshöhe 340 mm, Leergewicht 12.040 kg, Mehrgewicht Klimaanlage 240 kg, Zul. Gesamtgewicht 18.000 kg, Zul. Achslast vorn, 6.600 kg (techn. zulässig), Zul. Achslast hinten 11.500 kg (techn. zulässig), Fahrgastplätze 36 Sitz- und 53 Stehplätze.

**Antriebsstrang**

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder Typ D9B, links stehend im Heck eingebaut, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Einspritzung, Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung, Hubraum 9.360 cm³, Nennleistung 228 kW (310 PS) bei 1.700 U/min, Max Drehmoment 1.400 Nm bei 1.100-1.500 U/min

**Getriebe:** Viergang-Getriebeautomat Voith D864.5 ANS mit integriertem Retarder, elektronische Regelung, Übersetzungen 5,05 – 0,73, Rückwärtsgang 4,8.

**Fahrwerk**

Starre Vorderachse, zwei Luftfederbälge, Stoßdämpfer, Kneeling-Funktion. Hinten Portalachse ZF AV 132, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator. Niveauregulierung. Bereifung 275/70 R 22,5.

**Bremsen:** Zweikreis-Druckluft-Bremssystem EBS 5, Scheibenbremsen an allen Achsen, Dauerbremse hydraulischer Primärretarder, gestängellose Federspeicher-Feststellbremse auf Antriebsachse.

**Lenkung:** Hydraulische Kugelumlauflenkung, Lenksäule pneumatisch in Höhe und Neigung verstellbar, Radeinschlag 53/54 Grad.

**Listenpreis**

Grundausrüstung ab 220.000 Euro



Links stehend der kompakte Sechszylinder mit 310 PS, rechts daneben der kompliziert angetriebene Klimakompressor.



Über dem Motor die Abgasanlage samt SCR-Kat, auf dem Dach darüber die Kühlereinheit.

SCR-Kat ausgestattet, um die Abgasstandards nach Euro 4 und 5 zu erreichen. Unser 310 PS starker Testkandidat überzeugte sofort mit einer Kostprobe seines Könnens. Sein fulminanter Antritt macht schnell klar, dass in der Regel auch 260 PS Einstiegsleistung reichen. Das Protokoll reicht von der raschen Gasannahme bis zur ausgeprägten Drehfreude und bärenstarkem Durchzug – und nicht zuletzt – lauten Motorgeräuschen im Heck. Das mag an den locker schließenden Revisionsdeckeln innen am Motorturm liegen. Nicht zu verzeihen sind dagegen die Rauchschwaden beim morgendlichen Start. Sie gehen zu Lasten der Webasto-Heizung – Praktiker werden es bestätigen – das ist gewiss kein Einzelfall. Eine qualmende Standheizung passt nun mal nicht in das Bild von umweltfreundlichen Omnibussen.

**Mit Satelliten am Steuer.** Am Arbeitsplatz des Volvo 7700 dominiert das riesige Serienlenkrad, das den Blick (und den Griff) auf die Bediensatelliten zu beiden Seiten der Lenksäule verstellt. Im Prinzip keine schlechte Lösung – dort finden sich wohl geordnet alle Schalter und Bedienelemente – rechts die Primärfunktionen, links Beleuchtung und Klima, links außen am Fenster die Feststell- und Haltestellenbremse. Ein zeitgemäß knapperes Volant gibt es in Verbindung mit dem VDV-Cockpit, das die Volvo-Leute gegen Aufpreis liefern. Nach kurzer Orientierung hat der Fahrer seinen Volvo in Griff. Bedient wird der Volvo wie andere auch – nach dem Anlassen die Fahrstellung D angewählt, schon darf es losgehen. Der Voith-Getriebeautomat hat mit dem kompakten Powerpack im Heck nur wenig Mühe, präsentiert sich aber nicht in blender Form. Vor allem im Schiebebetrieb leistet er sich frühe Rückschaltungen, die zu unnötigen Schaltrucken und Lastwechselschlägen im Antriebsstrang führen. Typisch für den Stadtbus ist die Lenkung. Sie fordert nur wenig Kraftaufwand, bleibt aber in Mittellage etwas gefühllos und fällt mit zu schwachen Rückstellkräften auf.

Das Fahrwerk überrascht dagegen positiv. Hatten doch die Schweden aus Kostengründen und gegen den Trend ihre Einzelradführung gegen eine Starrachse getauscht – ein Schritt in die falsche Rich-



Tanksystem mit zwei Klappen – Diesel wird vorn getankt, der 50-Liter-Vorratsbehälter für Adblue sitzt hinten.

tung? Schon auf den ersten Metern überzeugt der Volvo mit gutem Geradeauslauf und Fahrstabilität – ein guter Ruf verpflichtet schließlich. Auch der Federungskomfort befriedigt, die gut domestierte Starrachse reagiert auf langen Bodenwellen feinfühlig genug und poltert



**links: Der Höcker macht neugierig – die Volvo-Techniker verlegen den hydraulisch angetriebenen Kühler aufs Dach.**

neuesten Generation EBS-Bremsen, die mit hochwirksamen Scheibenbremsen kombiniert werden. In der Praxis verzögern die Stopper exakt und kein bisschen giftig, aber mit der nötigen Energie, wenn es darauf ankommt. Auf Wunsch kann für den 7700 auch eine Berganfahrhilfe bestellt werden.

**Mit kalkulatorischem Blick.** Gefertigt wird der 7700 nach wie vor im Volvo-Werk Wroclaw, das heute in der Markenwelt von Volvo europaweit die Zentralkompetenz für Komplettbusse übernimmt. Bedenken darüber sind nicht angebracht – viele renommierte Fahrzeugbauer produzieren wesentliche Teile ihres Programms am Standort Polen. Die Operation 7700 ist den Volvo-Technikern gelungen, der Komponententausch wertet den Stadtlinienbus 7700 deutlich auf. Das Outfit des Nutzfahrzeugs 7700

bleibt betont nüchtern und legt nur wenig Wert auf PKW- oder Premiumattitüden. Seine Stärke liegt in der Sorgfalt, die ein langes Omnibusleben sicherstellen soll. Im Mittelpunkt steht der zukunftsfähige neue Diesel, der auch in Euro-5-Abgasqualität zu haben ist. Die starre Vorderachse macht ihre Sache ohne Einschränkungen gut, das Fahrwerk ist solide und komfortabel. Der rundum ausgewogene 7700 leistet sich nur wenige Schwachstellen, die bei einer Produktpflege sicher zu beheben sind. Beispielsweise wird zeitintensiv an zwei getrennten Klappen getankt, vorne rechts der Diesel, hinten rechts das Additiv Adblue. Ohne Erklärung blieb der seltsam verdreht montierte Klimakompressor, der aufwändig mit zwei Riemen plus Welle angetrieben wird.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)**



**Gut zugänglich – die Elektrozentrale im Vorderwagen.**

**Die Batterien in crashgefährdeter Lage.**

recht zivil über harte Querfugen. Die Note sehr gut verdient sich die schwere Portalachse im Heck, andere Hersteller haben das Thema weitaus weniger gut gelöst. Bei den Bremsen gibt es bei Volvo keine Kompromisse. Die Schweden bestücken ihre Stadtlinienbusse mit der