

Der kleine Riese

Schon eine ganze Weile hat Volvo den 9700 im Programm, in Deutschland wurde nun erstmals eine **10,30-m-Variante mit Mittelmotor** vorgestellt. Kann sich dieses Konzept bei uns durchsetzen und welche Vorteile bietet es gegenüber heckmotorisierten Fahrzeugen? Unser Test soll Klarheit schaffen.

Kleine Busse sind unter Fahren nicht sonderlich beliebt, dabei gibt es dafür eigentlich keinen vernünftigen Grund. Sie sind wendiger, man hat mit seinen Fahrgästen weniger Arbeit und zur Not passt man auch mal in eine große Pkw-Parklücke. Genau da liegt aber das Image-Problem: Welcher Busfahrer ist schon gerne in einer Liga mit Transporter- oder Autofahrern? Ganz anders sieht es bei den „großen Kleinen“ aus, also Reisebussen, die in ihren Abmessungen denen ihrer 12- und 15-Meter-Geschwister in nichts nachstehen, außer in der Länge. Und genau da hat Volvo seinen 9700 in der kürzesten Version angesiedelt.

Wie er da angerollt kommt, hat er so etwas Knuffiges, gleichzeitig aber auch

Knuffig, zugleich auch sehr solide ist der Auftritt

etwas Solides im Auftritt. Zwar zählen die kurzen „Großen“ von jeher zu den teureren Gefährten, bricht man die Kostenrechnung auf das reine Preis-Leistungs-Verhältnis herunter, doch bezahlt macht sich solch ein Bus in der Regel recht schnell, und eine 20-köpfige Reisegruppe fühlt sich im Kompakten sicherlich wohler als im Doppeldecker. 36 Fahrgäste kann der getestete Bus befördern, eine Größe, die heute – leider – durchaus üblich geworden ist.

Äußerlich fügt sich die kurze Variante nahtlos in die übrige 9700-Reihe ein, die sich optisch wie folgt beschreiben lässt: Zeitloser, unauffälliger Schick, versehen

FREUNDLICH ist der Auftritt des 9700. Bewusst wurde auf Show verzichtet, der Bus ist ein Arbeiter

IM TEST VOLVO 9700

Modell: 9700 10,30 Meter
Hubraum: 12.100 cm³
PS (kW): 380 (279)
Gesamtgewicht: 18 Tonnen
Preis: 250.000 Euro ohne MwSt.

SUPERTEST



Auge noch in Jahren nicht sattgesehen haben wird.

Tritt man nun ein in den Bus, dann erwartet einen ein Rundum-Wohlfühl-Raum. Zwar glänzt der knuffige Bursche nicht durch Interieur-Innovationen erster Klasse, doch geschickte Stoffauswahl an Seiten, Decke und Sitzpolstern schaffen ein gemütliches, zugleich aber sehr offenes Gefühl. Die „nur“ 10,30 Meter Länge spürt man jedenfalls nicht, im Gegenteil, ein Aha-Erlebnis der ansteigenden Art ruft zusätzlich leichtes Erstaunen und beim einen oder anderen sicherlich auch etwas Verzückung hervor: Die Rede ist vom ansteigenden Boden, der eine Art Theater-Feeling schafft. Bekannt vom Drögmöller und Volvo 9900, haben sich die Schweden wohl etwas vom Zwei-Prozent-Steigungs-

Erfolgsrezept inspirieren lassen. Allerdings mit allen Schwächen, die besonders kleine Reisende in den vorderen Reihen spüren werden, da sind nämlich die Ser-

Theaterbestuhlung nun auch im Volvo 9700

vice-Sets unerreichbar hoch. Ausgezeichnet wiederum der Sitzkomfort in den Carrus-Sitzen. Nicht nur der Rücken wird durch Verstärkungen in den Seiten entlastet, beim Neigen der Rückenlehne schwenkt gleichzeitig die Sitzfläche ein wenig nach hinten. Absolut langstreckentauglich das Fazit während der 500 km langen Testfahrt. Ein WC war nicht an Bord, das ist aber auf Wunsch erhältlich. Professionalität erwartet den Fahrer. Er findet



