

MAGASIN FOR VOLVO ENTREPRENØRMASKINER A/S' KUNDER OG SAMARBEJDSPARTNERE

## Der stod Volvo på sutten

Læs mere på siderne 10, 11 og 12



SKAL SPULE SKINNER MED 60 KM I TIMEN • Side 2 - 3

SJÆLLANDSK ENTREPRENØR ER GÅET OVER TIL VOLVO • Side 4 - 5

ET ANDET MÆRKE VILLE IKKE BEGEJSTRE • Side 8 - 9





▲ Det første af tre spuleanlæg er ved at blive monteret på en jernbanevogn i Norge.

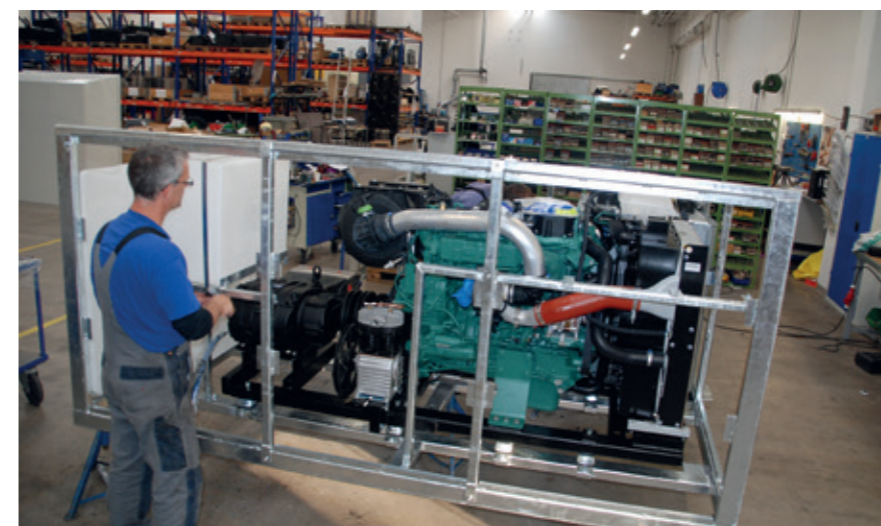
# SKAL SPULE SKINNER MED 60 KM I TIMEN

**Der skal tryk på, når Aquila Triventek leverer et anlæg til at spule norske jernbaneskiner. Det sker med 60 km i timen med et dansk fabrikeret anlæg drevet af en Volvo Tier IV motor.**

Aquila Triventek i Nr. Aaby på Vestfyn har fået en ordre på tre spuleanlæg til de norske jernbaner, og aftalen er tre-årig med et potentiale på op til 30 anlæg. Anlæggene samles i Danmark og bygges på en jernbanevogn i Norge. Spuledyserne skal levere 1200 bar

og anvender 34 liter vand i minuttet. Ideen med den voldsomme spulekapacitet er, at skinnerne skal spules med 60 km i timen, så 'spuletoget' kan køre uden at genere køreplanen for de ordinære tog. Toget medbringer op til 15.000 liter vand. - Vi har produceret skinnevaskemaskiner de seneste otte år til mange lande undtagen Danmark. I Norge og Sverige spuler man skinnerne for at undgå, at de bliver glatte af eksempelvis nedfaldene blade, men der kan også være problemer med, at der lagrer sig salt, som påvirker signalsy-

