

Schwedische Spitze

Das Warten hat sich gelohnt - es gibt ihn wieder. Volvos 9900 geht als Flaggschiff einer neuen Reisebus-Generation in die nächsten Modelljahre. Sein Name ist Programm und steht für Theaterbestuhlung. Erste Hinweise auf seine Qualitäten gibt die erste Busfahrt-Probefahrt.

Volvo 9900 LHD 13,0



Zeitlos elegant mit dynamischer Würze - auch das neue Volvo-Flaggschiff ist ein angenehmer Gleiter mit guten Manieren.



Die gute Laune am Volvo-Stand war nicht zu übersehen – die neuen Volvo-Reisebusse kamen bei den spätsommerlichen Messebesuchern in Hannover gut an. Einige hatten bei der Gelegenheit sofort bestellt. Seine ersten drei 9900 hat auch Mugler Voyages aus dem elsässischen Ingwiller geordert. Inhaber Louis Mugler zeigte schon zur IAA die ersten Entwürfe in Hausfarbe und freute sich, seinen Fahrgästen auch künf-

tig Omnibusse mit Theaterbestuhlung anbieten zu können. Der treue Drögmöller-Kundenstamm hatte in den vergangenen Monaten noch kräftig bei den Volvo-Verantwortlichen interveniert. Schließlich sollte die Theaterbestuhlung auch die neue Modellumstellung überleben. Bei den Volvo-Strategen stieß das Anliegen durchaus auf Gehör, denn mit den neuen Baureihen 9700 und 9900 aus dem polnischen Werk Wroclaw konnte eine tech-

nisch vertretbare Lösung gefunden werden.

Design mit Charakter. Schon auf den ersten Blick ist der Neue ein Volvo. Ein wenig und nicht zuviel Dynamik würzt die zeitlose Eleganz. Die Grundzüge des Designs erklärt Volvo-Designer Dan Frykholm mit der typisch skandinavischen Schule – stets schlicht, funktionell und menschenfreundlich. Für Kraft und



Gut gerüstet für den Winter mit separaten Heizkörpern im Einstieg.



Als 13-Meter-Dreiaxler knausert der Volvo mit Kofferraum



Ein eigener Einstieg für den Chauffeur – Merkmal in der Premiumklasse.



Breiter Mittelgang – nach hinten steigt er leicht an. Im Innenraum konventionell, aber gekonnt – mit bequemen hauseigenen Sitzen und geschlossenen Ablagen.

Dynamik sprechen die keilförmige Fensterlinie und leicht ausgestellte Radhäuser. Die harmonische Zurückhaltung, der Verzicht auf radikale Linien und die Finesse im Detail entsprechen den Markenkernwerten. Der etwas gepfeilte Bug trägt die Embleme der Marke und die Attrappe des tiefliegenden Kühlergrills zieht den optischen Schwerpunkt nach unten. Schön unauffällig bleibt die Klimaanlage auf dem Dach, sie schmiegt sich anders als im billigeren 9700 schön flach integriert aufs Dach. Für lang anhaltende Freude bei den Besitzern dürfte die Edelstahl-Bauweise sorgen, die bei der Produktionsverlagerung nach Polen gleich umgestellt wurde. Das Programm bleibt wie gehabt. Die einheitlich 3,70 m hohen Spitzen-Volvos gibt es ab Werk in drei Längen: als Zweiachser mit 12,3 Metern

und bis zu 49 Sitzen, als Dreiachser mit 13 Metern und einer Sitzreihe mehr sowie als langes 13,8-Meter-Format mit bis zu 57 Sitzen.

