

spirit

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT MAGAZINE



HET GEWICHT VAN DE GESCHIEDENIS

HYPERGEAVANCEERDE MACHINES VAN VOLVO AAN HET WERK IN EEN
500 JAAR OUDE GROEVE

Het regent niet, het plenst: betrouwbare machines doen het werk in
Papoea-Nieuw-Guinea

Focus Tier IV Final/Stage IV: Volvo's kwadratuur van de emissiekringel

Geïnspireerd maatwerk: Centrale rol voor de dealer dankzij innovatieve oplossingen

Cockpit: Twee mannen, één passie... dat moet wel een Volvo zijn

Plus: Volvo klaar voor economische groei in Nigeria; Betere kansen voor Braziliaanse jeugd





TOT UW DIENST VAN A TOT Z

Wie een machine van Volvo Construction Equipment aanschaft, kan rekenen op extra support in de vorm van een uitgebreide range producten en diensten. Van deze oplossingen profiteert u als Volvo-bezitter na de aanschaf jarenlang. Volvo biedt u een totaaloplossing op maat voor al uw behoeften en voor elk aspect van de productieve levensduur van uw machine. Dat geldt voor de aankoop, financiering, onderhoud, onderdelen en telematica gedurende de hele levenscyclus van de machine, tot de uiteindelijke revisie of verwijdering. Alle diensten zijn ontwikkeld voor optimale prestaties, productiviteit, rendement en - ook niet onbelangrijk - uw gemoedsrust. Vraag uw plaatselijke dealer om meer informatie of kijk op www.volvoce.com

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



Inhoud

- 5 Het regent niet, het plenst**
Bij de aanleg van een pijpleiding in een verre uithoek van Papoea-Nieuw-Guinea zorgen de krachtige, betrouwbare machines van Volvo Construction Equipment dat er schot in de zaak komt.
- 9 De Insider**
SMT – Nigeria. Ontmoeting met Pierre Peeters, de man die toeziet op de groei van Volvo in één van de snelst groeiende economieën ter wereld.
- 17 Focus**
Tier IV Final/Stage IV. Het geheim van 'Groene Energie' - Volvo's kwadratuur van de emissiekringel.
- 25 De Globetrotter – Myanmar**
Volvo CE zet in op haar positie in de mijnbouwmarkt in het land van eeuwige mysteries, dat zich opmaakt voor economische groei.
- 33 Geef een man een vis, leer een man vissen...**
De Volvo CE distributeur die zich blijft inzetten voor betere kansen voor Braziliaanse jongeren.

Confrontatie van uitersten

Het was F. Scott Fitzgerald die ooit zei dat het bewijs van superieure intelligentie is dat je twee tegengestelde ideeën in gedachten kunt hebben en tegelijk goed kunt functioneren.

Geloven in twee conflicterende concepten is absoluut niet eenvoudig, maar als deze editie van Spirit één ding duidelijk maakt, dan is het wel dat een confrontatie van uitersten voor Volvo geen punt is.

In dit nummer wagen wij ons in de Apulische Alpen in Italië voor een bezoek aan een 500 jaar oude groeve, die ooit gebruikt werd door Michelangelo. Hier komt het marmar vandaan dat te zien is in sommige van de meest iconische gebouwen en beeldhouwwerken ter wereld. De Italiaanse firma Henraux is al bijna 200 jaar actief in de groeve, maar tegenwoordig gebruikt ze een graafmachine en een wiellader van Volvo om de grote hoeveelheden marmar die ze produceert te vervoeren.

De oude groeve vormt een schril contrast met het verhaal erna, dat focust op de gloednieuwe, hypermoderne Volvo-motoren die voldoen aan de vereisten van Tier IV Final. Dankzij de uiterst geavanceerde technologie verminderen deze sommige schadelijke emissies met 95%.

Spirit trekt ook naar de afgelegen hooglanden van Papoea-Nieuw-Guinea, waar zeventig Volvo's werken aan de aanleg van een pijplijn voor vloeibaar aardgas. Het is uiteraard niet gemakkelijk om in zo'n verlaten gebied te werken. Alsof dat nog niet genoeg is valt er per jaar maar liefst tien meter regen en dat maakt de omstandigheden - zachtjes uitgedrukt - nogal verraderlijk. De machines van Volvo zijn er echter in hun element. Veel droger - en heter - is het in Nieuw Zuid-Wales. Daar werkt een vloot van Volvo wielladers en knikdumpers in een zandbak van 1,2 vierkante kilometer, de grootste van Australië.

Naast alle verhalen over hoe hard de machines van Volvo dag in dag uit in alle delen van de wereld werken, willen wij ook de wat luchtigere - maar daarom niet minder intense - kant van Volvo laten zien. Wij ontmoeten Guo Xiang, die vroeger in de



koopvaardij werkte en nu aftermarket development manager bij Volvo CE is. Hij trainde en testte bij Team Sanya, één van de zes deelnemers aan de Volvo Ocean Race van 2011-2012. Hij noemt het één van de zwaarste en meest onvergetelijke ervaringen in zijn leven.

Dat een confrontatie van uitersten een goede zaak kan zijn, lijkt me inderdaad waar te zijn. Volvo bewijst eens te meer dat het uitstekend overweg kan met die uitersten. En met alles wat ertussen ligt.

Klas Magnusson

UITGEVER Volvo Construction Equipment
HOOFDREDACTEUR Klas Magnusson **REDACTIE-ASSISTENT** Klas Magnusson
REDACTIONELE ASSISTENTIE EN LAY-OUT EMG Communications Ltd
MEDEWERKERS Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo
FOTOGRAFIE Julian Cornish Trestail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

CORRESPONDENTIEADRES: VOLVO SPIRIT – VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10,
1082 BRUSSEL, BELGIË. E-MAIL: VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN. NIETS VAN DEZE PUBLICATIE MAG WORDEN VERMENIGVULDIGD EN/OF OPENBAAR GEMAAKT DOOR MIDDEL VAN DRUK, FOTOCOPIË, MICROFILM OF OP WELKE ANDERE WIJZE DAN OOK, EN EVENMIN IN EEN RETRIEVAL SYSTEEM WORDEN OPGESLAGEN, ZONDER DE VOORAFGAANDE SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE UITGEVER. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT AANVAARDT GEEN VERANTWOORDELIJKHEID VOOR FOUTEN OF WEGLATINGEN IN DEZE PUBLICATIE EN GAAT NIET NOODZAKELIJKERWIJS AKKOORD MET DE INHOUD ERVAN. DEZE PUBLICATIE KAN TECHNISCHE OF ANDERE ONNAUWKEURIGHEDEN BEVATTEN EN NIET ALLE PRODUCTEN OF DIENSTEN WAARNAAR WORDT VERWEZEN, ZIJN OVERAL VERKRIJGBAAR.

Volg ons op:



Broadcast Yourself™



De Volvo Spirit Magazine app is nu beschikbaar in de Apple iTunes store.



TOTAL SOLUTIONS



DEALER NETWORK



ALLE PRODUCTEN EN DIENSTEN VAN VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT MET MAAR ÉÉN MUISKLIK



CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY



**U vindt uw plaatselijke dealer op
www.volvoce.com**



Het regent niet, het plenst



Het aanleggen van een pijpleiding in de verre hooglanden van Papoea-Nieuw-Guinea is een klus met hindernissen. Wanneer je bedenkt dat er jaarlijks meer dan tien meter regen valt en dat de infrastructuur in het steile en bergachtige landschap beperkt is, dan weet je één ding zeker: alleen de krachtige machines van Volvo Construction Equipment kunnen zorgen dat er hier schot in de zaak komt.

DE EERSTE HORDE

Esso Highlands Limited, een filiaal van ExxonMobil, de grootste beursgenoteerde olie- en gasproducent ter wereld, heeft Spiecapag opdracht gegeven voor de aanleg van een 300 kilometer lange pijplijn voor LNG ('liquified natural gas' of vloeibaar aardgas) van de aardgasvelden in Hides (midden Papoea-Nieuw-Guinea) naar Omati aan de kust van de Papoea Golf. Van daar zal de pijplijn onder water nog eens 400 kilometer doorlopen naar een LNG-verwerkingsfabriek vlakbij de hoofdstad Port Moresby.

De werkzaamheden aan de pijplijn over land zijn in 2010 begonnen en omvatten de aanleg van een overpad aan beide zijden van de gaspijplijn, de bouw van tijdelijk onderdak voor de arbeiders en het delven en afvoeren van kalksteen voor het egaliseren van de diverse heuvels en dalen waarover de pijplijn zal lopen. Met het oog hierop kocht Spiecapag een vloot van zeventig Volvo CE machines, waaronder vijfenveertig A30E knikdumpers, vijf G940 graders, vier BL71 graaflaadcombinaties, vijf L150F wielladers, zeven PL4611 buizenleggers en vier SD100 walsen.

"Zodra het contract voor de pijplijn aan Spiecapag was toegekend, moest het snel gaan. Tijd om te onderhandelen was er bijna niet", zegt Thomas Stemper, Key Customer Director bij Volvo CE. "In samenwerking met Spiecapag leverde Volvo CE de vloot via Singapore in net drie maanden tijd. Het was een enorme klus, maar we hebben hem succesvol afgerond. De uitrusting is zelfs vóór de deadline geleverd."

DE FUNDERINGEN

Het overpad langs de pijplijn is zeer belangrijk voor het vervoer van de arbeiders, voedsel, voorraden, materiaal en brandstof tijdens de bouw. De Volvo wielladers delven kalksteen uit de groeves langs het pijplijntracé en de knikdumpers vervoeren de gedolven en gebroken kalksteen naar het overpad. Daar nemen de walsen en graders het over om het materiaal te pletten en te walsen om zo een gelijkmatige weg te maken.

"Het is hier erg modderig", vertelt Olivier Balloy, project director bij Spiecapag. "Zonder de power van de Volvo's zouden wij niet kunnen doorwerken. Zelfs tijdens het zogenaamde droge seizoen kan er in Papoea-Nieuw-Guinea meer dan vijftig centimeter regen per maand vallen. Daardoor kan het materiaal dat wij gebruiken om het terrein te nivelleren wegspoelen, dus wij moeten constant nieuw materiaal aanvoeren om de ontstane kuilen weer op te vullen.

Op diverse plaatsen langs het overpad liggen er stapels buizen klaar om gelegd te worden. Volvo buizenleggers worden gebruikt om speciaal aangepaste knikdumpers te laden die met grote opleggers de buizen verder langs het tracé transporteren. "Door het steile, modderige terrein kunnen wij hier geen gewone trucks gebruiken om de buizen te vervoeren, maar de Volvo dumpers zijn ook off-road in hun element en zijn dus de ideale oplossing", zegt Olivier.

"De dumpers worden in de fabriek uitgerust met de nodige accessoires, zodat de opleggers eenvoudig aangekoppeld kunnen worden", legt hij uit. "Als de opdracht is uitgevoerd, kunnen de dumpers weer omgebouwd worden naar de normale configuratie. Daardoor zijn ze voor ons dubbel zoveel waard."

Olivier zegt dat de buizenleggers van Volvo speciaal geselecteerd zijn om hun stapelvermogen. "De buizenleggers zijn machines op basis van een graafmachinedesign en hebben een uitzwaairadius van 360°. Daardoor hoeven ze niet te bewegen om de dumpers met buizen te laden en dat betekent dat we minder brandstof verbruiken." De buizen variëren in afmetingen. De grootste heeft een diameter van eenentachtig centimeter en kan

"Volvo dumpers kunnen ook off-road werken en zijn daardoor de ideale oplossing."



“Het was een enorme klus, maar we hebben hem succesvol afgerond. De uitrusting is zelfs vóór de deadline geleverd.”



twaalf meter lang zijn en meer dan acht ton wegen. “De buizen worden over afstanden van soms wel twintig kilometer vervoerd, dus de machines moeten stevig zijn”, zegt Olivier.

Ook bij de bouw van de kampen voor de arbeiders die aan het project meewerken, wordt Volvo Construction Equipment ingeschakeld. “De graaflaadcombinaties zijn fantastische machines voor algemeen gebruik en wij zetten ze daarom in bij de bouw van de tijdelijke accommodatie en in diverse andere fases van het project.”


TOEGEVOEGDE WAARDE EN WEERGALOZE SERVICE

“Een van de voornaamste redenen waarom wij besloten om voor dit project met Volvo CE in zee te gaan, was de toegevoegde waarde van het merk”, legt Olivier uit. “De gesofisticeerde en tegelijk robuuste machines zijn eenvoudig te bedienen en Volvo stuurt zelfs instructeurs naar de afgelegen werf om de plaatselijke machinisten te leren hoe ze ermee moeten werken. Ze leggen niet alleen alle bedieningsfuncties uit, maar laten ook zien hoe een machinist zijn machine efficiënter en veiliger kan gebruiken.”

Volvo's zijn uitgerust met een verbluffend aantal veiligheidsvoorzieningen, zoals het verbeterd zicht rondom, achteruitrijcamera's, ergonomische bedieningsinstrumenten en ingebouwde weegsystemen. Olivier noemt deze cruciaal voor het project. “De veiligheid van de machinist krijgt van ons alle aandacht”, zegt hij.

“Support ter plaatse is voor ons bijzonder waardevol want onze machines moeten uiteraard altijd operationeel zijn.”

