

# spirit

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT MAGAZINE



## MED HISTORISK TYNGD

TOPPMODERNA VOLVOMASKINER ARBETAR I ETT 500 ÅR GAMMALT STENBROTT

**När det regnar öser det ner:** Pålitliga maskiner fortsätter att få saker att hända i Papua Nya Guinea

**Spotlight Tier IV Final/Steg IV:** Hur Volvo gör det omöjliga möjligt

**Applikationsinspiration:** Innovativa lösningar sätter återförsäljaren i processens centrum

**Förarhörnan:** Två män, en passion – det måste vara en Volvo

**Plus:** Volvo är redo för ekonomisk tillväxt i Nigeria och förvandlar livet för unga människor i Brasilien





# MED DIG HELA VÄGEN

Volvo har ett stort utbud produkter och tjänster som stöder hela ägarupplevelsen – lösningar som maskinägarna har nytta av i flera år efter den ursprungliga investeringen. Volvo erbjuder en totallösning, oavsett behov, och tar hand om varje aspekt av maskinens produktiva liv – från finansiering vid inköpet, till service, reservdelar och telematik – under maskinens hela livscykel och fram till en eventuell uppgradering eller avyttring. Alla tjänster är utformade för att maximera prestandan, produktiviteten och lönsamheten – och viktigast av allt...att ge trygghet. Be din återförsäljare om mer information eller besök [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

**VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT**



# Innehåll

- 5 **När det regnar öser det ner**  
Att lägga en pipeline för naturgas i flytande form i ett avlägset beläget område i Papua New Guinea kräver kraftfulla, pålitliga Volvomaskiner för att saker och ting ska hända.
- 9 **Insidan**  
SMT – Nigeria. Vi träffar Pierre Peeters, mannen som ansvarar för Volvos tillväxt i en av världens snabbaste växande ekonomier.
- 17 **Spotlight**  
Tier IV Final/Steg IV. Hemligheten bakom "grön energi" – hur Volvo gör det omöjliga möjligt.
- 25 **Globetrotting – Myanmar**  
Volvo CE bygger vidare på sin ledande marknadsposition inom gruvsektorn i ett mytomspunnet land som förbereder sig för ekonomisk tillväxt.
- 33 **Ge en man en fisk...lära en man att fiska**  
Volvo CE-distributören som fortsätter att förvandla unga liv i Brasilien.

## Motsatser attraherar

F. Scott Fitzgerald sade en gång att det verkliga testet för intelligens i världsklass är förmågan att kunna ha två motsatta idéer i huvudet samtidigt och ändå kunna tänka klart.

Det kan vara svårt att helhjärtat tro på två motsägelsefulla koncept samtidigt, men i det senaste numret av Spirit ser vi tydligt och klart att det inte är någon konst för Volvo att hantera två mycket olika fenomen.

I det här numret av Spirit beger vi oss till de Apuanska alperna i Italien för att besöka ett 500 år gammalt gruvbrott som en gång försåg Michelangelo med råmaterial och där marmor har brutits till några av världens mest berömda byggnader och skulpturer. Det italienska företaget Henraux har brutit sten i brottet i närmare 200 år, men idag har företaget hjälp av en grävmaskin och en hjullastare från Volvo som hanterar de stora volymer marmor som bryts på plats.

Miljön i det mycket gamla stenbrottet utgör en slående kontrast mot efterföljande artikel som fokuserar på Volvo CE:s toppmoderna Steg IIIB-motorer. Med hjälp av banbrytande teknologi minskar de nya motorerna vissa skadliga utsläpp med 95 %.

Spirit beger sig också till högländerna i Papua Nya Guinea där 70 Volvomaskiner arbetar med att lägga en pipeline för naturgas i flytande form. Platsens svårtillgänglighet är en rejäl och besvärlig utmaning men området får också över 10 meter regn varje år, vilket, minst sagt, gör arbetsförhållandena förrådiska. Men Volvos maskiner befinner sig i sitt rätta element. Samtidigt, i det heta och torra klimatet i New South Wales, Australien, arbetar en flotta Volvohjullastare och Volvodumprar i en 300 tunnland stor sandlåda – världens största i sitt slag.

Med alla dessa berättelser som vittnar om hur hårt Volvomaskiner arbetar dag ut och dag in över hela världen är det inte mer än rätt att nämna att Volvo också kan vara på riktigt gott lekhumor. Vi träffar Guo Xiang, som ansvarar för att utveckla eftermarknaden



för Volvo CE och som tidigare var handelsman till sjöss. Han lade sig i hårdträning inför och seglade en teststräcka med Team Sanya, som var en av sex deltagare i Volvo Ocean Race 2011-12. Han säger att det var en av de tuffaste, men också mest oförglömliga, upplevelserna i hans liv.

Man säger att motsatser dras till varandra och det tycks stämma. Och Volvo bevisar, ännu en gång, hur skickligt företaget hanterat skalans båda ändar. Och allt däremellan.

**Klas Magnusson**

UTGIVEN AV Volvo Construction Equipment (Nummer 48)  
CHEFREDAKTÖR Klas Magnusson BITRÄDANDE REDAKTÖR Klas Magnusson  
PRODUKTION & DESIGN EMG Communications Ltd

MEDARBETARE Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo  
BILDER Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

SÄND GÄRNA REDAKTIONELL KORRESPONDENS TILL VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELDLAAN 10, BE-1082 BRYSEL, BELGIEN ELLER VIA E-POST TILL VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

ALLA RÄTTIGHETER FÖRBEHÅLLNA. INNEHÅLL I DENNA TIDNING (TEXT, DATA ELLER GRAFIK) FÅR PÅ INGET SÅTT REPRODUCERAS, LAGRAS I DATASÄTT ELLER ÖVERFÖRAS UTAN ETT PÅ FÖRHAND SKRIVET MEDGIVANDE FRÅN VOLVO CE. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ANSVARAR INTE NÖDVÄNDIGTVIS FÖR DE UTTALANDEN OCH SAKFÖRHÅLLANDEN SOM ÅTERGES I ARTIKLAR I DENNA TIDNING. TIDNINGEN PUBLICERAS MED FYRA NUMMER PER ÅR. TRYCKT PÅ MILJÖVÄNLIGT PAPPER.

Häng med oss:



Nu finns Volvo Spirit Magazine tillgänglig att ladda ned som App från Apple itunes store.



TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



# VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENTS PRODUKTER OCH TJÄNSTER ÄR BARA ETT KLICK BORT

CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY



Besök [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com) för att hitta din lokala återförsäljare



# När det regnar öser det ner



**A**tt lägga en pipeline för naturgas i vätskeform i de avlägset belägna högländerna i Papua Nya Guinea bjuder förstås på en del självklara hinder. Om man dessutom lägger till en årsnederbörd på över 10 meter, brant bergsterräng och begränsad infrastruktur kan det bara vara en uppgift för Volvo Construction Equipments kraftfulla och pålitliga maskiner som får saker och ting att hända.

## DET FÖRSTA HINDRET

Esso Highlands Limited, ett dotterbolag till världens största börsnoterade olje- och gasbolag ExxonMobil, har undertecknat ett kontrakt med Spiecapag. Uppdraget innebär att bygga 30 mil pipeline för naturgas i vätskeform (LNG), från Hides naturgasfält i centrala PNG till Omati, som ligger vid Papuagulfens kust. Därifrån kommer pipelinen att löpa ytterligare 40 mil under vattnet till en anläggning för LNG-bearbetning nära landets huvudstad Port Moresby.

Arbetet med pipelinen på land började 2010 och involverar bygget av en allmän väg som löper på vardera sidan av gaspipelinen, att bygga tillfälliga bostäder för arbetarna och att bryta och transportera kalksten för att fylla ut och jämna till de olika kullar och dalar som korsar pipelines väg. För detta ändamål har Spiecapag en flotta bestående av 70 Volvo CE-maskiner, inklusive 45 A30E-dumprar, fem G940-väghyvlar, fyra BL71-grävlastare, fem L150F-hjullastare, sju PL4611-rörläggningmaskiner och fyra SD100-vältar.

“Så snart Spiecapag fick uppdraget att bygga pipelinen var vi tvungna att agera mycket snabbt – det fanns nästan ingen tid för förhandlingar”, berättar Thomas Stemper, chef för Key Accounts vid Volvo CE. “I partnerskap med Spiecapag levererade Volvo CE maskinerna via Singapore på bara tre månader. Det var en enorm uppgift, men vi klarade det. Vi levererade t.o.m. maskinerna tidigare än överenskommet.”

## LÄGGA GRUNDEN

Den allmänna vägen som löper längs pipelinen är en viktig del av projektet – den används för att transportera arbetare, mat, förnödenheter, material och bränsle under byggfasen. Volvohjullastarna bryter kalksten i brott längs pipelinesträckning och dumprarna transporterar den extraherade och krossade kalkstenen till den allmänna vägen. Här tar vältarna och väghyvlarna över för att kompaktera materialet för att få en jämn väg.

“Det är verkligen lerigt”, förklarar Olivier Balloy, projektledare vid Spiecapag. “Utan de kraftfulla Volvomaskinerna skulle vi inte kunna arbeta. Även under den så kallade torrperioden kan det komma så mycket som 50 cm regn per månad i PNG. Regnet spolat bort materialet vi använder för att fylla ut svackor och jämna till terrängen så vi behöver en jämn tillförsel av sten för att fylla upp sådana ställen.”

På olika platser längs den allmänna vägen finns stora högar med rör som är redo att läggas. Volvos rörläggningmaskiner används för att lasta de specialanpassade dumprarna som transporterar pipelinen längre ner längs rörsträckningen med hjälp av stora släpvagnar. “Den branta och leriga terrängen gör att vi inte kan använda vanliga lastbilar för att transportera rören. Eftersom Volvodumprarna klarar att köra offroad är de den perfekta lösningen”, säger Olivier.

“Dumprarna kommer direkt från fabriken utrustade med alla nödvändiga redskap så att de enkelt kan kopplas till släpvagnen”, fortsätter Olivier. “De kan också konverteras tillbaka till vanlig dumperkonfiguration när jobbet är över, vilket gör dem dubbelt värdefulla för oss.”

Volvos rörläggningmaskiner valdes specifikt för deras staplingsförmåga, eller som Olivier uttrycker det: “Rörläggningmaskinernas svängrörelse på 360° från en grävmaskinbaserad konstruktion innebär att maskinerna inte behöver flytta sig överhuvudtaget när de lastar dumprar vid rörlagret – det bidrar till att minska bränsleförbrukningen.” Rören varierar i storlek – de största har en diameter på 81 cm, är upp till 12 meter långa och väger över 8 ton. “Rören transporteras uppemot två mil varje gång så maskinerna måste vara robusta”, säger Olivier.

*“Eftersom  
Volvodumprarna klarar  
att köra offroad är de den  
perfekta lösningen.”*



*“Det var en enorm uppgift, men vi klarade det. Vi levererade t.o.m. maskinerna tidigare än överenskommet.”*

Ett annat användningsområde för Volvos anläggningsmaskiner är bygget av de läger där arbetarna bor under projektet. "Grävlastarna är fantastiska maskiner som kan användas till det mesta, bl.a. till att bygga tillfälliga bostäder för arbetarna och diverse andra saker som behövs under projektet."

#### EXTRA VÄRDE OCH SERVICE UTAN MOTSTYCKE


"Ett av huvudskälen till att vi bestämde oss för Volvo CE under det här projektet är det extra värde som vi får på köpet", förklarar Olivier. "De sofistikerade, men tåliga maskinerna är enkla att använda – och Volvo skickade t.o.m. personer till avlägset belägna platser för att lära arbetsstyrkan på plats hur maskinerna ska hanteras. De förklarade driftfunktionerna och hur maskinen används på ett mer effektivt och säkert sätt."

Volvos maskiner är utrustade med många säkerhetsegenskaper såsom förbättrad sikt, back-kameror, ergonomiska reglage och vägningssystem, vilket Olivier menar är absolut nödvändigt för projektet. "Vi tar förarnas säkerhet på mycket stort allvar," säger han.