Gute Sicht aus der letzten Reihe. Begnügt sich der 9700 mit einer geraden Fensterlinie, verspricht die ungewöhnliche Taille des 9900 einen sanft ansteigenden Innenboden. Die Sitze auf den Podesten folgen der Linie, sodass auch die Hinterbänkler noch über die Kopfstützen der Vorderreihen nach vorne sehen können. Mit dem Effekt natürlich, dass Gepäckablagen und Servicesets im Vorderwagen nur mit Mühe erreichbar sind – während der Luftraum über den Köpfen der letzten Reihen schon knapper wird. Dafür werden Freunde dieser Sitzplätze mit ausgesprochen angenehmer Akustik verwöhnt – der liegende Sechszylinder überlagert nur unter Volllast dumpf wummernd die üblichen Geräusche im Innenraum. Für die Designqualität im Innenraum spricht die dezente Farbgebung – allerdings dürften die schmutzempfindlichen hellbeigen Bezüge bei Unternehmern keine Gnade finden. In Sachen Sitzkomfort gibt es aber keine Beanstandung, die aus eigener Fertigung in Finnland stammenden Stuhlpaare bieten bequeme Polsterung und guten Seitenhalt. Exklusiv ist die individuell veränderbare Neigung des Sitzpolsters, das beim Zurückstellen der Rückenlehne die Beinauflage verstärkt. Das kleine Handgepäck wird sicher hinter den Klappen der Gepäckablage verwahrt – bei Volvo weiß man, was sich in der Premiumklasse gehört. Selbstverständlich für diese Klasse ist eine hochwertige Klimatisierung. Typisch für einen Nordländer ist die Heizung besonders wirksam ausgelegt, neben Dachkanal und Seitenwandkonvektoren werden auch beide Einstiege und der Fahrerplatz mit zusätzlichen Heizkörpern unterstützt. Die vollautomatisch geregelte Klimaanlage auf dem Dach soll bei hochsommerlichen Temperaturen für prima Klima sorgen – bei den gerade herrschenden knapp über Null Grad bleibt sie allerdings arbeitslos.

Bewährtes Fahrwerk. Vor allem Solidität verspricht die neue technische Lösung des Fahrwerks – Volvo setzt bei den neuen Reisebussen auf Chassis-Technik. Die

Techniker sprechen angesichts der Retrolösung von besonderer Festigkeit und weniger vom Mehrgewicht. Verständlich wird die Bauweise, wenn man weiß, dass die neuen Baureihen auch in einigen anderen Volvo-Werken gebaut werden sollen. Der Testkandidat wirkt schon als Vorseerienprodukt fest wie eine Burg – die beste Voraussetzung für gute Fahreigenschaften. Wie gewohnt ruhig rollt der 9900 auf hauseigener Einzelradaufhängung vorn und gut geführten Hinterachsen. Der Volvo ist ein sanfter Gleiter mit guten Manieren. Selbst harte Querfugen bringen ihn nicht aus der Ruhe, auch leer nimmt er schlechte Fahrbahnoberflächen nicht krumm – mit kompletter Besatzung (etwa fünf Tonnen mehr) kann er es sicher noch besser. Enge Kurven – kein Problem: der verkürzte Radstand und die hydraulisch gelenkte Nachlaufachse verhelfen dem 13-Meter zu einem wendigen Wesen. Schön, dass die exakte Lenkung ohne Kraftaufwand auskommt – die leichte Empfindlichkeit auf Spurrillen mag auch an den Reifen liegen. Bei den Bremsen kennt Volvo keine Kompromisse. Der 9900 verzögert gefühlsecht, wie es nur ein EBS-Bremssystem es vermag. Er verfügt wie alle Volvo-Busse über die reaktionsschnellen Stopper mit Scheibenbremsen an allen Rädern, integriertem Bremsassistent plus ESP-System. Die meiste Arbeit im Alltag übernimmt wie immer der leistungsfähige Hochtriebsretarder, der vom deutschen Hersteller Voith stammt.