Thomas Stemper, die namens Volvo CE een bepalende rol speelde bij de aanbesteding, wijst erop dat het hebben van een vloot van Volvo machines nog meer voordelen heeft. “In veel modellen van onze range gebruiken we dezelfde onderdelen en die zijn dan ook veel sneller leverbaar. Momenteel hebben wij voor ongeveer twee miljoen dollar onderdelen ter plaatse om het project te ondersteunen en onze onderdelendistributie en logistieke netwerken kunnen alle onderdelen op tijd leveren, zodat de machines maximaal beschikbaar zijn.”

Een team van ervaren Volvo-technici is ter plaatse aanwezig om onderhoud en eventuele reparaties uit te voeren. “De service die Volvo ons biedt is weergaloos”, vertelt Olivier. “Support ter plaatse is voor ons bijzonder waardevol want onze machines moeten uiteraard altijd operationeel zijn. De onderdelenservice van Volvo is het grootste voordeel in vergelijking met andere constructeurs van bouwuitrusting en -machines, vandaar de lange en duurzame relatie met onze plaatselijke dealer in Australië, CJD Equipment.” 

Tekst: Holly Brace





De man die toeziet op de groei van Volvo in één van de snelst groeiende economieën ter wereld.

“DE REDEN WAAROM KLANTEN IN NIGERIA MET ONS SAMENWERKEN, IS ONZE AANWEZIGHEID. WIJ KUNNEN HEN ALTIJD SUPPORT BIEDEN, HOE AFGELEGEN ZE OOK GEVESTIGD ZIJN.”



Vijftig mobiele werkplaatsen bedienen klanten in het hele land op hun wenken.

HET LIJKT WEL ALSOF ALLES IN NIGERIA GROEIT. NIET ALLEEN DE WEELDERIGE GROENE BOMEN ROND DE HOOFDSTAD ABUJA, MAAR OOK DE HYPERACTIEVE BEVOLKING VAN LAGOS, HET ZAKENCENTRUM VAN HET LAND. HET GAAT HIER ALLEMAAL IN STIJGENDE LIJN.

De groei van de olie-industrie, de verbetering van de infrastructuur, met als schitterend voorbeeld het ongelooflijk ambitieuze Eko Atlantic project in Lagos, en de groeiende middenklasse zijn de stuwende krachten van een van de snelst groeiende economieën ter wereld.

Terwijl andere bouwmarkten het moeilijk hebben om de gevolgen van de recessie te boven te komen, blijft de markt in Nigeria groeien. SMT-Nigeria, de Volvo dealer voor Nigeria en veel andere landen, bekleedt een ideale positie om daar van te profiteren.

Dat ze deze zomer een nieuw filiaal openen in Abuja, waar ze erg trots op zijn, bewijst dat ze alle vertrouwen in de toekomst hebben. Er zullen ongeveer vijftig mensen werken en er is plaats voor 200 machines.

EXTRA DIMENSIE

De hoofdstad werd gebouwd in de jaren tachtig en blijft maar groeien. Het is dan ook logisch dat de nieuwe dealervestiging hier komt. Het vorige hoofdkantoor van SMT-Nigeria bevond zich in Lagos en de dealer had meer dan 150 mobiele werkplaatsen om zijn klanten in het hele land op hun wenken te bedienen. Die werkplaatsen zijn cruciaal en blijven dus in gebruik, maar de nieuwe dealervestiging zorgt wel voor een nieuwe dimensie.



In de nieuwe dealervestiging in Abuja zullen ongeveer vijftig mensen werken en er is plaats voor 200 machines.

“WIJ HEBBEN OOK AFSPRAKEN MET PLAATSELIJKE SCHOLEN OM STUDENTEN AAN TE NEMEN EN WIJ BIEDEN STAGES AAN VOOR ADMINISTRATIEVE, TECHNISCHE EN VERKOOPFUNCTIES.”

“Alle grote bouwbedrijven hebben hun hoofdkantoor in Abuja”, zegt directeur Pierre Peeters, die tot taak heeft de verkoop en de support in Nigeria te bevorderen. Dat is makkelijker voor hen omdat de regering en de ministeries hier zijn gevestigd en de overheid nu eenmaal een erg grote klant is. Bovendien ligt de stad centraal, wat andere plaatsen makkelijker bereikbaar maakt.”

Pierre, die voor SMT-Nigeria in diverse Afrikaanse landen heeft gewerkt en de markt hier goed kent, zal Lagos als standplaats houden. “Wij moeten hier een sterkere aanwezigheid hebben. Logistiek gezien is dat belangrijk, want alle machines

komen in de haven aan, terwijl de meeste expressleveringen per vliegtuig arriveren. In de toekomst willen wij in Lagos over dezelfde faciliteiten beschikken als in Abuja.”

De dealervestiging in Abuja wordt ook het technisch hoofdkwartier van de onderneming. Er komt een opleidingscentrum waar het tekort aan vakkennis, dat vaak een hinderpaal is voor opkomende economieën zoals Nigeria, zal worden bijgewerkt. “Het is een echte uitdaging om hier getrainde technici aan te werven”, legt Pierre uit. “Daarom bouwen wij het opleidingscentrum. Er is eveneens behoefte aan opleidingen voor machinisten en daarom zullen wij ook simulatoren installeren.”

KLANTENSERVICE

“Wij hebben ook afspraken met plaatselijke scholen om studenten aan te nemen en wij bieden stages aan, zowel voor verkoop-, administratieve als technische functies. Wat dat betreft gaat het hier net als in Europa, je moet een personeelsbestand opbouwen.”

SMT-Group, of ATC-Nigeria zoals het bedrijf vroeger heette, zette in 2003 zijn eerste stappen op de Afrikaanse markt. Als Belgisch bedrijf had het historische banden met de Democratische Republiek Congo, waar het zich aanvankelijk vestigde.

Sindsdien is haar aanwezigheid over een groot deel van Afrika uitgebreid en heeft het filialen in onder meer Benin, Burkina Faso, Burundi, Kameroen, Congo, Democratische Republiek Congo, Gabon, Ghana, Ivoorkust, Liberia, Rwanda en Togo.

Waarom groeit de markt in Afrika en bloeit SMT-Nigeria? “Wij hanteren de filosofie van Volvo Customer Service, een manier van denken die onze concurrenten wellicht niet kennen.”

SUPPORT IS CRUCIAAL

“Door de evolutie van de prijzen en de groei van de bevolking zijn de behoefte en de druk om de infrastructuur snel te ontwikkelen groot.”

Afrika is een unieke markt, die zijn eigen specifieke uitdagingen kent, maar volgens Pierre zijn er veel overeenkomsten met andere regio's. “De mensen vinden service nog altijd belangrijk, misschien nog wel meer dan op een Europese markt. Daar is ieder onderdeel zonder problemen te verkrijgen, maar hier kan het een week of zelfs twee weken duren als er geen support is.”

“Support is van vitaal belang om machines aan het werk te houden. Daarom zorgen wij dat wij altijd klaar staan voor onze klanten. De reden waarom klanten in Nigeria met ons samenwerken, is onze aanwezigheid. Wij kunnen hen altijd support bieden, hoe afgelegen ze ook gevestigd zijn.”

“Daarom spelen de mobiele werkplaatsen een essentiële rol. De klanten hebben technici nodig die naar hun bedrijf toe kunnen komen. Veel van onze klanten hebben enkele eigen werkplaatsen, maar die zijn over verschillende locaties verspreid omdat ze in het hele land projecten hebben. De machines van een groeve of een wegenbouwproject zijn moeilijk te verplaatsen, daar moet je dus zelf naartoe.”

Toen Volvo Spirit Magazine de nieuwe dealervestiging in april bezocht, was ze bijna klaar. Sommige machines die er



“DE MACHINES IN EEN GROEVE OF EEN WEGENBOUWPROJECT ZIJN MOEILIK TE VERPLAATSEN, DAAR MOET JE DUS ZELF NAARTOE.”

komen te staan, zijn gebruikt bij een afbraakproject in de buurt. Vijf Volvo EC380 graafmachines van ITB Nigeria werken aan de bouw van een beschermende muur rond een leegstaand betonnen gebouw, dat vervolgens met een elektrische schok tot puin zal worden herleid.

“Ze hebben er vier jaar over gedaan om het te bouwen en het zal vijftien seconden duren om het af te breken”, zegt werfleider Joseph El-Haddar. Daarna zal een vloot Volvo graafmachines de grond tot een diepte van negen meter uitgraven voor de funderingen van het nieuwe gebouw.

Alweer een nieuwe ontwikkeling in Abuja, opnieuw een boeiend project met hoofdrollen voor SMT-Nigeria en Volvo Construction Equipment. **VN**

Tekst: Dan Waddell

Foto's: Julian Cornish Trestrail



HET GEWICHT VAN DE GESCHIEDENIS

HOOG IN DE APULISCHE ALPEN,
UITKIJKEND OP DE TRENDY
RIVIÈRASTRANDEN VAN DE ITALIAANSE
KUSTSTREEK VERSILIA, LIGT EEN OUDE
GROEVE, DIE 500 JAAR GELEDEN WERD
GEOPEND EN ONTWIKKELD
DOOR EEN VAN DE MEEST
INVLOEDRIJKE PERSONEN
UIT DE GESCHIEDENIS.
EEUWENLANG IS ER
IN MONTE ALTISSIMO
KWALITEITSMARMER



GEPRODUCEERD VOOR DE
MOOIESTE GEBOUWEN TER
WERELD EN ALS GRONDSTOF
VOOR DE BEROEMDSTE
BEELDHOUWERS. IN HET
PRODUCTIEPROCES SPELEN NU
OOK UITERST GEAVANCEERDE
MACHINES VAN VOLVO
CONSTRUCTION EQUIPMENT
EEN ROL.



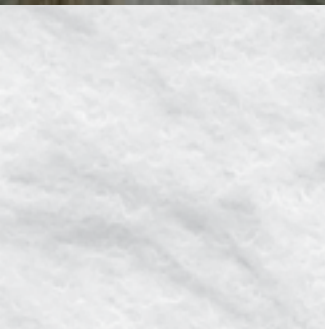


De minerale rijkdom van Monte Altissimo werd vroeg in de zestiende eeuw ontdekt en voorbereid voor exploitatie door de grote renaissancekunstenaar Michelangelo. De beeldhouwer, schilder, architect, dichter en ingenieur was drie jaar lang betrokken bij de wegen- en bruggenbouw in de streek en legde zo de basis voor de marmarwinning.



De groeves, in het noordwesten van Toscane, gingen na verloop van tijd dicht en bleven meer dan honderd jaar gesloten. Pas in 1821 werden ze gekocht door Marco Borrini di Seravezza - een rijke zakenman uit de streek - en de Fransman Jean-Baptiste Alexandre Henraux, die ze opnieuw in bedrijf namen. De groeves zijn nu nog altijd actief en maken tegenwoordig deel uit van Henraux S.P.A., een toonaangevend producent van graniet en marmar, die in deze spectaculaire streek diverse groeves bezit.

Het beroemde Henraux-marmar is gebruikt in al even beroemde bouwwerken over heel de wereld. Voorbeelden zijn de kathedraal van Sint-Isaac in Sint-Petersburg, de sacristie van de Sint-Pieter in Rome, de gereconstrueerde abdij van Monte Cassino, de Grote Moskee in Abu Dhabi



“ONS BEDRIJF WERKT AL BIJNA 200 JAAR IN DE CARVAIOLE-GROEVES OP MONTE ALTISSIMO”.



en de Emirates Towers in Dubai. Ook bij toonaangevende beeldhouwers als Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Miró en Isamu Noguchi is dit marmar erg geliefd.

HYPERMODERN

De groeve ligt op 1300 meter boven de zeespiegel. Ze mag dan oud zijn, maar dat kan uiteraard niet gezegd worden van de bouwuitrusting en -machines die gebruikt worden voor de netelige en soms gevaarlijke werkzaamheden, die het afgraven en vervoeren van zware ladingen in veeleisende omstandigheden met zich meebrengen. Die taken worden uitgevoerd door een Volvo EC700C rupsgraafmachine en een L350F wiellader.



“Ons bedrijf werkt al bijna 200 jaar in de Carvaiole-groeves op Monte Altissimo”, vertelt Paolo Carli, voorzitter van Henraux. “Met behulp van moderne technologie wordt het marmar uit de berg gewonnen. Dat gebeurt met diamantkettingzagen of diamantkabelzagen”, legt Paolo uit.

“DAARNAAST ZORGEN HET CARETRACK SYSTEEM EN DE ONDERHOUDSOVEREENKOMST DAT WIJ ZONDER ZORGEN ONS WERK KUNNEN DOEN.”

“Daarna wordt het marmer in blokken van verschillende afmetingen naar het dal gebracht, waar er platen en blokken van verschillende diktes van worden gemaakt.”

De groeve produceert vijf marmervariëteiten: Cervaiolo Arabesque, Altissimo Arabesque, Cervaiolo Statuary, Altissimo Statuary en Altissimo Calacatta. Deze worden gebruikt bij grote projecten in de hele wereld, vooral in het Midden-Oosten en de Verenigde Staten.

