

spirit

REVISTA DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



CON EL PESO DE LA HISTORIA A CUESTAS

MODERNA MAQUINARIA VOLVO PARA UNA CANTERA DE 500 AÑOS

Donde la lluvia es diluvio: Máquinas fiables para trabajar en Papúa Nueva Guinea

Normativas Tier IV Final/Stage IV: La cuadratura del círculo de las emisiones según Volvo

La aplicación de la inspiración: Soluciones innovadoras que sitúan al concesionario en el centro del proceso

El rincón del operador: Si dos hombres comparten una pasión, tiene que ser una máquina Volvo

Y: Volvo impulsa el crecimiento económico en Nigeria y transforma la vida de los jóvenes en Brasil





CONTIGO HASTA EL FINAL

Volvo dispone de una amplia gama de productos y servicios para todo el ciclo de vida de una máquina, con soluciones que son de gran utilidad para los propietarios durante muchos años después de la compra. Sean cuales sean las necesidades, Volvo ofrece una solución integral que tiene en cuenta todos los aspectos en la vida útil de una máquina: desde la financiación hasta la renovación o eliminación, pasando por el mantenimiento, los repuestos y la telemática. Todos nuestros servicios están pensados para maximizar el rendimiento, la rentabilidad y, lo que es más importante, la tranquilidad. Solicite información a su concesionario local o visite www.volvoce.com

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



Contenidos

5 Donde la lluvia es diluvio

El tendido de un gaseoducto de gas natural licuado en una zona remota de Papúa Nueva Guinea sería misión imposible sin la potencia y fiabilidad de las máquinas Volvo.

9 Senderos interiores

Hablamos con Pierre Peeters de SMT-Nigeria, el hombre encargado de la expansión de Volvo en una de las economías que más rápido crece en el mundo.

17 Primera plana

Normativas Tier IV Final/Stage IV: El secreto de la "potencia verde", o la cuadratura del círculo de las emisiones según Volvo.

25 El trotamundos: Myanmar

Volvo CE aprovecha su liderazgo en el mercado de la minería en este misterioso país que se prepara para el crecimiento económico.

33 ¿Dar pescado o enseñar a pescar?

Un distribuidor de Volvo CE sigue transformando la vida de los jóvenes en Brasil.

La atracción de los opuestos

F. Scott Fitzgerald dijo en una ocasión que lo que caracteriza a una inteligencia superior es la capacidad de tener dos ideas contradictorias al mismo tiempo.

Crear simultáneamente en dos conceptos opuestos puede resultar difícil, pero si algo queda claro en este número de Spirit es que, para Volvo, los extremos no suponen ningún problema.

En este número de Spirit nos acercamos a los Alpes Apuanos en Italia para visitar una cantera de 500 años de antigüedad, utilizada en su día por el mismísimo Miguel Ángel y que ha suministrado mármol para algunas de las construcciones y esculturas más emblemáticas del mundo. La empresa italiana Henraux lleva cerca de 200 años trabajando en la cantera, pero en la actualidad utiliza una excavadora y una cargadora de ruedas Volvo para manejar las enormes cantidades de mármol que salen de allí.

Las condiciones de trabajo en una antigua cantera son el contrapunto perfecto para el contenido del siguiente artículo, en el que presentamos los nuevos motores de Volvo CE adaptados a la normativa Tier IV Final. Gracias al uso de la más avanzada tecnología, estos motores pueden reducir hasta un 95% algunas emisiones perjudiciales.

Spirit se adentra también en las remotas montañas de Papúa Nueva Guinea, donde 70 máquinas Volvo trabajan en el tendido de un gaseoducto de gas natural licuado. Por si lo apartado de la zona no planteara suficientes dificultades, unas precipitaciones por encima de los 10 metros de lluvia al año hacen que las condiciones de trabajo sean poco menos que imposibles. Pero eso no es problema para las máquinas Volvo. Algo parecido ocurre en la costa árida y calurosa de Nueva Gales del Sur, en Australia, donde una flota de cargadoras de ruedas y dúmperes articulados Volvo ayuda a explotar una cantera de arena de 120 hectáreas, la mayor del continente.

Entre tantas historias sobre el excelente rendimiento que las máquinas Volvo ofrecen día tras día en cualquier rincón del mundo, no podemos dejar de mencionar lo duros que pueden llegar a ser también los empleados de Volvo. Hablamos con Guo Xiang, responsable de



desarrollo de servicios posventa de Volvo CE y antiguo marino mercante, que participó en una regata de prueba con el equipo Sanya, uno de los seis que competieron en la edición 2011-2012 de la Volvo Ocean Race. Guo nos relata la que considera una de las experiencias más duras de su vida, pero también la más inolvidable.

Probablemente sea cierto que los opuestos se atraen, pero Volvo no deja de demostrar su capacidad de adaptarse a los extremos... y a todo lo que haya entre ellos.

Klas Magnusson

EDITADO POR Volvo Construction Equipment Edición 48
REDACTOR JEFE Klas Magnusson **EDITORIA ADJUNTA** Klas Magnusson
EDITORIAL PRODUCCIÓN Y DISEÑO EMG Communications Ltd
CONTRIBUTORES Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo
FOTOGRAFÍA Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

PUEDEN ENVIAR SU CORRESPONDENCIA EDITORIAL A VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 - 1082 BRUSELAS, BÉLGICA O POR CORREO ELECTRÓNICO A VOLVOSPIRIT@VOLVO.COM

RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS. QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO EN UN SISTEMA DE RECUPERACIÓN O TRANSMISIÓN TOTAL O PARCIAL (TEXTO, DATOS O GRÁFICOS) POR MEDIO DE CUALQUIER PROCEDIMIENTO SIN EL CONSENTIMIENTO PREVIO POR ESCRITO DE VOLVO CE. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT NO COMPARTIENE NECESARIAMENTE LAS OPINIONES NI ES RESPONSABLE DE LA VERACIDAD DE LOS DATOS MOSTRADOS EN LOS ARTÍCULOS DE ESTE NÚMERO.

CUATRO NÚMEROS POR AÑO, IMPRESO EN PAPEL ECOLÓGICO.

www.volvocem.com/global

Únase a nosotros en:



La revista Volvo Spirit es disponible en la tienda iTunes de Apple



TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



CON UN SOLO CLIC PODRÁ ACCEDER A TODOS LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY



Encuentre su concesionario local en www.volvoce.com



Donde la lluvia es diluvio



El tendido de un gaseoducto de gas natural licuado en las remotas montañas de Papúa Nueva Guinea nunca es un trabajo fácil. Si a los problemas normales se añaden más de diez metros de precipitaciones anuales, terrenos escarpados y falta de infraestructuras, la tarea se vuelve imposible sin la potente y fiable maquinaria de Volvo Construction Equipment.

EL PRIMER OBSTÁCULO

Esso Highlands Limited, una filial de ExxonMobil, el gigante de la industria del gas y el petróleo, ha contratado a Spiecapag para construir un gasoducto que llevará gas natural licuado (GNL) a lo largo de los 300 kilómetros que separan los yacimientos de Hides, en el centro del país, y Omati, en la costa del Golfo de Papúa. Desde allí, el gasoducto recorrerá otros 400 kilómetros bajo el agua hasta una planta de procesamiento de GNL situada cerca de Port Moresby, la capital de Papúa Nueva Guinea.

Los trabajos del tramo terrestre, que se iniciaron en 2010, incluyen la construcción de una pista de paso que discurre a ambos lados del gasoducto. También hay que levantar alojamientos temporales para los trabajadores, además de extraer y transportar piedra caliza para nivelar los valles y colinas que atravesará el gasoducto. Para ello, Spiecapag adquirió una flota de 70 máquinas de Volvo CE formada por 45 dúmperes articulados A30E, cinco motoniveladoras G940, cuatro retrocargadoras BL71, cinco cargadoras de ruedas L150F, siete tiendetubos PL4611 y cuatro compactadoras SD100.

“Todo sucedió muy deprisa después de que Spiecapag consiguiera el contrato para el gasoducto. Apenas hubo tiempo para negociaciones”, explica Thomas Stemper, director de grandes clientes en Volvo CE. “En colaboración con Spiecapag, Volvo CE envió la flota vía Singapur en sólo tres meses. Fue difícil, pero lo conseguimos. De hecho, las máquinas llegaron antes de lo previsto.”

BASES SÓLIDAS

La pista que discurre a lo largo del gasoducto es muy importante, ya que se utiliza para transportar trabajadores, alimentos, suministros, materiales y combustible durante la fase de construcción. Las cargadoras de ruedas Volvo extraen piedra caliza de canteras repartidas por la ruta del gasoducto, mientras que los dúmperes articulados transportan la piedra extraída y triturada hasta la pista. Una vez allí, las compactadoras y motoniveladoras se encargan de prensar y compactar el material para alisar el camino.

“Hay mucho barro”, dice Olivier Balloy, director de proyectos en Spiecapag. “Sería imposible sacar el trabajo adelante sin la potencia de las máquinas Volvo. Incluso durante la estación supuestamente seca, Papúa Nueva Guinea puede recibir más de 50 centímetros de lluvia en un mes. Las lluvias arrastran el material que usamos para rellenar valles y nivelar el terreno, lo que nos obliga a recibir un suministro continuo de rocas en esas zonas.”

En varios puntos a lo largo de la pista hay tubos almacenados y listos para ser colocados. Los tiendetubos Volvo se emplean para cargar dúmperes articulados que han sido modificados para transportar el gasoducto usando grandes remolques. “El terreno es escarpado y está lleno de barro, así que no podemos usar camiones convencionales para transportar los tubos. Los dúmperes Volvo son la solución perfecta porque se adaptan a todos los terrenos”, asegura Olivier.

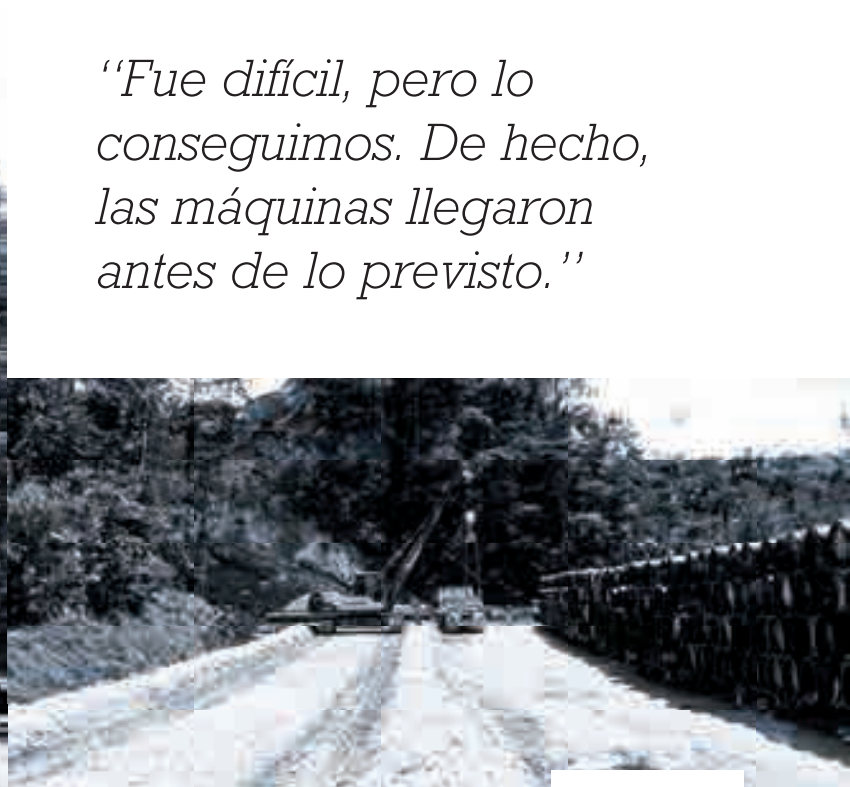
“Los dúmperes vienen de fábrica con todos los accesorios necesarios para enganchar el remolque con facilidad”, continúa Olivier. “Al terminar el trabajo podemos reconvertir las máquinas en dúmperes normales, lo que hace que sean doblemente valiosas para nosotros.”