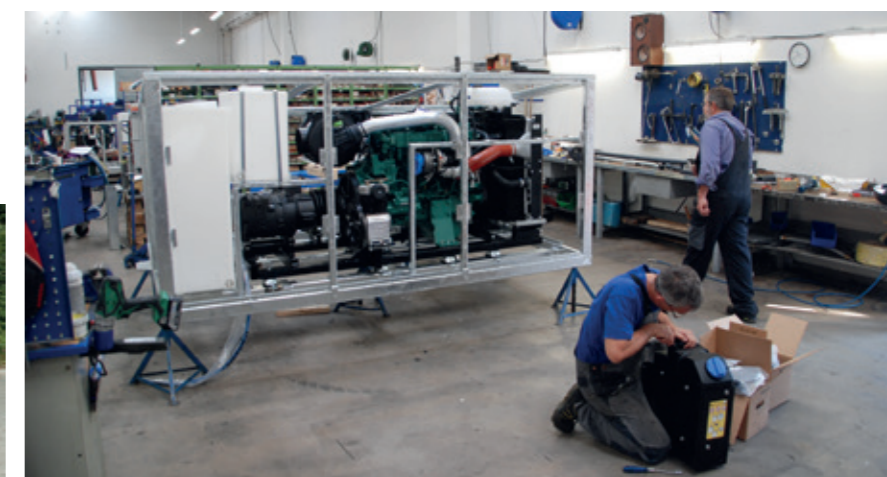
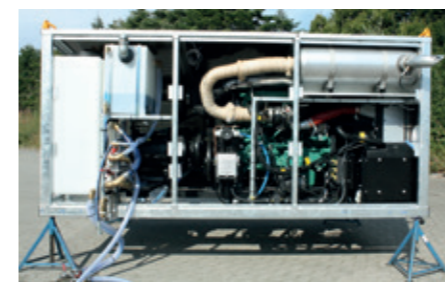
stemerne, fortæller direktør Torben Andreasen, Aquila Triventek. - Kravene til anlægget var ikke udspecificeret i detaljer, men ét af kravene var, at det skal være så miljøvenligt som muligt, og der kommer Volvo ind med sin 105 kW Tier IV dieselmotor som et naturligt valg. Det er i det hele taget ikke tilfældigt, at vi vælger Volvo, når vi byder på en ordre i Norden, siger Torben Andreasen. Med ordren på de foreløbig tre spuleanlæg følger også serviceaftale. Den norske samarbejdspartner



◀ Arbejdet er i gang med at montere anlæg nr. to ud af en ordre på tre spuleanlæg til de norske jernbaner. De er alle forsynet med Volvo-motorer.

▼ Spuleanlægget til de norske jernbaner skal præstere 1200 bar og 34 liter vand i minuttet, så spuletoget kan køre 60 km/timen.

▼ Det færdigmonterede spuleanlæg med Volvo-motor. Anlægget monteres på en jernbanevogn sammen med en vandtank på 15.000 liter.



Remitek varetager service på selve spuleanlægget, mens Volvos organisation i Norge tager sig af service på motoren.

- Det har været en meget presset produktionsproces med nogle meget store dagbøder. Vi måtte faktisk gamble lidt og begynde indkøb til ordren, inden den var endelig underskrevet. Derfor har det også haft stor betydning, at vi fik motoren leveret med alt det tilbehør, der skulle bruges for at montere den. Den samlede ordre var på fire sider, og jeg tror kun, at vi har efterbestilt et enkelt forlængersæt til ledningsnettet. Ellers har alt været med fra begyndelsen, og vi har fået meget stor hjælp fra Volvo, siger han. - Det er virkelig en specialopgave. Spuleren er så kraftig, at den kan rense skibsmaling af til det rene stål, så der er naturligvis også nogle sikkerhedsmæssige forhold, som er vigtige, siger han.

**Stolte af anlæggene**  
Det første anlæg er leveret, og der

har overhovedet ingen fejl været i afvigelsesrapporten. Aquila Triventek har valgt high-end komponenter og løsninger overalt på anlægget. De vigtigste parametre ved udbuddet var miljø, performance og pris i nævnte rækkefølge. - Der er kameraovervågning på dyserne, og vi har valgt en løsning med trådløs fjernbetjening via en iPad. Det havde vi ikke behovet, men vi ønsker at gå hele vejen og levere nogle anlæg, som vi kan være stolte af. Eksempelvis har vi også valgt en løsning, hvor motoren tømmer sig selv for olie ved olieskift, fordi vi ved, at motoren bliver placeret, så det er nærmest umuligt at opsamle olien på traditionel vis, siger Torben Andreasen. Aquila Triventek har to produktgrene. Ud over højtryksrensere primært til specialopgaver leverer virksomheden tørismaskiner. Fordelingen er ca. 60/40 med flest højtryksspulere. - Vi leverer mange anlæg til Sverige, hvor der er tradition for at spule forebyggende f.eks. i kloakkerne i bo-

