



Revista para los clientes de Volvo Bus Corporation #1 2008

ON THE MOVE



Confort en los Andes

Volvo Buses
alrededor del mundo



FINANCIANDO EL MAÑANA

Invierta en un sector con gran potencial en el que podemos ayudarle a encontrar las formas de financiación y leasing que mejor se ajusten a su actividad. Volvo Buses y Volvo Financial Services le ofrecen una combinación única de productos y servicios específicos para las necesidades del sector.

Juntos, ponemos a su disposición soluciones para hacer de su inversión en un autobús Volvo un negocio sobre ruedas. Pongase en contacto con su representante de Volvo para más información.

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvobuses.com





4. Famoso por su comodidad

La empresa de autobuses argentina Andesmar goza de fama por sus cómodos autobuses, su seguridad y su capacidad para mantener la puntualidad de sus servicios.



9. Oportunidades norteamericanas

Una de las últimas inversiones a la flota de la versátil empresa estadounidense Via Trailways es un autocar de la serie Prevost H con el más reciente y económico motor Volvo de 13 litros.



13. Pida ayuda con sólo una llamada de teléfono

La avería de un autocar en una carretera puede ser un costoso incidente para una empresa de autobuses. Por suerte para los propietarios de un autobús Volvo, la ayuda sólo se encuentra a una llamada de teléfono de distancia.



15. El híbrido más flexible

Volvo Buses ha elegido una ruta distinta a la de sus competidores para sus autobuses híbridos, apostando por una solución técnica más fiable y flexible: el híbrido paralelo.



17. Foro técnico

El Key Technology Committee es un foro para discutir y desarrollar nuevas ideas que benefician a la totalidad del Grupo Volvo, ya que cada comité incorpora miembros de distintas partes del Grupo.

Volvo Buses - uno de los pocos fabricantes de autobuses en el mundo

Volvo Buses es uno de los pocos fabricantes con una amplia representación en el ámbito mundial. En este número de *En marcha* puede leer sobre algunos de nuestros clientes en Australia, Argentina y EE UU. También presentamos la tecnología de nuestro autobús híbrido que vamos a lanzar en Europa en el próximo otoño.

Aunque todo negocio es local y está basado en las condiciones locales, nuestra presencia en muchos mercados alrededor del mundo presenta una ventaja. Aunque la industria de autobuses sea muy parecida en casi todas partes, tiene lugar una evolución continua que impulsa el avance del sector. Con nuestra presencia en la mayoría de los mercados podemos aprender del desarrollo y llevar las novedades a otros mercados.

También vemos una tendencia hacia la globalización creciente de los operadores realmente grandes. Para ellos, es una ventaja poder trabajar con uno o dos fabricantes de autobuses con los que estén bien familiarizados, en cualquier parte del mundo donde consigan un contrato de transporte en autobús. Sirva como ejemplo Prevost, filial de Volvo Buses en Norteamérica, que en la primavera recibió el primer pedido de Greyhound Bus en EE UU.

Una de las condiciones para nuestra presencia global es que somos parte del Grupo Volvo, una de las mayores empresas de vehículos del mundo. Combinados, tenemos una amplia red de centros de servicios y almacenes de piezas de repuestos en el Grupo. Donde quiera que usted se encuentre en el mundo, nunca estará lejos de un taller Volvo.

En el Grupo Volvo, Volvo Buses tiene una posición que lidera el desarrollo de soluciones respetuosas con el medio ambiente.

Håkan Karlsson
Presidente y CEO
Volvo Bus Corporation



Andesmar es la empresa de autobuses argentina con servicios entre los Andes y el Océano Atlántico. La economía argentina está acelerando y el flujo constante de pasajeros aumenta continuamente.

"La competición por los pasajeros es dura, pero gracias a nuestros autobuses cómodos y seguros, podemos mantener precios de un 10 al 15 por ciento más altos, y seguir llenando nuestros viajes", dice el jefe de marketing de la empresa, Mauricio Badaloni.

Texto Margareta Jonilsson
Fotos Bobo Jonilsson



Autobuses cómodos para los viajes andinos

Es la mañana de un sábado y acaba de levantarse la neblina de los viñedos. La cumbre nevada del Aconcagua, la más alta montaña de Suramérica, se levanta a unos kilómetros de distancia.

Un autobús abarrotado tras otro desaparece por las carreteras serpenteantes de los Andes, y ahora comprendemos dónde se dirigía toda esa gente con ropa de excursionismo que llenaba el comedor del hotel a la hora de desayunar ayer por la mañana. Los Andes constituyen uno de las principales atracciones turísticas de Mendoza, además del vino y las viñas.

Atracción turística

El turismo, la agricultura, la industria y el transporte marítimo, todos ellos están acelerando Argentina en este momento. Y cuando la economía de un país está en alza, siempre tiene lugar una aceleración de las comunicaciones.

"Actualmente, hay una gran demanda en todos nuestros destinos, inclu-

yendo los autobuses equipados para viajeros de negocios", dice Mauricio Badaloni, director de marketing y copropietario de la tercera generación de Andesmar.

Los autobuses más cómodos tienen veintiséis asientos y están tapizados con cuero. Basta con dos ajustes para convertir el asiento en una cama. A bordo de estos autobuses se sirven comidas, tienen reproductores de DVD personales que ofrecen una amplia y variada selección de música, y todo lo que puede desearse para un viaje de hasta tres días y tres noches de duración.

Distancia: más de 4.000 kilómetros

"La mayor distancia que recorremos es el trecho de Pocitos a Río Gallegos, con un total de 4.000 kilómetros, y que tarda tres días y tres noches. Tenemos una salida diaria en cada sentido y sólo hacemos un par de paradas durante el viaje", continúa Mauricio Badaloni.