El motivo principal para seleccionar los tiendetubos Volvo fue su capacidad de apilamiento, como explica Olivier: “Los tiendetubos tienen un diseño similar al de una excavadora, pero pueden girar 360°. Eso significa que las máquinas no tienen que desplazarse cuando cargan los dúmperes en el almacén de tubos, lo que ayuda a reducir el consumo de combustible.” El tamaño de los tubos varía, pero los más grandes tienen un diámetro de 81 centímetros, miden 12 metros de largo y pesan más de ocho toneladas. “Los tubos se transportan a distancias de hasta 20 kilómetros, así que las máquinas tienen que ser muy resistentes”, comenta Olivier.

“Los dúmperes Volvo son la solución perfecta porque se adaptan a todos los terrenos.”



“Fue difícil, pero lo conseguimos. De hecho, las máquinas llegaron antes de lo previsto.”



Las máquinas Volvo se utilizan también en la construcción de los campamentos para los trabajadores del proyecto. “Las retrocargadoras son máquinas muy flexibles que se pueden usar para construir alojamientos temporales y en muchas otras partes del proyecto.”

Valor añadido y un servicio insuperable
“Uno de los principales motivos por los que elegimos a Volvo CE para este proyecto es el valor añadido que nos aporta”, explica Olivier. “Sus máquinas son muy avanzadas, pero también resistentes y fáciles de usar. Volvo incluso envió instructores para que enseñaran a los obreros cómo tenían que manejarlas. Explicaron las distintas funciones, pero también trucos para aumentar la seguridad y reducir el consumo.”

Las máquinas Volvo cuentan con un gran número de medidas de seguridad, como una excelente visibilidad, cámaras de visión trasera, controles ergonómicos o sistemas de pesaje a bordo. Olivier considera que todo eso es fundamental para el proyecto. “La seguridad de los operadores es prioritaria para nosotros”, dice.

Thomas Stemper de Volvo CE, cuya colaboración fue básica para que Spiecapag consiguiera el contrato, señala las ventajas adicionales de contar con una flota formada íntegramente por máquinas Volvo. “Gran parte de la gama Volvo utiliza los mismos componentes, por lo que los repuestos se pueden conseguir en muy poco tiempo. Actualmente tenemos en la obra repuestos valorados en unos dos millones de dólares. Además,

“La presencia de los técnicos en la obra es muy importante para nosotros, ya que necesitamos que las máquinas estén trabajando en todo momento.”

nuestras redes de distribución y logística garantizan la entrega de repuestos para que las máquinas estén disponibles el máximo tiempo posible.”

En la obra hay también un grupo de técnicos experimentados de Volvo que realizan labores de reparación y mantenimiento. “Volvo nos da un servicio insuperable”, concluye Olivier. “La presencia de los técnicos en la obra es muy importante para nosotros, ya que necesitamos que las máquinas estén trabajando en todo momento. El servicio posventa de Volvo es una ventaja enorme sobre otros fabricantes de maquinaria. Estamos seguros de que mantendremos una larga y fructífera relación con nuestro concesionario local en Australia, CJD Equipment.”

Texto: Holly Brace





El hombre encargado de la expansión de Volvo en una de las economías que más rápido crece en el mundo.

“EL MOTIVO POR EL QUE LOS CLIENTES TRABAJAN CON NOSOTROS EN NIGERIA ES QUE TENEMOS UNA PRESENCIA FUERTE Y PODEMOS DARLES SOPORTE ALLÍ DONDE ESTÉN.”



Cincuenta talleres móviles dan servicio a clientes en todo el país.

TODO EN NIGERIA PARECE ESTAR CRECIENDO: DESDE LOS FRONDOSOS ÁRBOLES QUE RODEAN LA CAPITAL ADMINISTRATIVA DEL PAÍS, ABUYA, HASTA LA VIBRANTE POBLACIÓN DE LAGOS, SU CAPITAL ECONÓMICA. NO CABE DUDA DE QUE ES UN PAÍS EN ALZA.

La importante industria del petróleo, la mejora de las infraestructuras (cuyo mejor ejemplo es el ambicioso proyecto Eko Atlantic en Lagos) y una pujante clase media se han unido para crear una de las economías que más rápido crece en el mundo.

El resultado es que, mientras el sector de la construcción tiene problemas para salir de la crisis en otros lugares, el mercado en Nigeria está atravesando una fase de expansión. Y

SMT-Nigeria, el distribuidor de Volvo en Nigeria y muchos otros países africanos, está en una posición ideal para aprovecharlo.

Como prueba de su confianza, tienen previsto inaugurar este verano en Abuya un nuevo concesionario del que se sienten especialmente orgullosos. El nuevo centro dará empleo a unas 50 personas y tendrá capacidad para 200 máquinas.

UNA DIMENSIÓN EXTRA

La capital del país fue construida en la década de 1980 y desde entonces no ha dejado de crecer, así que parece natural que sea allí donde abra sus puertas el nuevo concesionario. La anterior sede central de SMT-Nigeria estaba hasta ahora en Lagos, desde donde dirigía más de 50 talleres móviles que dan servicio a clientes en todo el país. Esos



El nuevo centro en Abuya dará empleo a unas 50 personas y tendrá capacidad para 200 máquinas.

“ADEMÁS TENEMOS ACUERDOS CON COLEGIOS DE LA ZONA PARA OFRECER CONTRATOS EN PRÁCTICAS A LOS ESTUDIANTES, YA SEA EN PUESTOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS O DE VENTAS.”

talleres continuarán desempeñando su importante labor, pero el nuevo concesionario dará una dimensión extra a la empresa.

“Todas las grandes constructoras tienen su oficina principal en Abuya”, explica el director general Pierre Peeters, cuya misión consiste en impulsar las ventas y el soporte técnico en Nigeria. “Eso les facilita las cosas, ya que el gobierno nigeriano tiene su sede aquí y es uno de sus clientes más importantes. Además la ciudad está enclavada en el centro del país, por lo que es más sencillo llegar a todas partes.”

Pierre, que ha trabajado para SMT-Nigeria en varios países africanos y conoce el mercado a la perfección, continuará en su oficina de Lagos. “Allí seguimos necesitando una presencia fuerte por motivos logísticos, ya que todas las máquinas llegan al puerto de Lagos y en el aeropuerto de la ciudad recibimos la mayor parte de los envíos urgentes. En el futuro tenemos previsto abrir en Lagos un centro similar al de Abuya.”

El concesionario de Abuya será también el cuartel general técnico de la empresa, con un centro de formación que ayudará a combatir la escasez de mano de obra cualificada, un problema habitual en economías emergentes como la nigeriana. “Es complicado encontrar y contratar a buenos técnicos locales”, explica Pierre. “Por eso estamos construyendo el centro de

formación, que contará con simuladores para formar también a los operadores.”

SERVICIO AL CLIENTE

“Además tenemos acuerdos con colegios de la zona para ofrecer contratos en prácticas a los estudiantes, ya sea en puestos técnicos, administrativos o de ventas. En eso no hay ninguna diferencia con Europa y otras partes del mundo. Siempre hay que contar con buenos empleados.”

El Grupo SMT llegó al mercado africano en 2003 con el nombre de ATC-Nigeria. Su primera base de operaciones fue la República Democrática del Congo, país con el que tenía vínculos históricos por ser una empresa de capital belga.

Desde entonces ha ampliado su presencia a gran parte del continente, incluyendo países como Benin, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Congo, República Democrática del Congo, Gabón, Ghana, Costa de Marfil, Liberia, Rwanda o Togo.

¿Por qué está creciendo el mercado africano y qué es lo que hace que SMT-Nigeria prospere? “Nosotros trajimos la mentalidad de servicio al cliente de Volvo, algo de lo que tal vez carecían algunos de nuestros competidores.”

SOPORTE VITAL

“Además, la evolución de los precios de los artículos de consumo y el aumento de la población han generado la necesidad de un desarrollo más rápido de las infraestructuras.”

África es un mercado muy especial que plantea sus propios problemas, aunque Pierre opina que es similar a otros mercados en muchos aspectos. “A la gente le sigue preocupando el servicio, quizá incluso más que en Europa, donde puedes conseguir cualquier repuesto sin demasiados problemas. Aquí puedes esperar una o dos semanas si no tienes el soporte adecuado.”

“Es vital contar con personas que se ocupen de mantener las máquinas en marcha. Por eso tratamos de estar siempre donde nos necesita el cliente. El motivo por el que los clientes trabajan con nosotros en Nigeria es que tenemos una presencia fuerte y podemos darles soporte allí donde estén.”


“Ahí reside la importancia de los talleres móviles. Los clientes necesitan técnicos que puedan acudir a ellos cuando lo necesitan. Muchos de nuestros clientes tienen sus propios talleres en las obras, pero están tan alejados entre sí como los proyectos que se realizan en el país. Lo último que se quiere en una cantera o en la obra de una carretera es tener que desplazar la maquinaria. Por eso tratamos de ir nosotros allí.”



“LO ÚLTIMO QUE SE QUIERE EN UNA CANTERA O EN LA OBRA DE UNA CARRETERA ES TENER QUE DESPLAZAR LA MAQUINARIA. POR ESO TRATAMOS DE IR NOSOTROS ALLÍ.”

El nuevo concesionario estaba casi terminado cuando Volvo Spirit lo visitó en abril. Algunas de las máquinas que llenarán su enorme explanada trabajaban cerca de allí en una demolición. Cinco excavadoras EC380, adquiridas por ITB Nigeria, estaban preparando un muro de protección alrededor de un edificio de hormigón abandonado que será reducido a escombros por una descarga eléctrica.

“Cuatro años para construirlo y sólo 15 segundos para derribarlo”, comenta el jefe de obra Joseph El-Haddar. Cuando terminen, una flota de excavadoras Volvo abrirá una zanja de nueve metros para los cimientos del nuevo edificio.

Será una construcción más en Abuya, pero también un nuevo y apasionante proyecto para SMT-Nigeria y Volvo Construction Equipment. 

Texto: Dan Waddell

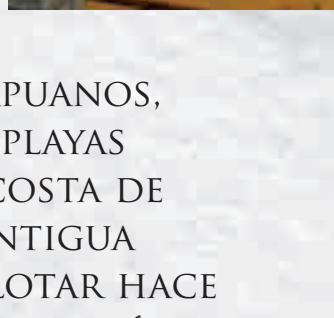
Fotografía: Julian Cornish Trestrail



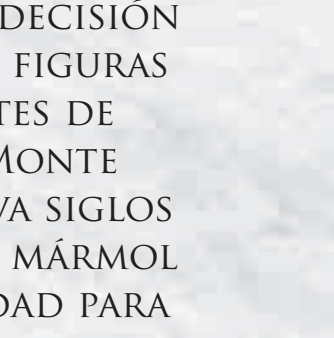
CON EL PESO DE LA HISTORIA A CUESTAS



EN LAS ALTURAS DE LOS ALPES APUANOS, DOMINANDO LAS GLAMUROSAS PLAYAS DE LA RIVIERA ITALIANA EN LA COSTA DE VERSILIA, SE ENCUENTRA UNA ANTIGUA CANTERA QUE SE EMPEZÓ A EXPLOTAR HACE



500 AÑOS POR DECISIÓN DE UNA DE LAS FIGURAS MÁS INFLUYENTES DE LA HISTORIA. MONTE ALTISSIMO LLEVA SIGLOS PRODUCIENDO MÁRMOL DE GRAN CALIDAD PARA



ALGUNOS DE LOS EDIFICIOS MÁS Suntuosos del mundo y proporcionando materia prima a los mejores escultores. Hoy, la avanzada maquinaria de Volvo Construction Equipment (Volvo CE) desempeña un papel importante en el proceso de producción.





Los ricos depósitos minerales de Monte Altissimo fueron descubiertos a principios del siglo XVI y se empezaron a extraer por deseo de Miguel Ángel, uno de los grandes genios del Renacimiento. El escultor, pintor, arquitecto, poeta e ingeniero dedicó tres años de su vida a preparar la cantera de mármol y a supervisar la construcción de carreteras y puentes.



