



En kundtidning från Volvo Bussar AB, nr 2 2008

ON THE MOVE

Teknik för miljön



**Volvo 7700 Hybrid
- framtidens buss**



FINANSIERING FÖR FRAMTIDEN

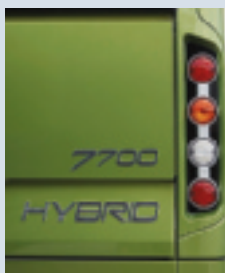
Du satsar i en uppskattad transportbransch. Och då vill vi naturligtvis hjälpa dig hitta låne- eller leasingformen som passar dig och din verksamhet bäst. Volvo Bussar och Volvo Financial Services erbjuder en unik kombination av produkter och tjänster anpassade för branschens behov.

Tillsammans kan vi erbjuda dig en lösning som får snurr på hjulen och lönsamhet i bussaffären. Välkommen att kontakta din bussåterförsäljare för mer information.

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.vfsc.se





4. Volvo 7700 Hybrid

Volvo 7700 Hybrid kan ge bränslesparingar på upp till 30 procent.



8. Hybriderfarenhet

Det kanadensiska företaget STM har positiva erfarenheter av hybridbussarna i sin fordonspark.



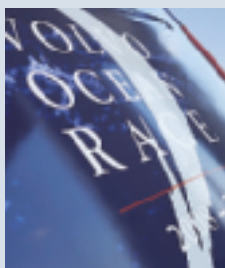
13. Årets Buss 2008

Det svenska företaget Sjöföretaget har sju Volvo 9700, "Årets Buss 2008".



15. Hyllad bussverkstad

Volvo Truck Centre i Madrid är ett självklart verkstadsval för många bussägare i staden.



17. Extrem segling

Volvo Ocean Race är en av världens tuffaste seglingstävlingar.

Nu är framtidens stadsbuss här

Vår omvärld förändras snabbt i takt med ökande bränslepriser och ambitiösa miljömål som etableras över hela världen. Detta driver oss att utveckla alternativa drivlinor och möjligheter att använda alternativa bränslen.

Inom Volvo Bussar prioriterar vi utvecklingen av bränslesnåla drivlinor vilket resulterat i en av marknadens lägsta bränsleförbrukning med våra nya Euro 4/EEV-drivlinor. Nu tar vi nästa stora steg att dramatiskt sänka bränsleförbrukningen genom att introducera vår egenutvecklade hybridbuss.

I vårt hybridprojekt har vi prioriterat hög driftsäkerhet, maximal bränslereduktion i kombination med bra körbarhet och komfort inom stads- och intercitytrafik. För att kunna erbjuda en konkurrenskraftig återbetalningstid för våra kunder har vi utvecklat en gemensam hybridlösning för hela Volvogruppen med standardkomponenter som bas vilket säkerställer hög kvalitet och volymfördelar.

Jag är övertygad om att vi med vår nya hybridbuss radikalt kommer att förändra synen på stadsbussåkandet och att vi möter de tuffa kraven på minskade miljöutsläpp med bra lönsamhet. För första gången finns det nu en kommersiellt gångbar hybridlösning på marknaden och därmed kommer hybridtekniken att få sitt genombrott.

Att utveckla och industrialisera en ny hybridteknik kräver stora investeringar. För oss i Volvokoncernen har det aldrig varit någon tvekan att vi måste gå den här vägen. Vi har, tillsammans med våra kunder, ett gemensamt ansvar för att transportsektorn bidrar till effektiva och miljövänliga lösningar för att skapa ett hållbart samhälle.

Med vår nya hybridbuss tar vi ett stort steg.

Håkan Karlsson
VD
Volvo Bussar AB



Dagens lösning för framtidens behov - Volvo 7700 Hybrid

Modellserien Volvo 7700 har fått en ny medlem, Volvo 7700 Hybrid. Denna parallellhybrid-stadsbuss minskar avsevärt bränsleförbrukningen och utsläppen av växthusgaser jämfört med konventionella dieslbussar.

Text Håkan Hellström Foto Arne Edström



En parallellhybridbuss utnyttjar två kraftkällor: Volvo-hybriden har en dieselmotor som är mindre än normalt och en elmotor. Var och en används där de är mest effektiva. När bussen startar är det elmotorn som accelererar bussen upp till 15-20 km/h. När bussen har kommit igång kombinerar parallellhybridsystemet kraften från dieselmotorn och elmotorn för att bibehålla hastigheten. Elmotorn kan ge ett extra tillskott i vridmomentet. Vid högre hastigheter drivs bussen av dieselmotorn.

Den regenerativa energin som skapas vid inbromsningar laddar batteriet via generatoren, energi som normalt går förlorad som värme. Alla dessa åtgärder bidrar till bränslebesparingar på linjer med många inbromsningar och accelerationer, till exempel i stadsbusstrafik.

Överlägsen bränsleekonomi

Volvo 7700 Hybrid ger bränslebesparingar på upp till 30 procent. Den förbättrade bränsleförbrukningen uppnås både i tät stadstrafik och när linjerna går till förorterna. Eftersom bränslet är en stor del av de totala kostnaderna för en fordonspark finns stora besparingar att hämta.

En hybridbuss kan ge lägre driftkostnader tack vare minskad belastning på och mindre underhåll av exempelvis bromsbelägg. Kraftöverföringssystemet är enklare varför det kräver mindre underhåll.

Alla dessa besparingar ger en kortare återbetalningstid för Volvo 7700

Hybrid, och den bör nå break-even vid 5-7 år, beroende på de aktuella och framtida oljekostnaderna.

Liksom för alla sina produkter kan Volvo Bussar erbjuda leasing- och underhållspaket, som gör att kunden kan ha de mest uppdaterade fordonen på vägen till minimal kapitalkostnad.