VOLVO: TOPKWALITEIT

Henraux gebruikt een grote vloot machines om de enorme hoeveelheden marmer die de groeve produceert te verwerken. De Volvo EC700C rupsgraafmachine en de L350F wiellader vindt hij daarvan de belangrijkste. Paolo zegt dat het bedrijf om een aantal redenen voor Volvo CE heeft gekozen.

“Toen wij nieuwe machines nodig hadden viel de keuze op Volvo CE omdat ze ons een prima mix boden van uiterst geavanceerde, kwaliteitsgerichte technologieën voor een uitstekende prijs”, legt hij uit. “Natuurlijk zijn er heel wat factoren waarmee je rekening moet houden bij de aanschaf van nieuwe machines. Wij hebben meer gedaan dan alleen maar prijzen en kenmerken vergelijken. Wij zijn ook te rade gegaan bij collega’s en mensen die vertrouwd zijn met machines van Volvo CE en wij ontdekten dat zij Volvo heel hoog aanslaan.”

Na een gedetailleerde evaluatie van hun behoeften, kocht Henraux de

L350F wiellader en EC700C rupsgraafmachine, waaraan later nog een L330E wiellader werd toegevoegd. “De focus op de impact op het milieu, de doorgedreven aandacht voor veiligheid en de geavanceerde technologie die Volvo CE biedt, waren de factoren die ons uiteindelijk mede overtuigden”, zegt Paolo. “Een andere cruciale factor was de uitstekende technische



Paolo Carli, voorzitter van Henraux.


“VOOR HET HEFFEN EN VERPLAATSEN VAN DE TWINTIG TOT DERTIG TON ZWARE BLOKKEN IS ERG VEEL POWER NODIG.”

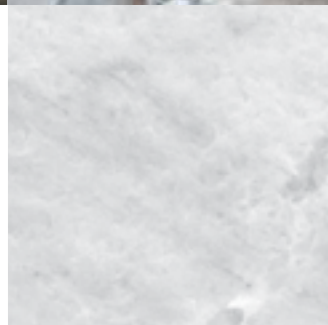
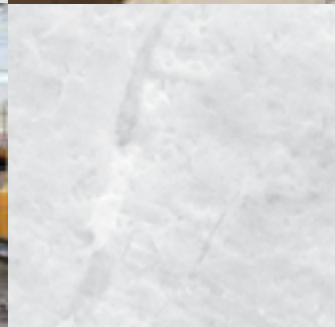
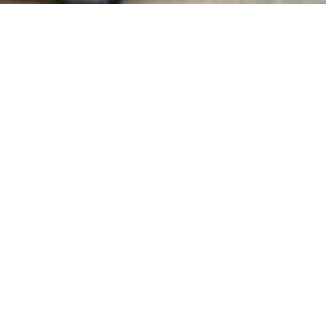
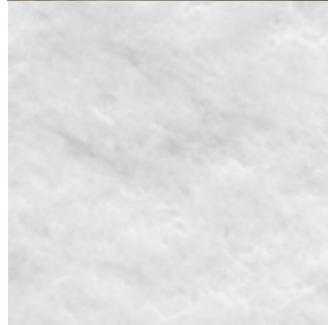
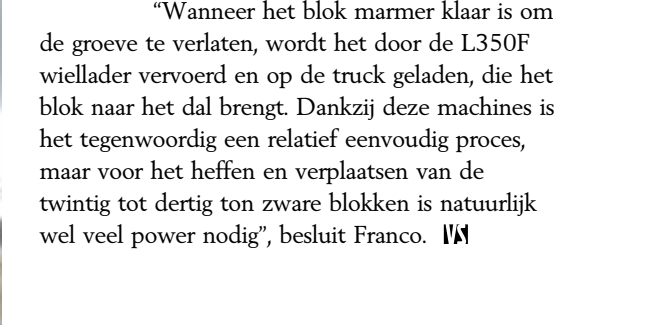
service, die niet alleen snel, maar ook effectief is. Daarnaast zorgen het CareTrack systeem en de onderhoudsovereenkomsten dat wij zonder zorgen ons werk kunnen doen.”

MEERWAARDE

Franco Pierotti, adviseur van de bedrijfsleider en hoeder van de geschiedenis van de groeve, legt uit hoe de machines van Volvo CE het werk eenvoudiger hebben gemaakt.

“De groeve wordt gedomineerd door machines die in de diverse productiestadia worden ingezet. De Volvo EC700C rupsgraafmachine wordt specifiek gebruikt voor zeer uiteenlopende taken. Om te beginnen moet ze het grote rotsblok (de ‘bank’) kantelen dat uit de voorzijde van de groeve is gekapt. Op plekken waar de bewegingsvrijheid beperkt is, gebruiken we hydraulische hefboomen. Wanneer dat is gebeurd, verplaatst de EC700C rupsgraafmachine het naar de plaats waar het in stukken wordt verdeeld.”

“Wanneer het blok marmer klaar is om de groeve te verlaten, wordt het door de L350F wiellader vervoerd en op de truck geladen, die het blok naar het dal brengt. Dankzij deze machines is het tegenwoordig een relatief eenvoudig proces, maar voor het heffen en verplaatsen van de twintig tot dertig ton zware blokken is natuurlijk wel veel power nodig”, besluit Franco. 





Het geheim van 'groene energie': Volvo's kwadratuur van de emissiecirkel.



De nieuwe motoren voldoen aan alle wettelijke vereisten van Stage 4A.

OP 1 JANUARI 2014 WORDEN DE NIEUWSTE WETTEN OP DE UITSTOOT VAN BOUWMACHINES VAN KRACHT. TIER IV FINAL (IN DE VS) OF STAGE IV (IN DE EU) ZEGGEN U MISSCHIEN NIET METEEN ZOVEEL, DAAROM HIERBIJ EEN KORTE TOELICHTING. 1 JANUARI IS HET HOOGTEPUNT IN EEN HISTORISCHE FASE VAN DE ONTWIKKELING VAN MOTOREN EN NA DIE DATUM ZAL HET NOOIT MEER HETZELFDE ZIJN.

Nog niet duidelijk genoeg? Dan proberen we het nog eens. In combinatie met de vorige versie van de wetgeving zullen deze nieuwe normen leiden tot maar liefst 95% minder uitstoot van roetdeeltjes en NOx (stikstofoxides die tijdens de verbranding worden geproduceerd).

Als men de statistieken van de uitstootniveaus van bouwmachines van de voorbije vijftien jaar bekijkt, dan lijkt het inderdaad alsof ze helemaal uit de grafieken zijn verdwenen.

EEN VERBLUFFEND RESULTAAT

Dat is op zich een verbluffend resultaat en je zou dan ook denken dat daar een toast op wordt uitgebracht. In plaats daarvan is Volvo Construction Equipment nog een stap verdergegaan. Niet alleen heeft Volvo CE de uitstoot verminderd, het heeft

ook grote inspanningen geleverd om tegelijk de prestaties van de motoren en de brandstofefficiëntie te verbeteren. Groen kan dus synoniem zijn aan kracht en de kwadratuur van de cirkel mogelijk maken.

Sommigen reageerden op de nieuwe emissiewetten met het argument dat de prestaties onvermijdelijk een duik zouden maken. Volvo CE had een totaal andere reactie.

“Dit sluit volledig aan op de ‘Volvo Way’, waarbij zowel het milieu als de kwaliteit centraal staan”, zegt Åsa Gabrielsson, Director Project Office Technology Platforms. “Je krijgt natuurlijk met uitdagingen te maken wanneer je dergelijke ingrijpende technologische veranderingen aanbrengt, maar onze ingenieurs hebben het nu eenmaal in zich om wettelijke voorschriften na te leven of te overtreffen en toch te blijven focussen op kwaliteit, veiligheid en milieuzorg.

“Er waren wel een paar probleempjes tijdens Tier IV Interim, maar we liggen volledig op schema om in januari 2014 goed functionerende machines te lanceren. Onze projectteams hebben er nooit aan getwijfeld of wij onze doelstellingen zouden halen.”

Peter Engdahl, Manager Engine Performance, voegt daaraan toe dat het vanaf het begin de bedoeling was om niet alleen aan de nieuwste emissienormen te voldoen, maar ook de efficiëntie van de motoren te verbeteren.

“Wij zagen het meer als een kans dan als een uitdaging”, zegt hij. “Het is altijd heel duidelijk ons doel geweest om door betere prestaties en een lager brandstofverbruik een meerwaarde voor de klant te creëren. Om eerlijk te zijn: wij hebben onze eigen verwachtingen overtroffen.”

EEN UNIEKE OPLOSSING

“Om aan de uiteindelijke emissienormen te voldoen - 80% minder NOx uitstoot in vergelijking met vorige maxima - heeft Volvo CE een nieuw Exhaust After Treatment System (EATS) ontwikkeld. Dat systeem maakt gebruik van de Selective Catalytic Reduction (SCR) technologie, waarbij een niet-giftige vloeistof (urea) wordt ingespoten in de katalysator om NOx om te zetten in ongevaarlijke stikstof.”

“Het EATS zal zowel in on-road als in off-road voertuigen gebruikt worden, zodat wij volop kunnen profiteren van de enorme inspanningen die onze collega's bij Volvo Trucks en Volvo Bus geleverd hebben.”

Tijdens de ontwikkeling van deze technologieën - SCR is sinds 2005 al uitgebreid getest in meer dan een miljoen Volvo trucks - probeerde Volvo tegelijkertijd zijn motoren met Volvo Advanced Combustion Technology (V-ACT) nog efficiënter te maken.

“Mechanisch gezien is het motorconcept hetzelfde als voorheen”, zegt Peter. “Sinds Tier IV Interim, en door de NOx-uitstoot met nog eens 80% te verminderen, hebben wij het verbrandingsproces en de software die het controleert, geoptimaliseerd. Dat betekent ook dat wij ruim drie jaar ervaring met deze motoren in onze bouwuitrusting en -machines zullen hebben wanneer wij onze Tier IV Final producten lanceren.”



Volvo dieselmotor met V-Act (Volvo Advanced Combustion Technology).

“ONZE PROJECTTEAMS HEBBEN ER NOOIT AAN GETWIJFELD DAT WIJ ONZE DOELSTELLINGEN ZOUDE HALEN.”

VERBETERD ONDERHOUD EN EFFICIËNTIE

Een andere belangrijke ontwikkeling voor Tier IV Final/Stage IV is volgens Peter de verwijdering van de roetdeeltjesverbrander. Dit systeem moest vroeger om de tien tot twintig uur gestart worden, terwijl er nu maar om de 500 uur onderhoud nodig is, wat de impact op de machinisten tot het minimum beperkt.

“Door de introductie van de SCR-technologie wordt de efficiëntie van de motor ingewikkelder. Normaal is het mogelijk om het dieselvebruik aanzienlijk te verminderen, maar in werkelijkheid moet de machinist ook de kosten voor de Diesel Emission Fluid (Urea) dekken. Tijdens ontwikkelingsfase hebben onze ingenieurs de motoren geoptimaliseerd om de kosten van de diesel en de DEF voor de klanten zo laag mogelijk te houden.

“In vergelijking met Tier IV Interim hebben wij een verbetering in de efficiëntie - diesel en DEF - vastgesteld van soms wel 5%. Hierdoor zal de klant flink kunnen besparen op de totale eigendomskosten.”

“Iedereen heeft een aandeel in dit succes”, zegt Peter Österberg, Vice-President Technology Platforms.

EEN UITDAGING - EN EEN SUCCES - VOOR IEDEREEN

“Het was een uitdaging van het niveau van de kennis binnen de hele organisatie, van de aankoopafdeling tot de operationele diensten en van de verkoopafdeling tot de

klantenservice. Iedereen moest een bijdrage leveren en van ieder van ons werden nieuwe dingen gevraagd.”

“Het is economisch en technisch inderdaad een hele prestatie, maar als onderdeel van de Volvo Groep konden wij rekenen op Volvo Trucks, Volvo Bus en Volvo Penta én op onze motorpartners. Met al die partijen hebben wij héél nauw samengewerkt.”

“Hierdoor beschikken wij over een groot aantal oplossingen, want machines van verschillend formaat stellen verschillende eisen. Geen van onze concurrenten heeft iets wat wij niet hebben. En wij zijn flink in het voordeel ten opzichte van kleinere fabrikanten, die niet op middelen als de onze kunnen vertrouwen.”

Åsa is het daar helemaal mee eens: “De ontwikkelingsprojecten zijn volledig functie-overschrijdend en omvatten de gehele Volvo-organisatie, dus ook Operations, Customer Solutions en Marketing zijn er erg nauw bij betrokken. Met al deze machineprojecten bereiden wij in onze diverse regio's samen de productie en succesvolle lanceringen voor.”

VOORDELEN VOOR DE KLANT

Dankzij de middelen waarover Volvo CE beschikt konden de nieuwe motoren in elke denkbare situatie getest worden, met temperaturen tot ver onder nul tot extreme hitte en ook op grote hoogte. De betrouwbaarheid werd permanent gecontroleerd en de klanten kregen dagelijks support door teams van gespecialiseerde technici. De motoren zijn - gemonteerd in knikdumpers, wielladers, graafmachines én op de testbank - meer dan 25.000 uur getest.