Las canteras, situadas al noroeste de la Toscana, cayeron luego en desuso y estuvieron abandonadas durante más de cien años hasta 1821, cuando un potentado local, Marco Borrini di Seravezza, se asoció con el francés Jean-Baptiste Alexandre Henraux para comprarlas y volver a ponerlas en explotación. Han estado abiertas desde entonces y en la actualidad forman parte de Henraux S.p.A., una importante empresa que se dedica a la producción de granito y mármol en varias canteras repartidas por esta espectacular región.

El famoso mármol Henraux se ha usado en importantes edificios de todo el mundo, como la catedral de San Isaac en San Petersburgo, la sacristía de la basílica de San Pedro en Roma, la reconstrucción de la abadía



“NUESTRA EMPRESA LLEVA CERCA DE 200 AÑOS TRABAJANDO EN LAS CANTERAS DE CARVAIOLE EN MONTE ALTISSIMO”.



de Monte Cassino, la Gran Mezquita de Abu Dhabi o las Emirates Towers en Dubái, por citar sólo algunos. También ha sido trabajado por docenas de grandes escultores, como Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Joan Miró o Isamu Noguchi.

TECNOLOGÍA AVANZADA

Si la cantera es antigua, no se puede decir lo mismo de la maquinaria utilizada en la complicada y (en ocasiones) peligrosa tarea de extraer y transportar el pesado mármol en condiciones muy difíciles y a 1.300 metros sobre el nivel del mar. De eso se encargan dos máquinas Volvo: una excavadora de oruga EC700C y una cargadora de ruedas L350F.



“Nuestra empresa lleva cerca de 200 años trabajando en las canteras de Carvaiole en Monte Altissimo”, explica Paolo Carli, presidente de Henraux. “La tecnología actual permite extraer el mármol del monte usando motosierras de diamante o cortadoras de hilo de diamante”,

“EL SISTEMA CARETRACK Y EL CONTRATO DE ASISTENCIA Y MANTENIMIENTO NOS DAN MUCHA TRANQUILIDAD.”

continúa Carli. “Luego se transporta en bloques de distintos tamaños hasta el valle, donde se transforma en losas y bloques de espesor variable.”

Las cinco variedades de mármol que se extraen de las canteras son Arabescato Cervaiolo, Arabescato Altissimo, Statuario Cervaiolo, Statuario Altissimo y Calacatta Altissimo. Estos mármoles se utilizan en proyectos repartidos por todo el mundo, y sobre todo en

Oriente Medio y Estados Unidos.

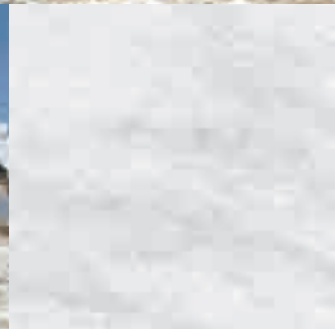
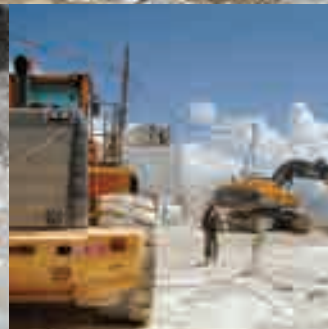
ALTA CALIDAD VOLVO

Henraux, que emplea una gran flota de maquinaria para transportar los enormes volúmenes de mármol producidos en la cantera, considera que la excavadora de oruga EC700C y la cargadora de ruedas L350F de Volvo son dos de sus máquinas más importantes. Carli explica que la empresa eligió a Volvo CE por diversos motivos.

“Cuando tuvimos que adquirir nueva maquinaria, pensamos en Volvo CE porque nos ofrecía un equilibrio perfecto entre precio y alta tecnología”, dice. “Por supuesto, hay muchos factores a tener en cuenta cuando se eligen máquinas nuevas. No nos limitamos a comparar precios y prestaciones, sino que consultamos a otras personas que ya utilizaban maquinaria de Volvo CE. Descubrimos que todos tenían muy buena opinión de Volvo.”

Tras realizar un análisis detallado de sus requisitos, Henraux no sólo compró la L350F y la EC700C, sino que poco después añadió también una cargadora L330E. “Lo que

más nos convenció de Volvo CE fue la atención al impacto medioambiental, el obsesivo cuidado de la seguridad y la avanzada tecnología”, añade Carli. “Otro factor muy importante fue su excelente servicio técnico, que destaca por la rapidez y la eficacia. El sistema CareTrack y el contrato de asistencia y mantenimiento nos dan mucha tranquilidad.”




Paolo Carli, presidente de Henraux

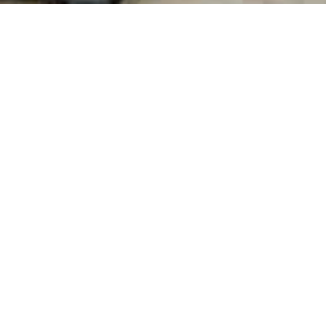
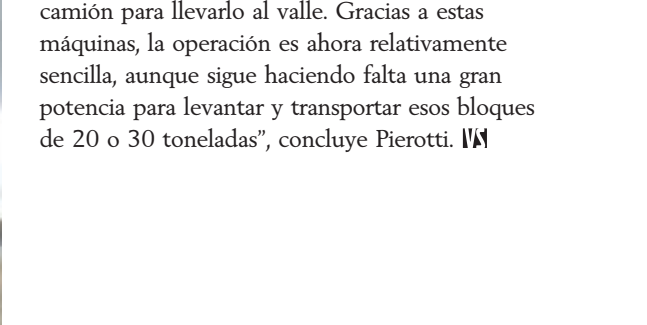
“HACE FALTA UNA GRAN POTENCIA PARA LEVANTAR Y TRANSPORTAR ESOS BLOQUES DE 20 O 30 TONELADAS.”

UN VALOR EN ALZA

Franco Pierotti, colaborador del jefe de obra y conservador del archivo histórico de la cantera, explica que las máquinas de Volvo CE han contribuido a hacer un poco más fácil su trabajo.

“La cantera está dominada por la maquinaria empleada en las diversas fases del proceso de producción. La excavadora de oruga Volvo EC700C, por ejemplo, se utiliza en diversas situaciones. Para empezar, sirve para volcar la porción de roca, llamada bancada, que se extrae de la parte delantera de la cantera. Si estamos trabajando en zonas con dificultad de maniobra, empleamos también gatos hidráulicos. A continuación, la excavadora de oruga EC700C lleva la bancada hasta el lugar donde se va a cortar.”

“Cuando el bloque de mármol está listo, se transporta con la cargadora de ruedas L350F y se carga en un camión para llevarlo al valle. Gracias a estas máquinas, la operación es ahora relativamente sencilla, aunque sigue haciendo falta una gran potencia para levantar y transportar esos bloques de 20 o 30 toneladas”, concluye Pierotti. 





El secreto de la “potencia verde”: La cuadratura del círculo de las emisiones según Volvo Construction Equipment.



Los nuevos motores cumplen todos los requisitos de la normativa Stage 4A.

EL DÍA 1 DE ENERO DE 2014 ENTRARÁN EN VIGOR LAS NUEVAS LEYES SOBRE EMISIONES PARA MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN. ES PROBABLE QUE LOS NOMBRES TIER IV FINAL (EN ESTADOS UNIDOS) Y STAGE IV (EN LA UNIÓN EUROPEA) NO SIGNIFIQUEN MUCHO PARA LA MAYOR PARTE DE LA GENTE, ASÍ QUE VAMOS A DECIRLO DE OTRO MODO: EL 1 DE ENERO SUPONE LA CULMINACIÓN DE UNA FASE HISTÓRICA EN EL DESARROLLO DE MOTORES, A RESULTAS DE LA CUAL LAS COSAS NUNCA VOLVERÁN A SER COMO ANTES.

prestaciones de los motores y reducir el consumo de combustible al mismo tiempo. Eso demuestra que la potencia no está reñida con la ecología. La cuadratura del círculo es posible, después de todo.

¿Todavía no está claro? Pongámoslo así: combinadas con la legislación anterior, estas nuevas normativas harán que las emisiones de NOx (óxidos de nitrógeno generados por la combustión) y de partículas (la carbonilla de los motores) se reduzcan nada menos que un 95%.

De hecho, un estudio de los niveles de emisiones en la maquinaria de construcción durante los últimos 15 años daría como resultado un gráfico que en el último tramo desciende en picado hasta casi salirse de la página.

UN LOGRO EXTRAORDINARIO

Ese resultado ya es de por sí extraordinario y digno de celebración, pero Volvo Construction Equipment (Volvo CE) ha ido aún más lejos. La empresa no se ha limitado a recortar las emisiones, sino que también se ha esforzado por mejorar las

Hay quien respondió a las nuevas normativas sobre emisiones asegurando que causarían una reducción inevitable de las prestaciones. La reacción de Volvo CE fue muy distinta.

“El Volvo Way exige que prestemos tanta atención al medio ambiente como a la calidad”, dice Åsa Gabrielsson, director de la oficina de proyectos para plataformas tecnológicas. “Por supuesto que hay que superar muchos obstáculos para introducir cambios importantes en la tecnología, pero nuestros ingenieros siempre tratan de cumplir o superar los requisitos legales sin renunciar a las prestaciones, la calidad y el respeto al medio ambiente. Lo llevan en la sangre.”

“Hubo algunos problemas con la normativa Tier IV Interim, pero ya estamos listos para presentar los nuevos motores en enero de 2014. Nuestros equipos de proyecto jamás dudaron de que cumpliríamos los objetivos.”

Peter Engdahl, responsable de prestaciones de motores, asegura que el objetivo marcado no era sólo cumplir las nuevas normativas sobre emisiones, sino que desde el principio se buscó mejorar también las prestaciones de los motores.

“Lo vimos como una oportunidad, no como un problema”, declara. “Siempre tuvimos muy claro que queríamos aportar valor al cliente ofreciendo motores más potentes y con menos consumo. La verdad es que hemos superado nuestras propias expectativas.”

UNA SOLUCIÓN ORIGINAL

“Con el fin de cumplir las nuevas normativas sobre emisiones, que exigen una reducción del 80% en los niveles de NOx con respecto a los límites anteriores, Volvo CE desarrolló un nuevo sistema de postratamiento de gases de escape llamado EATS que utiliza tecnología SCR (reducción catalítica selectiva). Lo que hace el sistema es inyectar un líquido inocuo (urea) en el catalizador para convertir el NOx en nitrógeno inofensivo.”

“El sistema EATS se usará tanto en productos para carretera como en vehículos para otros terrenos, lo que nos permitirá aprovechar todo el excelente trabajo realizado por nuestros compañeros en Volvo Trucks y Volvo Buses.”

Al mismo tiempo que desarrollaba estas tecnologías (SCR se ha probado ya en más de un millón de camiones Volvo desde 2005), la empresa trataba también de exprimir al máximo la eficiencia de sus motores V-ACT (Volvo Advanced Combustion Technology).

“Desde un punto de vista mecánico, el concepto de los motores no ha variado”, explica Engdahl. “No obstante, desde la

“NUESTROS EQUIPOS DE PROYECTO JAMÁS DUDARON DE QUE CUMPLIRÍAMOS LOS OBJETIVOS.”

entrada en vigor de la normativa Tier IV Interim no sólo hemos reducido las emisiones de NOx otro 80%, sino que también hemos optimizado el proceso de combustión y el software que lo controla. Esto significa que, cuando presentemos nuestros productos adaptados a la normativa Tier IV Final, tendremos ya más de tres años de experiencia en el uso de estos motores en maquinaria de construcción.”

MEJORAS EN EL MANTENIMIENTO Y LA EFICIENCIA

Como explica Engdahl, la eliminación del quemador de partículas fue otro gran paso hacia el cumplimiento de las normativas Tier IV Final/Stage IV. Este quemador se tenía que activar cada 10-20 horas mientras que ahora sólo requiere mantenimiento cada 500 horas, por lo que apenas afecta a los operadores.

“La introducción de la tecnología SCR plantea algunos problemas desde el punto de vista de la eficiencia. Por lo general es posible reducir drásticamente el consumo de combustible diésel, pero lo cierto es que el operador también tiene que hacer frente al coste del líquido de emisiones diésel (urea). Durante el desarrollo, nuestros ingenieros optimizaron los motores de modo que el coste total (tanto de diésel como de líquido de emisiones) fuera el menor posible para los clientes.”

