



Der neue Volvo 9700 mit gediegenem
Auftritt – grundsätzlich konventionell mit
einem Schuss Dynamik

Volvo 9700 LHD Prestige 6x2

Reif für die Spitze?

Schon sein Vorgänger glänzte mit gelungenem Antrieb und komfortablem Fahrwerk, jetzt stimmt auch die Optik.



In der Volvo-Flotte spielt der 9700 den Allerweltstyp, der allen Sätteln gerecht wird. Schon sein Vorgänger glänzte mit gelungenem Antrieb und komfortablem Fahrwerk, jetzt stimmt auch die Optik die Kritiker positiv. Besonders empfehlenswert für den Volvo-Dreiacbser sind 460 PS-Diesel und das I-Shift-Getriebe.

Wir hätten den 9700 LHD ja gerne im Teilnehmerfeld des Vergleichstests der Economy-Reisebusse (Ausgabe Bus-Fahrt 10/08) gesehen. Doch das Volvo-Marketing sieht den 9700 durchaus nicht auf Augenhöhe mit Mercedes Turismo, MAN Lion's Coach und Bova Futura. Was sich auch gleich in den Preisvorstellungen zeigt: Laut Liste wird der dreiacbser

Volvo 9700 mit Prestige-Ausstattung für stolze 300.000 Euro angeboten, der 9700 ist zu Höherem berufen. Da traf es sich gut, dass der Volvo jüngst zum „Coach of the Year 2008“ gekürt wurde. So war es natürlich höchste Zeit für den Bus-Fahrt-Test, um dem in Polen gefertigten Reisebus mal gründlich auf den Zahn zu fühlen.

Die Marke Volvo hat einen guten Klang, der Innovation, Solidität und Sicherheit verspricht. Das gilt auch hier zu Lande – zumindest bei PKW, Trucks und Baumaschinen. Bei den Omnibussen der Marke besteht noch Nachholbedarf, das Image steht – um es freundlich zu sagen – für ziemlich konservative und wenig emotionale Produkte. Bei den Reisebus-

sen soll das jetzt anders werden – mit der Baureihe 9700/9900 haben die Schweden heiße Eisen im Feuer. Dafür spricht die schon funktionale Form, die ohne Spielereien auskommt. Die harmonische Zurückhaltung, der Verzicht auf radikale Linien sowie die Finesse in der Ausführung entsprechen den Markenkernwerten. Da muss selbst der Kenner genau hinsehen, um die neue Generation von ihren Vorgängern zu unterscheiden. Markant sind die angedeutete Keilform und die strenge Front mit angedeuteter Bugnase. Die ziert eine schwarze Kühlergrill-Blende mit Volvo-Emblem, kritisch begleitet von einem strengen Blick aus den Scheinwerfer-Augen. Der neue Volvo, wir sprechen im Jahr eins nach Markteinführung, hat eigenständiges Profil und bleibt doch zurückhaltend.

Viel Licht – zuweilen Schatten. Eigenwillige Lösungen empfangen den Fahrgast im Innenraum. Wer keinen Platz in der ersten Sitzreihe findet, freut sich



**Nüchtern, aber sauber verarbeitet – bequeme Carrus-Sitze, hohe Fensterlinie vorn.
Stabile Einbauten, klapperfrei montiert.**

auch über die zweite, dritte und zehnte. Wie im Theater steigen die Stühle nach hinten an, auch dort ist der Blick nach vorn noch gesichert. Nur in der letzten Reihe (der Test-9700 bietet 13) wird der Luftraum über den Sitzen knapp, wer aufsteht, muss gebückte Demutshaltung einnehmen. Auch bei den Sitzen geht Volvo eigene Wege. Die stammen aus der eigenen Fertigung im finnischen Carrus-Werk und bieten exzellenten Komfort.