In 2008-2009 vreesde men nog dat de bouwsector sommige maatregelen zou bestrijden die door de nieuwe emissiewetgeving vereist waren, zoals het idee om urea in te spuiten en de aanleg van de nodige infrastructuur om de vloeistof op afgelegen werven te leveren. Die vrees bestaat nu niet meer, wat aangeeft dat de sector - en Volvo CE - sindsdien flink geëvolueerd zijn.

“Daar hebben we hard aan gewerkt en wij zijn trots op wat we bereikt hebben”, zegt Peter. “Per slot van rekening hebben wij ongeveer 250 modellen machines, zelfs als hoeven die niet allemaal aan de nieuwe wetgeving te voldoen. De afgelopen zes jaar zijn wij iedere dag met deze vraagstukken bezig geweest.”

“Daardoor hebben we ook iedere dag weer nieuwe dingen geleerd en dat maakt ons werk juist zo boeiend. Wij zijn helemaal klaar voor 2014. De volgende uitdaging is ervoor te zorgen dat onze succesvolle tests een vervolg krijgen op het terrein, zodat alle klanten er maximaal van kunnen profiteren.”

Tekst: Tony Lawrence



EXTREME TESTS

Temperaturen onder nul, grote hoogten, verzengende hitte... Volvo CE heeft zijn Stage IV / Tier IV Final technologie letterlijk tot het uiterste getest om er zeker van te zijn dat de nieuwste generatie Volvo-motoren maximale prestaties en betrouwbaarheid bieden.

In het kader van het test- en validatieproces werden prototypes van knikdumpers, wielladers en graafmachines uitgerust met Volvo's Stage IV/Tier IVf technologie en verscheept naar afgelegen locaties, waar ze getest werden in de bittere koude, op grote hoogte en in zomerse omstandigheden. Bij elke testexpeditie waren ongeveer honderd motor- en machinespecialisten betrokken, die een maand lang samen honderden tests deden. Elke test werd tweemaal herhaald. De eerste keer tijdens de ontwikkelingsfase en later in het proces nog eens ter controle.

Volvo organiseert zijn winterexpedities in het hartje van de winter in Kiruna, in het uiterste noorden van Zweden, niet ver van de poolcirkel. De temperaturen dalen daar tot ver onder -30°C en het blijft er ook lang ijskoud. De koude tests werden gedaan in de mijn van Kiruna, de grootste en modernste ondergrondse ijzerertsmin ter wereld. Een Volvo-klant die hier actief is, nam enkele prototypes op in zijn vloot. Dat had het voordeel dat de ingenieurs van Volvo niet alleen gegevens konden verzamelen en de prestaties in een praktijksituatie konden meten, maar ook dat zij een beeld kregen van hoe de nieuwe technologie aanvoelt vanuit het standpunt van de machinist.

Verder werden ook de telkens terugkerende standaardsituaties en de optimalisatie van de koude start getest. “Die diepvriestemperaturen bij het testen in een koud klimaat zijn maar een onderdeel van het ontwikkelingsproces, maar wel een essentiële procedure om er zeker van te zijn dat de motor, de uitlaatabehandeling en alle andere systemen en subsystemen deze extreme winteromstandigheden aankunnen”, zegt Jan Guthammar, projectleider Stage IV/Tier IVf.

“In Spanje vinden we het andere uiterste. Daar trekken we naartoe voor tests op testcircuits, waar we kunnen nagaan hoe de technologie de extreme hitte en veeleisende toepassingen verteert”, gaat Jan verder. “Wij hebben bijvoorbeeld getest hoe een knikdumper met Stage IV/Tier IVf technologie reageerde op een rit bergopwaarts op een steile helling, met een volledige lading en in de verschroeiende hitte. De machines werden ook getest op een hoogte van 3500 meter boven de zeespiegel tijdens hoogtetests in Les Deux Alpes in Frankrijk. De lucht is hier dun en de atmosferische druk laag, dus we moesten de prestaties, het brandstofverbruik, de respons en het startvermogen in deze uitzonderlijke omstandigheden testen en controleren.

Het werken op grote hoogte - waar de lucht veel minder zuurstof bevat - heeft een negatieve invloed op elke verbrandingsmotor. Lucht is immers essentieel voor de verbrandingscyclus. In dergelijke moeilijke omstandigheden presteren de Volvo's van de jongste generatie echter aanzienlijk beter. Uit zowel onze eigen metingen als uit de feedback van onze klanten, die momenteel met deze machines werken, blijkt immers dat de volledige Stage IV/Tier IVf range sterker presteert, een groter brandstofrendement heeft en betrouwbaarder is.”

DE GROOTSTE ZANDBAK VAN AUSTRALIË, KINDERSPEL VOOR VOLVO



HOE ZOU HET ZIJN OM IEDERE DAG
TE GAAN WERKEN IN DE GROOTSTE
ZANDBAK VAN AUSTRALIË? DAT
KUNNEN DE MACHINISTEN VAN
MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES U
VERTELLEN! HUN ZANDGROEVE OP
TWEË KILOMETER LANDINWAARTS VAN
DE ADEMBENEMENDE KUSTLIJN VAN
NIEUW ZUID-WALES IS DAN OOK HEEL
BIJZONDER.

Robert Mackenzie, hier beter bekend als 'Macka', is niet zomaar een ondernemer. Zeven jaar geleden besloot deze vader van drie kinderen een sabbatjaar te nemen. Hij liet zijn succesvolle zandgroeve voor wat ze was en trok met zijn hele gezin (behalve de oudste dochter, die haar kappersdiploma moest halen) op avontuur. Macka (43) is wat je noemt een joviale vent. Hij had nog niet eens op de kaart gekeken toen ze de deur van hun huis in Salt Ash, 200 kilometer van Sydney in Nieuw Zuid-Wales, achter zich dicht trokken. Maar dat was net het leuke!

"Ik wilde het echte Australië ontdekken en de beste manier om dat te doen is met je gezin", legt Macka uit. "Wij wilden niet naar al die plaatsen waar je alleen maar toeristen ziet, wij wilden plekken zien waar nooit iemand komt. Soms zaten we in West-Australië op een verlaten strand van de zonsondergang te genieten, soms ontdekten we nieuwe culturen in Tasmanië, maar overal hebben we van elke seconde genoten."

Tijdens hun trektocht van een jaar hebben de Mackenzies in totaal 26.000 kilometer afgelegd. Naar school hoefden hun zoons (toen 10 en 11) niet, ze kregen les van pa en ma. "Het hoogtepunt vonden wij de ontmoeting met Aboriginalstammen, op 800 kilometer van de hoofdweg. Daar vind je uiteraard geen winkels of restaurants, maar wij werden erg hartelijk ontvangen in hun gemeenschap en in hun woningen", vertelt Macka. "Met één gezin konden wij bijzonder goed opschieten en wij hebben hen later nog eens uitgenodigd bij ons thuis in Newcastle. Voor sommigen van hen was dat de eerste keer dat ze in een vliegtuig zaten, naar de kapper of de bioscoop gingen. Hoewel zij daar echt van hebben genoten konden ze toch bijna niet wachten om terug te keren naar hun eigen gemeenschap. Dat vond ik een prachtige levensles."

Ook de Mackenzies waren blij toen ze na een jaar weer thuis waren, terug bij Macka's Sand & Soil Supplies, het familiebedrijf dat Macka in 1992 zelf heeft opgericht. Omdat de oorspronkelijke groeve bijna was uitgeput schreef Macka nog niet zo lang geleden in op een aanbesteding voor de ontginningsrechten van een ruim 1,2 vierkante kilometer groot terrein met een reserve van naar schatting 154 miljoen ton fijn zand. Hij won. Het land is eigendom van de Worimi's, een regionale inheemse Australische volksstam, die met het oog op de zandwinning van de overheid het eigendomsrecht op het land

"HET IS ALSOF JE EEN ANDERE WERELD BINNENSTAPT. HET ZICHT VAN DIE UITGESTREKTE HEUVELS VAN WIT ZAND IS GEWOONWEG ADEMBENEMEND."

kreeg. Deze overeenkomst maakte deel uit van de teruggave van het Worimiland voor Stockton Bight (nu bekend als de Worimi Conservation Lands). Dankzij de gewonnen aanbesteding blijft Macka's bedrijf zo'n miljoen ton zand per jaar verzetten in de grootste zandgroeve op het zuidelijk halfrond.

Wie de toeristische routes achter zich laat en de verlaten duinen aan de kust wil beklimmen, komt in een andere wereld terecht. Het zicht van die gigantische uitgestrekte heuvels van wit zand is gewoonweg adembenemend.

Het zand wordt gebruikt voor uiteenlopende toepassingen zoals de productie van glas, metaalgieterijen en cement. De fijnere, schonere varianten komen in andere delen van de wereld weinig voor en zijn dan ook veelgevraagd. "Wij zijn in Australië de grootste leverancier van zand voor golfbanen", vertelt Macka. "Momenteel onderzoeken wij of we zand kunnen exporteren naar vakantie-resorts zoals Hawaï, om de stranden daar een verjongingskuur te geven. Dit jaar gaat er ook veel van ons zand naar de bouwsector in Sydney en verder."

DE BESTE OP FIJN ZAND

Macka's Sand heeft een vloot van tien machines van Volvo Construction Equipment, die zes dagen per week en soms wel twaalf uur per dag werken. Macka heeft zes wielladers,



Macka's Sand heeft een vloot van tien Volvo machines die zes dagen per week en soms wel twaalf uur per dag werken. Het bedrijf gebruikt onder meer zes wielladers en vier knikdummers.



waarvan als nieuwste een L220 uit de G-Serie. Daarnaast heeft hij vier knikdumpers: twee A35E's en twee A40E's.

“Het fijne zand waar de machines de hele dag in werken, kan voor problemen zorgen, maar de Volvo's zijn veruit het meest geschikt voor dit werk”, legt Macka uit. “Ondanks de moeilijke terreinomstandigheden blijken Volvo's uitermate duurzaam en daardoor hebben ze later bij de verkoop een hoge inruilwaarde. Ook dat is een belangrijk element bij onze keuze voor een bepaald merk.”

Ross Lavis, die al dertien jaar als wielladermachinist bij Macka Sands werkt, zegt: “Ik heb andere merken getest, maar in het fijne zand zijn Volvo's gewoon de beste. De L180E waar ik mee werk heeft nu 23.000 uren op de teller en draait nog perfect. Dankzij de koppelverhouding en de antislipwielen presteert hij uitstekend en is de grip zelfs op los zand fantastisch. Je hoeft de motor ook niet hoog op toeren te jagen, zodat hij langer meegaat. Bovendien is dat goed voor het brandstofrendement.”

Macka's Sands werkt al jarenlang samen met CJD Equipment, de nationale Australische Volvo-dealer, waarmee het een hechte relatie heeft opgebouwd. “Vooral de afgelopen jaren heeft CJD Equipment goed geluisterd naar wat wij wilden en ons aan de machines geholpen die wij nodig hebben. Ook het onderhoud doen zij”, zegt Macka. “Machinestilstand heeft enorme gevolgen voor ons bedrijf, want er komen iedere dag 150 trucks en 'dogs' (grote opleggers) die gevuld moeten worden. Als een van onze machines buiten gebruik is kunnen we de vraag niet bijhouden.” CJD geeft ons een fantastische service. Ze zijn snel en betrouwbaar, precies wat wij nodig hebben.”

MACHINIST + COMFORT = PRODUCTIVITEIT. ZO SIMPEL IS DAT.

De nieuwe G-Serie wielladers zijn geëvolueerd uit de voorgaande generaties, waarbij bijzonder veel aandacht is besteed aan factoren die Volvo in de loop der jaren zo populair hebben gemaakt bij machinisten: de veiligheid en het comfort. De veiligheid staat centraal bij alle Volvo-producten en speelt ook in het design een hoofdrol. De grote ramen van de cabine bieden de machinist een ruim zicht naar voren en opzij en om te zien wat er achter de machine gebeurt, is ze bovendien uitgerust met een achteruitrijcamera. De ergonomische bedieningsinstrumenten zijn rond de machinist aangebracht om de veiligheid, de efficiëntie en de bediening optimaal te maken.

Steve Morrison, een machinist die vier jaar bij Macka's Sands werkt, zegt: “Toen ik hier begon kreeg ik voor het eerst een Volvo in handen. Wat een luxe, vergeleken bij andere merken! Hij heeft enorm veel vermogen en er zijn geen dode hoeken, dus dat maakt de bediening makkelijker. Daardoor kunnen wij ons op ons werk concentreren, dat er zo een stuk



Van links naar rechts: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis, Glenn Bowtell.

