

ON THE MOVE

Med større kraft og drivstoffeffektivitet
- den nye 13-litersmotoren



**Hybrid-dobbeltdekkere
for et grønnere London**



ALCOHOL RELATED ACCIDENTS ARE NO ACCIDENT



BE SURE. BE SAFE.

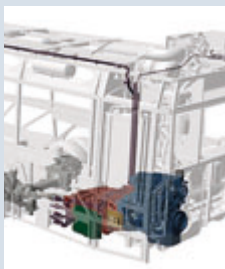
Alcohol interlocks measure the breath alcohol concentration (BrAC) of a driver and inhibit the operation of the vehicle if the driver's BrAC is over a preset limit. It's durable construction ensures reliability in all environments such as buses, trucks and heavy machinery. Alcohol interlocks can be installed on Volvo buses and trucks on the assembly line, or as an aftermarket accessory. Visit your nearest Volvo workshop or acs-corp.com for more information.



ACS 
ALCOHOL COUNTERMEASURE SYSTEMS



4. Volvos hybrid-dobbeltdekkere er nå i ferd med å gjøre Londons gater litt grønnere. For å oppleve dem, kan du ta bussrute 141 fra Palmers Green til London Bridge.



6. Volvo-bussenes løsning med parallell hybridteknologi har mange fordeler i forhold til andre bussfabrikanters hybridsystemer, særlig under det nye europeiske direktivet for ikke-forurensende og energieffektive kjøretøyer.



8. Den nye 13-liters motoren gir Volvo 9700 og Volvo 9900 mer kraft og mindre drivstoffbruk. Se hva det norske selskapet Fjord1 mener om sin forbedrede turbussmodell.



12. Veolia Transport i Stavanger har aldri angret på at de valgte Volvo Bus til å ta seg av service og vedlikehold. Avtalen frigjør viktige ressurser innen selskapet.



14. India er et land i stadig forandring; dette er kanskje mest synlig i byen Bangalore. Og Volvo-bussene er blitt et symbol for byens modernisering.

Vi tilbyr svært god drivstoffeffektivitet

Vår verdens framtid er basert på vår evne til å gå over til mer miljøvennlige produkter innen alle former for industri så snart som mulig. Hvis disse miljøvennlige produktene er mer kostnadseffektive enn sine forgjengere, vil overgangen gå raskere. Dette er det ledende prinsipp for Volvo Buses' miljøvernstiltak, og vi henviser til det som "grønn energi."

Da Volvo valgte SCR-teknologi i samsvar med kravene til Euro IV, var hovedårsaken at vi slik kunne oppnå en betydelig reduksjon i drivstoffbruk. Euro V tillater oss å spare enda mer drivstoff med nye og bedre motorer, kombinert med bedre girkasser. Ved testing kunne vår nye 13-liters motor vise til 5 prosent reduksjon i forbruk, sammenlignet med sin forgjenger.

Vår "grønne energi" sto også bak valget av hybridteknologi for bybussene våre. Takket være parallell hybridteknologi, kan vi redusere drivstoffbruken med omtrent 30 prosent i de fleste bytrafikkmiljøer. Våre testbussar i Göteborg og London, som nå har vært i bruk i nesten 6 år, bekrefter disse tallene.

Men mangel på effektivitet omfatter mer enn hvor godt selve bussen fungerer. Det er like viktig at ettermarkedet fungerer effektivt med et tett nettverk av verksteder og rask levering av reservedeler.

Det omfatter i større og større grad også andre tjenester som setter våre kunder i stand til å bli mer effektive. Dette kan innebære kjøretrening, analyse av kundens drivstoffbruk, serviceavtaler, telematikk, forsikring, leieavtaler og så videre. Mange av våre servicetilbud kommer nå i pakkeform, slik at det er klart hva som er inkludert, og hva det koster.

Det skal være enkelt og lønnsomt å gjøre forretninger med oss. Med våre drivstoffeffektive busser og våre kundebaserte spesialpakker, er jeg sikker på at flere og flere vil se oss slik.

Håkan Karlsson
President & CEO
Volvo Bus Corporation



Volvo Bussar AB Address ARHK6N, SE-405 08 Göteborg, Sverige Telefon +46 31 66 00 00 Faks +46 31 66 60 27
E-post info.buses@volvo.com Web www.volvo.se

Produsert av Roxx Media Sverige, www.roxx.se Utgiver Per-Martin Johansson Prosjektadministrator Mikael Svensson
Salg av avtissesement Maria Sved Foto Anders Nilsson, Jan Inge Haga, Egil Aabrekk, Salim, Volvo Buses Redaktør Håkan
Hellström Tekster Håkan Hellström, Anusha Jha Rohom, Kristin Dugstad Vestheim Avertissementoriginaler Therèse Adolfsén
Layout Daniel P Sandin Trykkeri Printfabriken 2009/10



Londons røde dobbeltdekkerbusser er en av byens mest kjente symboler. Hensynet til både energisparing og redusert utslipp er grunnen til at Volvo B5L Hybrid ble inkludert i bussflåten.

Nylige tester viser at Volvo Hybrid-bussene reduserer drivstoffbruken med så mye som 30 prosent, sammenlignet med dieslbussene.

Tekst Håkan Hellström Foto Anders Nilsson



"Jeg liker Volvohybridene godt, de går mye jevnere enn andre hybridbussene," sier Arrivsjafor Gamin Muhammed.



Gurjit Hulait er teknisk formann på Wood Green. "Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekker er ganske så robust, og har klart seg like godt som andre hybridbussene med hensyn til pålitelighet, det har vært få problemer til dags dato," sier han.

Den røde bussen som gjør Londons gater grønnere - Volvo B5L Hybrid

Nord-Londons "grønne kjørefelt" er en kaotisk opplevelse i rushtiden. På bussholdeplassen utenfor den populære puben, The Fox, går pendlere på og av en uendelig strøm av røde dobbeltdekkere. Støyforurensing fra biler og dieslbussene fyller gaten med aggressivt spektakkel.

Alt dette setter Volvos nye hybrid-dobbeltdekkere i åpenbar kontrast. Når den ankommer bussholdeplassen, slås dieselmotoren fullstendig av. Du opplever en behagelig mangel på støy som fortsetter selv når bussen går fra stoppestedet, siden den bare bruker sin elektriske motor til å aksellerere.

"Det er fantastisk hvor stille det er når dieselmotoren er slått av," sier

Daniel Clarke, en av pendlerne som står i kø på bussholdeplassen. "Jeg kan ikke engang tenke meg hvilken forskjell det ville være om alle bussene var hybrider."

Hybridpionérer

Bussgarajen Arriva's Wood Green i Nord-London er en pionér innen hybridbussene i London. I juni i år, ankom 6 nye Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekkerbussene til garasjen, som har tidligere erfaring med hybridteknologi.

"Vi fikk den første hybridbussen i 2007, og har nå totalt 11 hybriddobbeltdekkere her på Wood Green, inkludert Volvo B5L Hybrid

Dobbeltdekker," sier Ian Tarran, teknisk leder hos Arriva London. "Vår erfaring med hybridteknologi har vært positivt til nå, og alle våre medarbeidere, fra mekanikere til sjåfører, er fornøyd med dette."

Ian Tarran ser en stor framtid for hybridbussene.

"Mulighetene for sparing av drivstoff er enorme," sier han. "Etter hvert som kapitalinvesteringen i bussen reduseres og pålitelighetsfaktoren øker, er det ikke tvil om at interessen i hybridteknologi vil øke."

Utfordrende rute gjennom London

Londons borgermester og Transport of London, som er ansvarlig for Londons transportsystem, har gjort hybridbussene til en hovedkomponent i sin strategi for mer miljøvennlige løsninger på offentlig transport. Til dato er det 56 hybridbussene i bruk i Londons bussflåte. For virkelig å sette Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekker på prøve, ble bussrute 141, satt ut på kontrakt til



"Jeg tror at i fremtiden vil vi ta enda et skritt videre, til elektriske busser, etterhvert som teknologien for dynamoer og batterier forbedres."

Ian Tarran, teknisk direktør



30 prosent mindre drivstoffbruk

Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekker ble lansert i fjor, samtidig med Volvos 7700 Hybrid enkeltdekkerbuss. De bruker begge Volvos I-SAM parallellhybridsystem, som har to energikilder, en mindre enn vanlig dieselmotor og en elektrisk motor. Det er den elektriske motoren som akselererer den til en hastighet på 15-20 km/t. Når bussen er i fart, kombinerer parallellhybridsystemet diesel og elektrisk strøm for å opprettholde hastig-

heten. Ved høyere hastigheter bruker bussen kun dieselmotor. Regenererende bremseenergi lader batteriet via dynamoen. Flere av Volvos hybridtilleggssystemer er drevet av uavhengige elektriske motorer.



Alle disse tiltakene bidrar til å spare drivstoff på ruter med hyppig bremsing og gassing, som ved busskjøring i bytrafikk. Parallellhybridteknologien reduserer drivstoffbruk og CO₂-utslipp med opp til 30 prosent, sammenlignet med konvensjonelle dieselbussene. Med hybridene reduserer den 5-liters Euro V-tilpassede motoren med SCR (selective katalytic reduction) nitrogenoksyd og partikkelutslipp med opp til 40-50 prosent.

Arriva London, valgt. Ruten starter ved Palmers Green, og ender ved London Bridge, en total avstand på 9 kilometer, og med avgangsfrekvens på 6-12 minutter.

"Gjennomsnittlig hastighet er omtrent 8 kilometer i timen, og bussen stopper gjennomsnittlig hver 150 meter ved trafikkllys, holdeplasser og så videre. Det er en ganske intens og utfordrende rute i stor trafikk og med mange passasjerer, så bussene går lenge - opptil 17-19 timer per dag," sier Ian Tarran.

"Tester som ble utført i løpet av sommeren, har vist at Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekkers drivstoffbruk ligger innen det vi har satt oss som mål," sier Niklas Deras hos Volvo Buses. "På rute 141 har bussene den aller tøffeste brukssyklusen, og likevel har drivstoffbruken blitt redusert med litt over 30 prosent, sammenlignet med de vanlige dieselbussene som kjører rute 141. Det samme gjelder Volvo 7700 Hybrid enkeltdekkerbuss, som for øyeblikket er i bruk i Göteborg.

"De går bra"

Omtrent 25 mekanikere jobber på Wood Green-garasjen.

"Vi deler ansvaret for vedlikehold og reparasjoner på Volvo Buses. De utfører service på hybrid-delen av bussen, og vi gjør alt det andre," sier Gurjit Hulait, teknisk formann på Wood Green. "Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekker er ganske så robust, og har klart seg like godt som andre hybridbussene med hensyn til pålitelighet, det har vært få problemer til dags dato. Problemer vil det alltid være, men Volvo har vært veldig rask i sine responser."

Arriva-sjåfør, Gamin Muhammed, begynner akkurat sitt skift bak hjulet på en Volvo B5L Hybrid Dobbeltdekker.

"Jeg liker dem godt, de går mye jevnere enn andre hybridbussene, så jeg foretrekker Volvohybriden," sier han. "Det er selvfølgelig enkelte ting som kan forbedres til å begynne med, men i det store og hele synes jeg de er komfortable, og fungerer bra."

"I det siste har vi sett på vanskeligheter med bremseresponsen, som enkelte sjåfører har hatt problemer med, men nå har vi oppdatert programvaren, slik at den tilsvarende standarden," sier Niklas Deras hos Volvo Buses.



Parallell hybridløsning gir Volvo fordeler i forhold til konkurrentene

Volvo-bussenes hybridløsning byr på flere fordeler sammenlignet med andre bussfabrikanters hybridsystem, først og fremst ved å bruke parallell hybridteknologi.

Tekst Håkan Hellström Foto Johanna Asplund

"Det er ikke bare selve parallellhybridteknologien, men også det faktum at det er vår egen løsning, spesifikt skapt av og for Volvo," sier Edward Jobson, miljøleder hos Volvo Buses.

"Andre hybridbussfabrikanter har valgt andre alternativer, og i stedet kjøpt inn hybridsystemer som er utviklet og laget av andre, som de så bruker i sitt eksisterende produkt. I motsetning til dette er Volvos hybridløsning høyst integrert i bussen, ikke bare i viktige deler av girkassen, drivsystemet og motoren, men også integrert i tilleggssystemene, som for eksempel luftkompressoren, klimaanlegget, servostyringen og de elektriske dørmekanismene," sier Edward Jobson.

Pålitelig hybridsystem

"Teknologien er utviklet av Volvo for Volvo. Dette betyr at våre kunder får et svært pålitelig hybridsystem, spesielt utviklet og laget for våre busser. Dette er en fordel ved service og vedlikehold, siden serviceteknikerne møter en robust standardteknologi for Volvo,

som de allerede kjenner og har et godt forhold til."

Som nevnt, har Volvo Buses valgt en annen teknologisk løsning for sine hybridbusser enn konkurrentenes, og gått inn for en mer pålitelig teknisk løsning: parallellhybriden I-SAM (Integrated Starter Alternator Motor). Den forrige generasjonen av hybridteknologi som fremdeles brukes, er seriehybriden.

Fordeler ved parallell

"Bussene våre kan gå bare på dieselmotor, hvis noe skulle skje med den elektriske kraftforsyningen," sier Edward Jobson. "En parallellhybridbuss kan komme seg til den siste holdeplassen uten den." "Det parallellle drivsystemet er stort sett mindre sårbart enn seriedrivsystemet, da de to kraftprodusentene kan fungere uavhengig av hverandre eller fungere sammen", sier Edward Jobson.

Fordelen med parallellhybridteknologien som Volvo har valgt, er at bussene også fungerer godt i forsteds- og bytrafikk med færre stopp ved bussholdplasser. Dette skyldes den mekaniske koplingen mellom dieselmotoren og drivakselen, som eliminerer mangelen på effektivitet som oppstår når du omgjør mekanisk kraft til elektrisk og tilbake igjen.

"Det er veldig viktig for våre kunder at bussene også sparer drivstoff utenfor tettstedene," sier Edward

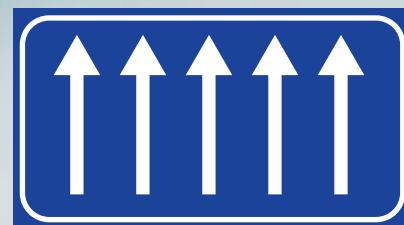
Jobson. "Mange av de store selskapene må flytte bussen rundt til forskjellige områder i løpet av bussens levetid, og dette går ikke med en teknologi som bare er tilpasset den mest ekstreme bytrafikken."

Vedholdende økonomi

Edward Jobson nevner en annen fordel ved Volvos hybridbuss med hensyn til det europeiske direktivet for ikke-forurensende og energieffektive kjøretøyer, som skal gjelde fra desember 2010. Direktivet legger vedholdende økonomi, slik som levetidskostnader for energibruk og utslipp, til offentlige kriterier for de kjøretøyer som skal på markedet. Det vil si at det ikke bare er innkjøpsprisen for busser som bør vurderes ved innkjøp, men også den energi- og miljømessige effekten gjennom kjøretøyetets levetid.

Sammenlignet med sin dieseldrevne motpart, reduserer Volvos hybridbuss drivstoffbruk og klimagassutslipp med opptil 30 prosent, sammenlignet med konvensjonelle dieselbusser.

"Volvos hybridbusser er meget konkurransedyktige på dagens marked, og vil bli det i enda større grad når direktivet trår i kraft," sier Edward Jobson. "Hybridbusser vil gi et mer attraktivt tilbud til kundene våre, uten at de må vente på politiske avgjørelser." Dette vil også gi hybridbusskundene en fordel over de konkurrentene som kjøper inn vanlige dieselbusser.



Sikkens Autocoat BT: den snabba vägen till lönsam lackering

Använd våra hög kvalitativa, kostnadseffektiva
och VOC-godkända produkter



NATURSKJØNN RUTE - utfordrende kjøretur

"Volvo 9700 med 13-liters motor har vist seg å være en pålitelig buss med stor motorkraft," sier Karin Lunde Vinsrygg, trafikkleder hos Fjord1. "Både pålitelighet og kraft er veldig viktig, siden bussen kjører over 3 fjelloverganger hver gang den kjører ruten mellom Bergen og Trondheim. Foreløpige tall viser også at drivstoffbruken er mindre."

Tekst Håkan Hellström Foto Egil Aabrekk



Sjåføren Per-Olav Skarstein sjekker oljen før han begir seg ut på sin utfordrende kjøretur.

Ruten "Ekspressbussen Bergen-Trondheim" mellom Norges nest største og tredje største by, er virkelig en styrkeprøve med hensyn til varighet og utholdenhet for enhver ekspressbuss. Det er en nattrute på omtrent 750 kilometer, som tar 15 timer, og som må ha 3 forskjellige sjåfører i løpet av turen. Fjord1 Nordfjord-Ottadalen AS, et datterselskap av det norske transportselskapet Fjord1, kjører ruten. Fjord1 tilbyr også ferje-, båt-, lokalbuss- og godstjenester, for det meste på vestkysten av Norge.

Utfordrende rute

"Ekspressbussen Bergen-Trondheim er en særegen rute som har vært kjørt siden 1986, og er veldig populær blant passasjererne, både på kortere og lengre strekninger," sier Asgeir Myklebust, daglig leder av Fjord1 Nordfjord Ottadalen AS.

Om vinteren kan temperaturen

varierte fra +10°C ved starten i kystbyen Bergen til -35°C når bussen kjører over Dovrefjell i midt-Norge. Ruten går gjennom et vakkert, men også utfordrende landskap. De svingende temperaturene, de våte veiene og de bratte bakkene er store utfordringer for Volvo 9700.

Lavere drivstoffbruk

"Det er viktig at vi har en ekspressbuss som er komfortabel for passasjerene, men også pålitelig og trygg for sjåføren," sier Asgeir Myklebust. "Vi har veldig god erfaring med Volvo 9700, og den nye versjonen med den større 13-liters motoren er ikke noe unntak."

Siden februar i år har Volvo 9700 med 13-liters motor kjørt Ekspressbussen Bergen-Trondheim-ruten som en del av et testopplegg.

"Selv om dette er et testopplegg, venter vi at bussen skal klare seg like godt som alle andre busser, og til nå

er vi ikke blitt skuffet." Vi har ikke hatt noen alvorlige problemer i denne perioden," sier Karin Lunde Vinsrygg. "Sjåførene våre er veldig fornøyde med bussen."

Fjord1 har studert drivstoffbruken til Volvo 9700 med 13-liters motor i juni og juli, og sammenlignet resultatet med drivstoffbruken til en Volvo 9700 med 12-liters motor i samme periode og på samme rute i fjor.

"Sammenligningen viser at drivstoffbruken er omtrent 3,5 prosent lavere," sier Karin Lunde Vinsrygg.

Volvos tradisjon

Volvo 9700 på ruten Ekspressbussen Bergen-Trondheim er langt fra den første Volvo hos Fjord1. Merket har lange tradisjoner i selskapet.

"Rundt 60 prosent av bussene våre i dag er Volvoer, og dette merket har alltid vært bra," sier Asgeir Myklebust. "Vi er glad for å kunne hjelpe til med





"Vi har veldig god erfaring med Volvo 9700, og den nye versjonen med den kraftigere 13-liters motoren er ikke noe unntak."

Karin Lunde Vinsrygg og Asgeir Myklebust

utviklingen av et nytt produkt, siden vi føler at våre to selskaper har hatt et godt samarbeidsforhold i mange år."

Daniel Forsberg jobber med felttesting i Volvo Buses sin avdeling for altomfattende kjøretøytesting (Complete Vehicle Testing).

"Felttesting er en veldig viktig del av en ny motors utviklingsprosess," sier han. "Vi observerer kontinuerlig ytelsen til Volvo 9700 med 13-liters motor. En ekspressbuss er et komplisert kjøretøy, og det er mange parametere som må tas i betraktning."

Ruten Ekspressbussen Bergen-Trondheim ble valgt til denne felttesten på grunn av kjøreforhold og lengde.

"Vi er, ærlig talt, veldig mange kilometer på veien i løpet av denne testen, og motoren må virkelig bevise at den holder mål," sier Daniel Forsberg. "Vi

får også god tilbakemelding fra Fjord1, og dette gir oss bedre forståelse av hvordan vi kan forbedre produktet vårt."

Aldri trett

Per-Olav Skarstein er en av de faste og erfarne sjåførene på ruten Ekspressbussen Bergen-Trondheim.

"Jeg har kjørt denne ruten i 10 år, og er aldri blitt lei," sier han. "Noen ganger kan det være dramatisk om vinteren, når veien er stengt over en av fjellovergangene, men veiene er stort sett i veldig god stand."

"En sjåfør vil være sikker på at bussen ikke stopper midtveis," sier han. "Volvo 9700 er en pålitelig buss." Den nye versjonen med 13-liters motor er ikke så veldig annerledes å kjøre enn 12-liters motoren, men den drar bedre i motbakkene."

Mer torsjon og lavere drivstoffbruk med den nye, 13-liters motoren

Prisvinnende, nytenkende, og best. Volvo Buses' to turbusser, Volvo 9700 og Volvo 9900 har alltid blitt lagt merke til på det konkurransefylte, internasjonale turbussmarkedet. Nå er de kommet ut med bedre versjoner, inkludert en større og mer drivstoffeffektiv 13-liters motor.

Tekst Håkan Hellström Foto Volvo

13-liters motoren, D13, erstatter den forrige 12-liters motoren i bussmodellene Volvo 9700 og Volvo 9900. Den nye dieselmotoren har større kraft og bedre kjøreegenskaper, men bruker også mindre drivstoff enn 12-liters motoren.

"Den bruker opp til 5 prosent mindre drivstoff," sier Dusan Prastalo, prosjektleder hos Volvo Bus.

13-liters motoren ble utviklet av Volvo Powertrain i nært samarbeid med Volvo Bus Product Development, og har allerede blitt brukt i Volvos lastebiler med gode resultater i flere år. Den innbefatter hele Volvogruppen og dens robuste teknologi med sikre bevis for sin store pålitelighet. Utførelsen er moderne, og er en rett, 6-sylindret form med turbo og interkjøler. Mange tekniske nyskapninger er en del av motoren, som for eksempel topplokk i ett stykke, overliggende kamaksel, 4-ventilsteknologi og elektronisk styrte innsprøytingsventiler. 13-liters motoren til turbussen fås i 2 klassifikasjoner: motorstyrke 420 hk og motorstyrke 460 hk. D13 oppfyller kravene til Euro Vs utslippsstandard.

Bedre kjøreegenskaper

"13-liters motoren er en vertikalt montert motor, mens 12-liters motoren var en horisontalt montert motor," sier Dusan Prastalo. "Det er enklere å utføre service på en stående motor, og dette gjør den mer kostnadsbesparende i ettermarkedet."

13-liters motoren veier omtrent 80 kilo mindre enn 12-liters motoren; dessuten har motorens trekraft økt



i forhold til det samme kraftnivået i 12-liters motoren. Kombinasjonen av redusert vekt og økt moment gjør at den kan gå ved høyere hastighet, noe som også gjør den billigere i drift. Høyere moment gir motoren et større bruksområde, og en ny gistrategi gjør at motoren ruses mindre, hvilket holder drivstoffbruken nede. Responsen er rask både ved høy og lav motorrusning. Dette betyr raskere fartsøkning og bedre kjøreegenskaper med færre girskift. Den høyere momentet lar bakakselen rotere raskere, slik at motoren må ruses mindre.

Neste generasjon

Den nye 13-liters motoren er sentral i den oppgraderte Volvo 9700 og Volvo 9900.

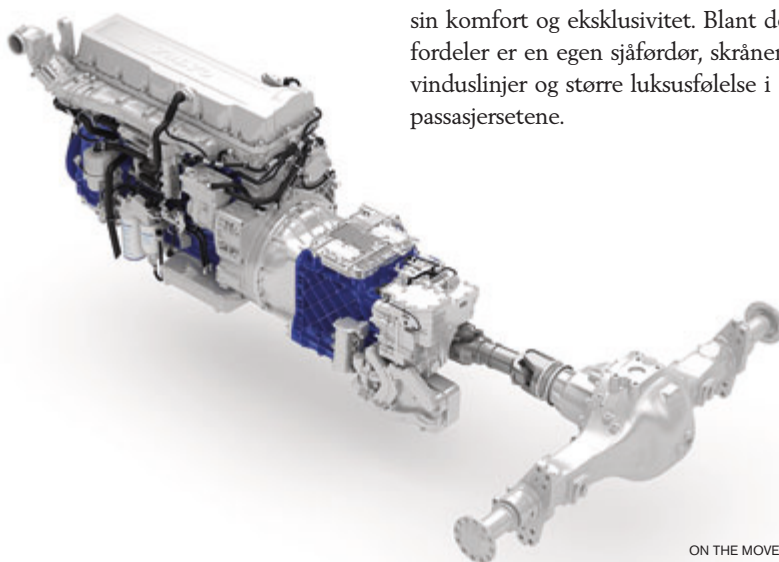
Den nye generasjonen er basert på det vinnende konseptet "Coach of the

Year 2008," men er videreført og finavstemt. Konseptet vant den prestisjefylte prisen fordi den ble vurdert som det beste tilbudet, særlig på grunn av dens utmerkede drivsystem, passasjerens og sjåførens erfaringer med den, og fordeler for eieren.

"Volvo Bus har engasjert seg i miljøvennlige produkter med effektiv drivstoffbruk, hvilket er åpenbart i de oppgraderte Volvo 9700 og 9900," sier Arne Sehlman, produktleder.

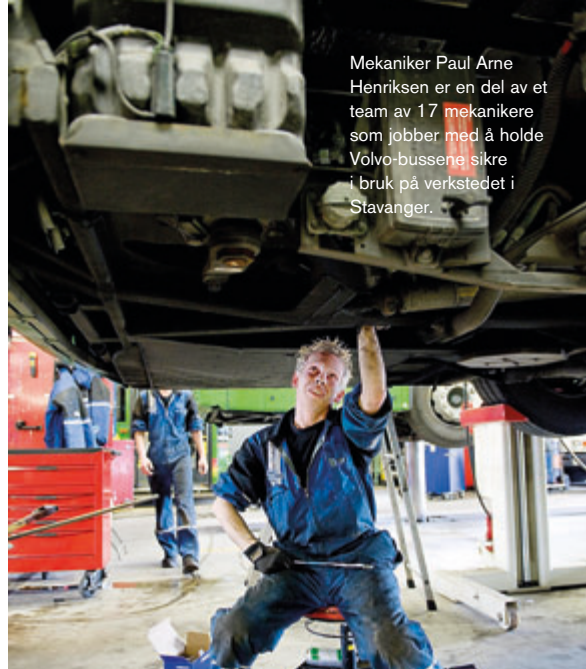
"Kombinert med et attraktivt ettermarkedstilbud og støttet av en profesjonell turbussorganisasjon, presenterer vi to turbusser som fyller våre kunders krav om brukseffektivitet, komfort, stil og levetidskostnader."

Volvo 9700 presenteres i flere versjoner, og brukere kan velge mellom flere grunnspekifikasjoner, slik at produktet kan tilpasses deres brukskriterier. Volvo 9900 har beholdt sin komfort og eksklusivitet. Blant dens fordeler er en egen sjåførdør, skrånende vinduslinjer og større luksufølelse i passasjeretene.





Ikke glem smøringen! Gunnar Arne Sømme gir bakakselen en overhaling. Vedlikehold, reparasjoner og utskifting av deler er alt en del av avtalen mellom Volvo og Veolia.



Mekaniker Paul Arne Henriksen er en del av et team av 17 mekanikere som jobber med å holde Volvo-bussene sikre i bruk på verkstedet i Stavanger.

Serviceavtalen med Volvo frigjør ressurser

For litt over to år siden, tok Veolia Transport Sør et valg de aldri har angret på. I dag leverer ikke Volvo bare busser til flåten på 350 busser, men er også ansvarlig for vedlikehold og reparasjoner.

Tekst Kristin Dugstad Vestrheim Foto Jan Inge Haga

Veolia la ned tre av sine verksteder i Rogaland fylke og bestemte seg i stedet for å la Volvo overta alt vedlikehold, inspeksjon og reparasjoner. Veolia valgte en løsning som tillater dem å konsentrere seg om sin hovedoppgave: å transportere folk dit de vil reise.

"Vi endte opp i en situasjon hvor vi hadde altfor mange ting å konsentrere oss om," sier Anders Erik Hansen, driftsleder hos Veolia Transport Sør i Stavanger. "Tekniske hensyn syntes å kreve mer og mer av oss, og vi fant at oppmerksomheten vår ble styrt

mot vedlikehold og reparasjon mye oftere enn vi ønsket. Til slutt ble det vanskelig å fokusere på det som er vår hovedoppgave: å gi folk et godt buss-tilbud. Utfordringene og oppgavene vi var stilt ovenfor, ble rett og slett for overveldende til at vi kunne løse dem alle på en god måte. Men nå er det annerledes."

Lettere atmosfære

"Vi kan konsentrere oss mer om vår "rette" jobb nå, og vi er veldig fornøyd med at Volvo gjør sitt beste

for å holde bussene våre i tipp-topp stand. Vi er ikke i tvil om at dette er den beste løsningen for oss," forsikrer Anders Erik Hansen. Han er sikker på at ordningen frigjør ressurser, hvilket har en positiv effekt på alle deler av selskapet.

"Som transportfirma, hva er viktigst for oss?" Han stiller spørsmålet før han selv svarer på det. "Vår jobb er å transportere folk." Passasjerene er den viktige faktoren her. Og takket være avtalen vår med Volvo, frigjør vi ressurser som lar oss fokusere på passasjerene.

**Laser cutting
Edge bending
Welding**

ÅSAB Established 1968

ÅMÅLS STÅLKONSTRUKTIONER AB

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

Størst i Skandinavia på tekniske oversettelser

Spesialister på oversettelse av teknisk dokumentasjon, håndbøker, brosjyrer, serviceinformasjon, avtaler o.s.v.

- Oversettelse til og fra alle språk
- Ledende innen utvikling av språkteknologi
- Omfattende nettverk av oversettere over hele verden
- Over 40 års erfaring i bransjen

cbg.

CBG KONSULT & INFORMATION AB
WWW.CBG.COM



Veolia i Stavanger

Veolia Transport Worldwide er operatør for offentlige transporttjenester i 30 land. Selskapets hovedkontor i Norge ligger i Stavanger, og har 750 ansatte og 350 busser. De har avdelingskontorer på flere steder rundt om i Norge. Buss-stasjonen utenfor Stavanger har 160 busser og et av Norges beste bussverksteder for vedlikehold og service.

"Vi endte opp i en situasjon hvor vi hadde altfor mange ting å konsentrere oss om"

Anders Erik Hansen

I dag tar Volvo seg av alt det tekniske, fra enkelt vedlikehold og utskifting av slitte deler til større oppgaver og reparasjon av skader. Vi er utrolig lettet over å kunne få denne servicen fra folk som kjenner maskineriet og bussene ut og inn. Vi har bare gode erfaringer med avtalen vår her hos Veolia!" sier han med entusiasme.

"For å oppsummere det hele, kan vi si at ting aldri har fungert bedre," sier Anders Erik Hansen.

Et av de tre Volvo-verkstedene i området ligger rett utenfor Stavanger. Dette verkstedet har 17 mekanikere som begynner jobben klokka 7 om morgenen, og holder på til 10 om kvelden. Det er plass til fem busser på en gang.

Mekanikerene jobber i skift som gir stor kapasitet og svært effektivt arbeid.

Holder sitt løfte

Rune Hetland er leder for ettermarkedssalg hos Rieber Thorsen, distriktets Volvoforhandler. Volvo og Veolia inngikk avtalen for bare litt over to år siden. Og planen var at alt skulle gå raskt deretter. Veldig raskt! Ideen var å bringe 160 Volvo-busser til Stavanger, og de fleste av dem skulle være - faktisk måtte være ferdige i slutten av desember 2007. Da nyttårsfyrværkeriet ble skutt opp, sto 130 Volvo-busser oppstilt på turbussparkeringen like utenfor Stavanger by, alle klar til å kjøre. Leveringsfristen var overholdt; bussene



En god avtale for begge parter. Volvo leverer busser til Veolia Transport Sør, og utfører også alt vedlikehold, service, reparasjoner og utskifting av deler på bussene. Rune Hetland, leder for ettermarkedssalg hos Volvo-forhandler Rieber Thorsen, og Anders Erik Hansen, driftsleder hos Veolia Transport Sør, er begge svært fornøyde med avtalen.

var klare og levert før fristen var ute. Jula var reddet. Etter nyttår kom bussene på veien - og en ny avtale om at Volvo skulle ta seg av service for Veolia. Etter det har Volvo utført service og vedlikehold i samsvar med denne avtalen. Et himmelsk samarbeidsforhold, dersom man skal tro på representantene fra Volvo og 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



Volvo-bussene har blitt et vanlig syn i nasjonens IT-hovedstad.



Neha Shrivastava, som jobber hos Tata Consultancy Services, sier: "Jeg har benyttet meg av Volvo-servicen fra den dagen jeg begynte å jobbe."



Sjåfør Guru Gowda liker å pynte bussen sin med frisk jasmin hver dag. Han sier: "Jeg har jobbet som sjåfør i 4 år, men ingenting kan sammenlignes med å kjøre en Volvo."



Volvo Buses i India - Endre måten folk reiser på

Tuting, berting og skarpe hvin - Bangalores gater i rush-tiden er en sann kakofoni. Utålmodighet og rastløshet ligger i lufta. Busser, trailere, tohjulinger, biler, lastebiler, syklist, fotgjengere og til og med en hund nå og da, kjemper om plassen. I dette kaoset navigerer Guru Gowda, som kjører en Volvo KA-01-FA-1932, bussen mot IT-distriktet Whitefield.

Tekst Anusha Jha Rohom Foto Salim

Inne i bussen er atmosfæren nesten uvirkelig. Dempet musikk setter tonen, og temperaturen er akkurat passe. Passasjerene, for det meste programvareingeniører og ledere, leser enten aviser eller pusler med sine Blackberries og iPods. Pendletiden på halvannen time er lang, men det ser ikke ut som om noen har noe i mot det!

Volvo-busser er i dag et vanlig syn på Bangalores veier. Elegante og støyfrie symboliserer de røde og oransje bussene moderniseringen av Indias IT-hovedstad. Som enhver annen indisk by er også Bangalore stilt overfor utfordringen om å tilby sine innbyggere transport av høy kvalitet. Dessuten må de som styrer byen, redusere drivstoffbruk, løse trafikkorkene i gatene, gjøre veiene sikrere og redusere belastningen på infrastrukturen - alt innen et stramt budsjett. Innkjøp av Volvo-busser er et skritt i denne retningen. Det er en betydningsfull omveltning på vei etter som middels og høye inntektsgrupper gradvis setter bilen hjemme og bruker offentlig transport.

Godt salg

I dag selger Volvo Buses flere busser til India enn noen gang tidligere. Dette er en hyggelig overraskelse i en periode med verdensomspennende nedgangstider og drastiske fall i bilsalg verden over. I 2008 solgte Volvo 440 enheter i India, og har som mål å øke volumet

med 50% i år. Mens bybuss-service ble opprettet i rundt 4 byer i fjor, har tilbudet blitt utvidet til 12 i år.

Akash Passey, MD, Volvo Buses i India, sier: "Denne ufattelige veksten er basert på våre gode kundeforhold." De setter pris på at vi tilbyr dem varige verdier. I de 7 årene Volvo har vært brukt i India, har våre kunder lært å sette pris på den kombinasjonen av kvalitet og sikkerhet som vi tilbyr. Regjeringen har innsett at de må modernisere byene og søke å hindre bruk av egen bil, og de kan bare oppnå dette hvis de kan tilby publikum en bedre form for transport, slik som Volvo Buses.

Symbol på modernisering

Formularen synes absolutt å fungere. Prabhu R, forretningsfører ved Novozymes South Asia Pvt Ltd, pleide å kjøre til jobben sammen med kolleger. Men i mars i år valgte han å ta Volvo-bussen. Prabhu sier: "Det er forferdelig slitsomt å kjøre hele veien fra Hosakerahalli til ITPL (International



Volvo Buses har sin egen stasjon på Bangalore International Airport. Servicen har blitt møtt med begeistring blant publikum.

Technology Park Ltd.) Bussen tar litt lengre tid, men det er mye mer komfortabelt, sikkert og lønnsomt!"

Populær flyplass-service

En av de mest populære servicetilbudene Volvo Buses har, er transport til flyplassen. Den nye Bangalore International Airport ligger nesten 50 kilometer fra byen, og å ta drosje blir sett på som veldig dyrt. Bangalore Metropolitan Transport Corporation (BMTC) bestemte seg da for å sette inn en flåte av Volvo-busser til flyplassen, med en billettpris som bare koster en liten del av det en drosje gjør. Dette servicetilbudet ble møtt med begeistring hos publikum, og har nå utviklet seg til å bli den foretrukne formen for transport.

Anil Bhatia, en forretningsmann fra Delhi, sier: "Jeg er glad for at mine venner anbefalte Volvo-servicen til meg. Den er rimelig, og jeg skulle ønske at flyplassen i Delhi også kunne tilby slik service." Flyplassruten benyttes også av de ansatte i flyselskapene.

Støtte fra regjeringen

Volvo Buses har blitt mottatt med entusiasme av den statlige regjeringen i Karnataka. Bangalore Metropolitan Transport Corporation (BMTC) har æren av å være det første indiske foretak innen den offentlige sektor som har innført bybusser fra Volvo; dette skjedde i 2006. Politikerne forstår hvor viktig det er å redusere drivstoffbruk, løse trafikkorkene på veiene og verne miljøet, hvilket har ført til en positiv og overensstemmende oppfatning av Volvo-bussene.

Ravi Kumar sier: "Ingen mekaniske bremses og ingen clutch, bare knapper og elektroniske bremses gjør denne bussen enkel å kjøre. Jeg føler meg ikke engang sliten etter en lang dag!"

I anledning World Environment Day i år, sa R Ashoka, transportminister og styreformann i BMTC KSRTC: "Det har alltid vært vårt mål å ha den beste transportsericen i Karnataka. BMTC har lykket i dette ved å innføre rimelig og pålitelig Volvo-busservice i Bangalore. Disse miljøvennlige bussene bruker mindre drivstoff, og har mindre eksosutslipp.

For ikke så lenge siden bestilte Bangalore 200 nye Volvo-busser under Jawaharlal Nehru National Urban Renewable Mission (JNNURM), en landsomfattende moderniseringsplan igangsatt av den indiske regjeringen, og verdt 20 billioner dollar. I tillegg til de 300 byen allerede har, vil disse bussene utgjøre den mest moderne bussflåten i India, og være med på å gjøre offentlig transport til et attraktivt alternativ, samtidig som dette støtter byens utviklingsplaner.

Stor innvirkning

Volvo Buses har hatt innflytelse på manges liv - og alt er positivt. Fra pas-

asjerer til konduktører og sjåfører følger fornøyde erklæringer en felles tråd.

Ravi Kumar, sjåfør på KA01 FA1348 til flyplassen, sier: "Før kjørte jeg de vanlige BMTC-bussene. Da dette prosjektet ble satt i gang, var jeg en av sjåførene som ble håndplukket til spesialtrening. Da jeg kjørte Volvo-bussen for første gang, var dette et stort øyeblikk for min familie og meg. Oppstarten hadde vært på nyhetene en stund, og i det minste i et par dager hadde jeg heltestatus!"

Nøkkelspiller i bytransport

Akash Passey summerer det hele opp når han sier: "Til i det siste var Volvo kjent som en nøkkelspiller innen langdistansereiser. Men i dag er de også kjent som en troverdig partner innen bytransport. Det som særlig framhever Volvo, er at de gir oss fullstendige løsninger. I dag bygger vi ikke bare komplette busser i India, men er også i stand til å utforme et effektivt transportsystem med ruteplanlegging."





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.

1500 busser skal leveres til Shanghai

Volvo Buses' samarbeidspartner i et fellesforetak, Sunwin Bus, undertegnet en rammeavtale om 1500 busser med bussoperatøren Bashi Group i Shanghai, Kina. Avtalen er verdsatt til omtrent 1,3 billion SEK, og bussene skal leveres fram til åpningen av World Expo i Shanghai neste år.

Shanghai er i ferd med å investere stort i moderne og strømlinjeformede offentlig transport før World Expo, som skal åpne 1. mai 2010. Dette innebærer å heve standarden på bussflåten ved å kjøpe flere Volvo-busser, og store investeringer i miljøvennlige busser fra Sunwin Bus, som er et 50-50 fellesforetak mellom Volvo Buses og Shanghai Automotive Industry Co.

Innen rammeavtalen om 1500 busser vil omtrent halvparten være Volvo-busser, modell Volvo B7RLE og Volvo B6R, og resten skal være av Sunwin-merket.

Komponenter til Volvo-bussenes chassis pakkes i Borås i Sverige, og sendes til fabrikken i Shanghai, der chassisene blir montert og bussene bygget. Den samme fabrikken lager også den lokale Sunwin-bussen.



Volvo får en ordre på 90 busser fra New York City

Volvo Buses' datterselskap i Nord-Amerika, Nova Bus, har fått en ordre på 90 leddede busser fra New York City. Bussene vil bli satt sammen på den nye fabrikken i Plattsburgh, US, som åpnet i juni.

De vil betjene fem bydeler i New York City, der MTA New York City Transit eier og er operatør av en flåte på over 4500 busser - den største bussflåten eid av et nord-amerikansk offentlig foretak.

I senere år, har Nova Bus bare solgt bybusser til Canada. For at bybusser skal kunne selges i USA - busser som delvis er finansiert av skattepenger - krever amerikanske myndigheter at deler av bussene skal være laget i USA. Tidlig i juni sto en ny fabrikk ferdig i den nordre delen av staten New York i USA, og den første bussen rullet ut i slutten av den samme måneden. De leddede bussene bestilt av New York City Transit, vil bli satt sammen der, med planlagt levering i første del av 2010. Nova Bus vil også sette sammen sin 12-meters dieslbuss og dens hybridbuss ved fabrikken i Plattsburgh.

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

E-Mail: info@tamware.fi

Fax No.: +358 3 2831 500

Web Site: www.tamware.fi

En ledende markedsstilling når det gjelder reduksjon av utslipp og drivstoffbruk

Volvo Buses tilbyr Euro V-tilpassede motorer i samsvar med den nye europeiske utslippsstandarden, hvilket ytterligere reduserer utslippet. Og når det gjelder Euro IV, har Volvo Buses kombinert disse med atskillig lavere drivstoffbruk.

Tekst Håkan Hellström Foto Volvo

I flere år har Volvo kunnet levere motorer som følger retningslinjene til Euro V-tiltaket, takket være SCR-teknologi (Selective Catalytic Reduction.) SCR-teknologien gjør at motoren kan optimaliseres til den lavest mulige drivstoffbruk og de svært lave partikkelnivåene som Euro V vil ha.

"Vi har vært temmelig aggressive i utviklingen av miljøvennlig motorteknologi," sier Edward Jobson, miljøleder hos Volvo Buses.

"Vi har inntatt en ledende markedsstilling med D7-motoren med tanke på drivstoffbruk, og vi vil nå ta et skritt videre i utviklingen. Vi forventer at den nye 13-liters motoren gir oss en lederstilling også innen busskategorier

med kraftige motorer," sier Edward Jobson.

Han sier prognosen er at de siste oppgraderingene for Euro V vil redusere drivstoffbruken med ytterligere 5-6 prosent. Mange av forbedringene ligger i selve motoren, resten i kjøling og andre tilleggssystemer.

Mange tekniske løsninger

Mens mange konkurrenter har økt drivstoffbruken for å møte en tøffere utslippsstandard, har Volvo-bussene gjort det motsatte - skapt en SCR-motor med reduksjon i drivstoffbruk på opp til 17 prosent, sammenlignet med tidligere generasjoner av motorer.

"De siste tiltakene for ytterligere reduksjon av drivstoffbruk derier seg om en ny versjon av girsiftsystemet I-shift for Euro V-motorer og forbedringer innen motorinstallasjon for å redusere kjølingstap," sier Edward Jobson. Andre metoder er kontinuerlig føring av statistikk over drivstoffbruk og oppfølging av drivstoffstyring for de bussene som er i bruk. For å hjelpe kunden med å oppnå maksimal produktivitet og å velge den bussen som har de spesifikasjonene som passer best til bruken, har Volvo Buses

utviklet et hjelpemiddel de kaller Bus Selector.

"Andre tekniske løsninger er dynamisk tilpasning til topografien og akselerasjonsbegrensning av girkasser," sier han. "Men alt er ikke høyteknologi; tiltak som sjåførtrening og større passasjerkapasitet påvirker drivstoffbruken i positiv retning."

"Volvo Buses vil fortsette å følge et aggressivt veikart når det gjelder fremtidig utvikling av miljøvennlige og kostnadseffektive løsninger."



Edward Jobson, miljøleder.

Volvo leverer verdens lengste buss til Bogota



Volvo Buses har levert 50 leddede busser til et av verdens største og mest effektive transportsystemer, Transmilenio, i Colombias hovedstad, Bogota. Ti av bussene er de lengste busser i verden - Volvos toleddede buss - som er 27,2 meter lang.

Som et resultat av å bruke leddede busser med stor passasjerkapasitet, har det vært mulig å fjerne et stort antall mindre busser fra Bogotas gater. Kombinert med beslutningen som mange av byens innbyggere har tatt om å la bilen stå hjemme, og i stedet ta bussen, har dette ført til at trafikkrelatert eksosutslipp er blitt redusert med 59 prosent. En stor del av Transmilenios busser er Volvos leddede

de busser - omtrent 560 av dem. Med en bestilling på 40 nye B12MA-busser har BRT (Bus Rapid Transfer) tatt et skritt videre ved for første gang å bestille 10 toleddede busser, som også er basert på Volvos B12MA-modell.

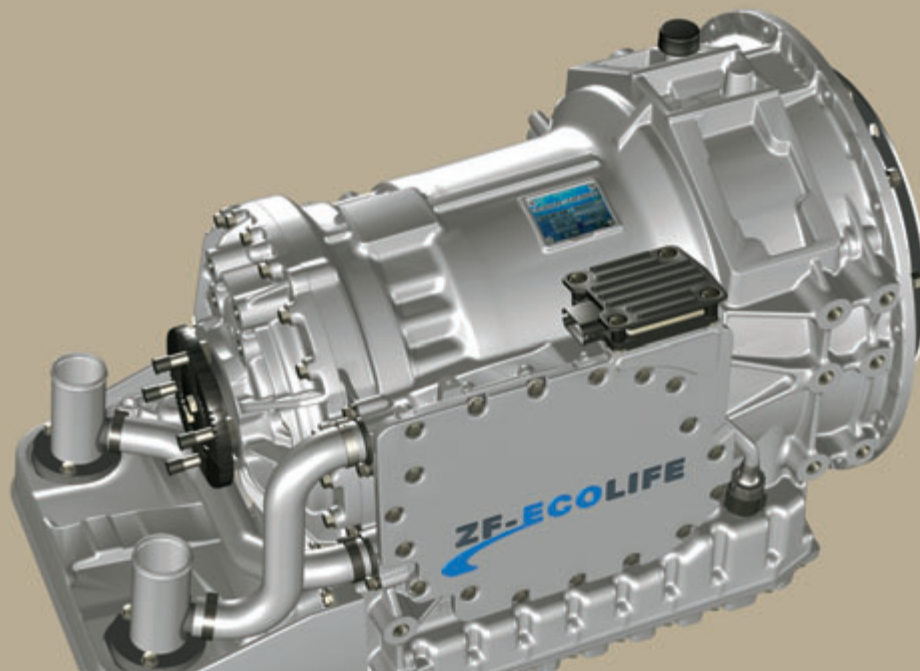
Med sine 27,2 meter er den toleddede bussen den lengste i verden med en transportkapasitet på 240 passasjerer. Toleddede busser øker transportsystemets kapasitet uten at det er nødvendig å øke antallet busser.

Chassiset ble bygget av Volvos fabrikk i Curitiba i Brasil, og karosseriet laget av Superpolo i Colombia, som er et datterselskap av karosserifabrikanten Marcopolo. Kunden er Ciudad Movil, en av operatørene i Transmilenio.



ZF technology – the intelligent choice. Because EcoLife brings a boost.

ZF 09-10



www.zf.com

Lower costs, higher performance – with EcoLife, you will defy any crisis. This completely redesigned automatic transmission cuts operating costs thanks to its improved fuel efficiency and significantly longer service life. Furthermore, TopoDyn Life software reduces overall consumption and a primary retarder enables wear-free braking. And the environment? EcoLife protects natural resources, cuts exhaust emissions, reduces particulate emissions – and it is quieter, too. EcoLife. An economic breakthrough.

Driveline and Chassis Technology





FINANCE FOR THE ROAD AHEAD

If you are investing in a Volvo Bus, quality and safety must be important to you. So we are sure you'll appreciate Volvo's funding solutions too.

Volvo Financial Services and Volvo Bus offer a unique combination of products and services designed for the industry that can be individually tailored to your business needs – making sure you get the best return on your investment. Contact your local Volvo representative for more information.

Volvo Bus and Volvo Financial Services - together you're in safe hands.

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.vfsco.com

