



En kundtidning från Volvo Bussar AB, nr 1 2010

ON THE MOVE

Den nya 13-litersmotorn
"Fantastiska köregenskaper"



Volvo 7700 Hybrid
– Ett självklart val för PostAuto

SAFETY THAT FITS ALL

ALCOLOCKS ARE NOT ONLY AVAILABLE FROM THE ASSEMBLY LINE. NOW YOU CAN EXTEND THIS SAFETY MEASURE TO YOUR ENTIRE FLEET.

Specifically engineered to withstand dust, vibration and extreme temperatures, ALCOLOCK is compatible with all vehicles.

AVAILABLE THROUGH THE VOLVO DEALER NETWORK

As a leading producer of alcohol interlocks and breath alcohol testers, Alcohol Countermeasure Systems offers technology of superior quality. These custom solutions are fully integrated and designed to communicate with other systems in your fleet, such as GPS, GSM and telematics.

- **CENELEC (EU) approved**
- **Compatible with all vehicles**

To learn more on how to integrate alcohol interlock technology into your vehicles please visit our website: acs-corp.com



4. PostAuto i Schweiz tycker att Volvo 7700 Hybrid är det bästa hybridalternativet för landsvägstrafik.



8. Bussoperatören Mikael Hellberg gillar den nya 13-litersmotorns bränsle-effektivitet och goda köregenskaper.



10. I 34 år har Reg och Yvonne Clark drivit ett mycket framgångsrikt bussbolag i Queensland i Australien. Volvo B12BLE har bidragit till framgångarna.



14. Volvo Bussar i Danmark har lyckats bra med att förbättra sitt eftermarknads-erbjudande genom att utbilda mekanikerna.



18. Inför fotbolls-VM 2010 investerar flera sydafrikanska städer i BRT-system. Två av de tre städerna har valt Volvo som bussleverantör.

Volvokoncernen har starkt bussfokus

Bussbranschen är en av de mest inspirerande men också en av de mest krävande branscherna inom fordonsindustrin. Bussarna skall klara allt från intensiv stadsbusstrafik där kraven på snabbhet, kapacitet och miljövänlighet är stora till de lyxigaste turistbussarna med höga krav på säkerhet, bekvämlighet och låg bränsleförbrukning.

För att lyckas som en stor global aktör krävs ett starkt kundfokus utifrån de förutsättningar som gäller inom bussbranschen. Volvo Bussar har en unik position genom att tillhöra en global framgångsrik industrikoncern med ett tydligt bussfokus. Vi agerar som en egen bussdivision vilket innebär att vi kan möta lokala busskrav på våra olika marknader med den senaste teknologin och med volymfördelar.

Inom Volvokoncernen utvecklar vi gemensamt till exempel motorer, växellådor, nya säkerhetslösningar och telematik. Grundkomponenterna tillverkas i stora volymer vilket sänker kostnaderna. Tillsammans i koncernen har vi också ett av världens största nätverk av reservdelslager och verkstäder där vi utvecklar busscenter. Men eftersom Volvo Bussar är ett eget bolag har vi möjlighet att på egen hand anpassa allt det som Volvokoncernen utvecklar till konkurrenskraftiga lösningar för bussbranschen.

I det här numret av vår kundtidning kan ni läsa om flera exempel på just detta. Vår nya 13-litersmotor till exempel är samma grundmotor som framgångsrikt använts av koncernens lastbilsbolag i flera år. Men den version som används i Volvo Bussars fordon är anpassad för just bussar. De första reaktionerna från kunderna är att vi lyckats skapa en motor med mycket goda prestanda och låg bränsleförbrukning. Tack vare Volvos gemensamma hybridlösning är vi också först i världen med serieproduktion av en buss med egen hybriddrivlina.

Som VD för Volvo Bussar är jag stolt över att få leda ett företag som har som enda fokus att skapa konkurrenskraftiga transportlösningar som överträffar de tuffa kraven inom den globala bussbranschen.

Håkan Karlsson
VD
Volvo Bussar AB



Volvo Bussar AB Adress ARHK6N, 405 08 Göteborg Telefon 031-66 00 00 Fax 031-66 60 27
E-post info.buses@volvo.com Webb www.volvo.se

Producerad av Roxx Media Sverige, www.roxx.se Utgivare Per-Martin Johansson Projektledare Mikael Svensson
Annonsförsäljning Maria Sved Foto Stefan Svensson, Tomaz Lundstedt, Per-Martin Johansson, Cassy Eather, Volvo Buses
Redaktör Håkan Hellström Texter Håkan Hellström, Per-Martin Johansson, Samantha Lenton Annonssoriginal Theresé Adolfsén
Layout Daniel P Sandin Tryckt av Printfabriken 2010/06



PostAuto kör landsbygdstrafik med Volvo 7700 Hybrid

PostAuto i Schweiz har det mesta av sin trafik på landsbygden. Företaget har velat prova hybridtekniken, men inte sett någon buss som passar för den trafiken.

– Men när Volvo presenterade sin Volvo 7700 Hybrid bestämde vi oss direkt för att köpa en, säger Werner Blatter som sitter i PostAutos företagsledning.

Text & Foto Per-Martin Johansson

Schweiz har många symboler. En av de starkare är bilden av de gula postbussarna mot en bakgrund av snöiga alper eller blommande ängar. Det är en bild som skapats från 1906 då PostAuto grundades. Idag är företaget Schweiz största bussföretag med över 2 000 bussar i sin flotta.

– Vi vårdar vår historia ömt men ett bussföretag överlever inte i 100 år enbart på nostalgi, säger Werner Blatter som är företagets logistikchef. Vi måste hela tiden vara innovativa.

– Som Schweiz största bussföretag har vi ett ansvar och också resurserna att gå i täten när det gäller att prova nya lösningar, inte minst inom teknikkområdet, fortsätter han.