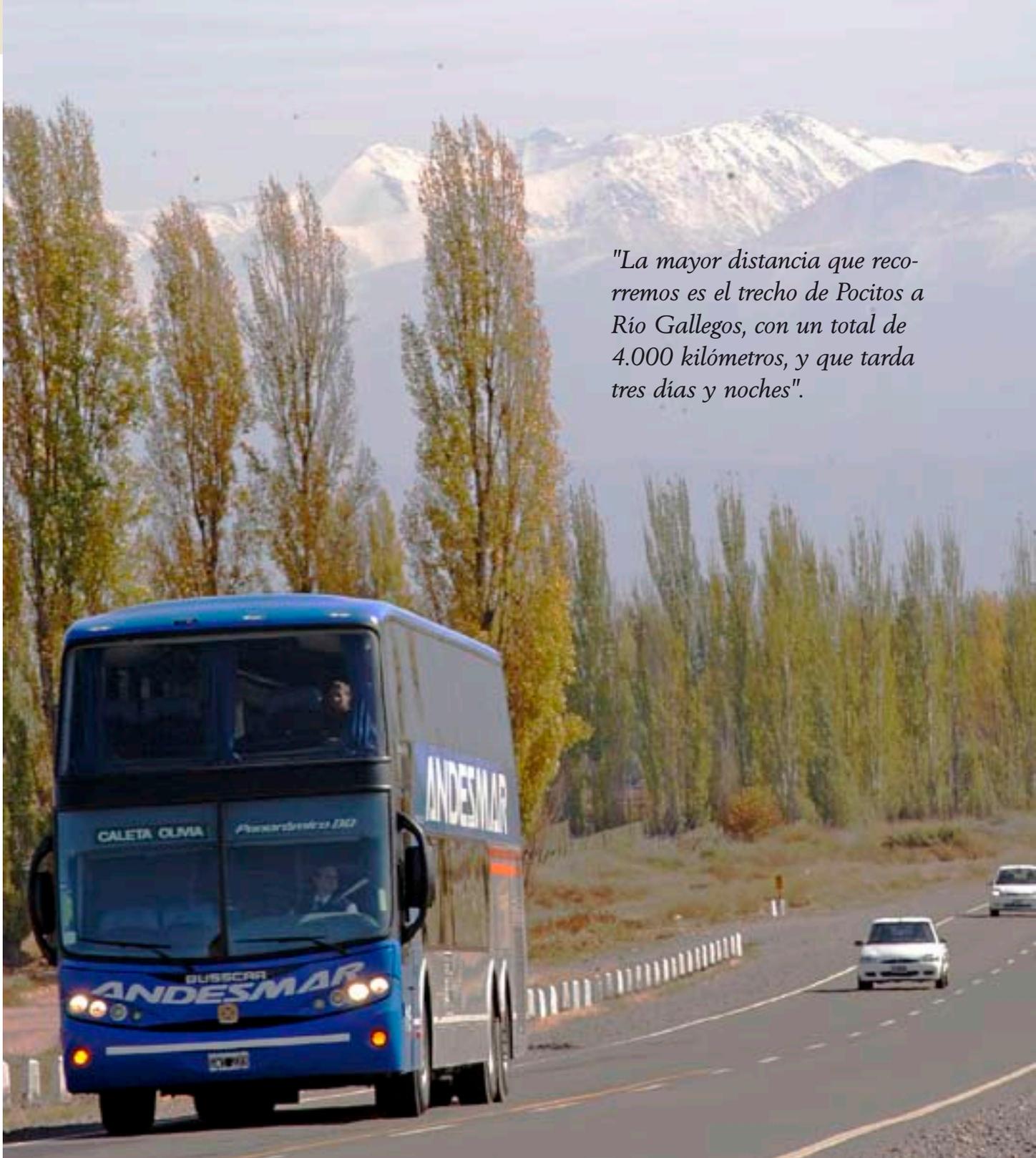
Andesmar está en la carretera

desde los años 40 y fue fundada por el abuelo de Mauricio, Güido Badaloni, a una escala modesta, comenzando con una flota de tan sólo dos autobuses. Actualmente, Andesmar tiene 1.400 empleados y 220 autobuses. Además, la empresa forma parte de un gran grupo, el Grupo A, que realiza operaciones de tráfico internacional de autobuses, transporte de mercancías y entregas exprés.

En tiempos fue concesionario de Volvo

"Si hay un factor clave al que hemos contribuido, es que hemos creado un nivel razonable de comunicaciones entre el sur y el norte de nuestro oblongo país", declara Mauricio Badaloni.

Andesmar ha establecido una sólida marca a lo largo de los años. La empresa es famosa por sus cómodos autobuses, su seguridad y su capacidad para mantener la puntualidad de los servicios. Como parte del establecimiento de la marca, casi la totalidad de



"La mayor distancia que recorreremos es el trecho de Pocitos a Río Gallegos, con un total de 4.000 kilómetros, y que tarda tres días y noches".

la flota, o al menos el 90 por ciento de ella, consiste en autobuses Volvo, todos ellos B12 fabricados en la planta de Volvo en Curitiba, Brasil.

"Al principio compramos Volvo debido al gran cariño que le tenía mi abuelo a la marca", bromea Mauricio Badaloni. "Él fue en su época vendedor de Volvo".

"Pero hoy en día no se puede usar solamente el corazón para comprar vehículos. Actualmente, es necesario emplear el cerebro y la planificación para el futuro a la hora de hacer los cálculos. Aún así, el resul-

tado sigue siendo Volvo", explica Mauricio Badaloni.