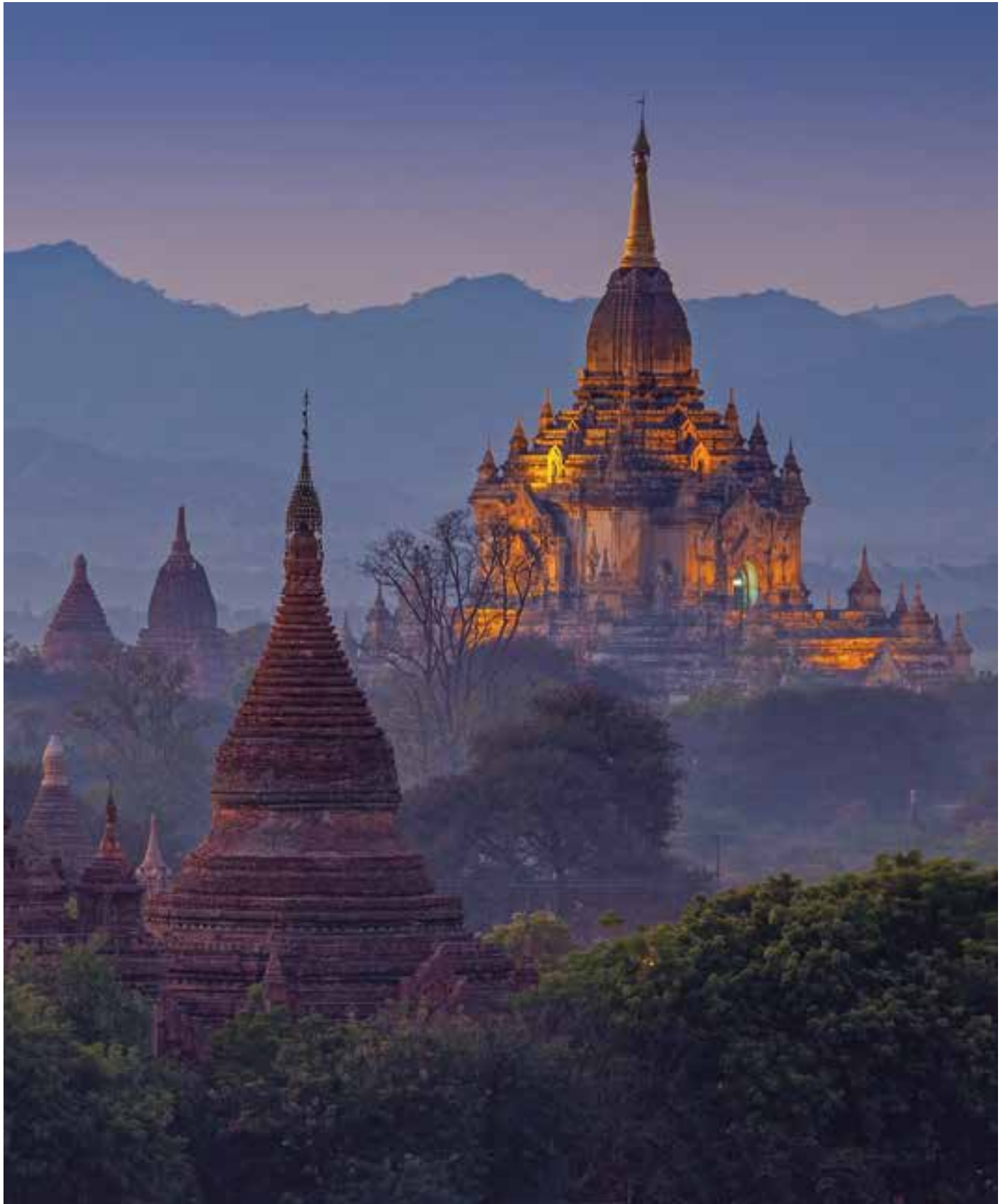
“HET FIJNE ZAND WAAR DE MACHINES DE HELE DAG IN WERKEN, KAN VOOR PROBLEMEN ZORGEN. VOLVO'S ZIJN HET MEEST GESCHIKT VOOR DIT WERK.”

leuker op wordt! Airconditioning, een radio, een comfortabele stoel en zonneschermen, daar raak je gauw aan gewend in de Australische hitte van 40°C.”

Vóór Macka voor zichzelf begon heeft hij zelf jarenlang als machinist gewerkt, dus hij beseft maar al te goed hoe belangrijk comfort voor de machinist is. “Een machinist die comfortabel zit, vindt zijn werk aangenamer”, zegt hij. “Als mijn machinisten iedere dag met plezier naar hun werk komen, dan zijn ze productief. En als zij gelukkig zijn, dan ben ik ook gelukkig.”

Paul Carleton, zestien jaar dumpermachinist bij Macka's Sands, zegt: “Volvo heeft wat het rijden op zand betreft een enorme voorsprong op de concurrentie. Machines van andere merken zijn te zwaar, de A40E dumpers zijn snel en hebben een beter brandstofrendement. Plus: ze zijn héél comfortabel. Zelfs na een shift van twaalf uur heb ik nog energie over!” **VM**

Tekst: Holly Brace



Een land van grote schoonheid, gehuld in eeuwige mysteries, maakt zich op voor economische groei en een open kijk op de wereld.



Er moeten duizenden en duizenden kilometers snelwegen komen: Myanmar ligt in het hart van Azië.

HET GEHEIMZINNIGE MYANMAR IS ONTWAAKT UIT HAAR WINTERSLAAP EN VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT HEEFT ALLE TROEVEN IN HANDEN OM TE PROFITEREN VAN DE NIEUWE OPENHEID VAN DIT PRACHTIGE LAND.

“Helemaal anders dan welk ander land ook,” schreef de beroemde Britse auteur Rudyard Kipling over Myanmar, het vroegere Birma. Daarmee verwees hij niet alleen naar de mysterieuze kant, maar ook naar de schoonheid van het land.

Tientallen jaren lang leidde Myanmar een verborgen bestaan, als een juweel dat nog niet ontdekt was door het toerisme. Nu stelt het zich echter open voor de wereld en onthult het haar adembenemend natuurschoon en fascinerend erfgoed.

Of het nu gaat om Mandalay, het geestelijke hart van het land met zijn vorstelijke verleden en adembenemende architectuur, de Ayeyarwady die door het grootste deel van het land stroomt, of de spectaculaire Shwedagon pagode in Yangon, die ooit door een andere auteur, Somerset Maugham, beschreven werd als ‘glinsterend als goud, als plotselinge hoop in de donkere nacht van de ziel’, Myanmar heeft heel veel te bieden.

De 54 miljoen inwoners zijn vredelievend en vriendelijk, wat niet meer dan logisch is voor een natie met een historie en cultuur die volledig zijn vormgegeven door het Boeddhisme. Het land is rijk aan edelstenen, mineralen en natuurlijke rijkdommen. Ook de economie zal zeker welvaren bij de nieuwe, meer open blik op de rest van de wereld.



Bouw het maar en dan komen ze wel, is de theorie achter de gigantische investering.

“VOLVO CE MOET HAAR LEIDERSPOSITIE OP DE MARKT UITSPELEN EN SEGMENTEN BUITEN DE MIJNBOUW BEWERKEN.”

RAZENDSNELLE VERANDERING

De verandering gaat razendsnel. In een interview vertelde president Thein Sein onlangs aan Time Magazine: “Wij beleven momenteel een ongekende overgang van een militaire naar een democratisch verkozen regering, van gewapend conflict en een centraal geleide economie naar een nieuwe, marktgeoriënteerde economie.”

Bij een dergelijke overgang is nieuwe infrastructuur essentieel en de regering heeft zich proactief getoond bij de aanleg van wegen en havens en de bouw van luchthavens. Hotels en kantoorgebouwen lijken in de belangrijkste steden van Myanmar als paddenstoelen uit de grond te springen.

Eberhard Wedekind, EVP Sales and Marketing van Volvo Construction Equipment, reisde onlangs naar Myanmar en was zeer onder de indruk van de cultuur en de schoonheid van het land. Hij zag ook met eigen ogen het enorme optimisme dat het herstel van het land extra vaart geeft.

“De bouwsector in Myanmar heeft een gigantisch potentieel. Van klanten hoorde ik dat vooral de wegenbouw en de bouw in het algemeen zeer veelbelovend zijn. Het is niet moeilijk te begrijpen waarom er duizenden en duizenden kilometers snelwegen moeten komen: Myanmar ligt in het hart van Azië,

met India, China en Zuidoost-Azië als naaste burenen. Die ligging is ideaal om als poort naar zowel het oosten en het westen als naar het noorden en zuiden te fungeren.”

AMBITIE

In bepaalde opzichten spoort de ambitie van het land niet helemaal met de groei. In 2005 verhuisde de regering de hoofdstad van Yangon naar Nay Pyi Taw, dat nu een van de snelst groeiende steden ter wereld is. Toen Eberhard er op bezoek was constateerde hij echter dat er op de 16-baans snelweg, die speciaal is aangelegd om reizigers van en naar het vliegveld te vervoeren, geen enkele andere auto te zien was. “We hadden een Amerikaanse architect”, was de laconieke verklaring van Volvo dealer H.K. Aliwarga.

Op het nieuwe vliegveld van de stad was een gelijkaardig verhaal te horen. Het is gebouwd volgens de strengste internationale normen en groot genoeg om diverse internationale vluchten per dag te verwerken, maar je ziet er slechts enkele kleine toestellen en een handvol reizigers.

“Bouw het maar en dan komen ze wel, is de theorie achter zo’n gigantische investering”, volgens Eberhard. “Voorlopig is dit echter nog een spookvliegveld, net zo leeg als de 16-baans snelweg naar het kantoor van de President en de ministeries.”

Maar ze komen eraan en dan is Myanmar er klaar voor. Dat geldt ook voor de Volvo dealer, Win Strategic, die ook Volvo Trucks, Bus en Penta in de regio vertegenwoordigt. Dankzij hun succes bekleedt Volvo Construction Equipment een goede marktpositie in het land.

KANSEN

“Volvo CE moet zijn leiderspositie op de markt uitspelen en segmenten buiten de mijnbouw bewerken”, voegt Eberhard er aan toe. “Wij moeten vooral de kracht van de dubbele-merk-strategie gebruiken.”

Door buitenlandse investeringen in olie, aardgas en elektriciteit en door de groei van de bouwsector, het toerisme en de export, zal de economie van Myanmar in 2013 met naar schatting 5,4% groeien. De mijnbouw begint echter te vertragen, hoewel Volvo CE er toch in is geslaagd marktleider te blijven. “Uiteraard zullen wij de komende jaren niet op onze lauweren gaan rusten.”

“Wij hebben het in het verleden in het mijnbouwsegment goed gedaan, maar wij willen ons niet



Eberhard Wedekind, EVP Sales and Marketing van Volvo Construction Equipment

“WIJ GAAN MEER FOCUSSEN OP DE BOUWSECTOR OM KLAAR TE ZIJN VOOR DE HAUSSE DIE DAAR VOOR DE KOMENDE JAREN VERWACHT WORDT.”

zelfgenoegzaam opstellen”, zegt Roger Tan, Vice President, Hub SouthEast Asia. “Wij gaan meer focussen op de bouwsector om klaar te zijn voor de hausse die daar voor de komende jaren verwacht wordt.”

“Het land opent zijn grenzen en de kansen liggen er”, zegt Roger. “De groei zal echter traag verlopen, want er zijn nog diverse sectoren, zoals het gerechtelijk systeem en het bankwezen, die nog niet op kruissnelheid zitten. Niettemin is het potentieel voor Volvo CE enorm. Maar wij moeten ook onderzoeken hoe wij onze aanwezigheid in Myanmar op lange termijn kunnen bevorderen.”

Tekst: Dan Waddell



Geïnspireerd maatwerk

Alweer een innovatieve oplossing
van Volvo CE waarbij de dealer
centraal staat.



Machines van Volvo CE hebben een unieke uitstraling en identiteit. Maar hoe zit het met die potentiële klanten die de meest geavanceerde technologie en de onwrikbare betrouwbaarheid van een Volvo willen en dan merken dat de machine toch niet helemaal aan hun specifieke wensen voldoet?

Klanten die bijvoorbeeld actief zijn in de bosbouw, of industriële materialen vervoeren, of machines nodig hebben voor boringen of om te heien. Die klanten hadden vroeger maar één optie als ze als basis een Volvo wilden: ze moesten een andere leverancier vragen om hun machine zonder steun van Volvo op maat aan te passen.


Daar was een risico aan verbonden. Als de machine schade zou oplopen of indien er zich een probleem voordeed nadat de machine op die manier was aangepast, kon de klant geen aanspraak meer maken op de uitgebreide garanties waar de eigenaars van niet-aangepaste machines zo blij mee zijn.

Het Special Applications Solutions Partnership heeft daar nu verandering in gebracht. Voortaan kunnen klanten de dealers laten weten welke aanpassingen zij nodig hebben en deze worden dan uitgevoerd volgens de strenge technische richtlijnen die voor alle machines van Volvo gelden. Bovendien

"INDIEN EEN AANGEPASTE MACHINE SCHADE OPLOOPT IS DE KLANT BESCHERMD. DE AANPASSINGEN ZIJN IMMERS VOLGENS ALLE GELDENDE RICHTLIJNEN VAN VOLVO CE UITGEVOERD."

Esbjörn Fritzell, Global Director of Business Development van Volvo CE.





**"WIJ ZIJN BLIJ DAT WIJ ONZE CAPACITEIT
VOOR DE WERELDWIJDE LEVERING
VAN OPLOSSINGEN VOOR SPECIALE
TOEPASSINGEN HEBBEN OPGEVOERD, MAAR
ER STAAT ONS NOG VEEL TE DOEN."**

Esbjörn Fritzell, Global Director of Business Development van Volvo CE.

gelden voor hen dan ook dezelfde garanties en dienst na verkoop waar Volvo Construction Equipment mede zijn reputatie aan dankt.

