

Auf unserer „Linie“ war jedoch genug Gelegenheit, die Rekuperation zu nutzen. Dabei erstaunt es immer wieder, wie schnell der Ladevorgang im Schubbetrieb oder beim Bremsen erfolgt. Seitens Volvo war zu hören, dass das Speichersystem des aktuellen Gelenkbusses darauf ausgelegt wäre, unter optimalen Voraussetzungen zwei Kilometer im Elektromodus zu fahren. Die Kapazität der Batterien hatte Volvo daher im Vergleich zum Solobus mit jetzt 9,6 kWh exakt verdoppelt. Ideale Voraussetzungen also für Fußgängerzonen oder etwa Straßen rund um Krankenhäuser.

**Was man noch verbessern könnte**

Die Reichweite ganz ohne Unterstützung des Dieselmotors haben wir natürlich getestet, wenn uns auch ein starkes Verkehrsaufkommen immer wieder in die Quere kam. Denn der Elektromodus ist nur bis maximal 25 Stundenkilometer möglich, womit man auf normaler Straße schnell zum Hindernis werden kann. Doch nach mehreren Versuchen und im Austausch mit Kollegen, die den Gelenkbus unter günstigeren Gegebenheiten testen konnten, bestätigten sich die zwei Kilometer.

Auch wenn die Kombination aus dem kompakten Vierzylinder-Dieselmotor (177 kW, 918 Nm) und dem drehmomentstarken Elektromotor (150 kW, 1200 Nm) grundsätzlich ausgezeichnet funktioniert, bleiben noch einige Anmerkungen. So fehlt es unserem Empfinden nach an einer Programmierung, die verhindert, dass der Motor anspringt, wenn man eine längere Strecke ausschließlich im Elektromodus absolvieren will. Denn das Fahrpedal muss behutsam betätigt werden, um zu vermeiden, dass der Verbrenner bereits

**+** Die Motorkühlung ist in Fahrrichtung links in Turmbauweise angeordnet. Das Kühlwasser lässt sich per Pumpe auf Knopfdruck auffüllen.



**+** Praktisch und gegen Herunterfallen von Taschen abgesichert: Abstellfläche oberhalb des rechten Radkastens.



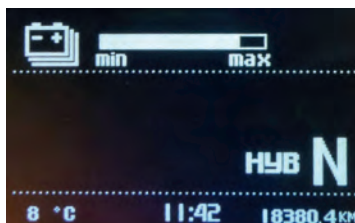
**+** Wartungsfreundlich lässt sich beim 7900 LAH auch die modulartig gestaltete Bugpartie öffnen – wobei die Scheinwerferseinheiten seitlich aufgeklappt werden.

**web**

[www.busplaner.de](http://www.busplaner.de)

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Volvo Hybrid finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie auch ältere Bustests (seit 2002) abrufen.

**+** Alle nötigen Informationen zum aktuellen Betriebszustand erfolgen über das zentrale Infodisplay. Will man länger im Elektromodus fahren, muss die Speicheranzeige (weißer Balken) beachtet werden.



**-** Stolperfalle: Ab der drittletzten Sitzreihe bilden Stufen den Übergang zum Heck. Die erhöhten Sitze in Fahrrichtung links befinden sich über dem automatisierten Getriebe, das Volvo in seinen Hybridantrieb integriert hat.

Der 18 Meter lange Hybrid-Gelenkbus Volvo 7900 LAH ist mit drei Doppeltüren ausgestattet und entspricht damit dem gängigen Standard. Die Kapazität beträgt 154 Fahrgäste, was vergleichbar ist mit Diesel-Gelenkbussen.



**-** Weniger Platz: Heckbereich mit Turm für Motor und Kühlung. Die Geräuschentwicklung im Innenraum ist meist verhalten – nur beim starken Beschleunigen schießt der Schallpegel nach oben.

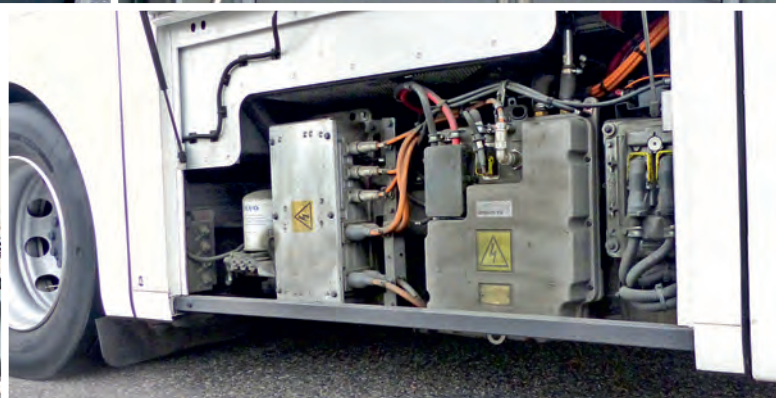


**+** Viel Platz und Durchgangsweite im vorderen Einstieg. Das Cockpit ist in Podesthöhe montiert und zeigt sich praxisorientiert mit guter Ergonomie.

**+** Gepolsterte Stühle und eine moderne Einrichtung im Fahrgastraum, der – dank reduziertem Leergewicht und optimierter Lastverteilung – im Vergleich zum Dieselbus keine Nachteile hinsichtlich der Kapazität aufweist.



**+** Der Fahrer Arbeitsplatz entspricht der gängigen VDV-Ausführung – mit einfacher Bedienung, die Volvo auch beim Hybridantrieb berücksichtigt hat.



**+** Der elektrische Teil der Hybrideinheiten ist zwecks Wartung über eine Seitenklappe zu erreichen.