



Magazine promotionnel de Volvo Bus Corporation n° 2 2009

ON THE MOVE

Plus puissant et moins gourmand
en carburant, voici le nouveau
moteur 13 litres



Grâce aux autobus
hybrides à deux étages
Londres devient plus vert



UN ACCIDENT LIÉ À L'ALCOOL

N'EST PAS JUSTE UN ACCIDENT



VOTRE SECURITE NE TIENT QU'À UN SOUFFLE

Un éthylotest antidémarrage mesure l'alcoolémie dans l'air expiré d'un conducteur et empêche le véhicule de démarrer si le taux d'alcoolémie dépasse la limite prédéfinie. Sa construction durable assure une fiabilité dans tout type d'environnement comme les autobus et autocars, les poids lourds et les véhicules industriels. Les éthylotests antidémarrage peuvent être installés dans les autobus, les autocars et les camions Volvo dès la chaîne de montage, ou comme accessoire de seconde monte. Contactez votre Atelier agréé Volvo le plus proche ou rendez-vous sur AlcolockFrance.fr pour plus d'informations.

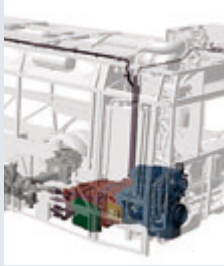


 **ALCOLOCK**
France

AlcolockFrance.fr



4. Les autobus hybrides à deux étages de Volvo réduisent la pollution dans les rues de Londres. Pour en faire l'expérience, prenez la ligne 141 qui relie Palmers Green à London Bridge.



6. La solution hybride parallèle Volvo présente plusieurs avantages par rapport aux systèmes hybrides d'autres constructeurs, surtout en termes de conformité aux nouvelles réglementations.



8. Le nouveau moteur 13 litres est plus puissant et consomme moins de carburant que les Volvo 9700 et 9900. La compagnie norvégienne Fjord1 livre son sentiment sur son autocar nouvelle génération.



12. Veolia Transport à Stavanger n'a jamais regretté d'avoir choisi Volvo Bus pour gérer ses activités d'entretien et de maintenance. Cette décision libère des ressources importantes au sein de l'entreprise.



14. La ville indienne de Bangalore constitue peut-être l'exemple le plus flagrant des mutations que connaît le pays. Et les autobus Volvo sont devenus un symbole de sa modernisation.

Nos véhicules consomment moins de carburant

L'avenir de notre planète dépend du passage le plus rapide possible à des produits plus écologiques, dans tous les secteurs économiques. Le changement sera d'autant plus rapide que ces produits offrent un meilleur rapport qualité/prix que leurs prédécesseurs. Conjuguer «Ecologie & Rentabilité» est le principe qui guide le travail réalisé par Volvo en matière d'environnement.

En choisissant la technologie SCR pour se conformer aux exigences de la norme Euro IV, Volvo voulait avant tout réduire de manière importante la consommation de carburant. Euro V nous permet d'aller encore plus loin dans cette voie grâce à de nouveaux moteurs améliorés associés à des boîtes de vitesses plus performantes. Lors d'essais sur le terrain, notre nouveau moteur 13 litres a consommé 5 % de carburant en moins que son prédécesseur.

L'approche Ecologie et Rentabilité, a également présidé au choix de la technologie hybride pour nos autobus urbains. La technologie hybride parallèle nous permet de réduire la consommation de carburant de près de 30 % dans la majorité des conditions de circulation urbaine. Les essais sur le terrain menés à Göteborg et à Londres, commencés il y a près de six mois, confirment ces chiffres.

Mais la rentabilité ne s'arrête pas au fonctionnement du véhicule lui-même. Notre réseau de concessionnaires étroitement maillé et la livraison rapide des pièces de rechange assurent l'efficacité de l'après-vente, un point tout aussi important.

Cette activité recouvre par ailleurs un nombre croissant de services qui aident nos clients à améliorer leur propre rentabilité, tels que programmes de formation des conducteurs, analyse de la consommation de carburant des clients, contrats d'entretien, télématique, assurance, contrats de location-bail, etc. Un grand nombre de nos services sont aujourd'hui proposés sous forme d'offres globales au contenu et au coût parfaitement transparents.

Travailler avec nous est facile et rentable. Voilà l'image que nos autobus à faible consommation de carburant et nos solutions personnalisées donneront de nous à un nombre croissant de clients.

Håkan Karlsson
Président-directeur général
Volvo Bus Corporation





Les bus rouges à deux étages font partie des symboles les plus forts de la ville de Londres. L'introduction du Volvo B5 hybride dans le parc d'autobus illustre l'engagement volontariste du groupe pour des économies d'énergie.

Des essais menés récemment sur le terrain montrent que les autobus hybrides Volvo consomment jusqu'à 30 % de moins que les modèles diesel.

Texte Håkan Hellström Photos Anders Nilsson



"J'aime beaucoup les hybrides Volvo. La conduite est beaucoup plus souple qu'avec d'autres autobus hybrides", affirme Gamin Muhammed, conducteur chez Arriva.

Gurjit Hulait est le responsable technique de Wood Green. "L'autobus hybride à deux étages Volvo B5L est très solide et sa fiabilité est identique à celle d'autres autobus hybrides. Nous n'avons rencontré que peu de problèmes jusqu'ici", dit-il.

Le bus rouge qui fait les rues de Londres plus vertes - **Autobus hybride Volvo B5L**

Aux heures de pointe, les "Voies vertes" des quartiers nord de Londres ne sont pas un endroit de tout repos. À l'arrêt situé devant The Fox, un pub très fréquenté, les passagers montent et descendent en permanence des bus rouges à deux étages. Des rues d'où voitures et autobus diesel se disputent la palme de la pollution sonore monte un rugissement agressif.

Le contraste avec les nouveaux autobus hybrides à deux étages Volvo n'en est que plus frappant. Quand l'autobus arrive à son arrêt, le moteur diesel se coupe totalement. Quand il redémarre, aucune nuisance sonore, puisqu'il n'utilise que son moteur électrique pour accélérer.

"C'est incroyable à quel point le bus

est silencieux quand le moteur diesel est coupé", remarque Daniel Clarke, l'une des personnes en train de faire la queue à l'arrêt. "Je n'arrive même pas à imaginer la différence que cela ferait si tous les bus étaient hybrides".