"El ahorro de combustible de sus vehículos es extraordinario, el programa de entretenimiento es bueno, y nuestros clientes saben que es un autobús seguro".

Mauricio Badaloni declara que el precio de compra de un Volvo no es el más bajo, pero que se rentabiliza mediante economía de consumo y fiabilidad tecnológica.

"La única desventaja de Volvo es que la marca no es tan fuerte en Argentina, y por ello el stock de piezas es reducido.

Actualmente mantenemos un almacén para Volvo.

Andesmar tiene catorce instalaciones de servicio en el país, la mayor de ellas en Mendoza. El servicio, el lavado y las reparaciones de los autobuses se hacen aquí siguiendo un programa estricto y eficaz".

"Hemos adquirido hace poco más terreno para estas instalaciones, aumentando el espacio de garaje a cinco hectáreas", continúa Mauricio Badaloni. "Estamos creciendo de forma continua. Y eso nos complace".

Sikkens new Autocoat BT LV351 Topcoat means go, go, go for CV paintshops



Our new high performance, cost saving, low-VOC topcoat.

www.sikkenscv.com

Sikkens Autocoat® BT – Experts working with professionals

En la ciudad australiana de Wollongong los viajeros aún siguen esperando hasta que aparezca su conductor favorito.

La ciudad es un lugar idílico al sur de Sydney, que aloja a uno de los clientes más pequeños de Volvo Buses.

Hablamos con Les Dion, que dirige la empresa Dion's Bus Services con 13 autobuses.

Texto y fotos Margareta Jonilson



Los buques insignia de la flota de autobuses son Volvo

Wollongong es una ciudad de 220 000 habitantes que se extiende por el litoral del Océano Pacífico. En el sur, se agrupa la industria siderúrgica, pero a solo unos cien metros al norte de las naves industriales y las chimeneas, la playa está llena de bañistas y surfistas.

Wollongong es una de muchas localidades populares de Australia en las que se practica el surf y otros deportes acuáticos y, al mismo tiempo, constituye un apreciado barrio periférico para personas que prefieren viajar todos los días a Sydney, situada a una hora en carretera hacia el norte.

Aquí, Dion's Bus Services se ha encargado del transporte de línea en autobús desde 1923. El tío de Les Dion, actual Director General, fundó la empresa y no se retiró hasta hace un par de años, habiendo cumplido más de ochenta años. La empresa tiene ahora 24 empleados, de los cuales 17 son conductores.

Les Dion entró en el negocio en 1988.

Me incorporé a la empresa familiar "temporalmente" –afirma riendo. Pero me gustó tanto que todavía sigo aquí.

La línea de Dion cubre el norte de Wollongong en dirección norte-sur, del

centro a Austinmere. Como complemento del transporte de línea, Dion's Bus Services se dedica también al transporte escolar.

Queremos mantener los autobuses en movimiento tanto como sea posible. Tenemos grandes inversiones que deben amortizarse.

Los operadores de autobuses de Wollongong adquieren las líneas mediante permisos del ayuntamiento. El municipio paga una cantidad fija al año por el contrato que tiene un plazo de siete años.

A ello se agrega una pequeña suma adicional según el número de viajeros. Además, podemos influir en nuestra rentabilidad gestionando el mantenimiento y las revisiones de nuestra flota de autobuses de una manera inteligente y económica.

Estas dos variables de rentabilidad son las principales razones por las que Les Dion opta por autobuses Volvo.

¡Los cuatro Volvo son nuestros buques insignia! Si fuera posible, los tendríamos en circulación las veinticuatro horas del día, porque los conductores están encantados con ellos y los viajeros opinan que están bien iluminados y que los asientos son cómodos.

Y es que el pequeño círculo de personas que viajan en autobús en Wollongong es muy exigente.

Está claro que normalmente es el horario y la ubicación de la parada lo que determina si toman el autobús y cuándo, pero tenemos a veteranos que se enteran del horario de servicio de su conductor preferido –comenta Les Dion con una sonrisa– Y si, además, el autobús es agradable, están aún más contentos.

El autobús lo utilizan sobre todo los ciudadanos de tercera edad y los estudiantes.

Los cuatro Volvo son B12B con piso bajo. Esto se aprecia mucho.

En Dion, se encargan ellos mismos del mantenimiento periódico de los autobuses, aunque con la útil ayuda del distribuidor de Volvo.

Tenemos buen acceso a la valiosa información que tiene el taller de Volvo, lo que nos permite reducir nuestros costos de reparación. Todas las revisiones regulares importantes son realizadas por personal cualificado de Volvo.

Les Dion está también muy contento de que se le invite a él y a su personal a los cursos y actualizaciones que Volvo Buses organiza para sus clientes.

Nuestros anteriores proveedores también nos atendían, pero no de la misma manera. Nos sentimos como socios importantes de Volvo Buses, pese a ser tan pequeños.





