

spirit

EN SINTONÍA

Política de
conformidad
de Volvo CE

DESPEGUE

Nuevo aeropuerto
en Australia

COSER Y CANTAR

con la EC480DL de
Volvo en Ámsterdam

RENDIMIENTO PRECISO



Apta para todo tipo de aplicaciones, desde la nivelación fina al movimiento de tierras y la retirada de nieve, la motoniveladora G946C de Volvo Construction Equipment le permitirá trabajar con absoluta precisión. Esta motoniveladora, equipada con la exclusiva caja de cambios Volvo de 11 velocidades, ofrece el cambio de marcha idóneo para cada tarea de nivelación. La G946C, diseñada para optimizar su rendimiento y productividad incluso en las aplicaciones más exigentes, es una plataforma de nivelación altamente estable y resistente. Motoniveladora G946C de Volvo: la precisión es su razón de ser.

www.volvoce.com



VIDEO http://open.to/a/SP_GRA-C_A

Volvo Construction Equipment



BIENVENIDA




Nuevo Road Institute de Volvo CE en Brasil



Para Volvo Construction Equipment, las personas tienen la misma importancia que las máquinas

Los usuarios de nuestras máquinas, así como su formación y seguridad, son primordiales y de la máxima importancia para Volvo CE, tal y como se pone de manifiesto en nuestro artículo de la página 36 sobre la historia de la empresa en materia de seguridad. La inauguración del nuevo Road Institute de Volvo CE en Brasil, hermano de nuestro Road Institute de Estados Unidos, que celebra este año su 50 aniversario, también tiene sus cimientos en los intereses de las personas. Con el compromiso de formar a los operarios y equipos en el uso eficiente, seguro y rentable de nuestras excepcionales máquinas con el fin de construir carreteras de la máxima calidad, el nuevo instituto (del que hablaremos en la página 20) atenderá las necesidades de los clientes de toda América Latina.

La entrevista habitual Senderos Interiores de *Spirit* de la página 6 nos presenta a la asesora jurídica y directora de conformidad de Volvo CE, Zoi Sazaklidou, quien explicará la política de conformidad de la empresa. Una vez más, estas pautas se centran en los intereses de las personas, así como en su tranquilidad y bienestar.

También hablaremos de personas amantes del riesgo, los valientes navegantes que participarán en la Volvo Ocean Race, un evento deportivo de carácter mundial que empieza el 4 de octubre. Existen fuertes paralelismos entre la regata y lo que en Volvo denominamos "el Volvo Way". En Volvo CE, inculcamos energía, pasión y respeto hacia los demás en todo lo que hacemos, sea cual sea el nivel, al igual que deben hacer los tripulantes de las embarcaciones participantes a lo largo de nueve meses en el mar, una eternidad desde un punto de vista deportivo. Conozca las últimas novedades de este increíble evento en nuestro artículo habitual acerca de la regata en la página 42. Como de costumbre, en *Spirit* encontrará además historias acerca de Volvo CE, su gente y sus máquinas procedentes de todos los rincones del mundo, así como contenido adicional en forma de reportajes en vídeo y más fotografías en el sitio web de *Spirit* y la aplicación gratuita *Spirit*. 



THORSTEN POSZWA
Director global de comunicaciones externas
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

spirit
EN LÍNEA

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Principales fotografías: © Guadalupe F. Presas/Prata Gelatina; retrato de Thorsten Poszwa © Image Photo Professional

EN ESTE NÚMERO

3 CARTA DE BIENVENIDA

En Volvo, las personas tienen la misma importancia que las máquinas

6 SENDEROS INTERIORES

Conozca a Zoi Sazaklidou, asesora jurídica y directora de conformidad de Volvo CE

10 AUSTRALIA

La segunda ciudad más grande del interior de Australia contará pronto con un nuevo aeropuerto público

16 NORUEGA

Construcción del túnel de tráfico submarino más largo del mundo

20 BRASIL

El nuevo Road Institute de Volvo CE es el primero de su clase en América Latina

22 CHINA

El centro de remanufactura de Shanghai saca partido de los más de 70 años de experiencia en remanufactura de Volvo CE

26 TERRITORIO BRITÁNICO DE ULTRAMAR

Una enorme flota de máquinas de Volvo CE está trabajando para acabar con el aislamiento de una de las islas más remotas del mundo

32 ESTADOS UNIDOS

Cómo reciben la revista *Spirit* los lectores de América del Norte y México

34 ESTADOS UNIDOS

Nuevo centro de atención al cliente de Volvo CE en Shippensburg, Pensilvania

36 LECCIÓN DE HISTORIA

Seguridad en Volvo Group a lo largo del tiempo

40 CHINA

Obras de arte fabricadas con chatarra extraída de máquinas Volvo

42 VOLVO OCEAN RACE

El Everest del mundo de la navegación se pone en marcha



EN PORTADA

Países Bajos: Peter Cossen (izquierda), director de ventas del concesionario de Volvo CE Kuiken Construction Equipment, en el lugar de trabajo junto a Robert Eerens de demoliciones Eerens, © Juha Roininen

47 EL RINCÓN DEL OPERADOR

Demolición en Ámsterdam



16



32



22



26

REVISTA SPIRIT DE VOLVO CE

Septiembre/octubre/noviembre de 2014 NÚMERO: 52

PUBLICADA POR: **Volvo Construction Equipment SA**

REDACTOR JEFE: **Thorsten Poszwa**

COORDINADOR EDITORIAL: **Krista Walsh**

PRODUCCIÓN Y DISEÑO EDITORIAL: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

COLABORADORES: **Julia Brandon; Wenming Dai; Chloe Doyle; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Andrew McMillen; Steve Skinner; Cathy Smith; Stephanie Anderson Witmer**
 FOTÓGRAFOS: **Silvio Aurichio; David Ball; Gorm K. Gaare; Darrin Henry; Natalie Hill; Heinz-Joachim Petrus; Guadalupe F. Presas; Juha Roininen; Sean Simmers; Olho de Vidro; Henry Zhang**



Pueden enviar su correspondencia editorial a Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bruselas, Bélgica o por correo electrónico a volvo.spirit@volvo.com

Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, almacenamiento en un sistema de recuperación de datos o transmisión total o parcial de esta publicación (texto, datos o gráficos) por medio de cualquier procedimiento sin el consentimiento previo por escrito de Volvo CE. Volvo Construction Equipment no comparte necesariamente las opiniones ni es responsable de la veracidad de los datos mostrados en los artículos de este número. Cuatro números por año, impreso en papel ecológico.

EN SINTONÍA CON VOLVO

Una abogada de Volvo CE explica lo útil que resulta la política de conformidad para que sus compañeros puedan desempeñar su trabajo

por Patricia Kelly

Zoi Sazaklidou pertenece al equipo formado por tres abogados que trabaja desde la sede de Volvo CE en Bruselas (Bélgica) y que presta asistencia a sus compañeros de empresa, independientemente del lugar en que se encuentren. Como asesora jurídica y directora de conformidad de Volvo CE, Sazaklidou afirma que muchas veces existe una concepción errónea del papel que desempeña la política de conformidad de la empresa. "La intención no es impedir que la gente haga cosas, sino todo lo contrario", explica. "Nuestro cometido es asegurarnos de que las personas hagan lo que deben hacer, pero de un modo seguro".

Sazaklidou, griega de nacimiento, comenta que los empleados no deben reducir su actividad para aumentar su seguridad. "Si leen y aplican la política de conformidad adecuadamente, y consultan al responsable de conformidad y al asesor jurídico local, pueden hacer lo que quieran pero sin riesgos y de conformidad con lo establecido en la normativa", afirma. Además, considera que es importante aliviar la carga que a veces pueden suponer los problemas relacionados con el cumplimiento de la normativa aplicable.

"Puede resultar estresante para alguien que en el fondo no está seguro de estar haciendo lo correcto", afirma. "La capacidad de poder pedir consejo al responsable de conformidad o al asesor jurídico puede aliviar ese estrés: dejemos que la gente dé rienda suelta a su creatividad y se concentre en su trabajo en vez de preocuparse por si están haciendo lo correcto".

EN CONTACTO

Sazaklidou dejó atrás su hogar en Veria, al norte de Grecia, para estudiar en Londres cuando tenía 18 años. "Siempre había pensado que volvería, pero nunca lo he hecho", dice; a pesar de

ello, visita a sus padres en Grecia "siempre que puede". Después de una primera carrera en políticas, se propuso estudiar derecho. "Mis abuelos eran agricultores y mi padre es médico", cuenta. "Tenía muy claro que nunca sería médico, que siempre haría algo más teórico, y la posibilidad de estudiar derecho surgió de forma natural".

Hace 11 años, tras 11 años en Londres, su interés por la legislación europea en materia de competencia llevó a Sazaklidou a un programa de prácticas en la Comisión Europea, en Bruselas. Después empezó a trabajar en un bufete privado de abogados antes de unirse a Volvo CE. Le entusiasma la variedad que Volvo aporta a su trabajo en comparación con el ejercicio privado de la profesión.

"La labor que desempeño aquí se ajusta más a mi talento", explica. "Es una labor más social. Mi trabajo no consiste simplemente en leer en solitario en mi despacho, que es lo que suele ocurrir cuando se ejerce la profesión en el ámbito privado. Aquí se debe tratar constantemente con personas así como prestar asistencia a personas en lugar de a empresas; es un tipo de dinámica diferente".

ELOGIOS A VOLVO

Sazaklidou afirma que unas de las razones por las que eligió trabajar en Volvo fue escuchar que la empresa buscaba a alguien con integridad. "Nunca había escuchado algo así en una entrevista, y en el fondo pensé que podía ser solo para aparentar, pero ahora me doy cuenta de que la filosofía y moral de la empresa son importantes para la gente que trabaja aquí y que no las cambian así como así, ni siquiera por su propio beneficio". →

**LA INTENCIÓN NO ES IMPEDIR
QUE LA GENTE HAGA COSAS,
SINO TODO LO CONTRARIO**



En su tiempo libre, Zoi Sazaklidou canta con su banda Fildisi

Involucrada en la vertiente de responsabilidad social corporativa de Volvo CE, así como en materia de conformidad, Sazaklidou afirma que todo el personal de la empresa, no solo los altos cargos, "se toman esto muy en serio y se sienten satisfechos de ello".

Trabajar en Volvo supuso quedarse en Bruselas: "Es un lugar donde resulta fácil vivir. Puedes ser extranjero pero eso no es ningún problema", dice. Transcurridos varios años, Sazaklidou decidió que quería aprender a tocar un instrumento musical, pero en vez de eso, descubrió que tenía buena voz y empezó a cantar rebético en una banda. Se trata de un tipo de música griega que empezó de forma clandestina y se desarrolló a lo largo de los años tanto como lo han hecho el blues, el flamenco, el fado y el tango en otras culturas, con letras que tratan sobre historias de la vida real, tanto tristes como alegres.

"Me encanta", afirma. "Crecí con ello, así que me resulta muy familiar, llevo escuchándolo toda la vida".

Con su banda, Fildisi, participa en varios eventos benéficos, especialmente en aquellos cuyos beneficios van destinados a las víctimas de la crisis en Grecia a través de organizaciones que suministran recursos básicos como comida y medicamentos.

"Todos tenemos otros trabajos y a veces resulta complicado

ensayar, pero lo hemos hecho bastante bien y empezamos a ser conocidos. También ha sido divertido".

De nuevo en la oficina, Zoi reanuda su labor prestando asistencia en operaciones de compraventa a nivel mundial.

Sazaklidou se encarga de diversos asuntos legales, entre los que se incluyen contratos con concesionarios, litigios, prestar asistencia a compradores de productos básicos a la hora de negociar contratos y explicar los cambios que han tenido lugar en la legislación. "Mi horizonte se ha ampliado desde que empecé en Volvo", dice. "Al encontrarme en Bruselas, me centraba más en Europa. Ahora, de repente, empiezo a trabajar en China, en Indonesia, en Brasil, etc."

Continúa explicando: "De nuevo, se trata de ayudar a las personas sin conocimiento legal cuando se encuentran ante asuntos jurídicos. Obviamente, a veces tengo que explicar a las personas que algo no es posible, y la mejor manera de hacerlo es explicar el porqué. Siempre intento encontrar otra manera de hacer lo mismo o de obtener resultados similares. Creo que en general la gente lo agradece y aprecia el apoyo".

MI HORIZONTE SE HA AMPLIADO DESDE QUE EMPECÉ EN VOLVO

Visite el sitio web de *Spirit* o la aplicación *Spirit* para ver la entrevista en video

PREPARADO PARA DESPEGAR

La segunda ciudad más grande del interior de Australia pronto contará con su propio aeropuerto público, y Volvo CE está desempeñando un papel vital en su construcción →

por Andrew McMillen

Fotografías de David Ball





Deben moverse 10 millones de toneladas de tierra y rocas



La construcción de un aeropuerto público desde cero sobre un "terreno virgen" es una empresa colosal desde cualquier punto de vista, pero el esfuerzo es aún más extraordinario si los propietarios se han autoimpuesto un plazo ajustado para concluir el trabajo. "Desde que se mueva la primera piedra hasta que aterrice la primera aeronave transcurrirán 18 meses", afirma con convicción Denis Wagner, director general de la empresa Wagners con sede en Toowoomba.

El aeropuerto Brisbane West Wellcamp, ubicado a 17 km al oeste de Toowoomba, en el estado australiano oriental de Queensland, será el primer aeropuerto público que se construirá en el país desde el de Tullamarine, en Melbourne, hace más de 45 años. "El equipo de construcción es muy importante para este proyecto", afirma Wagner. "Estamos construyendo una pista de 2,87 km, así que es determinante disponer de un equipo fiable que podamos utilizar de manera intensiva".

INTENSIVO

Una pieza integral del rompecabezas es Volvo CE, compañía en la que Wagners ha confiado a lo largo de todo el proceso intensivo de construcción. "Empleamos muchas máquinas de Volvo de tamaño medio, de hasta 50 toneladas", afirma el director general

de 51 años. "Podemos corroborar su fiabilidad, comodidad para el operario y ahorro de combustible. Todos son factores importantes para nuestras operaciones. Trabajamos 24 horas al día, 7 días a la semana en dos turnos de 12 horas".

"Todos los materiales de construcción para el proyecto proceden del mismo lugar de trabajo: trituramos la grava y los áridos para obtener hormigón y asfalto", continúa Wagner. "Si tuviéramos que obtener este material fuera del lugar de trabajo, necesitaríamos 350.000 camiones. Desde un punto de vista comercial, el atractivo sería sin duda menor si no tuviéramos el material en el mismo emplazamiento".

Antes de acondicionar el terreno como aeródromo de código E capaz de acoger aeronaves como el 747 u otras de gran envergadura, el ganado pastaba por las fértiles 2000 hectáreas de terreno propiedad de Wellcamp. A finales de mayo, desde un lugar elevado, todavía era posible observar a distancia los orígenes agrícolas de la propiedad: bajo un cielo azul claro, se podían ver docenas de reses pastando plácidamente detrás de la terminal del aeropuerto a medio construir.