ligselskaber. Vi har leveret anlæg til spuling af jernbaneskiner de seneste otte år til mange lande, fortæller Torben Andreasen. Volvos motorer til industriformål forhandles af Volvo Entreprenør-maskiner, og salgskonsulent Thomas Larsen fortæller, at kunderne ofte melder ud, hvilken kraft de har brug for, og hvor meget plads de har. - Det er oftest specialproduktioner, og vi prøver at hjælpe kunderne så godt som muligt. Volvo Penta, som vores motorafdeling hedder, har et meget stort udbud af motorer. Ofte er leveringstid og miljøforhold afgørende, og der står vi godt. Samtidig har vi en motorteknologi, som er virkelig gennemprøvet ofte med lastbiler som spydspids, siger Thomas Larsen. Aquila Triventek har 20 medarbejdere på fabrikken i Nr. Aaby. Firmaet er en del af den engelske Hotchkiss Group.

▼  
 Entreprenørfirmaet Morten C. Henriksen i Holbæk har to Volvo EC250 - begge udstyret med tiltrotator.



# SJÆLLANDSK ENTREPRENØR ER GÅET OVER TIL VOLVO

**Entreprenør Morten C. Henriksen A/S har i dag seks Volvo gravemaskiner og en gummihjulsælsser. Højere gensalgsværdi og tiltrækning af dygtige maskinførere er hovedårsagerne.**

Indtil for to år siden havde Morten C. Henriksen aldrig købt Volvo-maskiner. Hans maskinpark var sammensat af mange mærker. Han købte typisk der, hvor han fik det bedste tilbud. Det er lavet om i dag, selv om han understreger, at ingen må tro, at de er en selvfølge. Senest har han købt en Volvo EC480E på ca. 50 tons.

- Den skal køre på vores hidtil største projekt – Holbæk Sportsby –

hvor vi er totalentreprenør med en sum på 325 millioner kr. Der indgår flytning af 778.000 kubikmeter jord i projektet, fortæller Morten C. Henriksen.

Holbæk Sportsby omfatter svømmehal, idrætsfaciliteter inde og ude samt sundhedscenter, men ellers arbejder Morten C. Henriksen over hele Sjælland primært som totalentreprenør. Nogle af de afsluttede projekter, som Morten C. Henriksen fremhæver, er Taastrup Svømmehal, Panteren i Vordingborg og yderligere en sportshal.

- Vi skal stå for driften af Sportsbyen i Holbæk i 25 år efter byggeriet, så det er et såkaldt OPP byggeri - altså Offentligt Privat Partnerskab. Det,

tror jeg, er noget af det, som fremtiden byder på. Dermed har kommunen det fulde overblik over de første mange års driftsudgifter. Det betyder, at vi skal vænne os til at udføre driftsopgaver i fremtiden, men det er kun en udfordring, siger Morten C. Henriksen, der netop har næsten fordoblet virksomhedens størrelse. Han har nemlig overtaget det konkursramte entreprenørfirma PC Broby i Sorø, som ved overtagelsen har 40-45 medarbejdere. PC Broby arbejder primært med betonarbejde, og Morten C. Henriksen anser det grundlæggende for et godt firma med meget dygtige medarbejdere, så han ser betydelige synergier ved at samle aktiviteterne i de to firmaer.

- Vi har planer om at samle det hele i én organisation, men vil så dele det op i tre afdelinger, så der bliver afdelinger for henholdsvis beton, anlæg og totalentreprise. Det sidste fordrer en del projektledere ansat, siger han.

Blandt de Volvo-maskiner Morten C. Henriksen har købt inden for de seneste par år er en hjulgravemaskine EW160E med entreprenørvogn – en såkaldt svensk løsning.

- Det er en maskine, der ofte kører rundt og arbejder alene på kloakopgaver og lignende. Den kan jo selv have sin jord med, og maskinen fylder ikke så meget. Det er en virkelig fleksibel maskine til mange typer opgaver.

- Når vi er gået over til at købe Volvo-maskiner er det noget inspireret af mine sønner, Brdr. Henriksen, som tidligere gik over til Volvo.