DER MOTOR befindet sich zwischen den Achsen, in unseren Breiten ungewöhnlich

einen neuen, aufgeräumten und durchdachten Arbeitsplatz vor. Zahlreiche Detaillösungen zeugen vom hohen Anspruch, denn die Entwickler mit dieser Baureihe ver-

wirklich haben. Erfreulich die großen, griffgünstig an- und untergebrachten Schalter, die mit eindeutigen Piktogrammen auch ungeübten Fahrern keine

KOMPAKT Nur 10,30 Meter misst diese Version, es haben aber 36 Fahrgäste Platz

mit einem Hauch von Moderne. Die größte und zugleich gelungenste visuelle Herausforderung stellt die seitliche Fensterlinie dar, die sich in einem kühnen Abwärtsschwung von hinten nach vorn er-

streckt, ihre durchbrochene Fortführung in der vorderen Einstiegstür findet, um schließlich von den Scheinwerfern gekonnt aufgefangen zu werden. Das ist durchdachtes Design, an dem sich das

AUSSTATTUNG INNENRAUM UND ARBEITSPLATZ



PFFIFFIG Ein Spiegel für die Reiseleiterin



GERÄUMIG Dokumente und Kleinzeug haben Platz



KÜHLTRUHE Sie befindet sich am Mitteleinstieg



SCHICK Der Fahrerarbeitsplatz wurde neu gestaltet, zwar viele Schalter, aber immer noch übersichtlich



GEHEIM Ein Fach unter dem Teppich, noch fehlt ein Schloss



KLIMA Einfacher geht's kaum: mit nur einem Regler wird der Fahrgastraum temperiert



STANDARD Sets aus dem Baukasten



KOFFERRAUM Dieser liegt hier im Heck, insgesamt etwas weniger Stauraum



ELEKTRIK Sie sitzt sicher und trocken unter der Decke



ZWECKMÄSSIG Der Boden steigt nach hinten an, die Fahrgäste wird's freuen



WASSER Das Volvo-System ist vorbildlich und sehr übersichtlich in der Bedienung



HEIZUNG im vorderen Einstieg



WISCHWASSER Die Befüllung erfolgt günstig über eine Seitenklappe

Rätsel aufgeben und auch in der Nacht ausgezeichnet zu erkennen sind. Hervorzuheben ist die Bedienung von Klima und Heizung. Während es bei den meisten Mitbewerbern ohne ausführliches Studium der Bedienungsanleitung kaum gelingt, eine vernünftige Regelung der Temperaturverhältnisse auf der gesamten Länge und für alle Beteiligten hinzubekommen, kann Volvo durch absolute Einfachheit

Absolute Einfachheit bei der Bedienung der Klimaanlage

der Bedienung punkten. Vier große Drehschalter, davon drei für den Fahrer und nur einer! für den Fahrgastraum, die eindeutig beschriftet sind, lassen keine Fragen offen. Zurück zu den Wurzeln, so das Motto – hier ist es gelungen, ohne auf



EIN VOLVO Den Fahrgästen wird ein extra Wischer spendiert, nicht selbstverständlich

den Komfort und die Möglichkeiten moderner Klimatechnik zu verzichten. Nur die verrichtet eben im Hintergrund zuverlässig ihren Dienst.

