



Der Volvo 8700 als Low-Entry-Bus - in Deutschland ein Außenseiter, in Skandinavien ein Bestseller.

Volvo 8700 LE

Ungeschminkt zum Dienst

In Skandinavien zählt er zum Straßenbild, in Finnland wurde er zum „Commercial Vehicle of the Year“ gekürt. Hier kennen ihn nur wenige. Mit dem 8700 versucht der Volvo-Vertrieb in Deutschland, im Überlandverkehr zu punkten.

Nichts ist mehr, wie es war. Es ist noch gar nicht so lange her, da galt Volvo in Deutschland als Reisebushersteller. Die bauten den 9900 noch auf der Grundlage der Drögmöller-Konstruktion. Gewiss, da gab es einige Stadtbussverkäufe in Berlin und im Hessischen – doch „das waren nur Spotgeschäfte“, beruhigten die Verkäufer der Wettbewerber. Jetzt blicken sie mit Sorge nach Heilbronn, wo man sich aufmacht, den Markt systematisch zu bearbeiten. Übrigens mit zunehmendem Erfolg, die Heilbronner konnten im vergangenen Jahr 117 Fahrzeuge verkaufen.

Der Vertrieb der Schweden kann neuerdings für den deutschen Markt auf das volle Sortiment zurückgreifen. Der 8700, konzipiert als Überland- oder Intercity-

Bus, soll im Segment der Überlandbusse gegen die etablierten Kräfte antreten. Er präsentiert sich, wie man schon beim ersten Rundgang feststellt, weder als neu noch besonders appetitlich aufgehübscht. Seine Front gleicht auch nicht dem neuen Familiengesicht, das die Reisekollegen bereits tragen. „Alles nur Show“, meinen hartgesottene Volvo-Fans. Der 8700 ist eben ein harter Linien-Arbeiter, der für harte Wechselschichten auch die nötige Ausdauer mitbringt. Die großen Scheiben des Vorderwagens, die von Modernität und Transparenz künden, sind der Low-Entry-Bauweise geschuldet. Streng horizontale und vertikale Linien bestimmen den Auftritt, die Abdeckleisten an den Deckelscharnieren künden von einem Designentwurf, der weit ins vorige Jahr-

hundert zurückführt. Doch das muss kein Hinderungsgrund für einen Verkaufserfolg sein – wie es geht, bewiesen die Irisbus-Verkäufer mit dem gewiss nicht charmanteren Axer.

Sicher und solide. Doch ein Volvo ist ein Volvo, der sich nicht gern unter Wert schlägt. Das gilt besonders für das Thema Sicherheit und die Bremsen. Selbstverständlich verzögert der für Tempo 100 taugliche 8700 mit reaktionsschnellem EBS-Bremssystem und den markentypischen Scheibenbremsen. ESP gibt es optional, das bei Volvo übliche Maß an passiver Sicherheit serienmäßig. So wird hinter dem Armaturenräger ein Prallelement verbaut, das dem Fahrer bei einem Auffahrunfall mehr Überlebenschancen



8700 mit Kanten und Ecken - von Bus bis Heck ein klassischer Volvo Schwedische Lösung – die breite Innenschwenktür steht geöffnet nicht bündig.



lässt. State of the Art ist auch die CAN-Bus-Vernetzung aller Fahrgestell-Komponenten, die als Nebeneffekt eine Abfahrtskontrolle ohne Ölmesstab möglich macht. Für die langjährige Werterhaltung der Investition spricht die Rohbaustruktur aus Edelstahl, die dem 8700-Besitzer Korrosionsprobleme vom Leib halten. Der schwedische Low-Entry-Bus kommt aus dem polnischen Volvo-Werk in Wroclaw

(ex Breslau), wo er wie alle europäischen Volvo-Komplettbusse gebaut wird. Bedenken oder Ressentiments sind hier nicht angebracht, in Polen bauen viele namhafte Automobilhersteller von Fiat bis VW, von MAN, Scania bis Volvo.

Licht und Schatten. Schmuddelwetter am Testtag, prima, dass es ein Volvo ist. Der heizt mit zusätzlichen Gebläseheizungen

im Fahrgastraum und an den Türen schnell und konstant. Überlegene Kälteresistenz beweist 8700 letztlich auch mit einem separaten Heizkörper links neben dem Fahrer, der einer kalten linken Schulter entgegenwirkt. Der Arbeitsplatz ist schnell vertraut, auch wenn es diesmal kein VDV-Cockpit ist. Man sitzt bequem und angenehm hoch auf einem Podest, wer im Verkehr mehr sieht, fährt



Vorderwagen mit Hallencharakter, gute Raumökonomie, bequeme Sitze von Kiel Doppelbreite Mitteltür – im Stehbereich mit Testballast.

TECHNISCHE DATEN

Volvo 8700 LE B7RLE

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder Typ D7E290, stehend im Heck eingebaut, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum 7.140 cm³, Nennleistung 213 kW/290 PS bei 2.100 U/min, maximales Drehmoment 1.200 Nm bei 1.050-1.650 U/min.

Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebeautomat Typ ZF 6 HP 554CN mit integriertem Retarder und NBS-Funktion, elektronische Regelung und Wandlerüberbrückung, Übersetzungen 3,43-0,59, Rückwärtsgang 4,84.

Fahrwerk

Vorn: starre Vorderachse, zwei Luftfederbälge, Stoßdämpfer, Stabilisator, Kneeling-Funktion

Hinten: Hypoidachse RS 1228B, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator, Niveauregulierung ENR

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

Lenkung: hydraulische Kugelumlauf Lenkung, Lenksäule pneumatisch in Höhe und Neigung verstellbar, Radeinschlag 53/54 Grad

Reifen: 295/80 R 22,5 Continental HSW Scandinavia

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe1.2000/2.550/3.180 mm
 Radstand5.950 mm
 Überhang vorn/hinten2-.850/3.200 mm
 Wendekreis21.534 mm
 Einstiegshöhe340 mm
 Leergewicht laut Hersteller11.460 kg
 Testgewicht15.260 kg
 zul. Achslast vorn/hinten6.600/11.500 kg
 Fahrgastplätze53 Sitz- und 35 Stehplätze
 Preis Testfahrzeug190.000 Euro

auch besser. Wenige Anzeigen auf dem Instrumenten-Bord, wenige große, dafür wohl sortierte Schalter auf zwei Satelliten neben dem Lenkrad – die Lösung ist ein wenig ungewöhnlich, man kann damit leben. Werden zwei Lenkradgrößen angeboten, sollte immer die kleinere gewählt werden – das große Lenkrad hat ausschweifende Dimensionen, wie man sie noch zu Zeiten ohne Lenkhilfe bevorzugte. Wenig Gefallen findet die offene Verkabelung rund um die Lenksäule – kein kleiner Schönheitsfehler: ein kleiner Fehltritt kann hier erheblichen Schaden anrichten.

Betont sachlich ist der Innenraum gehalten – gewiss nicht Award-verdächtig, aber praxistauglich. Hoch hängt der Plafond über den Fahrgästen und verleiht dem Vorderwagen Hallenatmosphäre, während sich die Mitfahrer nach den robusten Gepäckablagen strecken müssen. Sie bieten jede Menge Stauraum und zeigen durch die Lochung, wo der Rucksack oder der Anorak liegt. Auch der Fahrer verfügt über sein eigenes Fach, das natürlich absperrbar ist. Im Heck, liebe Volvo-Innenarchitekten, besteht dringender Handlungsbedarf: Ins dicht bestuhlte Heck führen zwei steile Stufen, die für ältere Fahrgäste zur Herausforderung oder Gefahr werden können – das kann man doch anders lösen. Die Sitze stammen aus der Volvo-eigenen Sattlerei oder

wahlweise von Kiel oder Vogel. Die Sicht aus den riesigen Seitenscheiben macht Freude – und heizt den 8700 im Sommer auf. So ist es nur logisch, den Volvo mit getönter Doppelverglasung, Dachheizung und Klimaanlage zu bestellen. Die Innenverkleidung des Low-Entry trägt das vor allem das Prädikat „strapazierfähig“ und kann aus Laminat, Textilbezug, Nadelvlies oder Kunststoff bestehen. Aber wir haben es schließlich mit einem Lini-enbus zu tun, der im Stadt-Land-Verkehr seine Brötchen verdient.

MESSWERTE

Gefahrene km 212,4 km
 Verbrauch Ø 31,9 l/100 km
 Verbrauch Ad Blue 7,2 Prozent davon

Stadtlinie

Verbrauch Ø 43,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 23,82 km/h

Überlandlinie

Verbrauch Ø 32,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 53,85 km/h

Autobahn

Verbrauch Ø 24,4 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 81,92 km/h

Beschleunigung

0-50/60/80 km/h 13,2/17,9/29,7 s

Innengeräusche

in dB(A) bei 60/80 km
 vorn 66,5/69,0
 Mitte 68,5/70,3
 Heck 69,0/71,5

Wetter

5-8°C, leichter Regen, leichter Wind

Ø = Durchschnitt



**Auf Wunsch das VDV-Cockpit – oder (im Bild) das hauseigene mit Bediensatelliten links und rechts.
 Praxisgerecht – ein abschließbares Fach für den Fahrer.
 Gut zugänglich, sauber und trocken – über dem Fahrerplatz die Elektrozentrale.
 Kompakter Sechszylinder für den Linienbetrieb – D7E290 von Deutz mit 290 PS und 1.200 Nm.**

Glaubensfragen. Während andere Hersteller ihre Niederflerbusse mit aufwändigen Einzelradführungen aufwerten, beschreitet Volvo den Weg zurück. Weg von der Einzelradaufhängung, die nach den Aussagen der Volvo-Verkäufer zu höheren Betriebskosten führte und hin zu einer simplen Starrachse, die auch die harten Rechner überzeugt. Auf der Straße, das steht unverrückbar fest, ist eine gute