Mindre utsläpp och mindre buller

En hybriddriven stadsbuss ger lägre avgasutsläpp och går tystare än motsvarande dieslbuss. Volvo 7700 Hybrid kan minska CO₂-utsläppen med upp till 30 procent, medan Euro V-motorn med SCR (Selective Catalytic Reduction) i hybridkonfiguration minskar partikel- och kväveoxidutsläppen med upp till 40-50 procent. Med tillvalet dieselpartikelfilter (DPF) minskas partiklarna ytterligare med upp till 80 procent.

På tomgång när bussen drivs av elmotorn avger den inga avgaser alls. I ett bussgarage resulterar detta i kraftigt förbättrade arbetsförhållanden.

Bullernivån för Volvo 7700 Hybrid är avsevärt lägre än för en dieslbuss i normal trafik. När elmotorn används, till exempel när bussen accelererar från en hållplats, är det externa bullret nästan obefintligt.

Samma vikt och ökad passagerarkapacitet

Volvo Hybrid använder ett litiumjonbatteri för att lagra elenergi. Parallellsystemet innebär att batteriet kan vara mindre än i andra hybridkon-

Noxudol

SOUND DAMPING &
RUST PROOFING



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



 **BERENDSEN**

Berendsen Textile Service www.berendsen.com



cept, vilket minskar viktillägget. Den mindre 4-cylindriga 5-litersmotorn hjälper också till med viktfordelningen. Resultatet är att Volvo 7700 Hybrid väger ungefär 100 kg mer än den konventionella Volvo 7700-modellen, men passagerarkapaciteten är faktiskt större, med upp till sju passagerare.

Motorn är monterad längst bak i det vänstra hörnet, precis som i andra Volvo 7700-modeller, så innerlayouten i Volvo 7700 Hybrid garanterar en hög passagerargenomströmning.

Batteriets placering tillät en mindre ändring av utseendet på bussens framparti, och i samband med lanseringen av Volvo 7700 Hybrid har en större ändring av den yttre formgivningen genomförts för att komplettera den högteknologiska drivlinan.

Lätt att införa

Det är lätt att införa dieselhybrider i fordonsparter där dieselbussar redan används. Underhållet är lika enkelt på hybriderna som på alla andra die-

selbussar, om underhållspersonalen får viss kompletterande utbildning. Hybridbatterimodulen är enkel och säker att hantera i en vanlig bussverkstad.

Specifikationer, Volvo 7700 Hybrid

Längd: 12,0 m

Höjd: 3,4 m

Bredd: 2,55 m

Hjulbas: 5,95 m

Bruttovikt: 18 000 kg

Fjädring: Luftfjädring, elektronisk reglering med nigning

Bromsar: EBS elektroniskt styrda skivbromsar

Antal dörrar: 3, drivna av högteknologiska elmotorer

Påstigningshöjd: 25, 27, 27 cm

Högsta antal passagerare: 95

Hybridsystem: Parallellhybrid Volvo I-SAM

Dieselmotor: Volvo D5, 5-liters 4-cylindrig Euro V med EEV-utsläppsnivå

Effekt/vridmoment: 210 hk, 800 Nm

Elmotor, effekt/vridmoment: 160 hk, 800 Nm

Transmission: I-Shift automatiskt växlingssystem



Som projektledare har Per Fejde varit ansvarig för att hålla ihop alla de olika delarna i det omfattande Volvo 7700 Hybridprojektet.

– Det innehöll några verkliga tekniska utmaningar för vår grupp, och det var uppenbart från början att utan fullständigt samarbete inom hela Volvo-koncernen skulle det bli en svår uppgift, säger han. Men resultatet gör det värt allt besvär.

Text Håkan Hellström Foto Johanna Asplund & Volvo



Per Fejde, projektledare.

TEKNISKA UTMANINGAR i ett omfattande projekt

Per Fejde kallar det här början på en ny era.

– Som tekniker är hybridbussprojektet mycket tillfredsställande på en personlig nivå, både för mig och för resten av Volvo Bussars projektgrupp, säger han. Äntligen har vi teknik som stämmer med vår ambition att tillhandahålla nya miljövänliga lösningar. Och det här är bara första steget mot nya tekniska genombrott.

– Volvo 7700 Hybrid visar Volvo-koncernens totala engagemang och samlade kunskaper, säger han. Hela hybridbussen är utvecklad inom Volvo-koncernen, vilket gjorde det möjligt att optimera bussens bränsleförbrukning och prestanda. Projektgruppen gjorde också stora insatser inom säkerhet, komfort, produktdesign och busslayout med kunden i fokus.