“Las mejoras de eficiencia conseguidas con respecto a la normativa Tier IV Interim llegan hasta el 5%. Eso supondrá un enorme ahorro en el coste total de propiedad.”

Peter Österberg, vicepresidente para plataformas tecnológicas, asegura que este éxito es fruto del trabajo de todos.

UN RETO (Y UN ÉXITO) PARA TODOS

“Ha sido un gran reto para toda la organización, desde el departamento de compras hasta el de operaciones, pasando por los de ventas y servicios posventa. Todos hemos tenido que aportar nuestro granito de arena y hacer cosas que eran nuevas para nosotros.”

“No cabe duda de que se trata de un importante logro técnico y económico en el que ha participado todo el Grupo Volvo. Hemos colaborado con Volvo Trucks y Volvo Buses, así como con Volvo Penta y nuestras empresas colaboradoras en el campo de la motorización. Este éxito es el resultado de una estrecha colaboración.”

“Ahora contamos con una amplia gama de soluciones, ya que los requisitos varían en función del tamaño de las máquinas. Ninguno de nuestros competidores puede ofrecer nada que nosotros no tengamos. También disfrutamos de una gran ventaja sobre los pequeños fabricantes, que no tienen tantos recursos como nosotros.”


Gabrielsson piensa igual: “Los proyectos de desarrollo son interdisciplinarios y en ellos participa toda la organización de Volvo CE, sobre todo los departamentos de operaciones, soluciones de clientes y comercialización. Juntos estamos preparando a Volvo CE para fabricar y comercializar los nuevos productos en diferentes regiones.”

EN BENEFICIO DEL CLIENTE

Los recursos con los que cuenta Volvo CE han permitido probar los nuevos motores en todas las situaciones imaginables (desde temperaturas bajo cero hasta calor extremo y en altitud), así como supervisar su fiabilidad de manera continua a través de equipos de técnicos especializados que dan soporte a los clientes día tras día. De hecho, los motores se han probado durante más de 25.000 horas en dumperes articulados, cargadoras de ruedas y excavadoras, por no mencionar los bancos de pruebas.

En 2008-2009 se temía que el sector de la construcción se opusiera a algunas de las medidas contempladas en las nuevas normativas sobre emisiones, como la idea de usar urea en las máquinas y crear la infraestructura necesaria para su distribución en lugares remotos. Esos temores han desaparecido, lo que demuestra lo mucho que ha avanzado el sector (y Volvo CE).

“Ha sido un trabajo duro, pero estamos orgullosos de lo que hemos logrado”, concluye Engdahl. “Al fin y al cabo tenemos unos 250 modelos de máquinas, aunque la nueva legislación no afecta a todas. Durante los últimos seis años no ha pasado un día sin que pensáramos en estas cuestiones.”

“Eso nos ha permitido aprender muchas cosas nuevas, lo que hace que nuestro trabajo sea aún más interesante. Estamos preparados para enero de 2014. El siguiente paso será replicar en la práctica los buenos resultados de las pruebas para que puedan beneficiarse todos nuestros clientes.” 

Texto: Tony Lawrence



PRUEBAS EXTREMAS

Desde temperaturas bajo cero hasta grandes altitudes o bajo un sol abrasador, la tecnología de Volvo CE para las normativas Stage IV/Tier IV Final ha sido sometida a las pruebas más exigentes para garantizar que la nueva generación de motores Volvo ofrece los máximos niveles de rendimiento y fiabilidad.

Como parte del proceso de pruebas y validación, la empresa envió a lugares remotos varios prototipos de dumperes articulados, cargadoras de ruedas y excavadoras equipados con la nueva tecnología para ponerlos a prueba en condiciones extremas. En cada una de estas expediciones participó un equipo de unos 100 ingenieros de motores y máquinas, que llevaron a cabo cientos de pruebas a lo largo de un mes. Las pruebas se realizaron dos veces: primero durante la fase de desarrollo y, más adelante, durante el proceso de verificación.

Volvo CE realiza pruebas durante lo más crudo del invierno en Kiruna, al norte de Suecia y cerca del Círculo Polar Ártico, donde se alcanzan temperaturas muy por debajo de los -30° C. Estas pruebas se llevan a cabo en la mina de Kiruna, que es la mina subterránea de oro más grande y moderna del mundo. Un cliente de Volvo que trabaja en la planta de producción incluyó los prototipos en su flota, de manera que los ingenieros de Volvo no sólo podían tomar datos y controlar el rendimiento en condiciones reales, sino también ver de primera mano cómo se adaptaban los operadores a la nueva tecnología.

Otras pruebas consistieron en repetir ciclos de trabajo estándar y en optimizar el arranque en frío. “Hacer frente a temperaturas bajo cero en las pruebas de invierno es sólo una parte del proceso de desarrollo, pero es clave para comprobar que el motor, el sistema de postratamiento de gases de escape y todos los demás sistemas y subsistemas pueden funcionar sin problemas en condiciones de frío extremo”, explica Jan Guthammar, responsable principal de proyectos para la iniciativa Stage IV/Tier 4f de Volvo CE.

“Pasando al otro extremo, también hemos enviado máquinas a España para realizar pruebas en circuito y ver cómo se adapta la tecnología al calor y las aplicaciones más exigentes”, continúa Jan. “Por ejemplo, hemos comprobado cómo reacciona un dumper articulado adaptado a la normativa Stage IV/Tier IV Final cuando se conduce a plena carga por una cuesta muy empinada y bajo un sol abrasador. También hemos probado las máquinas a 3.500 metros de altitud sobre el nivel del mar en Les Deux Alpes, en Francia. Allí el aire es muy poco denso y la presión atmosférica, baja, lo que nos permite probar el rendimiento de la máquina, el consumo de combustible, la respuesta del motor y la capacidad de arranque en esas condiciones.”

“Es evidente que trabajar en esas condiciones (con muy poco oxígeno en el aire) perjudica a todos los motores de combustión, ya que el oxígeno es indispensable para el ciclo de combustión. Pese a ello, la nueva generación de máquinas Volvo funcionará mejor en estas difíciles condiciones. De hecho, tanto los resultados de nuestras pruebas como los comentarios de los clientes que están utilizando estas máquinas indican que todos los productos adaptados a las normativas Stage IV/Tier IV Final ofrecen mejores niveles de rendimiento, consumo de combustible y fiabilidad.”

UN JUEGO DE NIÑOS EN EL MAYOR PARQUE DE ARENA DE AUSTRALIA

¿SE IMAGINAN TRABAJAR TODOS LOS DÍAS EN EL PARQUE DE ARENA MÁS GRANDE DE AUSTRALIA? PUES ESO ES LO QUE HACEN LOS OPERADORES DE MAQUINARIA DE MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES. SITUADA A SÓLO DOS KILÓMETROS DE LA ESPECTACULAR COSTA DE NUEVA GALES DEL SUR, EN AUSTRALIA, ESTA CANTERA DE ARENA NO SE PARECE A NINGUNA OTRA.

Robert Mackenzie, al que todos llaman “Macka”, no es un empresario cualquiera. Hace siete años, ya casado y con tres hijos, decidió abandonar temporalmente su próspero negocio de extracción de arena para iniciar con su familia la aventura de su vida (aunque su hija mayor tuviera que quedarse en casa para continuar sus prácticas de peluquería). Macka, un alegre australiano de 43 años, no se detuvo ni a consultar un mapa antes de partir hacia Salt Ash, 200 kilómetros al norte de Sidney, en Nueva Gales del Sur. Para él, la diversión estaba precisamente en la improvisación.

“Quería conocer la auténtica Australia, y qué mejor forma de hacerlo que viajando juntos como una familia”, explica Macka. “No queríamos ir a los típicos sitios para turistas, sino a lugares que nadie visitase nunca. Podíamos estar viendo amanecer en una playa desierta de Australia Occidental o descubriendo nuevas culturas en Tasmania, pero lo importante era disfrutar hasta el último segundo.”

La familia Mackenzie recorrió más de 26.000 kilómetros a lo largo de una odisea de doce meses. Los dos niños de 10 y 11 años estudiaron con sus padres durante el viaje. “Lo que más nos impresionó fue conocer a las tribus aborígenes que vivían a 800 kilómetros de cualquier carretera y aún más lejos de las tiendas y restaurantes. Nos acogieron muy bien en su comunidad e incluso nos abrieron las puertas de sus hogares”, recuerda. “Nos hicimos muy amigos de una familia a la que luego invitamos a visitarnos en Newcastle. Era su primer viaje en avión y la primera vez que iban al cine o una peluquería. Estaban encantados con todas esas novedades, pero no veían la hora de regresar a su comunidad. Para nosotros fue toda una cura de humildad.”

También los Mackenzie estuvieron encantados de volver a casa y retomar la empresa familiar, Macka’s Sand & Soil Supplies, fundada por el propio Macka en 1992. Con el yacimiento original prácticamente agotado, Macka se presentó hace poco a un completo proceso de licitación para obtener los derechos de extracción en un área de 120 hectáreas que contiene aproximadamente 154 millones de toneladas de fina arena. El terreno es propiedad de los Worimi (indígenas australianos nativos de la región), a quienes el gobierno estatal concedió dominio absoluto sobre la extracción de arena a cambio de la cesión de territorio Worimi para el parque natural de la bahía de

“ES COMO ASCENDER HACIA OTRO MUNDO. DESDE LA CIMA SE DISFRUTA DE UNA IMPRESIONANTE VISTA DE ENORMES CANTIDADES DE ARENA BLANCA Y FINA.”

Stockton (hoy llamado Worimi Conservation Lands). Gracias a la licencia obtenida, la empresa de Macka seguirá extrayendo en torno a un millón de toneladas de arena anuales en el depósito de arena más grande de todo el hemisferio Sur.

Subir por las desiertas dunas de la costa, lejos de cualquier turista, es como ascender hacia otro mundo. Desde la cima se disfruta de una impresionante vista de enormes cantidades de arena blanca y fina.

La arena se utiliza en un gran número de aplicaciones, como fabricación de vidrio, fundiciones y cemento. Pero las variedades más finas y limpias, difíciles de encontrar en otras latitudes, son especialmente apreciadas. “En Australia somos los principales proveedores de arena para campos de golf”, explica Macka. “Ahora estamos tratando de exportar nuestra arena a centros turísticos para mejorar las playas en lugares como Hawái. Este año también enviaremos mucha arena al sector de la construcción en Sidney y otras ciudades.”

LA DIFICULTAD DE TRABAJAR EN ARENA FINA

Macka’s Sand cuenta con una flota de diez máquinas de Volvo Construction Equipment (Volvo CE) que trabajan hasta 12 horas al día y seis días a la semana. Macka posee seis cargadoras de ruedas, de las que la más reciente es una L220



Macka's Sand cuenta con una flota de diez máquinas Volvo que trabajan hasta 12 horas al día y seis días a la semana. La empresa tiene seis cargadoras de ruedas y cuatro dómperes articulados.



de la nueva serie G de Volvo. También tiene cuatro dúmperes articulados: dos A35E y dos A40E.

“Trabajar todo el día sobre arena fina puede afectar mucho a las máquinas, pero las Volvo son las mejores con diferencia”, asegura Macka. “Las máquinas Volvo son muy resistentes a pesar de las difíciles condiciones del terreno, lo que aumenta su valor cuando llega la hora de venderlas. Eso fue algo que tuvimos muy en cuenta cuando decidimos comprarlas.”

Ross Lavis, que lleva 13 años trabajando para Macka's Sand como operador de cargadoras de ruedas, dice: “He probado otras marcas, pero Volvo las supera a todas sobre arena fina. La L180E que manejo tiene 23.000 horas de uso y sigue en plena forma. Tiene una excelente tracción sobre la arena suelta gracias a su relación de par y a las ruedas antideslizantes. Además no hace falta subir demasiado las revoluciones, lo que reduce el consumo de combustible y prolonga la vida del motor.”