Volvo CE:s Thomas Stemper, som var en viktig del i anbudsprocessen påpekar att det onekligen har sina fördelar att ha en maskinflotta bestående av Volvotillverkade maskiner. "En stor del av maskinerna i Volvos utbud använder samma delar och det innebär att det går mycket fortare att få tag på reservdelar. För närvarande har vi reservdelar för ungefär två miljoner dollar på plats för att kunna ge support under projektet – och våra nätverk

*"Att ha servicesupport på plats är mycket värdefullt eftersom maskinerna alltid måste kunna arbeta."*

för distribution av reservdelar och logistik ser till att delarna levereras i tid för att maximera maskinernas upptid."

Ett team erfarna Volvotekniker är baserade i stenbrottet för att utföra reparationer och underhåll. "Servicen vi får från Volvo liknar inget annat", förklarar Olivier. "Att ha servicesupport på plats är mycket värdefullt eftersom maskinerna alltid måste kunna arbeta. Eftermarknadsservicen som Volvo erbjuder är den främsta fördelen företaget har jämfört med andra maskintillverkare och vi ser framför oss en lång och varaktig relation med vår lokala återförsäljare i Australien – CJD Equipment." 

Text: Holly Brace







**Mannen som ansvarar för Volvos tillväxt i en av världens snabbast växande ekonomier.**

“SKÄLET TILL ATT FOLK VÄLJER ATT ARBETA MED OSS I NIGERIA ÄR ATT VI HAR EN NÄRVARO HÄR OCH VI KAN ERBJUDA DEM SUPPORT OAVSETT VAR DE BEFINNER SIG.”



Femtio mobila verkstäder servar kunderna i hela landet.

**D**ET VERKAR SOM OM ALLTING VÄXER I NIGERIA: FRÅN DE FRODIGA GRÖNA TRÄDEN SOM OMGER HUVUDSTADEN ABUJA TILL DEN MYLLRANDE BEFOLKNINGEN I LANDETS AFFÄRSCENTRUM, LAGOS. DET ÄR ETT LAND PÅ UPPGÅNG.

Tillväxten i oljeindustrin, den utbyggda infrastrukturen som smått fantastiska Eko Atlantic-projektet i Lagos är ett lysande exempel på samt den växande medelklassen har skapat en av världens snabbast växande ekonomier.

Som ett resultat av detta råder tillväxt i Nigeria medan andra anläggningsmarknader kämpar för att lägga recessionen bakom sig. SMT-Nigeria, Volvos återförsäljare i Nigeria och många andra afrikanska länder har ett gynnsamt utgångsläge.

Ett tecken på deras självförtroende är att de kommer att öppna en ny återförsäljarfilial i Abuja i sommar. Det är en anläggning som de med rätta kan vara stolta över. Den kommer att ha ungefär 50 anställda och plats för 200 maskiner.

#### **EXTRA DIMENSION**

Landets huvudstad byggdes under 1980-talet och fortsätter att öka i omfång, så det är passande att den nya återförsäljaren är baserad där. Tidigare låg SMT-Nigerias huvudkontor i Lagos och företaget har över 50 mobila verkstäder som servar kunderna runt om i landet. Verkstäderna kommer att fortsätta med sitt viktiga arbete, men den nya återförsäljaren ger företaget en extra dimension.

“Alla stora anläggningsföretag har ett huvudkontor i Abuja”, säger vd:n Pierre Peeters, vars roll är att sköta försäljningen och supporten i Nigeria. “Det är lättast så



Den nya återförsäljaren i Abuja kommer att ha ungefär 50 anställda och plats för 200 maskiner.

“VI HAR OCKSÅ ETT SAMARBETE MED LOKALA SKOLOR DÄR VI ERBJUDER STUDENTER LÄRLINGSPLATSER INOM FÖRSÄLJNING, ADMINISTRATION OCH TEKNISKA ROLLER”.

eftersom den nigerianska regeringen finns där och även är den största kunden. Sedan är det också ett faktum att staden ligger centralt och det är smidigt att ta sig därifrån till andra ställen i landet.”

Pierre, som har jobbat för SMT-Nigeria i flera afrikanska länder och har mycket stor kunskap om marknaden kommer att stanna i Lagos. “Vi behöver fortfarande en stor närvaro här. Ur en logistisk synvinkel är det så att alla maskiner anländer till hamnen här och de flesta expresstransporterna sker med plan. Vårt mål i framtiden är att ha en liknande facilitet i Lagos som den i Abuja.”

Återförsäljaren i Abuja kommer också att fungera som företagets tekniska huvudkontor, inklusive ett utbildningscenter som kommer att bidra till att åtgärda den brist på kompetens som ofta är ett hinder i tillväxtekonomier som Nigeria. “Det är en verklig utmaning att hitta och rekrytera lokala kvalificerade tekniker”, förklarar Pierre. “Av det skälet bygger vi upp ett utbildningscenter. Det finns också ett behov av utbildade maskinförare och vi kommer att ha simulatorer som hjälper till med den biten.

#### **KUNDSERVICE**

“Vi har också ett samarbete med lokala skolor där vi erbjuder studenter lärlingsplatser inom försäljning, administration

och tekniska roller. Här gäller samma förutsättningar som i Europa och på andra platser i världen: man måste bygga upp en arbetsstyrka.”

SMT-Group, eller ATC-Nigeria som företaget tidigare hette, tog sig in på den afrikanska marknaden 2003. Eftersom det är ett belgiskägt företag fanns en historisk länk till Demokratiska republiken Kongo och företaget etablerades först där.

Sedan dess har företaget fått en allt större närvaro på stora delar av kontinenten, inklusive länder som Benin, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Kongo, Demokratiska republiken Kongo, Gabon, Ghana, Elfenbenskusten, Liberia, Rwanda och Togo.

Varför växer den afrikanska marknaden och varför blomstrar SMT-Nigeria? “När vi kom hit hade vi med oss Volvos inställning till kundservice och det är något som kanske inte alla våra konkurrenter har.

#### VITAL SUPPORT

“Även prisutvecklingen på varor och den växande befolkningen har skapat ett behov och en efterfrågan på snabbare utveckling av infrastrukturen”

Afrika är en unik marknad med sina egna utmaningar men enligt Pierre finns många likheter med andra regioner. “Människor bryr sig fortfarande om service, kanske mer än på den europeiska marknaden. Där är det inga problem att få tag på en reservdel om något saknas, men här kan det ta en vecka eller två om det inte finns bra support.

“Det är oerhört viktigt att ha en maskin som rullar och folk som servar den. Därför ser vi till att vi finns där för våra kunder. Skälet till att folk väljer att arbeta med oss i Nigeria är att vi har en närvaro här och vi kan erbjuda dem support oavsett av var de befinner sig.

“Det är orsaken till att mobila verkstäder är absolut nödvändiga. Kunderna behöver tekniker som kan besöka deras faciliteter. Många av våra kunder har egna verkstäder på plats och de är väldigt utspridda eftersom deras arbetsprojekt pågår över hela landet. Vid arbeten i stenbrott eller under vägprojekt vill ingen flytta maskinerna. Då måste vi ta oss ut till kunderna.”


När Volvo Spirit Magazine besökte den nya återförsäljaren i april var bygget nästan klart. Några av maskinerna



“VID ARBETEN I STENBROTT ELLER UNDER VÄGPROJEKT VILL INGEN FLYTTA MASKINERNA. DÅ MÅSTE VI TA OSS UT TILL KUNDERNA.”

som fyller den enorma hallen arbetade vid en närliggande rivningsplats. Fem EC380-grävare som ägs av ITB Nigeria arbetade med bygget av en skyddsvägg runt en oanvänd betongbyggnad. En elchock kommer sedan att förvandla den till spillror.

“Det tog fyra år att bygga den och det kommer att ta femton sekunder att riva den”, enligt Joseph El-Haddar, som är platschef. När väggen är riven tar en flotta Volvogrävare plats på scenen. De kommer att gräva nio meter på djupet för att lägga grunden till den nya byggnaden.

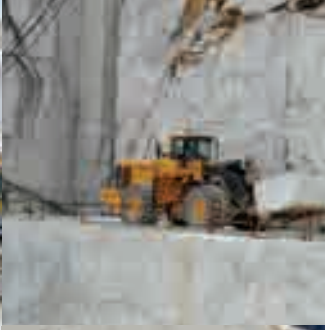
Ännu en ny exploatering i Abuja och ännu ett spännande projekt med SMT-Nigeria och Volvo Construction Equipment i centrum. 

Text: Dan Waddell

Foto: Julian Cornish Trestrail



# MED HISTORISK TYNGD



HÖGT UPPE I DE APUANSKA ALPERNA, MED UTSIKT ÖVER DE FASHIONABLA STRÄNDERNA LÄNGS RIVIERAN PÅ DEN ITALIENSKA VERSILIAKUSTEN, LIGGER ETT STENBROTT MED MYCKET GAMLA ANOR. DET ÖPPNADES

OCH UTVECKLADES FÖR 500 ÅR SEDAN AV EN AV HISTORIENS MEST INFLYTELSERIKA PERSONER. I FLERA ÅRHUNDRADEN HAR MONTE ALTISSIMO PRODUCERAT MARMOR AV HÖG



KVALITET TILL NÅGRA AV VÄRLDENS FRÄMSTA BYGGNADER OCH HAR TILLHANDAHÅLLIT DE FRÄMSTA SKULPTÖRERNA MED RÅMATERIAL. IDAG HAR TOPPMODERNA MASKINER FRÅN VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT (VOLVO CE) EN VIKTIG ROLL I PRODUKTIONSPROCESSEN.





De rika mineralfyndigheterna i Monte Altissimo upptäcktes under tidigt 1500-tal och förbereddes för brytning av den framstående renässansfiguren Michelangelo. Skulptören, målaren, arkitekten, poeten och ingenjören tillbringade tre år med att lägga grunden till marmorbrytningen i området genom att leda arbetet med bygget av vägar och broar.



Stenbrotten, som ligger i nordvästra Toscana, övergavs så småningom och låg övergivna i över hundra år fram till 1821 då Marco Borrini di Seravezza, en förmögen man från trakten, och fransmannen Jean-Baptiste Alexandre Henraux köpte dem och återupptog brytningen. Sedan dess har de ständigt varit i bruk och idag är de en del av Henraux S.P.A., en ledande stenbrytningsverksamhet som förutom marmor också producerar granit från ett antal stenbrott i den natursköna regionen.

Den berömda Henraux-marmorn har använts vid större projekt över hela världen inklusive, för att bara nämna några, Isakskatedralen i St. Petersburg, sakristian i St. Peterskyrkan i Rom, återuppbyggnaden av klostret Monte Cassino, stora moskén i Abu Dhabi och Emirates Towers



*“VÅRT FÖRETAG HAR ARBETAT I CARVAIOLE-BROTTEIN VID ALTISSIMO-BERGET I NÄSTAN 200 ÅR”.*

i Dubai. Det har också använts av dussintalet skulptörer, inklusive Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Miró och Isamu Noguchi.

#### TOPPMODERN

Stenbrottet, som ligger 1 300 meter över havsytan, må ha en mycket gammal historia, men man kan verkligen inte säga detsamma om anläggningsmaskinerna som används för de besvärliga och ibland farliga arbetsuppgifterna. De arbetar med stenbrytning och transporter av tunga marmorlaster i besvärliga förhållanden. Arbetet utförs av bandburna EC700C-grävare och L350F-hjullastare från Volvo.



“Vårt företag har arbetat i Carvaiole-brotten vid Altissimo-berget i nästan 200 år”, säger Paolo Carli, ordförande för Henraux. “Med modern teknik, diamantsåg eller diamanttråd, skiljs marmorn från berget”, förklarade Carli. “Den transporteras sedan ner till dalen i block av olika storlekar där de senare förvandlas till plattor och mindre block av olika tjocklekar.”