Wie auch das I-Shift-Getriebe. Dieses automatisierte Schaltgetriebe setzt ebenfalls Maßstäbe und braucht sich nicht hinter der ZF-AS-Tronic zu verstecken. Im Gegenteil, ein gewünschter manueller Eingriff lässt sich über den kleinen Stick, seitlich am Fahrersitz untergebracht, noch wesentlich intuitiver vornehmen. Doch

NACHTFAHRT LICHTTEST



LEUCHTE Für die Ferne gibt es Xenonlicht, beim Umschalten etwas gewöhnungsbedürftig



ERKENNBAR Die Armaturen sind auch im Dunkeln klar erkenn- und unterscheidbar

In Skandinavien, der Herkunftsregion des Volvo 9700, ist es häufig dunkel. Beste Voraussetzungen also, um einen Reisebus auf die Räder zu stellen, der Fahrer und Fahrgäste auch Nachts nicht im Dunkeln stehen lässt. Haben die Entwickler ihre Chance genutzt? Bereits beim Einsteigen fallen die Lichtleisten an den Trittstufen positiv auf. Unterstützt werden diese von einigen Lichtspots, die seitlich angebracht, nicht nur die Kanten, sondern auch die Trittflächen gut ausleuchten.

Angenehme Innenraumbeleuchtung Im Innenraum findet der Fahrgast dann die üblichen Service-Sets mit integrierten Leselampen vor. Diese sind noch in herkömm-



SICHERHEIT Beim Einsteigen leuchten Lichtleisten, auch innen bleiben keine Wünsche offen



licher Glühlampen-Konstruktion ausgeführt. Die Deckenbeleuchtung ist indirekt, was nach längerer Fahrt im Dunkeln angenehm augenschonend ist. Mitgedacht wurde bei der Gangbeleuchtung, diese befindet sich nur an der linken Seite, somit kann sich nichts in der Windschutzscheibe spiegeln.

Alles für den Fahrer

Ein „Ausgezeichnet“ verdient die Arbeitsplatzbeleuchtung. Sämtliche Bedienelemente sind auch im Dunkeln sehr gut wahrnehmbar, eine Orientierungslosigkeit ist also nicht zu befürchten.

Etwas hell ist der Monitor des Navigationsgerätes, hier hilft auch die Nachteinstellung nicht viel weiter. Serienmäßig verfügt der Bus über normales Scheinwerferlicht, lediglich die Fernscheinwerfer sind in Xenon-Ausführung verbaut. Das ist gewöhnungsbedürftig, denn das Xenonlicht braucht einen kleinen Moment, bis es in voller Helligkeit erstrahlt, umso ernüchternder dann das Zurückschalten auf das dann dunkel wirkende Abblendlicht.

Wie bereits erwähnt, spiegelt sich nichts in der Windschutzscheibe, lediglich im oberen Bereich, der aber nicht eingesehen wird, fällt bei heller Innenraumbeleuchtung die Sitzpolsterung ins Auge. Die Kofferräume sind herkömmlich und ordentlich ausgeleuchtet.

DATEN UND FAKTEN VOLVO 9700

| | |
|---|---|
| MOTOR | ELEKTRIK |
| Bauart Reihen-Sechszylinder, liegend | Elektrische Anlage 24 Volt, Bosch-Drehstrom-Generator (3x110A), Antrieb über Keilriemen |
| Typ Volvo DH12D380 (Euro 3) | |
| Hubraum 12,1 l | TANK |
| Nennleistung 279 kW (380 PS) | Tankvolumen 400 l |
| max. Drehmoment 1.850 Nm bei 1.200 1/min | KOFFERRAUMVOLUMEN |
| KRAFTÜBERTRAGUNG | Gesamt 8,5 m³ |
| Getriebe Volvo-8-Gang-Getriebe | ZUBEHÖR |
| mit angeflanschem Compact Retarder (EGS-VR); Getriebschaltung: EGS (Easy Gear Shift), elektropneumatische Schaltung ohne Gestänge; einfach übersetzte Hypoidachse | Extra-Ausstattung TV-Monitore, Kühlschränke, Klimaanlage Sutrak AC 313, TM-Quick Service |
| FAHRWERK | PREIS |
| Vorderachse Einzelradaufhängung in Doppelquerlenker-Ausführung | Volvo 9700 250.000 Euro (ohne MwSt.) |
| Antriebsachse Volvo RS 1228B, starre Hypoidachse, Achsführung durch zwei Längslenker und zwei Diagonallenker zur Seitenführung | MASSE, GEWICHTE |
| Reifen vorn: 295 / 80 R 22,5 hinten: 295 / 80 R 22,5 | Länge 10.320 mm |
| BREMSANLAGE | Breite 2.550 mm |
| Zweikreis-Druckluft-Betriebsbremsanlagen mit ABS und ASR integriert in das elektronische Bremssystem (EBS5) ESP serienmäßig | Höhe 3.730 mm |
| Retarder Compact Retarder VR 3250, Volvo | Überhang vorn/hinten 2.190/3.020 mm |
| LENKUNG | Radstand 1-2 5.110 mm |
| Typ ZF-Hydrolenkung Servocom 8098 | Wendekreis 12.500 mm |
| Übersetzung i=2,85 | Gewicht Leer/zul. Gesamtgewicht 12.790 kg/18.000 kg Testgewicht 17.027 kg |