Astromal is a recognized Polish designer and producer of comprehensive solutions in scope of plastics. The company works in a professional and ecological way and it owns an appropriate equipment as well as a human potential, allowing for unassisted production of models, tools and prototypes. Each order stage, from a sketch, through various models and moulds, to making a prototype is executed with a particular care and attention to the customer's needs. Therefore our products are distinguished by an innovative design as well as high manufacturing quality and they meet binding European and global standards.



design | glass laminated products | passenger and driver seats | car accessories

Astromal - we are styling the future

www.astromal.pl



Astromal Sp. z o.o.
ul. Graniczna 7, Wilkowice, 64-115 Świąciechowa, Poland
tel. +48 65 529 91 91, fax +48 65 529 78 88
info@astromal.pl



Son las 5:30 de la mañana y el conductor Virgil Winters abre su autocar Prevost. Unos minutos más tarde, acelera el motor Volvo y pronto realizará por el circuito de Hayden, en las afueras de Phoenix, Arizona. Va a recoger el grupo de turistas entusiastas de esta semana. Su viaje les guiará a través de Sedona, el Gran Cañón, el cañón de Bryce y los parques nacionales de Zion en el suroeste de Estados Unidos, llegando finalmente a Las Vegas, Nevada.

Texto Michael Borg
Fotos Darius Kuzmickas

Oportunidades en el suroeste de EE UU

Este viaje es sólo un ejemplo de una de las ramas de las operaciones de VIA Trailways. Todo comenzó en 1982, cuando el propietario y presidente Curtis Riggs decidió expandir un negocio de autobuses escolares. Comenzó con un autocar que el mismo condujo desde la fábrica. Curtis Riggs, 59, nació y se crió en Merced, ciudad de 80.000 habitantes en el centro de California. Merced es conocida como "La puerta de Yosemite". Actualmente el esfuerzo del Sr. Riggs se ha convertido en un negocio de tamaño mediano y propiedad familiar con una plantilla de 75 personas. Utiliza 35 autocares y diversos vehículos más. VIA Trailways es ante todo una empresa de charter. También trabajan mucho para tour operadores y operan sistemas de transporte público y escolar. Ejemplo de una de sus rutas es la conocida línea que recoge cinco veces al día a sus

pasajeros en la estación de ferrocarril de Merced y los lleva hasta el Yosemite National Park, un viaje de casi tres horas de duración.

Buen negocio

La empresa celebró recientemente su 25 aniversario, y en 2006 VIA Trailways fue nombrada "empresa mediana del año" por la Cámara de Comercio de Merced. El Sr. Riggs explica este galardón por su compromiso de servir bien a la comunidad en todo momento, además de los miembros de su propio equipo. A lo largo de los años, VIA Trailways han prestado apoyo activo a escuelas, iglesias, causas cívicas y asociaciones tales como Rotary y Soroptimists. El Sr. Riggs declara que la filosofía de su empresa consiste en actuar siempre con integridad y con estándares elevados, tanto en el servicio al cliente como con >>>



los empleados. El resultado obvio de esto ha sido un considerable negocio de repetición a lo largo de los años.

"El reto ofrece la oportunidad"

En respuesta a nuestra pregunta sobre el futuro de su negocio, el Sr. Riggs se siente optimista y dice: "Fijense en las autopistas aquí en California, en la cantidad de congestión". Y continúa "los asuntos de transporte son nombrados continuamente y se consideran uno de los mayores problemas del estado. Yo creo que los distintos retos nos ofrecen nuevas oportunidades, y que los autocares y autobuses son una parte esencial para solucionar algunos de nuestros problemas. Es obvio que el coste creciente del combustible aumenta nuestros gastos, pero también conciencia a la gente en la eficacia del combustible. Con un autocar nuevo podemos alcanzar casi 385 pasajeros-milla por galón (0,610 litros por 100 pasajeros-kilómetro). Eso no lo hace ni siquiera un Toyota Prius".

El Sr. Riggs menciona también los retos actuales en una economía norteamericana con tendencia a la baja. La oportunidad de estos retos puede ser que muchos americanos redescubran las vacaciones en autocar, en vez de un crucero o un viaje al extranjero.

Con un autocar nuevo podemos alcanzar casi 385 pasajeros-milla por galón (0,610 litros por 100 pasajeros-kilómetro). Eso no lo hace ni siquiera un Toyota Prius".



Cormetallis, thinking ahead for sheet metal parts and machining of castings

CUSTOMERS ALL OVER THE world and in the most diverse businesses choose to form partnerships with Cormetallis in two clearly defined areas: sheet metal parts & assemblies (realized by Malmar) and the machining of castings (realized by LCMC). This unique combination of competences is Cormetallis' strength and is offering you as a customer

more value for money. In-house paintshop is available (powdercoating). Headquarter is based in Gent (Belgium). Cormetallis already is global acting (plant in Latvia) and will continue this strategy with one objective: sustainable and profitable growth in cooperation with its customers!



www.cormetallis.com • Eddestraat 41, B-9042 Gent, Belgium • info@cormetallis.com

"América es adicta al petróleo", dice el presidente Bush.

El bajo nivel de impuestos sobre el combustible en EE UU ha conducido a una paradoja de aumento de costes, que ha sido más grande en ese país comparado con las economías con mayores impuestos sobre el combustible. El barril de petróleo costaba \$10 en 1998 (fuente EIA), y ahora ha superado \$120. Actualmente, el dólar más débil multiplica el efecto, aumentando el coste del combustible. De todas maneras, California tiene en general el precio más alto de combustible en la parte continental de EE UU.

Prevost -- espíritu de Volvo

Una de las últimas incorporaciones a la flota de Via Trailways es un autocar Prevost H con el más reciente motor Volvo de 13 litros. El Sr. Riggs justifica esta compra con cuatro razones principales. En primer lugar, el vehículo lleva un moderno motor de bajas emisiones, algo que considera muy importante puesto que este autocar circula mucho por el interior de varios parques nacionales. Segundo, "...en el desierto de Utah se necesita un vehículo realmente fiable", y este autocar está equipado con elevador para sillas de ruedas. La versatilidad de este Prevost es el cuarto aspecto importante, puesto que piensan emplear este autocar en casi todos los tipos de transporte operados por VIA Trailways, incluso en transporte de tránsito.