*“CARETRACK-SYSTEMET  
OCH SUPPORT- OCH  
UNDERHÅLLSAVTALET GER OSS  
TRYGGHET.”*

De fem främsta marmorsorterna som bryts på plats är Cervaiolo Arabesque, Altissimo Arabesque, Cervaiolo Statuary, Altissimo Statuary och Altissimo Calacatta. De används i framstående projekt över hela världen, främst i Mellanöstern och i USA.

**HÖG VOLVOKVALITET**

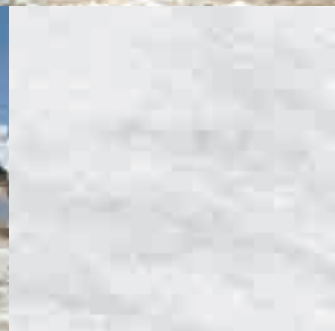
Henraux  
behöver många maskiner  
för att hantera de

stora marmorvolymerna som produceras i stenbrottet och i hans tycke hör Volvos bandburna EC700C-grävare och L350F-hjullastaren till de allra viktigaste. Carli säger att det finns flera skäl till att företaget valde Volvo CE.

“När det var dags för oss att investera i nya maskiner fastnade vi för Volvo CE för att få rätt balans mellan den extremt höga kvaliteten på tekniken och prisnivån”, förklarar han. “Självklart finns det många olika faktorer att ta hänsyn till när man väljer nya maskiner. Vi jämförde inte bara priser och egenskaper, utan vi pratade med kollegor och personer som redan använder Volvo CE-maskiner. Vi upptäckte att de hade mycket goda erfarenheter av Volvo.”

Efter att ha gjort en noggrann bedömning av företagets behov köpte Henraux L350F-hjullastaren och den bandburna EC700C-grävmaskinen och lite senare L330E-lastaren. “Det som verkligen övertygade oss och fick oss att bestämma oss är den stora vikt Volvo CE lägger vid att skona miljön och den oerhört engagerade

synen på säkerhet i kombination med avancerad teknik”, lägger Carli till. “En annan mycket viktig faktor är den utmärkta tekniska servicen, som är både snabb och effektiv. CareTrack-systemet och support- och underhållsavtalet gav oss den trygghet vi behövde.”




Paolo Carli, ordförande för Henraux

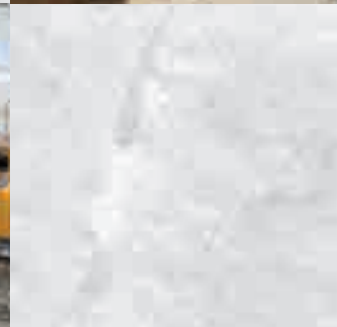
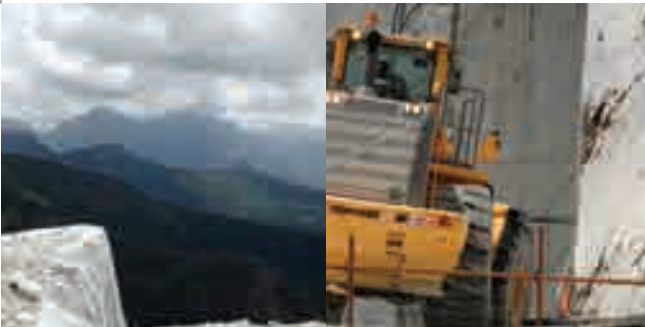
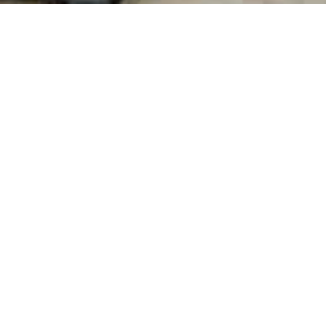
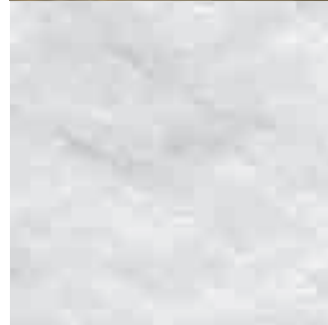
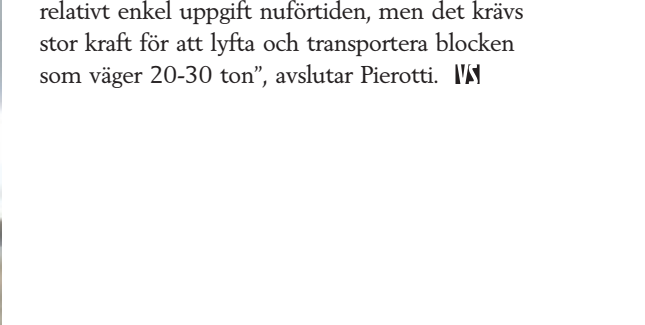
*“DET KRÄVS STOR KRAFT FÖR  
ATT LYFTA OCH TRANSPORTERA  
BLOCKEN SOM VÄGER 20-30 TON.”*

### ÖKAR VÄRDET

Franco Pierotti, konsult till arbetsledaren och förvaltare av stenbrottes historia, förklarar hur Volvo CE-maskinerna har underlättat arbetet.

“Stenbrottet domineras av de maskiner som används i olika skeden av stenbrytningen. I synnerhet används Volvos bandburna EC700C-grävmaskin för många olika arbetsuppgifter. Till att börja med används maskinen för att bryta den del av stenen som kallas pall och som skärs loss från brotts yta. När vi arbetar i områden där det är trångt använder vi hydrauliska domkrafter. När pallen har brutits loss körs den bandburna EC700C-grävmaskinen fram till platsen där pallen har avlägsnats.

“När marmorblocket är redo att lämna stenbrottet transporteras det av L350F-hjullastaren, som lastar blocket på en lastbil som fraktar ner det till dalen. Tack vare maskinerna är det en relativt enkel uppgift nuförtiden, men det krävs stor kraft för att lyfta och transportera blocken som väger 20-30 ton”, avslutar Pierotti. 







Hemligheten bakom "grön kraft": Hur Volvo Construction Equipment gör det omöjliga möjligt.

“DET HÄR GÅR HAND I HAND MED ”VOLVO WAY” OCH VÅR STRÄVAN ATT TÄNKA LIKA MYCKET PÅ MILJÖN SOM PÅ KVALITETEN.”



Nyutvecklade motorer uppfyller alla lagkrav enligt Steg IV.

**F**ÖRSTA JANUARI 2014 TRÄDER DE SENASTE UTSLÄPPSLAGARNA FÖR ANLÄGGNINGSMASKINER I KRAFT. TIER IV FINAL (USA) ELLER STEG IV (EU) SÄGER KANSKE INTE DE FLESTA SÄRSKILT MYCKET, SÅ LÅT OSS UTTRYCKA DET SÅ HÄR: FÖRSTA JANUARI REPRESENTERAR KULMEN PÅ EN HISTORISK FAS INOM MOTORUTVECKLINGEN OCH SOM RESULTAT KOMMER INGET NÅGONSIN ATT BLI SOM DET VAR TIDIGARE.

Fortfarande oklart? Vad sägs om detta? I kombination med det tidigare skedet i lagstiftningen kommer de nya standarderna att leda till att utsläppen av NO<sub>x</sub> (kväveoxider som uppstår under förbränning) och partiklar (sot från motorer) minskar med smått otroliga 95 %.

Om du tittar på utsläppsnivåerna för anläggningsmaskiner de senaste 15 åren ser det faktiskt ut som om de har hamnat utanför kurvan.

#### FANTASTISK FRAMGÅNG

Det i sig är en framgång som är värd att fira. Men Volvo Construction Equipment (Volvo CE) har gått ännu längre. Volvo har inte bara minskat utsläppen, utan har också arbetat hårt för att samtidigt förbättra motorprestandan och bränsleeffektiviteten. Så grönt kan vara samma sak som kraft. Det omöjliga kan vara omöjligt.

Vissa reagerade på de nya utsläppskraven genom att säga att prestandan oundvikligen skulle försämrans. Men så tänkte inte Volvo CE.

“Det här går hand i hand med ”Volvo Way” och vår strävan att tänka lika mycket på miljön som på kvaliteten”, säger Åsa Gabriellsson, chef för projektkontoret för teknikplattformar. “Självklart finns det alltid svårigheter som man måste ta itu med när man gör stora tekniska förändringar, men våra ingenjörer arbetar hårt för att uppfylla eller överträffa lagkraven samtidigt som fokus på prestanda, kvalitet och miljö upprätthålls.

“Vi hade vissa utmaningar att bita i när vi arbetade med Steg IIIB, men vi är inställda på välfungerande lanseringar i januari 2014. Våra projektteam har aldrig tvekat på att vi skulle klara uppgiften.”

Redan från början, fortsätter Peter Engdahl som är chef över området motorprestanda, var målet inte inställt på att bara uppfylla de senaste utsläppsstandarderna, utan också att förbättra motoreffektiviteten. “Vi såg det som en möjlighet istället för en utmaning”, säger han. “Det var alltid vårt tydliga mål att skapa extra värde för kunden genom högre prestanda och lägre bränsleförbrukning. Och om jag ska vara ärlig överträffade vi faktiskt våra förväntningar.”

#### EN UNIK LÖSNING

“För att klara de slutliga utsläppsstandarderna – vilket kräver en minskning av utsläppsnivåerna för NOx på 80 % jämfört med de tidigare gränserna – utvecklade Volvo CE ett nytt efterbehandlingssystem för avgaserna (EATS). Det använder selektiv katalysatorreduktion där en giftfri vätska (urea) injiceras i den katalytiska avgasrenaren för att förvandla NOx till ofarlig kvävgas.

“EATS används i både on- och offroad-produkter, vilket gör att vi kan dra fördel av de fantastiska resultat som våra kollegor inom Volvo Trucks och Volvo Buses har fått fram.”

Samtidigt som dessa teknologier utvecklades – SCR har redan testats grundligt i över en miljon Volvolastbilar sedan 2005 – lyckades Volvo få ut ännu mer effektivitet ur V-ACT-motorerna (Volvo Advanced Combustion Technology).

“Ur ett mekaniskt perspektiv är det samma motorkoncept som tidigare”, säger Engdahl. “Sedan Steg IIIB har vi dock – utöver att minska NOx-utsläppen ytterligare 80 % – re-optimerat förbränningen och programvaran som styr den. Det innebär också att vi har mer än tre års erfarenhet av motorerna som sitter i våra anläggningsmaskiner när vi lanserar våra Steg IV-produkter.”

#### FÖRBÄTTRINGAR AV UNDERHÅLL OCH EFFEKTIVITET

En annan avgörande utveckling för Steg IV, säger Engdahl, var slopandet av partikelbrännaren. Tidigare behövde



Volvos dieselmotor med V-ACT (Volvo Advanced Combustion Technology)

**“VÅRA PROJEKTTEAM HAR ALDRIG TVIVLAT PÅ ATT VI SKULLE KLARA UPPGIFTEN.”**

brännaren startas var tionde till tjugonde timme, men nu krävs underhåll först efter 500 timmar, vilket gör att förarna knappast påverkas i sitt arbete.

“När SCR-teknik introduceras blir motortekniken mer komplicerad. Vanligen är det möjligt att minska dieselförbränningen drastiskt, men i realiteten måste föraren också köra in kostnaden för DEF-vätskan (urea). Under utvecklingskedet optimerade våra ingenjörer motorerna så att de ger lägsta möjliga totalkostnad – för diesel och DEF – för kunderna.

“Vi har uppmätt effektivitetsförbättringar – för diesel och DEF – på upp till 5 % jämfört med Steg IIIB. Det kommer att leda till enorma besparingar sett till totalkostnaden för ägandet.”

Alla har del i framgången, säger Peter Österberg, vice vd för teknikplattformar.

#### EN UTMANING – OCH FRAMGÅNG – FÖR ALLA

“Det har varit en kunskapsutmaning för hela organisationen, från inköp till drift, försäljning och eftermarknad.

Alla har varit med på resan och alla har varit en del av det nya som har krävts av oss.