- Vi er blevet mere opmærksomme på gensalgsværdien, og den er høj på Volvo-maskiner. Og så kan jeg godt lide konceptet med, at Volvo kommer ud til os og udfører alle reparationer og al service, så vi ikke behøver at undvære grejet.

Ud over den 50 tons gravemaskine og hjulgravemaskinen har Morten C. Henriksen købt to Volvo EC250 på ca. 29 tons, samt en fem og en otte



▲  
 Det nyeste indkøb hos Morten C. Henriksen er en Volvo EC480E, som kan læsse 30 ton på under et minut.

tons gravemaskine og en gummihjulsælsser.

- Selvfølgelig kører den godt. Den nye 50 tons gravemaskine kan læsse 30 tons på under et minut, og det synes jeg er rigtig godt.

- Et andet aspekt er jo at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Volvo er anerkendt, og det er helt klart, at vi skal være meget opmærksomme på at kunne få fat i ordentlige maskinførere. De vil helst køre med de anerkendte mærker, siger Morten C. Henriksen.

De fleste maskiner hos Morten C. Henriksen er udstyret med engcon tiltrotator, og det anser han nærmest for nødvendigt.

- Det kan vi slet ikke undvære. Det er jo nærmest umuligt at grave et hul uden tiltrotator og 3D maskinstyring i dag, siger han med lidt ironi i stemmen, men slår også fast, at det er et stort fremskridt og giver store besparelser i forhold til tidligere.

▼  
 Et 'svensk sæt' hos Entreprenørfirmaet Morten C. Henriksen. Det kører blandt andet på kloakopgaver, hvor det er praktisk at kunne tage jorden med sig.



# VOLVO MENER, AT INDUSTRIENS FREMTID PEGER IMOD ELEKTRIFICERING AF ENTREPRENØRMATERIELLET

Volvo CE begejstrede kunder, den internationale presse, regeringsrepræsentanter og forskere, da virksomheden præsenterede selskabets prototype på en elektrisk hybrid læssemaskine på hjul - en maskine, som kan levere en forbedring af brændstoffektiviteten på op til 50%.

Volvo Group definerer elektromobilitet som -kommercielle køretøjer og maskiner, som kan udnytte en elektrisk motor til at drive eller udføre maskinens primære formål.

En hybrid er en maskine, som anvender mere end én kraftkilde og opfanger og genbruger energi, som ellers ville være gået tabt. Det er en forudsætning, at maskinen er i stand til at oplagre energi, for at den kan regnes for en ægte hybrid.

Volvo CE påbegyndte sin rejse med elektromobilitet og hybridteknologi i 1998. Selskabet har langtidspaner om at udvikle produkter og serviceydelser til elektromobilitet - herunder elektriske hybrider og elektriske arbejdspladser.

- Selv om vi tror, at der i fremtiden vil være et større skift hen imod elektrisk hybridteknologi, ønsker vores kunder med rette forbedret effektivitet her og nu. Vi leverer dette

via mere konventionelle teknologier og bløde tilbud, siger Scott Young, som er leder af elektromobilitetsprogrammet hos Volvo CE. - Det er fordi, vi er nødt til at imødekomme kundernes øjeblikkelige forventninger til de samlede ejeromkostninger (TCO).

En stor del af TCO er energiomkostninger, men andre større udgifter er købspris og vedligeholdelse. Disse aspekter medvirker til at drive vores hybride udviklingsplaner.

Før vi lancerer en maskine som LX1, kan man derfor forvente at se elementer fra dette design indbygget i vores produkter. Dette understøtter udviklingen og kravene på den korte og på den mellemlange bane, samtidigt med at markedet fortsætter med at acceptere teknologien, teknologien videreudvikles og omkostningerne til nye teknologier mindskes.

## Samarbejder med kunderne

Volvo CE er gået sammen med sin kunde Waste Management, Nordamerikas største miljøservice- og genbrugsvirksomhed, om at køre driftsforsøg med LX1.

Waste Management ejer en af verdens største flåder af Volvo CE-udstyr og har aktuelt en traditionel maskine til at indsamle grundlæggende data på to af dets anlæg i Californien. LX1 er efter Xploration Forum blevet sendt til virksomheden, så den



kan udføre brændstoffektivitets- og emissionsreduktionstest på disse arbejdspladser.