TECHNIKFACH Beim Volvo sind Pumpen und Heizung übersichtlich angeordnet

auch im Automatikmodus arbeitet die Schaltung sauber, ohne Schaltrucken und selbst am Berg zuverlässig. Ausgebremst wird man hier nur vom ESP, welches auf Wunsch erhältlich ist. Beim Testwagen war das System derart empfindlich eingestellt, dass es schnell durchzufahrene Kurven oder Kehren einfach nicht geben konnte. Kraftvoll und etwas zu bissig regelte ESP den Bus auf sichere Geschwindigkeiten herunter. Hier kann das System noch etwas Finetuning vertragen.

Das Display des Navigationssystems fügt sich harmonisch in die Cockpit-Gestaltung ein, die Anzeigen wurden vertieft und blendfrei untergebracht. Insgesamt zeigt Volvo mit diesem Arbeitsplatz, was machbar ist. Beim Einlegen des Rückwärtsganges klappt am Heck des Fahrzeuges eine Rückfahrkamera aus und überträgt ihr Bild auf den Navigationsmonitor. Übersichtlich auch die Sicht durch die beiden Außenspiegel. Durch ihre weit nach vorn reichenden Arme stellt die A-Säule keine Sichtbehinderung dar.

Nettes Detail: Die Dauer des Scheibenwischer-Intervalls kann der Fahrer durch Betätigen des Wischerhebels selbst intuitiv bestimmen. Dazu muss er den Scheibenwischerhebel einmal betätigen, seine Wunsch-Intervallzeit abwarten und dann den Hebel erneut in Intervallposition bringen. Spätestens hier aber sollte man als

MESSWERTE VERBRAUCH – GESCHWINDIGKEITEN – FAHRLEISTUNGEN

VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEITEN

| TESTDATEN | | GEWICHTE | |
|----------------------|-------------|---------------------|-----------|
| Zählerstand Beginn: | 6.912 km | Leergewicht: | 12.790 kg |
| Zählerstand Ende: | 7.387 km | Testgewicht: | 17.027 kg |
| Tatsächlich getankt: | 207,2 Liter | Zul. Gesamtgewicht: | 18.000 kg |

| ETAPPE | Strecke | l/100 km |
|---------------------------|--|-------------|
| 1. ETAPPE | Stadt Münch. Nord – Ost – Südwest raus 8,1 km | 32,7 |
| 2. ETAPPE | Leichte Autobahn, Landstr. A95 München – Kochel 47,6 km | 24,9 |
| 3. ETAPPE | Berg sehr schwer B 11 Kochel – Urfeld 6 km | 77,4 |
| 4. ETAPPE | Schwere Landstraße B11 – Innsbr. – Achenp. – Tegerns. 179 km | 30,4 |
| 5. ETAPPE | Mittelschwere Autobahn A9 Eching – Greiding – A9 Eching 160 km | 24,6 |
| Gesamt-Teststrecke | | 28,6 |