PARTNERSHIPS

Om deze kwaliteit te garanderen heeft Volvo CE zijn reputatie van innovatieve onderneming alle eer aangedaan door partnerships aan te gaan met ervaren bedrijven, zoals de Zweedse CeDe Groep, die de knowhow heeft om de gevraagde aanpassingen uit te voeren volgens de strenge normen van Volvo CE.

Esbjörn Fritzell, global director of Business Development van Volvo CE, legt uit waarom: "De machine is dan net zo goed alsof ze rechtstreeks door Volvo CE geleverd zou zijn. De klant weet daardoor zeker dat hij alle voordelen van een echte Volvo krijgt, plus de bescherming, de veiligheid en de gemoedsrust die bij een officieel product van Volvo CE horen."

"Indien een aangepaste machine schade oploopt, is de klant beschermd. De aanpassingen zijn immers volgens alle geldende richtlijnen van Volvo CE gebeurd en worden uitsluitend door erkende partners aangebracht. De dealers brengen de wijzigingen dus niet meer op eigen risico aan."

Hier zijn ook diverse voordelen voor Volvo CE en de klant aan verbonden. Het moedigt tevens de dealers aan om zich als leverancier van oplossingen te profileren en het biedt hen meer kansen om op de markt te concurreren. Dankzij deze toepassingen kan de Volvo CE dealer eveneens een ruim gamma van gespecialiseerde machines aanbieden en een aandeel verwerven op een markt waar zij traditioneel niet aanwezig waren, zoals afbraak en recycling.

GESTROOMLIJND

Een voorbeeld is een amfibieapplicatie waarmee een graafmachine met speciale rupsen in het water kan werken, bijna net als een boot. Dergelijke machines worden wereldwijd gebruikt.

De nieuwe gestructureerde benadering is ook veel gestroomlijnder dan vroeger, toen dealers in verschillende regio's elk hun eigen oplossingen aanboden en er geen globale aanpak bestond.

Het spreekt vanzelf dat de betrouwbaarheid van de partners van Volvo CE cruciaal is. De CeDe Group was de eerste. Dit in de Zweedse havenstad Malmö gevestigde bedrijf kon de op maat aangepaste machines naar dealers in de hele

**"SOMS WIL DE KLANT EEN PAAR DETAILS
VERANDEREN EN BEZOEKEN WIJ DE
FABRIEK WAAR DE MACHINE WORDT
GEPRODUCEERD."**

Knut Grepperud, Sales Manager Recycling / Demolition van Volvo Maskin AS.



wereld verschepen. Om de klant nog beter te bedienen en kortere levertijden aan te bieden, heeft Volvo CE het systeem uitgebreid met partners in heel Europa, Noord-Amerika en Azië.


POTENTIEEL

Tot de nieuwe partners behoren HTMC in Korea, specialist in uitrusting voor de bosbouw en afbraak, Young Corp. in de Verenigde Staten, die actief is in de sector voor het transport van industriële materialen, TSA in Indonesië (bosbouw), EIK in Maleisië, BECO in Nederland en Fliegl in Duitsland.

“Wij zijn blij dat wij onze capaciteit voor de wereldwijde levering van oplossingen voor speciale toepassingen hebben opgevoerd, maar er staat ons nog veel te doen. Momenteel voeren wij onderhandelingen met een potentiële nieuwe partner in China en wij willen ook onze aanwezigheid in Zuid-Amerika versterken”, voegt Esbjörn er aan toe. “Wij ontwikkelen baanbrekende nieuwe concepten en vinden iedere dag innovatieve oplossingen. De toekomst van Volvo Special Application Solutions ziet er dan ook rooskleuriger uit dan ooit.”

Knut Grepperud, Sales Manager Recycling / Demolition bij Volvo Maskin AS, een dealer in Noorwegen, heeft ervaring met de voordelen van het aanbod van Special Applications Solutions. Veel van zijn klanten hebben een op maat aangepaste machine nodig die het werk snel en efficiënt kan uitvoeren.

“De klant is hier vanaf het begin bij betrokken. Wij bespreken alles met hem en leggen uit welke aanpassingen er mogelijk zijn. Ook bestuderen wij hun tekeningen en ontwerpen. Soms wil de klant een paar details veranderen en bezoeken wij de fabriek waar de machine wordt geproduceerd.”

“Wij werken heel nauw samen en wij volgen iedere oplossing op en passen ze aan als dat nodig is. Het gebeurt uiterst zelden dat een klant niet helemaal tevreden is. Hij is er immers vanaf het begin van het proces tot het eindproduct bij betrokken! Maar in zo'n geval moeten wij natuurlijk klaarstaan met een onberispelijke service en dienst na verkoop want die zijn essentieel voor duurzame klanttevredenheid.” 

Tekst: Dan Waddell

“Geef
een
man
een vis,
leer een
man
vissen...”





Het idee achter het 'Projeto Pescar' (Project Vis) van Maquinas, de distributeur van Volvo Construction Equipment in Brazilië, is eenvoudig: professionele kwalificaties en kansen aanbieden aan kansarme jongeren uit gezinnen uit de lagere inkomensklasse. Wat heeft dat na bijna veertig jaar opgeleverd? Een hele reeks internationale bekroningen. En meer en betere kansen voor duizenden mensen.

In 1976 was de Braziliaanse zakenman en ondernemer Geraldo Tollens Linck getuige van een overval van een groepje jongeren op een weerloze man.

"Ikzelf en nog diverse andere personen zagen alles gebeuren, maar het leek alsof we verlamd waren door het geweld en we wisten niet wat we moesten doen. Toen de politie kwam, ben ik weggegaan, helemaal in de war", zou hij zich later herinneren.

Geraldo, oprichter en voorzitter van Linck Máquinas S.A, de Volvo Construction Equipment dealer in de staten Rio Grande do Sul, Paraná en Santa Catarina, herstelde echter van de schok en besloot om tot actie over te gaan.

Toen hij de volgende dag aan een groepje collega's vertelde wat hij had gezien en vroeg of ze een idee hadden om dit probleem aan te pakken, zei een van hen dat zij er niet waren om sociale problemen op te lossen. Maar hij drong aan. "Het heeft geen zin om altijd maar de overheid de schuld te geven en er verder niets aan te doen". Een andere collega opperde: "Wij zouden die jongens een opleiding mechanica moeten geven. Daar hebben wij allemaal verstand van."

Dat is nu zevenendertig jaar geleden. Sindsdien heeft "Projeto Pescar", de naam waaronder het initiatief bekend werd, in totaal 21.747 studenten tot gediplomeerde technici opgeleid. Dat cijfer dateert van mei van dit jaar. Naast de zesendertig



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, voorzitter van de raad van bestuur van Linck.

medewerkers hebben meer dan 3500 vrijwilligers geholpen bij de coördinatie van het project. De stichting, die 142 filialen heeft in Brazilië, zevenentwintig in Argentinië, één in Paraguay en één in Angola, bestaat uit 142 bedrijven, waaronder Volvo.

STEUN VAN DE PLAATSELIJKE GEMEENSCHAP

Wat nog indrukwekkender is, is dat bijna tachtig procent van de studenten na hun opleiding een baan vindt. En dan te bedenken dat het project bijna niet doorging. In 1976 vergaderde een groep medewerkers van de Volvo-dealer iedere dag om 07.00 uur 's morgens om te bedenken hoe ze de plaatselijke gemeenschap achter het idee konden krijgen. Het duurde niet lang voor ze een bondgenoot vonden in zuster Maria José Trevisan, die hen hielp met het aantrekken van de eerste studenten. Anderen toonden zich echter minder positief.

Luiz Carlos Matte, de huidige voorzitter van de raad van bestuur van

Linck, vertelt dat ze een aantal openbare instanties benaderden en om hulp en advies vroegen. "Wij wilden een sociale actie opzetten voor uit hun rechten ontzette jongeren, die bij voorkeur in de buurt van ons bedrijf woonden."

"Het was onze bedoeling om sommigen van hen de kans te bieden een beroepsopleiding te volgen en hen later te laten doorstromen naar de arbeidsmarkt, zodat ze niet in de criminaliteit terecht zouden komen."

"Die eerste contacten waren erg ontmoedigend. De mensen die wij spraken hadden absoluut geen belangstelling voor ons project en we stuitten op zoveel bureaucratistische hindernissen, dat wij de moed bijna opgaven. Toen besloten wij om het op eigen kracht te doen, zonder medewerking of steun van overheidsinstanties."

SUCCES DOOR MONDRECLAME

Op 8 maart 1976 begon het eerste schooljaar aan de Linck Technical School

onder leiding van leraar Jair Fick. In zijn klas zaten vijftien jongens, die in december van hetzelfde jaar zouden afstuderen met een technisch diploma op zak.

Het nieuws ging rond als een lopend vuurtje. De studenten vertelden het aan hun vrienden en hun ouders zeiden het tegen de bureaus. Het aantal studenten steeg snel van vijftien naar dertig. Iets later was dat alweer verdubbeld tot zestig en op dat moment stonden er al 200 kandidaten op de wachtlijst voor de opleiding.

Geraldo en zijn collega's van het bestuur maakten bij hun zakenrelaties - en bij hun concurrenten - enthousiast reclame voor het project en boden hulp en advies aan indien deze een gelijkaardig initiatief wilden steunen.

Intussen bleef het project zich verder ontwikkelen. Naast mechanica kregen de studenten les in Portugese taal en grammatica en ze konden ook cursussen teamwork en leidinggeven volgen. Net als op officiële scholen wordt er op de dag



De stichting trekt 3100 nieuwe studenten per jaar aan.

van de diploma-uitreiking een speciale plechtigheid gehouden, die ook bij de familie en gasten zeer in de smaak valt.

In 1991 werd "Projeto Pescar" bekroond met de "Eco Award - Category Education" van de vereniging van Amerikaanse Kamers van Koophandel in São Paulo, een blijk van erkenning die de opening van nieuwe scholen inspireerde.

EEN REGEN VAN AWARDS

"Nadat we drie scholen hadden geopend, besloten we de Stichting Projeto Pescar op te richten, die specifiek tot doel heeft om ondernemers in het hele land aan te moedigen om nieuwe scholen te openen, terwijl wij ook de bestaande scholen permanent steun blijven bieden", vertelt Luiz Carlos Matte.

"De naam van ons project is geïnspireerd op een Chinees gezegde: 'Geef een man een vis en hij heeft voedsel voor een dag. Leer een man vissen en hij heeft voedsel voor zijn hele leven.' Daarna ontvingen wij nog meer onderscheidingen, onder meer van de Wereldbank en de

Stichting Getulio Vargas, het UNESCO (*) Institutional Seal, de "Child Award" van de Abrinq Stichting(**), de "Top Human Being" award en de "Citizenship Award".

Geraldo Tollens Linck overleed in 1998. "Zijn erfenis was waarschijnlijk zijn levenswerk, waar hij buitengewoon trots op was en dat hem veel vreugde verschafte", aldus zijn partner en vriend Luiz Carlos Matte.

De vereniging werd in 2000 officieel als een onafhankelijke instelling erkend en trekt momenteel zo'n 3100 nieuwe studenten per jaar aan. Luiz zegt hierover: "De Stichting deed en doet nog altijd schitterend werk en het resultaat is fantastisch en bijzonder bevredigend voor iedereen die eraan meewerkt of heeft meegewerkt." Ook na de overdracht van het programma aan een onafhankelijke stichting blijft Linck Maquinas een belangrijke rol spelen in Projeto Pescar.

Luiz is niet alleen één van de directeurs van Linck Maquinas en leider van de stichting Projeto Pescar, want Linck

blijft het programma ook vandaag steunen met zijn belangrijkste troef: levenservaring. In drie vestigingen van Linck zijn klassen ondergebracht waar in het kader van Projeto Pescar lessen worden gegeven. Dit gebeurt in de filialen in Eldorado do Sul, Palhoça en Curitiba, die elk twintig getrainde technici per jaar afleveren.

De afdeling in Curitiba, Paraná, is de nieuwste en is pas dit jaar opgestart in het kader van de uitbreiding van het dealerfiliaal. De nieuwe klas is ruim en licht. Door de glazen wanden kunnen de studenten de werkzaamheden van het filiaal volgen terwijl ze studeren, zodat ze meteen een realistisch beeld krijgen van hoe het is om bij een distributeur van Volvo Construction Equipment te werken. **VM**

Tekst: Luiz Carlos Beraldo en Tony Lawrence

Foto's: Tania Meinerz en Linck Maquinas

(*) United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization <http://www.unesco.org>

(**) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Save the Children -



Fitnessfanaat, houdt van uitdagingen, begaan met het milieu. Dat is onze Volvo-man ten voeten uit.

“DE TESTRACE ALS LID VAN DE SANYA BEMANNING WAS DE MEEST ONVERGETELIJKE ERVARING VAN MIJN LEVEN.”



Guo trainde zes maanden lang keihard in het Verenigd Koninkrijk.

ACHT JAAR LANG VOER GUO XIANG OVER DE WERELDZEEËN MAAR BLIJKBAAR IS EEN MAN MET ZO'N ENORME ERVARING IN DE WERELDWIJDE KOOPVAARDIJ TOCH ONDER DE INDRUK VAN DE GIGANTISCHE UITDAGING DIE DE DEELNEMERS AAN DE VOLVO OCEAN RACE AANNEMEN.