Ingen tvekan

Företaget har följt utvecklingen inom hybridområdet noga och sett exempel på att hybridbussar kan fungera väl i tät stadstrafik. Men PostAuto har det mesta av sin trafik på landsbygden och de hybrider som finns på marknaden i Europa är inte anpassade för den trafiken.

– Men så fort Volvo Bussar under hösten 2008 presenterade sin parallellhybrid och berättade att den inte bara ger goda resultat i stadstrafik utan också när det är längre mellan hållplatserna, tvekade vi inte att gå i täten och beställa en buss, säger Werner Blatter.

Miljöförebild

Han ser två stora fördelar med hybridtekniken; förbättrade bränsleekonomi och minskad miljöbelastning. För PostAuto är bägge lika viktiga.

– Schweiz är i många stycken ett föregångsland inom miljöområdet”, säger Werner Blatter. Trots att vi inte är medlemmar i EU följer vi EU:s regler men dessutom har vi ofta natio-

nella regler som går ett steg längre. Vi införde till exempel partikelfilter på våra bussar redan för tio år sedan.

– Kan vi med hjälp av hybridtekniken bidra till att minska energianvändningen och utsläppen av växthusgasen koldioxid och ytterligare minska utsläppen av andra skadliga emissioner, så är det helt i linje med önskemålen från våra politiker och invånarna i Schweiz.

Lönsamhet ett krav

Men PostAuto är samtidigt ett företag med krav på lönsamhet. Företaget gör av med 35 miljoner liter diesel varje år och kan hybridtekniken bidra till att minska den kostnaden är det viktigt. Det gäller inte minst eftersom dieselpriset förväntas stiga i framtiden.



”två stora fördelar med hybridtekniken; förbättrade bränsleekonomi och minskad miljöbelastning”

Werner Blatter, logistikchef, PostAuto



– Om hybridtekniken kan sänka bränsleförbrukningen med 20-30 procent är det självklart bra, säger Werner Blatter. Men vi måste väga in det högre priset på bussen, underhållskostnader med mera. Det är bland annat det vi vill undersöka genom att köra den här första bussen i reguljär trafik.

Han är övertygad om att hybridbussarna kommer att utgöra en större andel av bussflottorna framöver, även om han inte vet hur stor andel det blir frågan om. Men han tror inte det är framtidens teknik.

– Jag ser hybridtekniken som en övergångslösning de kommande kanske 10-20 åren. Därefter måste vi nog hitta lösningar där vi klarar oss utan diesel-

olja. Om det är vätgasbussar, elbussar eller något annat vet vi inte idag.

Går i tåten

PostAuto har kontrakt med ett stort antal bussoperatörer som utför själva trafiken. Den nya Volvo 7700 Hybrid kommer att gå i trafik hos företaget Steinerbus AG i Ortschaften utanför Bern.

– Det är fantastiskt roligt att få gå i tåten med den nya hybridbussen, säger ägaren Dominik Steiner. Såväl jag själv som mina förare och mekaniker gillar att testa ny teknik, att hela tiden lära oss mer.

När detta skrivs har han enbart haft bussen några dagar men redan har han själv och ca 15 av hans chaufförer kört

den nya bussen och det första intrycket är positivt.

– Det är inte svårt att köra den men man måste köra lite annorlunda, lite mjukare, för att verkligen utnyttja bromsättervinningen, säger Dominik.

Större besparing än förväntat

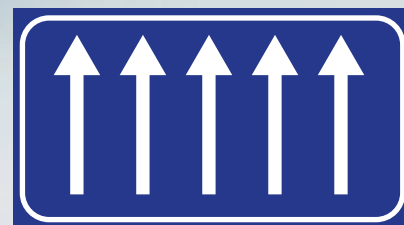
När Volvo Bussar startade sitt hybridprojekt räknade företaget med att sänka bränsleförbrukningen med upp till 35 procent i tät stadstrafik och ca 20 procent i ren intercitytrafik med långt mellan hållplatserna. De fältprov som gjorts visar dock att intercitytrafiken ger besparingar på ända upp till runt 25 procent.

– Vi har visserligen bara kört några dagar än så länge, men de första beräkningarna visar att vi har ca 25 procent lägre bränsleförbrukning än med en vanlig dieselbuss, säger Dominik Steiner. Om det håller hela vägen är det riktigt bra.



"de första beräkningarna visar att vi har ca 25 procent lägre bränsleförbrukning än med en vanlig dieselbuss"

Dominik Steiner, ägare, Steinerbus AG



Sikkens Autocoat BT: den snabba vägen till lönsam lackering

Använd våra hög kvalitativa, kostnadseffektiva
och VOC-godkända produkter

Kraftigare bränslebesparing än förväntat

De första av Volvos hybridbussar har nu gått i trafik i ca ett år. Bussarna har fungerat väl och bränslebesparingen är till och med högre än förväntat.

Text Per-Martin Johansson Foto Volvo

För ungefär ett år sedan startade de första fältproven med en Volvo 7700 Hybrid i Göteborg och sex av Volvos hybriddubbeldäckare i London. Dessutom har två versioner av Volvo 7700 Hybrid körts i Europa som demonstrationsvagnar hos kunder under kortare testperioder och vid mer formella jämförelsetest. De första bussarna som beställts av kunder på rent kommersiella grunder har också börjat gå i trafik.

Mycket positivt

Erfarenheterna så här långt är mycket positiva, inte minst när det gäller bränsleförbrukningen.

– Vi hade målet att nå ca 30 procents besparing i tät stadstrafik och ca 20 procent i intercitytrafik där det är glesare mellan hållplatserna, säger Edward Jobson, miljöchef på Volvo Bussar. Nu vet vi att vi når det målet



Edward Jobson,
miljöchef, Volvo
Bussar.

i att vi i de allra flesta fall dessutom överträffar dem.

