



Kundemagasin fra Volvo Bus Corporation nr. 2 2007

ON THE MOVE

Volvo 9700 Årets buss 2008





WHERE IS YOUR FLEET?

INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM FOR PUBLIC TRANSPORTATION



CONSAT ENGINEERING, VOLVO'S PREFERRED TELEMATICS PARTNER

PRODUCT ITS4MOBILITY IS OWNED BY VOLVO

WWW.CONSAT.SE



6. Årets buss i Bayern

"Jeg ble ikke overrasket da 9700 ble Årets buss i 2008", uttaler Nico Schoenecker, CEO Autobus Oberbayern.



8. Luksus på veien

Volvo 9900 kom inn på bussmarkedet for bare et år siden, men har allerede vært gjenstand for ytterligere forbedringer av Volvos designteam.



12. Investering i framtiden

Operatører i den danske hovedstaden København investerer i renere bybusser og velger Euro V og EEV fra Volvo.



15. Volvo Bus gir deg alternativene

Volvo Bus har mange tekniske løsninger som tilfredsstillers dagens miljøkrav - og også morgendagens.



16. God for gull

Takket være en gylden servicekontrakt med Volvo kan det nederlandske forsvaret bruke sine Volvo-busser til det ytterste.

Volvo 9700 utpekt til Årets buss

Nyheten om at Volvo 9700 var blitt utpekt til Årets buss 2008, gjorde meg glad og stolt. Det beviser at vi har lyktes med å utvikle en buss som oppfyller de strenge kravene fra passasjerer, sjåfører og operatører for busser som bærer Volvo-merket.

Tittelen Årets buss er ikke noe du kan forvente å vinne, men det har vært en klar målsetting i bedriften, på tross av ekstremt hard konkurranse.

Hovedårsaken til at vi har lyktes med å produsere en buss av høyeste klasse, er det nære samarbeidet med kundene som har fortalt oss om de krav de stiller til nåværende og framtidige busser. Vi har lyttet og utviklet produktene våre for å lokke passasjerer og sikre lave driftskostnader, det vil si gi økt produktivitet for kundene våre.

Både Volvo 9700 og Volvo 9900 er utviklet fra en felles plattform med en moderne design og komfort for passasjerene. De nye sjåførromgivelsene sammen med nye sikkerhetsfunksjoner gir sjåføren en sikker og effektiv arbeidsplass med god oversikt over instrumentene. Ved hjelp av vår SCR-teknologi og en optimert transmisjon med I-skift har vi lyktes med å oppnå ytelse og drivstofføkonomi som er blant de beste i industrien. Samtidig tilfredsstillers vi stadig strengere miljøkrav ved at vi allerede er i stand til å tilby motorer som oppfyller Euro V-standardene og EEV, og som kan kjøres med alternative drivstofftyper.

Juryen for Årets buss og jeg er overbevist om at Volvo 9700 er en buss av høyeste kvalitet. Hvorfor ikke gjøre en testkjøring og se selv?

Håkan Karlsson
President & CEO
Volvo Bus
Corporation



**Michelin's new innovations
for Coaches and City buses
with more milage and
exceptional grip!**



MICHELIN X Coach

295/80 R 22.5 XD
Up to 20% more mileage with
outstanding and lasting grip.

The all season tyre
for coach operators



MICHELIN Durable Technologies



MICHELIN X InCity

275/70 R 22.5
Up to 15% more kilometers with
an exceptional and lasting grip.

The all position tyre
for urban applications



MICHELIN Durable Technologies

www.michelintransport.com



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



Tekster Simon Johansson, Foto Volvo

Volvo 9700 vinner den internasjonale tittelen Årets buss 2008

Volvos 9700-buss har vunnet den internasjonale tittelen Årets buss 2008 etter at en jury bestående av ledende journalister innen området har vurdert de siste buss-designene.

En tredagers test som kalles CoachEuroTest ble arrangert i Sveits slik at juryen kunne gjøre sitt valg på en rettferdig og dokumentert måte. Ved valget av den bussen som skulle få tittelen tok juryen hensyn til rekke faktorer. De så etter nyskapning, komfort, ytelse, enkel kjøring, sikkerhet, stil og et antall andre faktorer for å fastslå bussens appell til passasjerene, sjåføren, operatøren og vedlikeholdsteamet. De konkurrerende bussene utgjorde et sterkt felt, og Volvo ble til slutt valgt

med beste generelle pakken.

Den var særlig sterk når det gjaldt opplevelsen som tilbys passasjerene. Det skrånende gulvet med seter i teaterstil gjør det enklere å nyte utsikten. Setene som var komplette med tre-punkts setebelter, ga utmerket komfort. 'Det er en reisendes buss', var en av uttalelsene.

Like imponerende var sjåførens perspektiv. Jurymedlemmene satte pris på kjøreegenskapene for Volvo 9700, og hadde følgende kommentarer: 'andre-

generasjons I-skift-girkassen er nesten fullkommen', 'synkroniseringen ved girvekslingen og motoren var eksepsjonell', og 'en strålende bil å kjøre.

Volvo har alltid vært kjent for sikkerheten. 9700 gjør ytterligere framskritt i denne retningen med introduksjonen av FUPS underliggende beskyttelsessystem foran som standard.