Guo is Senior Manager Aftermarket Development van Volvo Construction Equipment China en heeft Sjanghai als standplaats. Toen hij de kans kreeg om mee te dingen naar een plaats in een zeilteam voor de race van 2011/2012, aarzelde hij geen seconde. Op basis van zijn zeevaartervaring, het feit dat hij in topconditie is en uitstekend functioneert in teamverband, werd hij genomineerd als kandidaat bemanningslid voor Team Sanya.

Guo heeft als geoefend zwemmer diverse wedstrijden gewonnen en hij is dan ook absoluut in staat om de fysieke training voor een oceanrace aan te kunnen. Hij heeft eerst een halve maand getraind in het Verenigd Koninkrijk, in Hamble, voor hij van daar uit met Team Sanya vertrok voor een testrace naar Dublin.

Dat was zijn eerste trip aan boord van een zeilboot en hij kon tijdens de achtendertig uur naar Ierland meteen aan den lijve voelen wat snelheden van vijftig knopen betekenen. Hoewel Guo dus meteen in het diepe werd gegooid, deed hij het prima. Uiteraard was hij blij toen hij voet aan wal zette in Dublin, waar hem een nieuwe primeur wachtte: een vers getapte Guinness, voor hem en zijn ploeggenoten!



De Volvo Ocean Race wordt als de zwaarste zeilrace ter wereld beschouwd.

“GUO WERD GENOMINEERD OP BASIS VAN ZIJN ERVARING, HET FEIT DAT HIJ IN TOPCONDITIE WAS EN UITSTEKEND FUNCTIONEERT IN TEAMVERBAND.”

ONVERGETELIJK

“Het was de meest onvergetelijke ervaring van mijn leven”, zegt hij. “We moesten afrekenen met woeste winden en koud zeewater. Dat was pittig, maar toch heel aangenaam.”

Omdat hij niet voldoende ervaring heeft met zeiljachten, werd Guo uiteindelijk niet geselecteerd, maar hij heeft elke seconde van het avontuur genoten. “Het was een fantastische ervaring, die mijn kijk op de dingen heeft veranderd. De training is keihard. Niemand kan zo’n meedogenloze race overleven zonder zo’n training. Dit is toch de zwaarste zeilrace ter wereld. Maar meedoen aan de Volvo Ocean Race van 2014-2015 blijft toch mijn droom.”

In afwachting daarvan heeft Guo aan wal meer dan genoeg werk bij Volvo Construction Equipment. Hij kwam in 2004 als Service Engineer bij VCE, werd daarna Regional Service Manager en is nu verantwoordelijk voor de ontwikkeling van software en hardware voor dealers op de secundaire markt. “Volvo is niet alleen de onderneming waar ik voor werk, het is ook de familie waar ik van hou”, zegt hij.

“Ik voelde me vanaf het begin aangetrokken tot de Volvo-cultuur. Ik hou van blauw, de kleur van de zee en van het Volvo-logo. Ik vermoed dat mijn bloed ook blauw is. Ik ben er

heel trots op dat ik voor Volvo werk en samen met mijn team in de Volvo CE Regio China kan werken.”

TROTS

Ook de nieuwe 400Plus Hotline, die speciaal voor de Chinese markt is ontworpen, is iets waar Guo trots op is. Klanten uit het hele land kunnen vierentwintig uur per dag en zeven dagen per week bellen om onderhoud te reserveren, onderdelen te bestellen en de status van een levering te controleren. Deze service omvat ook real time opvolging per sms: de klant ontvangt een sms'je met informatie over de geschatte tijd van aankomst van de technicus of de beschikbaarheid van onderdelen in diverse provincies.

Hoe is dat idee ontstaan? “In China verhuizen onze klanten en hun machines soms gewoon naar een andere provincie wanneer zij daar zaken kunnen doen”, antwoordt Guo. “Een klant klaagde ooit dat hij vanuit een nieuwe locatie de dealer niet kon bereiken omdat hij het contactnummer niet kende. Toen dachten wij: ‘Waarom zetten we geen landelijk platform op met één hotlijn die iedere klant kan bellen, waar hij zich ook bevindt?’”

“Toen ons management het idee eenmaal had goedgekeurd en steun had toegezegd, hebben we het hele systeem in zes maanden tijd ontwikkeld, van design tot en met de implementatie.”

Het resultaat was een aanzienlijke daling van het aantal gefrustreerde klanten, die er vaak het raden naar hadden hoe lang een machine buiten gebruik zou zijn. Het heeft het hele serviceproces nieuwe dynamiek gegeven en iedereen - niet alleen de klanten, maar ook onze technici en het personeel van de dealer - weet nu constant hoe de zaken ervoor staan.


GEÏNTEGREERD

“De dienst na verkoop is van cruciaal belang voor de klanttevredenheid en de klantenbinding. Met een goede service krijg je trouwe klanten”, zegt Guo. “Het is niet eenvoudig om op een grote, opkomende markt als China aan de verwachtingen van de klant te voldoen of deze te overtreffen. De 400Plus Hotline is een geïntegreerde dienst na verkoop waarmee Volvo zich duidelijk onderscheidt van de rest. Je zou het een totaalpakket kunnen noemen.”

Nu de 400Plus Hotline operationeel is, staan Guo nieuwe uitdagingen te wachten. Hij gaat deel uitmaken van het team dat belast is met het Service Leadership Project, dat bedoeld is om de Volvo-dealers op de secundaire markt in China competitiever en winstgevender te maken.



“DE DIENST NA VERKOOP IS VAN CRUCIAAL BELANG VOOR DE KLANTTEVREDENHEID EN DE KLANTENBINDING. MET EEN GOEDE SERVICE KRIJG JE TROUWE KLANTEN.”

Buiten zijn werk - dat wil zeggen: wanneer hij niet in het zwembad ligt - doet Guo niets liever dan tijd doorbrengen met zijn dochtertje en zijn gezin, koken en Tieguanyin-thee drinken. Hij is ook erg begaan met het milieu. Zo neemt hij liever de fiets dan de auto om naar kantoor te gaan en drinkt hij geen gebotteld water. 

Tekst: Dan Waddell



VEERTIG JAAR VOLVO OCEAN RACE

De Volvo Ocean Race is het verhaal van helden en legendarische zeilavonturen. Van heroïsche zeilraces over de wereldzeeën. Al veertig jaar lang. Om deze belangrijke mijlpaal te vieren, blikken wij terug op een evenement dat een unieke uitdaging zal blijven en van de deelnemers altijd het uiterste eist.





“De veiligheid, het welzijn van de bemanning en de integriteit van de boot staan nu centraal bij ons denken en doen.”

De dag waarop zeventien boten met 167 dappere pioniers op 8 september 1973 Portsmouth verlieten, was het begin van wat in diverse opzichten een groot avontuur zou worden. De tv-beelden van toen wekken de nodige verwondering. Niet alleen omdat de boten erg ruime kajuiten hadden, maar vooral ook omdat ze grote hoeveelheden bier en wijn en koelkasten vol vlees aan boord hadden. Sommige bemanningen hadden zelfs een eigen kok!

Zeilers die dachten dat ze aan een pleziertrip waren begonnen, kwamen echter snel op andere gedachten toen ze de ijzige Zuidelijke Oceaan bereikten. “Je kunt niet bang zijn voor wat je niet kent”, zei Grant Dalton, die in 1981-1982 aan boord van de Flyer aan de eerste van zijn zes races begon. “Ze hadden geen idee hoe koud ze het zouden krijgen of hoe nat het zou worden.”

Het was absoluut niet zeker of de race ooit een vervolg zou krijgen, maar Whitbread was ook in 1977-78 sponsor en dankzij de verbeterde veiligheidsmaatregelen meldde zich een grote vloot en was de toekomst van de race verzekerd.

Aan die tweede editie deden trouwens grote namen mee: Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis en Alain Gabbay bijvoorbeeld, maar ook nieuwkomer Conny van Rietschoten, de Nederlandse zeiler, die de VOR een stuk professioneler zou maken.

Het was duidelijk dat de race snel veranderde. Lionel Péan, die toen nog maar negenentwintig was, haalde voor Frankrijk de zege binnen. In de volgende editie en in 1989-90 deden er onder leiding van schipper Tracy Edwards (voor het eerst) vrouwenteams mee. In dat jaar boekte Peter Blake met de Steinlager 2 zijn laatste overwinning.

Vier jaar later was Grant Dalton succesvol met een van de laatste ‘oude’ maxi’s, voordat die werden opgevolgd door de nieuwe lichting Whitbread 60/Volvo Ocean 60’s. De winnaars met de nieuwe boten waren de Amerikanen Paul Cayard en John Kostecki.

Kostecki’s overwinning in de Illbruck Challenge van 2001-02 was de eerste bij de races onder de naam van de nieuwe

eigenaar en sindsdien is de Volvo Ocean Race voortdurend blijven innoveren. Met de Volvo Open 70 brak een periode aan met verbluffend snelle boten, voor veel zeilers zelfs beangstigend snel. Mike Sanderson met de ABN Amro One en Torben Grael met de Ericsson 4 behaalden met deze boten klinkende zeges, waarna Franck Cammas de fakkel overnam met de Groupama 4. Zijn overwinning in 2011-12 - de recentste editie - was de felst bevochten triomf in de geschiedenis van de Whitbread/Volvo Ocean Race.

Soms krijg je de indruk dat alles in de race in de afgelopen veertig jaar is veranderd, van het design van de boten tot aan de professionele aanpak van de zeilers, van het gevriesdroogde voedsel tot de communicatiesystemen aan boord.

Terwijl de race er uiterlijk heel anders is gaan uitzien, is er aan de essentie niets veranderd en niemand onderschat hoe zwaar dit zeilevenement is voor iedereen die eraan deelneemt.

Voor de komende twee edities heeft de organisatie het nieuwe ‘one-design’ Volvo Ocean 65 geïntroduceerd. Dit is niet alleen kostenbesparend voor de deelnemende teams, het legt de nadruk ook meer op het bouwen van zo licht en zo snel mogelijke boten om ze steviger en minder gevoelig voor mastbreuken te maken. Ook is een ontsnappingsluik in de achterstevens nu verplicht. “De veiligheid, het welzijn van de bemanning en de integriteit van de boot staan nu centraal bij ons denken en doen”, zei VOR directeur Jack Lloyd onlangs.

Wanneer de editie van 2014-15 op 4 oktober van het volgend jaar in Alicante van start gaat, gaan de zeilers weer een wekenlange strijd met de oceanen aan. Ze krijgen te maken met verlamme koude en verschroeiende hitte. Soms zullen ze bang worden, altijd zullen ze moe zijn. En dat allemaal voor dat ene simpele doel: deel uitmaken van het snelste team ter wereld.

Afgezien van de Volvo Ocean Race Trophy zijn er geen prijzen te winnen. Waar het om gaat, is de eer om je naam te zien op de lange lijst van topzeilers die alles hebben gegeven, soms zelfs op het bezetene af, om te zegevieren in wat gerust hét ultieme sportevenement genoemd mag worden. **VW**

EVOLUTIE VAN DE RECORDS:

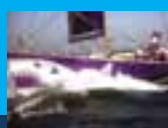
De Whitbread 60, Volvo Ocean 60 en Volvo Open 70 jachten die bij vorige edities van de Whitbread en Volvo Ocean Race het wereldsnelheidsrecord voor de grootste afgelegde afstand met een boot met één romp in vierentwintig uur hebben verbeterd, zijn:



1994 Intrum Justitia, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 428 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 17,83 knopen



1997 Toshiba 64ft, Dennis Connor (USA) - 434,4 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 18,1 knopen



1997 Silk Cut, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 449,1 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 18,71 knopen



2002 Illbruck, 64ft, John Kosteki (USA) - 484 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 20,16 knopen



2005 Movistar 70ft, Bouwe Bekking (NED) - 530,19 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 22,09 knopen



2005 ABN AMRO ONE, 70ft, Mike Sanderson (NZL) - 546,14 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 22,75 knopen



2006 ABN AMRO TWO, 70ft, Sébastien Josse (FRA) - 562,96 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 23,45 knopen



2008 Ericsson 4 70ft, Torben Grael (BRA) - 596,6 zeemijl met een gemiddelde snelheid van 24,85 knopen

AFSTANDEN IN ZEEMIJLEN:

1973-74: 27.000
1977-78: 26.780
1981-82: 26.095
1985-86: 26.740
1989-90: 32.018
1993-94: 31.975

1997-98: 31.600
2001-02: 32.250
2005-06: 31.250
2008-09: 37.000
2011-12: 39.270
2014-15: 39.895

WINNAARS



1973-74
Boot: Sayula II
Schipper: Ramón Carlin (MEX)



1977-78
Boot: Flyer
Schipper: Conny van Rietschoten (NED)



1981-82
Boot: Flyer
Schipper: Conny van Rietschoten (NED)



1985-86
Boot: L'Esprit d'Equipe
Schipper: Lionel Péan (FRA)



1989-90
Boot: Steinlager 2
Schipper: Peter Blake (NZL)



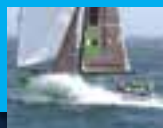
1993-94
Boot: New Zealand Endeavour (Maxi class)
Schipper: Grant Dalton (NZL)



1993-94
Boot: Yamaha (Whitbread 60 class)
Schipper: Ross Field (NZL)



1997-98
Boot: EF Language
Schipper: Paul Cayard (USA)



2001-02
Boot: Illbruck
Schipper: John Kosteki (USA)



2005-06
Boot: ABN AMRO ONE
Schipper: Mike Sanderson (NZL)



2008-09
Boot: Ericsson 4
Schipper: Torben Grael (BRA)



2011-12
Boot: Groupama 4
Schipper: Franck Cammas (FRA)



**“Waarschijnlijk de
beste bouw-truck
ter wereld”**



De nieuwe Volvo FMX is dit jaar tijdens de Bauma gelanceerd. Hij bepaalt de nieuwe norm voor stevigheid, wendbaarheid en comfort voor de chauffeur. Claes Nilsson, Voorzitter van Volvo Trucks, noemt de FMX ‘waarschijnlijk de beste en sterkste bouw-truck ter wereld’.

