

# spirit

MAGAZYN VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



## BRZEMIE HISTORII

KAMIENIOŁOM DOSTARCZA MARMURY OD XV W.: DZIŚ PRACUJĄ W NIM  
NAJNOWOCZEŚNIEJSZE MASZYNY VOLVO CE

**Tu nie pada – tu leje:** Dzięki niezawodnym maszynom budowa w Papui Nowej Gwinei posuwa się do przodu

**W centrum uwagi Tier IV Final/Stage IV:** Jak Volvo CE osiąga cel ograniczenia emisji

**Inspiracja i innowacja: Innowacyjne rozwiązania:** diler jak zawsze w samym centrum

**Kącik operatora:** Dwaj ludzie, jedna pasja – to musi być maszyna Volvo

**Ponadto:** Volvo przygotowuje się do wzrostu gospodarczego w Nigerii i odmienia życie brazylijskiej młodzieży





# ZAWSZE PRZY TOBIE

Volvo dostarcza szeroką gamę produktów i usług, które służą właścicielom maszyn przez wiele lat po dokonaniu zakupu. Volvo zapewnia kompleksowe rozwiązania odpowiednie dla Twoich potrzeb, obejmujące wszystkie aspekty produktywnego życia maszyny – od finansowania zakupu poprzez obsługę serwisową, części, aż po telematykę – przez cały okres życia maszyny, aż do jej renowacji lub likwidacji. Wszystkie usługi mają na celu maksymalizację wydajności, produktywności, zyskowności, a co najważniejsze... spokoju ducha. Więcej szczegółów możesz uzyskać u swojego lokalnego dealera lub na stronie [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

**VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT**



# spis treści

- 5 **Tu nie pada – tu leje**  
Dzięki mocnym i niezawodnym maszynom Volvo budowa gazociągu na gaz płynny w dzikich rejonach Papui Nowej Gwinei posuwa się do przodu.
- 9 **Ludzie**  
SMT – Nigeria. Rozmawiamy z Pierre'm Peetersem, który odpowiada za rozwój Volvo w jednym z najszybciej rozwijających się krajów świata.
- 17 **W centrum uwagi**  
Tier IV Final/Stage IV. Sekret „zielonej mocy”: jak Volvo CE osiąga cel ograniczenia emisji.
- 25 **Dookoła świata – Myanmar**  
W tym pełnym magii kraju Volvo CE posiada wiodącą pozycję rynkową i jest gotowe na dynamiczny rozwój gospodarczy.
- 33 **Daj człowiekowi rybę... naucz go łowić ryby**  
Dystrybutor Volvo CE, który odmienia życie brazylijskiej młodzieży.



## Przeciwieństwa przyciągają się

F. Scott Fitzgerald powiedział kiedyś, że dowodem pierwszorzędnej inteligencji jest umiejętność uznawania dwu sprzecznych idei w tym samym czasie przy równoczesnym zachowaniu umiejętności działania.

Trudno jest wierzyć w dwie sprzeczne koncepcje równocześnie. Ale z najnowszego wydania magazynu Spirit jedno wynika jasno: dla Volvo godzenie przeciwieństw nie stanowi problemu.

W tym wydaniu magazynu wybieramy się w Alpy Apuańskie do Włoch, by odwiedzić kamieniołom, z którego już pięć stuleci temu korzystał Michał Anioł; wydobywane tam marmury dały materiał do najważniejszych ikonicznych budynków i rzeźb świata. Włoska firma Henraux eksploatuje kamieniołom już od blisko 200 lat, ale teraz do transportu dużych ilości produkowanego tu marmuru wykorzystuje koparkę i ładowarkę kołową Volvo.

Świat starego kamieniołomu stanowi ostry kontrast dla kolejnej historii, gdzie szczegółowo przedstawiamy supernowoczesne silniki Volvo CE, spełniające normy Tier IV Final. Dzięki nowatorskiej technologii te nowe silniki ograniczają pewne rodzaje szkodliwych emisji o 95%.

Spirit wyrusza także w odległe góry Papui Nowej Gwinei, gdzie 70 maszyn Volvo pracuje przy układaniu gazociągu na gaz płynny. Region jest oddalony od świata pustkowiem; jakby już to samo nie sprawiało dość kłopotów, roczny opad na tym terenie wynosi ponad 10 metrów, wskutek czego tamtejsze warunki są, mówiąc delikatnie, zdradliwe. Ale maszyny Volvo mają się tam świetnie. Tymczasem w gorącym, pustynnym klimacie Nowej Południowej Walii w Australii flota ładowarek kołowych i wozideł przegubowych Volvo pracuje w żwirowni o powierzchni 300 akrów – największej na kontynencie.

Wśród tyłu opowieści o tym, jak ciężko maszyny Volvo pracują w dzień i w nocy, we wszystkich czterech stronach świata, należy także wspomnieć, że Volvo potrafi się równie mocno angażować w zabawę. Rozmawiamy z Guo Xiangiem, menedżerem ds. rozwoju posprzedażowego, dawnym marynarzem floty handlowej, który trenował i płynął w rejsie testowym z załogą jachtu Sanya, jednego z sześciu uczestniczących w Volvo Ocean Race 2011–2012. Mówi, że było to dla niego najtrudniejsze – ale i najbardziej niezapomniane – doświadczenie w życiu.



Chyba prawdą jest powiedzenie, że przeciwieństwa przyciągają się. A Volvo po raz kolejny udowadnia, jak doskonale spisuje się na obu ekstremach – jak również w każdym miejscu między nimi.

**Klas Magnusson**

WYDAWCA Volvo Construction Equipment  
REDAKTOR NACZELNY Klas Magnusson REDAKTOR POMOCCNICZY Klas Magnusson  
PRODUKCJA REDAKCYJNA I PROJEKT EMG Communications Ltd  
AUTORZY TEKSTÓW Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo  
ZDJĘCIA Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

KORRESPONDENCJĘ PROSIMY PRZESYLAĆ NA ADRES: VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT,  
HUNDERENVELD 10 – 1082 BRUKSELA, BELGIA LUB E-MAILEM NA ADRES: VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE. ZABRONIONA JEST REPRODUKCJA, TRANSMISJA LUB PRZECHOWYWANIE W SYSTEMACH ARCHIWIZACJI DANYCH NINIEJSZEJ POZYCJI, W CAŁOŚCI LUB JEJ CZĘŚCI (TEKSTU, DANYCH, ZDJĘĆ), W JAKIEJKOLWIEK FORMIE I W JAKIKOLWIEK SPOŚÓB, BEZ UZYSKANIA UPRZEDNIEJ ZGODY NA PIŚMIE OD FIRMY VOLVO MASZYNY BUDOWLANE. VOLVO MASZYNY BUDOWLANE NIE PODZIELA WSZYSTKICH POGLĄDÓW WYRAŻONYCH W OPUBLIKOWANYCH MATERIAŁACH I NIE PONOSI ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ICH POPRAWNOŚĆ. CZTERY EDYCJE NA ROK – WYDRUKOWANO NA PAPIERZE PRZYJAZNYM ŚRODOWISKU.





TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



CUSTOMER SERVICE

# PRODUKTY I USŁUGI VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT: WYSTARCZY KLIKNĄĆ

Znajdź swojego lokalnego dilera  
na [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

RELIABILITY





# Tu nie pada – tu leje



**B**udowa gazociągu ciekłego gazu ziemnego w niedostępnych rejonach górskich Papui Nowej Gwinei wiąże się z oczywistymi wyzwaniami. Ale dorzucimy do nich roczne opady deszczu sięgające 10 m, trudny, górski teren i brak infrastruktury – to zadanie, któremu może sprostać jedynie niezawodny i wytrzymały sprzęt Volvo Construction Equipment.



## PIERWSZA POPRZECZKA

Esso Highlands Limited, firma zależna największego w skali światowej, notowanego na giełdzie koncernu z branży ropy i gazu – ExxonMobil – zleciła przedsiębiorstwu Spiecapag budowę 300 km gazociągu ciekłego gazu ziemnego z pól Hides w centrum kraju do Omati, na wybrzeżu Zatoki Papuańskiej. Stamtąd gaz popłynie 400 kilometrowym odcinkiem podmorskim do zakładu przetwórczego w pobliżu stolicy kraju – Port Moresby.

Prace przy odcinku naziemnym gazociągu rozpoczęły się 2010 r. i obejmują budowę drogi dojazdowej po obu stronach jego nitki, tymczasowych kwater dla ekip budowlanych oraz pozyskanie i transport kamienia wapiennego do niwelacji wzniesień i dolin przecinających linię przebiegu gazociągu. Do wykonania tych zadań firma Spiecapag zakupiła flotę 70 maszyn Volvo CE, składającą się z 45 wozideł przegubowych A30E ar, 5 równiarek samojezdnych G940, 4 koparko-ładowarek BL71, 5 ładowarek kołowych L150F, 7 układarek rur PL4611 i 4 ubijarek SD100.

„Po przyznaniu kontraktu na budowę gazociągu firmie Spiecapag, musieliśmy działać bardzo szybko – prawie nie mieliśmy czasu na negocjacje”, mówi Thomas Stemper, Dyrektor ds. Klientów Kluczowych w Volvo CE. „Współpracując z Spiecapag, Volvo CE dostarczyło flotę przez Singapur zaledwie w 3 miesiące. To było niełatwe zadanie, ale wykonaliśmy je – sprzęt dostarczyliśmy nawet przed terminem”.

## NAJPIERW DOJAZD

Droga dojazdowa biegnąca wzdłuż gazociągu ma duże znaczenie – w czasie budowy są nią przewożeni pracownicy, prowiant, dostawy, materiały i paliwo. Ładowarki kołowe Volvo przewożą pozyskany i rozkuszony wapień na odcinki budowy drogi, gdzie równiarki samojezdne i ubijarki rozkładają materiał tworząc nawierzchnię.

„Teren jest tu bardzo grząski”, wyjaśnia Olivier Balloy, Dyrektor projektu w Spiecapag. „Bez silnych maszyn Volvo nie byłibyśmy w stanie realizować projektu. Nawet podczas tzw. pory suchej w Papui Nowej Gwinei może spaść 50 cm deszczu w ciągu miesiąca. Dochodzi do wymywania materiału użytego do wyrównania nierówności terenu – potrzebujemy ciągłych jego dostaw, aby uzupełniać braki”.

W kilku miejscach wzdłuż drogi dojazdowej są już sterty rur gotowych do kładzenia. Układarki rur ładują je na specjalnie zaadaptowane wozidła przegubowe transportujące rury dalej. „Grząski teren o dużych stromiznach uniemożliwia wykorzystanie konwencjonalnych samochodów ciężarowych – wozidła Volvo mogą poruszać się w takim terenie i stanowią idealne rozwiązanie”, mówi Olivier.

„Wozidła są dostarczane prosto z fabryki z odpowiednio przystosowanym osprzętem, aby można było łatwo przyłączyć przyczepy”, dodaje Olivier. „Po zakończeniu zadania maszyny będzie można ponownie skonfigurować jako zwykłe wozidła, co sprawia, że są dla nas podwójnie cenne”.

Układarki rur Volvo zostały specjalnie wybrane ze względu na ich właściwości, jak wyjaśnia Olivier: „Obrót o 360° dzięki konstrukcji bazującej na koparkach oznacza, że maszyny nie muszą w ogóle dokonywać przejazdów przy ładowaniu wozideł na składowiskach rur – pomaga to ograniczyć zużycie paliwa”. „Rury mają różne rozmiary – największe mają średnicę 81cm i długość do 12 m, ważą ponad 8 ton. „Transportujemy je na odległości sięgające 20 km, więc potrzebujemy wytrzymałego sprzętu”, mówi Olivier.

„Wozidła Volvo mogą poruszać się w grząskim terenie i stanowią idealne rozwiązanie”.





„To było nietatwe zadanie, ale wykonaliśmy je – sprzęt dostarczyliśmy nawet przed terminem”.



Sprzęt Volvo jest także wykorzystywany przy budowie osiedli, w których mieszkają ekipy budowlane. „Koparko-ładowarki to doskonale maszyny uniwersalne, które można wykorzystywać przy budowie tymczasowych kwater i przy wielu innych robotach w ramach projektu”.

Wartość dodana i serwis nie do pobicia „Jednym z podstawowych powodów, dla których zdecydowaliśmy się na współpracę z Volvo CE przy tym projekcie była wartość, jaką nam zapewnia”, wyjaśnia Olivier. „Ten zaawansowany, lecz wytrzymały sprzęt, jest prosty w obsłudze – Volvo wysłało nawet instruktorów w te niedostępne rejony, aby przeszkolić miejscowych pracowników. Wyjaśnili im różne funkcje i pokazali, jak stosować sprzęt w sposób bardziej wydajny i bezpieczny”.

Maszyny Volvo mają całą gamę rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo, takich jak lepsza widoczność, kamery wsteczne, ergonomiczne elementy kierownicze i pokładowe systemy poziomowania obciążeń, które zdaniem Oliviera, mają istotne znaczenie przy projekcie. „Bezpieczeństwo operatorów to dla nas priorytet”, zapewnia.