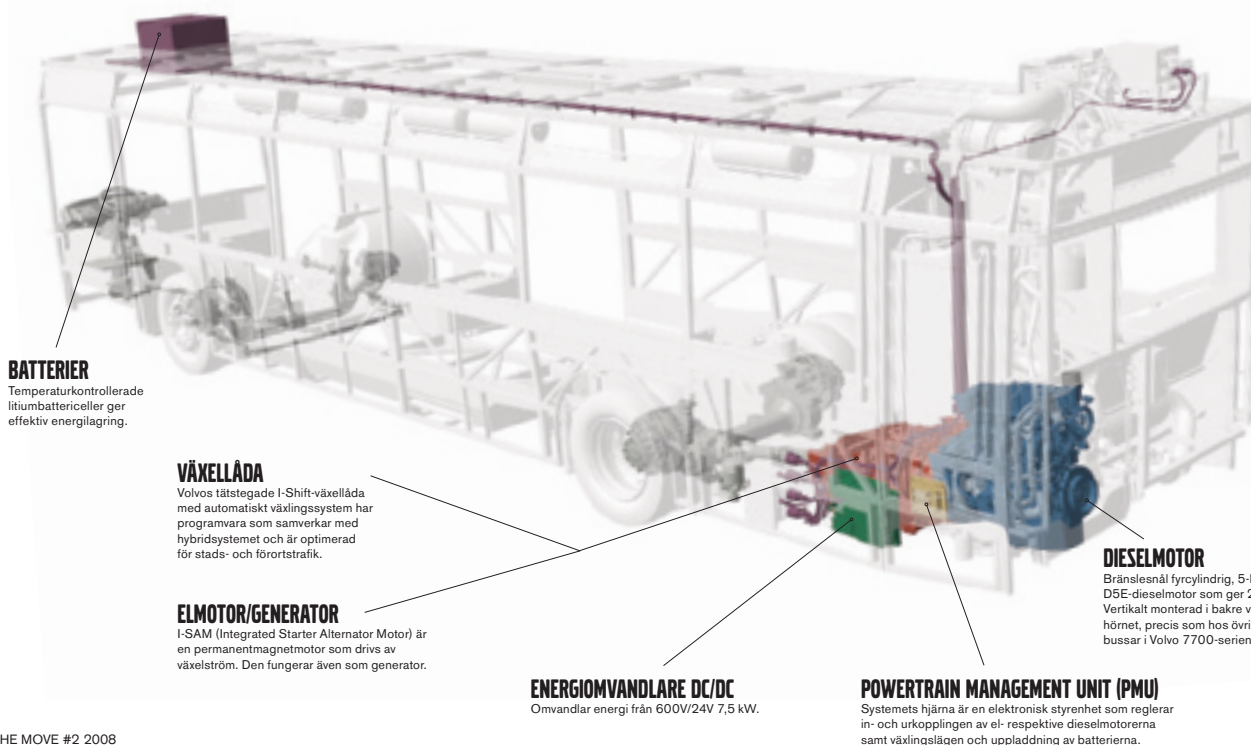
Teknisk påhittighet

– När det här projektet startade blev det uppenbart att vi behövde hitta nya lösningar på flera tekniska problem. Genom att använda hybridtekniken har vi kunnat minska motorns storlek till en 5-liters turbodiesel, med särskilda start- och stoppfunktioner. Den senaste batteritekniken med hög energi- och effekttäthet används i hybridbussen. Det är nyckelfaktorn för att bibehålla hög passagerarkapacitet och en bra layout. Flera av hjälpsystemen i Volvo 7700 Hybrid drivs av separata elmotorer, till exempel luftkonditioneringen, luftkompressorn, styrservopumpen och dörröppningssystemet, säger han.

Volvo Bussar har valt parallellhybridteknik för sina hybridbussar. Hybridbussen förlitar sig till största delen på regenerativ bromsenergi

för att hålla batterierna laddade. När effektbehoven är låga kan dock Volvos parallellhybrid utnyttja den integrerade drivmotorn och generatorn för kompletterande laddning. Eftersom motorn i det här arrangemanget är mekaniskt ansluten till drivaxeln minskar systemet ineffektiviteten vid konvertering av mekanisk effekt till elektricitet och tillbaka, vilket gör att de här hybriderna också blir effektiva vid landsvägskörning med färre stopp.

Elmotorn har utmärkta startegenskaper och god körbarhet, eftersom den kan ge maximalt vridmoment direkt från låga varvtal. När bussen stannar stängs dieselmotorn automatiskt av, och första delen av starten är helt elektrisk, vilket betyder inga avgaser och tyst drift vid hållplatserna.



BATTERIER

Temperaturkontrollerade litiumbatterier ger effektiv energilagring.

VÄXELLÅDA

Volvos tätstegade I-Shift-växellåda med automatiskt växlingsystem har programvara som samverkar med hybridsystemet och är optimerad för stads- och förortstrafik.

ELMOTOR/GENERATOR

I-SAM (Integrated Starter Alternator Motor) är en permanentmagnetmotor som drivs av växelström. Den fungerar även som generator.

ENERGIOMVANDLARE DC/DC

Omvandlar energi från 600V/24V 7,5 kW.

DIESELMOTOR

Bränslesnål fyrcylindrig, 5-liters D5E-dieselmotor som ger 210 hk. Vertikalt monterad i bakre vänstra hörnet, precis som hos övriga bussar i Volvo 7700-serien.

POWERTRAIN MANAGEMENT UNIT (PMU)

Systemets hjärna är en elektronisk styrenhet som reglerar in- och urkopplingen av el- respektive dieselmotorerna samt växlingslägen och uppladdning av batterierna.

Växande efterfrågan på hybridlösningar

Ett skyhögt oljepris. Oro för vår framtida miljö. Nya hårdare lagkrav. Listan över saker som påverkar både transportsektorn och fordonsbranschen växer hela tiden.

– Det finns stor efterfrågan på miljövänliga lösningar som även minskar bränsleförbrukningen, säger Edward Jobson, miljöchef hos Volvo Bussar. Hybridteknik är ett perfekt svar på detta.

Text Håkan Hellström Foto Volvo

Att påstå att bränslebesparing är ett slagord i dagens transportsektor är kanske årets underdrift, särskilt sedan oljepriset under 2008 har nått rekordnivåer.

Edward Jobson nämner konceptet "Peak oil" som något som ytterligare kan höja oljepriset. Peak oil är den tidpunkt när oljeutvinningen i världen når sitt maximum, varefter den börjar minska.

– För att bli mindre beroende av oljan är det livsviktigt att utveckla och erbjuda ny teknik och nya transportlösningar, säger han. Volvo har erbjudanden inom flera olika områden, till exempel alternativa bränslen, motorteknik, BRT och fordonshantering.



Edward Jobson, miljöchef.

Men en av de mest spännande i dag är hybridtekniken.

Växande intresse

– Intresset för och efterfrågan på hybridbussar är redan högt på världsmarknaden, och det fortsätter att växa, säger Edward Jobson. Oron över miljön, om global uppvärmning och höga koldioxidhalter i atmosfären, sätter ytterligare fokus på hybridtekniken, eftersom den inte bara sänker bränsleförbrukningen med upp till 30 procent, utan också avsevärt minskar avgasutsläppen, med så mycket som 50 procent.

Den europeiska utsläppsstandard Euro V, som gäller från oktober 2009, är endast en av många föreskrifter som gäller dieselmotorer.