- Vi ser Volvo CE som en strategisk partner, siger John Meese, seniordirektør for tungt udstyr hos Waste Management.

- Vi har en af Nordamerikas største flåder af entreprenørmaskiner og ønsker at anvende den bedst mulige teknologi for at forbedre vores drift og den service, vi leverer til vores kunder.

Fra samme øjeblik vi blev introduceret til LX1, vidste vi, at vi ønskede at arbejde sammen med Volvo CE

om at dokumentere konceptet i de miljøer i den virkelige verden, som vi opererer i. Vi forventer fremragende resultater, når vi taler reduktion i brugen af fossile brændstoffer og sænkning af emissioner fra udstødning. En ekstra fordel er den dramatiske reduktion af støjforureningen, mener John Meese.

## Investeringsafkastet (ROI)

- Selv om det kan være muligt at realisere temmelig høje niveauer af brændstofbesparelse og produktivitetsforbedringer i prototypeform, er man, når vi taler serieproduktion, nødt til at tage højde for omkost-

ningerne og investeringsafkastet, konkluderer Young.

- Hybridteknologier er stadig en relativt dyr løsning, og tilpasningen har været langsom. Det er, fordi fordelene ved de hybridmaskiner, der aktuelt findes på markedet, ikke er markant højere end konventionelle teknologier, så tilbagebetalingstiden af en maskine bliver længere.

Omkostningerne til energilagringssystemer som litium-ion-batterier falder dog støt sammen med anden teknologi, så hybridmaskiner ud fra en finansiel betragtning begynder at blive mere attraktive.

Der er dog stadig muligheder for yderligere optimering af den konventionelle teknologi, og disse udviklinger vil i nogle år konkurrere med hybridteknologien.

Når det er sagt, befinder vi os nu i en spændende periode med voldsom teknologisk vækst, og jeg tror, at dette industrielle skift vil ske med en højere hastighed, end det har været tilfældet med de skift, vi tidligere har set, slutter Scott Young.

# ET ANDET MÆRKE VILLE IKKE BEGEJSTRE



Maskinfører Ole Kristensen i NCC Råstoffers grusgrav i St. Endelt ved Sæby har ikke lagt skjul på, at han er Volvo-mand. Som han udtrykker det på vendelbomål: Jeg ville ikke blive begejstret for et andet mærke.

Ole Kristensen har for kort tid siden fået en ny Volvo L180H, som afløser hans hidtidige Volvo 180F. Den havde han kørt med i ca. ni år og ved udskiftningen havde den 14.800 timer på tælleren.

- Vi er Volvo-folk heroppe. Det handler rigtig meget om den daglige komfort, men også om at både maskine og service fungerer. Vi kender montøren, og kan han ikke, så ved vi, at der kommer en anden. Volvos montører i Nordjylland arbejder rigtig godt sammen, siger Ole Kristensen.

- Vores faste Volvo-montør ved som regel lige, hvad der skal laves på maskinen, og vi kan stole på ham, og på at der kommer reservedele hurtigt. Vi oplever, at han kan serienummeret i hovedet.

Driftsansvarlig for NCC Råstoffers jyske grusgrave, Henrik Clemmensen står for indkøbet af maskiner til de syv jyske grusgrave og de to søpladser. Foruden læsemaskinen til St. Endelt har han i samme omgang indkøbt en L220H, der kører i grusgraven i Rom ved Lemvig, og en gravemaskine EC480, som bliver brugt af de jyske og fynske grusgrave

primært til at fjerne overjord. Maskinen kører med fast fører.

- Vi har et rigtig godt samarbejde med Volvos folk. Vi har 16 læsemaskiner, fire gravemaskiner og to dumpere samlet i NCC Råstoffer i område vest. Altså Jylland og Fyn. Vi har serviceaftaler på maskinerne, og de bliver også leveret med centralsmøring. Det er noget af det



▼ Ole Kristensen kører med meget lave omdrejningstal og relativ lav hastighed. Det giver samme effektivitet og lavere brændstofforbrug, mener han.



▲ Den nye Volvo L180H er blandt andet leveret med centralsmørelæg og håndfri walkie talkie.



