



Volvo 9900 6x2

Schwedisches Schmuckstück

Volvo präsentierte einen 9900 kürzlich als Premiumprodukt mit sehr elegantem Interieur. Auch technisch in puncto Sicherheit brauchen sich die schwedischen Fahrzeugbauer nicht hinter dem Wettbewerb zu verstecken.

Es beginnt mit einem echten „Wow“... Der Volvo 9900, der kürzlich vorfuhr und mit dem die Redaktion mal wieder eine Spritztour an Ahr, Mosel und Rhein plante, hatte es in sich. Dieses Auto gehört ganz eindeutig ins Premiumsegment, auch wenn man es ihm äußerlich mit seinem schlichten weißen Lackkleid nicht direkt ansieht. Spätestens nach den ersten Schritten in die Kabine über die Vordertür, wird jedem Einsteigenden bewusst, dass er ein ganz besonders Fahrzeug betritt. Denn durch das gesamte Cockpit ziehen sich hochwertige rot-graue Lederapplikationen. Das elegante Rot-Grauschmückt auch den ausschwenkbaren Fahrersitz sowie den eigentlichen Fahrgastraum.

Die Innenausstattung ist insgesamt auf 4-Sterne-Niveau gehalten. Die Sitze sind aufwändig gepolstert und teils aus Leder. Das ganze Interieur macht einen „sehr wohnlichen Eindruck“, wie es eine mitfahrende Kollegin treffend umschrieb.

Ausgebaut ist der Wagen auf 49 Fahrgastsitze. Die klassische „Drögmüller-

Theaterbestuhlung“ findet sich auch im 9900 wieder. Bestuhlung und Mittelgang sind nach hinten leicht ansteigend. Die Stehhöhe im Gang senkt sich dementsprechend von 2 200 auf 1 960 mm (auf Heckbankstufe: 1 670 mm). Der Abstand zwischen den Sitzen beträgt 830 mm. An jedem Doppelsitz gibt es heutzutage jeweils einen USB-Anschluss und eine 230-V-Steckdose. Weitere Steckdosen und USB-Schnittstellen befinden sich vorne im Bug, im WC und Kofferraum.

Die beidseitigen Gepäckablagen ziehen sich bis über die letzte Sitzreihe und sind bei diesem Bus geschlossene Ablagen. Wobei sich die Klappen, beim Zuschließen auf den letzten Zentimetern

selbst anziehen und leise schließen. Für das Wohlfühlklima an Bord sorgt eine 32-kW-Anlage (28,6 kW Heiz- / 36,4 kW Kühlleistung).

Also ein wahrlich schmucker Schwede, der natürlich seinen Preis hat. Als Daumenwert gibt Volvo Deutschland für ein derartiges Modell 350 000 € an. Vielleicht deswegen sind die großen

Reisewagen von Volvo (9700 und 9900) bei uns eher seltene Zugvögel. In der Verkaufsregion Deutschland-Österreich-Schweiz werden von beiden ca. 120 Stück/Jahr abgesetzt. Dieser spezielle Reisebus ging im Anschluss unseres Fahrberichts an einen Kunden in Österreich.

Die technischen Spezifikationen sind schnell erzählt: Die Dreiachser der Volvo-9900-Serie mit ihrer hydraulisch

Axion liefert den Komplettüberblick



↑ Das Display von Axion erlaubt eine 360-Grad-Übersicht

◀ Dem 9900 6x2 sieht man die Special Edition nicht direkt an. Es sind aber vor allem seine inneren Werte, die zählen

gesteuerten Nachlaufachse kommen auf einen Gesamtlänge von 13 050 mm und einen Radstand von 6 080 mm. Die Fahrzeughöhe liegt bei 3 740 mm. Auf die Waage bringt der Schwede leer 16 380 kg. Maximal dürfen es in diesem Fall 24 350 kg sein. Für den Vortrieb sorgt ein Turbodiesel D11K (11 l, Euro 6) mit 339 kW / 460 PS. Das maximale Drehmoment heißt hierbei 2 200 Nm. Geschaltet wird über den automatisierten 12-Gang-Schalter Volvo I-Shift. Die Hinterachsübersetzung beträgt 2,85:1. Für die Fahrt stehen an Bord 600 l Kraftstoff und 64 l AdBlue zur Verfügung. Unser Volvo kommt auf Alcoa Durabright Alufelgen (9,00x22,5) daher. Bereift ist der Wagen mit Michelin X Line Energy Z (315/80 R 22,5) an allen drei Achsen. In Sachen Bremsen und Sicherheit bewegt sich der Volvo auf hohem Niveau. Der Retarder ist auf die Fußbremse vorgeschaltet (Stellung „1“). Dieses Feature kann man allerdings auf Wunsch mit der Retarder-Stellung „0“ auf der Fahrt deaktivieren. Die Bordtechnik quittiert diesen Eingriff in die Sicherheitsstruktur u. a. mit einem Signalton. Dieser Ton ist auch sinnvoll, denn: „0“ ist einfach die oberste Hebelstellung des Retarders, in die man – ohne spürbaren Widerstand – beim Zurückschieben des Lenkradhebels gelangt. Und der Korrektheit wegen: Bevor die Bremsbeläge und -scheiben tatsächlich ins Geschehen eingreifen müssen – und noch vor dem Retarder – verzögert als erstes die Motorbremse bei Pedaldruck den Omnibus. Der Sicherheit dient zudem ein serienmäßig verbauter Notbremsassistent, der vor Hindernissen und vor einem potenziellen Unfall den



↗ Rot-graue Lederapplikationen schmücken das gesamte Cockpit

Wagen von 100 km/h soweit wie möglich herabregelt – vorausgesetzt die physikalischen Rahmenbedingungen sind entsprechend gut (z. B. kein Regen oder Schnee). Zuvor alarmiert die Collision Warning (Auffahrwarnfunktion) über einen drohenden Zusammenstoß und fordert den Fahrer zum Handeln auf. Abstandsregeltempomat und Spurhaltesystem sind – neben ABS, ASR und ESP – weitere Helferlein, die die Arbeit des Chauffeurs entspannter gestalten. Eine integrierte Feuerlöschanlage von Fogmaker soll zudem im Notfall aufkeimende Motorbrände im Keim ersticken. Eine Besonderheit ist das Volvo Dynamic Steering (VDS), das als Sonderausstattung seit gut einem Jahr in den Bussen verbaut wird. Dahinter steckt ein Elektromotor, der die Servolenkung unterstützt. VDS erleichtert das Lenken und erhöht die Richtungsstabilität. Und das VDS führt den Bus immer wieder zu einer Geradeausfahrt zurück. Das ist vor allem bei Kurven- und Kreisfahrten etwas gewöhnungsbedürftig. Hier darf man das Lenkrad nicht einfach in seinen Händen zurückgleiten

VDS erleichtert das Lenken und erhöht die Richtungsstabilität

lassen, denn sofort richtet das VDS den Wagen wieder auf Geradeauslauf ein. Also, Hände immer fest ans Lenkrad. Auch interessant ist das „I-Coaching“. Diese Software überprüft beständig sechs Fahrparameter (Drehzahl, Leerlauf, Bremsbetätigung, Beschleunigung, Geschwindigkeit, Kurvenfahrt) und zeigt im Fahrzeug-Display über grüne und rote Symbole an, ob der Fahrer gerade ökonomisch sinnvoll fährt oder eben nicht. I-Coaching meldet z. B. ein Überdrehen des Motors, zu lange Leerlaufphasen und warnt vor zu abrupten Kurvenfahrten. Ein sehr angenehmes Extra ist die 360-Grad-Übersicht von Axion. Der vertikale Bildschirm des Kamerasystems sitzt in diesem Bus mittig im Armaturenbrett und liefert eine Echtzeitübersicht von

oben auf das Fahrzeug und die nächste Umgebung. Vier Kameras, an allen vier Seiten des Busses montiert, liefern die Bilder. Das ist eine gute Hilfe bei z. B. schmalen Gassen und knappen Passagen an geparkten Autos. Die beiden Außenspiegel lassen zudem sich elektrisch einklappen – für den Fall der Fälle, wenn es einmal eng wird. Zentral im unteren Fahrzeug verbaut und wiederum eine Besonderheit, ist ein 100 l großer Wassertank, der zum Waschen des Busses gedacht ist. Pumpe, Schlauch, Waschbürste und Abzieher zählen daher ebenfalls zur Bordausstattung. Die Wasserversorgung für die Toilette an Tür 2 ist separat und kommt auf 120 l. Das Volumen des Kofferraums für das Gepäck der Fahrgäste beträgt trotz dieser Einbauten 9 m³. Und noch ein ungewöhnliches Extra gibt's an Bord dieses Schweden: Der Wagen trägt zwei Solarpanels auf dem Dach (2x300 Wp), die die Stromversorgung im Bus direkt unterstützen bzw. die Akkus wieder aufladen. Dafür ist eine sogenannte E-Box im Kofferraum integriert, die die 230 Volt Eingangsleistung in die Bordspannung umwandelt. Alternativ kann hier die Energie per Kabel vom Haushaltsnetz eingespeist werden. So lassen sich Nebenverbraucher wie Kühlschrank oder Videoanlage (Full-HD Multimedia-HDD-Player) auch ohne Dieselmotor im Stand betreiben.

DS ■



↗ 9 m³ an Koffervolumen stehen zur Verfügung Fotos: Sanne