De bussar som rullar i trafik har en bränsleförbrukning som i tät stadstrafik når ända upp till 35 procents besparing och för övrig trafik ligger besparingen på 25-30 procent. I några fall är besparingen ännu högre.

Tillförlitlig teknik

Det första årets trafik visar också att tekniken är tillförlitlig och att bussarna fungerar som de skall.

– Visst har fältprovsbussarna haft en del krångel i början som det är med all ny teknik, säger Edward Jobson. Men det har mest varit mindre problem som våra ingenjörer lyckats hitta bra lösningar på.

– Vi har idag en färdig produkt som nu har börjat levereras till kunderna på kommersiell basis. Hittills har vi order på ett 60-tal hybridbussar och under våren startade vi serieproduktionen.

En viktig anledning till den låga bränsleförbrukningen och tillförlitligheten hos bussarna är att Volvo har valt att utveckla en egen hybridlösning med egna väl utprovade komponenter som grund.

– Det var nödvändigt eftersom det inte funnits nyckelkomponenter som exempelvis elmotorer och batterisystem som motsvarar de krav vi ställt på tillförlitlighet och bränslebesparing. När vi väl tagit beslutet att själva utveckla nyckelkomponenterna,

behövde vi inte kompromissa bort några egenskaper.

Återvunnen energi

Grunden för bränslebesparingen på en hybridbuss är att man återvinner bromsenergin. Men i Volvos parallellhybrid är det bara en del av förklaringen till den mycket låga bränsleförbrukningen.

Tack vare att det är en parallellhybrid kan dieselmotorn och elmotorn användas var för sig eller tillsammans. Det gör att det räcker med en 5-liters dieselmotor, vilket bidrar till den lägre bränsleförbrukningen.

Volvos egna och mycket effektiva växellåda I-shift bidrar också liksom funktionen där dieselmotorn stängs av vid hållplatser. Den startar igen först när elmotorn fått upp farten på bussen till ca 20 km i timmen.

– En annan viktig bidragande orsak är att flera av hjälpsystemen drivs av el, säger Edward Jobson. Det gäller t ex luftkompressorn, luftkonditioneringen och styrservopumpen.

Allt fler forskare och miljömyndigheter runt om i världen talar nu om vikten av att minska vårt totala energianvändande. Det räcker inte längre att bara minska användningen av fossila bränslen om vi skall komma tillrätta med miljöproblemen.

– Genom den låga bränsleförbrukning som Volvos hybridbussar erbjuder, bidrar de i allra högsta grad till att minska energiförbrukningen i världen, säger Edward Jobson.



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



www.preem.se

Störst i Skandinavien, på tekniska översättningar

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

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

cbg.

CBG KONSULT & INFORMATION AB
WWW.CBG.COM

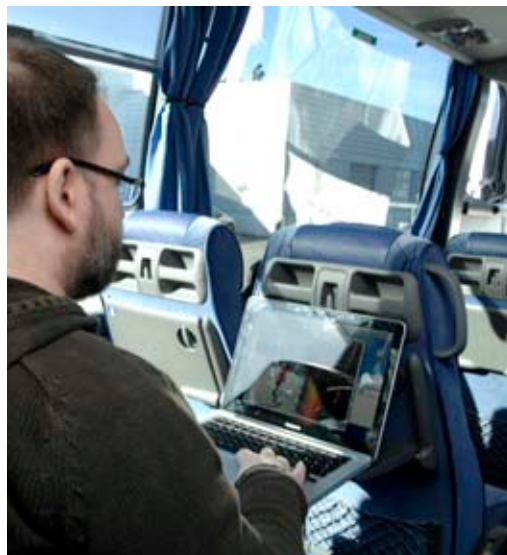


Den nya 13-litersmotorn ”Bränsleförbrukningen minskade med mer än fem procent”

– Jag tror att nya Volvo 9900 blir en storsäljare som kommer att locka nya kunder till Volvo. Det positiva uttalandet kommer från Mikael Hellberg, som var först i Sverige med att köpa Volvo 9900 med 13-litersmotor.

– Så vitt jag kan se har bränsleförbrukningen minskat med mer än fem procent och köregenskaperna är fantastiska.

Text Håkan Hellström Foto Stefan Svensson



Bussen är utrustad med trådlöst nätverk.



Mikael Hellberg, första svenska ägaren till nya Volvo 9900.

Volvo 9700 och Volvo 9900 har lanserats i nya, uppgraderade versioner, bland annat med en ny kraftfullare och bränslesnålare 13-litersmotor – D13 – som ersätter den tidigare 12-litersmotorn. Den nya dieselmotorn ger större effekt och bättre köregenskaper samtidigt som den förbrukar mindre bränsle. Den minskar bränsleförbrukningen med upp till fem procent jämfört med 12-litersmotorn.

Tokig i bussar

Mikael Hellberg var tokig i bussar redan som barn – han fick aldrig nog av dem. Intresset har inte blivit mindre och det har med tiden lett till ett eget bussbolag. 1995 köpte han sin första buss, en begagnad Renault med 22 säten.

– Jag började med att köra lokala fotbollslag till och från matcher, berättar han. Det var jag själv som körde – det gör jag fortfarande – men nu med hjälp av permanent och tillfällig personal.

Med tiden har han investerat i större, men fortfarande begagnade bussar. 1999 bestämde han sig för att satsa mer på sitt bussbolag.

– Då började jag köra Skövdes handbollslag. De har varit väldigt framgångsrika i de övre divisionerna i Sverige. Under de sju år som vi har kört damlaget har de som minst kommit till final. Det måste ha något

med transporten att göra, säger han och skrattar.

Styrkan i ett servicenätverk

2003 köpte Mikael Hellberg sin första Volvo, en Volvo 9700.

– Det var min första helt nya buss sedan jag startade verksamheten, berättar han. Nu har jag bara Volvobussar och kan inte tänka mig att köpa något annat. Volvos styrka är inte bara bussen i sig, utan även servicenätverket. Vi har ett mycket bra samarbete med vårt servicecenter i Skövde.

Två år efter att han köpte sin första Volvo köpte han sin första buss med Volvos automatiska växlingssystem I-Shift.

– Med I-Shift blir körningen otroligt mjuk. Systemet saknar helt motstycke på marknaden, säger han.

Mikael Hellberg har kört både Volvo 9700 och Volvo 9900 med den gamla 12-litersmotorn. I februari 2010 blev han först i Sverige med att köpa nya Volvo 9900 med 13-litersmotor.

– De första månaderna har vi bara kört vår nya 9900 6 000–7 000 kilometer, men vi ser tydligt att bränsleförbrukningen är betydligt lägre. Jag vill påstå att det är mer än de fem procent som Volvo utlovar. Det ska bli väldigt intressant att följa utvecklingen och se hur bränsleeffektiv bussen är.

– I kombination med andra bra funktioner från Volvo, till exempel

I-Shift, tror jag att 13-litersmotorn kommer att ge Volvo Bussar många nya kunder. Den är väldigt mjuk och enkel att köra, säger Mikael Hellberg.

Exklusiv design

– Dessutom gillar jag verkligen den nya interiören i 9900. Den är bekväm och känns exklusiv i jämförelse med andra bussar, säger Mikael Hellberg.

– I och med den sluttande fönsterlinjen ser bussen lyxigare ut. Det enda som jag tycker är onödigt är den särskilda förardörren. Men andra förare kanske uppskattar den mer än jag.

I Mikael Hellbergs andra bussar sitter moderna underhållningssystem och så även i hans nya 9900.

– Vi har till exempel en trådlös mikrofon till guiden, ett modernt DVD- och ljudsystem som enkelt kan kopplas ihop med en iPod, berättar han.

Och naturligtvis har alla bussar ett trådlöst nätverk.

Förarens sovutrymme i 9900 är rymligare än vanligt, vilket ger föraren möjlighet till välförtjänt vila under pauserna.

– Det finns många detaljer som ger 9900 ett försprång framför konkurrenterna, påpekar Mikael Hellberg.



En resa med tydligt mål

1976 upptäckte makarna Yvonne och Reg Clark från Queensland i Australien att det fanns ett behov av lokal skolskjuts och köpte en buss. 34 år senare har företaget Clarks Logan City Bus Service en av Australiens största privatägda bussflottor och 176 anställda.

Text Samantha Lenton Foto Cassy Eather

– Reg var visionären på den tiden och såg möjligheterna, och jag gav honom mitt fulla stöd. Det dröjde inte länge förrän vi båda hade en stark vision för hur vårt företag skulle kunna se ut. Det fanns då, liksom nu, ett stort behov av tillförlitlig kollektivtrafik i området och utmaningen har alltid varit att ligga steget före behoven, säger Yvonne Clark.

Stadsfokus

– Vi hade hela tiden planer på att expandera så att vi även fick busslinjer till och från staden och inte bara lokal trafik. 1987 fick vi chansen att

"Bussbolagen står inför nya utmaningar, som hantering av utsläppen och handikapptillgänglighet, men upplever samtidigt en betydande tillväxt"

Graham Davis

köpa ett annat lokalt företag. Det gav oss den plattform vi behövde för att kunna erbjuda stadsbusstrafik vid EXPO88 och därefter på regelbunden basis. Förvärvet gav vår tillväxt en rejäl skjuts, något som har fortsatt sedan dess. Antalet bussar i vår flotta mer än fördubblades i ett slag. Med den enorma tillväxten i ryggen beslutade vi oss 1997 för att satsa enbart på stadsbusstrafik.

Större kapacitet

Den trafiken kräver en annan typ av bussar som klarar högre påfrestningar och körsträckor på upp till 6 000 mil per år.

– Vi behövde gå över till ett robust chassi med lågt insteg, med en sittplatslayout anpassad för stadstrafik och ett förbättrat passagerarflöde. Våra nya bussar behövde vara mycket slitstarkare men samtidigt kraftfulla och bränslesnåla, säger Yvonne.

– Volvo B12BLE-chassiet tilltallade oss och hade en större kapacitet än någon annan buss vi sett tidigare: Men det var ett oprövat kort, eftersom det ännu inte hade använts i Australien. Vi bestämde oss för att köpa fem bussar och se hur de gick. Volvo lovade att ge oss sitt fulla stöd under testperioden och har fortsatt stötta oss under hela vårt samarbete. Vi har aldrig behövt ångra vårt beslut, säger Reg.

En modernare bussflotta

Trafikhuvudmannen i Queensland, TransLink, skapades för att göra biljettpreiser och biljettsystem mer enhetliga, ge allmänheten bättre information och garantera en hög servicenivå. Makarna Clarks ansökte direkt om ett avtal med TransLink. De insåg att det var en förutsättning för fortsatt tillväxt.

– Vårt avtal med TransLink drev moderniseringen av vår bussflotta framåt och verksamheten sköt i höjden. Företagsförvärvet 1987 och avtalet med TransLink är de två avgörande orsakerna till att vi kunnat ha en tillväxt på mellan 10 och 13 procent år efter år, och hela tiden utöka vårt serviceutbud, säger Reg.



Hög turtäthet är det första kravet på en ny busslinje, tätt följt av hög kapacitet, menar Yvonne.

– Turtätheten hanterar vi genom att fortsätta utöka vår flotta med fler bussar. Nästa år kommer vi att ha 98 B12BLE i vår flotta, varav två stycken ledibussar med två dörrar och två "superbussar" med tre dörrar. De vanliga B12BLE-bussarna har 55 platser, medan ledibussarna och superbussarna tar många fler och därmed ökar vår kapacitet, säger Yvonne.

Nya utmaningar

Det är mycket som har förändrats sedan de första skolskjutsarna på 1970-talet. Företaget har gått från att ha en enda privatägd buss för 20 passagerare till att transportera över 25 000 passagerare per dag.

Makarna Clark är fortfarande aktiva bolagschefer, även om de har lämnat över mycket av det dagliga arbetet med att sköta företaget till Graham Davis.

– Bussbolagen står inför nya utmaningar, som hantering av utsläppen och handikapptillgänglighet, men upplever samtidigt en betydande tillväxt. Vi tar de här utmaningarna på stort allvar och hoppas kunna lägga ytterligare 34 år till vår framgångssaga, säger Graham Davis.



Tillväxttenden fortsätter

Volvo Bussar har uppvisat en imponerande tillväxt i Australien under de senaste fem åren. Antalet sålda bussar har ökat med 121 procent från 2005 till 2010.

– Det ser ut som att vi nästan kommer att fördubbla vår försäljning från 2009 till 2010. Branschen och Volvo Bussar är starkare än någonsin, säger David Mead, chef för Volvo Bussar i Australien.

Australien var Volvo Bussars åttonde största marknad 2009.

– Den stora försäljningsökningen beror till stor del på ett antal nya avtal med både privata och statliga kunder. Vår bransch har genomgått en förändring som innebär att allt fler kunder ser över sin verksamhet och då har Volvo Bussar lyckats vinna fler nya kunder än någonsin tidigare. Det här visar att Volvo Bussar har en komplett affärslösning med mycket konkurrenskraftiga produkter som ger kunderna den effektivitet och produktivitet de vill ha, i kombination med säljstöd och expertis från engagerade produktspecialister, säger David Mead.

Eftermarknaden och förmågan att

utnyttja återförsäljarnätverket har stått i starkt fokus på senare år.

– Under de senaste två-tre åren har vi lagt tid och resurser på att utbilda bussmekaniker inom vårt återförsäljarnätverk, ett initiativ som nu ger goda resultat, säger David Mead.

Försäljningsmålet för 2010 är nu 600 bussar, mer än dubbelt så många som för 2009. Enligt David Mead ligger målet gott och väl inom räckhåll.

– Vi har ett enastående team och en otroligt stark företagskultur på Volvo Bussar i Australien. Detta resulterar i en stark fokusering på kunderna, som därmed blir mycket nöjda och – viktigast av allt – stannar kvar hos oss.



Brakes to get you there faster. That's what moves us.



Whoever wants to drive economically and environmentally friendly, must cut down on fuel consumption and everyday wear on parts – for example with Voith Retarders. They perform up to 90% of all brake operations almost wear-free. This increases not only your average speed but also

your driving comfort and your transport output – and your vehicles get to their destination faster, more safely and at lower cost. Further information from: +49 7951 32-622

www.voithturbo.com/road

Voith Turbo

VOITH
Engineered reliability.

Volvo Bussar tilldelas prestigefyllt säkerhetspris

Volvo Bussar har tilldelats Stora Trafiksäkerhetspriset 2010 för att ha tagit fram ett alkoholås speciellt för bussar.



Det prestigefyllda priset, Stora Trafiksäkerhetspriset, delas ut av ett antal svenska branschtidningar inom busstrafik, -transport and -logistik. Huvudpartner är Bilprovningen på Transportforum i Linköping. Volvo Bussar fick ett av de tre priserna som delades ut, i kategorin för företag som aktivt utvecklar produkter och tjänster för passagerar- och godstransport på väg – ett område där säkerheten är av stor vikt.

Juryns motivering var att Volvo Bussar har tagit fram ett speciellt alkoholås för bussbranschen, som bland annat gör det möjligt att snabbt byta

förare i trafik. Motorn går att starta utan utandningsprov, men bromsarna är låsta tills föraren är godkänd.

Alkoholåset är bara en av Volvo Bussars många nya säkerhetsfunktioner. Bolaget var först med att lansera en frontstruktur som ger föraren ett bättre skydd vid en eventuell krock samt med att introducera ett främre underkörningsskydd som förhindrar att personbilar som krockar med bussen kilar fast under den.

Stor bussorder i Mexiko

Volvo Bussar har tagit hem en order på 323 bussar i Mexiko. De flesta ska levereras under 2010.

Beställningen på 323 bussar kommer från IAMSA, som har den största bussflottan i Mexiko (omkring 10 000 bussar) av vilka cirka 2 400 är Volvobussar.

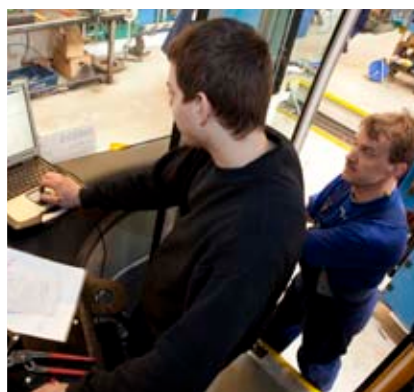
Beställningen gäller Volvo 9700. Hälften av bussarna ska utrustas med Volvos 12-litersmotor och andra hälften med den nya bränsleeffektiva 13-litersmotorn. Den senare uppfyller de nya stränga miljökraven enligt Euro 5, som infördes i Europa i oktober. I Mexiko krävs för närvarande endast att de uppfyller kraven enligt Euro 4.

Volvo och IAMSA har ett nära samarbete och inför ordern har ett

flertal arbetsgrupper jobbat med att ta fram lösningar som passar IAMSA:s verksamhet. Bland annat handlar det om att specificera bussar, finansieringslösningar och eftermarknadssupport.

Bussarna kommer att tillverkas vid Volvo Bussars anläggning i Mexico City.





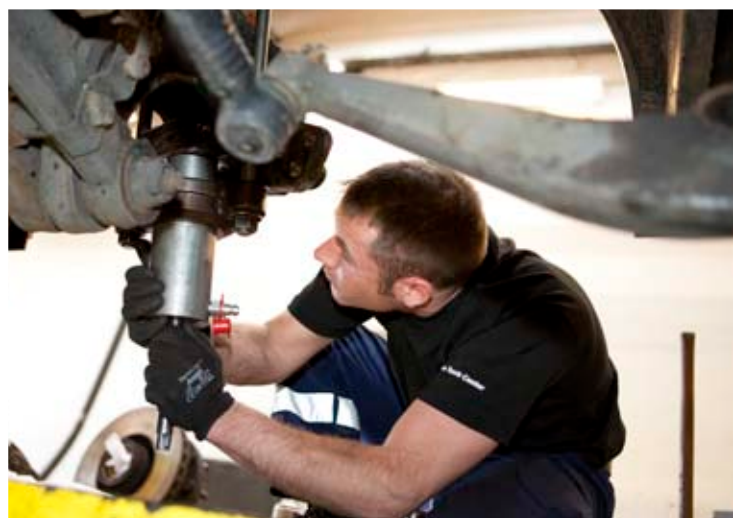
"Om det är fullt upp på bussverkstaden kan vi utnyttja lastbilsanläggningen för att minimera kundernas driftstopp"

John E Nielsen, eftermarknadschef, Volvo Bussar i Danmark



"Volvo anstränger sig för att ta reda på våra specifika behov vid varje servicetillfälle och ger snabbt återkoppling"

Michael Mikkelsen, teknisk chef på Nobina Danmark



Ny kunskapsnivå

–Volvo Bussars väg till effektivare service

Volvo Bussar har satsat globalt på att utbilda bolagets servicepersonal.

Bolagets anläggning i Köpenhamn har lyckats bra med att skapa en miljö för effektiv service av högsta klass.

– Den fullbokade verkstaden visar att kunderna ser positivt på vårt utbildningsinitiativ, säger John E Nielsen som är eftermarknadschef på Volvo Bussar i Danmark.

Text Håkan Hellström Foto Tomaz Lundstedt

Verkstaden i fråga är Volvo Bus Center i Taastrup i södra Köpenhamn, som ligger precis intill Volvo Truck Center. Volvo Bus Center ingår i Volvo Bussars omfattande servicenätverk i Danmark, med bland annat ett supportcenter som erbjuder utbildning för Volvo Bussars kunder och anställda.

– Närheten till Volvo Truck Center är en stor fördel för oss. Om det är fullt upp på bussverkstaden, kan vi utnyttja lastbilsanläggningen för att minimera kundernas driftstopp, säger John E Nielsen.

Hög kunskapsnivå

När mekanikernas kunskaper testades för två år sedan visade det sig att den allmänna kunskapsnivån på Volvo Bussars anläggningar i Danmark var väldigt hög.

– Det framkom tydligt när kunskaperna utvärderades inom olika kategorier. Frågorna berörde allmän produktkännedom om kaross och chassi samt specifika områden som I-Shift, motorer och upphängning. Dessutom testades kunskapen om verkstadens olika informationssystem, säger John E Nielsen.

Mekanikerna bedömdes på en skala från ett till fem i varje kategori, varvid majoriteten fick fyror och femmor.

– Nästa steg var att utse dem med bäst resultat till huvudmekaniker för bussar, berättar John E Nielsen.

Fem mekaniker från Taastrup gick vidare till utbildningen till huvudmekaniker. Under programmet blandades självstudier med gruppövningar inom till exempel felsökningsmetoder, serviceinformationssystem och teknisk kunskap. Totalt 15 mekaniker på Volvo Bussar i Danmark kan nu titulera sig huvudmekaniker.

– Utbildningen är inte bara till nytta för huvudmekanikerna själva, utan för hela verkstaden, säger John E Nielsen. Jag tror att den här erfarenheten har höjt standarden och gett hela verkstaden bättre självförtroende, både nu och framöver. Många har insett att de inte ligger långt efter de personer som blev huvudmekaniker.

Tvingas tänka i nya banor

Anders Jacobsen har jobbat på Volvo Bus Center i Taastrup i 12 år. Den anställningstiden är inte alls ovanlig på verkstaden. Han är dessutom en av de fem som utsetts till huvudmekaniker.

– Utbildningen fick mig absolut att känna mig mer självsäker när jag pratar med kunder, säger han.

Huvudmekaniker Claus Hansen har jobbat 16 år på verkstaden.

– Genom utbildningen fick man en bekräftelse på sina kunskaper – att man har den kunskap som behövs. Den gav oss dessutom verktyg för att hitta ny information och kunskap, för man måste ständigt lära sig mer. Utbildningen tvingar oss att tänka i nya banor, vilket är väldigt nyttigt, säger han.

– Programmet var en succé. Vi kommer att fortsätta jobba på det här sättet, säger John E Nielsen.

Nöjd med servicen från Volvo

Michael Mikkelsen är teknisk chef på Nobina Danmark, vilket är det största persontransportföretaget i Norden. I dag ansvarar Nobina Danmark för att köra stadsbussarna i Köpenhamn samt intercity- och regionalbussarna på norra Själland och centrala Jylland.

– Vi har omkring 144 bussar och Volvo sköter servicen på 58 av dem. Eftersom vi inte har någon egen verkstad måste vi ha en pålitlig och effektiv serviceleverantör. Vi är mycket nöjda med servicen från Volvo, berättar han.

Det är många som känner igen Michael på Volvo Bussars verkstad. Han är ofta där och de har i princip kontakt dagligen.

– Om inte personligen, så åtminstone via telefon, förklarar Michael Mikkelsen. Vi har en bra dialog eftersom de är väldigt öppna – både cheferna och mekanikerna. Volvo anstränger sig för att ta reda på våra specifika behov vid varje servicetillfälle och ger snabbt återkoppling.

Ett av de bästa service-erbjudandena på marknaden

Volvo Bussar är en av världens ledande tillverkare av bussar. Framgångarna beror inte bara på själva bussarna – fler och fler kunder upptäcker även Volvo Bussars eftermarknads-erbjudanden.

Volvo Bussar erbjuder ett stort utbud av eftermarknads-tjänster inom finansiering, fordonsservice, fordonsdiagnostik och trafikinformationssystem.

Text Håkan Hellström

– Volvo Bussar är inte bara en ledande busstillverkare utan också en ledande leverantör av transport- och service-lösningar. Precis som i andra delar av världen har Volvo Bussar stärkt sin eftermarknadsposition i Nord- och Sydamerika. I dag erbjuder bolaget ett stort antal eftermarknads-tjänster, säger Tore Bäckström, chef för Volvo Bussar i Nord- och Sydamerika.

– Ett exempel är Volvo Action Service som ger vägassistans dygnet runt överallt i Europa och Nordamerika. Det är en unik tjänst som maximerar våra kunders drifttid genom att snabbt lösa problem på plats, till exempel genom att tillhandahålla service eller reparation.

I Nordamerika kan även Prevosts servicecenter och serviceleverantörer ge fullskalig service på alla Volvobussar, tillägger Tore Bäckström.

Volvo Bussar har ett omfattande nätverk för eftermarknads-tjänster, med distribution av tjänster och reservdelar vid 1 500 verkstäder i mer än 80 länder.

Volvo Serviceavtal och Volvo Originaldelar är ytterligare två exempel på Volvo Bussars serviceerbjudanden.

– Volvo Serviceavtal blir alltmer populära i Latinamerika, säger Tore Bäckström. Och det enklaste sättet att se till att din Volvobuss alltid är i toppskick är att använda Volvo originaldelar.



Service nätverk i hela Nordamerika

Prevosts servicenätverk i USA och Kanada utgör en viktig del av Volvo Bussars eftermarknads-tjänster.

– Prevosts servicecenter ger fullskalig service på alla Volvobussar, säger Guy French på Prevost.

Prevost har sju servicecenter som är utspridda över hela Nordamerika, från kust till kust. Servicecentren erbjuder ett komplett utbud av tjänster för bus-

sar och husbussar. Tjänsterna tillhandahålls för alla modeller och märken. Verkstaden kan ta hand om alltifrån rutinunderhåll och mekaniska reparationer till designuppgraderingar och större reparationer efter olyckor.

– För närvarande expanderar vi. Målet är att ha tio servicecenter inom fem år. Vi har också ett stort nätverk med ungefär 100 serviceleverantörer i Nordamerika och tar emot alla Prevostfordon, bland annat bussar från Prevost och Volvo, berättar Guy French som är servicechef på Prevost.

Prevost väljer noga ut och god-

känner sina serviceleverantörer. Alla leverantörer får speciell utbildning från Prevost för att kunna uppfylla kundernas krav.

– Både Prevosts servicecenter och serviceleverantörer följer Prevosts kvalitetspolicy, Red Carpet Policy, vilket medför att kunderna får förstklassig service, säger Guy French.

Prevost ägs av Volvo Bussar och är en ledande tillverkare av förstklassiga turistbussar och världsledande tillverkare av stommar till lyxiga husbussar och andra specialkonstruktioner.

ITS4Mobility

– ett flexibelt trafikkontrollsystem

Världens största telematiksystem ITS4Mobility installeras för närvarande i staden Goiânia i Brasilien. Systemet ska förse passagerare på 1 400 bussar med realtidsinformation.

ITS4mobility är en avancerad teknisk plattform från Volvo Bussar som ska underlätta trafikplaneringen för bussbolagen och förse passagerarna med information på busshållplatser och i bussar. Med hjälp av systemet kan trafikplanerarna följa alla bussar i realtid. För passagerarnas del innebär ITS4mobility att de får tillgång till elektroniska

informationstavlor på busshållplatserna som visar när nästa buss går och elektroniska bildskärmar och automatiska högtalarmeddelanden som informerar om nästa hållplats.

– En fördel med ITS4Mobility är att det kan användas på alla typer av bussar. I exempelvis Goiânia är ingen av de 1 400 bussarna en Volvobuss, säger Per Gabell, chef för Volvo Bussar i Latinamerika.

– Det innebär dessutom att systemet är väldigt flexibelt och att telematiklösningen kan anpassas efter kundernas behov och krav. Intresset för telematiklösningar är oerhört stort just nu och Volvo Bussar har möjlighet att bistå kunder av alla typer och storlekar med systemet.



Projektet i Goiânia är ett bevis på att vi även har kompetens och kapacitet att implementera riktigt stora system, säger Per Gabell.

Uppgraderad buss och förlängd livslängd med renovering

Volvo Bussars renoveringscenter i Mexico City är en succé redan tre år efter att det öppnades.

– Många kunder renoverar bussen till en högre standard än tidigare, säger Hugo Gallo, eftermarknadschef på Volvo Bussar i Mexiko.

Det började som en liten verkstad bredvid Volvo Bussars fabrik i Mexiko och har nu vuxit till ett stort renoveringscenter med 45 anställda och flera hundra renoverade bussar om året.

– Vi drar verkligen fördel av att ligga så nära fabriken och kan erbjuda kunder i hela Mexiko unika tjänster. En renovering ger stora fördelar till ett lågt pris. Jobben vi utför varierar stort.

Det kan vara alltifrån en ommålning och ett bättre underhållningssystem till en omplanering av interiören. Bland annat har vi fått förfrågningar om installation av en andra toalett i bussen. Det är ett av många sätt att uppgradera till högre standard, säger Hugo Gallo.

De flesta bussar som renoveras är 6–7 år gamla. Det är då många operatörer nedgraderar bussarna till ett lägre servicesegment. Men i och med renoveringen förlängs bussens liv.

– Våra kunder består av företag av alla storlekar, från operatörer med en buss till stora företag som renoverar 70 bussar samtidigt. Det ingår i Volvo Bussars kompletta serviceerbjudande och kunderna har varit väldigt positiva till det kostnadseffektiva sättet att förlänga bussarnas livslängd. Och vi är kända för att leverera hög nivå och standard på vårt arbete och hög kvalitet på slutprodukten, berättar Hugo Gallo.



Före renoveringen.



Efter renoveringen.

Noxudol

**SOUND DAMPING &
RUST PROOFING**



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



**Laser cutting
Edge bending
Welding**

ÅSAB

Established 1968

ÅMÅLS STÅLKONSTRUKTIONER AB

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



Khimaira Oy

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

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



+358 2 8457000 | www.khimaira.fi



Volvo levererar bussar till fotbolls-VM 2010

Inför fotbolls-VM 2010 investerar flera syd-afrikanska städer i intelligenta bussbaserade transportsystem. Två av de tre städerna har valt Volvo som bussleverantör.

Sydafrika är för närvarande det land som har satsat mest på BRT-system (Bus Rapid Transit). Anledningen till att arbetet sker just nu är de ökade behoven inför fotbolls-VM – men det här är bara början.

– Många sydafrikanska städer har som mål att lösa den rådande, ofta kaotiska, trafiksituationen, berättar Marius Botha, chef för Volvo Bussar i Sydafrika.

Två av de tre städer som nu bygger BRT-system, Kapstaden och Port Elizabeth, har valt Volvo Bussar som leverantör av de bussar som behövs till fotbolls-VM 2010.

Port Elizabeth har valt Volvo Bussar som enda leverantör. Bland annat ska Volvo Bussar leverera bussar med Gold-avtal, vilket innebär att Volvo ansvarar för all service och reparation av fordonen, samt trafikinformationssystemet ITS4mobility. Port Elizabeth har beställt 25 ledbussar av modellen Volvo B9SLA med kaross från Marco Polo.

Kapstaden har beställt 43 Volvobussar med höggolvs-system med förhöjda plattformar vid busshållplatserna till sitt system. Ordern består av åtta ledbussar av typen Volvo B12M och 35 12-meters bussar av typen Volvo B7R. Marco Polo kommer även här att tillverka karossen.

Bus Rapid Transit, BRT, är ett intelligent bussbaserat transportsystem med separata bussfiler, bussar med hög passagerarkapacitet, effektiva busshållplatser och trafikinformationssystem.



Volvo B9SLA levererad till Port Elizabeth.



Hjulen snurrar för Sky Cycling

Volvo Bussar har levererat två treaxlade bussar av modellen 9700 till Team Sky Pro Cycling, som kör cyklisterna genom Europa.

Foto www.teamsky.com

Team Sky Pro Cycling är ett brittiskt professionellt cykellag som bildades förra året och började tävla i januari 2010. Laget har nu fått en plats i årets Tour de France.

Volvo levererade ursprungligen två identiska bussar med 42 säten som i princip byggdes om och anpassades från grunden till cyklisternas behov av JS Fraser, som är specialiserad på att bygga om fordon och håller till i närheten av Oxford. Bussarna har nio specialdesignade säten från Esteban som kan fällas till liggläge för optimal komfort och avslappning för cyklisterna.

Andra specialfunktioner i den revolutionerande nya bussen är ett kök med mikrovågsugn och frys, två duschavdelningar och toalett. Den privata avdelningen kan omvandlas till ett massagerum och det finns gott om förvaringsutrymme.

För att erbjuda cyklisterna maximal komfort är bussen utrustad med inbyggd radiomast och Internetåtkomst via trådlöst nätverk. Belysningen kan anpassas efter situationen och luftkonditioneringen är extra effektiv för att cyklisterna ska kunna återhämta sig så fort som möjligt. Bussens golv är förstärkt med anledning av alla extrafunktioner.

Dessutom får de 25 cyklisterna och ytterligare 37 personerna som jobbar med laget (från totalt 13 nationer) uppbackning av Volvo Lastvagnar, som tillhandahåller fordon för att transportera cyklarna. Volvo dubblar alltså sin

insats genom att ordna transporten av både cyklisterna och cyklarna.

Ledaren för specialprojektet för Team Sky Pro Cycling är Gwilym Evans. Han berättar att valet föll på Volvo efter att DHL, som man har ett nära samarbete med, varmt rekommenderade Volvo.

– Vi kontaktade dem. De var oerhört tillmötesgående och arbetade snabbt för att leverera våra fordon. Vi tror att fordonen kommer att höja ribban inom tävlingscykling – de är toppmoderna och helt revolutionerande. Det är viktigt att cyklisterna vistas i rätt miljö för att de ska ha så bra utgångsläge som möjligt när de ger sig ut på vägarna, lägger han till.

Följ laget på www.teamsky.com.





DISCOVER FUEL EFFICIENCY

VOLVO 9700 – EN NY GENERATION

Med Volvo 9700 går hög produktivitet och låg miljöpåverkan hand i hand. Vår senaste drivlina med en ny generation av Volvo I-Shift och en helt ny 13-litersmotor bjuder på klassledande bränsleeffektivitet, mycket bra körbarhet och extremt låga emissioner. Och som vanligt när det gäller Volvo kan du se fram emot många års bekymmersfritt och lönsamt ägande. Läs mer under coaches på www.volvobuses.com.



VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvobuses.com

