

**Volvo 9700 & 9900**

Schwedische **FRISCH**

Neuvorstellungen Volvo 9700 und 9900: Deutlich im Design geschärft bringt Volvo seine beiden europäischen Reisebusse von Grund auf überarbeitet auch auf den hart umkämpften deutschen Markt. **BUSMAGAZIN konnte die beiden recht unterschiedlichen schwedischen Busmodelle bereits sehen und probefahren.**

Die Zeit des Wartens hat jetzt ein Ende, die beiden Baureihen 9700 und 9900 werden rundum erneuert sowie gleichzeitig gestrafft. Zeit wurde es, hatten die Schweden doch schon vor rund einem Jahr einen flotten mexikanischen Bus namens 9800 ins Rennen geschickt. „Wir haben die umfangreichste Erneuerung unserer

europäischen Reisebus-Baureihe seit vielen Jahrzehnten durchgeführt. Die Änderungen betreffen sämtliche Aspekte und erstrecken sich vom strukturellen Aufbau der Fahrzeuge über die Fahreigenschaften bis hin zu einem völlig neuen Design mit einer modernen Formensprache“, erklärt Håkan Ågnevall (52), seit 2013 Präsident der Volvo Bus Corporation. Dass „sämtliche Aspekte betroffen seien“ stimmt nicht ganz, denn Fahrwerk und

Motoren bleiben weitestgehend unverändert (bis auf eine jetzt erhältliche 380-PS-Version für den 9700), was durchaus kein Manko sein muss bei einem weltweit agierenden Motorenhersteller mit viel Erfahrung. Neu ist die Auf-

Fahrwerk und Motoren bleiben weitgehend unverändert

stellung des Programms aus preiswertem 9700er ohne Theaterboden sowie dem 9900 Premiumwagen in Drögmöller-Tradition und ansteigendem Theaterboden. Beide Busse sind leicht in der Höhe gewachsen. Dafür

wurde der 9700er der Wahlmöglichkeit zwischen zwei Höhen beraubt. Er ist jetzt mit 3,65 m immer genau 20 cm niedriger als sein großer Bruder. Zudem ist erstmals eine lange Zweiachserversion mit 13,1 m Länge verfügbar. Eine schmerzliche Lücke im Programm, die sich bis vor kurzen nur MAN und Neoplan leisten zu können glaubten. Der Wagen bietet eine Sitzreihe und rund zwei Kubikmeter Kofferraum mehr als der 12,4-m-Wagen, das sind rund 10 l mehr Stauraum pro Fahrgast (ca. 180 l). Außerdem bietet Volvo zukünftig eine funktionale „Select-“





⬆ **Der Volvo 9700 wurde ebenfalls kräftig überarbeitet, wenn auch ihm allerdings die markante seitliche „Z-Linie“ des größeren 9900 fehlt** Fotos: Olaf Forster

variiert, aufgrund des noch etwas deutlicher als bisher ansteigenden Theaterbodens. Die seit 2017 schon laufende Integralbauweise im umgebauten Werk Breslau trägt neben dem leichten Dach wesentlich zur Gewichtsersparnis von rund 300 kg beim Zweifachser bei und soll besonders beim Thema Korrosion

Gutes bewirken. Um das bekannte Alleinstellungsmerkmal Theaterboden

noch deutlicher zu betonen, hat sich Chef-Designer Dan Frykholm etwas ganz Besonderes ausgedacht: Eine doppelte, silbern gezeichnete „Z-Linie“ à la Opel Meriva, die kurz vor der Tür 2 nochmals deutlich abfällt, um dann einen beherzten neuen Anlauf zum hohen Heck zu nehmen. Wer den ansteigenden Bodentrick immer noch nicht erkennt, dem ist nicht

mehr zu helfen. Und ganz nebenbei passt Volvo die gewachsene Tür 2 so besser unter die wellenförmige Seitenlinie ein. Im Vorgänger musste sie sich noch deutlich niedriger ducken als die vordere Tür, die jetzt eine Scheibe unten besitzt, durch die man Fahrradfahrer oder Fußgänger in der Stadt besser

sehen soll.

Das ist löblich, denn Fußgängererkennung und Abbiege-

assistent sind leider immer noch Fehlanzeige im sicherheitsverliebten Volvo. Nun wollen wir uns den Innenraum ansehen und beginnen beim Cockpit, das grundlegend bei 9700 und 9900 identisch und sehr fahrerzentriert ausgefallen ist. Er darf sich sogar zwischen den beiden Größen 450 und 500 mm für's Lenkrad entscheiden. Auf Multifunktionsstasten muss er allerdings

genauso verzichten wie auf moderne Anzeigen im Instrumentencluster.

Die wurden aufgrund der alten Elektronikstruktur noch vom Vorgänger übernommen und sind bei starker Sonne nicht immer optimal ablesbar. Genial ist immer noch die Lenkradverstellung mittels kleinem Pedal links – die beste Lösung des Themas, die wir kennen.