“Ja, det är onekligen en stor ekonomisk och teknisk bedrift, men som en del av Volvo Group har vi kunnat arbeta tillsammans med våra lastbils- och bussverksamheter, med Volvo Penta och med våra motorpartners. Vi har haft ett mycket nära samarbete”

“Det ger oss en portfölj med lösningar att luta oss tillbaka mot, eftersom de olika maskinstorlekarna har olika krav. Ingen av våra konkurrenter kan erbjuda något som inte vi har. Och vi har en avgörande fördel jämfört med mindre tillverkare som inte har de resurser som vi har.”

Gabrielsson håller med: “Utvecklingsprojekten är fullständigt tvärfunktionella och speglar hela Volvo CE-organisationen med stor inblandning även från områden som Drift, Kundlösningar och Marknad. Tillsammans med alla berörda maskinprojekt förbereder vi Volvo CE:s tillverkning och framgångsrika lansering av de nya maskinerna i våra olika regioner.”

## FÖRDELAR FÖR KUNDEN

Volvo CE:s resurser innebär att de nya motorerna har testats i alla tänkbara situationer, i allt från temperaturer under fryspunkten till extrem hetta och på hög höjd – och pålitligheten har övervakats kontinuerligt med hjälp av kunder som har erbjudits daglig support via engagerade teknikerteam. Motorerna har faktiskt genomgått över 25 000 timmars testning i dumprar, hjullastare och grävmaskiner såväl som i motortestbänkar.

2008 och 2009 fanns en oro för att anläggningsbranschen skulle motsätta sig vissa av de åtgärder som krävs enligt den nya utsläppslagstiftningen, t.ex. idén att ha med urea på maskinerna och att skapa den infrastruktur som krävs för att distribuera vätskan till arbetsplatser långt bort. Dessa orosmoment finns inte längre, vilket understryker hur långt branschen – och Volvo CE – har kommit.

“Visst har det varit ett hårt arbete och vi är verkligen stolta över det vid åråstadkommit”, sammanfattar Engdahl. “Vi har, trots allt, ungefär 250 maskinmodeller även om inte alla behöver följa den nya lagstiftningen. Vi har haft de här frågorna i huvudet varje dag de senaste sex åren.

“Men det innebär också att vi lär oss nya saker varje dag och det är det som gör jobbet så spännande. Vi är alla redo inför januari 2014. Nästa utmaning kommer att vara att se till att vår framgång under testningen replikeras ute på fältet så att alla våra kunder får nytta av alla fördelar.”

Text: Tony Lawrence



## EXTREM TESTNING

I allt från temperaturer under fryspunkten till höga altituder och brännande hetta har Volvo CE:s Steg IV-teknik klarat tuffast tänkbara tester för att den senaste generationens Volvomotorer ska kunna leverera maximal prestanda och pålitlighet.

Som en del av test- och valideringsprocessen skickades prototypmodeller av dumprar, hjullastare och grävmaskiner utrustade med Volvos Steg IV-teknik till avlägsna platser med kallt klimat, på hög höjd och med tryckande sommarvärme. Alla testexpeditioner involverade ungefär 100 motor- och maskiningenjörer, som tillsammans gjort flera hundra tester under den månadslånga expeditionen. Testerna upprepas två gånger – en gång under utvecklingsfasen och en gång under verifieringsprocessen.

Volvo CE genomför vinterexpeditionerna under den smällkalla vintern i Kiruna, som inte ligger långt från polcirkeln och där temperaturerna faller under (och håller sig) långt under -30 °C. Testerna i det kalla klimatet gjordes i gruvan i Kiruna, som är världens största och modernaste underjordiska järnmalmgruva. Här har en Volvokund som har sin verksamhet på produktionsplatsen integrerat prototypmaskiner i sin egen maskinflotta. Det innebär att Volvos ingenjörer inte bara kunnat samlas in data och övervaka prestandan i en verklig arbetssituation, utan de har också fått insikt i hur den nya tekniken upplevs ur ett förarperspektiv.

Andra tester inkluderar repetitiva standardarbetscykler och optimering av kallstartar. “Att klara tester i mycket låga temperaturer är bara en del av utvecklingsprocessen, men det är viktigt för att se till att motorn, efterbehandlingen av avgaserna och alla system och undsystem klarar dessa extrema vintertemperaturer”, säger Jan Guthammar, projektledare för Volvo CE:s Steg IV-initiativ.

“I andra änden av extremskalan tog vi maskinerna till Spanien och genomförde tester på testbanor där vi övervakade hur tekniken klarade extrem hetta och krävande tillämpningar,” fortsätter Jan. “Vi tittade t.ex. på hur en Steg IV-dumper reagerade på att köras uppför en mycket brant backe med full last i stekande hetta. Maskinerna testades också på 3 500 meters höjd över havet under höghastighetstester i Les Deux Alpes, Frankrike. Här är luften tunn och det atmosfäriska trycket lågt och vi testade och verifierade maskinprestandan, bränsleförbrukningen, motorsvaret och startbarheten i förhållanden med tunn luft.

Arbete på hög höjd – där luften innehåller mycket mindre syre – har självklart en negativ effekt på alla förbränningsmotorer eftersom syre är en oundgänglig del av förbränningscykeln. Den senaste generation Volvomaskiner har förbättrad prestanda i dessa svåra förhållanden – faktum är att vi, både genom våra interna resultat och genom synpunkter från våra kunder som kör dessa maskiner, kan se att Steg IV -maskinerna har högre prestanda, bränsleeffektivitet och pålitlighet.”

# BARNLEK I AUSTRALIENS STÖRSTA SANDLÅDA



FÖRESTÄLL DIG ATT DU TILLBRINGAR  
VARJE ARBETSDAG I AUSTRALIENS  
STÖRSTA SANDLÅDA – DET ÄR PRECIS  
VAD MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES  
MASKINFÖRARE FÅR GÖRA. SANDBROTTET  
LIGGER TVÅ KILOMETER FRÅN DEN  
OERHÖRT VACKRA KUSTLINJEN I NEW  
SOUTH WALES, AUSTRALIEN, OCH LIKNAR  
INGET ANNAT.

**R**obert Mackenzie, eller "Macka" som han kallas, är en ovanlig entreprenör. För sju år sedan beslutade sig den gifta sjubarnspappan för att ta en paus från sin framgångsrika sandutvinningsverksamhet och tog med sig familjen på deras livs äventyr (hans äldsta dotter kunde dock inte följa med eftersom hon var tvungen att avsluta sin frisörutbildning). Den godmodiga australiern Macka, 43, hade inte så mycket som tittat på en karta innan familjen lämnade hemmet i Salt Ash, 20 mil norr om Sydney i New South Wales – men det var en del av det roliga.

"Jag ville se det verkliga Australien och det finns väl inget bättre sätt att göra det på än att tillbringa tid tillsammans med familjen", förklarar Macka. "Vi ville inte åka till alla vanliga ställen där turisterna flockas, utan vi ville se saker som ingen annan vill se. Vare sig vi tittade på soluppgången på en öde strand i Västaustralien eller utforskade andra kulturer i Tasmanien, tog vi vara på varje sekund."

Sammanlagt reste familjen Mackenzie över 2 600 mil under den ett år långa färden. De två sönerna, då tio och elva år gamla, fick hemundervisning under resan. "Höjdpunkten för oss var att möta de aboriginer som bodde drygt 80 mil från huvudvägen – för att inte tala om affärer och restauranger. De gav oss ett varmt välkomnande – och bjöd till och med in oss i sina hem", minns han. "Vi knöt nära band med speciellt en familj som vi senare bjöd hem till oss i Newcastle. För några av dem var det första gången de flög, en del gjorde sitt första besök hos frisören och i biosalongen – men oavsett hur mycket de uppskattade alla spännande nya upplevelser kunde de inte bärga sig tills de fick åka hem igen. Det fick oss att känna ödmjukhet."

Även familjen Mackenzie var glada att komma hem till familjeföretaget, Macka's Sand & Soil Supplies, som grundades av Macka själv 1992. Hans ursprungliga sandbrott är nästan tömt och Macka gav sig nyligen in i, och vann, en omfattande anbudsprocess för rättigheterna att utvinna sand i ett 300 tunnland stort område som innehåller uppskattningsvis 154 miljoner ton finkornig sand. Marken ägs av Worimi-folket (australiska urinnevånare som är hemmahörande i regionen) som fick besittningsrätt till marken för sandutvinning av delstatsregeringen som en del av återlämnandet av Worimi-mark i det skyddade området Stockton Bight (idag känt som Worimi

**"DET ÄR SOM ATT STIGA IN I EN ANNAN VÄRLD. ATT BLICKA UT ÖVER DE ENORMA MÄNGDERNA FINKORNIC, VIT SAND KAN FÅ VEM SOM HELST ATT TAPPA ANDAN."**

Conservation Lands). Eftersom han lade det vinnande budet kommer företaget att fortsätta att köra ungefär en miljon sand per år från det södra halvklots största sandreservoar.

Att klättra upp på de öde sanddynerna vid kusten, långt från turiststråken, är som att stiga in i en annan värld. Att blicka ut över de enorma mängderna finkornig, vit sand kan få vem som helst att tappa andan.

Sanden används för många olika ändamål, inklusive glastillverkning, i gjuterier och till cement – men de finare, renare sorterna, som är svåra att få tag på i delar av världen, är mycket eftertraktade. "Vi är Australiens huvudleverantör av sand till golfbanor", förklarar Macka, "och nu undersöker vi om vi skulle kunna exportera vår sand till semesterorter för att ge stränderna nytt liv, t.ex. på platser som Hawaii. I år kommer också mycket av vår sand att användas inom anläggningsbranschen i Sydney och längre bort."

#### **FINKORNING SAND GÖR JOBBET BESVÄRLIGT**

Macka's Sand har en flotta på tio maskiner från Volvo Construction Equipment (Volvo CE) som arbetar upp till 12 timmar per dag, sex dagar i veckan. Macka äger sex hjullastare – den nyaste är en L220 från Volvos nya G-serie. Han har också fyra dumprar – två A35E-maskiner och två A40E-maskiner.



Macka's Sand har en flotta på tio Volvomaskiner som arbetar upp till tolv timmar per dag, sex dagar i veckan. Det är sex hjullastare och fyra dumprar.



“Att arbeta i finkornig sand hela dagen kan vara en mycket tuff uppgift för maskiner – men Volvomaskinerna är utan tvekan de bästa för jobbet”, förklarar Macka. “Markförhållandena är riktigt besvärliga men Volvomaskinerna är robusta. Det ökar deras andrahandsvärde när det är dags att sälja dem. Det är också en viktig faktor att ta hänsyn till när vi bestämmer oss för vilka maskiner vi vill köpa.”

Maskinföraren Ross Lavis, som har jobbat för Macka Sands i 13 år med att köra hjullastare säger: “Jag har testat maskiner från andra tillverkare och Volvomaskinerna är utan konkurrens bäst på finkornig sand. L180E-maskinen som jag kör har arbetat 23 000 timmar och går fortfarande som tåget – vridmomentförhållandet och däckens med suveränt grepp gör att maskinerna presterar bra och får suveränt fäste i den lösa sanden. Och man behöver inte heller gasa på lite extra, vilket är positivt för bränsleeffektiviteten och motorns livslängd.”

Macka's Sands har samarbetat med CJD Equipment, Volvos nationella återförsäljare i Australien, i många år och byggt upp en stark affärsrelation. “Särskilt på senare år har CJD Equipment verkligen lyssnat på oss och tagit till sig vad vi behöver. De har hjälpt oss att hitta rätt maskiner och utrustning och att underhålla dem”, säger Macka. “Maskiner som står på verkstaden har en enorm inverkan på vår verksamhet eftersom 150 lastbilar med enorma släp kommer in varje dag för att lastas – om någon av våra maskiner inte arbetar är det svårt att klara av efterfrågan. Servicen vi får från CJD är snabb och pålitlig – precis vad vi behöver.”