Met de lancering van dit model vergroot Volvo Trucks zijn aanbod in het segment van de zware bouwvoertuigen. De eerste FMX werd in 2010 geïntroduceerd. De nieuwe generatie van 2013 heeft een volledig herziene cabine, nieuwe luchtvering, een grotere vrije hoogte en - een wereldprimeur! - Volvo Dynamic Steering. Dat systeem is specifiek ontworpen om de truck aanzienlijk wendbaarder te maken. “Wij hebben hem tot in de kleinste details verbeterd om er absoluut zeker van te zijn dat hij ook in de allerswaarste omstandigheden robuust en wendbaar is”, zegt Claes.

“De nieuwe FMX maakt een zichtbaar eerlijke en bekwame indruk. Je ziet precies wat je krijgt. Een volledig uitgeruste tool die honderd procent klaar is voor het zware werk. Deze bouw-truck is net een ‘action hero’, hij ziet er steeds beter uit, hoe hard hij ook heeft gewoegd”, zegt Design Director Rikard Orell.

OPTIMAAL ZICHT RONDON, SUPERIEURE CABINE EN BEDIENING

Omdat de cabine relatief laag is geplaatst ten opzichte van het chassis, is in- en uitstappen makkelijk en heeft de chauffeur een uitstekend zicht op de weg. Dit beperkt het risico op schade aan de truck en verbetert uiteraard ook de veiligheid voor iedereen die in de buurt van het voertuig werkt.

“Het onderhoud is mede vereenvoudigd door het feit dat alle koplampfuncties plus de richtingaanwijzers en de schuin geplaatste dagrijlichten in één enkel blok zijn ondergebracht”, legt Rikard Orell uit. “De klant kan desgewenst ook krachtigere Bi-Xenon lampen vragen.”

Het interieur van de cabine van de nieuwe Volvo FMX is volledig herzien. Bij het nieuwe ontwerp ligt de focus op het comfort van de chauffeur in een ergonomische omgeving. Vergeleken met het vorige model biedt de cabine meer ruimte voor de chauffeur en is er ook meer bergruimte. Bovendien beschikt de chauffeur over meer informatie en kan hij zijn zitpositie veel nauwkeuriger instellen.



“De luchtophanging achteraan zorgt voor aanzienlijk comfort en maakt de truck bijzonder wendbaar, zowel met als zonder lading.”

Met behulp van de nieuwe downloadbare app “My Truck” kan hij sommige functies van de truck van op afstand volgen en bedienen. De app dient bijvoorbeeld om de verwarming van op afstand aan te zetten, maar ook om het alarm, het deurslot en de vloeistofniveaus te controleren.

WEERGALOOS WENDBAAR IN ALLE OMSTANDIGHEDEN

Dankzij diverse innovaties is de FMX bijzonder efficiënt en is hij ook ‘off-road’ in zijn element. Dat de chauffeur een zwaargeladen truck zonder enige inspanning kan besturen, is te danken aan een nieuwe technologie: Volvo Dynamic Steering.

De grote innovatie is een elektronisch aangedreven elektromotor, die gekoppeld is aan de stuurinrichting. De elektromotor werkt samen met de hydraulische stuurbekrachtiging en wordt duizenden keren per seconde bijgesteld door de elektronische besturingseenheid.

“Bij lage snelheden doet de elektromotor het zware werk voor de chauffeur. Het sturen gaat daardoor moeiteloos”, legt Rikard uit.

NIEUWE LUCHTVERING ACHTERAAN

Het chassis en de aandrijflijn zijn ontworpen om de truck nog productiever te maken.

“Dat is een absolute prioriteit voor onze klanten in de bouw. De nieuwe luchtophanging is op maat gemaakt voor het werk in de bouw”, vertelt Peter Frleta, chassis-specialist bij Volvo Trucks. “De luchtophanging achteraan zorgt voor aanzienlijk comfort en maakt de truck bijzonder wendbaar, zowel met als zonder lading.”

Het veersysteem is uitgerust met automatische controle van de rijkhoogte en met een vrije hoogte van 30 centimeter brengt de FMX je overal waar je zijn moet.


PRIMA COMBINATIE: I-SHIFT EN VERBETERDE ALL WHEEL DRIVE

Volvo's unieke I-Shift transmissie is bijzonder efficiënt bij het manoeuvreren met lage snelheden. Ze kan ook gecombineerd worden met voorwielaandrijving. Nieuw aan de I-Shift is dat er nauwelijks olie ververst moet worden (om de 450.000 kilometer).

De voorwielaandrijving is verder ontwikkeld om ook op landwegen en in het veld beter en langer te kunnen presteren.

De nieuwe Volvo FMX is leverbaar met een Euro 6 motor van 11 of 13 liter. De D13 levert een vermogen van 380 tot 540 pk, terwijl de D11 goed is voor 330 tot 450 pk. Voor markten buiten Europa zullen er op Euro 3, Euro 4 en Euro 5 afgestemde motoren beschikbaar zijn.

Om te voldoen aan de eisen van Euro 6 is de motor uitgerust met een ongekoeld EGR systeem voor de hercirculatie van uitlaatgassen. Dit zorgt voor een optimale uitlaatgastemperatuur en NOx-niveau, zodat de nabehandeling efficiënt kan gebeuren.

Claes Nilsson heeft waarschijnlijk gelijk wanneer hij zegt dat de nieuwe Volvo FMX dankzij de vele verbeteringen een plaats verdient bij de beste bouw-trucks ter wereld. 



300 kilometer, twee mannen, één passie.



Soms stond je tot aan je dijen in de modder!

OP HET EERSTE GEZICHT HEBBEN THIERRY QUINTARD EN MICHEL MARTIAL NIET VEEL GEMEEN. ZE ZIJN NIET VAN DEZELFDE GENERATIE. ZE KOMEN UIT VERSCHILLENDE DELEN VAN FRANKRIJK. ZE DOEN ELK HEEL ANDER WERK. EEN VAN HEN HEEFT BIJNA TIEN MAAL MEER WERKERVARING DAN DE ANDER.

De een is een voetbalfan. De ander gaat liever met vrienden op herten of everzwijnen jagen. Je kunt je bijna niet voorstellen dat deze twee aan tafel gaan zitten voor een goed gesprek.

Hebben ze eigenlijk wel iets gemeen? Ja. Ze werken op dezelfde bouwwerf in de buurt van Poitiers in het westen van Frankrijk. En... ze delen dezelfde passie. Die passie is groot en geel en er staat 'Volvo' op.

Michel Martial is duidelijk: "Volvo Construction Equipment is de absolute top. Zo denk ik erover", zegt hij. "En ik denk ook dat al mijn collega's hier het met mij eens zijn. Ik heb ook op knikdumpers van andere merken gereden, maar dat is absoluut niet hetzelfde."

“ALS HET MOEST ZOU IK ZELFS EEN VOLVO STELEN!”

"Wij mochten niet kiezen met welk merk machine wij hier werken, maar ik zou zelfs een Volvo stelen als ze mij iets anders zouden geven. Als er niemand zou kijken natuurlijk!"

Graafmachinemachinist Thierry (53) en Michel (25) werken allebei aan wat de grootste bouwwerf van Europa wordt genoemd: de South Europe Atlantic (SEA),



De Volvo's werken in erg moeilijke omstandigheden en doen het uitstekend.

“WIJ MOCHTEN NIET KIEZEN MET WELK MERK MACHINE WIJ HIER WERKEN, MAAR IK ZOU ZELFS EEN VOLVO STELEN ALS ZE MIJ IETS ANDERS ZOUDEN GEVEN. ALS ER NIEMAND ZOU KIJKEN NATUURLIJK!”

de toekomstige hogesnelheidstrein van Tours naar Bordeaux over een afstand van iets meer dan 300 kilometer.

Op de lijn zullen de Franse TGV's rijden, de hogesnelheidstreinen die goed zijn voor een kruissnelheid van zo'n 320 kilometer per uur.

Over het engineeringproject dat tweeënhalf jaar in beslag zal nemen, zijn nog veel meer indrukwekkende cijfers te melden. De kosten bedragen zeven miljard euro, er worden duizenden banen gecreëerd en in totaal moet er zesenzeventig miljoen kubieke meter grond verzet worden, waarvan dertig miljoen kubieke meter opnieuw gebruikt zal worden. Er worden 415 nieuwe bruggen en 10.000 meter aan viaducten gebouwd.

Het project heeft een vrij krappe deadline, want de aanleg moet in september 2014 voltooid zijn, net op tijd om vervolgens de sporen te leggen en uitvoerig te testen.

GEEN PROBLEEM VOOR VOLVO

De regen en sneeuw aan het begin van dit jaar hebben het er niet gemakkelijker op gemaakt. Net buiten Poitiers is een hele vloot graafmachines een spoorwegtunnel aan het graven. Om die te kunnen aanleggen, moest een snelweg worden omgelegd. Zodra de tunnel af is wordt het oorspronkelijke tracé van de

snelweg hersteld, zodat hij direct boven de nieuwe tunnel zal lopen.

Toen dit artikel geschreven werd was de werf eigenlijk niet meer dan een diepe kloof vol modder en klei. Een wandeling kun je daar niet maken, want je zou meteen tot boven je knieën wegzakken in de modder. De Volvo A40E's van Michel hebben daar echter geen moeite mee.

“Ze hebben enorm veel power”, zegt hij. “Op modderig terrein, in de sneeuwbrig en in water zijn ze veel beter dan machines van andere merken. Het andere grote voordeel is dat ze comfortabeler zijn. Wanneer je een krater inrijdt voel je de kuilen en hobbels veel minder en dat is heel belangrijk, want als je dit soort werk doet is het risico op rugklachten heel reëel.”

EEN PAREL VAN EEN MACHINE

Thierry werkt al vijftientig jaar in de sector, maar is nog niet zo lang Volvo-fan. Zijn dertig ton zware EC300D heeft een Tier 4i (Stage IIIB) Volvo D8H motor met elf procent meer vermogen en achttien procent meer koppel dan de machines waar hij vroeger mee werkte. Een openbaring dus!

“Ja, voor ik deze baan kreeg had ik nog nooit met een Volvo gewerkt. Het is echt een parel van een machine, fantastisch gewoon. Ze reageert veel preciezer en is eenvoudiger te bedienen dan de andere machines waar ik mee heb gewerkt. En dan die power: hij gaat door ieder type bodem en rots.”

“Ik heb vroeger veel in de wegenbouw en de utiliteitsbouw gewerkt, op bouwerven voor woningen en kantoorgebouwen, maar nog nooit op zo'n grote schaal. Ik vind het een hele ervaring en ik leer iedere dag weer nieuwe dingen.”


“Wij werken hier met een groot aantal machines op een klein oppervlakte, dus het zicht rond de machine is heel belangrijk. De zichtlijnen van de Volvo zijn uitstekend en dat is essentieel, want eigenlijk zou je ogen in je achterhoofd moeten hebben!”



“DE ZICHTLIJNEN VAN DE VOLVO ZIJN UITSTEKEND EN DAT IS ESSENTIEEL, WANT EIGENLIJK ZOU JE OGEN IN JE ACHTERHOOFD MOETEN HEBBEN!”

Thierry en Michel hebben hier zeker de komende twee jaar nog vast werk. Vooral Thierry is daar dankbaar om, want hij heeft het de afgelopen jaren niet gemakkelijk gehad en is voor hij hier aan de slag ging een tijd werkloos geweest. “Dit is fantastisch voor mij”, zegt hij.

Michel zegt dat hij, als de wereld helemaal perfect zou zijn, profvoetballer zou zijn. Bij Real Madrid. Hoewel, ooit heeft hij ook overwogen om boekhouder te worden.

Nu wordt zijn leven echter bepaald door het werk in de openlucht met knikdumpers. “Maar alleen als er ‘Volvo’ op staat!”, benadrukt hij. 

Tekst: Tony Lawrence

Foto's: Julian Cornish Trestrail

HOUD CONTACT, BLIJF OP DE HOOGTE

Volg Volvo Spirit Magazine wereldwijd op:

www.volvocepiritmagazine.com



Volg ons ook op Twitter en Facebook of download onze gratis Spirit iPad app voor exclusieve artikelen, video's en nog veel meer...



Official Volvo Merchandise

VOLVO

PASSIE VOOR PERFECTIE...

Van jongs af aan

Let op het gele label, ontdek
onze merchandising collectie op
www.volvomercandise.com



OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation