

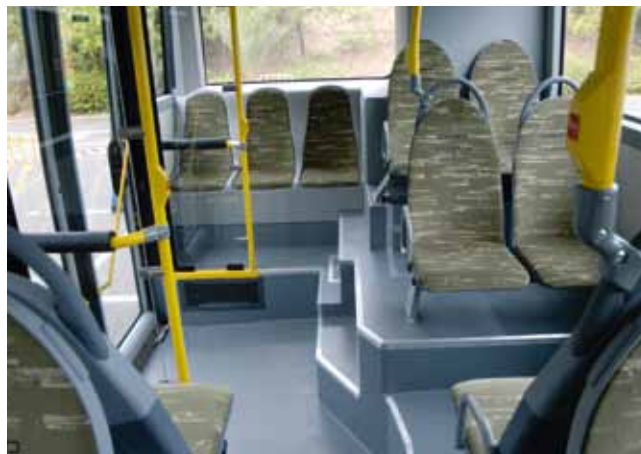


Langzeitdesign mit strengen konservativen Linien, der Dachaufbau beherbergt Hybridtechnik und Kühlung.

Volvo startet mit allen Varianten durch, der Nachfolger des 7700 Hybrid soll nicht lange auf sich warten lassen.

Mehr als Optik

Die Programmernerneuerung bei Volvo schreitet fort. Nach dem Überlandbus 8900 wird jetzt der Stadtbus 7900 eingeführt, der den kantigen Vorgänger 7700 ersetzen soll. Hier unsere ersten Erfahrungen auf den Straßen von Alicante.



Höchste Zeit war es ja geworden. Die Stadtbusse von Volvo fielen zuletzt mit ihrem Schuhschachtel-Design schon arg ab gegen Citaro und Co. Jetzt aber wird aufgeräumt, und das mit Expresstempo. Gleich nach dem Überlandprogramm 8900 wird auch die Stadtbusfamilie 7900 erneuert. Auffällig dabei, dass der Hersteller in seinen Präsentationsunterlagen kein Wort über das Design verliert. Der neue Volvo-Niederflurbus ist ein glattflächiger Zeitgenosse, der seine Kanten jetzt geschickt mit Radien kaschiert. Sein Auftritt ist betont unauffällig, mit der Ausnahme des neuen Familiengesichts, das jetzt alle Volvo-Linienbusse gemeinsam tragen. Die Fensterlinie ist tiefer gezogen, der Heckbuckel fein integriert. Die leicht ausgestellten Radhäuser sitzen jetzt knapper, der 7900 kommt nicht so schmalspurig daher. Der Volvo 7900 in der Dieselverson trägt drei charakteristische Hutzen auf dem Dach. Der große Höcker im Heck beherbergt den Motorkühler, das Dachklimagerät belastet die Hinterachse nur zum Teil. Mit einem Dachaufbau vorn erhält der Fahrer seine eigene Klimaanlage.

Gemeinsamkeiten zwischen den Baureihen 8900 und 7900 findet man zuhauf, die Westschwedens aus Göteborg haben einen richtigen Omnibus-Baukasten entwickelt. Daraus zaubern sie mit gleicher Bauweise und vielen gemeinsamen Komponenten Niederflurbusse mit 12 und 18 Metern, die von den Low-Entry- und Hochboden-Fahrzeugen der Baureihe 8900 flankiert werden. 70 Prozent der Komponenten werden gleichsam verwendet. Und so kann der neue 7900 jetzt zugleich in Breslau und im schwedischen Werk Säffle gebaut werden.

Gemeinsamkeiten

Leichtbau gilt als das heiße Thema der Zukunft – wer weniger Totgewicht auf die Straße bringt, kommt im Betrieb auch mit weniger Energie aus. Zudem soll der Aufbau der Korrosion besser widerstehen. Wie schon beim 8900 besteht der Aufbau aus einem Mix aus Stahl, Aluminium und GFK. Die Bodenstruktur, der Vorderwagen und das Heck bestehen aus geschweißten Stahlprofilen, die den berühmten schwedischen Pendelschlagtests standhalten. Der Unterbau der Seitenwände und des Dachs werden aus geschraubten Aluminium-Strangpressprofilen verschraubt. Verkleidet wird der Rohbau mit GFK und verschiedenen Kunststoffmaterialien – Hauptsache leicht, um die Nutzlastreserven zu erhöhen. Der Hersteller spricht von einer halben Tonne Gewichtseinsparung gegenüber dem Vorgänger – schon eine Hausnummer im Om-



Das gründlich überarbeitete Cockpit erfüllt die VDV-Kriterien.

nibusbau. „Gewichtssensible Varianten mit Gas- oder Hybridantrieben können so ihre volle Transportkapazität ausschöpfen“, erklärt Volvo-Entwicklungsleiter Stefan Guttman, „ohne die gesetzlichen Gewichtsbeschränkungen zu verletzen“. Zugleich spricht Volvo von einer äußerst stabilen Konstruktion, die auch den EU-Richtlinien für den Überrollschutz ECE R 66 entspricht. Um die Betriebskosten in Schach zu halten, wird die Reparatur der üblichen Anfahrerschäden vereinfacht. Der dreiteilige Stoßfänger vorn, die Radhäuser und die Anfahrreken stehen für praxismgerechte Detaillösungen.

Auch bei den Aggregaten wird auf ein gemeinsames Regal gesetzt. Die Motoren stehen links hinten im Heck, Volvo bevorzugt für den 7900 die Turmlösung. Das wichtigste Triebwerk ist der D9B-Sechszylinder, ein 9,4-Liter-Diesel aus dem Konzernwerk in Lyon mit Leistungen von 260, 310 und 360 PS. Er erfüllt natürlich die Abgasgrenzwerte Euro 5

Experten sprechen hinter vorgehaltener Hand von neuen Dieselmotoren, die gemeinsam mit Nissan entwickelt wurden.

Volvo 7900: Fahrzeug- und Antriebsvarianten

	Solo 12 m	Gelenkzug 18 m	Gelenkzug 18,75 m
Diesel D9B	193 kW/260 PS, 1.100 Nm 228 kW/310 PS, 1.400 Nm	228 kW/310 PS, 1.400 Nm 265 kW/360 PS, 1.640 Nm	228 kW/310 PS, 1.400 Nm 265 kW/360 PS, 1.640 Nm
Getriebe	ZF 6API400B Voith D864.5	ZF 6API400B/1700B Voith D864.5	ZF 6API400B/1700B Voith D864.5
Erdgas/Biogas G9B	223 kW/300 PS	223 kW/300 PS	223 kW/300 PS
Hybrid	Parallelhybrid mit D5-Diesel (161 kW/216 PS, 800 Nm) + I-SAM (120 kW/161 PS, 800 Nm)		



Bodengruppe, Front und Heck aus hochfestem Stahl, der Mittelteil des Gerippes wird aus Aluprofilen verschraubt.

selfahrzeuge soll im Spätsommer beginnen. Auch der mittlerweile gut verkaufte Hybridbus bekommt seinen Nachfolger. Er soll künftig etwa 12.000 Euro über dem Diesel eingepreist werden, der versprochene Minderverbrauch von mehr als 30 Prozent soll den Mehrpreis in sechs bis sieben Jahren amortisieren. Der parallele Hybridantrieb wird eins zu eins aus dem Vorgänger 7700 Hybrid übernommen. Dem 7900 Hybrid kommt der Leichtbau der neuen Baureihe zugute – er bringt leer künftig 500 Kilo weniger auf die Waage und soll auf 12 Metern Länge bis zu 90 Fahrgäste packen.

Neues Cockpit

Der Volvo-Chauffeur findet ein neues Cockpit vor, das für die Bedienung keine Rätsel aufgibt. Mit der pneumatischen Lenkradverstellung richtet sich auch der Armaturenräger passend ein. Eine Lösung, die aktuelle VDV-Kriterien für den Fahrer Arbeitsplatz erfüllt, mit der auch jeder Fahrer klar kommt. Der vielseitig verstellbare Fahrersitz von Isri ist reichlich bemessen, auch langbeinige Fahrer finden genug Platz. Noch immer bevorzugt Volvo für den Omnibus stehende Pedale, in den Trucks gäbe es bessere. An den Bremsen selbst gibt nichts auszusetzen. Die vier Scheibenbremsen werden vom neuen EBS5-Bremssystem gesteuert und kontrolliert.

Die Fahrgäste fühlen sich im moderneren 7900 jetzt deutlich besser untergebracht. Der großzügiger verglaste, weitgehend stufenfreie Innenraum wirkt aufgeräumt. In der Frage der Optik neigen die nüchternen Schweden gewiss nicht zur Übertreibung. Die Verkleidungen in lebhaftem Grau, die Sitzbezüge in grau-grün, nur die gelben Haltestangen setzen einen Farbkontrast. In Sachen Geräuschkentwicklung sehen wir noch etwas Handlungsbedarf, bei starker Leistungsabfrage bekommen Mitfahrer im Heck einiges auf die Ohren – das haben andere besser im Griff.

Wolfgang Tschakert

und EEV, für Euro 6 verspricht der Volvo-Busse-Chef Hakan Karlsson dagegen eine Neumotorisierung auf der ganzen Linie. Downsizing heißt das Zauberwort, der Neunliter-Diesel muss einem Achtliter-Aggregat weichen, der Siebenliter von Deutz aus Köln einem neuen Fünfiter-Diesel, der dann auch im 7900 Hybrid Dienst schieben soll. Die Euro-6-Motoren werden nach heutigem Stand für Mitte 2013 avisiert. Experten sprechen hinter vorgehaltener Hand von neuen Dieselmotoren, die gemeinsam mit Nissan entwickelt wurden und in Japan und USA bereits laufen sollen. Bei der Getriebebefragung vertraut Volvo auf Lastschaltgetriebe von Voith oder ZF.

Die Friedrichshafener bringen bereits vom Start weg ihr Ecolife-Getriebe zum Einsatz, für die Einführung der Euro-6-Motoren hat auch Voith ein neues Getriebe angekündigt. Keine Überraschungen bietet das Fahrwerk, hier setzt Volvo auf bekannte Komponenten. Die starre Niederflur-Vorderachse ist auch im 8900 Low Entry zu finden, die AV132-Portalachse von ZF wird von den meisten Omnibusherstellern verbaut.

Volvo startet gleich mit allen Varianten durch, mit Längenmaßen von 12, 18 und 18,75 Metern, mit Diesel- und Gasmotoren aus der D9B/G9B-Familie. Die Auslieferungen für Die-

Der vielseitig verstellbare Fahrersitz von Isri ist reichlich bemessen, auch langbeinige Fahrer finden genug Platz.