▲ NCC Råstoffer er ved at rydde op på den tidligere søplads på havnen i Middelfart, som nu er lukket.



▲ Driftsansvarlig for NCC Råstoffers jyske grusgrave, Henrik Clemmensen og maskinfører Ole Kristensen.



▼ Ole Kristensen i gang med at læsse én af de mange lastbiler, der henter sand i St. Endelt ved Sæby.

bedste, der er opfundet. Når folkene har travlt, så får de måske ikke smurt ordentligt, og når de har god tid, så bliver der oversmurt, og begge dele er skidt, siger Henrik Clemmensen. - Det er det bedste på langt sigt. Så har Volvo Entreprenørmaskiner selv overblik over, hvordan maskinerne er vedligeholdt. Det er godt, når de får dem tilbage, efter at de er udtjent hos os, siger Henrik Clemmensen. - Det er rigtig svært at sammenligne brændstofforbrug ved forskellige typer opgaver, men jeg har helt klart indtryk af, at Volvo ligger i toppen,

hvad brændstoføkonomi angår, siger han.

Grusgraven i St. Endelt omfatter et område på ca. 45 hektar. Ca. halvdelen er færdiggravet og reetableret. Produkterne fra St. Endelt er støbesand, sandfyld, ridebanesand og det såkaldte agrosand. Agrosand er specielt for grusgraven ved Sæby. Det er specielt velegnet til brug i stalde, fordi det har en vægtfylde, som får det til at flyde med gyllen uden at bundfælde sig. Læsemaskinen i St. Endelt er foruden centralsmøring leveret

med håndfri walkie talkie, og den er monteret med NCC Råstoffers eget vejesystem. Der anvendes ikke brovægt i NCC's grusgrave, men der vejes og faktureres af vejesystemet på læsemaskinerne. Henrik Clemmensen fortæller, at den nye gravemaskine kommer til at rykke rundt i de fynske og jyske grusgrave med fast fører, mens læsemaskinerne typisk bliver i den samme grusgrav og kører med fast fører.

▶  
Ulrik Kristensen kørte Volvo læssemaskine første gang, da han var ni år.

# DER STOD VOLVO PÅ SUTTEN

**Ulrik Kristensen driver Dangrus sammen med broderen Niki, og de har fået Volvo ind med modernælk. Deres farfar købte 33 Volvo læssemaskiner, mens han drev Oudrup Stenleje.**

Tungen skal holdes lige i munden, når man følger Ulrik Kristensens fortælling om sin og sin bror Nikis udvikling af deres virksomheder, der i dag blandt andet består af Dangrus og Oudrup Stenleje.

Brødrenes farfar drev Oudrup Stenleje fra begyndelsen af 1970'erne frem til 1997.

- Min far har altid kørt i grusgrav, og det var gennem ham, at jeg lærte alt om grusgravsdrift. Min farfar købte gennem årene 33 Volvo læssemaskiner af Jørgen Østergaard, der var

sælger hos Albert Andersen, som var datidens forhandler af Volvo Entreprenørmaskiner i Nordjylland, fortæller Ulrik Kristensen.

- Som barn har jeg mange gange siddet og sovet hos min far, mens vi kørte læssemaskine i grusgraven, og det var altid Volvo-maskiner. Der stod Volvo på min sut, siger han. Hornum Grusgrav er også vært for et af de årlige arrangementer med Volvos åbne grusgrav.

- Jeg var kun 18 år, da vi i 1997 overtog Oudrup Stenleje. Vi udviklede virksomheden og købte herunder blandt andet Aggersund Sten & Grus, som var en næsten tom grusgrav. Aggersund Sten & Grus havde anlæg og erfaring med knusning af sten til beton- og asfaltindustrien. Der skete det, at Colas

som var en af vores større kunder, lukkede to fabrikker, som vi leverede sand og grus til. Dette åbnede en ny mulighed og førte til, at vi købte den gamle asfaltfabrik, der lå i Løgstør. Vi kunne umiddelbart gå i gang med at etablere en genbrugsplads for modtagelse af beton og murbrokker til knusning, så en træls situation blev vendt til noget positivt.