| HINTERGRUND ZUR STRECKE | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| Es herrschte hochsommerliches Wetter, die Klimaanlage lief die gesamte Testdauer. | | | | | |

| FAHRLEISTUNGEN IM VERGLEICH | | | | | |
|-----------------------------|------|------|------|------|-------|
| Beschleunigung | 0-20 | 0-40 | 0-60 | 0-80 | 0-100 |
| Messwerte in sec | 3,2 | 10,8 | 16,5 | 26,0 | 38,1 |

| GERÄUSCHMESSUNG (EBENE STRECKE) | | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|
| km/h | vorn | Mitte | hinten |
| 80 | 61,0 db(A) | 63,2 db(A) | 61,5 db(A) |
| 100 | 65,0 db(A) | 67,1 db(A) | 66,3 db(A) |

| WERTUNG VOLVO 9700 10,3 M | |
|-------------------------------|---|
| Motor | Ungewöhnlich für unsere Breitengrade ist ein Reisebus mit Mittelmotor. Dennoch hat dieses Konzept, besonders in Sachen Handling seine Vorzüge. Die Maschine ist angenehm anzugstark und belästigt die Fahrgäste nicht durch eine aufdringliche Geräuschkulisse. Zwar ist das Aggregat deutlich zu vernehmen, doch es wirkt in keinem Moment unangenehm. |
| Getriebe/Schaltung | Das automatisierte Schaltgetriebe ist allererste Sahne. Das beginnt schon bei der Anordnung des Schalthebels, der eigentlich nur ein Vorwählhebel ist. Auch manuell kann man sehr einfach und vor allem intuitiv eingreifen. Die Gänge werden sauber, fast unmerklich eingelegt, die Schaltzeiten stehen dabei einer manuellen Betätigung in nichts nach. |
| Handling/Fahrverhalten | Der Bus liegt trotz seines kurzen Radstandes satt auf der Straße, dafür ist teilweise sicherlich der Mittelmotor verantwortlich. Kaum Nicken oder Aufschaukeln, insgesamt hervorragend. |



BEIFAHRER Viel Beinfreiheit für den Begleiter, lange Fahrten sind so kein Problem

Fahrer einmal einen Blick in die Betriebsanleitung geworfen haben, sonst entgehen einem einfach zu viele nützliche Kleinigkeiten. Schade dagegen ist, dass man die Bremsomat-Funktion jedes Mal vor Fahrtantritt aufs Neue aktivieren muss. Das bräuhete nicht zu sein, ein kurzer Tritt auf das Bremspedal sollte reichen, um die aktuelle Geschwindigkeit beizubehalten.

Mit einem kleinen Spiegel kann man sich aufhübschen

Der Reiseleiterplatz ist großzügig bemessen, es gibt auch bei langbeinigen Personen keine Knieprobleme, lediglich der Sitz ist etwas tief angebracht. Gut aber für kleine Begleit-Miezen, und die können sich mit Hilfe eines kleinen Spiegels während der Fahrt sogar noch aufhübschen.

Der Radstand des 9700 in der 10,3-Meter-Version beträgt 5.110 mm. Das ist nicht viel und bereitet üblicherweise kleine Probleme in Sachen Handling beziehungsweise Laufruhe. Nicht so in diesem Fall. Der Bus liegt wie angeschweißt auf der Straße, selbst böige Seitenwinde lassen den Fahrer kalt. Bodenwellen meistert der Bus wie ein 12-m-Wagen und das Kurvenverhalten ist meisterlich. Das Geheimnis dafür liegt zwischen den Achsen und