Thomas Stemper, z Volvo CE, który odegrał ważną rolę w trakcie przeprowadzania przetargu, zauważa, że flota maszyn Volvo zapewnia dodatkowe korzyści. „W przypadku większości maszyn można wykorzystywać te same części, co podnosi ich dostępność. W miejscu budowy do obsługi projektu mamy obecnie zapasy części wartości 2 mln USD – a nasze sieci

„Wsparcie na miejscu to dla nas ogromny atut, ponieważ maszyny muszą pracować przez cały czas”.

dystrybucji i logistyczne gwarantują terminowe dostarczanie części, co zapewnia maksymalną dostępność maszyn”.

Na miejscu jest zespół doświadczonych mechaników Volvo przeprowadzający konserwację i naprawy. „Serwis ze strony Volvo jest nie do pobicia”, wyjaśnia Olivier. „Wsparcie na miejscu to dla nas ogromny atut, ponieważ maszyny muszą pracować przez cały czas. Serwis posprzedażowy to główna zaleta Volvo w porównaniu z innymi producentami sprzętu budowlanego, na pewno będziemy kontynuować ściśle współpracę z naszym dilerem z Australii – CJD Equipment”.

Tekst: Holly Brace







Człowiek, który odpowiada za rozwój Volvo w jednym z najszybciej rozwijających się krajów świata.

„NIGERYJSKIE FIRMY PRACUJĄ Z NAMI, BO JESTEŚMY NA MIEJSCU I OFERUJEMY IM WSPARCIE, BEZ WZGLĘDU NA TO, GDZIE DZIAŁAJĄ”.



50 mobilnych warsztatów zapewnia serwis w całym kraju.

**M**OŻNA POWIEDZIEĆ, ŻE W NIGERII WSZYSTKO ROŚNIE: OD BUJNEJ DŻUNGLI OTACZAJĄCEJ STOLICĘ KRAJU ABUDŻĘ, PO LICZBĘ LUDNOŚCI JEGO FINANSOWEGO CENTRUM, LAGOS. KRAJ ROŚNIE JAK NA DROŻDŻACH.

Rozwijający się dynamicznie sektor wydobywania ropy naftowej, rozwój infrastruktury – którego przykładem może być niewiarygodnie ambitny projekt Eko Atlantic w Lagos i rosnąca w siłę klasa średnia sprawiają, że Nigeria to jeden z najszybciej rozwijających się krajów świata.

W rezultacie, gdy inne rynki budowlane zmagają się ze skutkami recesji, rynek nigeryjski rozwija się, a diler Volvo w Nigerii i wielu innych krajach afrykańskich, firma SMT-Nigeria, jest w optymalnej sytuacji, aby odnieść sukces.

Dowodem wiary firmy w ten potencjał może być otwarcie tego lata nowego oddziału w Abudży, z którego jest niezwykle dumna. I słusznie. Pracę znajdzie tu 50 osób, będzie także miejsce dla 200 maszyn.

#### **DODATKOWY WYMIAR**

Stolica kraju, zbudowana w latach 80-tych, nadal dynamicznie się rozwija, więc otwarcie tam nowego oddziału ma sens. Uprzednio siedziba główna SMT-Nigeria mieściła się w Lagos, skąd zarządzano ponad 50 mobilnymi warsztatami serwisującymi klientów w całym kraju. Warsztaty te nadal będą funkcjonować i spełniać ważną rolę, ale nowa siedziba nada działalności firmy nowy wymiar.

„Wszystkie duże przedsiębiorstwa budowlane mają siedziby główne w Abudży”, mówi Dyrektor Zarządzający, Pierre Peeters, którego zadaniem jest prowadzenie sprzedaży i wsparcia klientów w Nigerii. „To ułatwia im działanie, rząd





W nowym oddziale Abudży pracę znajdzie 50 osób, będzie także miejsce dla 200 maszyn.

„NAWIĄZALIŚMY TAKŻE WSPÓŁPRACĘ  
Z MIEJSCOWYMI SZKOŁAMI, OFERUJĄC PRAKTYKI  
DLA UCZNIÓW W SPRZEDAŻY, ADMINISTRACJI  
I DZIALE TECHNICZNYM”.

Nigerii ma tam siedzibę, a to właśnie on jest głównym klientem. Poza tym stolica leży w centrum kraju i łatwiej stamtąd dostać się do wielu regionów”.

Pierre, który pracował dla SMT-Nigeria w wielu afrykańskich krajach i świetnie poznał te rynki, pozostaje w Lagos. „Nadal musimy tu być obecni. Także z logistycznego punktu widzenia, wszystkie maszyny przechodzą najpierw przez tutejszy port, podobnie jak większość lotniczych dostaw ekspresowych. W przyszłości naszym celem będzie posiadanie w Lagos oddziału takiego jak w Abudży”.

Placówka w Abudży będzie także centrum technicznym firmy, z ośrodkiem szkoleniowym, pozwalającym na podnoszenie kwalifikacji pracowników. Ich brak stanowi jedną z podstawowych barier w krajach rozwijających się, takich jak Nigeria. „Rekrutacja wykwalifikowanych miejscowych techników stanowi wyzwanie”, wyjaśnia Pierre. „Dlatego też budujemy ośrodek szkoleniowy. Będziemy tam szkolić m.in. operatorów, to ułatwi nam symulatory”.

#### **OBSŁUGA KLIENTA**

„Nawiązaliśmy także współpracę z miejscowymi szkołami, oferując praktyki dla uczniów, w sprzedaży, administracji i dziale technicznym. Podobnie jak w Europie i wszędzie indziej tu także należy zadbać o przyszłą siłę roboczą”.

SMT-Group, uprzednio działająca jako ATC-Nigeria, weszła na rynek afrykański w 2003 r. i jako przedsiębiorstwo belgijskie, ma historyczne powiązania z Demokratyczną Republiką Kongo, gdzie rozpoczęła działalność.

Następnie rozwijała się, wchodząc na kolejne rynki, w takich krajach jak: Benin, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Kongo, DR Kongo, Gabon, Gana, Wybrzeże Kości Słoniowej, Liberia, Ruanda i Togo.

Dlaczego rynek afrykański rozwija się a SMT-Nigeria odnosi sukcesy? „Działamy na bazie filozofii obsługi klienta stworzonej przez Volvo, która jest obca dla niektórych z naszych konkurentów”.

#### **KLUCZOWE WSPARCIE**

„Poza tym rozwój cen surowców i przyrost ludności wiążą się z potrzebą szybszego rozwoju infrastruktury”.

Afryka to unikalny rynek i działalność na nim wiąże się z wieloma specyficznymi wyzwaniami, ale Pierre uważa, że jest też wiele podobieństw z innymi regionami. „Tu obsługa jest równie ważna, może nawet ważniejsza niż w Europie. Tam, jeśli nie masz jakiejś części, możesz ją sprowadzić bez problemu. Tu, jeśli zawodzi serwis, może to trwać tygodniami”.

„Utrzymanie dostępności maszyn i zapewnienie ludzi do jej serwisowania to kwestia podstawowa. Zawsze jesteśmy gotowi, aby wesprzeć naszych klientów. Nigeryjskie firmy pracują z nami, bo jesteśmy na miejscu i oferujemy im wsparcie, bez względu na to, gdzie działają”.


„Dlatego warsztaty mobilne są tak ważne. Klienci potrzebują mechaników, którzy mogą do nich dotrzeć. Wielu klientów ma własne warsztaty rozrzucone w wielu miejscach robót po całym kraju, działają tam gdzie realizują projekty. Kamieniołom, czy wykonawca projektu drogowego nie chce przemieszczać sprzętu. Musisz do nich dojechać”.



„KAMIENIOŁOM, CZY WYKONAWCA PROJEKTU DROGOWEGO NIE CHCE PRZEMIESZCZAĆ SPRZĘTU. MUSISZ DO NICH DOJECHAĆ”.

Kiedy magazyn Volvo Spirit odwiedził firmę w kwietniu, oddział był niemal gotowy. Niektóre z maszyn, które zapewnią jego ogromny plac postojowy, były już eksploatowane w ramach pobliskiego projektu wyburzeniowego. Pięć koparek EC380 zakupionych przez ITB Nigeria budowało nasyp ochronny wokół pustego budynku betonowego, przed jego wyburzeniem metodą wstrząsu elektrycznego.

„Budowa trwała 4 lata, wyburzenie zajmie 15 sekund”, stwierdza Joseph El-Haddar, kierownik projektu. Następnie flota koparek zacznie wykonywanie 9-metrowych wykopów pod fundamenty nowego obiektu.

Kolejny ekscytujący, nowy projekt w Abudży, i nowy projekt SMT-Nigeria oraz Volvo Construction Equipment. 

Tekst: Dan Waddell

Zdjęcia: Julian Cornish Trestrail

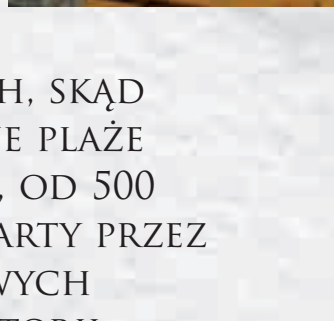




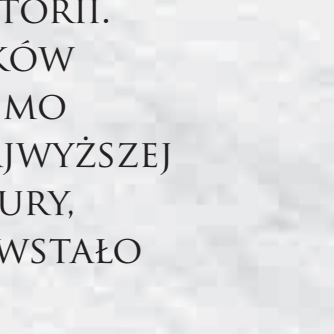
# BRZEMIĘ HISTORII



WYSOKO W ALPACH APUAŃSKICH, SKĄD ROZCIĄGA SIĘ WIDOK NA MODNE PLAŻE WŁOSKIEGO WYBRZEŻA VERSILIA, OD 500 LAT DZIAŁA KAMIENIOŁOM OTWARTY PRZEZ JEDNĄ Z NAJBARDZIEJ WPŁYWOWYCH



POSTACI W HISTORII. OD KILKU WIEKÓW MONTE ALTISSIMO DOSTARCZA NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI MARMURY, Z KTÓRYCH POWSTAŁO WIELE



Z NAJWSPANIALSZYCH BUDOWLI ŚWIATA I RZEźB. OBECNIE WAŻNĄ ROLĘ W PROCESIE POZYSKIWANIA TEGO SUROWCA ODGRYWA NAJNOWOCZĘSNIJSZY SPRZĘT VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT (VOLVO CE).





Bogate złoża na Monte Altissimo odkryto na początku XV wieku, a ich eksploatację umożliwił geniusz Renesansu – Michał Anioł. Ten rzeźbiarz, malarz, architekt, poeta i inżynier przez 3 lata kładł podwaliny pod wydobycie marmuru w tym rejonie, nadzorując budowę dróg i mostów.

Potem eksploatację tego kamieniołomu, leżącego w północno-zachodniej Toskanii, przerwano na ponad 100 lat, dopiero w roku 1821 Marco Borrini di Seravezza – miejscowy potentat – i Francuz, Jean-Baptiste Alexandre Henraux, nabyli go i ponownie rozpoczęli jego eksploatację. Od tego czasu kamieniołom funkcjonuje bez przerw i wchodzi dziś w skład Henraux S.P.A., wiodącego przedsiębiorstwa wydobywającego marmur i granit w kilku kamieniołomach tego fascynującego regionu.

Słynny marmur Henraux wykorzystano do budowy wielu słynnych obiektów, m.in. Katedry św. Izaaka w Petersburgu, zakrystii św. Piotra w Rzymie, Wielkiego Meczetu w Abu Zabi i wież Emirates Towers w Dubaju oraz odbudowy klasztoru na Monte Cassino. Wykorzystywali go także najwybitniejsi rzeźbiarze: Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Miró czy Isamu Noguchi.



*„NASZA FIRMA EKSPLOATUJE KAMIENIOŁOM CARVAIOLE NA MONTE ALTISSIMO OD NIEMAL 200 LAT”.*



#### **AWANGARDA**

Kamieniołom, leżący 1 300 m nad poziomem morza, to swego rodzaju zabytek, czego absolutnie nie można powiedzieć o sprzęcie wykorzystywanym do trudnego, a niekiedy także niebezpiecznego, pozyskiwania oraz transportu ciężkich bloków marmuru w bardzo trudnych warunkach. Zadania te wykonuje koparka gąsienicowa Volvo EC700C i ładownia kołowa L350F.

„Nasza firma eksploatuje kamieniołomy na Monte Altissimo od niemal 200 lat”, mówi Paolo Carli, prezes Henraux. „Do wycinania marmuru stosujemy nowoczesne metody: diamentowe piły łańcuchowe i maszyny tnące”, wyjaśnia Carli. „Następnie urobek w postaci bloków różnej wielkości zwozimy do doliny, gdzie jest przycinany do płyt i bloków o określonych grubościach”.



Pozyskiwanych jest tu 5 gatunków marmuru Cervaiolo Arabesque, Altissimo Arabesque, Cervaiolo Statuary, Altissimo Statuary



„DZIĘKI SYSTEMOWI CARETRACK  
I UMOWIE SERWISOWEJ MOŻEMY  
SPAĆ SPOKOJNIE”.

i Altissimo Calacatta. Są one wykorzystywane w ramach prestiżowych projektów budowlanych na całym świecie, szczególnie na Bliskim Wschodzie i w USA.