Die stehende Pedalerie für Gas und Bremse ist nicht mehr ganz „State of the art“. Das Cockpit der beiden Modelle unterscheidet sich nur in seiner Dekorfähigkeit. So finden sich im 9900er deutlich mehr Klavierlack und eine Zweifarbigkeit mit hellen Tönen im Einstieg sowie beim Begleiter. Der hat sehr viel Knie- und Fußfreiheit vor sich. Der Fahrgastraum selbst vermittelt ein wohnliches Ambiente, verschiedene Farben sind für die Decke wählbar. Die sehr funktional gehaltenen Servicesets bekommen beim 9900er einen Metallrahmen sowie zwischen den Einheiten edle Lederbezüge spendiert. Edel kann man nach wie vor die von Kiel eigens für Volvo gefertigten Sitze nennen, die mit ihren stoffbezogenen Rückenteilen schon seit Jahren sehr hochwertig daher kommen. Erstmals soll es auch höhenverstellbare Kopfstützen geben, die Prototypen waren aber noch nicht ganz perfekt in der Höhe. Die ersten Fahreindrücke der

Prognose: Bis zu 4 % weniger Dieselkonsum soll möglich sein



⬆ **Das Cockpit der beiden Volvo-Modelle unterscheidet sich lediglich in seiner Dekorfähigkeit**

Ulf Magnusson: „Der Volvo 9900 befördert vor allem das Image, der 9700 befördert Menschen“

KUR

und eine luxuriösere „Superior-Ausstattungsline“ für den 9700 an, mit dem man auch auf die boomenden Fernlinien zielen will. Der 9500er Hochbodenbus entfällt derweil komplett. Der 9900er spielt ohnehin in einer ganz anderen Liga, wie auch Europa-Vertriebschef Ulf Magnusson unumwunden zugibt: „Der Volvo 9900 befördert vor allem das Image, der 9700 befördert Menschen.“

Da das jetzt aus gewichtsparendem Composite-Material bestehende und trotzdem stabilere Dach um 8 cm im Vergleich zum Boden angehoben wurde, wächst die Innenstehhöhe dabei auf üppige 2,01 und 2,08 m (nebenbei sinkt der Schwerpunkt des Wagens). Wobei sie im 9900 natürlich stark



◀ **Der Innenraum ist sehr ansprechend gestaltet**

automatisch um ganze 20 mm ab) und der Gewichtserleichterung sollen die Motoren auch ohne den prädiktiven Tempomaten „I-See“ bis zu 4 % Diesel sparen. Gerne kann aber auch HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) getankt werden. Beim markenprägenden Thema Sicherheit sind die Schweden noch nicht ganz auf dem gewohnt hohen Stand angekommen. Zwar wurde der vordere Unterfahrschutz (FUP) nebst

ration. Eine Fußgängererkennung für den Notbremser, der im Stadtbus schon als reines Warnsystem verbaut wird, gibt es ebenso wenig wie LED-Hauptscheinwerfer oder den wichtigen Abbiegeassistenten, der gerade bei Daimler Einzug hält. Hier hätten wir uns etwas mehr erwartet, aber das zeigt wiederum, wie wichtig die Elektronik bei modernen Fahrzeugen ist.

Aufprallschutz (FIPS) weiter verstärkt, und auch ein Aufmerksamkeitsassistent (Driver Alert System) hat nun Einzug gehalten, aber der arbeitet noch immer ohne eine Augenbeobachtungskamera der nächsten Gene-

Trotz derlei Nickeligkeiten darf man dem neuen Volvo dennoch einen gehörigen Modernisierungsschub bescheinigen, der aber auch nötig war. Er kann zwar nicht alles besser als der Wettbewerb, aber er hat einen höheren Nutzwert bekommen und einen stärkeren Charakter obendrein. Und beides gibt es nicht durch Bits und Bytes. **Olaf Forster** ■

drei Modelle waren durchaus positiv, auch wenn der 9900er ein Rechtslenker war, der erstmals als Integralbus so gebaut wird. Immer wieder sehr positiv hervorzuheben ist die seit rund einem Jahr lieferbare elektrohydraulische VDS-Lenkung, mit der auch lange Autobahnfahrten kaum Verspannungen hinterlassen und sich Kreisverkehre fast von alleine fahren. Leider hat es Volvo wiederum verpasst, die Lenkung für einen aktiven Eingriff für den Spurassisten-

ten zu ertüchtigen, wie es bei vielen Pkw schon Standard ist.

Die typische 12-Gang-i-Shift-Schaltung hat in ihrer 6. Ausführung viel Feingefühl erlernt. Zudem ist auf Wunsch eine Power-/Eco-Schaltung zu bekommen, die etwas mehr Dynamik verspricht. Dank der optimierten Aerodynamik (der Wagen senkt sich bei Tempi über 80 km/h

Die ersten Fahreindrücke sind durchaus positiv

**Sparsam,
leise,
serienmäßig
nachhaltig.**

Die neue Generation Bus.

Tickets auf iaa.de
20. – 27. September 2018
in Hannover

IAA
Nutzfahrzeuge
Driving tomorrow