For eieren ligger den store fordelene i kvaliteten på konstruksjonen, kunnskapen om at passasjerene og sjåføren vil være fornøyd og bevisstheten om at dette er en buss som er bygget for å gjøre en profesjonell jobb i hele levetiden.



Thomas Arnhold, direktør for operasjoner og Nico Schoenecker, CEO for Autobus Oberbayern



Tekster Simon Johansson, Foto Simon Johansson

Autobus Oberbayern

Det er ikke bare den kontinuerlige transporten for FC Bayern München, selskapet var også hovedtransportør under World Cup i fotball 2006. Og til høsten står MTV Awards på kjøreplanen. Med 180 busser er Autobus Oberbayern et av Tysklands ledende reiseselskaper.

Da 'On the move' spiste lunch med ledelsen i transportselskapet i München en sen sommerdag, var været mildt sagt skiftende. Mens restauranten serverte wienerschnitzel, serverte himmelen regnbyger, strålende solskinn og deretter regn igjen. Ikke noe galt i det, vekslende vær er selvfølgelig forfriskende, men et godt forretningsklima er noe helt annet, sier selskapets CEO Nico Schoenecker. Det må være stabilt.

"Vi søker partnerskap som varer så lenge som 20-30 år", framholder han. "En sterk og stabil partner er like viktig som et godt produkt. Vi har funnet kombinasjonen i Volvo."

Årets buss

Nico Schoenecker forteller hvordan han ble spesielt interessert da den nye Volvo 9700 ble lansert i fjor. Modellen passer transportselskapet og kundene, og de bestilte en buss som ble levert i januar i år.

"Vi så etter en fullstendig og klargjort buss. Ikke en buss som måtte bygges opp fra karosseriet og deretter med annet utstyr, slik som med bestemte andre merker", sier han.

"Jeg var ikke overrasket over at 9700 ble 'Årets buss 2008'. Det er en buss som kombinerer Volvos sikkerhet, fleksibilitet og kvalitetstenking."

På spørsmål om hva som er best

ved 9700, svarer Nico Schoenecker først "hele bussen", men etter å ha tenkt litt, nevner han girkassen.

"T-skift er den beste girkassen på markedet. Den er kjørevennlig og sparer drivstoff. Sjåførene våre setter stor pris på den."

Sikkerhet og service

Ved siden av at Autobus Oberbayern er hovedtransportør for FC Bayern i München, leies det ut busser for forskjellige arrangementer (som for eksempel MTV Awards) og for betjening av lokale tjenester i München.

Sammenlagt har selskapet 180 busser på veiene i Europa. Thomas Arnhold er direktør for operasjoner i selskapet og har ansvar for betjening og vedlikehold av vognparken. "Sikkerhet er viktigst", understreker han, og bemerker deretter ganske enkelt "at vi selvfølgelig må kunne sove godt om natten".

"Det viktigste er sikkerheten for passasjerene og sjåføren. Hvis det skulle skje noe, er det stor fare for at det ville



FAKTA / Volvo 9700

I løpet av 2006 ble Volvo 9700 og Volvo 9900 lansert med en ny, moderne eksteriørdesign.

Motor. Motoren i den nye Volvo 9700 er en drivstoffeffektiv, sekssylindret dieselmotor, DH12E. Det er en elektronisk styrt tolv-liters motor med fireventils-teknologi, overliggende kamaksel og separate innsprøytingsenheter for hver sylinder.

Girkasse. Volvo 9700 leveres med fire girkasse-alternativer, men det mest populære er I-skift. Dette girskiftsystemet kombinerer robustheten og operasjonell pålitelighet i den manuelle girkassen med enkelheten og fleksibiliteten ved automatisk girskift.

Sikkerhet. Volvo Buses er den første i verden med underliggende beskyttelse foran, noe som reduserer faren for personskader for sjåfør og passasjerer i en personbil i tilfelle frontkollisjon.

Sikkerhetsutstyr. Elektronisk styrte skivebremses (EBS), elektronisk stabilitetsprogram (ESP), kraftig frontlys og store, høytstilte bremselys, setebelter for sjåfør og passasjerer, barneseteputer og mye annet.

God arbeidsomgivelser for sjåføren. Sjåførrområdet gir både en høy grad av komfort og god oversikt. Instrumentpanelet har lettforståelige instrumenter med et stort, klart display for kjøreinformasjon.

velger Volvo

bli en alvorlig ulykke med en mengde mennesker involvert. Derfor er det så viktig med gode omgivelser for sjåføren og assisterte kjøresystemer. Dette kan ikke vektlegges sterkt nok", understreker han.

Han mener at Volvo har oppfylt disse kravene med 9700. Men for å kunne opprettholde gode sikkerhetsnivåer og passasjerkomfort, trenger bussene kontinuerlig service. En kostnad som må medregnes i bussens pris. Det er altså svært viktig å se på hele levetiden for en buss og den reelle kostnaden før ethvert kjøp.

"Vi bruker en buss i omtrent åtte år før vi selger den videre. I løpet av denne tiden trenger den regelmessig service og nye reservedeler. Servicen må være rask og pålitelig slik at vi kan unngå driftsavbrudd i størst mulig grad. Jeg synes at Volvo Truck and Bus Centre her i München gjør en svært god jobb i denne sammenhengen."