#### NAJWYŻSZA JAKOŚĆ VOLVO

W celu pozyskiwania i transportu ogromnych ilości marmuru Henraux eksploatuje dużą flotę, i uważa koparkę gąsienicową Volvo EC700C oraz ładowarkę kołową L350F za jej ważne elementy. Carli wyjaśnia, że wybrał Volvo

CE z wielu powodów.

„Kiedy potrzebowaliśmy nowego sprzętu, wzięliśmy pod uwagę Volvo, ponieważ oferuje dobrą relację między najbardziej zaawansowaną technologią i ceną,” stwierdza. „Oczywiście przy wyborze sprzętu trzeba rozważyć wiele różnych czynników. Nie porównywaliśmy jedynie ceny i specyfikacji. Zapytaliśmy kolegów z branży i operatorów, którzy pracują ze sprzętem Volvo CE. Okazało się, że wszyscy bardzo wysoko oceniali te maszyny”.

Po dokonaniu szczegółowej analizy wymogów Henraux zakupił koparkę gąsienicową L350F, a nieco później także ładowarkę EC700C. „Przekonał nas wpływ na środowisko, bezkompromisowe podejście do kwestii bezpieczeństwa oraz zaawansowana technologia, jakie charakteryzują ofertę Volvo CE”, dodaje Carli. „Innym równie istotnym czynnikiem było doskonałe wsparcie techniczne, jest zarówno terminowe jak i skuteczne. Dzięki systemowi CareTrack i umowie serwisowej możemy spać spokojnie”.

#### OPTYMALNA WARTOŚĆ

Franco Pierotti, konsultant szefa ds. eksploatacji i znawca historii kamieniołomu wyjaśnia, w jaki sposób sprzęt Volvo CE ułatwia pracę.


„W kamieniołomie eksploatujemy sprzęt stosowany na różnych etapach pozyskiwania materiału.

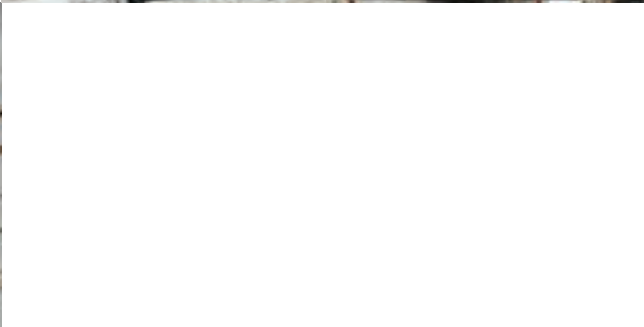
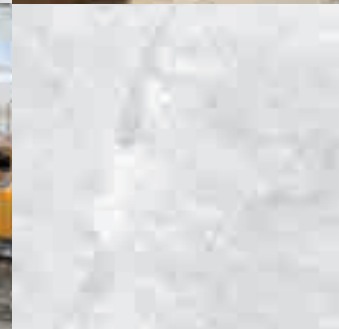
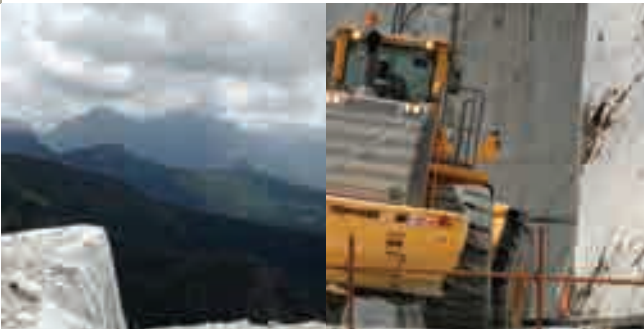
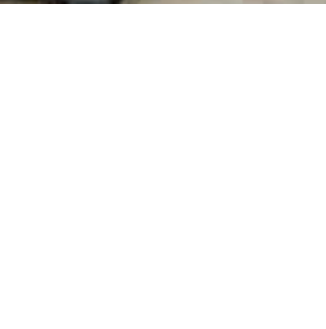
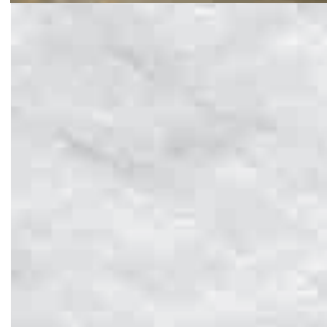


Paolo Carli,  
prezes przedsiębiorstwa Henraux

*„UNOSZENIE I TRANSPORT  
TYCH WAŻĄCYCH 20-30 TON  
BLOKÓW WYMAGA DUŻEJ  
MOCY”.*

Ładowarka gąsienicowa Volvo EC700C jest wykorzystywana na wiele sposobów. Wspiera pracę przy przewracaniu partii materiału skalnego, tzw. ławy, wyciętego ze skały czołowej, tam gdzie przestrzeń manewrowa jest ograniczona stosujemy dźwigniki hydrauliczne. Po przewróceniu ławy, koparka gąsienicowa EC700C przenosi materiał do miejsca cięcia.

„Kiedy blok marmuru jest gotowy do opuszczenia kamieniołomu, ładowarka kołowa L350F przewozi go do miejsca załadunku na ciężarówkę, która transportuje go do doliny. Dzięki tym maszynom, obecnie jest to stosunkowo prosta operacja, ale wymaga dużej mocy, aby unosić i transportować te ważące 20–30 ton bloki”, dodaje Pierotti. 







Sekret "zielonej mocy": jak Volvo CE osiąga cel ograniczenia emisji.



Newly developed engines meets all legislative requirements of Stage 4A. Nowo opracowane silniki spełniają wszystkie wymogi prawne norm Stage 4A.

2

1 STYCZNIA 2014 R. WEJDĄ W ŻYCIE NAJNOWSZE PRZEPISY DOTYCZĄCE EMISJI W SEKTORZE MASZYN BUDOWLANYCH. NAZWY „TIER IV FINAL” (W USA) I STAGE IV (W UNII EUROPEJSKIEJ) DLA WIELU MOGĄ BYĆ NIEZROZUMIAŁE, POWIEDZMY TO WIĘC INACZEJ: DATA 21 STYCZNIA STANOWI KULMINACJĘ HISTORYCZNEJ FAZY ROZWOJU SILNIKÓW, PO NIEJ JUŻ NIC NIE BĘDZIE TAKIE SAMO.

Nadal niezbyt jasno? To może tak. Wraz z przepisami, wprowadzonymi na poprzednim etapie, nowe normy sprawią, że emisje NO<sub>x</sub> (tlenków azotu powstających w silniku w trakcie spalania) i cząstek stałych (sadzy silnikowej) zostaną drastycznie ograniczone, aż o 95%.

Jeśli obserwowaliście poziomy emisji w branży maszyn budowlanych przez ostatnie 15 lat, to teraz wydaje się, że niemal znikają z wykresów.

#### **ZDUMIEWAJĄCE OSIĄGNIĘCIE**

Jest to zdumiewające osiągnięcie, które należy docenić. Tyle że w Volvo Construction Equipment (Volvo CE) poszli jeszcze dalej. Firma nie tylko ograniczyła poziom emisji, ale także włożyła wiele pracy w jednoczesne udoskonalenie osiągnięć silnika i zużycia paliwa. A to znaczy, że „zielone” myślenie równa się moc. Ten cel można osiągnąć.

Niektórzy zareagowali na nowe wymogi ograniczenia emisji argumentem, że musi to spowodować pogorszenie osiągnięć. Nie taka jednak była reakcja Volvo CE.

„Zaangażowanie w kwestie środowiskowe na równi z jakością jest w pełni zgodne z 'Drogą Volvo'”, mówi Åsa Gabrielsson, Dyrektor ds. biura projektowego



platform technologicznych. „Oczywiście wprowadzanie znacznych zmian w technologii wiąże się z wyzwaniem, ale nasi inżynierowie mają to we krwi: spełnianie lub przewyższanie wymogów prawnych przy jednoczesnym zachowaniu osiągnięć, jakości i dbałości o środowisko”.

„W fazie Tier IV Interim wystąpiły pewne problemy, ale jesteśmy przygotowani do udanych premier w styczniu 2014 r. Nasze zespoły projektowe nie miały wątpliwości, że osiągniemy zamierzony cel”.

W rzeczy samej, dodaje Peter Engdahl, Menedżer ds. osiągnięć silnika, celem od samego początku było nie tyle spełnienie najnowszych norm dotyczących emisji, ale jednocześnie poprawa wydajności silnika.

„Dostrzegliśmy w tym raczej okazję, a nie trudność”, mówi. „Naszym wyraźnym dążeniem było zawsze tworzenie dodatkowej wartości dla klienta poprzez lepsze osiągnięcia i niższe zużycie paliwa. I szczerze mówiąc, przewyższyliśmy nawet nasze własne oczekiwania”.

#### UNIKATOWE ROZWIĄZANIE

„W celu spełnienia ostatecznych norm dotyczących emisji – które wymagają redukcji NOx o 80% w porównaniu z poprzednimi limitami – Volvo CE opracowało nowy system obróbki spalin (Exhaust After Treatment System, EATS). Wykorzystuje on technologię selektywnej redukcji katalizacyjnej (Selective Catalytic Reduction, SCR), w której do konwertera katalizacyjnego jest wtryskiwany nietoksyczny płyn (mocznik), zmieniający NOx w nieszkodliwy azot.

„System EATS będzie stosowany zarówno w produktach przeznaczonych do eksploatacji na drogach utwardzonych, jak i w terenie. W ten sposób wykorzystamy wyniki prac prowadzonych na szeroką skalę przez naszych współpracowników z firm Volvo Trucks i Volvo Buses”.

Opracowując te technologie – od 2005 r. SCR została już wszechstronnie przetestowana w ponad milionie ciężarówek Volvo – firma równocześnie wyciskała kolejne poziomy wydajności ze swoich silników Volvo Advanced Combustion Technology (V-ACT).

„Z punktu widzenia mechaniki jest to ta sama koncepcja silnika, co poprzednio”, mówi Engdahl. „Jednak od czasów Tier IV Interim – oprócz zredukowania emisji NOx o dalsze 80% – ponownie zoptymalizowaliśmy spalanie i sterując nim oprogramowaniem. Dzięki temu w chwili wprowadzania produktów spełniających normy Tier IV Final będziemy także mieć już ponad trzyletnie doświadczenie w stosowaniu tych silników w naszym sprzęcie budowlanym”.



Silnik wysokoprężny Volvo z technologią V-act (Volvo Advanced Combustion Technology)

**„NASZE ZESPOŁY PROJEKTOWE NIE MIAŁY WĄTPLIWOŚCI, ŻE OSIĄGNIEMY ZAMIERZONY CEL.”**

#### POPRAWA W ZAKRESIE KONSERWACJI I WYDAJNOŚCI

Innym ważnym novum w związku z Tier IV Final / Stage IV, jak mówi Engdahl, było wyeliminowanie filtra spalania cząstek stałych. Wcześniej spalanie należało uruchamiać co 10–20 godzin, teraz zaś konserwacja jest wymagana jedynie co 500 godzin, co obciąża operatora w minimalnym stopniu.

„Przy wprowadzeniu technologii SCR wydajność silnika staje się pewnym wyzwaniem. Na ogół możliwe jest drastyczne ograniczenie zużycia oleju napędowego, jednak w rzeczywistości operator musi też pokryć koszt wodnego roztworu mocznika (Diesel Emission Fluid, DEF). W trakcie projektowania nasi inżynierowie zoptymalizowali silniki w taki sposób, aby koszt dla klienta – oleju i wodnego roztworu mocznika – był możliwie najniższy.

Pomiary wykazały poprawę wydajności – jeśli chodzi o olej napędowy i mocznik – nawet do 5% w porównaniu z Tier4 Interim. Pozwoli to na olbrzymie oszczędności w ramach całkowitego kosztu posiadania maszyny”.

Za ten sukces odpowiadają wszyscy, mówi Peter Österberg, Wiceprezes ds. platform technologicznych.

#### WYZWANIE – I SUKCES – DLA WSZYSTKICH

„Było to wyzwanie dla całej organizacji, od działu zakupów przez dział operacji, sprzedaży, aż po sektor

posprzedawowy. Wszyscy musieliśmy zrobić ten krok. Wszyscy musieliśmy się sprawdzić w czymś nowym.

To prawda, jest to duże osiągnięcie ekonomiczne i techniczne, ale w ramach Grupy Volvo mieliśmy możliwość współpracować z naszymi firmami specjalizującymi się w autobusach i ciężarówkach, z Volvo Penta i producentami silników. Współpracowaliśmy bardzo ściśle.

Dało nam to portfel rozwiązań, z których mogliśmy czerpać, jako że maszyny różnych wielkości mają różne wymagania. Żaden z naszych konkurentów nie ma czegoś, czego i my byśmy nie mieli. Przy tym mamy znaczącą przewagę nad mniejszymi producentami, którzy nie mogą się opierać na takich zasobach”.


Gabrielsson zgadza się: „Opracowania projektów są w pełni przekrojowe, odzwierciedlają całą organizację Volvo, mocno angażują się w nie także działy operacji, rozwiązań dla klientów i marketingu. Wspólnie przygotowujemy projekty maszyn Volvo CE do produkcji i udanego wprowadzania na rynki w poszczególnych regionach”.

## Z KORZYŚCIĄ DLA KLIENTA

Zasoby Volvo CE oznaczają, że nowe silniki zostały przetestowane w każdej możliwej sytuacji, poczynając od mrozów, kończąc na upałach i dużych wysokościach – a ich niezawodność jest nieprzerwanie monitorowana, gdyż klientom oferuje się codzienne wsparcie specjalnych zespołów technicznych. I tak oprócz testów na stanowiskach pomiarowych silniki przeszły ponad 25 tys. godzin testów w wozidłach przegubowych, ładowarkach kołowych i koparkach.

W latach 2008–2009 istniała obawa, że branża budowlana będzie sprzeciwiać się wymaganiom wprowadzanym przez nowe przepisy dotyczące emisji, np. konieczności posiadania w maszynie zapasu mocznika i tworzenia infrastruktury, która umożliwi jego dostawę na odległe place robót. Te obawy już nie istnieją; widać wyraźnie, jak długą drogę pokonała branża – i Volvo CE.

„To była ciężka praca, zgadza się, i jesteśmy dumni z tego, co osiągnęliśmy”, podsumowuje Engdahl. „Mamy w końcu jakieś 250 modeli maszyn, nawet jeśli nie wszystkie podlegają nowym przepisom. Te kwestie zaprzętały nas każdego dnia przez ostatnie sześć lat.

Ale to sprawiło, że musieliśmy się także każdego dnia uczyć czegoś nowego, dzięki czemu ta praca jest ekscytująca. Jesteśmy dobrze przygotowani do stycznia 2014 r. Następne wyzwanie będzie polegało na tym, aby sukces pomiarów testowych powtórzyć w terenie, tak aby nasi klienci w pełni z niego skorzystali”. 

Tekst: Tony Lawrence



## EKSTREMALNE TESTY

Od mrozów do dużych wysokości i palącego upału, rozwiązania technologiczne Volvo CE opracowane w związku z normami Stage IV/Tier 4 Final przeszły najcięższe testy, mające udowodnić, że najnowsza generacja silników Volvo charakteryzuje się maksymalną wydajnością i niezawodnością.

W ramach procesu testowania i weryfikacji prototypowe wozidła przegubowe, ładowarki kołowe i koparki, wyposażone w technologię Volvo Stage IV/Tier 4f, zostały przetransportowane w odległe miejsca w poszukiwaniu zimnego klimatu, dużych wysokości i warunków letnich. Każda ekspedycja testowa liczy około 100 inżynierów specjalistów konstrukcji silnika i mechaniki, którzy wspólnie w ciągu trwającej miesiąc ekspedycji przeprowadzają setki testów. Testy są powtarzane dwukrotnie – raz w fazie opracowania i drugi raz potem, w procesie weryfikacji.

Zimowe ekspedycje Volvo CE odbywają się w najzimniejszym okresie zimy w Kirunie, na dalekiej północy Szwecji, pod kołem podbiegunowym, gdzie temperatury spadają (i pozostają) dużo poniżej -30°C. Testy w zimnym klimacie przeprowadzono w kopalni Kiruna – największej i najnowocześniejszej na świecie podziemnej kopalni rudy żelaza. Klient Volvo, który obsługuje ten zakład, włączył prototypy do swojej floty maszyn. W ten sposób inżynierowie Volvo mogli nie tylko gromadzić dane i monitorować pracę w realnych warunkach, ale także przekonać się, jak nową technologią odbierają operatorzy.

Inne testy obejmowały powtarzanie standardowych cykli roboczych i optymalizację rozruchu silnika zimnego. „Znoszenie temperatur poniżej zera w testach w zimnym klimacie to tylko część procesu rozwoju – ale jest to niezbędna procedura, gdyż trzeba sprawdzić, czy silnik, system obróbki spalin oraz wszystkie inne systemy i podsystemy radzą sobie w ekstremalnych zimowych warunkach”, mówi Jan Guthammar, główny menedżer projektu ds. inicjatywy Volvo CE Stage IV/Tier 4f.

„Na drugim końcu ekstremum – w Hiszpanii – testowaliśmy ciężarówkę i sprawdzaliśmy, jak technologia radzi sobie z ciężkimi zadaniami w ekstremalnym upale”, ciągnie Jan. „Przykładowo przyglądaliśmy się, jak wozidło przegubowe z silnikiem Stage IV/Tier 4f reaguje na wjazd z pełnym ładunkiem na strome wzgórze w skwarze. Maszyny testowano także na dużej wysokości – 3500 m nad poziomem morza – we francuskiej miejscowości Les Deux Alpes. Powietrze jest tam rzadkie, a ciśnienie atmosferyczne niskie, musieliśmy więc sprawdzić i zweryfikować osiągi maszyny, zużycie paliwa, reakcję silnika i łatwość rozruchu w tak rozrzedzonych warunkach.

Na dużych wysokościach w powietrzu jest znacznie mniej tlenu, co oczywiście wpływa niekorzystnie na wszystkie silniki spalinowe, ponieważ tlen jest kluczowym elementem cyklu spalania. Jednak najnowsza generacja maszyn Volvo wykazuje się w tych trudnych warunkach lepszymi osiągnięciami – prawdę mówiąc, i na podstawie naszych wewnętrznych testów, i z informacji klientów, którzy obecnie używają tych maszyn, widzimy, że cała linia produktów spełniających normy Stage IV/Tier 4f cechuje się poprawionymi osiągnięciami, wydajnością paliwową i niezawodnością”.



# NAJWIĘKSZA PIASKOWNICA AUSTRALII



WYOBRAŹMY SOBIE KOGOŚ, KTO  
KAŻDEGO DNIA IDZIE DO PRACY  
W...GIGANTYCZNEJ PIASKOWNICY.  
NO MOŻE NIEZUPEŁNIE PIASKOWNICY,  
W PRZYPADKU OPERATORÓW FIRMY  
MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES JEST TO  
PIASKOWNIA, W DODATKU NAJWIĘKSZA  
W AUSTRALII. TO JEDYNE W SWOIM  
RODZAJU MIEJSCE ZNAJDUJE SIĘ 2 KM  
OD ZAPIERAJĄCEGO DECH W PIERSIACH  
WYBRZEŻA NOWEJ POŁUDNIOWEJ WALII.

**R**obert Mackenzie, nazywany też Macka, nie jest zwykłym przedsiębiorcą. Siedem lat temu, będąc głową pięcioosobowej rodziny, doszedł do wniosku, że czas na zmiany, zamknął dobrze prosperującą piaskarnię i zabrał rodzinę na wyprawę ich życia (jego najstarsza córka musiała jednak zostać w domu, aby dokończyć praktykę fryzjerską). Ten jowialny, 43-letni Australijczyk zerknął na mapę i wraz z rodziną opuścił Salt Ash, 200 km na północ od Sydney w Nowej Południowej Walii – i tak zaczęła się ta przygoda.

„Chciałem zobaczyć prawdziwą Australię – a najlepszy sposób, aby to zrobić, to zrobić to z rodziną”, wyjaśnia Macka. „Nie chcieliśmy odwiedzać miejsc pełnych turystów, chcieliśmy zobaczyć miejsca, których prawie nikt nie odwiedza. Kiedy oglądaliśmy wschód słońca na pustyni w Zachodniej Australii, albo poznawaliśmy nowe kultury Tasmanii, liczyła się każda sekunda”.

**„MAMY WRAŻENIE, ŻE JESTEŚMY NA INNEJ PLANECIE. WIDOK TEGO OGROMNEGO OBSZARU BIAŁYCH PIASKÓW JEST NIESAMOWITY”.**

W trakcie tej trwającej rok ekspedycji rodzina Mackenzich pokonała ponad 26 000 km, jednocześnie rodzice prowadzili nauczanie dwójki synów w wieku 10 i 11 lat. „Najmocniejszym przeżyciem było spotkanie z Aborygenami mieszkającymi 800 km od najbliższej drogi krajowej, nie mówiąc już o sklepie czy hotelu. Ich społeczność przyjęła nas z otwartymi ramionami – także w ich domach”, wspomina. „Blżej zaprzyjaźniliśmy się z jedną z rodzin i zaprosiliśmy ich do nas, do Newcastle. Dla niektórych z nich to był pierwszy lot samolotem, pierwsza wizyta u fryzjera czy wyjście do kina – podobały im się te nowe doświadczenia, ale nie mogli doczekać się powrotu do domu. A dla nas było to doświadczenie, które uczy pokory”.

Rodzina Mackenzich też wróciła zadowolona do domu. I do swojej firmy – Macka's Sand & Soil Supplies, założonej przez Macka w 1992 r. Po tym jak niedawno wyczerpało się uprzednio eksploatowane złożo, Macka wziął udział w dużym przetargu na prawa do pozysku piasku na obszarze o areale 300 akrów, gdzie złoża szacowane są na 154 t metrycznych drobnego piasku. I wygrał. Tereny te należą do plemienia Worimi (pierwotni mieszkańcy Australii, którzy mieszkają w regionie od pokoleń), którym rząd stanu przyznał prawo własności

w ramach planu przekazywania im terenów Stockton Bight (obecnie określanych jako Obszar chroniony plemienia Worimi). Wygrana w przetargu umożliwi firmie pozyskiwanie ok. miliona ton piasku rocznie z największego złoża na półkuli południowej.

Kiedy wspinamy się na wydmy na nadmorskim pustkowiu, z dala od turystycznych szlaków, mamy wrażenie, że jesteśmy na innej planecie. Widok tego ogromnego obszaru białych piasków jest niesamowity.

Piasek jest wykorzystywany w wielu procesach przemysłowych, w tym do produkcji cementu i szkła oraz w odlewniach. Jest to surowiec trudno dostępny w innych częściach świata. „Jesteśmy głównym dostawcą piasku dla pól golfowych w Australii”, wyjaśnia Macka. „A teraz przygotowujemy się do eksportu piasku do rekultywacji plaż w ośrodkach turystycznych, np. na Hawajach. Tego roku wysłamy także mnóstwo piasku do przedsiębiorstw budowlanych w Sydney i okolicach”.

#### **PIASKI IM NIESTRASZNE**

Macka's Sand posiada flotę składającą się z 10 maszyn Volvo Construction Equipment (Volvo CE), eksploatowanych





Macka's Sand posiada flotę składającą się z 10 maszyn Volvo: 6 ładowarek kołowych i 4 wozidła przegubowe.



do 12 godzin na dobę. Macka ma 6 ładowarek kołowych – najnowszą z nich to L220 z nowej serii G, a także 4 wozidła przegubowe – dwa A35E i dwa A40E.

„Praca na drobnym piasku przez cały dzień, może mieć ogromny wpływ na działanie sprzętu, ale bez wątpienia maszyny Volvo są najlepsze, aby sprostać tym wymogom”, wyjaśnia Macka. „Pomimo tak ciężkich warunków maszyny Volvo są niezawodne, co zwiększa ich wartość, kiedy przychodzi czas, aby je odsprzedać. To inny ważny czynnik, który wpłynął na naszą decyzję o wyborze sprzętu”.

Operator, Ross Lavis, który od 13 lat pracuje w firmie na ładowarce kołowej, mówi: „Testowałem inne marki, ale Volvo jest najlepsze na drobnym piasku. L180E, na której pracuję, ma na koncie 23 000 godzin i nadal świetnie się spisuje – moment obrotowy i koła antypoślizgowe sprawiają, że doskonale pracuje i ma dobre właściwości jezdne na sypkim piasku. I nie trzeba też wchodzić na zbyt wysokie obroty, co zapewnia oszczędności paliwa i przedłużenie żywotności silnika”.

Macka's Sands od wielu lat współpracuje z ogólnokrajowym, australijskim dilerem Volvo - CJD Equipment, z którym firma nawiązała silną relację. „Szczególnie w ostatnich latach, CJD Equipment naprawdę wsłuchuje się w to, co mówimy, pomogli nam pozyskać maszyny i odpowiednio je serwisować”, mówi Macka. „Przestoje maszyn mają ogromny wpływ na nasz biznes, ponieważ codziennie mamy tu 150 ciężarówek, w tym duże, które trzeba załadować – a jeśli któraś z naszych maszyn nie działa, nie możemy nadążyć. Serwis zapewniany nam przez CJD jest terminowy i niezawodny, właśnie tego nam potrzeba”.

#### **OPERATOR + KOMFORT = PRODUKTYWNOŚĆ: PROSTE RÓWNANIE**

Ładowarki kołowe z nowej serii G to ewolucja poprzednich generacji, z udoskonalonymi funkcjami dla operatora, które sprawiły, że ładowarki Volvo są tak popularne od lat. Także bezpieczeństwo, tak istotne dla Volvo, stanowi jedną z podstawowych cech ich konstrukcji. Przeszklona kabina zapewnia operatorowi widoczność z przodu i po bokach, a kamera monitorująca pole za maszyną sprawia, że ma on widok 360°. Elementy sterowania zostały zaprojektowane z myślą o ergonomii, co maksymalizuje zarówno bezpieczeństwo, jak i łatwość obsługi.

Steve Morrison, operator pracujący w Macka's Sands od 4 lat stwierdza: „Kiedy tu przyszedłem po raz pierwszy miałem możliwość pracować na maszynie Volvo – w porównaniu z innymi markami, to luksus. Te maszyny mają mnóstwo mocy, żadnych ślepych punktów, co ułatwia obsługę i koncentrację na wykonywanym zadaniu – i w dodatku praca




Od lewej ku prawej: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis, Glenn Bowtell.

**„PRACA NA DROBNYM PIASKU PRZEZ CAŁY DZIEŃ, MOŻE MIEĆ OGROMNY WPŁYW NA DZIAŁANIE SPRZĘTU, ALE BEZ WĄTPIENIA MASZYNY VOLVO SĄ NAJLEPSZE, ABY SPROSTAĆ TYM WYMOGOM”.**

sprawia ci przyjemność! Klimatyzacja, radio, wygodny fotel i osłony przeciwsłoneczne to dodatkowe atuty – w Australii upały sięgają 40°C”.

Macka też nie ma wątpliwości, jak istotny jest komfort pracy operatora, sam nim był, zanim otworzył własną firmę. „Kiedy operator ma komfort, praca sprawia mu więcej przyjemności”, mówi. „Kiedy chcą przychodzić każdego dnia do pracy, pracują wydajniej – a kiedy są zadowoleni, ja też jestem zadowolony”.

Paul Carleton, operator wozidła z 16-letnim stażem pracy w Macka's Sands: „Volvo zdecydowanie wyprzedza konkurentów, jeśli chodzi o jazdę po piaskach. Maszyny innych marek są zbyt ciężkie, wozidła A40E są szybkie i bardziej wydajne paliwowo. No i oczywiście bardziej komfortowe – po 12-godzinnej zmianie nadal mam energię”. 

Tekst: Holly Brace





Tajemniczy, piękny kraj przygotowuje się na epokę rozwoju ekonomicznego i otwiera na świat.



Trzeba będzie wybudować tysiące kilometrów autostrad: Myanmar leży w sercu Azji.

**T**AJEMNICZY MYANMAR BUDZI SIĘ Z TRWAJĄCEGO DZIESIĘCIOLECIA LETARGU I OTWIERA NA ŚWIAT, A VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT JEST W DOSKONAŁEJ POZYCJI, ABY WYKORZYSTAĆ NOWE MOŻLIWOŚCI.

„Jak żaden inny kraj na świecie”, tak określił Myanmar, dawniejszą Birnę, słynny brytyjski pisarz Rudyard Kipling, podkreślając tajemnicze piękno tego miejsca.

Przez wiele dziesięcioleci Myanmar był jak klejnot ukryty z dala od turystycznych szlaków. Ale obecnie otwiera się na świat, ukazując mu niebywałe naturalne piękno i fascynującą spuściznę.

Myanmar ma wiele do zaoferowania: od Mandalaj, duchowej stolicy kraju, poprzez dumną historię królewskich dynastii i zapierające dech w piersiach zabytki, majestatyczną rzekę Ayeyarwady toczącą spokojnie wody przez dżunglę po spektakularną pagodę Shwedagon w Rangunie, którą inny pisarz, Somerset Maugham, opisał jako „świecącą złotem niczym nagły rozbłysk nadziei w ciemnościach duszy”.

54 milionów mieszkańców Myanmaru to ludzie o spokojnym i przyjaznym usposobieniu, jak przystało na kraj, którego historię i kulturę ukształtował buddyzm. Posiada także bogate złoża kamieni szlachetnych i minerałów, a teraz, kiedy otwiera się na świat, także prosperującą gospodarkę.





Wybuduj, a się pojawią to motto tej ogromnych inwestycji.

„VOLVO CE MUSI ZBUDOWAĆ WIODĄCĄ POZYCJĘ NA RYNKU I PENETROWAĆ SEGMENTY INNE NIŻ PRZEMYSŁ WYDOBYWCZY”.

#### **HISTORYCZNY MOMENT**

Tempo zmian jest niebywale. Prezydent Thein Sein powiedział niedawno w wywiadzie dla magazynu Time Magazine: „Przeżywamy okres wyjątkowego przeobrażenia, po okresie wojskowej dyktatury budujemy demokrację, po przemocy przyszedł czas na pokój, gospodarkę planową zastępujemy rynkową”.

Istotnym elementem tych przeobrażeń jest nowa infrastruktura, rząd inicjuje projekty budowy dróg, portów lotniczych i morskich, a w największych miastach kraju powstają hotele i kompleksy biurowe.

Eberhart Wedekind, Wiceprezes Wykonawczy ds. Sprzedaży i Marketingu w Volvo Construction Equipment, odwiedził niedawno Myanmar i był pod ogromnym wrażeniem historii i piękna tego kraju. Miał także okazję osobiście doświadczyć ducha optymizmu, na którym bazuje odbudowa kraju.

„Branża budowlana widzi ogromny potencjał w Myanmar, klienci zwracają szczególnie uwagę na budownictwo drogowe i ogólne. To oczywiste, dlatego należy zbudować tysiące kilometrów dróg: Myanmar leży w sercu Azji, pomiędzy Indiami, Chinami i Płw. Malajskim. To naturalny punkt tranzytowy na osi wschód-zachód i północ-południe.

## AMBITNE PLANY

W niektórych dziedzinach ambicje kraju przerastają aktualne możliwości. W 2005 r. rząd postanowił przenieść stolicę z Rangun do Nay Pyi Taw, które jest obecnie jednym z najszybciej rozwijających się miast na świecie. Jednak Eberhard zauważył, że 16-pasmowa autostrada łącząca lotnisko z miastem jest niemal zupełnie pusta. Szef firmy dilerskiej Volvo, H.K. Aliwarga wyjaśnił to lakonicznie: „Mieliśmy tu amerykańskiego architekta”.

Podobnie rzecz ma się z nowym portem lotniczym w stolicy: zbudowany wg światowych standardów najwyższej klasy i zdolny do obsługi licznych lotów międzynarodowych każdego dnia, obecnie przyjmuje zaledwie kilka niewielkich samolotów i garstkę pasażerów

Wybuduj, a się pojawią to wg Eberharda motto tej ogromnej inwestycji. „Ale póki co to lotnisko widmo, równie puste jak 16-pasmowe aleje prowadzące do siedziby prezydenta i ministerstw”.

I wkrótce się pojawią, a Myanmar będzie gotowy. Podobnie jak diler Win Strategic, reprezentujący w regionie także Volvo Trucks, Bus i Penta. Sukces firmy zapewnił Volvo Construction Equipment (Volvo CE) dobrą pozycję rynkową w kraju.

## POTENCJAŁ

„Volvo CE musi zbudować wiodącą pozycję na rynku i penetrować segmenty inne niż przemysł wydobywczy”, dodaje Eberhard. „W szczególności powinno wykorzystać potencjał strategii podwójnej marki”.

Prognozy mówią, że w 2013 r. gospodarka kraju wzrośnie o 5,4% w wyniku zagranicznych inwestycji w przemyśle wydobywcy ropy naftowej, gazu ziemnego i energetycznym oraz rozwoju budownictwa, turystyki i eksportu. Pomimo, że przemysł wydobywczy zaczął ostatnio zwalniać, Volvo CE zachowało pozycję lidera rynku. Firma nie zamierza jednak spoczywać na laurach.



Eberhart Wedekind, Wiceprezes wykonawczy ds. sprzedaży i marketingu w Volvo Construction Equipment

„ZACZYNAJEMY KONCENTROWAĆ SIĘ NA BUDOWNICTWIE, LICZĄC ŻE BĘDZIEMY ŚWIADKAMI BOOMU TEJ BRANŻY W NAJBLIŻSZYCH LATACH”.

„Odnieśliśmy sukces w sektorze wydobywczym, ale nie mamy zamiaru na tym poprzestać”, mówi Roger Tan, Wiceprezes Regionu Azji Południowo-Wschodniej. „Staramy się koncentrować na budownictwie, licząc że będziemy świadkami boomu tej branży w najbliższych latach”.

„Kraj się otwiera, możliwości nie brakuje”, mówi Roger. „Jednakże wzrost będzie powolny, jest wiele obszarów, np. system prawny i sektor bankowy, które nadal czekają na reformy. Nie ulega jednak wątpliwości, że Volvo CE ma ogromny potencjał. Musimy jednak budować naszą pozycję w Myanmar w dłuższym horyzoncie czasowym”. **VM**

Tekst: Dan Waddell





# Inspiracja i innowacja

Kolejne innowacyjne rozwiązanie  
Volvo CE: diler jak zawsze w samym  
centrum.



**M**aszyny Volvo mają unikalną tożsamość i renomę. Jednak co z potencjalnymi klientami, którzy szukają najnowocześniejszej i najbardziej niezawodnej maszyny, takiej jak Volvo, ale nie spełnia ona ich indywidualnych wymagań?

Może pracują w leśnictwie, albo potrzebują maszyny do materiałów przemysłowych, do wiercenia w gruncie lub palownicy. Kiedyś, jeśli chcieli eksploatować maszynę Volvo jako bazową, mieli tylko jedno wyjście: samemu szukać firmy zewnętrznej, która przystosuje maszynę do ich potrzeb bez wsparcia Volvo.

Wiązało się to z ryzykiem: w przypadku uszkodzenia maszyny lub awarii po modyfikacji, klient nie był chroniony równie obszerną gwarancją, jak w przypadku maszyn niemodyfikowanych.


Ale dzięki inicjatywie Special Applications Solutions Partnership (Współpraca w dziedzinie zastosowań specjalnych) to już przeszłość. Obecnie klient może powiadomić dealera, jakiej maszyny specjalistycznej potrzebuje, i będzie ona spełniała takie same wysokie standardy techniczne jak każda inna maszyna Volvo, jednocześnie klient uzyska gwarancję obsługi posprzedażowej, na poziomie, z jakiego słynie Volvo Construction Equipment (Volvo CE).

**„W PRZYPADKU USZKODZENIA SPRZĘTU ZMODYFIKOWANEGO, KLIENT MA ZAPEWNIONĄ OCHRONĘ, PONIEWAŻ MODYFIKACJI DOKONANO WG WSZYSTKICH WYTYCZNYCH VOLVO CE”.**

Esbjörn Fritzell, Globalny dyrektor ds. rozwoju działalności w Volvo CE







**„JESTEŚMY ZADOWOLENI Z FAKTU, ŻE  
UDALO SIĘ NAM ZAOFEROWAĆ NOWE  
ROZWIĄZANIA W DZIEDZINIE ZASTOSOWAŃ  
SPECJALNYCH NA SKALĘ GLOBALNĄ, ALE  
JEST JESZCZE WIELE DO ZROBIENIA”.**

Esbjörn Fritzell, Globalny dyrektor ds. rozwoju działalności w Volvo CE

## **PARTNERSTWO**

Aby zagwarantować tę jakość, Volvo CE potwierdziło swoją reputację firmy innowacyjnej nawiązując partnerską współpracę z doświadczonymi przedsiębiorstwami, takimi jak CeDe Group ze Szwecji, które mogą dokonać modyfikacji wg najwyższych standardów, jakich oczekuje Volvo.

Esbjörn Fritzell, Globalny Dyrektor ds. Rozwoju Działalności w Volvo CE, wyjaśnia dlaczego: „Taka maszyna jest równie dobra jak maszyna dostarczona bezpośrednio przez Volvo CE. Klient wie, że otrzymuje wszystkie korzyści zapewniane przez nasz sprzęt oraz gwarancję i zabezpieczenie, jakie oferujemy w przypadku każdego autoryzowanego produktu marki Volvo CE”.

„W przypadku uszkodzenia sprzętu zmodyfikowanego, klient ma zapewnioną ochronę, ponieważ modyfikacji dokonano wg wszystkich wytycznych Volvo CE przy udziale autoryzowanych partnerów. Dilerzy nie dokonują już modyfikacji na własne ryzyko”.

Rozwiązanie to zapewnia szereg korzyści zarówno Volvo CE, jak i klientom. Motywuje ono dilerów do przejścia roli partnera oferującego rozwiązania i podnosi ich konkurencyjność na

rynku. Umożliwia także dilerom Volvo CE dostarczanie szerokiej gamy maszyn specjalistycznych i wejścia na rynki, na których nie mieli silnej pozycji, takie jak wyburzenia i recykling.

## **ROZWIĄZANIA RACJONALNE**

Jednym z rozwiązań tego typu jest zastosowanie typu amfibia, umożliwiające koparce ze specjalnie przystosowanymi gąsienicami pracę w wodzie, niemal jak jednostka pływająca. Maszyny takie są wykorzystywane globalnie.

To nowe systemowe podejście jest także bardziej racjonalne, uprzednio różni dilerzy w różnych regionach oferowali własne rozwiązania, a nie zunifikowane rozwiązanie globalne.

Bez wątpienia kluczowym aspektem jest niezawodność partnerów Volvo CE. Firma CeDe Group ze szwedzkiego miasta portowego Malmö była pierwszym z nich.

Firma była w stanie dostarczać zmodyfikowane maszyny do dilerów na całym świecie. Jednak aby zapewnić jeszcze lepszą obsługę klientów poprzez skrócenie czasu realizacji zamówienia, Volvo CE nawiązało współpracę z partnerami w Europie, Ameryce Północnej i Azji.

**„NIEKIEDY KLIENT CHCE WPROWADZIĆ  
DROBNE ZMIANY I WTEDY ODWIEDZAMY  
ZAKŁAD, GDZIE MASZYNA MA BYĆ  
EKSPLOATOWANA”.**

Knut Grepperud, menadżer ds. sprzedaży w dziale recyklingu / wyburzeń, w Volvo Maskin AS.



**POTENCJAŁ**


Wśród nowych partnerów jest przedsiębiorstwo HTMC z Korei, specjalizujące się w sprzęcie leśniczym i wyburzeniowym, Young Corp. z USA, działające w sektorze materiałów przemysłowych, TSA z Indonezji (leśnictwo), EIK z Malezji, BECO z Holandii i Fliegl z Niemiec.

„Jesteśmy zadowoleni z faktu, że udało się nam zaferować nowe rozwiązania w dziedzinie zastosowań specjalnych na skalę globalną, ale jest jeszcze wiele do zrobienia. Obecnie prowadzimy rozmowy z potencjalnym partnerem w Chinach, zamierzamy też zwiększyć naszą obecność w Ameryce Południowej”, dodaje Esbjörn. „Pionierskie koncepcje i innowacyjne rozwiązania każdego dnia – przyszłość programu Volvo Special Application Solutions maluje się w jasnych barwach”.

Knut Grepperud, Menadżer ds. Sprzedaży w dziale recyklingu / wyburzeń, w norweskiej firmie dilerkiej Volvo – Maskin AS – już odniósł korzyści dzięki programowi Special

Applications Solutions. Wielu z jego klientów potrzebuje specjalistycznych maszyn zmodyfikowanych, które mogą wykonać pracę szybko i wydajnie.

„Klient jest zaangażowany od samego początku. Rozmawiamy z nim i wyjaśniamy różne rozwiązania w segmencie maszyn dostosowanych, przeglądamy konstrukcje i szkice. Niekiedy klient chce wprowadzić drobne zmiany i wtedy odwiedzamy zakład, gdzie maszyna ma być eksploatowana”.

„Współpracujemy ściśle i zawsze kontrolujemy rozwiązanie, a jeśli jest taka potrzeba modyfikujemy je. Rzadko mamy do czynienia z niezadowolaniem ze strony klienta, bo jest on zaangażowany, od początku procesu po produkt końcowy, potem oczywiście zapewniamy obsługę posprzedażową, co stanowi podstawowy czynnik wpływający na poziom satysfakcji klienta”. 

Tekst: Dan Waddell



„Daj  
człowiekowi  
rybę, naucz  
go łowić  
ryby...”





Kiedy Linck Maquinas, dystrybutor Volvo Construction Equipment w Brazylii, wystartował z „Projeto Pescar” („Projekt rybołówstwo”), pomysł był prosty. Zaoferować kwalifikacje i możliwości zawodowe pokrzywdzonej przez los młodzieży z rodzin o niskich dochodach. Skutek po blisko 40 latach? Szereg międzynarodowych nagród – i tysiące odmienionych życiorysów.

W 1976 r. brazylijski biznesmen i przedsiębiorca Geraldo Tollens Linck był świadkiem napaści grupy wyrostków na bezbronnego człowieka. Przeżył wstrząs.

„Razem ze mną całe zajście widziało kilka innych osób, ale wszyscy skamienieliśmy ze strachu na widok agresji i nie wiedzieliśmy, co robić. Przyjechała policja, a ja zdruzgotany oszedłem”, wspomina.

Jednak wkrótce Linck, założyciel i Prezes firmy Linck Máquinas S.A, diler Volvo Construction Equipment (Volvo CE) w stanach Rio Grande do Sul, Paraná i Santa Catarina, poczuł, że w miejsce szoku rodzi się w nim determinacja, by działać.

Kiedy następnego dnia opowiedział o zdarzeniu grupie swoich współpracowników i zastanawiał się, co można by zrobić, żeby rozwiązać problem, ktoś zauważył, że przecież nie zajmują się rozwiązywaniem problemów społecznych. Gdy Linck jednak upierał się przy swoim – „Bez sensu jest mówić, że to zawsze problem rządu i nic z nim nie robić” – ktoś inny zaproponował: „Moglibyśmy nauczyć te dzieciaki mechaniki. Na tym się w końcu znamy”.

To było 37 lat temu. Do maja 2013 r. „Projeto Pescar”, bo tak nazywa się ta inicjatywa, pozwolił w sumie już 21747 uczniom ukończyć rozmaite kursy. W koordynację projektu zaangażowanych



Geraldo Tollens Linck





Luiz Carlos Matte, prezes rady nadzorczej Linck

jest ponad 3500 ochotników i 36 pracowników. Fundację tworzy jedenaście firm, w tym Volvo, ma ona 142 oddziały w Brazylii, 27 w Argentynie, jeden w Paragwaju i jeden w Angoli.

### ZJEDNOCZENIE LOKALNEJ SPOŁECZNOŚCI

Co jeszcze bardziej niezwykle, ponad 80% uczniów wkrótce po ukończeniu swoich kursów znajduje pracę.

Jednak mało brakowało, aby projekt w ogóle nie ruszył. W 1976 r. grupa pracowników firmy dilerkiej Volvo spotykała się codziennie o 7 rano przed pracą, starając się znaleźć sposób na zjednoczenie lokalnej społeczności i wspólnie działania na rzecz tej idei. Wkrótce dotarli do siostry Marii José Trevisan, która pomogła im w rekrutacji pierwszej grupy uczniów, ale inni mieli mniej entuzjazmu.

Luiz Carlos Matte, obecny Prezes Rady Nadzorczej Linck, wspomina:

„Kontaktowaliśmy się z wieloma agencjami publicznymi, prosząc o pomoc i wskazówki w zorganizowaniu akcji społecznej skierowanej do młodzieży pozbawionej praw obywatelskich, najlepiej takiej, która mieszka w pobliżu naszej firmy.

Naszą intencją było zapewnienie im nauki zawodu, a potem skierowanie ich na rynek pracy w ramach próby uchronienia ich przed życiem przestępczym.

Jednak to było zniechęcające, ponieważ ludzie, z którymi się kontaktowaliśmy, okazywali całkowity brak zainteresowania i stwarzali tyle barier biurokratycznych, że prawie się poddaliśmy. Mimo to postanowiliśmy działać na własną rękę, bez udziału i pomocy jakichkolwiek agencji rządowych”.

### SUKCES DZIĘKI POCZCIE PANTOFLOWEJ

Pierwsza lekcja w Szkole Technicznej Linck rozpoczęła się rano 8 marca 1976 r., uczestniczyło w niej 15 chłopców

i nauczyciel Jair Fick. W grudniu tego samego roku mieli ukończyć naukę, uzyskując techniczne kwalifikacje zawodowe.

Wiść wkrótce się rozeszła. Uczniowie powiedzieli swoim kolegom, a ich rodziny sąsiadom. Liczba uczniów szybko wzrosła z 15 do 30. W niedługim czasie ta liczba znów się podwoiła, do 60. Wtedy już 200 kandydatów ubiegało się o miejsce na kursie.

Tymczasem Linck i jego koledzy z Rady Nadzorczej z entuzjazmem zachwalali pomysł swoim partnerom biznesowym – i ich rywalom – jednocześnie oferując pomoc i poradę, gdyby zdecydowali się wesprzeć podobny projekt.

Przez cały ten czas program nauczania ewoluował. Zamiast uczyć się samej mechaniki, uczniowie zyskali możliwość korzystania z lekcji gramatyki i języka portugalskiego, a także kursów z pracy



Fundacja przyciąga co roku 3100 nowych uczniów.

zespołowej i umiejętnościach liderów. Z czasem, tak jak w oficjalnych szkołach, dzień ukończenia szkoły stał się wyjątkową i ważną ceremonią z udziałem członków rodziny i gości. W 1991 r. „Projeto Pescar” otrzymał od Narodowego Stowarzyszenia Amerykańskich Izb Handlowych (National Association of American Chambers of Commerce) w São Paulo nagrodę „Eco Award” w kategorii edukacja, co stało się inspiracją do tworzenia nowych szkół.

#### SERIA NAGRÓD

„Po otwarciu trzech szkół postanowiliśmy powołać Fundację Projeto Pescar, której zadaniem miało być promowanie tworzenia nowych szkół przez przedsiębiorców w całym kraju, przy jednoczesnym zapewnianiu stałego wsparcia już istniejącym szkołom”, wspomina Luiz Carlos Matte.

„Nazwa pochodzi od chińskiego przysłowia: „Daj człowiekowi rybę, a nakarmisz go na jeden dzień. Naucz go łowić ryby, a nakarmisz go na całe życie”.

Przyszły kolejne nagrody, w tym uznanie od Banku Światowego i Fundacji


Getulio Vargas, oficjalna pieczęć UNESCO (\*), „Child Award” („Nagroda Dziecka”) od Fundacji Abrinq (\*\*), nagrody „Top Human Being” („Doskonały człowiek”) i „Citizenship Award” („Nagroda Obywatelska”).

Geraldo Tollen Linck zmarł w 1998 r. pozostawiając po sobie „coś, co było prawdopodobnie najważniejszym dziełem jego życia, z czego był dumny i co sprawiało mu wiele radości”, jak mówi jego współnik i przyjaciel Luiz Carlos Matte.

Dzisiaj fundacja, oficjalnie ustanowiona jako samodzielny podmiot w 2000 r., przyciąga co roku ok. 3100 nowych uczniów. Czyli, jak mówi Matte: „Działalność Fundacji była i nadal jest wspaniała. Rezultat jest znakomity i daje wielką satysfakcję wszystkim, którzy biorą lub brali udział w tej inicjatywie”.

Mimo przekazania nadzoru nad programem niezależnej fundacji firma Linck Maquinas nadal odgrywa ważną rolę w Projeto Pescar. Nie tylko dlatego, że Fundacji Projeto Pescar przewodzi Matte, jeden z najwyższych rangą dyrektorów

Linck Maquinas, ale także, ponieważ Linck nadal wspiera program w kwestii najważniejszej: zdobywania faktycznego doświadczenia. Klasy, gdzie prowadzone są lekcje w ramach Projeto Pescar, mieszczą się przy trzech zakładach firmy Linck. Te placówki edukacyjne, zlokalizowane w miastach Eldorado do Sul, Palhoça i Kurytyba, co roku wypuszczają po 20 świeżo wyszkolonych mechaników.

Placówka w Kurytybie, stan Paraná, jest najnowszym oddziałem Projeto Pescar, zaczęła działać dopiero w tym roku w ramach projektu rozwoju tej filii dystrybutora. Nowa klasa jest jasna i przestronna. Przez szklane panele uczniowie w trakcie nauki mogą obserwować pracę filii i zobaczyć, jak to naprawdę jest, pracować w Volvo Construction Equipment. 

Tekst: Luiz Carlos Beraldo & Tony Lawrence

Zdjęcia: Tania Meinerz and Linck Maquinas

(\*) Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) <http://www.unesco.org>

(\*\*) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Ratujmy dzieci -





Wyjątkowa sprawność fizyczna, mordercze wyzwania i troska o środowisko naturalne – człowiek Volvo, któremu niczego nie brakuje.

„TEN REJS PRÓBNY Z ZAŁOGĄ SANYA BYŁ NAJSILNIEJSZYM DOZNANIEM W MOIM ŻYCIU”.



Guo przez 6 miesięcy ostro trenował w Wlk. Brytanii.

**G**UO XIANG SPĘDZIŁ NA MORZU OSIEM LAT JAKO MARYNARZ NA STATKU HANDLOWYM. JEDNAK MIMO, IŻ PRZEPEŁYNAŁ TYLE MIL PO OCEANACH NIE MOŻE WYJŚĆ Z PODZIWIU DLA UCZESTNIKÓW REGAT VOLVO OCEAN RACE.

Kiedy nadarzyła się okazja, aby dołączyć do jednej z załóg uczestniczących w regatach 2011–2012, Guo, obecnie pracujący w Szanghaju jako starszy specjalista ds. rozwoju rynku posprzedażowego w Volvo Construction Equipment China, nie zawahał się. Zakwalifikował się jako kandydat na członka załogi Team Sanya, ze względu na doświadczenie na morzu, wyjątkową sprawność fizyczną i umiejętności pracy w ściśle zintegrowanym zespole.

Guo jest doskonałym pływakiem, więc sprostanie ostrym wymagom podczas przygotowań do oceanicznych regat, nie było dla niego problemem. Uczestniczył w dwutygodniowym obozie szkoleniowym w Hamble, w Wlk. Brytanii, po czym wypłynął w rejs próbny z Hamble do Dublina jako członek załogi Team Sanya.

Był to jego pierwszy rejs jachtem i prawdziwy żeglarski chrzest, podczas tego 38-godzinnej rejsu do Dublina miał możliwość doświadczyć prędkości sięgających 25 węzłów. Pomimo, że od razu znalazł się na głębokich wodach, Guo świetnie sobie poradził, choć zszedł na ląd w Dublinie z uczuciem ulgi to pozwolił sobie na





Regaty Volvo Ocean Race są uważane za najtrudniejszą imprezę żeglarską na świecie.

„GUO ZAKWALIFIKOWAŁ SIĘ JAKO KANDYDAT NA CZŁONKA ZAŁOGI TEAM SANYA, ZE WZGLĘDU NA DOŚWIADCZENIE NA MORZU, WYJĄTKOWĄ SPRAWNOŚĆ FIZYCZNĄ I UMIEJĘTNOŚCI PRACY W ZESPOLE”.

jeszcze jeden „pierwszy raz”: zasłużony kufel, ręcznie nalewanego Guinnessa wypitego w towarzystwie z całej załogi!

#### **NIEZAPOMNIANE DOZNIANIA**

„To było najsilniejsze doznanie w moim życiu”, stwierdza. „Naprawdę ostro wiało, a woda była lodowata – nie było łatwo, ale podobało mi się”.

Pomimo, że Guo nie zakwalifikował się do regat ze względu na brak doświadczenia żeglarskiego, niczego nie żałuje. „To było rzeczywiście wspaniałe doznanie, które wiele zmieniło. Szkolenie było intensywne, ale bez niego nie ma mowy, aby poradzić sobie podczas najtrudniejszych regat świata. Moim marzeniem jest uczestnictwo w Volvo Ocean Race 2014–2015”.

Tymczasem Guo ma wiele do zrobienia na stałym lądzie w Volvo Construction Equipment (Volvo CE). Przyszedł do firmy w 2004 r. jako mechanik serwisowy, po czym awansował na stanowisko menedżera regionalnego, a obecnie jest odpowiedzialny za opracowywanie oprogramowania i sprzętu dla dilerkiego rynku posprzedażowego. „Volvo CE to nie tylko firma, dla której pracuję, to jak ukochana rodzina”, zapewnia.

„Od samego początku ceniłem kulturę Volvo. Uwielbiam kolor niebieski: niebieskie morze, niebieskie logo

Volvo, mam chyba niebieską krew. Czuję się dumny, że pracuję w Volvo i z moim zespołem w Volvo CE Region Chiny”.

### POCZUCIE DUMY

Szczególnym powodem do dumy jest dla Guo nowa linia obsługi klientów 400Plus Hotline, zaprojektowana specjalnie dla rynku chińskiego. Klienci z całego kraju mogą na nią dzwonić przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu i zamówić serwis oraz części jak i sprawdzić stan dostawy. W ramach tej usługi otrzymują także SMS-y w czasie rzeczywistym: klient dostaje wiadomość z planowanym czasem przybycia technika, lub informacją o dostępności części w poszczególnych prowincjach.

Skąd wziął się ten pomysł? „W Chinach klient i jego maszyny niekiedy przemieszczają się z jednej prowincji do drugiej, jeśli pojawiają się tam możliwości biznesowe”, wyjaśnia Guo. „Klient skarżył się, że nie mógł skontaktować się z miejscowym dilerem w nowym miejscu, ponieważ nie znał numeru kontaktowego. Pomyślałem wtedy: dlaczego nie mamy ogólnokrajowej platformy z jednym numerem telefonu, aby obsługiwać klientów bez względu na to, gdzie się znajdują?”

„Po zaakceptowaniu projektu ze strony kierownictwa chińskiego oraz uzyskaniu od nich wsparcia w ciągu 6 miesięcy zrealizowaliśmy ten pomysł, od opracowania projektu do pomyslnego wdrożenia”.

W rezultacie wyeliminowano sytuacje, w których chińscy klienci czuli się sfrustrowani, bywało tak, że nie wiedzieli, jak długo może potrwać przestój ich maszyny. Ponadto linia usprawnia cały proces obsługi, wszyscy, od klienta po mechaników i personel dilerów, wiedzą jaki jest aktualny stan rzeczy.

### INTEGRACJA

„Serwis posprzedażowy odgrywa ważną rolę dla poziomu zadowolenia klientów i ich zatrzymywania, wpływa na ich lojalność” mówi Guo. „Sprostanie wymogom klientów i ich przewyższanie na tak ogromnym rynku jak chiński nie jest proste. Linia 400Plus to zintegrowana funkcja obsługi wyróżniająca Volvo na tle konkurencji. Można powiedzieć, że to pakiet zintegrowany, któremu niczego nie brakuje”.



„SERWIS POSPRZEDAŻOWY ODGRYWA WAŻNĄ ROLĘ DLA POZIOMU ZADOWOLENIA KLIENTÓW I ICH ZATRZYMYWANIA, WPŁYWA NA ICH LOJALNOŚĆ”.

Teraz, gdy linia 400Plus Hotline już działa, na Guo czekają inne wyzwania. Będzie członkiem zespołu zarządzającego projektami odpowiedzialnego za inicjatywę Service Leadership Project, mającą na celu podnoszenie konkurencyjności i rentowności dilerów Volvo na chińskim rynku usług posprzedażowych.

Po pracy, kiedy Guo nie pływa w basenie, uwielbia spędzać czas ze swoją córeczką i resztą rodziny, gotując i popijając herbatę Tieguanyin. Jest także zapalonym obrońcą środowiska naturalnego, do pracy woli jechać rowerem niż samochodem i nigdy nie pije wody butelkowanej. **W**

Tekst: Dan Waddell






## VOLVO OCEAN RACE TRAFIA DO „RYCZĄCYCH CZTERDZIESTEK”

Od 40 lat Volvo Ocean Race tworzy bohaterów i legendy na trasie wyścigu, który okrąży świat. Dla uczczenia tej ważnej rocznicy spoglądamy wstecz na regaty, które pozostają największym wyzwaniem i największą sportową próbą charakteru.







## **„Bezpieczeństwo, zdrowie załogi i całość jachtu są w naszym przekonaniu najważniejsze”.**

Kiedy 8 września 1973 roku z Portsmouth wypłynęło 17 jachtów z 167 dzielnymi pionierami na pokładzie, był to początek wielkiej przygody – pod wieloma względami. Obrazy telewizyjne z tamtego wyścigu teraz zadziwiają: widać na nich wielkie drewniane jachty załadowane piwem i winem, lodówki wypakowane mięsem i duże, przestronne wnętrza. Niektóre załogi znalazły nawet miejsce dla pokładowego kucharza!

Jeśli jednak któryś z uczestników myślał, że czeka go beztroski rejs wycieczkowy, szybko pozbył się złudzeń, kiedy jachty wpłynęły na lodowaty Ocean Południowy.

„Człowiek nie boi się czegoś, czego nie zna”, powiedział Grant Dalton, sześciokrotny uczestnik wyścigu, który po raz pierwszy popłynął w nim w edycji 1981–1982 na jachcie Flyer. „Nie mieli pojęcia, jak tam zmarzną, jak przemokną”. Wcale nie było pewne, czy regaty odbędą się ponownie, ale nieprzerwane wsparcie firmy Whitbread w sezonie 1977–1978 i udoskonalone środki bezpieczeństwa pozwoliły zdobyć kolejną dużą flotę, która zapewniła regatom przyszłość.

Wśród zawodników tej drugiej edycji pojawiły się wielkie nazwiska, jak Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis i Alain Gabbay, znaleźli się wśród nich również nowicjusze Conny van Rietschoten, duński żeglarz, który wniósł do regat profesjonalizm. Regaty zmieniły się szybko. W następnej edycji Lionel Péan dał zwycięstwo Francji w wieku zaledwie 29 lat, w sezonie 1989–1990 pojawiła się pierwsza w całości kobieca załoga z kapitan Tracy Edwards, a zwycięstwo wreszcie odniósł Peter Blake na jachcie Steinlager 2.

Cztery lata później Grantowi Daltonowi przypadł ostatni sukces na jachcie klasy maxi starego typu; potem panowanie objęła nowa generacja jachtów klasy Whitbread 60/Volvo Ocean 60, a do grona zwyciężczych kapitanów dołączyli Amerykanie Paul Cayard i John Kostecki.

Zwycięstwo Kosteckiego w edycji 2001–2002 na jachcie Illsbruck Challenge było pierwszym pod rządami nowego

właściciela regat. Od tamtej chwili Volvo Ocean Race nieustannie się zmienia. Era klasy Volvo Open 70 przyniosła oszałamiające prędkości łodzi, które wielu obecnym na pokładzie wydawały się wręcz przerażające. Przytłaczające zwycięstwa odnieśli Mike Sanderson na ABN Amro One i Torben Grael na Ericssonie 4, wreszcie w ostatniej edycji 2001–2012 najlepszy okazał się Franck Cammas na jachcie Groupama 4.

Czasem można mieć wrażenie, że przez te 40 lat w regatach zmieniło się wszystko, od kształtu jachtów przez profesjonalizm żeglarzy, mrożoną żywność na pokładzie, aż po pokładowe systemy komunikacji. Jednak chociaż od zewnątrz wyścig wygląda inaczej, jego istota pozostała ta sama i trudno nie doceniać wysiłku rywalizujących w nim żeglarzy.

Na dwie najbliższe edycje organizatorzy wprowadzają nowo zaprojektowaną klasę Volvo Ocean 65. Dzięki temu posunięciu nie tylko zmniejszą się koszty ponoszone przez rywalizujące załogi, ale także jachty, które zamiast jak dotąd miały być jak najlżejsze i najszybsze, będą teraz solidniejsze i mniej podatne na złamania masztów, a luk ewakuacyjny w pawęży jest teraz obowiązkowy.

„Bezpieczeństwo, zdrowie załogi i całość jachtu są w naszym przekonaniu najważniejsze”, powiedział niedawno dyrektor regat Jack Lloyd.

Gdy 4 października przyszłego roku rozpocznie się w Alicante edycja 2014–2015, żeglarze będą przez wiele tygodni zmagać się z morzem. Zmierzą się z odretwiąjącym zimnem i ogłuszającym upałem, niekiedy będą ogarnięci strachem, a stale nieudźko zmęczeni, a wszystko to w pogoni za jednym – znaleźć się w najszybszej załodze, która opłynie świat.

Ze zdobyciem trofeum Volvo Ocean Race nie wiąże się żadna nagroda, jedynie zaszczyt polegający na dołączeniu do nieprzerwanego szeregu wielkich żeglarzy, którzy oddali wszystko, aby zdobyć zwycięstwo w największej sportowej przygodzie. **W**



## EWOLUCJA REKORDU:

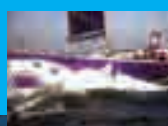
Oto jachty klasy Whitbread 60, Volvo Ocean 60 i Volvo Open 70, które w poprzednich edycjach regat Whitbread i Volvo Ocean Race pobily żeglarski światowy rekord prędkości jachtów jednokadłubowych w ciągu 24 godzin:



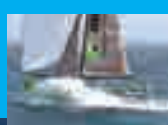
**1994** Intrum Justitia, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 428 mil morskich ze średnią prędkością 17.83 węzłów



**1997** Toshiba 64ft, Dennis Connor (USA) - 434.4 mil morskich ze średnią prędkością 18.1 węzłów



**1997** Silk Cut, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 449.1 mil morskich ze średnią prędkością 18.71 węzłów



**2002** Illbruck, 64ft, John Kosteckí (USA) - 484 mil morskich ze średnią prędkością 20.16 węzłów



**2005** Movistar 70ft, Bouwe Bekking (NED) - 530.19 mil morskich ze średnią prędkością 22.09 węzłów



**2005** ABN AMRO ONE, 70ft, Mike Sanderson (NZL) - 546.14 nautical miles ze średnią prędkością 22.75 węzłów



**2006** ABN AMRO TWO, 70ft, Sébastien Josse (FRA) - 562.96 nautical miles ze średnią prędkością 23.45 węzłów



**2008** Ericsson 4 70ft, Torben Grael (BRA) - 596.6 mil morskich ze średnią prędkością 24.85 węzłów

## DŁUGOŚĆ REGAT W MILACH MORSKICH:

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

## ZWYCIĘZCY:



**1973-74**  
Jacht: Sayula II  
Skipper: Ramón Carlin (MEX)



**1977-78**  
Jacht: Flyer  
Skipper: Conny van Rietschoten (NED)



**1981-82**  
Jacht: Flyer  
Skipper: Conny van Rietschoten (NED)



**1985-86**  
Jacht: L'Esprit d'Equipe  
Skipper: Lionel Péan (FRA)



**1989-90**  
Jacht: Steinlager 2  
Skipper: Peter Blake (NZL)



**1993-94**  
Jacht: New Zealand Endeavour (Maxi class)  
Skipper: Grant Dalton (NZL)



**1993-94**  
Jacht: Yamaha (Whitbread 60 class)  
Skipper: Ross Field (NZL)



**1997-98**  
Jacht: EF Language  
Skipper: Paul Cayard (USA)



**2001-02**  
Jacht: Illbruck  
Skipper: John Kosteckí (USA)



**2005-06**  
Jacht: ABN AMRO ONE  
Skipper: Mike Sanderson (NZL)




**2008-09**  
Jacht: Ericsson 4  
Skipper: Torben Grael (BRA)



**2011-12**  
Jacht: Groupama 4  
Skipper: Franck Cammas (FRA)





**„Prawdopodobnie  
najlepszy samochód  
ciężarowy na  
świecie”.**





**Nowy samochód ciężarowy Volvo FMX zaprezentowano po raz pierwszy na tegorocznych targach Bauma. To nowy standard w dziedzinie zdolności trakcyjnych, zwrotności i komfortu kierowcy. Claes Nilsson, Prezes Volvo Truck, określił nowy FMX jako „prawdopodobnie najlepszy samochód ciężarowy na świecie”.**

Wprowadzenie tego modelu wzmacnia ofertę Volvo Trucks w sektorze ciężkiego sprzętu budowlanego. Pierwszy model serii FMX wprowadzono w 2010 r. w trzy lata później gotowy jest samochód kolejnej generacji z całkowicie przeprojektowanym wnętrzem kabiny, nowym zawieszeniem pneumatycznym, większym prześwitem pod spodem i Aktywnym Systemem Kierowniczym Volvo (Volvo Dynamic Steering), który jest innowacją na skalę światową, radykalnie poprawiając kierowność samochodu. „Udoskonaliliśmy praktycznie każdy detal pojazdu, co zapewnia mu wytrzymałość i zwrotność nawet w najtrudniejszych warunkach”, mówi Nilsson.

„Nowy FMX to pojazd, któremu można zaufać: otrzymujesz dokładnie to, co widzisz: zaawansowane narzędzie, gotowe do ciężkiej pracy w 100%. Ten samochód ciężarowy dla budownictwa jest jak bohater filmu akcji – daje z siebie wszystko i za każdym razem wygląda lepiej”, zapewnia Dyrektor ds. Projektowania, Rikard Orell.

#### **DOSKONAŁA WIDOCZNOŚĆ, KOMFORT KIEROWCY I UKŁAD KIEROWNICZY**

Kabina jest umieszczona nisko względem nadwozia, co ułatwia wchodzenie i wychodzenie. W jej wnętrzu jest też więcej miejsca na przedmioty osobiste. Kierowca ma doskonałą widoczność, co ogranicza ryzyko uszkodzenia pojazdu i podnosi bezpieczeństwo osób pracujących w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

„Serwis został ułatwiony dzięki umieszczeniu wszystkich świateł przednich, kierunkowskazów oraz reflektorów dziennych z solidnymi osłonami w tej samej obudowie”, mówi Rikard Orell. „Klient może zapewnić jeszcze lepsze oświetlenie zamawiając opcjonalne reflektory bi-ksenonowe”.

Całkowicie przeprojektowano wnętrze kabiny Volvo FMX, aby zapewnić kierowcy maksymalny komfort i ergonomiczne miejsce pracy.

W porównaniu z poprzednim modelem kabina jest przestronniejsza, jest też więcej



## **„Tylne zawieszenie pneumatyczne zapewnia optymalny komfort i elastyczność, zarówno pod ładunkiem jak i bez niego”.**

miejsca na rzeczy osobiste kierowcy, ponadto ma on do dyspozycji udoskonalony interfejs i więcej opcji ustawień fotela.

Pobranie nowej aplikacji mobilnej My Truck zapewnia kierowcy dodatkowe możliwości zdalnego kontrolowania i obsługi wybranych funkcji pojazdu. Aplikacja posiada takie funkcje jak włączanie ogrzewania, kontrola alarmu, zamków drzwi i poziomu płynów.

### **DOSKONAŁA ZWROTNOŚĆ WE WSZYSTKICH WARUNKACH**

Szereg innowacji znacznie podnosi wydajność i osiągi w jeździe terenowej. Kierowca może prowadzić obciążony pojazd bez najmniejszego wysiłku dzięki nowatorskiemu rozwiązaniu technologicznemu o nazwie Aktywny System Kierowniczy Volvo.

Elektronicznie sterowany silnik elektryczny to kolejna innowacja technologiczna. Silnik ten współpracuje z hydraulicznym wspomaganie kierowcy, a impulsy sterujące, docierające do silnika z częstotliwością 2000 razy na sekundę, zapewniają idealne oddziaływanie wspomagające w każdym momencie.

„Przy niskich prędkościach, silnik elektryczny zastępuje siłę mięśni kierowcy. Kierowca może się odprężyć i prowadzić bez wysiłku”, wyjaśnia Rikard.

### **NOWE, TYLNE ZAWIESZENIE PNEUMATYCZNE**

Podwozie i przeniesienie napędu zostały zaprojektowane tak, aby podnieść produktywność samochodu.

„To niezwykle ważny aspekt dla naszych klientów z branży budowlanej. Nowe zawieszenie pneumatyczne zaprojektowaliśmy z myślą o transporcie budowlanym. Nie poszliśmy tu na jakiegokolwiek kompromisy”, wyjaśnia Peter

Frleta, Specjalista ds. Podwozi w Volvo Trucks. Dodaje: „Tylne zawieszenie pneumatyczne zapewnia optymalny komfort i elastyczność, zarówno pod ładunkiem jak i bez niego”.

Zawieszenie posiada funkcję automatycznej kontroli wysokości z prześwitem 300-milimetrowym, zapewniającą doskonałe właściwości jezdne.

### **SKRZYNIA BIEGÓW I-SHIFT Z UDOSKONALONYM NAPĘDEM NA 4 KOŁA**

Inteligentna skrzynia biegów Volvo I-Shift jest wysoce wydajna w trakcie manewrów przy niskich prędkościach i dostępna z napędem na osie przednie. Inny walor skrzyni I-Shift to przedłużenie okresu między wymianami oleju (450 000 km).

Udoskonalono także napęd osi przednich, aby poprawić właściwości jezdne w terenie i wytrzymałość.

Nowe Volvo FMX jest dostępne z silnikami o pojemności 11 i 13 litrów, zgodnymi z nową normą emisji spalin Euro 6. Silnik D13 ma moc w zakresie 380–540 KM, a silnik D11 od 330 do 450 KM. Na rynkach pozaeuropejskich dostępne będą silniki dostosowane do wymogów norm Euro 3, Euro 4 and Euro 5.

W celu spełnienia wymogów normy Euro 6 silnik wyposażono w niechłodzony układ recyrkulacji gazów EGR. Optymalizuje on temperaturę gazów oraz poziomy NOx, zapewniając skuteczną recyrkulację.

Claes Nilsson ma prawdopodobnie rację: dzięki tym wszystkim udoskonaleniom nowe Volvo FMX można śmiało nazwać liderem wśród najlepszych samochodów ciężarowych do transportu budowlanego. **VM**





300 kilometrów, dwóch operatorów, jedna pasja.



W niektórych miejscach błoto sięga do pasa!

**M**OŻE SIĘ WYDAWAĆ, ŻE THIERRY QUINTARD I MICHEL MARTIAL MAJĄ NIEWIELE WSPÓLNEGO. NALEŻĄ DO RÓŻNYCH GENERACJI. POCHODZĄ Z RÓŻNYCH REGIONÓW FRANCJI. NIE WYKONUJĄ TAKIEJ SAMEJ PRACY. A JEDEN Z NICH MA 10 RAZY WIĘCEJ DOŚWIADCZENIA NIŻ DRUGI.

Jeden jest fanem piłki nożnej. Drugi woli polowania na jelenie czy dziki w towarzystwie przyjaciół. Trudno sobie wyobrazić, o czym mogliby porozmawiać.

Jednak łączy ich plac budowy pod Poitiers w środkowej Francji i pasja. Pasja jest ogromna, pomalowana na żółto i widnieje na niej logo Volvo.

Michel Martial nie pozostawia wątpliwości. „To zdanie osobiste, ale uważam, że sprzęt budowlany Volvo jest najlepszy”, mówi. „Myślę, że wszyscy moi koledzy zgadzają się ze mną. Jeździłem na innych wozidlach przegubowych, ale to nie to samo”.

#### **„GDYBYM MUSIAŁ, TO UKRADŁBYM VOLVO”**

„Nie mieliśmy tu wyboru, jeśli chodzi o markę sprzętu na jakim pracujemy, ale gdybym miał pracować na innej marce, to pewnie ukradłbym maszynę Volvo, kiedy nikt nie patrzy”!

Quintard (53-letni operator koparki) i Martial (25 lat) pracują przy projekcie uważanym za największy plan budowy w Europie; kolejowa magistrała dużych





Maszyny Volvo pracują w niezwykle trudnych warunkach i doskonale sobie radzą.

„NIE MIELIŚMY TU WYBORU, JEŚLI CHODZI O  
MARKĘ SPRZĘTU, NA JAKIM PRACUJEMY, ALE  
GDYBYM MIAŁ PRACOWAĆ NA INNEJ MARCE, TO  
PEWNIENIE UKRADŁBYM MASZYNĘ VOLVO, KIEDY  
NIKT NIE PATRZY!”

prędkości Południe Europy–Atlantyk (SEA), o długości ponad 300 km, która połączy miasta Tours i Bordeaux.

Linia ta będzie obsługiwana przez francuskie składy TGV - ‘trains grande vitesse’, czyli pociągi dużych prędkości, mogące rozpędzać się do ok. 320 km/godz.

Ten trwający 2,5 roku projekt budowlany może rzeczywiście zaimponować rozmachem. Jego koszt wyniesie 7 mld euro, przyczyni się on do powstania tysięcy miejsc pracy i będzie wymagał przeniesienia 46 mln m<sup>3</sup> ziemi (30 mln zostanie ponownie wykorzystanych). Powstanie 45 mostów i wiadukty o łącznej długości 10 000 m.

Także termin wykonania jest wymagający. Prace budowlane muszą zakończyć się do września 2014 r. aby umożliwić przeprowadzenie zakrojonych na szeroką skalę testów torowiska.

#### **DLA VOLVO TO NIE PROBLEM**

Opady śniegu i deszczu na początku 2013 r. nie ułatwiły zadania. Pod Poitiers, flota koparek buduje metodą odkrywkową tunel kolejowy. Wymagało to przesunięcia autostrady. Po zakończeniu prac, autostrada wróci na swoje miejsce i będzie biegła dokładnie nad tunelem.

Kiedy powstawał ten artykuł, miejsce robót to nic innego jak ogromna dziura pełna błota i gliny. Nie można tamtędy przejść, w niektórych miejscach błoto sięga do pasa. Ale A40E Martiala nie ma z tym problemu.

„Te maszyny mają dużą moc”, mówi. „Mogą wjechać i wyjechać z miejsc, gdzie jest dużo błota i wody, radzą sobie o wiele lepiej niż inne maszyny. Innym dużym plusem jest wyższy komfort. Kiedy przejeżdżasz przez nierówności wstrząsy są o wiele mniej odczuwalne. A to się liczy w tej pracy – bardzo łatwo nabawić się przy niej bólu pleców”.

#### **KLEJNOT NIE MASZYNA**

Natomiast Quintard jest nowym fanem, pomimo, że pracuje w tej branży od 25 lat. Jego 30-tonowa EC300D, z silnikiem Volvo D8H spełniającym normę Tier 4i (Etap IIIB) wytwarzającym o 11% więcej mocy i zapewniającym moment obrotowy wyższy o 18% w porównaniu z maszyną poprzedniej generacji. To było prawdziwe odkrycie.

„Przedtem nigdy nie pracowałem na Volvo. Dla mnie to jak klejnot, super maszyna. Reaguje o wiele lepiej i jest łatwiejsza w obsłudze niż te, na których pracowałem wcześniej. I ma więcej mocy, radzi sobie z każdą glebą, czy skałą”.

„Przedtem pracowałem dużo przy budowie dróg i instalacji, w budownictwie mieszkaniowym, ale nigdy przy projekcie na taką skałę, naprawdę podoba mi się ta praca – codziennie uczę się czegoś nowego”.


„Na niewielkim obszarze pracuje tu mnóstwo maszyn, więc widoczność to podstawa. Pole widzenia na Volvo jest doskonałe, a to ważne kiedy trzeba mieć oczy z tyłu głowy”!

Quintard i Martial mają zapewnione 2 lata pracy. Quintard jest szczególnie zadowolony. Ostatnio nie najlepiej mu szło, przed uzyskaniem obecnego kontraktu był przez pewien czas bez pracy. „Ta praca jest dla mnie fantastyczna”, mówi.



„POLE WIDZENIA NA VOLVO JEST DOSKONAŁE, A TO WAŻNE, KIEDY TRZEBA MIEĆ OCZY Z TYŁU GŁOWY!”

Martial przyznaje, że w świecie idealnym byłby zawodowym graczem w piłkę nożną – w Realu Madryt. Ale zastanawiał się także nad karierą jako księgowy.

Teraz pracuje na świeżym powietrzu, na wozidlach przegubowych – „wozidlach Volvo”, podkreśla ponownie – i jest w pełni usatysfakcjonowany. 

Tekst: Tony Lawrence

Photography: Julian Cornish Trestrail



# BĄDŹ W KONTAKCIE BĄDŹ POINFORMOWANY

Dołącz do magazynu Volvo Spirit na całym świecie:

[www.volvoespirmagazine.com](http://www.volvoespirmagazine.com)



Śledź nas na Twitterze, Facebooku lub pobierz naszą darmową aplikację Spirit na iPada, aby uzyskać dostęp do artykułów na wyłączność, filmów i wielu innych atrakcji...



Official Volvo Merchandise

**VOLVO**

# PRAKTYKA CZYNI MISTRZA

Pasja perfekcji zaczyna się wcześnie.

Odkryj kolekcję Yellow Tab:  
[www.volvomercandise.com](http://www.volvomercandise.com)



**OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE**

**VOLVO**

Volvo Merchandise Corporation