Podría decirse que este Prevost circulará con un espíritu típico de Volvo.

Prevost desarrolla sus actividades en Norteamérica y es una filial de Volvo Bus Corporation.



Nueva planta de carrozado en la India

Una nueva planta de carrozado en Bangalore, India, dará a Volvo Buses una base más sólida para la producción de autobuses completos para la India y otros mercados asiáticos.

Volvo Buses lleva construyendo chasis junto con Volvo Trucks en su propia planta de Bangalore desde 2001. Un carroceros externo, Jaico Automobiles, producía las carrocerías. La nueva planta de carrozado de Volvo Buses, situada junto a la planta de chasis, aumentará la flexibilidad en cuanto a capacidad de producción y mejorará adicionalmente la calidad. Con una capacidad anual de 1.000

autobuses, se espera que tenga una plantilla de 600 empleados a finales de 2008.

La planta fabricará primordialmente autobuses Volvo para el mercado indio, pero también para otros mercados en el Sureste Asiático, el Próximo Oriente y África.

Volvo Buses lidera el mercado en la India en cuanto a autocares de lujo con aire acondicionado. Con motivo de la inauguración de la planta, Volvo Buses lanzó una versión actualizada del autocar Volvo 9400. También se vende en la India el autobús urbano Volvo B7RLE, y en marzo Volvo Buses recibió un pedido de 240 autobuses urbanos adicionales para Bangalore.



 **BERENDSEN**

Berendsen Textile Service www.berendsen.com

**Laser cutting
Edge bending
Welding**

ÅSAB 40 YEAR ANNIVERSARY

WE CELEBRATE OUR

ÅMÅLS STÅLKONSTRUKTIONER AB
Telephone +46 (0)532-123 60



Khimaira Oy

When looking for a partner capable of manufacturing motor vehicle seats, boat seats and special seats, as well as upholstery, look no further than Khimaira Ltd.

As the manufacturer of bus seats for Volvo, Khimaira Ltd has know-how in producing motor vehicle seats that meet even the toughest criteria.



+358 2 8457000 | www.khimaira.fi

U-LIFT IMPROVES THE ACCESSIBILITY FOR THE DISABLED PEOPLE



The TRPL-300 manufactured by Swedish U-Lift AB is the most well-known wheelchairlift for citybusses and coaches. Fully automatic operation makes it convenient and safe to use. Large liftplate with motorized roll-off-stops. Electrohydraulic operation with emergency system. Lifting heights up to 1500 mm. Meets European liftnorms.



U-LIFT AB

Box 91 SE-370 11 BACKARYD
Tel +46(0)457 450 650
Fax +46(0)457 450 062
www.u-lift.se e-mail: info@u-lift.se



Enfoque medioambiental que promueve el BRT en China

Volvo Buses lanza el autobús BRT Volvo 7800 en China, un mercado emergente para los sistemas BRT.

Primero con los Juegos Olímpicos en Pekín, y luego con la Exposición Mundial en Shanghai, hay un gran enfoque medioambiental en China, donde se están fabricando cada vez más sistemas de Bus Rapid Transit (BRT).

El Volvo 7800 es un autobús articulado de 18 metros de largo, con un motor de 9 litros montado entre los ejes de la sección delantera. Con capacidad para 160 pasajeros, tiene cuatro entradas anchas y piso bajo en toda su longitud, para facilitar la entrada y salida de los pasajeros.

El BRT soluciona problemas medioambientales y de tráfico en muchas ciudades del mundo. Implica la creación de sistemas de transporte usando autobuses con una gran capacidad de pasajeros, modelos de autobuses y estaciones adaptadas para la carga y descarga rápidas, y una solución de tráfico que da prioridad a los autobuses.

Además, la empresa china de Volvo, Sunwin Bus, ha recibido un pedido de 395 autobuses urbanos para la ciudad de Qingdao, lugar para la competición de vela olímpica. Volvo comparte la propiedad de la empresa de autobuses urbanos Sunwin Bus con el socio chino SAIC. Los autobuses, de 10,5 y 12 metros de largo, se fabrican en las plantas de Sunwin, en Qingdao y Shanghai.



Volvo fills their buses with Preem diesel. So can you.



www.preem.se



"El cliente sólo tiene que hacer una llamada, pero los casos más complejos pueden requerir 20 ó 30 llamadas por nuestra parte, a almacenes, talleres y otros", dice Peter Thys

La ayuda sólo se encuentra a una llamada de distancia

La avería de un autocar en la carretera puede ser un incidente costoso para un operador de autobuses, creando grandes inconvenientes para los pasajeros además de una mala imagen para la empresa. Por suerte para los propietarios de un autobús Volvo, la ayuda sólo se encuentra a una llamada de teléfono de distancia.

Texto y fotos Håkan Hellström

Para cualquier propietario de un autobús o camión Volvo la asistencia para averías de la marca presenta la salvación en caso de avería. El servicio está disponible 24 horas al día, 365 días al año. El conductor sólo tiene que hacer una llamada, y la ayuda se pondrá en marcha desde el taller Volvo más cercano.

"Nuestro servicio de asistencia para averías Volvo Action Service sólo es una parte de nuestros servicios, pero puede que sea la más apreciada por nuestros clientes", dice Peter Devos, director general de Volvo Parts Customer Solutions en Gante, Bélgica.

Volvo Parts Customer Solutions ofrece: asistencia para averías y garantía de tiempo útil a los propietarios de camiones y autobuses Volvo, y de barcos Volvo Penta, y soporte técnico y logístico a la red de concesionarios de Volvo.

Se hablan 16 idiomas

"En nuestro centro de llamadas, los clientes podrán comunicar en su propio idioma con uno de nuestros coordinadores de averías", dice Peter Devos. "Nuestros coordinadores están especialmente formados para obtener toda la información necesaria, a fin de dirigir la ayuda de la red de servicio de Volvo lo antes posible al cliente".

En el centro de llamadas de Gante se hablan 16 idiomas europeos, y los conocimientos lingüísticos son una de las capacidades más deseadas para los coordinadores de averías.

Red de seguridad paneuropea

Peter Thys es uno de aproximadamente 40 coordinadores de averías en Gante. Tras cuatro años en Volvo Parts Customer Solutions, sigue encontrando el trabajo estimulante y divertido.

"Cuando yo estudié idiomas no habría podido imaginarme trabajando en un sitio como éste", dice riéndose. "Pero es un lugar donde realmente puedo usar mis conocimientos de idiomas".

Igualmente importante es la diplomacia. El conductor que hace la llamada puede estar sometido a mucha presión, tanto por parte de su empleador como de los pasajeros, de modo que es esencial que se ponga de nuevo en camino lo antes posible. La información sobre cada vehículo está registrada en la base de datos especialmente creada de Volvo Action Service, donde el coordinador puede con-

sultar la especificación técnica del vehículo. Se identifica la ubicación del vehículo y se marca en un sistema de mapas. El coordinador se pone entonces en contacto con el taller Volvo más conveniente, con una especificación de lo que es necesario hacer y una lista de las piezas necesarias para el trabajo. Un técnico recoge las piezas necesarias en un almacén de Volvo y se dirige al vehículo varado.

Gran satisfacción del cliente

El acceso al Volvo Action Service durante 24 horas no cuesta nada, y el cliente paga el coste de las piezas y la mano de obra correspondientes en una sola factura, al mismo precio que en su propio país.

El centro de contacto en Gante es uno de tres en Europa. Los otros están en Lyon (Francia) y Rugby (Reino Unido). También hay centros de contacto en EE UU, Brasil, China, Australia y Suráfrica. En total, unas 400 personas prestan su ayuda a concesionarios y clientes.



Peter Devos, director general de Volvo Parts Customer Solutions en Gante, Bélgica.

Lanzamiento del nuevo autobús híbrido en la exposición IAA

En el otoño, Volvo Buses lanzará su nuevo autobús híbrido en Europa, el Volvo 7700 Hybrid. Será presentado por primera vez en la gran exposición de autobuses y camiones IAA en Alemania, en septiembre.

El medio ambiente, y especialmente el cambio climático, es uno de los asuntos más importantes en el mundo actual. Tenemos la responsabilidad de contribuir a solucionar los problemas actuales y futuros. Esto se aplica especialmente a los que trabajan en la industria del transporte.

Las líneas motrices híbridas en nuestros autobuses son un elemento importante para reducir el consumo de combustible y, con ello, las emisiones de dióxido de carbono. La tecnología híbrida existe desde hace mucho tiempo, pero hasta ahora no era comercialmente viable.



El lanzamiento del autobús híbrido de Volvo Buses en el otoño marca un cambio de generación. Con una solución híbrida, basada principalmente en productos estándar y con un ahorro de combustible del 20 al 30%, el cliente podrá rentabilizar rápidamente el coste adicional del autobús.

El Volvo 7700 es el primer modelo híbrido en salir. Se trata de un autobús urbano 12 metros con piso bajo. Volvo

ha optado por el desarrollo de un híbrido paralelo, con un motor diesel pequeño, de 5 litros. Como resultado de esto, la línea motriz completa encaja en el mismo espacio que el Volvo 7700 con motor diesel. El autobús híbrido pesa casi lo mismo que la versión diesel, y por ello puede llevar exactamente el mismo número de pasajeros.

Industry

- Totalmente compatible con el producto original
- Corto tiempo seguro de liberación de la unidad
- Adecuado para unir y para rellenar huecos, resistente a los rayos UV
- Un sólo componente, aplicación en frío, sin primer
- Excelentes propiedades tixotropicas, no escurre
- Tiempo abierto óptimo
- Envase de salchicha de 600 ml no perjudicial para el medioambiente



SikaTack®-MOVE Transportation

Su mejor elección para el reemplazo de parabrisas, ventanas laterales y traseras en autobuses.



Sika®

Sika Services AG, Tüffenwies 16, CH-8048 Zürich, Switzerland, www.sika.com

El híbrido paralelo ofrece fiabilidad y flexibilidad

La tecnología de vehículos híbridos tiene una historia de más de un siglo, emergiendo en la década actual como una de las fuentes motrices más interesantes en la industria de la automoción.

Volvo Buses ha elegido una ruta distinta de sus competidores para sus autobuses híbridos, apostando por una solución técnica más fiable: el híbrido paralelo.

Texto Håkan Hellström
Fotos Volvo



Ya en 1901, Ferdinand Porsche diseñó una serie de vehículos híbridos con un motor de gasolina que accionaba un generador, el cual accionaba a su vez motores eléctricos en los cubos. Los autobuses híbridos se comercializan desde finales de los años 90, usando normalmente la misma tecnología diesel, hasta ahora.

En septiembre, Volvo Buses lanza su nuevo autobús híbrido, el Volvo 7700 Hybrid.

El autobús es un híbrido paralelo, para propulsión diesel y eléctrica, de modo que ambas fuentes motrices pueden funcionar independientemente una de otra, garantizando un alto nivel de fiabilidad y flexibilidad.

Menos emisiones y menos ruido

En comparación con el diesel, la potencia híbrida ofrece un ahorro de combustible de 20 ó 30 por ciento. La mejora del consumo de combustible tiene lugar principalmente en el tráfico urbano, con arranques y paradas frecuentes, y cuando la ruta va a los suburbios. Un autobús urbano híbrido produce menos emisiones de escape y es más silencioso que el equivalente diesel.

"En ralentí, el autobús no produ-

ce gases de escape en absoluto", dice Edward Jobson, director medioambiental de Volvo Buses. "Además, produce menos de la mitad del ruido de un autobús diesel tradicional".

A diferencia de muchos de sus competidores en el mercado de autobuses, Volvo Buses emplea un tren motriz híbrido paralelo en sus autobuses híbridos. La principal diferencia entre un híbrido en serie y otro paralelo es que el primero funciona solamente con electricidad procedentes de baterías cargadas por un generador, accionado a su vez por un motor de combustión diesel. Con ello, el motor diesel acciona el generador eléctrico, en vez de propulsar las ruedas directamente, de forma que no hay conexión mecánica entre el motor diesel y el sistema de propulsión. Una desventaja de este sistema es que la potencia del motor diesel tiene que atravesar tanto el generador como el motor eléctrico, haciéndolo más vulnerable a posibles averías.

Consumo de combustible reducido

"Sin embargo, el tren motriz paralelo es menos vulnerable que su homólogo en serie, puesto que las dos plantas motrices pueden funcionar indepen-

dientemente una de otra o actuar conjuntamente", explica Edward Jobson.

Los híbridos paralelos dependen del frenado regenerativo para mantener las baterías cargadas. No obstante, cuando los requerimientos de potencia son bajos, los híbridos en paralelo utilizan también el motor de propulsión como generador para la recarga complementaria. Dado que el motor está conectado directamente a las ruedas en esta configuración, se elimina la ineficiencia de convertir la fuerza mecánica en electricidad y viceversa, de forma que estos híbridos son muy eficientes en la carretera, con menos paradas.

"La tecnología híbrida paralela puede reducir el consumo de combustible el doble que la tecnología híbrida en serie, y en distintos tipos de tráfico", declara Edward Jobson. "Los híbridos paralelos pueden usar paquetes de baterías más pequeños, reduciendo el peso del autobús hasta 130 kilos, y con más bajo consumo de combustible como consecuencia. El autobús híbrido paralelo consigue llevar el mismo número de pasajeros que antes, mientras que el autobús híbrido en serie hasta ahora tenía que reducir el número de pasajeros debido a paquetes de baterías más grandes".

OrderNr: 48736

Annonsör: ZF Friedrichshafen

Projekt: VOLVO BUSSAR #1 -08

Projektnr: M4378-3

Region: Välj region

Volvo Buses ha apostado siempre fuertemente por la investigación y el desarrollo. Por ello, la empresa ha tenido un éxito continuo en el desarrollo de productos, soluciones y sistemas innovadores y respetuosos con el medio ambiente. Un importante componente de este éxito es la colaboración entre las distintas empresas del Grupo Volvo.

Uno de los mejores ejemplos de la utilización de estos recursos en la totalidad del grupo es los Key Technology Committees (KTC).

Texto Håkan Hellström
Fotos Lars-Eric Ericsson



Hanna Larsson, directora de electricidad y electrónica en Volvo Buses, y Gustaf Görlin, director técnico de desarrollo de electrónica y software. Gustaf Görlin participa también en el proyecto AUTOSAR.

Key Technology Committee - Un foro para el progreso técnico

"El Key Technology Committee es un foro para discutir y desarrollar nuevas ideas que benefician a la totalidad del Grupo Volvo, ya que cada comité incorpora miembros de distintas partes del Grupo", dice Hanna Larsson, directora de electricidad y electrónica en Volvo Buses.

Ella forma parte del Key Technology Committee para electrónica, uno de varios comités, cada uno de los cuales cubre un área especializada. Los demás miembros del comité proceden de más de diez empresas diferentes en el Grupo Volvo, incluyendo Volvo Trucks, Volvo Penta, Volvo Aero y Volvo Construction Equipment.

Efectos sinérgicos

"El comité suele reunirse unas cuatro veces al año, y mantiene conferencias telefónicas al menos una vez al mes", explica Hanna Larsson. "Yo soy responsable de recopilar todas las grandes ideas creadas en el interior de Volvo Buses. En las reuniones del comité, se discuten las ideas de cada miembro, se eligen las mejores para su evaluación, y

algunas se desarrollan ulteriormente y se convierten en proyectos de investigación. Es importante que estos proyectos cumplan con los requerimientos y las necesidades de Volvo Buses, de forma que nos beneficiamos de ellas nosotros y otras partes del Grupo Volvo".

"Los comités son sólo una de muchas formas de comunicación. Uno de los objetivos principales del KTC es aprovechar los posibles efectos sinérgicos, los efectos compartidos de cada proyecto, además de acelerar el ritmo del proceso de cambio en el Grupo Volvo", continúa. "Esto significa que los clientes se beneficiarán de cada avance en cualquier parte del Grupo Volvo, tanto si se trata de nuestros clientes, de los de Volvo Truck o de los de cualquier otra empresa Volvo".

Cartera de proyectos

Muchas de las ideas discutidas por primera vez en los KTC se han plasmado en soluciones tecnológicas incorporadas en diversos productos del Grupo Volvo. Anualmente, KTC-Electronics realiza una serie de pro-

yectos de investigación. La cartera de proyectos para 2008 incluye, entre otros, AUTOSAR (AUTomotive Open System Architecture). Se trata de un nuevo estándar de software y que el Grupo Volvo introduce como primer fabricante de vehículos comerciales.

"AUTOSAR brinda a la industria de automoción la posibilidad de combinar aplicaciones de software de un proveedor con hardware de otro proveedor. Esto debe compararse con la forma en que se pueden instalar distintos programas en un PC de sobremesa", dice Anders Ydergård, vicepresidente ejecutivo de Investigación y Desarrollo de Vehículos del Grupo Volvo.

AUTOSAR ofrece a nuevos proveedores de software, como desarrolladores de software independientes e innovadores, la oportunidad de ser incluidos en la base de proveedores del Grupo Volvo. Todo el desarrollo de software incrustado para los vehículos desarrollados por el Grupo Volvo cumplirá con el estándar AUTOSAR.



Keep Cool

We turn temperature into mobile climate

Heinkelstr. 5 · D-71272 Renningen · Tel. +49-(0)7159-923-0



Continental Bus and Coach Tires

A rolling success on every route.

Whilst the demands made on bus and coach tires vary substantially, depending on the individual application, the demands of the passengers remain the same – they want to travel in comfort and they expect maximum safety.

That's where Continental Bus and Coach Tires come in. Perfectly adapted to suit a wide range of applications, with outstanding driving characteristics and maximum mileage they provide the safest and the most economically-viable option for your buses and coaches and the satisfaction of your passengers.

More at www.continental-truck-tires.com



El rally del desierto Budapest-Bamako es un duro trecho de 9.000 kilómetros, con una gran parte por terreno montañoso y desértico en el norte de África. Como único autobús participante en la carrera de 2008, un Volvo B7R completó el viaje, concluyendo en el puesto 19. Todo esto y el viaje de 9.000 kilómetros de regreso a Budapest, sin necesidad de una sola reparación.

Texto Håkan Hellström
Fotos AlfaBusz



Autobús Volvo destaca en rally del desierto

El Rally Budapest-Bamako fue inaugurado en 2005 como una alternativa al más famoso Rally de Dakar. La carrera comienza en la capital húngara de Budapest y concluye en Bamako, capital de Mali. El rally de 2008 incluyó unos 150 coches, jeeps, camiones, motos y el autobús interurbano Volvo de 12 metros B7R, básicamente igual a los autobuses que circulan por las calles de Budapest. El autobús lleva un motor Euro IV de 290 CV. La empresa húngara AlfaBusz construyó la carrocería del vehículo.

"Obviamente, el autobús fue sometido a algunos cambios", dice Tibor Mogyorossy de AlfaBusz. "Tracción variable en cuatro ruedas, neumáticos especiales, altura libre del chasis aumentada y chasis reforzado, por mencionar unos pocos".

El autobús tenía una dotación de 18 personas, incluyendo desde dos miembros de la Legión Extranjera

Francesa hasta la actual Miss Hungría. El intervalo de edades era de 19 a 62 años.

"En el interior del autobús podían dormir ocho miembros de la dotación cuando pasábamos la noche en el desierto. El resto dormía fuera en una tienda", explica Tibor Mogyorossy.

El autobús no sólo llevaba gente. La carga incluía 1.000 litros de gasoil, 1.000 litros de agua dulce, 500 litros de agua embotellada, 1 tonelada de comida, un taller de autobús completo, equipo de navegación y radiocomunicación, equipos médicos y 2,5 toneladas de ayuda humanitaria.

"El taller resultó muy útil, no sólo para nosotros sino para ayudar a los demás vehículos en la carrera", continúa. "El autobús estuvo libre de problemas durante toda la carrera", dice Tibor Mogyorossy. "Pero era obvio que teníamos un exceso de agua y comida, además de llevar una gran cantidad



de equipo de radiocomunicación innecesario. En la carrera del año que viene, vamos a llevar mucha más ayuda humanitaria, ahora que tenemos una visión mucho mejor de las necesidades que encontramos. Las pastillas de purificación de agua y la medicina para la malaria son mucho más valiosas que las camisetas y las gorras".

Número uno en Escandinavia
en traducciones técnicas

cbg.
konsult

Especialistas en traducción de documentación técnica,
manuales, folletos, contratos, etc.

- Hacia y desde todos los idiomas
- Líderes en el desarrollo de tecnología lingüística
- Amplia red de traductores en todo el mundo
- Más de 40 años de experiencia en el ramo

BARCELONA

cbg international consulting S.L.
Rda Sant Antoni 36-38
08001 Barcelona
España
Tfn +34 933295762

ESTOCOLMO

cbg konsult ab
Allén 6A, Box 1036
172 21 Sundbyberg
Suecia
Tfn +46 8-555 845 00

www.cbg.se
info@cbg.se

Noxudol

SOUND DAMPING &
RUST PROOFING



Auson AB • +46 300 562000 • www.auson.se

AUSON



AHORRE DINERO Y AYUDE TAMBIÉN A SALVAR EL MUNDO. DESCUBRA VOLVO BUSES

Su éxito futuro como operador de autobuses depende de algo que puede resumirse en una palabra: adaptabilidad. Significará adaptarse a las condiciones que plantea el entorno natural. Significará adaptarse a los requisitos establecidos por distintas autoridades. También significará adaptarse a demandas más estrictas de relación coste/eficacia. Volvo Buses es el que más ha avanzado en el desarrollo de la tecnología medioambiental y de sistemas para enfrentarse a estos retos.

Diríjase al concesionario de Volvo Bus para más información.



VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvobuses.com