Einzelradaufhängung jeder Starrachse überlegen. Wobei wir der Volvo-Konstruktion nur wenig am Zeug flicken möchten. Sie ist exakt geführt und hat auch ausreichend Federweg zur Verfügung. Bei den im Stadtverkehr üblichen Geschwindigkeiten macht der Low-Entry eine gute Figur. Er ist wendig wie jeder Citaro. Die auf städtische Verhältnisse gut abgestimmte Konstruktion nimmt



Gemessen ist gemessen – der Volvo 8700 LE zählt zur ausnehmend sparsamen Fraktion.

auch Kanaldeckel und heftige Querfugen mit Contenance. Auf schnellen Kursen stößt sie allerdings an ihre Grenzen, auch wenn sie kein Gefühl von Unsicherheit aufkommen lässt. Hier reagiert die Vorderachse hart und stoßig – in Sachen Federungskomfort hat der 8700 Nachholbedarf. Eigentlich schade, denn die 4-BalG-Reisebus-Hinterachse präsentiert sich in blendender Form: Note 1 fürs Ansprechverhalten, die ausgewogene Federung und Dämpfung. Sie bleibt auch im Schubetrieb flüsterleise. Wir meinen, die besten Fahrgastplätze sind im 8700 hinten zu finden.

Hier sitzt das hochkonzentrierte Energiezentrum des Volvo. Knapp 7,2 Liter groß ist der kompakte Sechszylinder D7E290, der im Heck stehend montiert wird. Er wird – gänzlich untypisch für Volvo – per Common-Rail-Einspritzung befeuert. Der stämmige Leichtathlet stammt von Deutz, leistet 290 PS und reicht stattliche 1.200 Nm Drehmoment bereits bei 1.050 bis 1.650 Kurbelwellenumdrehungen ans Getriebe weiter. Der

relativ kleinvolumige Sechszylinder bringt den auf 15.260 kg beladenen Testbus vergleichsweise flott in Fahrt, drehfreudig, doch stets zurückhaltend im Klang. Bei der Sprintwertung legt er seine Bescheidenheit ab – von 0 auf 80 hängt er sogar den nominell stärkeren Citaro LE ab. Allenfalls eine milde Anfahrtschwäche ist zu konstatieren – der kleine Motor braucht etwas Drehzahl, um Luft zu holen, was aber der Sechsgang-Getriebeautomat von ZF gekonnt ausgleicht. Nach dem Anrollen wird zügig Gang für Gang nachgelegt, bei Tempo 60 ist man in der sechsten Gangstufe, auf der Landstraße reichen moderate 1.300 Umdrehungen für 80 km/h. Das führt auch zu ordentlichen Kraftstoff-Verbräuchen – der 8700 LE konsumiert im gemischten Verkehr trotz Kälte und groben Winterreifen sehr beachtliche 31,4 Liter auf 100 Kilometer. Knapp bemessen sind auch die Service-Intervalle alle 45.000 Kilometer. Wer nach dem neuen Neunliter-Sechszylinder fragt – zweifelsohne der maßgeschneiderte Antrieb für das 8700-

Programm –, wird auf den 12-Liter-Motor mit 340 PS verwiesen. Der soll mit 340 und 380 PS die höheren Leistungsansprüche erfüllen. Der Hintergrund: Der Motor D9A, bislang nur als stehendes Aggregat entwickelt, passt nicht ins 8700-Heck.

Viele ansprechende Lösungen im Volvo stehen Details gegenüber, die Fragen aufwerfen. Beispielsweise die engen Radläufe der Karosserie eignen sich nur mäßig zum Auflegen von Schneeketten – sie können auch nicht geklappt werden. Sehr praxisgerecht erweisen sich die massiven Kufen an Bug und Heck, der 8700 wird so von Aufsitzschäden verschont. Rasch ist der Volvo mit Tankschnellverschluss betankt, der 40 Liter große Adblue-Tank sitzt im Heck unter einer separaten Klappe. Die Techniker argumentieren mit dem Vorteil kurzer Leitungswege zum SCR-Kat. Wer sich für den groben Conti HSW Scandinavia interessiert, sollte wissen, dass diese Winterreifen den Bus infernalisch beschallen.

Unser Fazit. Volvo-Fahrer sind manchmal anders. Sie stehen auf Solidität und Sicherheit, während andere filigranem Leichtbau frönen. Der 8700 LE überzeugt mit robusten praxistauglichen Lösungen, die nicht immer den Augen schmeicheln. Mit seinem Fahrwerk bleibt der Low-Entry-Volvo besser im Nahbereich, wo er sich keine Blößen gibt. Der Antriebsstrang überzeugt – „downsizing“ ist das Gebot der Stunde. Nur beim Outfit bleiben noch Hausaufgaben offen – man möchte ja nicht immer nur an die gleichen Leute verkaufen.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests, alle Fahrberichte
www.busfahrt.com