Macka's Sand colabora desde hace muchos años con el distribuidor de Volvo en Australia, CJD Equipment, con el que mantiene una excelente relación. “CJD Equipment siempre nos ha escuchado y nos ayuda a encontrar y mantener las máquinas más adecuadas, especialmente en los últimos años”, dice Macka. “El tiempo de parada de las máquinas afecta mucho a nuestro negocio, ya que todos los días vienen a cargar 150 camiones y grandes remolques a los que no podríamos atender si nuestras máquinas estuvieran averiadas. El servicio que recibimos de CJD es rápido y fiable, que es justo lo que necesitamos.”

UNA ECUACIÓN SENCILLA: OPERADOR + CONFORT = PRODUCTIVIDAD

Las cargadoras de ruedas de la nueva serie G son una evolución de generaciones anteriores y mejoran las prestaciones que, a lo largo de los años, han hecho tan populares a las cargadoras Volvo entre los operadores. La seguridad está en la base de todos los productos Volvo y también ocupa un lugar destacado en el diseño de estas máquinas. Las amplias cristalerías de la cabina ofrecen al conductor una excelente visibilidad delantera y lateral, que se completa con una cámara de visión trasera para controlar los 360° en torno a la máquina. Los controles ergonómicos en la cabina están diseñados pensando en el conductor y ofrecen los máximos niveles de seguridad, eficiencia y facilidad de uso.

Steve Morrison, un operador que lleva cuatro años en Macka's Sand, explica así su experiencia: “La primera vez que manejé una Volvo fue cuando empecé a trabajar aquí. Recuerdo que me pareció un lujo comparado con otras marcas. Tiene muchísima potencia y no deja puntos ciegos, así que puedo concentrarme en hacer bien el trabajo e incluso disfrutar con él. El climatizador, la radio, el cómodo asiento y los protectores



De izquierda a derecha: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis y Glenn Bowtell.

“TRABAJAR TODO EL DÍA SOBRE ARENA FINA PUEDE AFECTAR MUCHO A LAS MÁQUINAS, PERO LAS VOLVO SON LAS MEJORES.”

solares son otras ventajas imprescindibles en Australia, donde podemos llegar fácilmente a los 40° C.”

Macka es el primero en comprender la importancia del confort para los operadores, ya que manejó máquinas durante muchos años antes de fundar su propia empresa. “Los operadores disfrutaban más del trabajo cuando están cómodos”, dice. “Son más productivos si quieren venir a trabajar todos los días. Y si ellos están contentos, yo también lo estoy.”

El comentario final es de Steve Morrison, un operador de dúmperes que trabaja para Macka's Sand desde hace 16 años: “Cuando se trata de trabajar sobre arena, Volvo está muy por delante de sus competidores. Las máquinas de otras marcas son demasiado pesadas, pero los dúmperes A40E son rápidos y consumen menos combustible. Y eso por no hablar de lo cómodos que son. Si no fuera así, no podría tener tanta energía después de un turno de 12 horas.”

Texto: Holly Brace



El país del misterio y de la belleza se prepara para abrirse al mundo y al crecimiento económico.



El país necesita miles de kilómetros de carreteras, ya que Myanmar está en el corazón de Asia.

LA MISTERIOSA MYANMAR HA SALIDO DE AÑOS DE LETARGO Y VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ESTÁ BIEN SITUADA PARA RESPONDER AL ESPÍRITU HOSPITALARIO DE ESTE HERMOSO PAÍS.

“Un país totalmente distinto a cualquier otro.” Así describió el famoso escritor británico Rudyard Kipling a Myanmar, entonces conocida como Birmania, en alusión a su misterio y a su gran belleza.

Durante décadas, Myanmar se ha mantenido como una joya oculta y apartada de los circuitos turísticos tradicionales, pero ahora se está abriendo al mundo para revelar su impresionante belleza natural y una apasionante historia.

Myanmar tiene mucho que ofrecer: desde Mandalay, la capital espiritual del país, con su glorioso pasado y espectacular arquitectura, hasta el tranquilo río Ayeyarwady, que sigue un curso tortuoso a través de gran parte de su territorio, pasando por la espectacular pagoda Shwedagon en Rangún, de la que otro escritor, Somerset Maugham, dijo una vez que “reluce con su oro como un súbito rayo de esperanza en la noche oscura del alma”.

Sus 54 millones de habitantes son hospitalarios y amantes de la paz, como corresponde a una nación cuya historia y cultura están impregnadas por el budismo. Es un país rico en gemas, minerales y recursos naturales. Y ahora, con su reciente apertura al mundo, es también una economía en expansión.



La enorme inversión en el país se basa en el lema Constrúyelo y la gente vendrá.

“VOLVO CE DEBE SACAR PARTIDO A SU BUENA POSICIÓN EN EL MECADO PARA PENETRAR EN SEGMENTOS DISTINTOS DE LA MINERÍA.”

INAUDITO

El ritmo de cambio es realmente inaudito. Como el Presidente Thein Sein declaró no hace mucho a Time Magazine: “Estamos atravesando un período sin precedentes de transición de un régimen militar a un gobierno democrático, del conflicto armado a la paz, y de una economía centralizada a una nueva economía de mercado.”

Las nuevas infraestructuras son básicas para esta transformación, por lo que el gobierno ha puesto en marcha un ambicioso programa de construcción de carreteras, puertos y aeropuertos. En muchas de las principales ciudades de Myanmar también han empezado a surgir hoteles y nuevos bloques de oficinas.

Eberhard Wedekind, Vicepresidente Ejecutivo para ventas y marketing de Volvo Construction Equipment, viajó recientemente al país y se quedó impresionado por su cultura y su belleza. También tuvo ocasión de comprobar de primera mano el optimismo en el que se basa la recuperación económica.

“Myanmar ofrece un enorme potencial para el sector, especialmente en carreteras y en la construcción en general. Cualquiera puede ver que el país necesita miles de kilómetros de carreteras. Myanmar está en el corazón de Asia, a un paso de

India, China y el sudeste asiático. Ocupa la posición ideal para servir de puente entre este y oeste y entre norte y sur.”

AMBICIÓN

En algunos aspectos, la ambición del país está superando su capacidad de crecimiento. En 2005, el gobierno decidió trasladar la capital de Rangún a Naypyidaw, que se ha convertido en una de las ciudades con mayor crecimiento en todo el planeta. Eberhard, sin embargo, pudo ver durante su visita que su coche era el único en la autopista de 16 carriles construida para el aeropuerto. Cuando preguntó a H. K. Aliwarga, director del concesionario Volvo, la única explicación que obtuvo fue: “El arquitecto era americano”.

Algo parecido ocurre con el nuevo aeropuerto de la capital: está construido con las técnicas más avanzadas y tiene capacidad suficiente para varios vuelos internacionales diarios, pero actualmente sólo da servicio a una pequeña flota de aviones y a un puñado de pasajeros.

Según Eberhard, “se trata de una enorme inversión basada en el lema ‘Constrúyelo y la gente vendrá’, pero por el momento no es más que un aeropuerto fantasma, tan vacío como los 16 carriles que llevan a la oficina del Presidente y a los ministerios”.

Pero la gente acabará viniendo y Myanmar estará preparada. Lo mismo que el concesionario Volvo, Win Strategic, que también representa a Volvo Trucks, Volvo Bus y Volvo Penta en la región. Su trabajo ha asegurado a Volvo Construction Equipment (Volvo CE) una excelente posición de mercado en el país.

OPORTUNIDADES

“Volvo CE debe sacar partido a su buena posición en el mercado para penetrar en segmentos distintos de la minería”, añade Eberhard. “En particular, tiene que aprovechar las ventajas que ofrece la estrategia de doble marca.”

Está previsto que la economía del país crezca un 5,4% en 2013 como resultado de la inversión extranjera en petróleo, gas natural y electricidad, así como por el aumento de la construcción, el turismo y las exportaciones. La industria minera, por el contrario, está empezando a mostrar signos de estancamiento, aunque Volvo CE ha conseguido mantener su posición como líder del mercado. Pese a ello, no hay riesgo de que la empresa se duerma en los laureles durante los próximos años.



Eberhard Wedekind, Vicepresidente Ejecutivo para ventas y marketing de Volvo Construction Equipment

“VAMOS A EMPEZAR A DEDICAR MÁS ATENCIÓN A LA CONSTRUCCIÓN, DONDE ESPERAMOS QUE SE PRODUZCA UN BOOM EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.”

“En el pasado hemos logrado buenos resultados en el segmento de la minería, pero procuramos no ser complacientes”, dice Roger Tan, Vicepresidente para el Sudeste Asiático. “Vamos a empezar a dedicar más atención a la construcción, donde esperamos que se produzca un boom en los próximos años.”

“El país se está abriendo y las oportunidades están ahí”, añade Roger. “Sin embargo, el crecimiento será lento porque hay muchas áreas que todavía no se han puesto al día, como los sistemas judicial y bancario. El potencial para Volvo CE es enorme, pero tendremos que encontrar la manera de garantizar nuestra presencia en Myanmar a largo plazo.” **W**

Texto: Dan Waddell



La aplicación de la inspiración

Otra innovadora solución de Volvo CE, que sitúa al concesionario en el centro del proceso.



Todo el mundo sabe que las máquinas Volvo son especiales por su identidad y su carácter. Sin embargo, ¿qué ocurre si un cliente potencial busca la avanzada tecnología y la increíble fiabilidad de una máquina Volvo, pero no encuentra ninguna que se adapte a sus necesidades individuales?

Si trabaja en el sector forestal, por ejemplo, necesitará una máquina que le permita trasladar material industrial o con la que pueda taladrar y apilar plataformas. Hasta hace muy poco, la única posibilidad era recurrir a otra empresa que personalizara una máquina Volvo para adaptarla a su trabajo, pero sin recibir ningún soporte técnico de Volvo.


Eso suponía un riesgo: si la máquina resultaba dañada o sufría una avería después de las modificaciones, el cliente carecía de la amplia protección que brindan las garantías de las máquinas de serie.

Todo eso ha cambiado con la red de colaboración creada para el desarrollo de soluciones para aplicaciones especiales (Volvo Special Application Solutions). Ahora, los clientes pueden decir a sus concesionarios qué tipo de modificaciones necesitan. Sus pedidos cumplen directrices técnicas tan estrictas como cualquier otra máquina Volvo y disfrutan del mismo nivel de servicio posventa que ha hecho famosa a Volvo Construction Equipment (Volvo CE).

"SI UN VEHÍCULO MODIFICADO SUFRE ALGÚN DAÑO, EL CLIENTE ESTÁ PROTEGIDO PORQUE LAS MODIFICACIONES SE HAN REALIZADO SIGUIENDO LAS NORMAS DE VOLVO CE."

Esbjörn Fritzell, director global de desarrollo de negocio en Volvo CE





**"ESTAMOS MUY SATISFECHOS PORQUE
HEMOS AUMENTADO NUESTRA CAPACIDAD DE
OFRECER SOLUCIONES PARA APLICACIONES
ESPECIALES A ESCALA GLOBAL, PERO TODAVÍA
QUEDA MUCHO POR HACER."**

Esbjörn Fritzell, director global de desarrollo de negocio en Volvo CE

COLABORACIÓN

Para garantizar este nivel de calidad, Volvo CE ha hecho gala de su reputación como empresa innovadora y ha establecido acuerdos de colaboración con compañías de gran experiencia, como el Grupo CeDe en Suecia, que pueden llevar a cabo los trabajos de personalización cumpliendo las exigentes demandas de Volvo.

Esbjörn Fritzell, director global de desarrollo de negocio en Volvo CE, explica el motivo: "La máquina es tan buena como si viniera directamente de Volvo CE. De esta forma, el cliente sabe que recibe todas las ventajas que ofrecen nuestras máquinas, además de la protección, la seguridad y la tranquilidad de saber que se trata de un producto autorizado por Volvo CE."

"Si un vehículo modificado sufre algún daño, el cliente está protegido porque las modificaciones se han realizado siguiendo las normas de Volvo CE, ya que únicamente recurrimos a socios autorizados. Los concesionarios ya no tienen que hacer las modificaciones por su cuenta y riesgo."

Este sistema ofrece muchas más ventajas, tanto para Volvo CE como para el cliente. Anima a los concesionarios

a convertirse en proveedores de soluciones y les ofrece la oportunidad de ser más competitivos en el mercado. Al ofrecer este tipo de aplicaciones, los concesionarios de Volvo CE pueden vender una gran variedad de maquinaria especializada y entrar así en mercados en los que hasta ahora contaban con muy poca presencia, como las demoliciones y el reciclaje.

OPTIMIZACIÓN

Un buen ejemplo de ello es una aplicación "anfibia" con la que una excavadora, equipada con orugas especiales, puede trabajar en el agua casi como si fuera un barco. Las máquinas de este tipo se utilizan en todo el mundo.

El nuevo sistema estructurado presenta además un nivel de optimización mucho más alto. Ahora los distintos concesionarios pueden ofrecer sus propias soluciones adaptadas para su zona, en lugar de seguir una estrategia unificada en todo el mundo.

Por supuesto, los socios a los que recurre Volvo CE tienen una fiabilidad a prueba de bomba. La primera empresa asociada fue el Grupo CeDe, que tiene su sede en el puerto sueco de Malmö. Desde allí han estado enviando máquinas

"A VECES TENEMOS QUE VISITAR LA FÁBRICA DONDE SE PRODUCE UNA MÁQUINA PARA EXPLICAR LOS CAMBIOS QUE QUIERE INTRODUCIR EL CLIENTE."

Knut Grepperud, director de ventas para reciclaje y demoliciones en Volvo Maskin AS



personalizadas a todo el mundo. Para dar al cliente un servicio aún mejor y reducir los plazos de entrega, Volvo CE ha repetido la experiencia con otras empresas en Europa, Norteamérica y Asia.

POTENCIAL

Algunos de los nuevos socios son HTMC en Corea (especializada en maquinaria forestal y equipos de demolición), Young Corp. en Estados Unidos (en el sector de manipulación de materiales industriales), TSA en Indonesia (industria forestal), EIK en Malasia, BECO en Holanda y Fliegl en Alemania.

“Estamos muy satisfechos porque hemos aumentado nuestra capacidad de ofrecer soluciones para aplicaciones especiales a escala global, pero todavía queda mucho por hacer. Hemos iniciado conversaciones con un posible nuevo socio en China y también queremos tener más presencia en Sudamérica”, explica Esbjörn. “Si seguimos introduciendo nuevos conceptos y encontrando soluciones innovadoras, el futuro de Volvo Special Application Solutions está garantizado.”

Knut Grepperud es director de ventas para reciclaje y demoliciones en Volvo Maskin AS, un concesionario noruego. Conoce de primera mano las ventajas del programa, ya que muchos de sus clientes necesitan máquinas personalizadas que puedan trabajar más rápido y con más eficiencia.

“Los clientes participan en el proceso desde el primer momento. Hablamos con ellos, les explicamos distintas opciones de personalización y estudiamos sus planos y diseños. A veces tenemos que visitar la fábrica donde se produce una máquina para explicar los cambios que quiere introducir el cliente.”

“Mantenemos una colaboración muy estrecha y siempre realizamos un seguimiento para ver si la solución necesita alguna otra modificación. Es muy raro que los clientes se quejen, ya que siguen el proceso desde el principio hasta el producto final. Por supuesto, el servicio posventa también es clave para mantener satisfechos a los clientes.” **VM**

Texto: Dan Waddell

¿Dar
pescado
o enseñar
a pescar?





Cuando Linck Maquinas, el distribuidor de Volvo Construction Equipment en Brasil, puso en marcha el "Projeto Pescar", el objetivo era simple: ofrecer formación y oportunidades profesionales a jóvenes de familias desfavorecidas. Casi 40 años después, el proyecto ha cosechado un buen número de premios internacionales y ha cambiado para siempre la vida de miles de personas.

En 1976, el empresario brasileño Geraldo Tollens Linck se quedó conmocionado al presenciar cómo un grupo de jóvenes atracaba en plena calle a un hombre indefenso.

"Hubo más testigos, pero a todos nos dejó petrificados la violencia y no sabíamos ni cómo reaccionar. Cuando llegó la policía, abandoné el lugar con el alma en los pies", recuerda.

Pero Linck, fundador y presidente de Linck Máquinas S.A., el distribuidor de Volvo Construction Equipment (Volvo CE) en los estados brasileños de Rio Grande do Sul, Paraná y Santa Catarina, pronto dejó atrás su estupor y decidió que tenía que hacer algo.

Cuando al día siguiente contó lo ocurrido a algunos compañeros de trabajo, preguntándose todavía qué podía hacer, alguien comentó que su trabajo no consistía en arreglar los problemas sociales. Ante su insistencia ("No sirve de nada decir que la culpa es del gobierno si no hacemos nada para solucionarlo"), otra persona dijo: "Bueno, podríamos enseñar mecánica a esos chicos. En eso somos unos expertos."

Desde aquel día han pasado 37 años. Hasta mayo de 2013, el Projeto Pescar ha impartido diferentes cursos a un total de 21.747 alumnos. Más de 3.500 voluntarios ayudan a coordinar el proyecto en colaboración con 36 empleados. Once



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, presidente del consejo de administración de Linck

empresas (incluida Volvo) están integradas en la fundación, que tiene 142 sucursales en Brasil, 27 en Argentina, una en Paraguay y otra en Angola.

ESPÍRITU DE COMUNIDAD

Lo más extraordinario es que cerca del 80% de los alumnos consigue trabajo al poco tiempo de terminar los cursos.

Sin embargo, faltó muy poco para que el proyecto no llegara a hacerse realidad. En 1976, un grupo de empleados del concesionario Volvo se reunía todos los días a las siete de la mañana, antes de empezar a trabajar, tratando de encontrar la forma de transmitir su idea a la comunidad local. Pronto encontraron la colaboración de la hermana María José Trevisan, que les ayudó a reunir el primer grupo de alumnos. Pero otras personas no estaban tan bien dispuestas.

“Nos pusimos en contacto con varios organismos públicos y les pedimos consejo sobre cómo podíamos poner en marcha un movimiento social para ayudar a jóvenes

desfavorecidos, sobre todo si vivían cerca de nuestra empresa”, recuerda Luiz Carlos Matte, actual presidente del consejo de administración de Linck.

“Nuestra intención era ofrecer a esos jóvenes la oportunidad de tener una profesión que les ayudara a encontrar trabajo y mantenerse alejados del crimen.”

“El resultado fue desalentador. Las personas con las que hablamos mostraron una total falta de interés y no dejaron de ponernos trabas burocráticas. Estuvimos a punto de tirar la toalla, pero finalmente decidimos seguir adelante con nuestros propios medios, sin ayuda de ningún organismo oficial.”

ÉXITO INESPERADO

La Escuela Técnica Linck abrió sus puertas el 8 de marzo de 1976. A la primera clase del profesor Jair Fick asistieron 15 chicos que en diciembre del mismo año obtuvieron sus diplomas de técnicos profesionales.

Pronto se corrió la voz. Los estudiantes hablaron con sus amigos y sus parientes se lo contaron a los vecinos. El número de alumnos empezó a crecer y pronto pasó de 15 a 30. Poco después ya eran 60 y había otros 200 esperando su oportunidad de asistir al curso.

Linck y sus colegas del consejo, por su parte, no desaprovechaban ninguna oportunidad de recomendar la idea a sus contactos comerciales (incluso a la competencia), ofreciéndoles su ayuda para poner en marcha proyectos similares.

Mientras tanto, el programa de estudios no dejaba de crecer. Lejos de conformarse con la mecánica, los alumnos empezaron a recibir también clases de gramática y lengua portuguesa, además de otros cursos sobre trabajo en equipo y liderazgo. Al igual que en los colegios oficiales, el día de la graduación acabó por convertirse en una ceremonia muy especial en la que se encontraban presentes familiares y otros invitados.



La fundación atrae a 3.100 nuevos alumnos todos los años.

En 1991, el Projeto Pescar recibió el premio Eco en la categoría de educación, concedido por la Asociación Nacional de Cámaras de Comercio Americanas en São Paulo. Esa distinción llevó a la inauguración de nuevas escuelas.

UN SINFIN DE PREMIOS

“Después de abrir tres escuelas, decidimos crear la Fundación Projeto Pescar con el objetivo explícito de inaugurar nuevos centros en colaboración con empresarios de todo el país, además de dar un apoyo permanente a las escuelas existentes”, continúa Luiz Carlos Matte.

“El nombre del proyecto estaba inspirado en un proverbio chino: Da pescado a un hombre y comerá un día; enséñale a pescar y comerá toda la vida.” Pronto llegaron más premios y reconocimientos, incluyendo los del Banco Mundial y la Fundación Getulio Vargas, el sello institucional de la UNESCO (*), el premio Child Award de la Fundación Abrinq (**), el premio Top Human Being o el premio Citizenship Award.

Geraldo Tollens Linck falleció en 1998, dejando tras de sí “el que fue posiblemente

el trabajo más importante de su vida, el que más le llenaba de orgullo y le hacía más feliz, como dice su socio y amigo Luiz Carlos Matte.

La fundación, que se creó oficialmente como entidad independiente en el año 2000, atrae hoy a unos 3.100 alumnos nuevos cada año. En palabras de Matte: “La fundación ha hecho y sigue haciendo un trabajo excelente. Los resultados han sido magníficos y muy gratificantes para todos los que participamos o hemos participado en esta iniciativa.”

Pese a haber cedido el control del programa a una fundación independiente, Linck Maquinas continúa desempeñando un papel muy importante en el Projeto Pescar.

No sólo porque Matte, que es uno de los principales directivos de Linck Maquinas, dirija la fundación Projeto Pescar, sino porque Linck mantiene su apoyo al programa con lo mejor que tiene: experiencia en el mundo real. Un total de tres centros de Linck tienen aulas para clases del Projeto Pescar. De esas aulas, ubicadas en las sucursales de Eldorado do Sul, Palhoça y Curitiba, salen todos los años 20 nuevos mecánicos.

“Los resultados han sido magníficos y muy gratificantes para todos los que participamos o hemos participado en esta iniciativa.”

El de Curitiba (Paraná) es el centro más reciente del Projeto Pescar y empezó a funcionar hace apenas un año, como parte de la estrategia de expansión de la empresa. La nueva aula, amplia y luminosa, tiene paneles de vidrio que permiten a los alumnos observar las actividades de la sucursal mientras estudian. No hay mejor forma de comprender cómo se trabaja en un distribuidor de Volvo Construction Equipment. **W**

Texto: Luiz Carlos Beraldo y Tony Lawrence
Fotografías: Tania Meinerz y Linck Maquinas

(*) Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura <http://www.unesco.org>
(**) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Save the Children



Inmejorable forma física, voluntad de superación, conciencia ecológica... El Hombre Volvo lo tiene todo.

“LA REGATA DE PRUEBA COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DEL EQUIPO SANYA FUE UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE, LA MEJOR DE TODA MI VIDA.”



Guo entrenó durante seis meses en el Reino Unido.

GUO XIANG TRABAJÓ DURANTE OCHO AÑOS COMO MARINO MERCANTE, PERO INCLUSO ALGUIEN QUE HA SURCADO LAS OLAS TANTAS VECES COMO ÉL TIENE QUE SENTIR ADMIRACIÓN ANTE EL INMENSO RETO AL QUE SE ENFRENTAN LOS PARTICIPANTES EN LA VOLVO OCEAN RACE.

Guo es hoy responsable de desarrollo de servicios posventa en Volvo Construction Equipment China en Shanghái, pero no lo dudó ni un momento cuando surgió la oportunidad de formar parte de un equipo en la edición 2011/2012 de la regata. Su experiencia en el mar, su inmejorable forma física y su capacidad para trabajar en equipo le valieron ser seleccionado como candidato a tripulante del equipo Sanya.

Guo es un consumado nadador con varias victorias a sus espaldas, por lo que estaba perfectamente capacitado para afrontar el duro entrenamiento que exige una regata transoceánica. Estuvo entrenando durante medio mes en Hamble (Reino Unido) antes de participar en una regata de prueba entre Hamble y Dublín como miembro de la tripulación del equipo Sanya.

Era la primera vez que navegaba en un velero pero no tuvo mucho tiempo para pensar en ello, ya que la travesía de 38 horas hasta Irlanda se realizó a una velocidad de 25 nudos. A pesar de que no descansó ni un momento, Guo rindió como el que más. Aun así, se sintió aliviado cuando llegó a Dublín y pudo descubrir otra nueva experiencia: ¡una merecida pinta de Guinness con el resto de la tripulación!