#### **FÖRARE + KOMFORT = PRODUKTIVITET: EN ENKEL EKVATION**

Hjullastarna i den nya G-serien har vidareutvecklats från de tidigare generationerna och förarfunktionerna som har gjort Volvolastarna så populära genom åren har förbättrats ytterligare. Eftersom säkerhet är kärnan i alla Volvoprodukter så är det också en viktig del av designen. Stora glasytor i förarhytten ger mycket bra sikt framåt och åt sidorna samtidigt som maskinens bakåtriktade kamera fullbordar runt-om-sikten. De ergonomiska styrspakarna inuti förarhytten är utformade för att ge maximal säkerhet, effektivitet och smidighet för föraren.

Steve Morrison som är maskinförare och har arbetat för Macka's Sands i fyra år säger: “När jag började jobba här var det första gången jag körde en Volvo – det är en enorm lyx jämfört med andra maskinmärken. Volvomaskinerna har suverän kraft och eftersom sikten runt om är så bra är de lätta att köra och man kan koncentrera sig på att få jobbet gjort – och samtidigt ha det bra! Klimatkontroll, radio, en bekväm förarstol och solskydd är extra finesser som verkligen behövs i den 40-gradiga värmen i det australiska solskenet.”



Från vänster till höger: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis och Glenn Bowtell.

**“ATT ARBETA I FINKORNIG SAND HELA DAGEN  
KAN VARA TUFFT FÖR MASKINER, MEN  
VOLVOMASKINERNA ÄR UTAN TVEKAN DE  
BÄSTA FÖR JOBBET.”**

Macka själv är väl medveten om vikten av god förarkomfort, eftersom han arbetade som maskinförare i många år innan han startade sin egen verksamhet. “Om förarna har det bekvämt blir jobbet roligt”, säger han. “Och om de vill komma in till jobbet varje dag är de produktiva. Och om de är nöjda är jag nöjd.”

Paul Carleton, en dumperförare som har jobbat för Macka's Sands i sexton år säger: “Volvo ligger långt före sina konkurrenter när det handlar om att köra på sand. Andra maskinmärken är för tunga, men de ramstyrda A40E-dumprarna är snabba och mer bränsleeffektiva – för att inte tala om hur behagliga de är att köra – jag har fortfarande ork kvar efter ett pass på tolv timmar.”

Text: Holly Brace





Ett land med förtrollande mystik och stor skönhet förbereder sig för ekonomisk tillväxt och en öppen syn på omvärlden.

“MYANMAR LIGGER I HJÄRTAT AV ASIEN MED INDIEN, KINA OCH SYDOSTASIEN ALLDELES  
UTANFÖR DÖRREN.”



Flera tusen kilometer motorvägar ska byggas: Myanmar ligger i hjärtat av Asien.

**M**YSTISKA MYANMAR HAR VAKNAT UPP EFTER MÅNGA ÅRS SLUTENHET OCH VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT LIGGER BRA TILL FÖR ATT DRA NYTTA AV DET VACKRA LANDETS NYVUNNA ÖPPNA ATTITYD.

“Helt annorlunda alla länder du kan tänkte dig”, skrev den berömda brittiska författaren Rudyard Kipling om Myanmar, tidigare känt som Burma, och syftade både på landets mystik och på dess stora naturskönhet.

I många årtionden existerade Myanmar i det fördolda, som en oupptäckt juvel vid sidan av de vanliga turiststråken, men nu öppnar sig landet mot omvärlden och visar upp den fantastiskt vackra naturen och ett fascinerande kulturarv.

Vare sig det handlar om Mandalay, landets spirituella centrum med sitt kungliga förflutna och en arkitektur som tar andan ur vem som helst, den stillsamma Ayeyarwady-floden som vindlar genom stora delar av landet, eller den spektakulära Shwedagon-pagoden i Rangoon, som har beskrivits av en annan författare, Somerset Maugham, som ”guldgliitrande likt ett plötsligt uppvaknande hopp i nattens mörka själ”, har Myanmar mycket att erbjuda.

Landets 54 miljoner människor är fridsamma och vänliga – precis vad man kan vänta sig i ett land vars historia och kultur har formats av buddhismen. Landet är också rikt på ädelstenar, mineraler och naturresurser och nu, när landet har en mer öppen attityd, en växande ekonomi.



Bygg så kommer besökarna är tanken bakom landets enorma investeringar.

“VOLVO CE MÅSTE BYGGA VIDARE PÅ SIN LEDANDE MARKNADSPPOSITION OCH TA SIG IN PÅ ANDRA OMRÅDEN ÄN GRUVSEKTORN.”

#### UTAN JÄMFÖRELSE

Förändringstakten saknar motstycke. President Thein Sein sade nyligen till Time Magazine: “Vi befinner oss mitt i en helt ny situation med en övergång från en militär till en demokratisk regering, från väpnad konflikt till fred och från en centraliserad ekonomi till en ny marknadsorienterad ekonomi.”

Som en del av förvandlingen är ny infrastruktur en viktig del och regeringen har varit proaktiv i att bygga vägar, flygplatser och hamnar samtidigt som hotell och nya kontorskvarter byggs i många av Myanmar's större städer.

Eberhart Wedekind, EVP för försäljning och marknadsföring vid Volvo Construction Equipment, reste nyligen till landet och imponerades storligen av landets kultur och skönhet. Han bevittnade också på nära håll den enorma optimism som ligger bakom landets återhämtning.

“Anläggningsbranschen har en enorm potential i Myanmar och kunderna lyfter fram vägbyggen och byggprojekt i största allmänhet som särskilt lovande. Det är inte svårt att se varför flera hundra mil motorväg behöver byggas: Myanmar ligger i hjärtat av Asien med Indien, Kina och Sydostasien alldeles utanför dörren. Landet ligger perfekt till som port mot öst och väst, nord och syd.”

## AMBITION

I vissa fall är landets ambition t.o.m. större än tillväxten. 2005 flyttade regeringen landets huvudstad från Rangoon till Nay Pyi Taw, som nu är en av världens snabbast växande städer. Under besöket noterade dock Eberhard att den sextonfiliga motorvägen som byggdes för att transportera människor till och från flygplatsen var helt tom på andra bilar. "Arkitekten var amerikansk", var den lakoniska förklaringen han fick genom chefen för Volvos återförsäljare, H.K. Aliwarga.

Huvudstadens nya flygplats berättar en liknande historia: den är byggd enligt byggstandarder i världsklass och har tillräcklig kapacitet för att klara ett stort antal internationella flighter varje dag, men servar endast ett fåtal flighter med små flygplan och en handfull passagerare.

"Bygg så kommer besökarna är teorin bakom den enorma investeringen", enligt Eberhard. "Men i skrivande stund är det en öde flygplats, lika tom som den sextonfiliga avenyn som leder till presidentens ämbetsrum och de olika myndigheterna."

Men snart kommer besökarna och Myanmar är redo. Det samma gäller Volvos återförsäljare, Win Strategic, som också representerar Volvo Trucks, Bus och Penta i regionen. De har lyckats skapa en bra marknadsposition för Volvo Construction Equipment (Volvo CE) i landet.

## MÖJLIGHETER

"Volvo CE måste bygga vidare på sin ledande marknadsposition och ta sig in på andra områden är gruvsektorn", fortsätter Eberhard. "En viktig sak är att använda styrkan i strategin med dubbla varumärken."


2013 beräknas landets ekonomi växa med 5,4 %, som ett resultat av utländska investeringar i olja, naturgas och energi samt ökningen på områden som anläggning, turism och export. Aktiviteterna inom gruvsektorn börjar dock minska även om Volvo CE fortfarande har lyckats upprätthålla sin ledande marknadsposition. Trots detta är det ingen risk att företaget kommer att vila på lagrarna under åren som kommer.



Eberhard Wedekind, EVP för försäljning och marknadsföring vid Volvo Construction Equipment

“VI KOMMER ATT FOKUSERA MER PÅ ANLÄGGNING FÖR ATT VARA REDO FÖR EN BYGGBOOM DE KOMMANDE ÅREN.”

“Vi har lyckats väl inom gruvsegmentet tidigare, men vi nöjer oss inte med det”, säger Roger Tan, vice chef för Sydostasien. “Vi kommer att fokusera mer på anläggning för att vara redo för en byggboom de kommande åren.”

“Landet blir allt mer öppet inför omvärlden och möjligheterna finns där”, fortsätter Roger. “Tillväxten kommer dock att vara långsam, eftersom det finns flera områden, t.ex. det juridiska systemet och bankväsendet, som inte riktigt har kommit igång ännu. Möjligheterna för Volvo CE är ändå enorma även om vi måste titta på sätt att befästa vår långsiktiga närvaro i Myanmar.” 

Text: Dan Waddell



# Inspiration för olika tillämpningar

Ännu en innovativ lösning från Volvo CE, som placerar återförsäljaren i händelsernas centrum.



**V**olvomaskiner har ett unikt uttryck och en unik identitet. Men vad händer i de fall där kunderna vill ha den toppmoderna teknik och den absoluta pålitlighet som en Volvomaskin erbjuder, men Volvomaskinerna inte uppfyller kundernas individuella behov?

Det kan röra sig om jobb i skogsbranschen, maskiner för hantering av industrimaterial, eller borrhorn och pålningsriggar. Tidigare var kundernas enda alternativ, om de ville ha en Volvomaskin som bas, att hitta en tredje part på egen hand för att skräddarsy maskinen efter deras behov – utan support från Volvo.


Upplägget innebar en uppenbar risk. Om maskinen råkar ut för en skada eller får problem efter modifieringen skyddas inte kundens maskin av samma heltäckande garantier som maskiner som inte har anpassats för kundens behov åtnjuter.

Men programmet Volvo Special Application Solutions är lösningen på det problemet. Nu kan kunderna berätta för sina återförsäljare vilka modifieringar de behöver och deras beställningar görs enligt de strikta tekniska specifikationerna som gäller för alla andra Volvomaskiner. De garanteras också den höga standard på eftermarknadsservicen som Volvo Construction Equipment (Volvo CE) är känd för.

**"OM DET UPPSTÅR NÅGON TYP AV SKADA PÅ DE MODIFIERADE FORDONEN ÄR KUNDEN SKYDDAD EFTERSOM MODIFIERINGARNA HAR GJORTS I ENLIGHET MED ALLA NÖDVÄNDIGA VOLVO CE-RIKTLINJER."**

Esbjörn Fritzell, global vd för affärsutveckling inom Volvo CE





**"VI ÄR GLADA ÖVER ATT HA ÖKAT  
VÅR KAPACITET FÖR LÖSNINGAR FÖR  
SPECIALTILLÄMPNINGAR PÅ EN GLOBAL  
SKALA MEN DET FINNS MYCKET MER SOM  
BEHÖVER GÖRAS."**

Esbjörn Fritzell, global vd för affärsutveckling inom Volvo CE

## **PARTNERSKAP**

För att garantera kvaliteten måste Volvo CE leva upp till sitt goda innovationsrenommé genom att bilda partnerskap med erfarna företag, t.ex. svenska CeDe Group, som kan utföra anpassningsarbetena enligt de höga standarder som Volvo CE kräver.

Esbjörn Fritzell, global vd för affärsutveckling inom Volvo CE, förklarar: "Den modifierade maskinerna är lika bra som de som kommer direkt från Volvo CE. Kunderna vet därför att de får alla fördelar som våra maskiner har – med samma skydd, säkerhet och trygghet som en auktoriserad Volvo CE-produkt.

"Om det uppstår någon typ av skada på de modifierade fordonen är kunden skyddad eftersom modifieringar har gjorts i enlighet med alla nödvändiga Volvo CE-riktlinjer, under förutsättning att endast auktoriserade partners har gjort ändringarna. Återförsäljarna gör inte längre modifieringarna på egen risk."

Det finns också många fördelar för Volvo CE och kunden. Det uppmuntrar återförsäljarna att ta mer aktiv del när det gäller att tillhandahålla lösningar och det ger dem större

möjlighet att konkurrera med andra aktörer på marknaden. Genom att erbjuda dessa tillämpningar kan också Volvo CE:s återförsäljare tillhandahålla ett brett utbud specialmaskiner och ta sig in på marknader där de traditionellt sett inte har haft särskilt stor närvaro, t.ex. rivning och återvinning.

## **RATIONALISERING**

Ett exempel är en "amfibie"-tillämpning där en grävmaskin med specialanpassade band kan arbeta i vatten, nästan som en båt. Sådana maskiner används världen över.

Det nya strukturerade arbetssättet är också betydligt mer rationaliserat än tidigare där olika återförsäljare i olika regioner erbjöd sina egna lösningar, istället för att ha ett enhetligt, globalt tillvägagångssätt.

Det är förstås oerhört viktigt att de partners som Volvo CE samarbetar med är mycket pålitliga. CeDe Group var den första samarbetspartnern. Företaget är baserat i Malmös hamn och kan skeppa skraddarsydd maskiner till återförsäljare över hela världen. Men för att ge kunderna ännu bättre service genom att förkorta ledtiderna har Volvo CE utökat arrangemanget som nu inkluderar partners i hela Europa, Nordamerika och Asien.

**"IBLAND KANSKE KUNDEN VILL ÄNDRA  
VISSA DETALJER OCH VI KANSKE BESÖKER  
ANLÄGGNINGEN DÄR MASKINEN BYGGS."**

Knut Grepperud, försäljningschef för återvinning/rivning vid Volvo Maskin AS,



**MÖJLIGHETER**

Bland Volvo CE:s nya samarbetspartners finns HTMC i Korea, som specialiserar sig på skogsbruks- och rivningsmaskiner, Young Corp. i USA, som är verksamt inom sektorn för hantering av industrimaterial, TSA i Indonesien (skogsbruk), EIK i Malaysia, BECO i Nederländerna och Fliegl i Tyskland.

“Vi är glada över att ha ökat vår kapacitet för lösningar för specialtillämpningar på en global skala men det finns mycket mer som behöver göras. Just nu förhandlar vi med en möjlig ny partner i Kina och vill också öka vår närvaro i Sydamerika”, fortsätter Esbjörn. “Att vara först med nya koncept och att hitta innovativa lösningar varje dag gör att framtiden för Volvo Special Application Solutions ser mycket ljus ut.”

Knut Grepperud, försäljningschef för återvinning/rivning vid Volvo Maskin AS, en återförsäljare i Norge, har upplevt fördelarna med programmet Special Applications Solutions. Många

av hans kunder behöver skräddarsydda maskiner som kan jobba snabbt och effektivt.

“Kunderna är med från början. Vi pratar med dem och förklarar de olika lösningar som finns i det skräddarsydda segmentet och vi tittar på deras ritningar och konstruktionsförslag. Ibland kanske kunden vill ändra vissa detaljer och vi kanske besöker anläggningen där maskinen byggs.

“Vi arbetar tätt in på varandra och följer alltid upp och modifierar lösningarna om det är nödvändigt. Missnöjda kunder är sällsynta eftersom kunderna är involverade från början av processen ända fram till den färdiga produkten – men vi måste självklart följa upp med service- och eftermarknadslösningar som är nyckeln till fortsatt kundnöjdhet.” **VM**

Text: Dan Waddell





“Ge en  
man  
en fisk,  
lär en  
man  
att  
fiska...”



När Linck Máquinas, Volvo Construction Equipments distributör i Brasilien, lanserade "Projeto Pescar" (Fiskarprojektet) var tanken enkel – att erbjuda unga människor från fattiga familjer med dåliga förutsättningar yrkeskvalifikationer och möjligheter. Resultatet närmare 40 år senare? En lång rad internationella priser – och tusentals människor som har fått ett mycket bättre liv.

1976 blev den brasilianske affärsmannen och entreprenören Geraldo Tollens Linck förfärad när han blev vittne till ett rån mot en försvarslös man som utfördes av en grupp ungdomar.

"Precis som jag var det många andra som såg det hela, men vi blev som förstelnade av våldet och visste inte vad vi skulle göra. Sedan kom polisen och jag lämnade platsen, förkrossad," minns han.

Men Linck, som är grundare av och vd för Linck Máquinas S.A, Volvo Construction Equipments återförsäljare i delstaterna Rio Grande do Sul, Paraná och Santa Catarina, kände att chocktillståndet han hamnade i snabbt förbyttes till en önskan att göra något.

När han dagen efter berättade för sina kollegor vad han hade sett och undrade vad som skulle kunna göras för att komma till rätta med problemet var det en person som påpekade att företaget inte arbetade med att lösa sociala problem. Men när Linck stod på sig och sade att "Det är ingen idé att säga att det alltid är regeringens problem och inte bry sig om att agera," föreslog en annan person: "Tja, vi skulle kunna utbilda ungdomarna till fordonsmekaniker. Det är något vi vet allt om."

Det var 37 år sedan. I maj 2013 har Projeto Pescar som initiativet kallas hjälpt sammanlagt 21 747 studenter att ta examen med hjälp av olika kurser. Utöver 36 anställda har fler än 3 500 volontärer bidragit till att samordna projektet. Elva företag, inklusive



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, nuvarande ordförande för Lincks ledningsråd

Volvo, utgör grunden i projektet med 142 filialer i Brasilien, 27 i Argentina, en i Paraguay och en i Angola.

#### ENAR LOKALSAMHÄLLET

Ännu mer fantastiskt är att nästan 80 % av studenterna får jobb inte långt efter att de har avslutat sina studier.

Men det var nära att projektet stupade redan på idéstadiet. 1976 träffades en grupp anställda vid Volvos återförsäljare klockan sju varje morgon före jobbet för att komma på ett sätt att få lokalsamhället att sluta upp kring idén. De hittade snart syster Maria José Trevisan, som skulle hjälpa dem att rekrytera den första gruppen studenter. Andra var inte lika uppmuntrande.

Luiz Carlos Matte, nuvarande ordförande för Lincks ledningsråd, minns: "Vi kontaktade ett antal organisationer och bad om hjälp och vägledning i hur man etablerar ett socialt initiativ med inriktning på unga marginaliserade personer som, helst, bodde i närheten av vårt företag

"Vårt syfte var att ge några av dessa unga människor en möjlighet genom att erbjuda dem en yrkesutbildning och sedan hänvisa dem till arbetsmarknaden i ett försök att hindra dem från att bli kriminella.

"Från början var det hela en enda lång motgång med tanke på det totala ointresset hos de personer vi kontaktade och som istället för att hjälpa satte upp så många byråkratiska hinder att vi nästan gav upp. Vi bestämde oss för att istället agera på egen hand, utan hjälp från några myndigheter".

#### FRAMGÅNG GENOM MUN TILL MUN

Den första lektionen vid Lincks tekniska skola hölls morgonen den 8 mars 1976 med 15 pojkar och läraren Jair Fick. I december samma år var de färdigbakade studenter med en teknisk yrkesexamen.

Ryktet spred sig snabbt. Studenterna berättade för sina vänner och deras familjer pratade med grannarna. Antalet studenter ökade snabbt från 15 till 30 och det dröjde inte länge innan antalet fördubblades igen

till 60 elever. Vid det laget ansökte 200 kandidater om en plats på kursen. Linck och hans styrelsekollegor rekommenderade entusiastiskt idén till sina affärskontakter – och till sina rivaler – och erbjöd samtidigt hjälp och råd om de valde att dra igång ett liknande projekt.

Läroplanen utvecklades hela tiden. Istället för att bara ge kurser i maskinlära fick studenterna snart ta del av portugisisk grammatik och språkkurser såväl som kurser i lagarbete och ledarskap. Precis som vid officiella skolor blev examensdagen en speciell och högt värdesatt ceremoni, som involverade familjemedlemmar och gäster.

1991 fick Projeto Pescar utmärkelsen "Ecopriset" i utbildningskategorin av National Association of American Chambers of Commerce i São Paulo för att ha inspirerat till etablerandet av nya skolor.

#### EN RAD UTMÄRKELSER

"Efter att ha öppnat tre skolor beslutade vi oss för att starta stiftelsen



Stiftelsen lockar 3 100 nya studenter varje år.

Projeto Pescar. Det specifika syftet var att få entreprenörer i hela landet att bygga nya skolor och samtidigt ge permanent och kontinuerligt stöd till de skolor som redan fanns," berättar Luiz Carlos Matte.

Namnet inspirerades av det kinesiska talesättet: "Ge en man en fisk och han blir mätt för dagen. Lär honom att fiska och han blir mätt för resten av livet."

Fler utmärkelser följde, inklusive ett erkännande från Världsbanken och stiftelsen Foundation Getulio Vargas, UNESCO:s (\*) Institutional Seal, "Barnpriset" från stiftelsen Foundation Abrinq (\*\*), utmärkelsen "Medmänniska" och "Medborgarpriset".

Geraldo Tollens Linck dog 1998 och efterlämnade "vad som troligen var det viktigaste han gjort under sitt liv, något som gjorde honom mycket stolt och gav upphov till stor glädje," enligt hans partner och vän Luiz Carlos Matte.

Idag lockar stiftelsen, som etablerades officiellt som en oberoende enhet år 2000,


ungefär 3 100 nya studenter varje år. Eller, som Matte säger: "Stiftelsens arbete har alltid varit och fortsätter att vara alldeles enastående. Resultatet har varit fantastiskt och mycket glädjande för alla som deltar eller har deltagit i initiativet."

Även sedan ansvaret för programmet har överförs till en oberoende stiftelse fortsätter Linck Maquinas att spela en viktig roll i Projeto Pescar.

Matte, som är en av de högsta cheferna vid Linck Maquinas, leder inte bara stiftelsen Projeto Pescar, utan Linck fortsätter att stödja programmet med den viktigaste ingrediensen: en inblick i det verkliga arbetslivet. Vid tre Linck-anläggningar finns Projeto Pescar-klassrum. Var och en av utbildningsenheterna som finns vid filialerna Eldorado do Sul, Palhoça och Curitiba examinerar varje år 20 nyutbildade mekaniker.

Enheten i Curitiba, Paraná, är det nyaste av Projeto Pescar-centren och startades i år som en del av

*"Resultatet har varit fantastiskt och mycket glädjande för alla som deltar eller har deltagit i initiativet."*

distributörsfilialens expansionsprojekt. Det nya klassrummet är ljus och luftigt. Genom glasväggar i klassrummet kan studenterna följa arbetet som pågår vid filialen medan de läser kursen, vilket ger dem en känsla för hur det är att arbeta för en Volvo Construction Equipment-distributör. 

Text: Luiz Carlos Beraldo och Tony Lawrence  
Foto: Tania Meinerz och 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 -



Extrem fitness, tuffa utmaningar, miljövård – Volvos man har hela paketet.

“TESTSEGLINGEN SOM EN DEL AV SANYAS BESÄTTNING VAR MITT LIVS MEST OFÖRGLÖMLIGA UPPLEVELSE.”



Guo låg i hårdträning i sex månader i Storbritannien.

**G**UO XIANG TILLBRINGADE ÅTTA ÅR TILL SJÖSS SOM SEGLANDE KÖPMAN. MEN ÄVEN EN MAN SOM HAR FÄRDATS SÅ MÅNGA SJÖMIL I VÅGORNAS FAMN ÄR FÖRBLUFFAD ÖVER DE OERHÖRDA UTMANINGAR SOM DELTAGARNA I VOLVO OCEAN RACE STÄLLS INFÖR.

När chansen att försöka bli en del av besättningen under tävlingen 2011/12 dök upp tog Guo den utan att tveka. Idag är han baserad i Shanghai och är senior chef för eftermarknadsutveckling vid Volvo Construction Equipment Kina. Han nominerades som besättningskandidat för Team Sanya, utifrån sin erfarenhet av att arbeta till havs, sin överlägsna fitness och sin förmåga att prestera i ett tätt sammansvetsat team.

Guo är en simmare av högsta rang som har vunnit flera tävlingar och han klarade den hårda fysiska träningen som krävs inför en havskappsegling med glans. Han tillbringade en halv månad med att träna i Hamble, Storbritannien, innan han seglade en teststräcka från Hamble till Dublin som en del av Team Sanya-besättningen.