Nico Schoenecker er enig:

"Den første bussen selges av selska-

pets selgere. Den neste bussen selges av ettermarkedet. Dette er avgjørende for om vi skal bestille flere busser av samme merke."

"En buss trenger service og reservedeler over en lengre periode. Det er derfor viktig å ha stabile partnere"

*Nico Schoenecker og
Thomas Arnhold.*

Viktig kunde

Naturligvis setter Volvo pris på Omnibus Auberbayer som ny kunde. Bengt Gustafsson, CEO for Volvo Buses Tyskland:

"Autobus Oberbayern er en av hovedaktørene i Tysklands transportindustri, og det er svært tilfredsstillende at de har valgt å samarbeide med oss", sier han. "Det er en betydelig kunde som vi har fått i forbindelse med lanseringen av vår nye produktserie."

Det er viktig for Autobus Oberbayern å ha en variert vognpark, ikke å holde seg til et bestemt merke. Vi har for tiden rundt 80 prosent EvoBus-vogner, et forhold som er for stort. Derfor er vi forsiktig positive i forhold til å videreutvikle vårt samarbeid med Volvo.

"Dette er for tiden en prøveperiode med Volvo", sier Nico Schoenecker. "I løpet av seks måneder skal vi avgjøre om vi skal investere i ytterligere busser fra dem."

Etter en kort pause legger han til med et smil:

"Men alt tyder allerede på at vi kommer til å legge inn noen ordrer i løpet av et par uker..."



Turisme er på sitt høyeste i hele verden, og forventningene hos gjennomsnittsturisten har øket tilsvarende. Mer sofistikerte forbrukere er stadig mer selvbevisste i forhold til sine behov og rettigheter. Den nye Volvo 9900 er en buss konstruert for formålet, utformet for operatøren som ønsker å tilby passasjerene det aller beste. Helt nye forbedringer, både utvendig og innvendig, forsterker eksklusiviteten ytterligere i denne bussen.

Tekster Håkan Hellström, Foto Volvo

Den nye Volvo 9900

Kraftig og elegant

Bussreiser var tidligere ensbetydende med trange interiører og humpete reiser. Ikke nå lenger. En høy grad av komfort og sikkerhet for passasjerer og sjåfør, og samtidig en renslig, moderne bussdesign er grunnleggende for dagens operatører. For å tilfredsstille de økende kravene presenterer Volvo Bus den nye Volvo 9900, flaggskipet i bussmodellserien. Denne svært vellykkede serien av bussmodeller inkluderer Volvo 9700, nylig utpekt som Årets buss 2008. Kundene vil finne de samme bemerkelsesverdige egenskapene i Volvo 9900 som i Volvo 9700, med

hensyn til sikkerhet, totaløkonomi, ytelse og den spesielle "Volvo-følelsen".

Utvendige endringer

Den nye Volvo 9900 kom inn på bussmarkedet for bare et år siden, men har allerede vært gjenstand for ytterligere forbedringer av Volvos designteam.

Alle aspekter av bussens eksterior er blitt forbedret for en mer moderne og eksklusiv design, synlige fra alle retninger: foran, bak og på sidene. En ny sølvfarget innsats i den bakre motorluken gir et mer eksklusivt utseende på bussens bakdel.

Fronten på Volvo 9900 er utstyrt med en lavere grillinnsats i sort, som skaper en sterkere kontrast mot nummerskiltet. Sort maskering øverst på frontruten løfter vinduets øvre linje, samtidig med at den skaper avrundede, øvre hjørner. Mørke side- og bakvinduer er tilgjengelig ekstrautstyr.

Radiatorgrillene på hver av sidene av bussen har nytt utseende, og dette skaper både større ribber og et høyere radiatorområde, mens mellomområdet er det samme som før. Grillene er rombeformet og pyntelinjene er skråstilt, og følger dermed linjene på hele Volvo 9900.





Innvendige nyheter

I passasjerområdet forsterker nye detaljer den rene, moderne stilen i Volvo 9900. Nye stripelysenheter over passasjer-setene gir både forbedret bakgrunnslys og komplementerer de enkelte passasjer-leselampene. Flytype-bagasje-rommene er utstyrt med bredere lokkhåndtak for bedre grep og enklere tilgang til personlige eiendeler.

Volvo 9900 leveres nå med elleve forskjellige fargetemaer, hvorav fire er unike for Volvo 9900. Det 11. og nyeste fargetemaet er Jubilee, som ble presentert for første gang på Busworld

Europe i Kortrijk. Hvert fargetema har matchende taklister, sidevegger, guly, gardiner og setepolstring i varierende lysere og mørkere sjatteringer innenfor temaet.

Sjåførens område er også oppdatert i den nyeste versjonen av Volvo 9900. Nye egenskaper inkluderer listmønstre og farger, kledningsfarger og skinnratt.

Luksus og raffinement

“De siste modifikasjonene på Volvo 9900 gir bussen en enda sterkere luksus- og raffinementsfølelse”, sier Arne Sehlman, produktleder hos Volvo Bus.

“Dette gjør at Volvo 9900 virkelig stikker seg ut innenfor buss-segmentet. Da den ble lansert for omtrent et år siden, var mottagelsen svært positiv, og vi har bestrebet oss på å gi kundene våre enda mer. Nye detaljer er lagt til, men vi har ikke endret det mest fremtredende og unike egenskapene i Volvo 9900, som for eksempel skrånende vinduslinjer, teatergulvet og egen sjåførdør.”

FUPS reduserer faren for personskader

Volvo Buses er den første bussprodusenten i verden som bruker et underliggende beskyttelsessystem foran, FUPS - front underrun protection system, for å redusere faren for alvorlige personskader i kollisjoner med personbiler.

FUPS er en oppfølging av FIP - Front Impact Protection, kollisjonsbeskyttelse foran, som ble introdusert av Volvo Buses for to år siden. FIP er en forsterket front som gir beskyttelse

for bussjåføren og guiden ved en frontkollisjon.

FUPS som Volvo Buses introduserte i år, er standard på Volvo 9700 og Volvo 9900 bussmodellene. Det består av et stålelement bak bussens fremre støtdemper som forhindrer at en bil blir klemt under bussen. En spesiell egenskap ved utformingen i bussens underliggende beskyttelse som absorberer energien ved deformering, reduserer kollisjonsenergien. Bilens egen deformeringssone benyttes også.

FUPS gir også beskyttelse for bussens nedre komponenter i fronten ved en kollisjon.



TekstMark Pocock, Foto Delaine Buses

Hvordan forbedre drivstoff-forbruket med opp til 10 prosent

“Vi får en ekstra mile per gallon ut av våre Volvo B9TL-busser (7,2 miles per gallon eller 39 liter per 100 kilometer - en forbedring på mer enn 16 prosent). Og vi er glade for den bedre drivstofføkonomien.”

Dette sier Anthony Delaine-Smith, administrerende direktør for Delaine Buses, et britisk buss-selskap med base i Bourne, Lincolnshire.

Delaine Buses var den første operatøren i Storbritannia som bestilte det nye Volvo B9TL-karosseriet. For øyeblikket har de 18 Volvo-busser i vognparken, og de planlegger å ha utelukkende Volvo-busser i nær framtid.

Delaine-Smith fortsetter, “Vi tilbyr lokale busstjenester hvor våre typiske ruter starter inne i byen, ut til forstedene, og deretter tilbake til byen, hvor vi reiser i et rimelig flatt landskap. Vi ble derfor anbefalt av Volvo å benytte deres Inter-Urban girkskasser i de nye bussene våre.”

“På grunn av de elektroniske transmisjonsprogrammene i overføringen har vi kunnet finjustere bussenes ytelser for våre spesielle behov. Bussene våre er altså

programmert for økt starteffekt ved oppstart fra stillestående, noe som er nødvendig for eksempel når bussene trekkes ut av en rundkjøring. Effekten reduseres deretter så snart bussen har nådd en hastighet på 10-15 km/t for å redusere drivstoff-forbruket”, legger han til.

Sparestrategi

Claes Westberg er Volvos drivstoffstyringsekspert, basert i Göteborg. “Busseiere bør se på mange forskjellige faktorer for å redusere drivstoff-forbruket i bussene sine. Hvorfor? Ved å tilegne seg en god drivstoffstyringsstrategi kan de redusere så mye som 10 prosent av de årlige drivstoffkostnadene.” Og det er en stor innsparing.

Westberg fortsetter, “Sannsynligvis er den viktigste faktoren for å bedre drivstoffeffektiviteten bussens konfigurering, det vil si å ha en skreddersydd buss for det bestemte formålet som du har tenkt å bruke den til. Faktisk vil jeg påstå at dette er avgjørende.”

“En busseier som betjener en byrute med mange starter og stopper, vil selvfølgelig ikke ha behov for en buss som er utformet for langdistansekjøring på motorvei. Oppsettet for motor, girkskasse og bakaksel ved oppstart er helt annerledes”, fortsetter han.

Optimalisering av drivstoffeffektivitet

I våre dager har Volvo-bussene ECU-er (elektroniske styreenheter) som styrer motor, girkskasse, bremses, oppheng - til og med dreieplaten på en leddbuss - og alt er koblet sammen i et nettverk. Ytelsen for hver av komponentene kan finjusteres for å optimalisere drivstoffeffektiviteten.

Videre kan informasjonen fra ECU-ene lastes ned og benyttes av operatørene for analyse av drivstoffstyringen av hver buss. For eksempel: tomgangshastighet, ekstra akselerasjon eller ekstra oppbremsing, og den generelle kjørestilen for sjåføren. Alt dette er faktorer som påvirker drivstoff-forbruket dramatisk. Uansett kjører Volvo nå opplæringsprogrammer for sjåfører for å bedre ferdigheten for buss-sjåførene. Som et tilbud om å redusere drivstoff-forbruket.

Det største problemet med bussjåførene som Claes Westberg ser på sine reiser rundt i verden for å gi råd til Volvo-klientene, er faktisk sannsynligvis den manglende jevnheten i kjøreteknikken som påvirker drivstoff-forbruket. Han sier, “Noen buss-sjåfører har en tendens til å akselerere for kraftig og å bruke for mye oppbremsing.”

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



Supplier of Swedish
quality to Volvo
for two decades



www.npp-reklam.se



NEW!

DOUBLE CUSHIONING ON HARD FLOORS



We have developed the successful Energy Gel even further. Now there is also Energy Gel Duo – extra comfortable shock absorption for people who spend a lot of time standing and walking on hard floors!

Elastic Energy Gel cushion in the *heel* and in the *tread* section.

Work absence down 78%*

* In a major study conducted by Norsk Hydro, the section for occupational medicine at Bergen University, work absence due to muscle and joint pains decreased by as much as 78% among wearers of Energy Gel footwear!



MODEL 355

Airy model with new Energy Gel Duo for ultimate comfort. Aluminium toe cap.

Upper: Impregnated full-grain leather, airy Dynatec. **Lining:** Ventilating Smartec® Air Plus.

Footbed: Insole with steel shank in arch for support and stability, full Polyurethane insole, Energy Gel Duo for superb shock absorption in both the heel and tread section.

Outsole: PU. **Fit:** Very spacious. **Protection category:** EN ISO 20345, S1.

Other features: Aluminium toe cap. **Sizes:** 35–47.



Developed and manufactured by Arbesko in Sweden.
Tel: +46 19 30 66 00. contact@arbesko.se www.arbesko.se



*"Det er viktig at
alle bidrar til et
bedre miljø."*

*Jesper Kaas Petersen,
Miljøkonsulent hos Movia*



Tekster Göran Karlsson, Foto Göran Karlsson, Volvo

København investerer i renere busser med Euro V og EEV fra Volvo

I oktober tar byen København med sine over en million innbyggere enda et skritt i retning av et renere miljø. Det er når vognparken til de lokale myndighetene med omtrent 600 busser suppleres med rundt 40 Euro V-busser, og dessuten 24 Volvo-busser som tilfredsstiller EEV-standarden.

Investeringen er et ledd i prioriteringen av et renere miljø hos trafikksekskapet Movia og hos de lokale myndighetene, men den er også en konsekvens av EUs krav om reduserte utslipp.

Selv om det er to år igjen før utslippskravene i henhold til Euro V implementeres, er Volvo en av de få produsentene som allerede kan levere busser som tilfredsstiller disse kravene. Movia har hatt dette i tankene, og som koordinator for offentlig transport på Sjælland arbeider de aktivt for at de lokale myndighetene og operatørene velger det mest miljøvennlige alternativet. Men Movia tar ikke den endelige avgjørelsen:

"Nei, vi er rådgivere og kan ikke bestemme hvilken busstype en lokal myndighet eller operatør skal bruke", sier Jesper Kaas Petersen, som er miljøkonsulent hos Movia. "Vår rolle er å

koordinere busstjenestene innefor vårt geografiske område, og å være mellommann og rådgivende ledd mellom lokale myndigheter/regioner, operatører og produsenter. Men vi har også helt klart en påvirkningsrolle, ikke minst når det gjelder valg som berører miljøet.

Fokus på helheten

"Fram til for noen få år siden fokuserte politikere og trafikkoperatører på de lokale miljøet og 'lokale' utslipp. Nå for tiden er fokuset endret til et videre generelt perspektiv hvor ansvaret for miljøet anses for å være felles, på tvers av lokale myndigheters grenser og nasjonale skillelinjer. Dessuten har kravene fra politikerne og offentligheten generelt med hensyn til økt omtanke for miljøet, resultert i en teknologisk utvikling med økende fart. Et eksempel er dieselmotorene som bare for noen få år

siden var årsak til en betydelig del av utslippene. Dagens moderne dieselmotorer er radikalt mye renere, og med Euro V og EEV er effekten på miljøet nærmest neglisjerbart."

Bidrag til et bedre miljø

I løpet av de siste årene har miljøvernarbeidet i regi av myndighetene i København under politisk styring, tatt mange langt skritt framover. Det er introdusert miljøsoner, og dette setter høye krav til trafikken som kommer inn i sonene.

"Fra 2008 må lastebiler og busser minst tilfredsstille kravene i henhold til Euro 2 eller lavere og også ha partikkelfiltere. Dessuten vil de tilsvarende kravene fra 2010 også være krav i henhold til Euro 3 for lastebiler og busser. Bussene våre tilfredsstiller allerede disse kravene, og sammen med de nylig pro-



duerte Euro V-bussene betyr dette at vi i Movia har bidratt så mye som mulig på vår side til et merkbart forbedret bymiljø”, sier Jesper Kaas Petersen.

Kontinuerlig dialog

Med ansvar for rundt 1.300 busser på Sjælland, hvorav rundt 600 er i Københavns byadministrasjon, spiller Movia en viktig rolle ikke bare for dagens utvikling, men også for morgendagens utvikling. Som en av omtrent 3.000 partnere i den internasjonale samarbeidsorganisasjonen UITP støtter Movia en stadig utveksling av erfaringer, følger utviklingen, og driver den også framover:

“Vi har en kontinuierlig dialog med Volvo, et selskap som er i forkant av utviklingen. Jeg tror at morgendagens busser vil ha svært liten påvirkning på miljøet. Dessuten vil drivstoff, materialer og andre komponenter bli produsert på en betydelig mer miljøvennlig måte enn i dag, og kombinerte teknologier, hvor motorene blir tilpasset for forskjellige drivstoffalternativer, vil være standard. Så selv om teknologien - og Volvo - allerede kan produsere ‘rene’ busser som tilfredsstillende Euro V-kravene, vil miljøpåvirkningen bli redusert enda mer. Det er altså all grunn til å ha et positivt syn på framtiden”, tror Jesper Kaas Petersen.

En udelt glede å kunne tilby Euro V

Det er slutt på tidene da vi sparte på ørene og lot kronene gå. I våre dager resulterer investeringer i teknologi som beskytter miljøet, ofte i en konkurransemessig fordel. En operatør som kan tilby miljøvennlige busser, vinner ofte kampen om en kontrakt!

De fleste trafikkoperatører etterlever de økende kravene fra politikere og offentligheten, og har innsett at de må være i stand til å tilby sikre, komfortable, driftsøkonomiske og ikke minst miljøvennlige busser for å holde tritt med utviklingen.

“Ja, trenden har vært klar i de siste årene”, sier Fredrik Røstad, direktør i Volvo Buses i Danmark. “I dag gjelder bare ‘jo renere jo bedre’, og bortsett fra at det er et konkret miljømessig tema, har spørsmålet om ‘rene busser’ også blitt en verdifull fordel for trafikkoperatører i form av goodwill.”

Rent uten filter

Fredrik følger utviklingen i Danmark nøye, og ikke minst i København.

“Her tar politikere, operatører og andre involverte stort ansvar for miljøet”, sier han. “Movia, som behandler alle anskaffelser for lokale myndigheter, har satt minstekrav når det gjelder utslipp fra busser. Men kundene våre, det vil si buss-selskapene, setter enda høyere krav, og de gjør dette fordi de anerkjenner den betydelige verdien det er å kunne tilby ‘rene’ busser. Dette favoriserer selvfølgelig Volvo, da vi har vært i stand til å levere busser som tilfredsstillende Euro V-standard siden tidlig i våres. Bussene våre tilfredsstillende Euro V- og EEV-kravene uten å bruke partikkelfilter, og da kunden/brukeren ønsker å unngå kompliserte og kostbare prosesser med rengjøring av filtere, har våre busser lavere driftskostnader. Det at vi også kan levere EEV-busser, som også er bedre enn Euro V fra et utslippsmessig synspunkt, øker vår konkurransevne betydelig i et marked som bokstavelig talt skriker etter renere dieselmotorer. Bevis på dette er at vi har signert leveringsavtaler for 46 Euro V-busser og 26 EEV-busser til København”, bemerker en fornøyd Fredrik Røstad.

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



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

www.sikkenscv.com

Sikkens Autocoat® BT – Experts working with professionals



Gass, biodiesel eller hybrid – Alternativer fra Volvo Bus

Tekst Håkan Hellström, Foto Volvo

Økende tøffere utslippsreguleringer fra EU fortsetter å utfordre bussprodusentene for mer avansert motorteknologi. Volvo Bus har mange tekniske løsninger som tilfredsstiller dagens krav - og også morgendagens.

Euro IV, Euro V og EEV er europeiske utslippsstandarder: krav som definerer akseptable grenser for eksosutslipp i nye biler som selges i EU-medlemsland. Utslippene regulert i forhold til karbonmonoksid, hydrokarbon, nitrogenoksid og partikkelmasser.

Euro IV

Euro IV ble introdusert i 2006 og stipulerer en reduksjon av utslippene av nitrogenoksider og partikkelmasser med henholdsvis 30 og 80 prosent. For å tilfredsstille Euro IV-standarden utviklet Volvo SCR, Selective Catalytic Reduction, et system for etterbehandling av eksos, som reduserer nitrogenoksidutslippene til de nivåene som kreves både for Euro IV og for Euro V ved å omdanne dem til harmløse nitrogenogass og vanndamp. SCR-konseptet resulterer både i høyere effektivitet og i betydelig lavere drivstoff-forbruk enn tidligere motorgenerasjoner, og samtidig i lavere utslipp av partikler.

Euro V

Euro V implementeres i 2009, og reduserer utslippene av nitrogenoksider med ytterligere 40 prosent. Takket være SCR-teknologien kan Volvo Bus

allerede levere Euro V-kompatible dieselmotorer for de fleste av sine bussmodeller. I og med at Volvos motorteknologi allerede tilfredsstiller Euro V-kravene, kan dagens Volvo-busskunder være sikre på at kjøpet tilfredsstiller framtidige krav, og dermed forlenger bussens levetid. I mange markeder er det en klar økonomisk motivasjon fra lokale myndigheter til å bruke teknologi som støtter Euro V-standarden.

EEV

EEV (Environmentally Enhanced Vehicle) er en frivillig EU-utslippsstandard, med utslippsgrenser som er enda lavere enn Euro V, særlig med hensyn til partikkelmasser. EEV-standarden er allerede et krav i flere europeiske byer. En framtidig Euro VI vil sannsynligvis ligne på grensene for EEV. Volvo Bus' SCR-teknologi gjør det mulig for dieselmotorer å tilfredsstille EEV-standarden, og er i dag tilgjengelig for Volvos 12-liters 340 hk-motor og 7-liters motoren. Fra desember 2007 vil EEV også være tilgjengelig for 9-liters 260 og 310 hk-motorene.

Biodiesel

Sammenlignet med andre biodrivstoff, som etanol, har biodiesel en stor fordel: fleksibilitet. Mange av Volvo Bus' dieselmotortyper er compatible med biodiesel. Alle Volvo-motorer som bruker biodiesel kan også bruke vanlig diesel så vel som syntetisk diesel.

Biodiesel er et diesel-ekvivalent drivstoff som er produsert av biologiske råstoffer, og kan brukes i umodifiserte dieselmotorer. Biodiesel produserer typisk omtrent 60 prosent mindre netto

karbondioksidutslipp i forhold til oljebasert diesel, da den selv produseres av atmosfærisk karbondioksid ved hjelp av fotosyntese i planter.

Naturlig eller biogass

Volvo Bus' gassdrevne motor har lavere utslippsnivåer enn både Euro V og EEV. I tillegg vil motorkonseptet gjøre det mulig å oppfylle framtidige krav som følger av Euro V og EEV. Det er en motor som bruker naturlig eller biogass og er i hovedsak ment å tilfredsstille det økende behovet for gassdrevne busser i bytrafikk. Takket være en treveis katalysator kan utslippsnivåene senkes betydelig. Når det benyttes biogass, er utslippene nøytrale i forhold til karbondioksid.

Hybrid omdreining for tunge biler

Hybrid overføring betyr et stort skritt framover i forsøket på å redusere utslippsnivåene og drivstoff-forbruket ytterligere. Volvo Bus hybridkonsept gir maksimal drivstoffbesparende effekt på ruter med hyppige oppbremsinger og akselerasjoner, for eksempel bybusstrafikk. Men i motsetning til andre hybrider på markedet, kan det oppnås betydelig bedret drivstofføkonomi også i pendlertrafikk og i trafikkområder mellom byer. Testkjøringer med prototypebiler viser at drivstoffinnsparingene kan komme opp i 35 prosent. Volvo Bus' hybridbusser vil nå bli satt produksjon i en lengre serie av tester. Selskapet antar at hybridbusser fra Volvo vil være tilgjengelig på markedet i løpet av noen år.

Nederlandske bevæpnede styrker går for gull



Det nederlandske forsvaret ønsker å bruke sine egne Volvo-busser maksimalt slik at vi bare trenger å gå til det sivile marked så lite som mulig. Dette kan oppnås takket være den gylne kontrakten med Volvo med både korrektiv og forebyggende overvåking og vedlikeholdsoverhaling.

Det var en gang at soldater satt på harde benker bak i tunge lastebiler da de ble fraktet ut til operasjonelle posisjoner. Det nederlandske forsvaret har benyttet komfortable busser i mange år for transportere menneskene.

Turbusser for lange reiser

“På slutten av en komfortabel busstur - også uten mulighet for å se filmer - vil en soldat kunne settes i aksjon umiddelbart”, sier kaptein Dave Mekking fra

Road Transportation Product Group i Defense Traffic and Transportation Organization. “Vi benytter også turbusser for disse reisene. Vi frakter omtrent en tredjedel av denne transporten i egne biler, resten legges ut på kontrakt med sivile kontraktører. Det gjelder å kunne utnytte våre egne busser maksimalt slik at vi bare behøver å gå ut på det sivile markedet så lite som mulig. På grunn av dette har vi arbeidet for å få satt opp en kontrakt både for korrektiv

og forebyggende overvåking og vedlikeholdsoverhaling. Den gylne kontrakten fra Volvo dekker disse forventningene fullstendig.

Forsvaret har brukt Volvo lastebiler i lang tid. Likevel var valget av Volvo-busser ikke resultat av de gode erfaringene med lastebiler. “Og det kunne det ikke være. Vi er bundet av strenge anskaffelsesprosedyrer.

Positiv erfaring

De 11 nye Volvo-bussene med 10-års gylne servicekontrakter har vært på veiene siden februar. “Erfaringen vår er svært positiv. Når det oppstår mindre problemer med ettermarkedsutstyr, som for eksempel DVD-spillere, kunne bussene kjøres inn for nødvendige modifikasjoner umiddelbart, og Volvo



**Businesspartner
to Volvo Bus
since 1988**

Tony Lassas

tony.lassas@lassas.inet.fi



og serviceverkstedet Harbers Trucks tok seg av raske, målrettede endringer. Uansett vil ledelsen gå videre med totalkonseptet for vedlikeholdskontrakter i framtiden.”

Volvo Bus Nederland og Harbers Trucks har arbeidet tett sammen for å få satt denne avtalen i kraft, basert på engangsvedlikehold og hjulskift. “Vi ønsker oss en tilsvarende langtidskontrakt”, forklarer Dirk Rosendal (Harbers Trucks). “De garanterer en bestemt mengde arbeidssikkerhet for forhandleren og begrenser faren for kunden i hele levetiden for bilen. Risikoen ved reparasjoner og vedlikeholdskostnader ligger i realiteten hos oss. For å unngå ekstra kostnader ved utenlandske reparasjoner (for eksempel henting eller

avtale om reparasjon på stedet), legger vi mye vekt på forebyggende vedlikehold. Bussene leveres inn etter en oppsatt plan. I dette tilfellet har vi valgt to overhalinger per år. I disse planlagte overhalingene gjennomfører vi forebyggende utskiftinger av deler også før slutten av levetiden. Dette betyr at det aller minste problem for Forsvaret på veien og for bussen kan utnyttes til det maksimale.

Klar utvikling

Harbers har en del løpende vedlikeholdskontrakter for Volvo lastebiler, men for busser er antallet fortsatt begrenset. “Dette markedet kommer til å vokse”, spår Dirk Rosendal. “Det er fordi utkontraktert vedlikehold og repa-

rasjoner betyr at buss-selskaper og transporttjenester som i Forsvaret, kan konsentrere seg bedre om sin kjernevirksomhet, selve transporten. Dessuten er det tekniske utstyret i en buss vanligvis mer omfattende og komplekst. For de mer beskjedne virksomhetene i et lite eller middels stort turselskap blir det vanskeligere og vanskeligere å vedlikeholde og reparere bussene selv. Men for slike selskaper er det ikke åpenbart hvordan den vanlige virksomheten skal kunne stenges over natten, og langt mindre ta farvel med et lojalt team av ansatte. Jeg antar derfor at overgangen til langsiktige totalvedlikeholdskontrakter må skje ganske gradvis. Men utviklingen er allerede i gang.”



THE EASIEST WAY TO SAVE FUEL: KEEP DRIVING



Automotive

► **MARATHON LHS II AND LHD II**
▼ **LESS ROLLING RESISTANCE**

Real mathematical geniuses: Marathon LHS II and LHD II long-haul tyres from Goodyear. They make the impossible come true: By combining up to 7% less rolling resistance with more mileage. A top result that was confirmed by TÜV Süd in a test with the best competitor tyre.* For you, that means saving up to 2.4% on fuel. Work it out for yourself.



GOODYEAR

▼
BECAUSE NOT ALL TIRES
ARE THE SAME _

* Rolling Resistance, Wet Braking and Noise Tests conducted by TÜV SÜD Automotive in June 2007 between Goodyear Marathon LHS II, Marathon LHD II and two premium competitors with tyres of the dimension 315/70 R 22,5 (Report 76223133-1)

Bryllupsdagen 9. juni 2007 var selvfølgelig den lykkeligste dagen i Peteris Ziemanis og Aija Ziemanis' liv. Og tro det eller ikke, en Volvo 9700 spilte en viktig rolle i deres lykke.

Tekst Håkan Hellström
Foto Volvo



Bryllupsfeiring på veien

Bryllupsseremonien fant sted i kirken i Augstrozės i Vidzemes-distriktet i den nordre delen av den baltiske staten Latvia, og var etter vanlig oppfatning et tradisjonelt latvisk bryllup, med unntak av en ting. En latvisk bryllupstradisjon er at hele bryllupsmottakelsen følger brudgommen og bruden på en tur rundt i området, mens paret stopper ved sju forskjellige broer. Ektemannen bærer så hustruen over hver av de sju broene, som et symbol på hell og lykke. Dette betyr vanligvis at en lang rekke biler gjør sitt beste for å følge paret i ledebilen,

ikke alltid en helt enkel oppgave. For å fjerne faren for at noen av bryllupsgjestene gikk glipp av denne viktige delen av feiringen, ble en Volvo 9700 kalt inn.

"Volvo 9700 gjorde det mulig for oss å la alle 57 bryllupsgjestene være sammen på denne turen over de sju broene", sier Peteris Ziemanis. "Dette ble en fin dag for oss alle, og det betydde mye for oss at alle vennene våre kunne være med på denne turen."

Den lokale lastebilseieren for Volvo Truck Latvia i Valmiera, Peteris Ziemanis har et nært forhold til Volvo Bus.

"Men det var egentlig hustruens idé å bruke bussen til feiringen", sier han. Vi hadde planlagt dette et par uker i forveien, og alle bryllupsgjestene syntet at det var en svært god idé. Særlig siden bryllupsdagen var svært varm, og Volvo 9700 hadde et godt klimaanlegg!"

Volvo 9700-bussen eies av buss-selskapet i Valmiera-regionen, VTU-Valmiera, og ble levert i slutten av april 2007. Den var da den nyeste bussen i Latvia, og faktisk den første Euro IV-bussen i hele Baltikum.



BERENDSEN

Rolf Nilsson

Berendsen Textile Service www.berendsen.com

Størst i Skandinavia på tekniske oversettelser

cbg.
konsult

Spesialister på oversettelse av teknisk dokumentasjon, håndbøker, brosjyrer, serviceinformasjon, avtaler osv.

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

GOTHENBURG Regnbågsgatan 8A
417 55 Göteborg
Sweden
Tel. +46 31-744 01 50

STOCKHOLM Allén 6A, Box 1036
172 21 Sundbyberg
Sweden
Tel. +46 8-555 845 00

www.cbg.com
info@cbg.com

Noxudol

SOUND DAMPING & RUST PROOFING



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

AUSON



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

preem

www.preem.se

COACH OF THE YEAR 2008!



VOLVO 9700

The European bus trade press has made up its mind. In the face of tough competition, the Volvo 9700 was named Coach of the Year 2008. It is easy to understand that the new design, the unique safety features and the smooth driveline caught the eye of the judges! Volvo 9700 was considered to offer the best all round package for passengers, drivers and operators as well. The words of the judges speak for themselves: 'It's a travellers coach', 'a superb vehicle to drive', 'this is a coach built to do a job professionally for a full life'. Want to make your own verdict? Please contact your Volvo dealer.

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvobuses.com