– Flera föreslagna direktiv och lagar kommer ytterligare att understryka behovet av förbättringar av tekniken, säger han. EU-kommissionen har föreslagit ett nytt direktiv om förnybar energi till 2012, där målet är att 20 procent av all energiproduktion i Europa ska ha förnybara källor år 2020.

FOKUS PÅ ALTERNATIVA BRÄNSLEN

Volvo-koncernen studerar och utvärderar många bränslen som har potential att driva dess produkter. Biodiesel, syntetisk diesel och biogas har redan haft stor inverkan på marknaden. Volvo är en av världens ledande tillverkare av biogasbussar.

KATALYTISK AVGASRENING

Den katalytiska efterbehandlingen av avgaserna, SCR, i kombination med avancerad dieselmotorteknik, resulterar i både avsevärt lägre utsläpp och lägre bränsleförbrukning än vad som var möjligt med konventionella motorer vid Euro 3.

MOTORTEKNIK

Volvos nya motorgeneration har system för högtrycksbränslein-sprutning, turboladdning och laddluftkylare för att samtidigt uppnå överlägsen bränsleförbrukning och minskade avgasutsläpp. Den nya Volvo D7, som också är grunden för hybridmotortekniken, uppfyller Euro III Euro IV och Euro V och anses av många som marknadsledande inom sitt segment när det gäller bränsleförbrukning.

**Laser cutting
Edge bending
Welding**

ÅSAB 40 YEAR ANNIVERSARY

WE CELEBRATE OUR

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



– Jag föredrar att köra en hybrid, säger Ronnie Gervais på STM.

HYBRIDBUSSTEKNIK

– lärdomar från verkligheten

STM i Kanada är bland de första som använder hybridbussar från Nova Bus i reguljär trafik och de får viktiga erfarenheter. Ronnie Gervais är bussförare med erfarenhet från att köra sådana bussar i reguljär trafik, och Manuel Dubuc är chef för verkstaden i Montreal som sköter underhållet av de åtta hybridbussarna. Båda säger: Det är precis som vanligt – bara mycket bättre.

Text Michael Borg
Foto Sylvain Fortier

I Nordamerika är man i dag långt framme när det gäller användning av hybridbussteknik tack vare politiska initiativ. Montreal fick nyligen Forbes erkännande som en av världens tio renaste städer. STM, Société de transport de Montréal, delar gärna med sig av sina vardagserfarenheter från livet med hybridbussar i Montreal.

En hybridpionjär

– Jag är mycket glad att få arbeta både för Montreal och för STM, eftersom de tar sitt ansvar för att skydda miljön. Jag får också många positiva kommentarer

från passagerarna. Orden kommer från Ronnie Gervais, en erfaren förare som är 47 år, har 19 år bakom ratten och två månaders erfarenhet av att köra hybridbussarna. Han förklarar entusiastiskt hur mycket han tycker om hur mjukt de nya bussarna går. Det beror inte bara på att bussarna är nya: Nej, det beror på att de är annorlunda och mycket mjukare att köra - det känns nästan som att åka i en lyxbil med mjuk men ändå kraftfull acceleration från noll upp till 30-40 km/h. När vi frågar Ronnie Gervais om han skulle vilja köra andra sträckor eller andra

bussar, tvekar han inte en sekund: Jag föredrar att köra en hybrid.

Utvärdera hybridfarenheterna

I dag har STM en fordonspark med ungefär 1 600 bussar som utgår från sju olika garage i Montreal. De köpte åtta nya hybridbussar med lågt golv från Volvo Buss-ägda Nova Bus i mars 2008. Bussarna, Nova LFS (HEV), togs i bruk i reguljär stads- och förortstrafik den 21 april 2008.

Alla förare vid bussgaraget LaSalle har fått tre timmars utbildning på hybriderna, eftersom alla förare kan få en sådan på sitt schema.

Ronnie Gervais har kört hybriderna i både tät stadstrafik och på förortslinjerna. Han är också engagerad i prov där STM ska göra en omfattande jämförelse mellan hybriderna och vanliga bussar. Resultaten väntas nästa sommar. Denna jämförelse, som bygger på mer än 50 uppmätta indikationer, ger STM viktig information om

Greyhound beställer 50 Prevost-bussar

Greyhound i USA har köpt bussar från Volvoägda Prevost för första gången. De flesta av de 50 beställda Prevost X3-45-bussarna ska användas inom Greyhounds nya BoltBus-expresslinje.

Greyhound är Nordamerikas största leverantör av busstransporter mellan städer, och trafikerar mer än 3 100 destinationer med sina 1 250 bussar. Av beställningen på 50 bussar ska 33 användas inom BoltBus-trafiken och 17 inom normal intercitytrafik.

– Vi är stolta över att våra BoltBus-bussar är Prevost X3-45, säger David Leach, VD för Greyhound Lines, Inc. X3-45 är en fantastiskt välkonstruerad



långfärdsbuss med många funktioner som hjälper oss att säkert transportera våra passagerare med komfort och stil.

De nya BoltBus-bussarna är utrustade med en Wi-Fi-router, videoundersköningssystem, 110 voltsuttag och lyxigt bekväma säten med extra benutrymme. BoltBus-resenärerna får gratis tillgång till Wi-Fi och strömut-

tag för att ladda bärbara datorer och mobiltelefoner.

Greyhound lanserade BoltBus-tjänsten tillsammans med Peter Pan Bus Lines den 27 mars 2008. Avsikten med BoltBus är att förse resenärerna med snabba, täta och säkra resor och oöverträffande bekvämligheter till de lägsta priserna.



Verkstadschefen Manuel Dubuc säger att alla tvivel beträffande hybridbussar har försvunnit.

hur de ska utveckla sin fordonspark i framtiden.

”Nyckeln till vår framgång är utbildning”

Detta är Manuel Dubucs tumregel. Han är chef för STMs LaSalle-depå, där alla åtta hybriderna underhålls. Han är 39 år och har 13 års verkstadserfarenhet. Han fortsätter:

– Vi gav tolv mekaniker specialutbildning, eftersom vi måste arbeta med

högspänning i dessa fordon. Han är snabb att tillägga att alla hans 55 mekaniker kan arbeta med standarddelarna i dessa hybridbussar. Före utbildningen var vissa mekaniker bekymrade över den nya tekniken, till exempel tillförlitligheten, olika väderleksförhållanden, komplexiteten, elmotorer och eventuella gaser från batterierna. Manuel säger nu:

– I dag säger mina mekaniker att de här bussarna är mycket tillförlitliga

och att de inte längre ser några problem alls.

Han tillägger att alla funderingar bland de anställda beträffande batterierna eller andra problem i anslutning till hybriderna försvann tack vare utbildningen.

– Införandet av den nya tekniken har gått mycket lättare än jag väntade mig. Vi har inga nya arbetsrutiner på grund av hybriderna. Inte heller är det något extra arbete för mig eller mekanikerna i verkstaden, förutom, tillägger han med ett leende, uppmärksamheten från media. De lärdomar de hittills dragit har mestadels med utbildningen av mekanikerna att göra. De tolv mekanikerna fick ny status i verkstaden och i dag är resten av de 55 mekanikerna motiverade att gå igenom samma utbildning. Han avslutar samtalet med att säga:

– Jag är mycket glad att få arbeta med dessa hybridbussar, de ger oss en bättre miljö.

Det låter verkligen som om STM har några goda idéer om hur de kan få Montreal att klättra högre upp på Forbes lista över världens tio renaste städer.

HAPPICH

A GHE Group Company



ELLAMP

A GHE Group Company



Your partner for components and systems worldwide

GHE, Group HAPPICH ELLAMP, are one of the world's leading stylists, developers, engineers and manufacturers of systems and components for the interior of urban and intercity buses and coaches.

With manufacturing and sales locations in Italy, Germany, China, the Czech Republic, France, India, Poland, Spain, Turkey, the UK and the USA, GHE are well qualified to meet the demands of the global market.

GHE will be presenting innovative components and interior solutions from their extensive range at this year's NKW IAA.

**Please pay us a visit in hall 11, stand B20.
www.ghegroup.com**



HAPPICH Fahrzeug- und
Industrieteile GmbH
Konsumstr. 45
42285 Wuppertal, Germany

Phone +49 (0)202.87 03-0
Fax +49 (0)202.87 03-599

ELLAMP Interiors S.p.A.
Via Verdi 10
21020 Bodio Lomnago
Varese, Italy

Phone +39.03 32.94 37 11
Fax +39.03 32.94 37 65

När staden Guadalajara i Mexiko nu startar sin första BRT-linje har operatören valt Volvo som bussleverantör. Den första beställningen gäller 41 Volvo 7300 ledbussar.



Volvobussar till nytt BRT-system i Mexiko

Guadalajara är Mexikos näst största stad, med strax över fyra miljoner invånare, och är ekonomiskt centrum för landets västra region. Som så många andra stora städer lider Guadalajara av ökande trafikstockningar, luftföroreningar och ett föråldrat trafiksystem.

Liksom flera andra städer har Guadalajara dock valt att investera i snabbussar, BRT (Bus Rapid Transit). Den första busskorridoren kommer att

sammanbinda stadens norra och södra delar, och trafikeras av 41 ledbussar från Volvo Bussar. Bussarna är 18 meters Volvo 7300 ledbussar, byggda på Volvo B12M-chassit. Bussarna tillverkas i Volvo Bussars fabrik utanför Mexico City.

Systemet planläggs och styrs av den statliga transportmyndigheten, medan privata operatörer ska köpa in, underhålla och driva bussarna. Operatörens val av

Volvo berodde på produktens höga kvalitet och erfarenheterna från den mexikanska marknaden. En avgörande faktor var Volvos tidiga agerande i att erbjuda ledbussen med Euro IV-standard.

Med mer effektiv busstrafik och nya Euro IV-bussar ger detta en starkt positiv effekt på miljön. Och när många invånare låter bilen stå till förmån för mer effektiv kollektivtrafik blir effekten ännu starkare.

kiel

explosion of good taste...

comfort safety design

KIEL POLSKA Sp. z o. o. Paproc 196, 64-300 Nowy Tomysl, tel. +48 61 44 27 801, fax +48 61 44 22 552, e-mail: kiel@kiel.com.pl, http://www.kiel.com.pl



På väg från Göteborg till Köpenhamn.

"Volvo är bussarnas boss! Det vågar jag säga och jag menar det verkligen."

Namko Kovacevic vet vad han talar om. Han har kört långfärdsbuss i mer än tio år och om han får välja skulle han alla gånger välja Volvo och den nya modellen 9700.

Text Monica Nilsson
Foto Johanna Asplund

"Bussarnas boss"



Trafikledaren och föraren Namko Kovacevic på Säftebussen.

Namko Kovacevic arbetar som trafikledare vid Säftebussen AB i Göteborg, där företaget har sitt bussgarage. Mitt i staden, nära dess resecentrum, har Säftebussen sina reservbussar och det är här de byter förare.

Säftebussens trafikledare hade ett eget bussföretag för över tio år sedan. När Säftebussen planerade att starta linjen Oslo - Köpenhamn bad de honom att börja vid företaget, och det gjorde han. Och sedan dess har Namko varit Säftebussen trogen.

Volvos långfärdsbussar har alltid varit det svenska företagens ryggrad. I

dag har Säftebussen sju Volvo 9700, "Årets Buss 2008".

– Volvo är Volvo och kommer alltid att vara Volvo... Den är inte den mest flexibla långfärdsbussen, men den säkraste och den mest tillförlitliga. Den är pålitlig och går väldigt sällan sönder. En Volvo gör vad namnet betyder: Den rullar, påstår Namko.

Mer bränsleeffektiv

Namko säger att Volvo spelar i en egen division. Inga andra typer av långfärdsbussar kommer i närheten.