Ziemlich exklusiv ist die individuell veränderbare Neigung des Sitzpolsters, das beim Zurückstellen der Rückenlehne die Beinauflage verstärkt. Nur die Armlehnen stören das hochwertige Ambiente am Platz – ob es der Sparkommissar war, der die speckigen Klappteile aus dem Vorgänger-Modell verordnet hat? Das Handgepäck wird sicher hinter Klappen verwahrt, Sicherheit wird bei Volvo nicht nur in der Premiumklasse geboten. Und wer

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder Volvo DH 12 E 460 stehend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerte Direkteinspritzung mit Pumpe-Düse-Elementen, vier Ventile pro Zylinder, Euro 4 mit SCR-Kat. und Ad-Blue. Hubraum 12.100 cm³, Nennleistung 338 kW/460 PS bei 1.465 bis 1.800/min, max. Drehmoment 2.200 Nm bei 1.100 bis 1.465 U/min. **Kupplung:** automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung **Getriebe:** automatisches 12-Gang-Getriebe Volvo i-Shift AT 2412C, Übersetzungen von 14,94:1 bis 1:1, Rückwärtsgänge: i=17,48:1 bis 3,16:1, einfach übersetzte Hypoid-Antriebsachse i=2,85:1

Fahrwerk

ECS-Luftfederanlage mit elektrisch geregelter Fahrwerksregulierung; vorn Volvo-Einzelradaufhängung mit Doppel-Querlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, hinten starre Antriebsachse an Längslenkern und aufgelöstem Dreieckslenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Nachlaufachse, hydraulisch gelenkt. **Bremsen:** elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorn und hinten Scheibenbremsen, Dauerbremse Volvo Compact-Retarder, VEB-Motorbremse; serienmäßig mit ABS und abschaltbare ASR sowie ESP. **Lenkung:** hydraulische ZF-Lenkung Servotronic 8098 mit variabler Übersetzung, Lenksäulenverstellung in Höhe und Neigung.

Heizung/Lüftung/Klima

Vollautomatisch geregelte Heizungs-Lüftungs-Klimaanlage mit Aufdach-Klimagerät Süttrak AC 353, Konvektoren-Warmwasserheizung und Dachkanalheizung, Standheizung Webasto Thermo 300, separate Klimatisierung des Fahrerplatzes

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 13.000/2.550/3.730 mm
 Radstand 6.190/1.657 mm
 Überhang v/h 2.620/2.790 mm
 Wendekreis 22.000 mm
 Innenstehhöhe. von 2.200 vorn bis 1.657 mm hinten
 Kofferraumvolumen circa 10,5 m³
 Leergewicht/zGG 16.060/24.000 kg
 Testgewicht 21.460 kg
 Sitzplätze 48+1+1
 Listenpreis 300.000 Euro



Große 17-Zoll-Klappmonitore in der Mitte und vorn.

seinen Passagieren Musikreisen bietet, hat einen weiteren Grund, Volvo zu fahren. Das Soundsystem des Volvo hat Sonderklasse und bietet Dolby-Surround-Klang in orchestraler Güte. Da mag auch Heizung, Lüftung und Klima nicht zurückstehen - wer Volvo fährt, reist

wohl temperiert und gut umlüftet. Wird es richtig kalt, mobilisiert der Nordländer neben Seitenwandkonvektoren die Dachkanalheizung und Heizkörper an beiden Einstiegen sowie neben dem Fahrer.

Die Glanznummer – das Fahrwerk. Sorgfalt steht auch beim Fahrwerk an erster Stelle. Volvo setzt auf Chassis-Technologie, die der Global Player weltweit auch an anderen Produktionsstandorten verwendet. Die rollende Einheit heißt ausgeschrieben Volvo B12B iFS Steered Bogie LHD und erfuhr über die Jahre eine kontinuierliche Weiterentwicklung. Der neue Volvo 9700 zeigt sich ungeheuer stabil, was auch im Leergewicht von mehr als 16 t zum Ausdruck kommt. Auch auf der Straße gibt der Volvo den schweren Wagen, der satt rollt und sich auch durch Schlechtwegstrecken nicht aus der Ruhe



**Gelungene Proportionen für den Dreiachser -
knappe Überhänge und ein langer Radstand**

**Arbeitsplatz ohne Geheimnisse – Volvo bietet
hier solide Hausmannskost**

bringen lässt. Das freut die Passagiere und macht auch am Steuer Spaß. Sanft reagiert der Dreiachser auch auf harte Querfugen, ohne den gemeinen Schlag in die Karosserie weiter zu reichen. Lange Bodenwellen werden elegant austariert, der Volvo hat sportliche Härte nicht nötig. Er präsentiert sich nicht so kurvenwillig wie ein Mercedes Travego. Doch selbst wenn er sich früh zur Seite neigt, bleibt er auf kurvenreichen Landstraßen stets auf der sicheren Seite. Schiebt, wenn es schnell wird, schon mal über die Vorderräder und bremst sich dabei selbst ein. Fahrfehler oder Übermut werden vom serienmäßigen ESP-System mit selbsttätigen Bremsengriffen korrigiert – der Grenzbereich des Volvos liegt hoch, das hat mit professionellem Omnibusfahren nichts mehr zu tun.

Vorlaut im Heck. Nur die Hinterbäncker trifft es wieder, die müssen im Heck mit einem lärmigen Motor leben. Was die Techniker auf die hohen Einspritzdrücke zurückführen, die der Volvo-Diesel für Euro 4 braucht. Ganz zu verstehen ist die Lautstärke dennoch nicht. Der liegende Motor lässt genug Platz für Isolation – hier dürfte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein. Viel Lärm um nichts? Beileibe nicht - das horizontal montierte Raubein, der D12-Reihensechszylinder zählt zu den besonders druckvollen Omnibustriebwerken. Schon die nackten Leistungswerte überzeugen mit 460 PS und 2.200 Nm Drehmomentbestwert. Schon knapp über Leerlauf befeuert der 12,1 Liter große Diesel den 13-Meter-Dreiachser

gehörig und wuchtet ihn aus engen Passagen. Oder Stadtrundfahrten, wo der Volvo stets mit wenig Gas und niedrigen Drehzahlen auskommt. Freilich immer unterstützt vom kongenialen Partner I-Shift, das 12-Gang-Getriebe arbeitet mit

höchster Computer-Intelligenz und bleibt doch immer dezent im Hintergrund. Manuell schalten – das kann der Fahrer vergessen, er kann es ohnehin nicht besser. Der Antriebsstrang macht souveränes Fahren zum Pflichtfach, die üppige Moto-



Reichlich Kofferraum mit 10,5 m³ – der Stauraum über den Hinterachsen ist nur beschränkt nutzbar.

risierung macht es möglich. Unter Vollast stehen 2.200 Nm von 1.100 bis 1.465/min zur Verfügung, dann kann der Fahrer schon auf die volle Nennleistung zurückgreifen. Im Eco-Programm rollt der 24-Tonner bei Autobahntempo mit 1.490/min im 12. Gang, geht es bergauf, drückt der Fahrer das Fahrpedal durch und bügelt den Hügel. Auch auf der Landstraße ist man gern und gut im größten Gang unterwegs – bei 80 km/h reichen 1.190 Umdrehungen. Ein Tipp auf die Powertaste, dann schaltet das Getriebe erst bei 1.700 Umdrehungen in den nächsten Gang und lässt dem Motor freie Leistungsentfaltung – was an steilen Bergen durchaus von Nutzen sein kann. Der Antriebsstrang verdient rundum gute Noten, denn auch die Verbrauchswerte können sich sehen lassen. Wobei der starke Motor die schnellere Achse ($i=2,65:1$) anstelle der Serienübersetzung ($i=2,85:1$) locker verkraften könnte – am Ende des Jahres stünden etliche Liter Er-



Massiver Unterfahrschutz im Bug – PKW werden bei Unfällen nicht überrollt.

sparnis im Haben und die Fahrgäste würden sich über ein geringeres Geräuschaufkommen freuen. Und so gut das serienmäßige I-Shift-Getriebe zum komfortablen Volvo-Reisebus passt, so wenig harmoniert die Eco-Roll-Funktion des Getriebes mit einer gelassenen Fahrweise. Zumindest die Fahrgäste im Heckbereich werden vom Trubel im Antriebsstrang

gestört, wenn der Getrieberechner bergab (kontrolliert!) den Leerlauf bemüht, der Bremsomat Retarder und Motorbremse den überschüssigen Schwung wieder wegbremst, bei Lastanforderungen wieder in die passende Fahrstufe schaltet – ständig begleitet von Pfeifen, Singen und mechanischen Geräuschen. Das kann sich der Volvo-Kunde sparen, I-Shift braucht Eco-Roll nicht, auch wenn es im Lkw durchaus seine Berechtigung haben mag.

Auf den zweiten Blick modern. Auch der Fahrer kann gut darauf verzichten. Er hat es ohnehin leicht, seine Fahraufträge kompetent und effizient abzuarbeiten. Sein Cockpit ist geräumig und klar verständlich, der Hersteller verzichtet zugunsten der Ergonomie auf modernistische Designakzente und Stilblüten. Einzig bei der Verteilung der angenehm großen Schalter und der Bedienelemente würde man sich etwas mehr Systematik wünschen, doch nach einer kurzen Orientierungsphase vor Fahrtantritt dürfte jeder Profi klarkommen. Schön, dass auch ein Cupholder nicht fehlt, zwei Steckdosen links versorgen auch externe Geräte mit Strom. So perfekt wie das automatische Getriebe arbeitet auch die Lenkung, die wenig Kraftaufwand fordert, es aber an Rückmeldung und Präzision nicht missen lässt.

Ein gutes Gefühl vermittelt auch die Bremsanlage, die jederzeit Herr der Lage ist – stets gefühlvoll, aber durchaus mit voller Kraft, wenn es zur Sache geht. Sicher fühlt sich die Besatzung ohnehin – die Fahrgäste auf Sitzen, die mit Dreipunkt-Gurten gesichert sind – der Fahrer und die Reisebegleitung sitzen sicher hinter FUPS, FIP und einen Kniesicherungssystem. Diese Systeme bieten mehr passive Sicherheit, wenn es zu Frontunfällen kommt. Und ganz besonders das Personal knapp hinter dem Bug wird geschützt, hier verdient sich der Volvo 9700 einige Punkte extra. Wer oft international unterwegs ist, wird auch das LED-Tagfahrlicht schätzen, das nur wenig Strom verlangt. Mehr als genug Informationen liefert das Dynafleet-System, das optional in der Volvo-Bordelektronik hinterlegt wird – die Infos reichen von der Ortung und Routenplanung bis zu Lenkzeiten, Kraftstoffverbrauch und Wartungsintervallen.

Kalkulatorisch betrachtet. Der Volvo 9700 ist kein Leichtgewicht, als Zweiachser kommt er in der nutzlastsensiblen 18-Tonnen-Landschaft kaum in Betracht. Als Dreiachser ist er die imposantere Erscheinung, neuerdings passt der Hersteller die Dachklimaanlage auch an die Silhouette an. Mit 4-Sterne-Bestuhlung bietet er die übliche Kapazität von 48 Plätzen, die Verarbeitung ist solide und klappperfekt. Korrosion muss der Kunde nicht

fürchten, der 9700 wird aus Edelstahl gebaut. Der lange Radstand begünstigt auch das Kofferraum-Angebot, das mit 10,5 m³ auch fürs große Gepäck reicht. Wer allerdings den Raum über den Hinterachsen belädt, sollte erst die tiefe Schlucht zwischen den Radhäusern verschließen – sonst verschwinden dort Gepäckstücke auf Nimmerwiedersehen.

Unser Fazit: Der Volvo 9700 schlägt sich wacker und präsentiert mit Antrieb und Fahrwerk ausgesprochen starke Seiten. Damit kommt der Volvo-Bus fürs Gewöhnliche seinem teuren Bruder 9900 schon recht nahe – wer Theaterbestuhlung, starke Motorleistung und guten Komfort schätzt, wird auch mit dem qualitativ hochwertigen 9700 nicht schlecht bedient. Zumal das Prestige-Paket, das die Volvo-Verkäufer jetzt offerieren, den 9700 gehörig aufpeppt. Auf der anderen Seite sehen wir noch Handlungsbedarf – bei der Geräuschdämmung und in eini-

MESSWERTE	
Wetter	18°C, Regen, Wind
Gefahrene km	446 km
Kraftstoffverbrauch Ø	29,4 l/100 km
Beschleunigung	
0-60/80/100 km/h	22,1/32,0/45,7 s
Elastizität	
80-100 km/h, 12. Gang	14,4 s
Innengeräusche	
80 km/h/Front/Mitte/Heck	66,2/66,4/68,2 dB(A)
100 km/h/F/M/H	67,9/69,9/71,9 dB(A)
Kraftstoffverbrauch Etappen	
Autobahn	24,2 l/100 km bei 97,6 km/h Ø
Landstraße	28,9 l/100 km bei 65,9 km/h Ø
Bergwertung	167,6 l/100 km bei 47,1 km/h Ø

gen Details – dann wird der 9700 durchaus ein Kandidat für die Champions League. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com