leistet 380 Pferdestärken. Der Bus besitzt nämlich einen Mittelmotor. Die Stärken, die solch ein Konzept mit sich bringt, wurden eben aufgeführt, allerdings hat es sich im deutschsprachigen Raum nicht durchsetzen können, da es auch einige Nachteile besitzt. So fällt der Kofferraum etwas geringer aus, die Lautstärke im Innenraum macht sich nicht nur im Heck, sondern eben auf der gesamten Fahrzeuglänge bemerkbar, wobei fairerweise gesagt werden muss, der Sound im Innenraum war zwar kernig, aber mit 67 dBA bei 100 km/h nicht wirklich laut; letztlich erfordert die Wartung ein Umdenken. Deutsche Werkstätten sind in der Regel auf Heckmotoren ausgerichtet. Bleibt also die Frage, wie viel Exklusivität verträgt der Unternehmer? Der Fahrer muss bei einem solchen Konzept auf seine Schlafkabine verzichten, doch bei einem 10-m-Bus ist so etwas ohnehin ein unbezahlbarer Luxus. Das Beladen des Heckkofferraums ist etwas gewöhnungsbedürftig und lässt sich

KONKURRENZ ZWEI WETTBEWERBER



| SETRA S 411 | | VDL BOVA FUTURA | |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Motor | OM 501 LA | Motor | DAF XE 250C1 |
| Leistung | 300 kW (410 PS) | Leistung | 250 kW (340 PS) |
| Getriebe | ZF AS-Tronic | Getriebe | ZF-6S-1600 |
| Retarder | ZF-Intarder | Retarder | ZF |

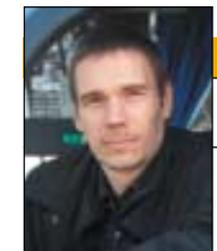
Der kurze Setra der Baureihe 400 ist ein exklusiver Club-Bus, der sich längst seine feste Fangemeinde erobert hat. Ein echtes Schnäppchen ist dagegen der Futura, der nach wie vor erfolgreichster Import-Reisebus ist.

nicht wirklich mit dem Mittel-Kofferraum herkömmlicher Fahrzeuge vergleichen. Doch nach kurzer Umgewöhnung ist es machbar.

Das Motorengeräusch ist kernig, aber angenehm

Insgesamt ist der kurze 9700 ein Schmuckstück, der auch unter der soliden Schale keine Vergleiche zu scheuen braucht. Edelstahl, soweit das Gerippe reicht, sorgt für Langlebigkeit und eine saubere Verarbeitung rundherum zeugt von finnischer Handwerkskunst. Qualitätsprobleme – das war einmal. Es ist Zeit, dass nun in Deutschland der 9700 endlich seine Wertschätzung verdient. Bisher stand er nämlich im Schatten des 9900. Dieser wird nicht mehr produziert, obwohl ein polnischer 9900-Nachfolger in den Startlöchern steht.

250.000 Euro kostet der Spaß, einen exklusiven Club-Bus zu fahren, dafür erhält man aber auch eine Menge Technik, Sicherheit inklusive. Denn serienmäßig ist das elektronische Bremssystem EBS an Bord und FIP (Front Impact Protection) schützt den vorderen Bereich beim Crash. Wer es noch moderner möchte, kann zu ACC, dem Adaptive Cruise Control greifen. Der Mittelmotor ist ein langjährig erprobtes Konzept, warum soll sich das nicht auch bei uns durchsetzen? **sab**



FAZIT

TEST-REDAKTEUR SASCHA BÖHNKE

Wer schon immer mit einem kleinen Großen geliebäugelt hat, der dürfte hier fündig werden. Der gesamte Bus begeistert durch seine ausgezeichnete Verarbeitung und durch sein durchdachtes Konzept. Man spürt an jeder Schraube, hier waren Busprofis am Werk. Auch die Sicherheitstechnik ist auf höchstem Niveau, hier haben die Techniker nicht gespart, sondern geklotzt. Wie auch seine längeren Brüder ist der 9700 eine vollwertige und zeitgemäße Alternative zu vielen seiner Mitbewerber.