Volvo 9700 är mer bränsleeffektiv



"En Volvo gör vad namnet betyder: Den rullar"

än andra långfärdsbussar och också mer miljövänlig, tack vare användningen av Adblue.

Säfflebussen har fyra expresslinjer: Oslo - Köpenhamn via Göteborg och Malmö, Oslo - Stockholm via Karlstad, Göteborg - Karlstad och slutligen Stockholm - Ludvika. Långfärdsbussarna är ofta fulla, vilket innebär att de transporterar mellan 53 och 65 passagerare, beroende på om det är en 13,7 meters- eller en 15 metersbuss.

Namko Kovacevic gillar inte att sitta på sitt kontor hela dagen. Så ofta han kan tar han plats bakom den stora ratten och gör det han tycker bäst om: Kör en Volvo.

På nästa sida kan du läsa vad VD Stefan Carlén tycker om marknaden för bussföretag.



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

tamware Door Solutions



The doors are open for you.

Sales and R&D Department

Yrittäjänkulma 5, FI-33710 Tampere, Finland

Tel. No.: +358 3 2831 111

Fax No.: +358 3 2831 500

E-Mail: info@tamware.fi

Web Site: www.tamware.fi



Driving comfort combined with economy. This moves us.



Visit us
Hall 17, Stand A26.

Economy and driving comfort are what every operator wants. Voith Turbo, the specialist for bus applications, offers you a solution that is optimally adapted to your requirements: Voith DIWA automatic transmissions. So that your vehicles will reach their

destinations not only more economically and comfortably, but also more reliably.

Call us: +49 7321 37-8249

www.voithturbo.com

Voith Turbo

VOITH
Engineered reliability.



Stefan Carlén, VD, Säftebussen.



"Vi vill visa att vi är en viktig del av kollektivtrafiksektorn"

"En stor marknadspotential"

Marknadspotentialen för bussföretag i Sverige är enorm. Mindre än fem procent av resenärerna väljer att boka en bussbiljett. Det är något som VD Stefan Carlén vill ändra på. Det är ett hårt jobb, men någon måste göra det...

Text Monica Nilsson
Foto Johanna Asplund och Lasse Storheil

Stefan Carlén driver i själva verket två företag, Säftebussen AB och Bus4you, som har huvudkontor i den gamla textilstaden Borås.

Lyxresor

Säftebussen AB är ett gammalt bussföretag, grundat i Säffle för mer än 50 år sedan. 2006 såldes företaget till det norska företaget Nettbuss.

Under tiden i Borås hade de tre ägarna av företaget "Resefixarna" ambitioner att bygga upp sitt eget reseföretag. Efter mycket eftertanke kom de fram till att införa ett nytt sätt att resa med långfärdsbuss, ett slags lyxresor.

– Det blev Bus4you. Vi började köra mellan Stockholm och Göteborg i oktober 2007. Bus4you satsar på komfort och design. I bussarna finns trådlöst Internet och alla säten har eluttag, säger Stefan Carlén.

Resefixarna erbjöd Nettbuss en del av företaget, och de köpte 49 procent, vilket gjorde att de ursprungliga ägarna kunde fortsätta styra företaget.

VD ser Bus4you som "spjutspetsen" av de två transportföretagen, även om Säftebussens expresslinjer är mycket viktiga. Tillsammans har företagen 24 bussar, där de nyaste är de Volvo 9700 som används av Säftebussen för expresslinjerna. Säftebussen är den näst största expressoperatören i Sverige, och transporterar 500 000 passagerare varje år.

– Volvo 9700 är ekonomisk och mycket konkurrenskraftig när det gäller bränsleförbrukning. Reparationskostnaderna är låga och dess tillförlitlighet är mycket viktig. Man har inte råd att ha en massa reservbussar i dag, säger Stefan Carlén.

Säftebussen AB och Bus4you har 50 heltidsanställda, och ungefär ytterligare lika många deltidare. Men Stefan Carlén hoppas kunna anställa flera.

Enorm marknadspotential

– Vår huvudkonkurrent är förstas tåget. Långfärdsbussföretagen har mindre än 5 procent av marknaden, och tåget har ungefär 20 procent. Så vi har en enorm marknadspotential. Jag vill krossa myten som påstår att långfärdsbussar är ett andra klassens sätt att resa, säger Stefan Carlén djärvt.

Stefan Carlén tycker att svenska

myndigheter totalt nonchalerar långfärdsbussmarknaden. I dag får du rabatt om du köper en bil som körs på alternativa bränslen, och myndigheterna har också föreslagit minskad vägtrafikskatt för sådana bilar. Men vad gör de med alla stads- och långfärdsbussar? Ingenting, enligt Stefan Carlén, och det gör honom mycket upprörd, milt uttryckt.

– Myndigheterna betalar miljoner för bilar som inte är renare än våra långfärdsbussar. Vi anstränger oss för att vara miljövänliga, men vi uppmuntaras inte alls till detta av myndigheterna. Vi anses vara "smutsiga". Vi uppmuntaras inte att använda alternativa bränslen. Vi får inga subventioner.

Bussmarknaden i Sverige omsätter 500-600 miljoner kronor och driften är mycket personalkrävande. Och ändå tar myndigheterna ingen notis.

– Vi betraktas som om vi vore ett kolkraftverk...

Men även utan subventioner använder Bus4you och Säftebussen miljöeffektiva motorer, och utbildar alla sina förare i eco-driving. Stefan Carlén har nyligen anställt Ronald Motten från Volvo Bussar, och en av hans uppgifter på det nya jobbet är att minska bränsleförbrukningen ytterligare.

– Vi vill visa att vi är en viktig del av kollektivtrafiksektorn. Vi sparar också pengar åt samhället. Vi önskar bara att myndigheterna skulle kännas vid oss.



"... ett annat skäl är Volvos goda rykte, att vara en Volvo-bussmekaniker är värt en hel del"

Populär verkstad för populära bussar

I Madrid kan man se dem överallt. Volvos bussar är verkligen populära i den spanska huvudstaden, och vid underhåll av sina Volvofordon väljer många av ägarna att skicka bussarna till Volvo Truck Centre i stadens södra delar.