Pionniers de l'hybride

Le garage pour autobus d'Arriva, situé à Wood Green, dans le nord de Londres, est un pionnier des autobus hybrides londoniens. En juin de cette année, six autobus hybrides à deux étages Volvo B5L flambant neufs ont fait leur entrée dans ce garage, qui avait déjà une expérience de la technologie hybride.

"Nous avons réceptionné nos premiers autobus hybrides en 2007.

Aujourd'hui, nous avons 11 autobus hybrides à deux étages à Wood Green, dont le Volvo B5L", précise Ian Tarran, directeur technique d'Arriva London. "Notre expérience de cette technologie est positive jusqu'ici et tout notre personnel, des mécaniciens aux conducteurs, en sont très satisfaits".

Ian Tarran promet un avenir radieux aux autobus hybrides.

"Le potentiel d'économies de carburant est énorme", souligne-t-il. "À mesure que le coût d'achat des autobus va diminuer et que leur fiabilité va augmenter, je suis convaincu que la technologie hybride suscitera un intérêt croissant".

Une traversée de Londres difficile

Le maire de Londres et Transport for London, l'organisme responsable des transports publics londoniens, ont fait de l'autobus hybride le fer de lance de leur stratégie de solutions de transport public écologiques. Actuellement, le parc d'autobus de la ville compte 56 modèles hybrides. La ligne 141, sous-traitée à Arriva London, a été choisie pour tester



"À mon avis, dans l'avenir, quand la technologie des alternateurs et des batteries aura progressé, nous franchirons une étape supplémentaire et passerons aux autobus électriques".

Ian Tarran, directeur technique



30 % de consommation de carburant en moins

L'autobus hybride à deux étages Volvo B5L a été lancé l'année dernière, en même temps que le Volvo 7700 à un seul étage. Tous deux utilisent le système hybride parallèle I-SAM de Volvo, qui fait appel à deux sources d'énergie : un moteur diesel plus petit que la normale et un moteur électrique. C'est le moteur électrique qui propulse le véhicule jusqu'à une vitesse de 15 à 20 km/h. Lorsque l'autobus roule, le système hybride parallèle combine moteur diesel et moteur électrique pour maintenir la vitesse. À des vitesses plus élevées, le véhicule n'utilise que le moteur diesel.



L'énergie de freinage régénérative charge la batterie via l'alternateur. Plusieurs systèmes hybrides auxiliaires Volvo sont alimentés par des moteurs électriques indépendants. Toutes ces caractéristiques contribuent à des

économies de carburant notables sur les itinéraires où les freinages et les accélérations sont fréquents, tels que les lignes d'autobus urbains. La technologie hybride parallèle réduit la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de jusqu'à 30 % par rapport aux autobus diesel classiques. Dans la configuration hybride, le moteur 5 l compatible Euro V doté de la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction) abaisse les émissions d'oxyde d'azote et de particules de jusqu'à 40 à 50 %.

le Volvo hybride à deux étages B5L. Reliant Palmers Green à London Bridge, soit 9 kilomètres au total avec une rotation de 6 à 12 minutes.

"La vitesse moyenne est d'environ 8 km/h et entre les feux, les arrêts, etc., un autobus s'arrête en moyenne tous les 150 mètres. Cette ligne très fréquentée emprunte un itinéraire où la circulation est très dense. Les autobus sont donc soumis à rude épreuve jusqu'à 17 à 19 heures par jour", explique Ian Tarran.

"Les essais sur le terrain effectués pendant l'été ont montré que la consommation de carburant de l'autobus hybride à deux étages Volvo B5L correspond à nos objectifs", précise Niklas Deras de Volvo Bus. "En dépit de leurs conditions de circulation difficiles, les autobus de la ligne 141 ont vu leur consommation de carburant baisser d'un petit peu plus de 30 % par rapport aux autobus diesel normaux qui desservent le même itinéraire. Nous avons constaté la même chose avec l'autobus hybride Volvo 7700 qui fonctionne actuellement à Göteborg".

"Ils marchent bien"

Près de 25 mécaniciens s'activent au garage de Wood Green.

"Nous partageons la responsabilité de l'entretien et des réparations avec Volvo Bus. Ils se chargent des composants hybrides et nous du reste", explique Gurjit Hulait, responsable technique de Wood Green. "L'autobus hybride à deux étages Volvo B5L est très solide et sa fiabilité est identique à celle d'autres autobus hybrides. Nous n'avons rencontré que peu de problèmes jusqu'ici. Les problèmes sont inévitables, mais Volvo a réagi très rapidement".

Gamin Muhammed, conducteur chez Arriva, va bientôt prendre son service au volant d'un autobus hybride à deux étages Volvo B5L.

"Je les aime beaucoup. La conduite est beaucoup plus souple qu'avec d'autres autobus hybrides, c'est pour cela que je préfère les Volvo", souligne-t-il. "Bien sûr, au début, il y a toujours des choses à améliorer, mais globalement, je les trouve confortables et ils marchent bien".

"Suite à un récent problème de réponse au freinage que rencontraient les conducteurs, nous avons modifié le logiciel pour être aux normes", précise Niklas Deras de Volvo Bus.



L'approche hybride parallèle confère un avantage concurrentiel à Volvo

La technologie hybride parallèle adoptée pour les autobus Volvo présente plusieurs avantages par rapport aux solutions hybrides retenues par d'autres constructeurs.

Texte Håkan Hellström Photos Johanna Asplund

"Il ne s'agit pas seulement de la technologie hybride parallèle en elle-même, mais aussi du fait que cette solution maison a été créée par et pour Volvo", souligne Edward Jobson, responsable Environnement chez Volvo Bus.

"D'autres constructeurs d'autobus hybrides ont choisi une autre stratégie : ils ont ajouté à leur produit existant des systèmes développés et fabriqués par des tiers. À l'inverse, la solution hybride Volvo est fortement intégrée, non seulement à des composants essentiels tels que la boîte de vitesses, la chaîne cinématique et le moteur, mais aussi à des systèmes auxiliaires, comme le compresseur d'air, la climatisation, la direction assistée et le verrouillage électrique des portes", précise-t-il.

Un système hybride fiable

"La technologie est développée par Volvo pour Volvo. Autrement dit, nos clients bénéficient d'un système hybride extrêmement fiable, développé spécifiquement pour nos autobus. Cela présente un avantage en termes d'entretien et de maintenance, puisque les techniciens ont affaire à la technologie

fiable Volvo qu'ils connaissent déjà et avec laquelle ils sont à l'aise".

Comme dit plus haut, Volvo Bus a choisi pour ses véhicules hybrides une autre voie technologique que la plupart de ses concurrents et s'est efforcé de trouver une solution technique plus fiable : l'hybride parallèle I-SAM (Integrated Starter Alternator Motor). La technologie hybride ancienne génération, toujours en service, est dite hybride série.

Avantages de l'approche parallèle

"En cas de problème d'alimentation électrique, nos autobus peuvent rouler uniquement avec le moteur à combustion diesel", explique Edward Jobson. "Un bus hybride parallèle n'en a pas besoin pour atteindre son arrêt. La chaîne cinématique parallèle est moins fragile que la chaîne cinématique série, car les deux sources d'énergie peuvent fonctionner indépendamment l'une de l'autre ou ensemble", poursuit-il.

La technologie hybride parallèle choisie par Volvo présente un avantage majeur : les autobus fonctionnent tout aussi bien dans les banlieues où les arrêts sont moins fréquents et la circulation moins dense. En effet, le couplage mécanique entre le moteur diesel et l'arbre de transmission élimine la conversion de l'énergie mécanique en énergie électrique et inversement, source d'inefficacité.

"Il est très important pour nos clients que les autobus consomment moins de carburant, même dans les

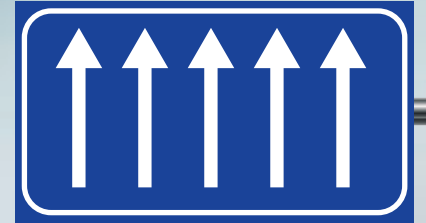
zones moins peuplées", précise Edward Jobson. "Les gros opérateurs changent les véhicules de zone au cours de leur durée de vie et cela n'est pas possible avec une technologie uniquement adaptée à une circulation urbaine extrêmement dense".

Des économies durables

Edward Jobson mentionne un autre avantage des autobus hybrides Volvo. La nouvelle directive européenne sur la propreté et l'efficacité énergétique des véhicules, qui devrait entrer en vigueur en décembre 2010, introduit dans les critères d'achat de véhicules par les services publics la notion d'économie durable (coût de la consommation de carburant et des émissions pendant toute la durée de vie du véhicule, par exemple). Autrement dit, le prix des autobus, mais aussi leur impact énergétique et environnemental global, seront pris en compte dans l'attribution des marchés publics.

Par rapport à son équivalent diesel classique, l'autobus hybride Volvo réduit la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre de jusqu'à 30 %.

"Les autobus hybrides Volvo sont déjà très compétitifs, mais ils le deviendront encore plus après l'entrée en vigueur de la directive", souligne Edward Jobson. "Ils seront plus attractifs pour nos clients, sans attendre de décisions politiques. Ils conféreront également un avantage sur les concurrents acquéreurs d'autobus diesel normaux".



Sikkens Autocoat BT: the shortcut to paintshop profitability

Our high performance, cost saving, VOC compliant system



PAYSAGES MAGNIFIQUES aux conditions éprouvantes

"Le Volvo 9700 avec moteur 13 l s'est avéré très puissant et fiable", affirme Karin Lunde Vinsrygg, responsable trafic chez Fjord1. "La fiabilité et la puissance sont extrêmement importantes, parce que le car franchit trois cols chaque fois qu'il relie Bergen à Trondheim. Les chiffres préliminaires montrent aussi que la consommation de carburant a baissé".

Texte Håkan Hellström Photos Egil Aabrekk



Le conducteur Per-Olav Skarstein vérifie le niveau d'huile avant d'entamer un voyage éprouvant.

La ligne "Ekspressbussen Bergen-Trondheim", qui relie les deuxième et troisième villes de Norvège, teste sans pitié l'endurance et l'énergie des autocars. Ce trajet de 750 kilomètres, qui dure environ 15 heures et comprend donc une période de conduite de nuit, nécessite que trois conducteurs se relaient au volant. La ligne est exploitée par Fjord1 Nordfjord-Ottadalen AS, filiale du groupe de transport norvégien Fjord1. Fjord1 gère également des services de ferries, de bateaux, d'autobus locaux et de transport de marchandises, principalement au centre de la côte occidentale de la Norvège.

Une ligne difficile

"Ekspressbussen Bergen-Trondheim est une ligne très spéciale exploitée depuis 1986 et très prisée des passagers, quelle que soit la longueur de leur trajet", explique Asgeir Myklebust, directeur général de Fjord1 Nordfjord-Ottadalen AS.

En hiver, la température peut chuter de +10°C au départ de Bergen, sur la côte, à -35°C pendant la traversée de

la chaîne de montagnes du Dovrefjell, au centre du pays. La ligne traverse des paysages magnifiques aux conditions de conduite éprouvantes. Les écarts de température, les chaussées mouillées et les côtes abruptes constituent un véritable défi pour le Volvo 9700.

Une consommation de carburant plus faible

"Il est important pour nous que l'autocar allie confort des passagers, fiabilité et sécurité du conducteur", souligne Asgeir Myklebust. "Nous n'avons qu'à nous féliciter du Volvo 9700 et sa nouvelle version équipée d'un moteur 13 l plus puissant ne fait pas exception à la règle".

Depuis février de cette année, le Volvo 9700 avec moteur 13 l effectue ses essais sur la ligne Ekspressbussen Bergen-Trondheim.

"Bien qu'il s'agisse d'essais, nous attendons de cet autocar d'aussi bonnes performances qu'un autre modèle et jusqu'ici, il ne nous a pas déçus. Nous n'avons pas encore rencontré

de problèmes majeurs", affirme Karin Lunde Vinsrygg. "Nos conducteurs sont très heureux des performances de l'autocar".

Fjord1 a étudié la consommation de carburant du Volvo 9700 avec moteur 13 l en juin et juillet de cette année et l'a comparé à celle du même véhicule avec moteur 12 l pendant la même période de l'année dernière sur la même ligne.

"La comparaison indique une baisse de la consommation de carburant d'environ 3,5 %", indique Karin Lunde Vinsrygg.

Volvo, une tradition

Le Volvo 9700 de la ligne Ekspressbussen Bergen-Trondheim n'a rien de commun avec le premier Volvo de Fjord1, car la marque et l'entreprise collaborent de longue date.

"Environ 60 % de nos autocars aujourd'hui sont des Volvo et la marque nous a toujours donné satisfaction", affirme Asgeir Myklebust.

"Nous sommes heureux de participer





"Nous n'avons qu'à nous féliciter du Volvo 9700 et sa nouvelle version équipée d'un moteur 13 l plus puissant ne fait pas exception à la règle".

Karin Lunde Vinsrygg et Asgeir Mygklebust



au développement d'un nouveau produit, car nos deux entreprises entretiennent de bonnes relations depuis de nombreuses années".

Daniel Forsberg travaille aux essais sur le terrain pour le compte du service Essais des véhicules complets de Volvo Bus.

"Les essais en conditions réelles constituent un aspect important du développement d'un nouveau moteur", explique-t-il. "Nous surveillons en permanence les performances du Volvo 9700 avec moteur 13 l. Les autocars sont des véhicules complexes et il faut tenir compte d'une multitude de paramètres".

La ligne Ekspressbussen Bergen-Trondheim a été choisie pour cet essai en raison de ses spécificités et de sa longueur.

"Franchement, cet essai nous permet de faire beaucoup de kilomètres et le moteur doit vraiment faire ses

preuves", souligne Daniel Forsberg. "Les commentaires très positifs de Fjord1 nous orientent dans les améliorations à apporter au produit".

Jamais fatigué

Per-Olav Skarstein est l'un des conducteurs réguliers et expérimentés de la ligne Ekspressbussen Bergen-Trondheim.

"Je fais cette ligne depuis dix ans et je ne m'en lasse pas", affirme-t-il. "C'est parfois très difficile en hiver, quand l'un des cols est fermé, mais en général, les routes sont en très bon état".

"En tant que conducteur, je veux être certain que le car ne va pas tomber en panne à mi-chemin", poursuit-il. "Le Volvo 9700 est fiable. La conduite de la nouvelle version avec moteur 13 l ne change pas vraiment par rapport à celle avec moteur 12 l, mais le véhicule est plus puissant dans les côtes".

Plus de couple, moins de carburant grâce au nouveau moteur 13 l

Primés, révolutionnaires et haut de gamme. Les deux modèles de Volvo Bus, les Volvo 9700 et 9900, ne sont jamais passés inaperçus sur le marché international des autocars. Aujourd'hui, leurs versions améliorées proposent un nouveau moteur 13 l plus puissant et moins gourmand en carburant.

Texte Håkan Hellström Photos Volvo

Le moteur 13 l D13 remplace l'ancien moteur 12 l qui équipait les autocars Volvo 9700 et 9900. Outre sa puissance et sa maniabilité accrues, il consomme moins de carburant que son prédécesseur.

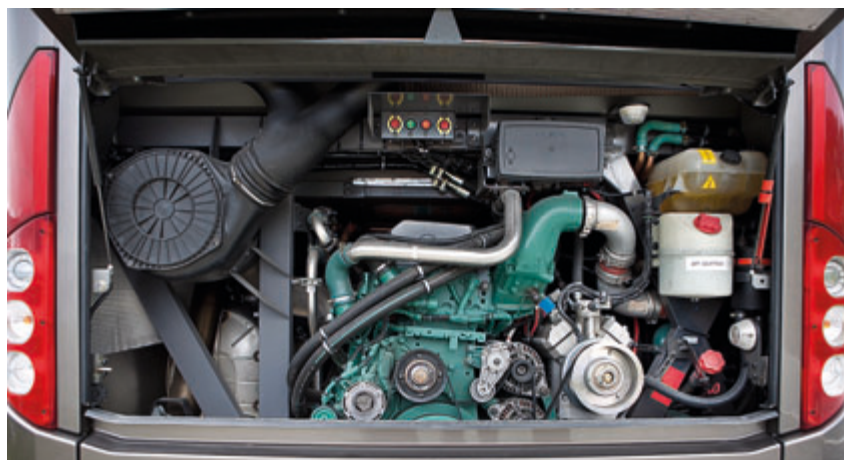
"Il abaisse la consommation de carburant jusqu'à 5 %", souligne Dusan Prastalo, chef de projet chez Volvo Bus.

Développé par Volvo Powertrain en étroite coopération avec Volvo Bus Product Development, le moteur 13 l équipe avec succès les camions Volvo depuis plusieurs années déjà. Sa technologie fiable et commune à l'ensemble du Groupe Volvo a fait la preuve de sa fiabilité opérationnelle élevée. Ce moteur moderne à 6 cylindres droit est doté d'un turbo et d'un refroidisseur d'air de suralimentation. Une culasse d'un seul tenant, un arbre à cames en tête, 4 soupapes et des injecteurs électroniques constituent quelques unes de ses innovations techniques. Pour les autocars, le moteur 13 l est disponible en deux puissances nominales : 420 et 460 cv. Le D13 est conforme aux exigences de la norme européenne sur les émissions Euro V.

Performances de conduite améliorées

"Le moteur 13 l est monté à la verticale, contrairement au moteur 12 l horizontal", explique Dusan Prastalo. "Un moteur debout est plus facile à entretenir, ce qui améliore son rapport qualité-prix en après-vente".

En dépit d'un couple supérieur à niveaux de puissance égaux, le moteur 13 l pèse environ 80 kg de moins



que le 12 l. La combinaison de cet allègement et d'un couple plus élevé permet de hausser la vitesse moyenne et donc d'augmenter la rentabilité. Son couple plus élevé ouvre au moteur une gamme plus large d'applications et la nouvelle stratégie de changement de vitesse abaisse le régime moteur, ce qui diminue encore la consommation de carburant. Sa rapidité de réponse, quel que soit le régime, se traduit par une accélération plus rapide et une meilleure maniabilité avec moins de changements de rapport. Le couple plus élevé accélère le rapport de pont arrière, ce qui contribue aussi à abaisser le régime.

Génération suivante

Le nouveau moteur 13 l est le cœur des versions améliorées des Volvo 9700 et 9900.

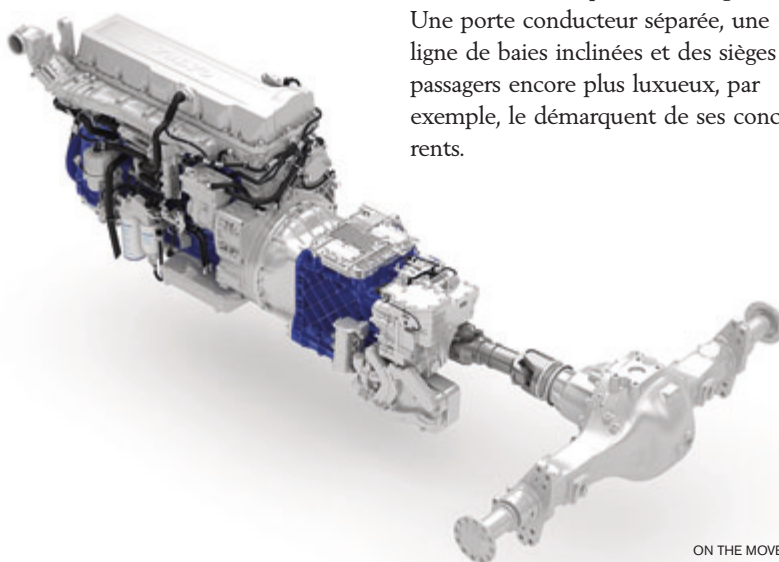
La nouvelle génération développe et affine le concept élu "autocar de l'année 2008", qui doit ce prix

prestigieux à sa meilleure offre totale et en particulier à sa chaîne cinématique exceptionnelle, à son confort pour les passagers et le conducteur et à ses atouts en termes de coût de propriété.

"La volonté de Volvo Bus de fournir des véhicules propres à faible consommation de carburant est évidente chez les nouveaux modèles 9700 et 9900", souligne Arne Shelman, directeur du support marketing.

"Bénéficiant en outre d'une offre après-vente attractive et du soutien d'une organisation spécialiste des autocars, nos deux véhicules répondent à la demande de nos clients en termes de performances, de confort, de style et de coût du cycle de vie".

Le Volvo 9700 est proposé en deux nouvelles versions, Premium et Superior, qui donnent le choix aux opérateurs entre deux spécifications de base différentes parfaitement adaptées à leurs besoins opérationnels. Le Volvo 9900 Prestige a conservé son confort et ses caractéristiques haut de gamme. Une porte conducteur séparée, une ligne de baies inclinées et des sièges passagers encore plus luxueux, par exemple, le démarquent de ses concurrents.





N'oubliez pas de graisser ! Gunnar Arne Sømme remet en état l'essieu arrière. L'entretien, les réparations et le remplacement des pièces font partie du contrat entre Volvo et Veolia.



Paul Arne Henriksen est l'un des 17 mécaniciens de l'équipe de l'atelier de Stavanger qui assure le maintien en bon état des autobus Volvo.

Le contrat de service avec Volvo libère des ressources

Il y a un petit peu plus de deux ans, la société norvégienne Veolia Transport Sør a fait un choix qu'elle n'a jamais regretté. Aujourd'hui, non seulement Volvo fournit des autobus à son parc de 350 véhicules, mais il est chargé de la maintenance et des réparations.

Texte Kristin Dugstad Vestheim Photos Jan Inge Haga

Veolia a fermé trois de ses ateliers du comté de Rogaland et confié à son concessionnaire Volvo toutes les activités d'entretien, d'inspection et de réparation. Cette solution lui permet de se concentrer sur son vrai métier : le transport de passagers.

"Nous devons nous occuper de beaucoup trop de choses", explique Anders Erik Hansen, directeur d'exploitation de Veolia Transport Sør à Stavanger. "Les problèmes techniques pesaient de plus en plus lourdement sur nos épaules et l'entretien et les

réparations commençaient à prendre une trop grande place à notre goût. Au final, nous avons du mal à nous concentrer sur notre vrai métier : transporter les passagers dans nos autobus. Les défis et les tâches auxquels nous étions confrontés prenaient une telle ampleur que nous n'arrivions plus à les traiter tous correctement. Mais les choses ont changé."

Soulagement

"Nous pouvons davantage nous concentrer sur notre 'vrai' métier maintenant

et nous sommes ravis que Volvo se charge de maintenir nos autobus en parfait état. Nous sommes convaincus que c'est la meilleure solution pour nous", insiste Anders Erik Hansen. Il est certain que cet arrangement libère des ressources, ce qui a un effet positif sur tous les secteurs de l'entreprise.

"En tant que société de transport, qu'est-ce qui est le plus important pour nous ?", demande-t-il avant de répondre lui-même : "Notre métier, c'est de transporter les gens. Voilà l'important : les gens. Et grâce à notre accord avec

Laser cutting
Edge bending
Welding

Å.S.A.B. Established 1968

ÅMÅLS STÅLKONSTRUKTIONER AB
 Telephone +46 (0)532-123 60 www.asab.nu

La plus grande agence de traduction technique en Scandinavie

Spécialisée dans la traduction de documentations techniques, manuels d'utilisation, brochures, bulletins informatifs, contrats etc.

- Traduction toutes langues (sources/cibles)
- Large réseau de traducteurs dans le monde entier
- Leader dans le développement des technologies des langues
- Plus de 40 ans d'expérience dans le secteur de la traduction



CBG TRANSLATIONS NV
WWW.CBG.COM



"Nous devons nous occuper de beaucoup trop de choses"

Anders Erik Hansen

Volvo, nous libérons des ressources pour ne penser qu'à eux. Aujourd'hui, notre concessionnaire Volvo prend en charge toute la partie technique de notre activité, depuis l'entretien de routine jusqu'au remplacement des pièces usées en passant par des opérations plus lourdes et la réparation des dégâts après accident. Obtenir ces services de personnes qui connaissent nos modes de fonctionnement et nos autobus comme leur poche nous a incroyablement soulagés. Nous n'avons que des choses positives à dire de notre accord, chez Veolia !" s'exclame-t-il avec enthousiasme.

"Pour résumer, nous pouvons affirmer que les choses n'ont jamais mieux fonctionnés", conclut-il.

L'un des trois ateliers Volvo de la région se situe à la périphérie de Stavanger. Il emploie 17 mécaniciens, qui travaillent de 7 heures du matin à

10 heures du soir, sur 5 autobus à la fois si nécessaire. Le fonctionnement par équipes présente le double avantage de disposer d'une capacité importante et de travailler très efficacement.

Livrer la marchandise

Rune Hetland est directeur Après-vente de Rieber Thorsen, le concessionnaire Volvo du district. L'accord entre Volvo et Veolia a été conclu il y a à peine plus de deux ans. Et il fallait que les choses aillent vite ensuite. Très vite ! L'idée était de faire venir 160 autobus Volvo à Stavanger, dont la majorité devait être terminée pour fin décembre 2007. Au début du feu d'artifice du Nouvel an, 130 autobus Volvo étaient alignés dans le parking réservé aux autobus à l'extérieur de Stavanger, tous prêts à partir. Le délai de livraison était respecté. Les bus étaient prêts et livrés en avance. Noël était sauf. La

Veolia à Stavanger

Veolia Transport Worldwide fournit des services de transport en commun dans 30 pays. Situé à Stavanger, son siège norvégien emploie 750 personnes et exploite 350 autobus. La société possède des bureaux dans plusieurs villes norvégiennes. Le dépôt des autobus situé à l'extérieur du centre de Stavanger accueille 160 véhicules, ainsi que l'un des meilleurs ateliers d'entretien et de maintenance d'autobus du pays.



Un accord fructueux pour les deux parties. Volvo fournit des autobus à Veolia Transport Sør et se charge de l'entretien, des réparations et du remplacement des pièces. Rune Hetland, directeur Après-vente du concessionnaire Volvo Rieber Thorsen, et Anders Erik Hansen, directeur d'exploitation de Veolia Transport Sør, sont tous deux très satisfaits de cet arrangement.

nouvelle année a débuté avec la mise en circulation d'autobus tout neufs et la signature d'un nouveau contrat de services entre Volvo et Veolia.

Depuis, Volvo se charge des activités d'entretien et de réparation contractuelles. Un mariage idéal, à entendre les représentants de Volvo et de Veolia.

Noxudol

SOUND DAMPING & RUST PROOFING

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

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

www.preem.se



Les autobus Volvo font désormais partie du paysage urbain dans la capitale indienne de l'informatique.



Le conducteur Guru Gowda aime agrémente son bus de jasmin frais tous les jours. Il confie : "Je conduis des autobus depuis quatre ans, mais rien ne vaut un Volvo".



Neha Shrivastava, qui travaille chez Tata Consultancy Services, explique : "J'utilise la ligne Volvo depuis le premier jour de mon premier emploi".



En Inde, les autobus Volvo changent les modes de déplacement

Coups de klaxon, sonnettes de vélo et hurlements de pneus - Aux heures de pointe, la cacophonie envahit les rues de Bangalore. L'agitation et l'impatience sont dans l'air. Des bus, des camionnettes, des deux roues, des voitures, des camions, des cyclistes, des piétons et même de temps à autre, un chien, luttent pour leur espace vital. Au milieu de ce chaos, Guru Gowda achemine dans le calme son Volvo KA-01-FA-1932 vers Whitefield, le quartier de l'informatique.

Texte Anusha Jha Rohom Photos Salim

Dans le bus, on se croirait presque dans un autre univers. La FM diffuse une musique d'ambiance douce et la température est parfaite. Les passagers, pour la plupart des ingénieurs en informatique et des managers, lisent le journal ou manipulent leur Blackberry ou leur iPod. Le trajet est long - 1 heure et demie -, mais visiblement cela ne gêne personne !

Aujourd'hui, les autobus Volvo font

partie du paysage urbain à Bangalore. Aérodynamiques et silencieux, les autobus rouge et orange symbolisent la modernisation de la capitale indienne de l'informatique. Comme toutes les autres villes du pays, Bangalore doit fournir des modes de transport de qualité à ses résidents et ce n'est pas simple. Les autorités veulent aussi réduire la consommation de carburant, décongestionner les rues, augmenter la sécurité des usagers de la route et diminuer les contraintes sur les infrastructures, le tout avec une enveloppe budgétaire serrée. L'adoption des autobus Volvo constitue un pas dans cette direction. Une transformation importante est en marche, maintenant que les couches de la population à revenus moyens et supérieurs laissent progressivement leur véhicule à domicile et lui préfèrent les transports en commun.

Un succès commercial

Aujourd'hui, Volvo Bus vend davantage d'autobus en Inde que jamais. C'est une excellente surprise à une époque où tous les pays luttent contre la récession et où les ventes de véhicules commerciaux ont connu une chute draconienne partout dans le monde. Après avoir vendu 440 unités en Inde en 2008, Volvo prévoit un bond de 50 % du volume cette année. L'année

dernière, quatre villes mettaient en place un service d'autobus urbain. Elles sont douze cette année.

Akash Passey, directeur général de Volvo Bus India, déclare : "Cette croissance incroyable tient à nos bonnes relations avec nos clients. Ils apprécient la valeur ajoutée à long terme que nous apportons. Sept années de présence en Inde de Volvo ont donné le temps aux clients de comprendre que nos véhicules associent qualité et sécurité. Conscient de la nécessité de moderniser les villes et de décourager l'utilisation des véhicules personnels, le gouvernement a réalisé qu'il ne pourra y arriver qu'en proposant un meilleur mode de transport, comme les autobus Volvo".

Symbole de modernisation

La formule semble effectivement fonctionner. Prabhu R, contrôleur de gestion chez Novozymes South Asia Pvt Ltd, pratiquait le covoiturage avec des collègues pour ses trajets professionnels. Mais depuis mars de cette année, il a choisi l'autobus Volvo. Prabhu explique : "Se rendre en voiture de Hosakerahalli à ITPL (International Technology Park Ltd) est extrêmement fatigant. Le bus prend un peu plus longtemps, mais il est beaucoup plus confortable, sûr et économique !"



Les autobus Volvo disposent d'un terminus spécial à l'aéroport international de Bangalore. La population locale se félicite de ce service.

La desserte de l'aéroport, un service très prisé

La ligne d'autobus Volvo qui dessert l'aéroport compte parmi les plus prisées. Le nouvel aéroport international de Bangalore se trouve à presque 50 kilomètres de la ville et la course en taxi est considérée onéreuse. Bangalore Metropolitan Transport Corporation (BMTC) a donc décidé de mettre en place une ligne de desserte de l'aéroport avec des autobus Volvo, moyennant un coût très inférieur à celui de la course en taxi. La population locale a énormément apprécié ce service, qui est devenu aujourd'hui l'un de ses modes de transport favoris.

Anil Bhatia, un homme d'affaires de Delhi, le dit sans ambages : "Je suis heureux que mes amis m'aient recommandé la navette Volvo. Elle est très économique et j'aimerais que l'aéroport de Delhi propose le même service". Les autobus sont également utilisés par le personnel des compagnies aériennes.

Soutien du gouvernement

Les autobus Volvo ont suscité l'enthousiasme du gouvernement du Karnataka. Bangalore Metropolitan Transport Corporation (BMTC) peut se targuer d'être la première entreprise publique indienne à avoir mis en service des autobus Volvo dans son agglomération en 2006. Les responsables de l'élaboration des politiques comprennent l'importance de la baisse de la consommation de carburant, de la décongestion des routes et de la protection de l'environnement, ce qui se traduit par l'accueil positif des autobus Volvo et leur achat répété.

Lors de la Journée mondiale de l'environnement de cette année, R. Ashoka, ministre du Transport et président de BMTC et de KSRT, a déclaré : "Doter le Karnataka des meilleurs

services de transport public a toujours été notre objectif. Si BMTC l'atteint, c'est grâce aux lignes de Bangalore desservies par les autobus Volvo, des véhicules fiables d'un coût abordable. Ces autobus écologiques consomment moins de carburant et émettent moins de gaz d'échappement".

Une transformation importante est en marche, maintenant que les couches de la population à revenus moyens et supérieurs laissent progressivement leur véhicule à domicile et lui préfèrent les transports en commun. Plus récemment, dans le cadre de la Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission (JNNURM), un programme national de modernisation urbaine de 20 milliards de \$ lancé par le gouvernement indien, Bangalore a commandé 200 nouveaux autobus Volvo. Ces véhicules, qui viennent s'ajouter aux 300 déjà en circulation, constitueront le parc d'autobus le plus moderne d'Inde. Ils contribueront à faire des transports en commun une alternative plus attractive tout en soutenant les projets de développement de la ville.

Un impact fort

Les autobus Volvo ont eu des impacts sur de nombreuses vies, tous positifs. Des passagers aux conducteurs, toutes

les anecdotes expriment la satisfaction de leurs narrateurs.

Ravi Kumar, conducteur de l'autobus KA01 FA1348 desservant l'aéroport, raconte : "Avant, je conduisais les bus normaux de BMTC. Quand ce projet a été lancé, j'ai fait partie des chauffeurs choisis pour suivre une formation spéciale. La première fois où j'ai conduit le bus Volvo a été un grand moment pour ma famille et pour moi-même. Leur mise en circulation était annoncée dans les médias depuis un moment et pendant quelques jours au moins, j'ai été un héros !"

Acteur clé du transport urbain

Akash Passey résume tous ces propos en ces termes : "Jusqu'à récemment, Volvo était connu comme un acteur clé du transport longue distance. Mais aujourd'hui, il est également connu comme un fournisseur crédible de transport urbain. Son principal facteur de différenciation, c'est l'apport de solutions complètes. Aujourd'hui, non seulement nous construisons des autobus complets en Inde, mais nous sommes capables de concevoir un système de transport efficace et de planifier les itinéraires".



Ravi Kumar souligne : "Pas de freins mécaniques, pas d'embrayage, rien que des boutons et un frein électronique. C'est un bus facile à conduire. Je ne suis pas fatigué, même à la fin d'une longue journée !"



Combining ride comfort with economy. That's what moves us.



busworld KORTRIJK

Visit us
Hall 5, Stand 505.

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 37-8579

www.voithturbo.com/road

Voith Turbo

VOITH
Engineered reliability.

Livraison de 1 500 autobus à Shanghai

La joint venture de Volvo Bus Sunwin Bus a signé un accord cadre pour 1 500 autobus avec l'opérateur Bashi Group à Shanghai (Chine). Le contrat est évalué à environ 1,3 milliard de SEK et la livraison des véhicules sera échelonnée jusqu'à l'ouverture de l'Exposition universelle que la ville accueillera l'année prochaine.

La ville de Shanghai investit des sommes très importantes dans la modernisation et la rationalisation de ses transports en commun avant l'Exposition universelle, qui ouvrira ses portes le 1er mai 2010. Elle a donc décidé d'acquiescer davantage d'autobus Volvo et de consentir un investissement important dans des autobus propres Sunwin Bus, une joint venture à 50-50 entre Volvo Bus et Shanghai Automotive Industry Co, afin de rehausser le standing de son parc.

Près de la moitié des 1 500 autobus du contrat cadre seront des Volvo B7RLE et B6R et les autres seront des véhicules de marque Sunwin.

Les composants du châssis des autobus Volvo sont emballés à l'usine de Borås, en Suède, et envoyés au site de Shanghai, où ils sont montés et carrossés. La même usine fabrique également les autobus Sunwin locaux.



Volvo remporte une commande pour 90 autobus pour la ville de New York

Nova Bus, filiale de Volvo Bus en Amérique du Nord, a remporté une commande de 90 autobus articulés pour la ville de New York. Ils seront assemblés à la nouvelle usine de Plattsburgh (États-Unis), qui ouvrira en juin.

MTA New York City Transit, qui dessert les cinq "boroughs" de la ville de New York, possède et exploite un parc de plus de 4 500 autobus, le plus vaste pour un organisme public en Amérique du Nord.

Ces dernières années, Nova Bus ne vendait d'autobus qu'au Canada. Aux États-Unis, pour vendre des autobus urbains, qui sont en partie financés par des fonds fiscaux, les autorités exigent qu'une partie soit fabriquée dans le pays. Début juin, une nouvelle usine ouvrait ses portes dans le nord de l'État de New York et le premier autobus en sortait à la fin du même mois. Les autobus articulés de New York City Transit y seront assemblés avant leur livraison au cours du premier semestre 2010. Nova Bus y assemblera également ses autobus diesel de 12 m et son autobus hybride.

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

Un leader de la réduction des émissions et de la consommation de carburant

Les moteurs compatibles Euro V Volvo Bus sont conformes aux dispositions encore plus strictes de cette nouvelle norme européenne sur les émissions. Par ailleurs, Volvo Bus a considérablement abaissé la consommation de carburant de ses véhicules conformes à Euro IV.

Texte Håkan Hellström Photos Volvo

Volvo propose des moteurs Euro V Incentive depuis plusieurs années grâce à sa technologie de réduction catalytique sélective (SCR), qui optimise le moteur et lui permet de consommer le moins de carburant possible et de respecter le niveau d'émission de particules extrêmement faible exigé par Euro V.

"Nous avons pris le développement d'une technologie de motorisation écologique à bras le corps", affirme Edward Jobson, responsable Environnement chez Volvo Bus.

"Le moteur D7 nous a valu une position dominante sur le marché en termes de consommation de carburant et nous poussons maintenant le développement encore plus loin. Le

nouveau moteur 13 l devrait nous propulser en tête du segment de la motorisation haute puissance également", souligne-t-il.

Selon lui, les dernières améliorations apportées au moteur en vue d'Euro V vont diminuer la consommation de carburant de 5 à 6 % supplémentaires. Elles concernent pour l'essentiel le moteur lui-même, mais aussi le refroidissement et d'autres systèmes auxiliaires.

Plusieurs solutions techniques

Contrairement à un grand nombre de ses concurrents, qui ont augmenté la consommation de carburant pour respecter les normes plus strictes en matière d'émissions, Volvo Bus a créé la gamme de moteurs SCR, qui réduit la consommation jusqu'à 17 % par rapport aux générations antérieures.

"Les dernières mesures en date pour diminuer encore plus la consommation de carburant comprennent une nouvelle version de notre boîte de vitesses I-shift destinée aux moteurs Euro V, ainsi qu'une meilleure installation du moteur pour réduire les pertes de refroidissement", poursuit Edward Jobson. Le recours permanent aux statistiques sur la consommation et le suivi de la gestion du carburant par les

autobus en service comptent parmi les autres méthodes utilisées. Pour aider les clients à optimiser la productivité et à choisir les spécifications optimales compte tenu de leurs besoins, Volvo Bus a développé l'outil Bus Selector.

"L'adaptation dynamique à la topographie et un limiteur d'accélération sur les boîtes de vitesses font partie des autres solutions techniques", précise-t-il. "Mais la technologie ne fait pas tout. Des mesures comme la formation des conducteurs et l'augmentation de la capacité en passagers ont un effet positif sur la consommation de carburant".

"Volvo Bus va poursuivre avec détermination le développement futur de solutions rentables et écologiques".



Edward Jobson, Responsable Environnement

Volvo livre les plus longs autobus du monde à Bogota




Volvo Bus a livré 50 autobus articulés à l'un des systèmes de transport les plus vastes et les plus efficaces au monde, le Transmilenio de Bogota, capitale de la Colombie. Dix d'entre eux sont bi-articulés et les plus longs au monde (27,2 mètres).

La capacité en passagers élevée de ces bus articulés a permis de retirer des rues de Bogota de nombreux véhicules plus petits. Ce choix et la décision d'un grand nombre d'habitants de la ville de laisser leurs voitures chez eux et de prendre l'autobus, ont réduit de 59 % les émissions de gaz d'échappement par les véhicules à moteur. Transmilenio exploite 560 autobus articulés Volvo, soit une proportion importante de

son parc. Outre 40 autobus articulés B12MA supplémentaires en commande, BRT (Bus Rapid Transfer) a acheté pour la première fois dix autobus bi-articulés basés sur ce modèle.

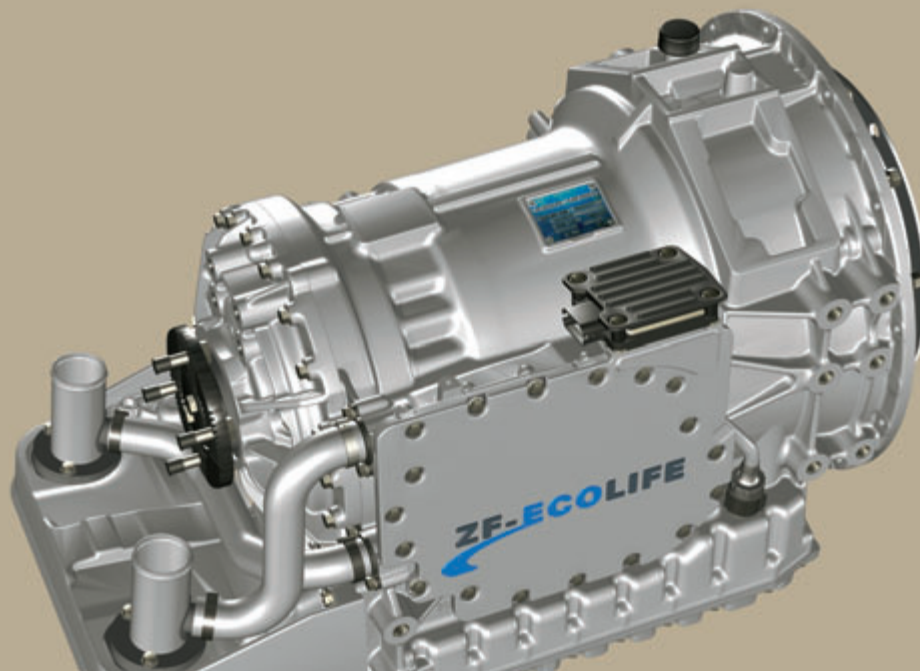
Ce sont les plus longs au monde (27,2 mètres) et ils peuvent transporter 240 passagers. Les autobus bi-articulés augmentent la capacité du système de transport sans accroître le nombre de véhicules.

Les châssis ont été construits à l'usine Volvo de Curitiba, au Brésil, et les carrosseries fabriquées en Colombie par Superpolo, une filiale du carrossier Marcopolo. Le client est Ciudad Movil, l'un des opérateurs du Transmilenio.



Technologie ZF –
un choix intelligent.
Car avec EcoLife
arrive la reprise.

ZF 09-11



www.zf.com

Diminution des coûts, augmentation des performances – avec EcoLife vous bravez toutes les crises. Entièrement repensée, cette boîte de vitesses automatique permet de réduire les frais d'exploitation des autobus/autocars. Car sa durée de vie a été considérablement améliorée. Car le logiciel TopoDyn Life assure une diminution de la consommation. Car le ralentisseur primaire permet un freinage sans usure. Et l'environnement direz-vous ? La transmission automatique EcoLife ménage les ressources naturelles, réduit les émissions de gaz d'échappement et de particules – et est en outre plus silencieuse. EcoLife. Le miracle économique.

Transmissions et liaisons au sol





UN FINANCEMENT POUR L'AVENIR

Si vous avez choisi d'investir dans un bus Volvo, la qualité et la sécurité sont des valeurs importantes pour vous. De ce fait nous sommes certains que vous apprécierez aussi les solutions de financement Volvo.

Volvo Financial Services et Volvo Bus disposent d'une panoplie de produits et de services qui ont été créés spécialement pour votre secteur. Nos services sont taillés sur mesure de vos besoins spécifiques afin de maximiser vos résultats professionnels.

Contactez votre représentant Volvo le plus proche pour plus d'informations sur Volvo Bus et Volvo Financial Services. Avec nous vous voyagerez en toute sécurité..

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.vfsc.com