Det var hans första segling ombord en segelbåt och han möttes genast av hastigheter på 25 knop på den 38 timmar långa seglatsen till Irland. Trots att oddsen var höga klarade Guo sig fantastiskt bra, men han var lättad när han anlände till Dublin och fick njuta av en annan förstagångsupplevelse – ett mycket välförtjänt glas Guinness serverat direkt ur pumpan tillsammans med besättningsmedlemmarna!



Volvo Ocean Race anses vara världens tuffaste segeltävling.

“GUO NOMINERADES SOM BESÄTTNINGSKANDIDAT UTIFRÅN SIN ERFARENHET, ÖVERLÄGSNA FITNESS OCH FÖR SIN FÖRMÅGA ATT PRESTERA I ETT TÄTT SAMMANSVETSAT TEAM.”

#### ÖFÖRGLÖMLIGT

“Det var mitt livs mest oförlömliga upplevelse”, säger han. “Vi tampades med kraftiga vindar och kallt havsvatten – det var tufft men också en upplevelse.”

I slutändan valdes inte Guo som besättningsmedlem på grund av hans brist på seglingserfarenhet, men han njöt av varje sekund. “Det var en upplevelse utöver det vanliga och det förändrade min syn på saker och ting. Förberedelserna innan tävlingen är krävande – ingen kan överleva en sådan extrem tävling utan träning på den tuffa nivån. Det är världens hårdaste seglingsevenemang. Det är min dröm att vara med i Volvo Ocean Race 2014/15.”

Under tiden har Guo mer än fullt upp i sitt arbete för Volvo Construction Equipment (Volvo CE). Han började jobba för företaget 2004 som servicetekniker, blev sedan regional servicechef och ansvarar nu för utveckling av programvara och hårdvara på eftermarknaden för återförsäljarna. Volvo CE, säger han, “är inte bara företaget jag jobbar för, utan en familj jag älskar.”

“Jag fastnade genast för Volvokulturen. Jag älskar blått – det blå havet, det blå i Volvos logotyp och jag är övertygade om att även mitt blod är blått. Jag är så stolt över att arbeta för Volvo och att arbeta tillsammans med mitt team inom Volvo CE Kina.”

## STOLTHET

En stor källa till stolthet för Guo är nya 400Plus Hotline, som är särskilt utformad för den kinesiska marknaden. Kunder från hela landet kan ringa dygnet runt, sju dagar i veckan för att boka service, beställa reservdelar och se status för sina leveranser. Servicen erbjuder också SMS-spårning i realtid: kunden får ett textmeddelande med en uppdatering om ungefärlig ankomsttid för en servicetekniker, eller tillgängligheten till reservdelar i olika provinser.

Varifrån kom idén? "I Kina flyttar kunderna och deras maskiner ibland från ett område till ett annat om det finns möjligheter att göra affärer", svarar Guo. "En kund klagade över att inte kunna kontakta den lokala återförsäljaren på den nya byggplatsen eftersom de inte hade telefonnumret dit. Det var då tanken föddes: "Vi borde ordna en gemensam plattform för hela landet med ett och samma telefonnummer, som servar kunderna oavsett av var de befinner sig?"

"Så snart vi hade fått godkännandet och stöd från det kinesiska ledningsteamet fick vi servicen på plats på bara sex månader, från design till lyckad sjösättning."

Det har lett till att frustrationen hos de kinesiska kunderna har minskat drastiskt. Tidigare undrade de ibland hur länge deras maskiner egentligen skulle bli stillastående. Det har också gett nytt liv åt hela serviceprocessen så att alla, från kund till servicetekniker och återförsäljarpersonal alltid vet precis hur saker och ting ligger till.

## INTEGRERAD

"Eftermarknadsservicen har en viktig funktion att fylla för att öka kundnöjdheten och för att hålla kvar kunderna – det ger lojala kunder", säger Guo. "Att uppfylla eller överträffa kundernas förväntningar på en sådan omfattande och växande marknad som Kina är ingen lätt uppgift. 400Plus Hotline är en integrerad eftermarknadsservice som gör att Volvo utmärker sig bland konkurrenterna. Man kan säga att "man får hela paketet."

Nu när 400Plus Hotline är igång och fungerar väntar nya utmaningar på Guo. Han kommer att vara en del av



"EFTERMARKNADSSERVICEN HAR EN VIKTIG FUNKTION FÖR KUNDNÖJDHETEN OCH FÖR ATT BEHÅLLA KUNDERNA OCH GÖRA DEM LOJALA."

ledningsteamet som ansvarar för ett projekt om serviceledarskap, som syftar till att förbättra Volvoåterförsäljarnas konkurrenskraft och lönsamhet på den kinesiska eftermarknaden.

När Guo inte arbetar och inte heller badar i swimmingpoolen finns det inget han tycker mer om än att tillbringa tid tillsammans med sin unga dotter och sin familj, att laga mat och dricka Tieguanyin-te. Han är också mycket engagerad i miljön och tar hellre cykeln än bilen till jobbet och undviker att dricka vatten på flaska. **VM**

Text: Dan Waddell






# VOLVO OCEAN RACE NÄRMAR SIG 40 MED STORMSTEG

I 40 år har Volvo Ocean Race skapat hjältar och legender på en tävlingsbana som sträcker sig över hela jorden. För att fira denna viktiga milstolpe ser vi tillbaka på en tävling som fortfarande är en unik utmaning likaväl som sportvärldens ultimata styrkeprov.





**“Besättningarnas säkerhet och välmåga och att båtarna håller måttet är allra viktigast för oss.”**

När 17 båtar med 167 modiga pionjärer lämnade Portsmouth den åttonde september 1973 var det inledningen på ett stort äventyr – på många sätt. TV-bilderna från den första tävlingen är onekligen häpnadsväckande och visar träbåtar lastade med öl och vin, kylar fyllda med kött och rymliga interiörer. En del besättningar hade till och med plats för en kock ombord!

Men om det var någon av deltagarna som trodde att en behaglig båtresa väntade så väcktes de snabbt ur den villfarelsen när båtarna stävade mot det svinkalla Södra ishavet. “Man kan inte frukta det okända,” sade Grant Dalton när han gjorde sitt första av sex framträdanden under tävlingen 1981-82 med Flyer. “De hade ingen aning om hur kallt det skulle vara och hur genomsura de skulle bli.” Det fanns inga som helst garantier för att tävlingen någonsin skulle genomföras igen men Whitbreads uppbackning inför tävlingen 1977-78 och ett förbättrat säkerhetstänkande bidrog till att få ihop ett stort startfält – och tävlingens framtid var säkrad.

Stora namn som Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis och Alain Gabbay hörde till dem som tävlade i den andra upplagan av tävlingen och även nykomlingen Conny van Rietschoten, den nederländska seglaren som höjde ribban för seglingsskickligheten.

Tävlingen ändrade snabbt och hela tiden skepnad. Lionel Péan säkrade vinsten för Frankrike under nästa tävling vid blott 29 års ålder och under tävlingen 1989-90 deltog för första gången en besättning, under ledning av Tracy Edwards, som enbart bestod av kvinnor. Till sist blev det också en efterlängtd seger för Peter Blake, som sopade banan med Steinlager 2.

Fyra år senare fick Grant Dalton njuta av den sista framgången för de gamla maxibåtarna innan den nya eran med Whitbread 60/Volvo Ocean 60 tog över på allvar med amerikanerna Paul Cayard och John Kostecki som lades till listan över vinnande skeppare.

Kosteckis seger 2001-02 med Illbruck Challenge var den första med seglingstävlingens nya huvudmän och Volvo

Ocean Race har fortsatt att förnya tävlingen ända sedan dess. Under Volvo Open 70-eran uppnåddes fantastiska hastigheter i båtar som av många seglare upplevdes som både skrämmande och överväldigande. Mike Sanderson med ABN Amro One och Torben Grael med Ericsson 4 tog hem imponerande segrar innan Franck Cammas tog över tätpositionen med Groupama 4 under den senaste tävlingen 2011-12 – den mest rafflande uppgörelsen av alla Whitbread/Volvo Ocean Race.

Ibland känns det som om allt som rör tävlingen har förändrats under de senaste 40 åren – från båtarnas design och besättningarnas professionalitet till den frystorkade maten och kommunikationssystemen ombord. Men även om tävlingen ser väldigt annorlunda ut på ytan är essensen fortfarande densamma och ingen tvivlar på att den är en närmast ofattbar utmaning för tävlingsdeltagarna.

Inför de kommande två tävlingarna har organisatörerna introducerat nya one-design Volvo Ocean 65. Det är en förändring som inte bara minskar kostnaderna för tävlingslagen utan också flyttar fokus från grundtanken att göra båtarna så lätta och snabba som möjligt till att göra dem mer robusta och mindre benägna att råka ut för mastbrott. En utrymningslucka i akterspeglarna är obligatorisk. “Säkerheten, besättningarnas välbefinnande och att båtarna är tåliga är viktigast för oss» berättade tävlingschefen Jack Lloyd nyligen.

När startskottet för tävlingen 2014-15 smäller fjärde oktober nästa år i Alicante kommer seglarna att kämpa mot alla överraskningar haven bjuder på under flera veckor i taget. De kommer ibland att utsättas för bedövande kyla, emellanåt vara ordentligt rädda och hela tiden utmattade – och allt i jakten på ett enda mål: att vara den snabbaste besättningen världen runt.

Utöver Volvo Ocean Race-trofén får vinnaren ingen belöning, bara äran att bli en del av den obrutna kedjan av stora seglare som har gett allt, ibland till besatthetens gräns, för att ta hem segern i sportvärldens ultimata äventyr. **W**

## REKORDUTVECKLING:

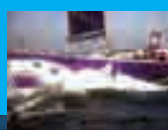
De Whitbread 60-, Volvo Ocean 60- och Volvo Open 70-båtar som har slagit världsrekord inom snabbsegling för den längsta distansen som har seglats med en enskrovig båt på ett dygn under tidigare upplagor av tävlingarna Whitbread och Volvo Ocean Race är:



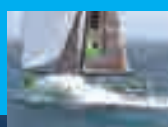
**1994** Intrum Justitia, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 428 nautical miles at an average of 17.83 knots



**1997** Toshiba 64ft, Dennis Connor (USA) - 434.4 sjömil med en medelhastighet på 18.1 knop



**1997** Silk Cut, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 449.1 sjömil med en medelhastighet på 18.71 knop



**2002** Illbruck, 64ft, John Kosteckı (USA) - 484 sjömil med en medelhastighet på 20.16 knop



**2005** Movistar 70ft, Bouwe Bekking (NED) - 530.19 sjömil med en medelhastighet på 22.09 knop



**2005** ABN AMRO ONE, 70ft, Mike Sanderson (NZL) - 546.14 sjömil med en medelhastighet på 22.75 knop



**2006** ABN AMRO TWO, 70ft, Sébastien Josse (FRA) - 562.96 sjömil med en medelhastighet på 23.45 knop



**2008** Ericsson 4 70ft, Torben Grael (BRA) - 596.6 sjömil med en medelhastighet på 24.85 knop

## TÄVLINGSAVSTÅND I SJÖMIL:

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

## VINNARE:



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



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



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



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



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



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



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



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



**2001-02**  
Båt: Illbruck  
Skipper: John Kosteckı (USA)



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



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



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

A black Volvo dump truck is shown from a side-rear perspective, heavily loaded with a large pile of sand. The truck is parked on a dirt surface at a quarry or construction site. In the background, there are large piles of sand and a complex network of conveyor belts and structural steel. The sky is overcast with grey clouds. The text "Förmodligen världens bästa anläggningslastbil" is overlaid in white on the side of the truck's bed.

**“Förmodligen  
världens bästa  
anläggningslastbil”**



**Den nya Volvo FMX-lastbilen lanserades under Baumamässan i år. Den sätter en ny standard för tålighet, smidig hantering och förarkomfort. Claes Nilsson, Volvo Trucks vd, beskriver den som förmodligen världens bästa och tåligaste anläggningslastbil.**

Lanseringen av den nya modellen stärker Volvo Trucks produktportfölj ytterligare inom det tunga anläggningssegmentet. Den första FMX-lastbilen introducerades 2010 och den nya generationen har en helt ny design på förarhytten, ett nytt luftupphängningssystem, högre markfrigång och Volvo Dynamic Steering – en innovation som är världens första i sitt slag som förbättrar manöverbarheten avsevärt. “Vi har utvecklat alla detaljer i lastbilen – stora som små – vilket är ett måste för att lastbilen ska vara tillräckligt robust och klara även de tuffaste arbetsförhållandena”, säger Nilsson.

“Den nya FMX-lastbilen bygger sin personlighet på sin ärliga och dugliga image. Det du ser är det du får. Ett helutrustat verktyg som är hundra procent redo för hårt arbete. Den här anläggningslastbilen är som en äkta actionhjälte – den ser ännu bättre ut efter en dags slit”, säger designchefen Rikard Orell.

**SUVERÄN SIKT, FÖRARPOSITION OCH REGLAGE**

Förarhyttens låga placering i relation till chassiets position gör att det är enkelt att ta sig in i och ut ur hytten. Sikten är också ojämförligt bra eftersom föraren sitter bra till och kommer nära händelsernas centrum. Det minskar risken för fordonsskador och förbättrar säkerheten för personer som arbetar i lastbilens närhet.

“Det har också blivit lättare att serva lastbilen tack vare det faktum att alla strålkastare och indikatorer och de kraftigt lutande varselljuserna är inbyggda i samma kåpa”, säger Rikard Orell. “Kunden kan öka belysningsstyrkan ännu mer genom att specificera bi-xenon-lampor.”

Förarhyttens insida i den nya Volvo FMX-maskinen har fått ett helt nytt utseende där fokus ligger på att ge föraren en bekväm och ergonomisk arbetsplats. Hytten är rymligare för föraren och har bättre förvaringsutrymmen jämfört med den tidigare modellen. Andra fördelar för föraren är ett smidigare förargränssnitt och bättre möjligheter att justera förarsätet.

Genom att ladda ner den nya mobila applikationen “My Truck” ökar förarens möjlighet att övervaka och följa några av lastbilens funktioner på håll.



**“Den bakre fjädringen erbjuder avsevärd komfort och mångsidighet både när lastbilen är lastad och när den är tom.”**

Appen inkluderar fjärrstart för motorvärmaren samt möjlighet att kontrollera alarm, dörrlås och status för olika vätskenivåer.

#### **ÖVERLÄGSEN HANTERING I ALLA FÖRHÅLLANDEN**

Andra nyskapande nyheter lyfter både effektiviteten och offroad-förmågan. Föraren kan styra en tungt lastad lastbil utan minsta ansträngning tack vare ny, revolutionerande teknik: Volvo Dynamic Steering.

En elektroniskt styrd elmotor på styrstången är den stora tekniska innovationen. Elmotorn arbetar tillsammans med hydraulisk servostyrning och regleras flera tusen gånger per sekund av den elektroniska kontrollenheten.

“Vid låga hastigheter ersätter elmotorn förarens muskelkraft. Istället kan föraren slappna av och styra utan någon som helst ansträngning eller påfrestning”, förklarar Rikard.

#### **NY BAKRE LUFTUPPHÄNGNING**

Chassiet och drivlinan har konstruerats för att förbättra lastbilarnas produktivitet.

“Det här är ett högprioriterat område för våra anläggningskunder. Den nya luftfjädringen är skräddarsydd för anläggningsarbete utan kompromisser,” förklarar Peter Frleta, chassiexpert vid Volvo Trucks. Han berättar att “den bakre fjädringen erbjuder avsevärd komfort och mångsidighet både när lastbilden är lastad och när den är tom.”

Fjädringssystemet har automatisk nivåreglering och med en markfrigång på hela 300 millimeter kan lastbilen ta sig fram nästan var som helst och komma riktigt nära maskiner för lastning i tuff terräng.

#### **I-SHIFT I KOMBINATION MED FÖRBÄTTRAD ALLHJULSDRIFT**

Volvos unika I-shift-växellåda är mycket effektiv vid körning i låga hastigheter och den kan också kombineras med en drivande framaxel. En annan ny I-Shift-egenskap är det längre oljebytesintervallet (45 000 mil).

Systemet med framhjulsdraft har förfinats ytterligare för att ge ökad offroad-förmåga och robusthet.

Nya Volvo FMX är tillgänglig med Euro 6-motorer på 11 eller 13 liter. D13 har en uteffekt på 380 till 540 hästkrafter, medan D11 spänner över intervallet 330 till 450 hästkrafter. För marknader utanför Europa kommer motorer som är anpassade för Euro 3, Euro 4 och Euro 5 att vara tillgängliga.

För att uppfylla kraven för Euro 6 måste motorn vara utrustad med ett icke-kylt EGR-system för återcirkulation av avgaser. Det optimerar avgastemperaturen och NOx-nivåerna för effektiv efterbehandling.

Claes Nilsson har troligen rätt. Med alla förbättringar kan nya Volvo FMX kräva sin plats bland världens allra bästa anläggningslastbilar. **VM**



30 mil, två män, en passion.

“JAG HAR KÖRT ANDRA DUMPRAR, MEN DE KOMMER INTE I NÄRHETEN.”



Ibland har leran nått upp till lären!

**P**Å YTAN VERKAR INTE THIERRY QUINTARD OCH MICHEL MARTIAL HA MYCKET GEMENSAMT. DE TILLHÖR OLIKA GENERATIONER. DE KOMMER FRÅN OLIKA REGIONER I FRANKRIKE. DE ARBETAR MED OLIKA SAKER. OCH EN AV DEM HAR SAMLAT PÅ SIG TIO GÅNGER SÅ MYCKET ARBETSERFARENHET SOM DEN ANDRE.

Den ena älskar fotboll. Den andre skulle hellre bege sig ut på hjort- eller vildsvinsjakt med vännerna. Det är onekligen svårt att föreställa sig att de två faktiskt skulle ha något att prata om.

Förutom, visar det sig, att de jobbar på samma arbetsplats i närheten av Poitiers i västra delarna av centrala Frankrike. Och de delar en passion. En passion som är stor, gul och bär varumärket "Volvo".

För Michel Martial är saken klar. "Det är bara min personliga åsikt men jag tycker att Volvos anläggningsmaskiner är bäst", säger han. "Och jag är ganska säker på att alla mina kollegor här skulle hålla med mig. Jag har kört andra dumprar, men de kommer inte i närheten.

**"JAG SKULLE STJÄLA EN VOLVO OM JAG VAR TVUNGEN!"**

"Vi fick inte välja vilket maskinmärke vi skulle köra, men jag skulle ha stulit en av Volvomaskinerna när ingen tittade om jag hade fått en annan maskin!"

Quintard – en 53-årig grävmaskinförare – och Martial, som är 25, jobbar båda med vad som anses vara Europas största byggprojekt, den sydeuropiska





Arbetsmiljön för Volvomaskinerna är på sina håll mycket tuff, men de klarar sig fint.

“VI FICK INTE VÄLJA VILKET MASKINMÄRKE VI SKULLE KÖRA, MEN JAG SKULLE HA STULIT EN AV VOLVOMASKINERNA NÄR INGEN TITTADE OM JAG HADE FÅTT EN ANNAN MASKIN!”

atlantbanan (SEA). Höghastighetsbanan som ska bli lite mer än 30 mil lång kommer att knyta samman Tours och Bordeaux.

Järnvägen kommer att trafikeras av Frankrikes TGV-tåg – trains grande vitesse, alltså höghastighetståg – som kan nå en färdhastighet på ungefär 320 km i timmen.

Det två och ett halvt år långa anläggningsprojektet står med en lång rad vörtnadsjudande statistik. Hela kalaset kommer att kosta ungefär sju miljarder euro, skapa tusentals jobbtilfällen och innebär att 46 miljoner kubikmeter jordmassor schaktas bort (varav 30 miljoner sedan återanvänds). 415 nya broar och 10 mil viadukter kommer att byggas.

Projektet har en tuff deadline och anläggningsarbetet ska vara klart i september 2014, så att spåret hinner läggas innan den omfattande testningen utförs.

#### **INGET PROBLEM FÖR VOLVO**

Snö och regn vid byggstarten 2013 har inte gjort jobbet enklare. Strax utanför Poitiers grävs en tunnel med hjälp av en flotta grävmaskiner som gradvis arbetar sig igenom jorden. För att möjliggöra detta fick en motorväg dras om. När arbetet är avslutat kommer motorvägen att flyttas tillbaka till sin vanliga plats och löpa direkt ovanför den nya tunneln.

I skrivande stund är arbetsplatsen inte mycket mer än en djup klyfta som består av lervälling och blöta jordmassor. Det är omöjligt att ta sig genom sörjan till fots – leran skulle nå upp till låren på sina håll. Martials A40E-maskin har dock inga problem att ta sig fram.

“Maskinen är mycket kraftfull,” säger han. “Den tar sig in i och ut från områden som är fyllda med lera, sörja och vatten mycket bättre än andra maskiner. Ett annat stort plus för mig är att den är bekvämare. Man känner inte alls stötarna lika mycket när man kör ner i ett hål.

“Och det betyder en hel del – det är lätt att få ont i ryggen i det här jobbet.”

#### ”EN PÄRLA TILL MASKIN”

Quintard, å sin sida har nyligen omvänts, trots att han har arbetat 25 år i branschen. Hans EC300D-maskin på 30 ton, som är utrustad med en Steg IIIB Volvo D8H-motor som ger 11 % mer kraft och 18 % högre vridmoment än sina föregångare, har varit en uppenbarelse för honom.

“Jag hade aldrig kört en Volvo innan jag började jobba här. Min maskin är en verklig pärla och jag älskar den. Den är mycket smidigare att köra och enklare att hantera än andra maskiner jag har kört. Och den är oerhört stark och tar sig genom jord och stenmassor utan problem.”

Jag har jobbat en hel del med vägbyggen och projekt för den allmännyttiga sektorn tidigare och en del byggen och anläggningsjobb, men aldrig med ett sådant här stort projekt och jag gillar verkligen upplevelsen – jag lär mig något nytt varje dag.

Här är det gott om maskiner i ett begränsat utrymme så det är enormt viktigt att sikten är bra. I en Volvomaskin har man god sikt runt om och det är viktigt när man måste ha ögon i nacken!”

Quintard och Martial har två års säkert jobb framför sig. Quintard är särskilt tacksam. På senare tid har livet inte behandlat honom alltför väl och han gick arbetslös ett tag innan han fick sitt nuvarande jobb. “Det har varit fantastiskt för min del,” säger han.



“I EN VOLVOMASKIN HAR MAN GOD SIKT RUNT OM OCH DET ÄR VIKTIGT NÄR MAN MÅSTE HA ÖGON I NACKEN!”

Martial erkänner att han, i en perfekt värld, skulle vilja vara fotbollsproffs – i Real Madrid. Men å andra sidan funderande han ett tag på att bli revisor.

Att komma ut i friska luften och köra dumprar – “Volvos dumprar,” understryker han igen – är idag det enda han kan tänka sig. **VM**

Text: Tony Lawrence

Foto: Julian Cornish Trestrail

# HÅLL KONTAKTEN VAR UPPDATERAD

Följ med Volvo Spirit Magazine världen runt:  
[www.volvoespirmagazine.com](http://www.volvoespirmagazine.com)



Följ oss på Twitter och Facebook eller ladda ner vår kostnadsfria Spirit iPad-app för exklusiva artiklar, filmer och mycket annat...



Official Volvo Merchandise

**VOLVO**

# TRÄNING GER FÄRDIGHET

Passionen för perfektionism börjar tidigt.

Upptäck vår yellow tab merchandisekollektion:  
[www.volvomerchandise.com](http://www.volvomerchandise.com)



**OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE**

**VOLVO**

Volvo Merchandise Corporation