Text och Foto Ulrika Hallin



Några av de bästa mekanikerna arbetar på Volvo Truck Centre strax utanför Madrid. De arbetar treskift för att ge bästa möjliga service och uppdateras med alla bussmodeller. Mekanikerna David de Pablo och Marcos Encinas.



Mekanikerna Louis Carcadillo, Antonio Ayoso och Alberto Ruiz.

Den är en av Spaniens bästa verkstäder för stads- och långfärdsbussar samt lastbilar. Här får du inte bara de bästa mekanikerna som tar hand om din Volvobuss, bussförarna blir också väl omhändertagna. Medan de väntar på att bussen ska bli klar erbjuds de frukost eller lunch i matsalen och kan koppla av i ett rum som är särskilt avsett för dem.

Oumbärlig tillförlitlighet

– Det är oumbärligt att kunderna kan lita på det arbete vi gör på deras bussar. Underhållsarbetet och reparationerna är lika viktiga som själva inköpet av fordonet. Orden kommer från Ivo Portillo, chef för centret. För oss är alla kunder lika viktiga, stora som små, bussägare eller lastbilsägare.

När fordonsparkernas storlek nu optimeras är det dyrt för en bussägare att ha trasiga fordon. Volvo Truck Centre erbjuder akuta reparationer

med mekaniker som jobbar treskift från 6:30 på morgonen till 22:00 på kvällen.

– Vi försöker hjälpa våra kunder när det passar dem bäst, fortsätter Ivo Portillo. Därför tar vi hand om bussarna när det är mindre efterfrågan på användning.

Det är svårt att få tag i de bästa buss- och lastbilsmekanikerna, men här finns de. En orsak till detta är det omfattande utbildningsprogrammet, en annan orsak är Volvos goda rykte: Att vara en Volvo-bussmekaniker är värt mycket. Vid utbildningscentret i anslutning till verkstaden har mekanikerna möjlighet att lära sig om varje modell, och när en ny bussmodell introduceras placeras ett chassi av bussen i utbildningsverkstaden. Utbildning tillhandahålls även på karossen och dess system, till exempel luftkonditionering, AV- och radioutrustning och toaletten.

Ett liknande utbildningsprogram erbjuds också kundens mekaniker.

Växande popularitet

Populariteten och det goda ryktet hos Volvo Truck Centre bland stads- och långfärdsbussägarna i Spanien växer. >>>



Chefsmekanikern Juan Carlos Navarro, en av de mest erfarna mekanikerna vid centret.

Anta utmaningen från Continental



Continental Bus and Coach Tires: Maximal kostnadseffektivitet och säkerhet

Våra däck ger dig högsta säkerhet tillsammans med den lägsta bränsleförbrukning och utmärkt livslängd genom en perfekt kombination av däckkonstruktion, gummiblandning och mönsterdesign.

Mer information på www.continental-truck-tires.com

Continental 
Tires – Engineered in Germany.



En hörnsten är bussarnas underhåll. Tre gånger om året kommer bussarna till centret för genomgång. Det är ett bra sätt att hålla kontakten med kunderna. Bilden visar arbetsledaren Edison Pilatuña.



– Det är viktigt att ha nära kontakt med kunderna, understryker chefen Ivo Portillo under ett möte med Juan Antonio Montoya hos Interbuses, ett av de största bussföretagen i Madrid.

Från vänster: Juan Antonio Montoya från Interbuses, Ivo Portillo och Juan Carlos Navarro från Volvo Truck Centre.

Verkstadens kundtjänst har också stor betydelse: Kundens mekaniker, eller i vissa fall föraren, kan ringa direkt till chefsmekanikern Juan Carlos Navarro, en av de mest erfarna mekanikerna vid centret.

– Många av problemen löser vi tillsammans, säger han, alla kunder är unika och för att kunna ge bästa service analyserar jag deras specifika behov, och jag studerar alltid de förhållanden där fordonet används.

Branta backar innebär ett slags slitage, kurviga vägar ett annat, och så vidare.

– Juan Carlos är en nyckelperson i vårt företag, säger Ivo Portillo, hans

kunskaper och färdigheter är av stor betydelse.

Förstå behoven

Hos Interbuses, ett stort bussföretag som har koncessioner för kollektivtrafik både för långfärdsbussar och lokalbussar i de norra delarna av Madrid, är chefen Juan Antonio Montoya nöjd med samarbetet med Volvo Truck Centre.

– De förstår våra behov och vi har en meningsfull och kreativ dialog, säger han. Vi känner oss säkra med den service som centret erbjuder, och den hjälper oss att optimera fordonsparken och minska kostnaderna.

– Vi strävar efter att inte bara tala med ägarna, utan också med andra nyckelpersoner i kundernas företag, fortsätter Ivo Portillo. Det är till exempel viktigt att lyssna på trafikledarna för att kunna förstå varje kunds unika förhållanden. Jag tror verkligen på dialogen oss emellan.

Dessutom ringer alltid någon från Volvo Truck Centre till kunderna för att få reaktioner och upprätthålla en god relation.

Den här sommaren har centret också bjudit in kunderna på ett öppet hus för första gången, inte bara ägare och chefer utan också mekaniker, förare och deras familjer. Det blev en stor succé och de ska göra det igen nästa år.

Störst i Skandinavien på tekniska översättningar

cbg.
konsult

Specialister på översättning av teknisk dokumentation, handböcker, broschyrer, serviceinformation, avtal m.m

- Översättning till och från alla språk.
- Ledande inom utveckling av språkteknologi.
- Omfattande nätverk av översättare över hela världen.
- Över 40 års erfarenhet av branschen.