La Volvo Ocean Race está considerada una de las regatas más exigentes del mundo.

“GUO FUE SELECCIONADO POR SU EXPERIENCIA, SU INMEJORABLE FORMA FÍSICA Y SU CAPACIDAD PARA TRABAJAR EN EQUIPO.”

INOLVIDABLE

“Fue una experiencia inolvidable, la mejor de toda mi vida”, confiesa. “El viento soplaba con fuerza y el agua estaba helada, pero disfruté a pesar de todas las dificultades.”

De hecho Guo disfrutó hasta el último segundo, aunque finalmente no fue seleccionado debido a su falta de experiencia en regatas. “Fue algo extraordinario que me hizo ver las cosas de otra manera. El entrenamiento es muy duro porque nadie puede sobrevivir a la regata más exigente del mundo sin estar perfectamente preparado. Mi sueño ahora es participar en la edición 2014-2015 de la Volvo Ocean Race.”

Su trabajo en Volvo Construction Equipment (Volvo CE) impide que Guo se aburra durante el tiempo que pasa en tierra. Entró en la empresa en 2004 como técnico de servicio, más tarde se convirtió en director regional de servicio y, en la actualidad, se ocupa del desarrollo de software y hardware de servicios posventa para concesionarios. Para Guo, Volvo CE “es mucho más que la empresa en la que trabajo; es como mi familia.”

“Me sentí atraído por la cultura de Volvo desde el principio. Me encanta todo lo que es azul, como el agua del mar o el logotipo de Volvo. ¡Creo que hasta mi sangre es de color azul!”

Estoy muy orgulloso de trabajar para Volvo y de colaborar con mi equipo en Volvo CE China.”

ORGULLOSO

Una de las cosas de las que Guo se siente más orgulloso es la nueva línea de atención al cliente 400Plus, pensada especialmente para el mercado chino. Esta línea está abierta las 24 horas del día para que clientes de todo el país puedan solicitar un servicio, pedir repuestos o consultar la situación de una entrega. El servicio ofrece también un seguimiento “en tiempo real” mediante SMS: el cliente recibe un mensaje de texto que le informa de la hora estimada de llegada de un técnico o de la disponibilidad de repuestos en distintas provincias.

¿De dónde surgió la idea? “En China, el cliente y sus máquinas se desplazan con frecuencia de una provincia a otra en busca de oportunidades de trabajo”, contesta Guo. “En una ocasión, un cliente se quejó de que no había podido ponerse en contacto con un concesionario local porque no sabía su número de teléfono. Fue entonces cuando se nos ocurrió crear una plataforma nacional con un único número de contacto al que pudieran llamar los clientes desde cualquier punto del país.”

“Cuando conseguimos la autorización y el apoyo de la dirección en China, no necesitamos más que seis meses para diseñar y poner en marcha el proyecto.”

El resultado ha sido una drástica reducción del número de quejas entre los clientes chinos, que en ocasiones debían resignarse a no saber cuánto tiempo podía pasar antes de volver a utilizar sus máquinas. También se ha revitalizado el proceso de servicio, ya que ahora todo el mundo (desde el cliente hasta el técnico, pasando por el personal de mantenimiento) sabe exactamente cuál es la situación en cada momento.

INTEGRADO


“El servicio posventa es muy importante para conseguir clientes fieles y más satisfechos”, añade Guo. “Cumplir o superar las expectativas de los clientes no resulta nada fácil en un mercado emergente y tan grande como el chino. La línea 400Plus es un servicio posventa integrado que diferencia a Volvo de todas las demás marcas. Se podría decir que lo tiene todo.”

Ahora que la línea 400Plus funciona con normalidad, Guo debe afrontar nuevos retos. Pronto se integrará en el grupo de dirección de proyectos para ocuparse del proyecto “Liderazgo en servicio”, cuyo objetivo es aumentar la competitividad y



“EL SERVICIO POSVENTA ES MUY IMPORTANTE PARA CONSEGUIR CLIENTES FIELES Y MÁS SATISFECHOS.”

rentabilidad de los servicios posventa de los concesionarios Volvo en China.

Fuera del trabajo y de la piscina, lo que más le gusta a Guo es pasar el tiempo con su hija y su familia, cocinando y bebiendo té Tieguanynin. Además, su fuerte conciencia ecológica hace que vaya al trabajo en bicicleta y procure no beber agua embotellada. 


Texto: Dan Waddell



LA VOLVO OCEAN RACE LLEGA A LOS 40 EN PLENA FORMA

Desde hace 40 años, la Volvo Ocean Race ha forjado héroes y leyendas en un escenario que abarca el mundo entero. Para celebrar este importante hito, echamos la vista atrás sobre una prueba única que sigue siendo un reto deportivo de primer orden.





“La seguridad, el bienestar de los tripulantes y la integridad de las embarcaciones son nuestras máximas prioridades.”

El 8 de septiembre de 1973, 167 pioneros zarparon del puerto de Portsmouth a bordo de 17 embarcaciones. Fue el comienzo de una extraordinaria aventura. Las imágenes televisivas de aquel día continúan sorprendiendo, ya que en ellas aparecen grandes yates de madera cargados de vino y cerveza, con cámaras frigoríficas repletas de carne y amplios camarotes. ¡Algunos equipos incluso tenían sitio para un cocinero!

Pero si alguno de los participantes pensaba que se trataba de un crucero de placer, seguro que cambió de opinión cuando las embarcaciones se adentraron en el gélido Océano Antártico. “No se puede temer lo que no se conoce”, dijo Grant Dalton, que en 1981-82 hizo la primera de sus seis apariciones en la regata a bordo del Flyer. “No tenían ni idea del frío que iban a pasar ni de que acabarían calados hasta los huesos.”

Hubo muchas dudas de que la regata se volviera a disputar, pero el decidido respaldo de Whitbread a la edición de 1977-78 y el aumento de las medidas de seguridad permitieron reunir otra flota que aseguraba el futuro de la prueba.

Entre los participante en aquella segunda edición figuraban nombres tan ilustres como los de Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis o Alain Gabbay, pero fue un recién llegado, el navegante holandés Conny van Rietschoten, quien dio a la competición un nuevo aire de profesionalismo. La regata siguió cambiando a un ritmo vertiginoso. Lionel Péan logró el triunfo para Francia con sólo 29 años en la siguiente edición, mientras que la de 1989-90 dejó para el recuerdo el primer equipo íntegramente femenino, capitaneado por Tracy Edwards, y por fin una victoria para Peter Blake, que participó a bordo del Steinlager 2.

Cuatro años más tarde fue Grant Dalton quien consiguió el último triunfo de los viejos maxis antes de que fueran definitivamente abandonados en favor de los nuevos Whitbread 60/Volvo Ocean 60, con los que los estadounidenses Paul Cayard y John Kostecki añadieron su nombre a la nómina de vencedores.

La victoria de Kostecki en el Illbruck Challenge de 2001-02 fue la primera después del cambio de propietario de la

regata, que como Volvo Ocean Race no ha dejado de evolucionar desde entonces. La era de los barcos Volvo Open 70 trajo consigo velocidades vertiginosas y claros triunfos para Mike Sanderson con el ABN Amro One y Torben Grael a bordo del Ericsson 4. La última edición, en 2011-12, fue la más disputada en la historia de la Whitbread/Volvo Ocean Race y terminó con la victoria del Groupama 4, capitaneado por Franck Cammas.

A veces parece que no hay nada en la regata que no haya cambiado en los últimos 40 años, desde el diseño de las embarcaciones hasta el profesionalismo de los tripulantes, pasando por la comida liofilizada o los sistemas de comunicación a bordo.

Pero aunque a primera vista todo parezca distinto, la esencia permanece invariable y nadie cree que la competición haya perdido ni un ápice de su dureza. De cara a las dos próximas ediciones, los organizadores han introducido el monocasco Volvo Ocean 65. Este nuevo diseño reduce los costes para los equipos participantes, pero además marca un claro cambio de tendencia: ya no se trata de construir embarcaciones tan rápidas y ligeras como sea posible, sino de hacerlas más robustas y menos propensas a las roturas de mástil. También se ha hecho obligatoria la escotilla de emergencia en el peto de popa.

“La seguridad, el bienestar de los tripulantes y la integridad de las embarcaciones son nuestras máximas prioridades”, aseguró hace poco el director de la regata, Jack Lloyd.

Cuando la edición 2014-15 tome la salida en Alicante el 4 de octubre del próximo año, los navegantes sabrán que les esperan semanas de lucha contra la imponente fuerza de los océanos. Tendrán que soportar temperaturas bajo cero y un calor abrasador, pasarán miedo, reventarán de cansancio... Y todo en pos de un único objetivo: ser los más rápidos en la regata alrededor del mundo.

Para el vencedor no hay más premio que el trofeo Volvo Ocean Race, salvo el honor de pertenecer a una línea ininterrumpida de grandes navegantes que lo han dado todo, llegando incluso hasta la obsesión, por alcanzar la victoria en la mayor aventura del mundo del deporte. **VM**

EVOLUCIÓN DE RÉCORD:

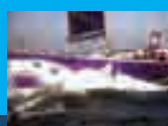
Las embarcaciones Whitbread 60, Volvo Ocean 60 y Volvo Open 70 que han roto el récord mundial de velocidad por la distancia máxima cubierta con un monocasco en un plazo de 24 horas en ediciones anteriores de la Whitbread/Volvo Ocean Race son:



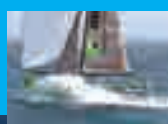
1994, Intrum Justitia, 64 pies, Lawrie Smith (GBR): 428 millas náuticas a una velocidad media de 17,83 nudos



1997, Toshiba, 64 pies, Dennis Connor (USA): 434,4 millas náuticas a una velocidad media de 18,1 nudos



1997, Silk Cut, 64 pies, Lawrie Smith (GBR): 449,1 millas náuticas a una velocidad media de 18,71 nudos



2002, Illbruck, 64 pies, John Kostecki (USA): 484 millas náuticas a una velocidad media de 20,16 nudos



2005, Movistar, 70 pies, Bouwe Bekking (NED): 530,19 millas náuticas a una velocidad media de 22,09 nudos



2005, ABN AMRO ONE, 70 pies, Mike Sanderson (NZL): 546,14 millas náuticas a una velocidad media de 22,75 nudos



2006, ABN AMRO TWO, 70 pies, Sébastien Josse (FRA): 562,96 millas náuticas a una velocidad media de 23,45 nudos



2008, Ericsson 4, 70 pies, Torben Grael (BRA): 596,6 millas náuticas a una velocidad media de 24,85 nudos

DISTANCIAS CUBIERTAS EN MILLAS NÁUTICAS:

1973-74: 27,000	1997-98: 31,600
1977-78: 26,780	2001-02: 32,250
1981-82: 26,095	2005-06: 31,250
1985-86: 26,740	2008-09: 37,000
1989-90: 32,018	2011-12: 39,270
1993-94: 31,975	2014-15: 39,895

GANADORES:



1973-1974
Embarcación: Sayula II
Patrón: Ramón Carlin (MEX)



1977-1978
Embarcación: Flyer
Patrón: Conny van Rietschoten (NED)



1981-1982
Embarcación: Flyer
Patrón: Conny van Rietschoten (NED)



1985-1986
Embarcación: L'Esprit d'Equipe
Patrón: Lionel Péan (FRA)



1989-1990
Embarcación: Steinlager 2
Patrón: Peter Blake (NZL)



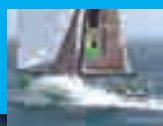
1993-1994
Embarcación: New Zealand Endeavour (clase Maxi) Patrón: Grant Dalton (NZL)



1993-1994
Embarcación: Yamaha (clase Whitbread 60) Patrón: Ross Field (NZL)



1997-1998
Embarcación: EF Language
Patrón: Paul Cayard (USA)



2001-2002
Embarcación: Illbruck
Patrón: John Kostecki (USA)



2005-2006
Embarcación: ABN AMRO ONE
Patrón: Mike Sanderson (NZL)



2008-2009
Embarcación: Ericsson 4
Patrón: Torben Grael (BRA)



2011-2012
Embarcación: Groupama 4
Patrón: Franck Cammas (FRA)



**“Probablemente
el mejor camión
del mundo para la
construcción”**



En la edición de Bauma de este año se presentó el nuevo camión Volvo FMX, que marca una nueva referencia por durabilidad, maniobrabilidad y confort del conductor. Claes Nilsson, Presidente de Volvo Trucks, lo describió como “probablemente el mejor camión del mundo para la construcción”.

El lanzamiento de este nuevo modelo apunta aún más la oferta de Volvo Trucks en el segmento de camiones pesados para construcción. El primer FMX apareció en 2010 y esta nueva generación presenta un interior de la cabina totalmente rediseñado, un nuevo sistema de suspensión neumática, mayor separación del suelo y la dirección Volvo Dynamic Steering, una primicia mundial pensada para lograr una notable mejora de la maniobrabilidad. “Hemos mejorado el camión en todos sus detalles, desde el más grande hasta el más pequeño. Eso es muy importante para garantizar la fiabilidad y maniobrabilidad del camión en las condiciones más exigentes”, comenta Nilsson.

“El nuevo FMX basa su personalidad en una imagen honesta y de confianza. Lo que se ve es lo que hay: ni más ni menos que un camión totalmente equipado y 100% preparado para los trabajos más duros. Este camión es como un auténtico héroe de acción, que se crece en los momentos más difíciles”, asegura el director de diseño Rikard Orell.

VISIBILIDAD, POSICIÓN DEL CONDUCTOR Y CONTROLES

La posición rebajada de la cabina con respecto al chasis facilita la entrada y la salida, además de ofrecer una excelente visibilidad. De esta forma se reduce el riesgo de accidente y se aumenta la seguridad de las personas que trabajan cerca del camión.

“Todas las funciones de los faros delanteros, los intermitentes y las luces inclinadas de conducción diurna están ahora en el mismo bastidor, lo que facilita el mantenimiento”, dice Rikard Orell. “El cliente puede mejorar aún más la iluminación si elige faros Bi-Xenon.”

El interior de la cabina en el nuevo Volvo FMX tiene un diseño totalmente nuevo cuyo objetivo es crear un entorno de trabajo cómodo y ergonómico para el conductor. La cabina es ahora más espaciosa y ofrece más opciones de almacenamiento que el modelo anterior. El conductor disfrutará además de una interfaz de conducción mejorada y de un mayor intervalo de ajuste del asiento.



“La suspensión neumática trasera ofrece un nivel considerable de confort y agilidad, tanto cuando el camión está cargado como cuando circula en vacío.”

La nueva aplicación “My Truck” para móvil permite al conductor vigilar y controlar a distancia algunas de las funciones del camión. La aplicación incluye puesta en marcha remota de la calefacción, así como la posibilidad de comprobar la alarma, el cierre de puertas y el nivel de líquido.

GRAN MANIOBRABILIDAD EN TODAS LAS CONDICIONES

El camión incorpora diversas innovaciones pensadas para aumentar su eficiencia y mejorar la conducción fuera de la carretera. El conductor puede manejar un camión con carga pesada sin apenas esfuerzo gracias a una nueva tecnología: Volvo Dynamic Steering.

La gran innovación tecnológica consiste en un motor eléctrico con control electrónico que va conectado a la dirección. El motor eléctrico se combina con la dirección hidráulica y se controla miles de veces por segundo con su unidad de control electrónica.

“A bajas velocidades, el motor eléctrico hace el trabajo de la fuerza muscular del conductor, que de esta forma puede relajarse y maniobrar sin el menor esfuerzo”, explica Rikard.

NUEVA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA TRASERA

El chasis y el tren de tracción han sido diseñados para aumentar la productividad del camión.

“Este aspecto es prioritario para nuestros clientes en el sector de la construcción. La nueva suspensión neumática está especialmente adaptada para trabajos de construcción, pero sin perder nada de eficacia”, dice Peter Frleta, experto en chasis de Volvo Trucks. “La suspensión neumática trasera ofrece un nivel considerable de confort y agilidad, tanto cuando el camión está cargado como cuando circula en vacío.”

El sistema de suspensión incluye control automático de la altura de conducción y 300 milímetros de separación del suelo. El resultado es un rendimiento excepcional en todo tipo de desplazamientos.

I-SHIFT COMBINADA CON TRACCIÓN MEJORADA A TODAS LAS RUEDAS

La exclusiva transmisión I-Shift de Volvo es muy eficaz para maniobrar a bajas velocidades y se puede combinar con un eje delantero sin tracción. Otra novedad del sistema I-Shift es que prolonga el intervalo de cambio de aceite hasta los 450.000 kilómetros.

El nuevo sistema de tracción a las ruedas delanteras está optimizado para aumentar la resistencia y la capacidad de conducción fuera de la carretera.

El nuevo Volvo FMX está disponible con una gama de motores de 11 y 13 litros adaptados a la normativa Euro 6. El D13 desarrolla entre 380 y 540 caballos de potencia, mientras que el D11 oscila entre 330 y 450 caballos. Fuera de Europa se ofrecerán también motores adaptados a las normativas Euro 3, Euro 4 y Euro 5.

Para cumplir las exigencias de la normativa Euro 6, el motor está equipado con un sistema EGR sin refrigeración para la recirculación de los gases de escape. De esta forma se optimiza la temperatura y los niveles de NOx para que el tratamiento posterior de los gases de escape sea más eficaz.

Es muy probable que Claes Nilsson tenga razón: con tantas mejoras, el nuevo Volvo FMX se merece un puesto de honor entre los mejores camiones del mundo para la construcción. **VM**



300 kilómetros, dos hombres y una pasión.

“HE CONDUCIDO OTROS DÚMPERES ARTICULADOS, PERO NO TIENEN NADA QUE VER.”



El barro llega por encima de las rodillas en algunos lugares.

A PRIMERA VISTA, THIERRY QUINTARD Y MICHEL MARTIAL NO TIENEN MUCHO EN COMÚN: PERTENECEN A GENERACIONES DISTINTAS, PROCEDEN DE DIFERENTES REGIONES DE FRANCIA Y NO HACEN EL MISMO TRABAJO. POR SI FUERA POCO, UNO DE ELLOS ATESORA DIEZ VECES MÁS EXPERIENCIA LABORAL QUE EL OTRO.

Uno es aficionado al fútbol, mientras que el otro preferiría estar cazando ciervos y jabalíes con sus amigos. Resulta difícil imaginar a dos personas con menos temas de los que hablar.

Pero hay algo que los une: ambos trabajan en la misma obra cerca de Poitiers, en la zona occidental del centro de Francia. También comparten una pasión. Una pasión que es grande, amarilla y lleva el rótulo de la marca “Volvo”.

Michel Martial lo tiene claro. “Es sólo una opinión personal, pero creo que las máquinas Volvo son las mejores”, dice. “Estoy seguro de que todos mis compañeros de trabajo estarían de acuerdo. He conducido otros dúmperes articulados, pero no tienen nada que ver.”

“IROBARÍA UNA VOLVO SI TUVIERA QUE HACERLO!”

“No nos dieron a elegir la marca de las máquinas que íbamos a manejar aquí, pero hubiera robado una Volvo a la primera oportunidad si me hubieran hecho subir a una máquina de otra marca.”

Quintard, un operador de excavadoras de 53 años, y Martial, de 25 años, trabajan en el que está considerado como el proyecto de construcción más grande de



Las máquinas Volvo se adaptan muy bien a las condiciones más difíciles.

“NO NOS DIERON A ELEGIR LA MARCA DE LAS MÁQUINAS QUE ÍBAMOS A MANEJAR AQUÍ, PERO HUBIERA ROBADO UNA VOLVO A LA PRIMERA OPORTUNIDAD SI ME HUBIERAN HECHO SUBIR A UNA MÁQUINA DE OTRA MARCA.”

Europa: la futura línea férrea de alta velocidad Sur de Europa-Atlántico (SEA), que recorrerá los 300 kilómetros que separan las ciudades de Tours y Burdeos.

La línea está pensada para trenes TGV (Train à Grande Vitesse, o “tren de alta velocidad”), que alcanzan velocidades en torno a 320 kilómetros por hora.

Todo el proyecto, que se prolongará durante dos años y medio, es como una larga lista de estadísticas que quitan el hipo. Costará en torno a 7.000 millones de euros, creará miles de puestos de trabajo y obligará a extraer 46 millones de metros cúbicos de tierra, de los que 30 millones serán reutilizados. También se construirán 415 nuevos puentes, además de 10.000 metros de viaductos.

El proyecto se enfrenta a plazos muy estrictos, ya que los trabajos de construcción tienen que estar terminados en septiembre de 2014, a tiempo para el tendido de las vías y las primeras pruebas.

SI ES VOLVO, NO HAY PROBLEMA

La nieve y la lluvia que cayeron a principios de 2013 no han sido precisamente una ayuda. A las afueras de Poitiers se está abriendo un túnel con una flota de excavadoras, lo que ha

obligado a desviar una autopista que pasará por encima del túnel cuando esté terminado.

En el momento de redactar este artículo, la obra es poco más que un abismo de fango y arcilla por el que es imposible andar, ya que el barro llega por encima de las rodillas en algunos lugares. Pero eso no es problema para el A40E de Martial.

“Tienen mucha potencia”, asegura. “Son mucho mejores que otras máquinas para llegar a sitios llenos de barro y agua. Su otra gran ventaja, en mi opinión, es que son más cómodas. El traqueteo es mucho menor cuando te metes en un socavón.”

“Eso es muy importante, porque en este trabajo puedes acabar con la espalda hecha polvo antes de que te des cuenta.”

“ESTA MÁQUINA ES UNA JOYA”

Quintard, por su parte, descubrió Volvo hace poco tiempo, a pesar de que lleva 25 años trabajando en el sector. Su EC300D de 30 toneladas ha sido toda una revelación para él, especialmente por su motor: un Volvo D8H adaptado a las normativas Tier 4i/Stage IIIB, que desarrolla un 11% más de potencia y un 18% más de par que sus predecesores.

“Nunca había manejado una Volvo antes de este trabajo, pero me encanta. Es una auténtica joya. Se controla mucho más fácilmente que otras máquinas que he utilizado. Y es tan potente que puede destrozar cualquier roca o terreno.”


“He trabajado en muchas obras de carreteras, alcantarillado y construcción, pero nunca en un proyecto tan grande. Todos los días aprendo algo nuevo, así que estoy disfrutando con la experiencia.”

“La visibilidad es muy importante porque aquí hay muchas máquinas en muy poco espacio. La máquina Volvo tiene una línea de visión excelente. ¡Eso ayuda mucho cuando necesitas tener ojos en la espalda!”

Quintard y Martial tienen trabajo asegurado durante dos años, algo que Quintard agradece especialmente. Las cosas no le han ido demasiado bien en los últimos años y llevaba ya algún tiempo en el paro cuando consiguió este contrato. “Para mí ha sido algo estupendo”, confiesa.



“LA MÁQUINA VOLVO TIENE UNA LÍNEA DE VISIÓN EXCELENTE. ¡ESO AYUDA MUCHO CUANDO NECESITAS TENER OJOS EN LA ESPALDA!”

Martial reconoce que, en un mundo ideal, le hubiera gustado ser futbolista profesional y jugar en el Real Madrid. Tal como están las cosas, y después de llegar incluso a plantearse la posibilidad de ser contable, su futuro está en la cabina de un dúmper articulado. “Un dúmper articulado Volvo”, insiste. 

Texto: Tony Lawrence

Fotografía: Julian Cornish Trestrail

MANTENGASE AL TANTO DE LA INFORMACIÓN

Acceda a la revista Volvo Spirit en cualquier lugar del mundo visitando:
www.volvoespirmagazine.com



Síganos en Twitter, Facebook o descargue la aplicación gratuita de Spirit para iPad y disfrute en exclusiva de artículos, vídeos y mucho más...



Official Volvo Merchandise

VOLVO

LA PRÁCTICA HACE AL MAESTRO

La pasión para la perfección empieza de niño.

Descubre la colección de mercancía Yellow Tab:
www.volvomercandise.com



OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation