

Borås Tidning

Bussen som är Volvos biljett till en grön framtid

Borås Tidning. Publicerat i print 2015-03-19. Profil: AB Volvo.
VALDEMAR LÖNNROTH|LARS-ÅKE GREEN. Sida: 18-19.

Är det ett plan? Är det en spårvagn? Nej, en helelektrisk buss. BT har teståkt Volvo Bussars senaste skapelse på Hällered. Till sommaren kommer den att börja gå i trafik.

Hällered. Utanpå ser den för den oinvidde i princip ut som vilken buss som helst, förutom aningen futuristiska strålkastare och ett designmönster där fram.

När vi ska kliva på märks dock en tydlig skillnad: det går inte att gå på där fram utan bara på mitten. Och förarhytten ser invändigt ut som på de nya spårvagnarna i Göteborg - föraren är placerad ensam där framme och i en centrerad position.

- Fordonet blir kortare med denna lösning, samtidigt kan det ta fler passagerare än vår laddhybridbuss, 86 stycken, säger projektledaren för fordonet, Patrik Pettersson.

Inte ett ljud avslöjar att motorn är igång. Eller kanske ändå; ett mycket lågmält vinande hörs som Patrik Pettersson härleder till fläkten för elmotorn eller luftintaget till kompressorn för bromssystemet. Med andra ord - sådant som den vanliga passageraren inte bryr sig om alls. Fordonet börjar rulla utan det vanliga stegrande motorljudet och nu blir däck mot asfalt den enda framträdande ljudkällan.

Ytterligare en sak som avviker från en vanlig stadsbusstur - förutom att vi befinner oss på en öde testbana i skogen - är att passagerarna är ovanligt intresserade av bussdetaljer och talar allehanda europeiska språk.

Vem har levererat fläktsystemet?

Vilken effekt är det på elmotorn? Det är branschjournalister som till vardags skriver om bussar i specialtidningar.

- Volvo tar en risk när de satsar så mycket på eldrift.



Utsläppen från diesel till exempel med de nya kraven, Euro 6, är rätt låga, menar chefredaktören för den brittiska tidskriften Bus & Coach, Stuart Jones.

Volvos själv tvekar dock inte om bussens marknadspotential (se artikel här bredvid).

Bussen vi åker är en av tre bussar som i juni kommer att börja rulla på testslingan i Göteborg mellan Chalmers och Lindholmen, som en del i projektet ElectricCity. Premiär blir det på Volvo Ocean Race där bussarna sätts i trafik 21-22 juni.

- Vi har utvecklat den här bussen på två år, med detta datum som mål. Det är mycket snabbt, säger Fredrika Berndtsson, ansvarig för motor och växellåda.

Så vad tycker testföraren, Ronny Schäfer, om vad Volvos tekniker åstadkommit?

- Det kanske låter konstigt, men jag har blivit mer harmonisk. Du hör ju inget motorljud när du gasar.

"Det kanske låter konstigt, men jag har blivit mer harmonisk. Du hör ju inget motorljud när du gasar"
RONNY SCHÄFER Testförare

FAKTA Volvo Electric Concept Bus Volvos första fullelbuss.

Laddas i sex minuter vid ändstationerna. Chassit från Borås. Körs i förserieversion i Göteborg från juni, på marknaden 2017.

Bildtext: Ronny Schäfer, testförare av Volvos nya fullelbuss, konstaterar att det känns lite konstigt att

vara placerad i en mittenposition. Körkänslan beskriver han som "harmonisk".|Några detaljer inifrån den nya gröna bussen.

© Borås Tidning eller artikelförfattaren.

Många företag slåss på elbussmarknaden

Göteborgs-Posten. Publicerat i print 2015-03-19. Profil: E-post, Nyhetsbrev.
Peter Sundberg. Sida: 20-21.

Intresset för Volvos nya elektriska buss är stort och förhandlingar förs med flera städer. Men än är bussen inte klar.

I går visade Volvo upp sin nya helt elektriska buss som ska gå i linjetrafik i Göteborg från och med i sommar. På plats var drygt 20 journalister från flera europeiska länder. Fast helt visade Volvo inte upp bussen. Det rådde fotoförbud av bussens utsida, då den inte är helt färdig än.

- Det ska på bland annat Västtrafikloggan och "Electricity" samt att fronten ska ha ett något annorlunda utseende, förklarar Helena Lind, presschef på Volvo Bussar AB.

Intresset för modellen beskriver Volvo som stort. Bussen är i första hand utvecklad för den Europeiska marknaden, men även Sydamerika och Asien är intressant. Förhandlingar ska vara inledda med flera Europeiska städer.

- Flera städer är intresserade av den helt elektriska bussen. Men än så länge är det hemligt vilka städer det handlar om, säger Helena Lind.

Den helt elektriska bussen började utvecklas under 2013 men Volvo eller Göteborg är långt från först ute på marknaden. Flera städer i såväl Sverige som utomlands har redan elbussar i linjetrafik. Tidigare i år började det köras linjetrafik med helelektriska bussar på Orust. De har testat bussar från den brittiska tillverkaren Optare och holländska Ebusco. I Umeå har det rullat en elbuss till flygplatsen sedan 2011 från den svenska tillverkaren Hybricon. I vår utökas antalet bussar till nio.

Kina är det land i världen med flest antal elbussar i linjetrafik och det finns flera tillverkare. En av landets stora tillverkare BYD, sålde under 2014 runt 2 500 helelektriska bussar. I december ska två av deras bussar testas i Eskilstuna och därmed slår sig den kinesiska tillverkaren in på den svenska marknaden.



Volvo räds inte konkurrensen från andra bolag då deras system är annorlunda byggt.

- Flera andra bolag kör med övernatten laddning, med enorma batterier. Det ger större vikt och en sämre prestanda och färre passagerare, säger Fredrika Berndtsson, ansvarig för drivlinan.

- Det här ett annat koncept med en växellåda och mindre elmotor som ger fler passagerare och en optimering. Sedan har vi mindre batteriinstallationer än konkurrenterna, fortsätter hon.

I november hade

Volvo skrivit avsiktsförklaringar med Hamburg, Montreal, Edinburgh, Luxemburg, brasilianska Curitiba, Göteborg och Stockholm om hybridbussarna.

- Många städer anser att elekt-riska bussar är bra. Både i Europa men även i Sydamerika där Bogota i Colombia köpte flera hundra av våra hybridbussar, säger Helena Lind.

- De som köpt in hybridbussen ser om den passar i deras trafik och sedan kan de uppgradera till den nya hybridbussen. Och kanske sen till den helt elektriska bussen, fortsätter hon.

Testet med den helt elektriska bussen i Göteborg är just ett test för att visa att den klarar av stadstrafik och det göteborgska vädret.

- Klart att det är viktigt att visa att den fungerar i riktig trafik och att laddningen fungerar som den ska. Men vi