Platz an der Sonne. Wer einen Volvo 9900 fährt, wird die Wohlfühlatmosphäre am Steuer schätzen. Er genießt das Privileg eines eigenen Eingangs – das kann nicht jeder von sich behaupten. Der Platz reicht in Hülle und Fülle – die Verlängerung des Vorderwagens kam auch dem Arbeitsplatz zugute. Das übersichtlich klare Cockpit zeugt von guter Ergonomie und kennt keine Geheimnisse – auch wenn so mancher Designer eleganteren Lösungen den Vorzug geben würde. Vorfreude auf lange Distanzen lässt ein luftgefedertes, drehbares und heizbares Isri-Sitz aufkommen, der mit verstellbaren Schulterstützen und integriertem Mikro aufwartet. Vor sich ein Lederlenkrad mit Funktionstasten für Radio und Telefon, appetitlich zweifarbig bezogen, da kann

Die neuen 9900-Typen

Typ	Länge	Breite	Höhe	Radstand	Motor
Volvo 9900 LHD 12,3	12.290 mm	2.550 mm	3.730 mm	6.080 mm	DH 12 E 420 oder 460 PS
Volvo 9900 LHD 13,0	12.990 mm	2.550 mm	3.730 mm	5.960/1.400 mm	DH 12 E 420 oder 460 PS
Volvo 9900 LHD 13,8	13.770 mm	2.550 mm	3.730 mm	6.740/1.400 mm	DH 12 E 420 oder 460 PS

der Tag nur gut werden. Motor starten, die Schaltung auf Automatik gestellt, schon zeigt sich der Antrieb von seiner besten Seite. Im Motorenabteil bleibt es trotz Euro 4-Umstellung bei den stämmigen 12-Liter-Sechszylindern – die noch wesentlich drehmomentstärkeren 13-Liter-Motoren bleiben vorerst den Lkw-Kollegen vorbehalten. Im Alltag muss das aber kein Nachteil sein, der tief im Heck liegende Volvo-Diesel legt sich schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig und ohne Murren ins Zeug. Zumal er die Kraft der 420 Pferde (2.000 Nm) ohne Ausnahme an das 12-stufige iShift-Getriebe weitergibt. Geschaltet wird generell vollautomatisch und zwar ohne Aufpreis. Der Fahrer gibt mit dem Fahrpedal die Fahrgeschwindigkeit vor und der Getriebe-rechner steuert dazu die passenden Übersetzungen bei. Immer sanft und dennoch ausreichend schnell – besser kann es auch kein Spitzenfahrer. Druckvoller geht es mit 460 PS und 2.200 Nm, die sich im Dreiaxser vor allem auf Bergstrecken auszahlen.

Vor allem Sicherheit. Dass es trotz der exponierten Lage mehr Sicherheit für

Omnibusfahrer geben kann, weist Volvo im 9900 mit neuer Sicherheitstechnik nach. Für die Sicherheit des Personals an Bord sorgt der Frontaufprallschutz FIP (Front Impact System). Der verteilt bei einem Frontalcrash die Aufprallkräfte auf die gesamte Frontstruktur und vermindert so das Risiko schwerer Verletzungen. Den Fahrer schützt darüber hinaus ein spezieller Knieschutz, der aus Energie absorbierenden Blechen hinter der Instrumententafel besteht. Unfällen mit PKW beugt der neue Frontunterfahrschutz FUPS (Front Underrun Protection System) vor, wie er in schweren LKW mittlerweile vorgeschrieben wird. Eine Stahlstruktur hinter dem vorderen Stoßfänger schützt den Omnibus bei kleineren Kollisionen. Bei einem Zusammenprall mit Personenkraftwagen verhindert der tiefliegende Unterfahrschutz das Überrollen des PKW, aktiviert die Knautschzone des PKW und baut einen wesentlichen Teil der kinetischen Energie in den eigenen Halteblöcken ab. Dass die neuen Volvos



nach den aktuellsten Sicherheitsvorgaben konstruiert wurden, versteht sich von selbst. Auf allen Sitzplätzen befinden sich Sicherheitsgurte, für Kinder gibt es Sitzerrhöhungen, um die Rückhaltefunktion für Kinder zu verbessern. In Sachen Sicherheit bleiben nur wenige Wünsche offen. Beispielsweise ist der Abstandstempomat ACC (Adaptive Cruise Control) zum Serienstart noch nicht fertig. Die gute Nachricht zuletzt: Bis zum Herbst 2007 soll das gesamte Paket an Assistenzsystemen fertig sein – versprochen ist versprochen.

WOLFGANG TSCHAKERT