Vi havde en del samarbejde med Hornum Grusgrav vest for Aars. De hjalp os med overjord, og vi købte mange paksten af dem. Det endte med, at Oudrup Stenleje og vi slog os sammen med Hornum Stenleje og Entreprenørforetning og stiftede råstofvirksomheden Dangrus.

## **Tørsortere betonmaterialer**

I dag driver Dangrus både Hornum



▼  
Den nyeste Volvo i Hornum Grusgrav - L220H der er udstyret med en dansk produceret Volvo skovl.



▼ Volvo-maskinen holder to sorterer anlæg i gang.

Grusgrav ved Aars og Bjørumslet Grusgrav ved Løgstør. Firmaet sælger grus fra Randers til Skagen - mest til anlægsarbejde, men også meget til betonproduktion.

- Vores guldæg er, at vi har nogle kvaliteter, som betyder, at vi kan tørsortere vores betonmaterialer. Det giver en relativ lav pris på materia-

lerne. I Hornum knuser vi også sten. Vi har fremtidssikret begge vore råstofgrave både her i Hornum og Løgstør. Udover dette har vi også et større areal ind mod Aalborg med masser af råstoffer, der bare ligger og venter på at blive gravet op, så Dangrus kan forsyne Nordjylland med sand og grus i mange år endnu,

siger Ulrik Kristensen.

- Vi regner med, at fremtiden ser ret godt ud. Ud over alle de nuværende kunder er der også her på egnen meget store vindmølleprojekter i støbeskeen, hvor der er brug for råstoffer til anlægsarbejde. Og vi ligger geografisk rigtig godt for at levere disse materialer.



▲ Dangrus' nyeste Volvo L220H kører i Hornum Grusgrav.

- Jeg blev selvstændig allerede som 18-årig, så jeg har en del erfaring med at se på råmaterialer. Naturligvis bliver vores materialer analyseret på laboratorium og indgår i en kvalitetskontrol, men det betyder også meget, at man kan se, hvad man tager i skovlen. Derfor fortsætter jeg også selv med at køre læssemaskine i grusgraven. Det giver en rigtig god føling med, hvad vi laver.

Foruden Dangrus driver Ulrik og Niki Kristensen stadig Oudrup Stenleje, som er entreprenør og vognmandsforretning, der modtager murbrokker og beton til knusning. Desuden driver Ulrik og Niki Kristensen også en kloakvirksomhed med slamsuger og spulelastbiler.

#### **Komfort og brændstoføkonomi**

I Oudrup Stenleje kører virksomhedernes ældste Volvo L120C, som Ulrik Kristensen købte af Jørgen Østergaard hos Albert Andersen. Den runder om kort tid 26.000 timer.

- Så længe Volvo kan konkurrere på service og pris, så fortsætter vi med Volvo. Service betyder rigtig meget for os, fordi vi er afhængige af maskinerne.

Vi oplevede, at der gik en converter i stykker på en L180G en torsdag middag. Montøren kom om eftermid-

dagen og så på skaderne. Fredag morgen holdt der en blokvogn med en lånemaskine, og tirsdag aften var vores egen maskine klar igen. Jeg må bare sige, at det er en service, der fungerer.

- Ellers er det jo komfort og brændstoføkonomi, der er nogle af de afgørende faktorer. Vi kører med maskinerne 9-10 timer dagligt, og Volvo er bare bedst på markedet til brændstoføkonomi.

- Vi har tegnet fuldserviceaftaler på de to Volvo læssemaskiner, som vi har her i Hornum. Det giver både tryghed og er en slags forsikring. Det betyder, at vi har en velkendt maskinomkostning.

Hornum Grusgrav har henholdsvis en Volvo L220H og en Volvo L180G. De er begge forsynet med vægt, så de læsser og afregner kunderne efter maskinens vægtsystem. De nye læssemaskiner har CDC styring. Ulrik Kristensen var lidt skeptisk i begyndelsen, men han er en meget begejstret bruger i dag.

- Min far døjer med skuldrene efter mange år på en traditionel maskine, og jeg kan selv mærke, at kørsel med joysticks er langt mere afslappende, siger han.

Dangrus udvinder omkring 600.000 tons sand, grus og sten om året.