GÖTEBORG | cbg konsult ab
Regnbågsgatan 8A
417 55 Göteborg
Tfn 031-38 78 200

STOCKHOLM | cbg konsult ab
Allén 6A, Box 1036
172 21 Sundbyberg
Tfn 08-555 845 00

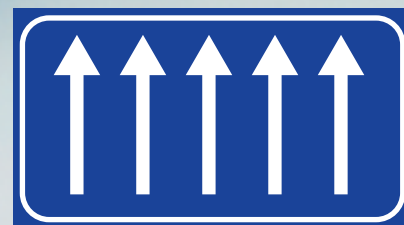
www.cbg.se
info@cbg.se



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



www.preem.se



Sikkens Autocoat BT: den snabba vägen till lönsam lackering

Använd våra hög kvalitativa, kostnadseffektiva
och VOC-godkända produkter



Telematiksysteem till Brasilien

Volvo Bussar har fått sin hittills största order på sitt telematiksysteem ITS4mobility. Systemet kommer att installeras i 1 400 bussar i staden Goiânia i Brasilien och ska förbättra effektiviteten i busstrafiken.

ITS4mobility är Volvo Bussars avanceradeteknologiska plattform som dels stödjer bussoperatörernas styrning av busstrafiken, dels ger passagerarna information på hållplatser och i bussarna.

Systemet ger trafikledarna möjlighet att övervaka alla bussar i realtid, se var de är och hur långt de har kommit i förhållande till tidtabellerna.

Trafikledarna kan också hålla ständig kontakt med förarna via textmeddelanden. Med detta system är det enklare att hålla tidtabellerna och att snabbt reagera på störningar i busstrafiken.

För passagerarna innebär ITS4mobility elektroniska tavlor vid hållplatserna som visar när nästa buss ska gå, medan det ombord finns elek-

troniska tavlor och automatiska högtalarmeddelanden om nästa hållplats.

Den största fördelen med ITS4mobility är att systemet kan användas för alla typer av bussar, oavsett tillverkare. I Goiânia fick Volvo Bussar ordern trots att ingen av de 1 400 bussarna var en Volvo.

– Det är ett tydligt bevis på att dagens Volvo inte längre i första hand är en fordonstillverkare, utan en leverantör av transportlösningar, säger Per Gabell, chef för Volvo Bussar i Latinamerika.

Industry

- Fully compatible with original product
- Short Safe Drive-Away Time
- Suitable for bonding and gap filling, UV-resistant
- One-component, cold-applied, primerless
- Excellent non-sag properties
- Optimal open time
- Environment-friendly 600 ml unipack



SikaTack®-MOVE Transportation

Your best choice for the replacement of windshields, side and rear windows on buses, coaches and trucks.



Sika®

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

BENDS ARE NOT JUST CHILD'S PLAY.

Misjudged bends and sudden evasive manoeuvres can cause even an experienced driver to lose control. The innovative stability programs ESP and RSP® from Knorr-Bremse defuse unstable situations automatically – thanks to intelligent intervention within the truck and trailer braking systems. Driving conditions can therefore be controlled much more safely.



KNORR-BREMSE
www.knorr-bremse.com





Foto: Oskar Kihlberg/Ericsson Racing Team

En extrem tävling

Det är en av världens tuffaste seglingstävlingar som startar i början av oktober. Besättningen i de sju båtarna i Volvo Ocean Race som skall segla jorden runt, måste klara av stormar, kyla och isberg likaväl som tristessen i heta stiltjebälten.

Volvo Ocean Race är en av seglings-sportens tre största tävlingar tillsammans med OS och Americas Cup. Tävlingen genomförs från om med i år vart tredje år. Denna seglingstävling jorden runt har genomförts sedan 1973, i början under namnet Whitbread Round the World Race. Volvo gick in som huvudsponsor 2001.

Från början genomfördes tävlingen i vanliga familjesegelbåtar, men dagens båtar är bland de mest avancerade och högteknologiska segelbåtar man kan tänka sig. Båtklassen heter Volvo Open 70 och är 70 fot långa. De är de snabbaste enkelskroviga oceanseglarna som finns med en topphastighet på närmare 40 knop.

Båtkonstruktörernas uppgift har varit att få till snabba och säkra båtar. Besättningens komfort är av underordnad betydelse vilket gör den här tävlingen till en mycket tuff utmaning.

Seglarna tvingas leva i trånga, obekväma utrymmen, vattnet slår över dem på däck och under perioder hinner kläderna aldrig torka. Båtens rörelser och kylan gör det svårt att få tillräckligt med sömn, de måste leva på frystorkad mat och trots allt detta gäller det hela tiden att segla så fort det bara går. Den längsta etappen är mer än 30 dagar lång.

Årets tävling startar i Alicante i Spanien den 4 oktober och målgången sker i St. Petersburg i Ryssland i juni 2009. Det är sju båtar på startlinjen; Puma Ocean Racing från USA, Ericsson Racing Team 1 & 2 från Sverige,

Green Dragon från Irland, Team Russia från Ryssland och två spanska team, Telefonica Blue and Black.

Oceanseglingar är normalt ingen publiksport, men Volvo Ocean Race är ett undantag. På varje båt finns kameror, radioutrustning, datorer och mobiltelefoner. Via datorn kommer man att kunna följa det mesta som händer på båtarna. Det är bara att gå till adressen <http://www.volvocean-race.org> för att uppleva spänningen i Volvo Ocean Race.





SPARA PENGAR OCH HJÄLP TILL ATT RÄDDA VÄRLDEN SAMTIDIGT. UPPTÄCK VOLVOS BRÄNSLBESPARARE

Vi på Volvo går ett steg längre med att hjälpa till att förbättra er ekonomi. Det är därför vi inte bara erbjuder lång livslängd, hög tillgänglighet och låga underhållskostnader. Våra effektiva drivlinor minskar även bränsleförbrukningen avsevärt. Det minskar driftkostnaderna ännu mer, samtidigt som det dramatiskt minskar utsläppen av CO₂ och andra föroreningar. Med Volvo Bussar kan du förvänta dig att miljöhänsyn och hög lönsamhet går hand i hand.



VOLVO BUSSAR. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvobuses.com