Sin embargo, en el centro del lugar de trabajo la actividad humana e industrial es frenética. Cerca, dos canteras de las cuales se extraen, excavan y transportan rocas yacen junto a la imponente pista de 45 m de ancho. Prácticamente un cuarto de →

EL BRISBANE WEST WELLCAMP SERÁ EL PRIMER AEROPUERTO PÚBLICO DE AUSTRALIA ERIGIDO SIN FINANCIACIÓN PÚBLICA

El proyecto Wellcamp opera de manera ininterrumpida



Denis Wagner, director general de la empresa Wagners con sede en Toowoomba



Las máquinas de Volvo se emplean diariamente

la pista ya se ha sellado a la espera de la última capa de asfalto. En el centro de la propiedad, hay una planta de hormigón que producirá aproximadamente 26.000 m³ de material que se empleará en la misma obra.

EL MEDIO AMBIENTE PRIMERO


"El hormigón empleado para la pavimentación del aeropuerto se creará utilizando un producto patentado por Wagners denominado EFC, que es un hormigón respetuoso con el medio ambiente", dice Wagner. "Es hormigón sin cemento. Este será el primer aeropuerto del mundo que se construirá con EFC; solo en este proyecto, el uso de EFC nos permitirá reducir las emisiones de CO₂ en 6600 toneladas".

Volvo CE también participa en esta innovación mundial: "Contamos con una cargadora de ruedas Volvo L90F que recoge el EFC y lo transporta hasta la planta de hormigón, donde se descarga", explica Wagner. Además, en el lugar de trabajo hay otras máquinas que funcionan de manera ininterrumpida durante toda la jornada como, por ejemplo, las excavadoras Volvo de 46 toneladas, las cargadoras de ruedas de la serie L90 hasta la L220, y los dúmperes articulados A40F.

Financiado por Wagners, con un coste total de más de 69 millones de euros, el Brisbane West Wellcamp será el primer aeropuerto público de Australia construido sin financiación pública. Los cuatro hermanos Wagner fundaron la empresa en 1989 junto con su padre, Henry, en Toowoomba, ciudad que presenta una población de 165.000 habitantes, convirtiéndose en la segunda ciudad más poblada del interior de Australia. Situada a 130 km al oeste de Brisbane, capital del estado de Queensland, la empresa, con sede en Toowoomba, basa su actividad en los materiales de construcción y en servicios de explotación de minas. Wagners dispone de 850 empleados en todo el mundo, y ha llevado a cabo operaciones en Rusia, Oriente Medio y en las Islas del Pacífico.

"Brisbane West Wellcamp prestará servicios a pasajeros de Toowoomba y Darling Downs", dice Wagner. "Unas 334.000 personas viven en la zona de influencia del aeropuerto. Esperamos que pasen por el aeropuerto unos 500.000 pasajeros al año. Hay solo 13 viviendas en un radio de 3 km alrededor de las pistas, así que el impacto en la población local es mínimo".

Una vez finalizado el aeropuerto, se erigirá junto a él el parque empresarial Wellcamp Business Park, que alojará oficinas comerciales, comercios, hoteles y empresas.

Lo único que está trabajando más intensamente que los 150 trabajadores de Wagners es la propia maquinaria. Recientemente se ha cumplido el primer aniversario del comienzo de las obras, pero no transcurrirá mucho tiempo hasta que el aeropuerto Brisbane West Wellcamp esté preparado para despegar, ya que la empresa se ha autoimpuesto un plazo de 18 meses para concluir el proyecto. A finales de mayo, se habían movido 6 de las aproximadamente 10 millones de toneladas de escombros y piedra previstas, y cada día de trabajo hace que Wagners esté más cerca de conseguir su objetivo: abrir la terminal el último trimestre de 2014. 



ESTO ES MÁS QUE UNA CARRETERA.
ES UN PROYECTO REALIZADO CON ÉXITO
Y DENTRO DEL PLAZO CONVENIDO.

CONTRATOS
DE ASISTENCIA AL CLIENTE



Con los Contratos de asistencia al cliente, no solo podrá trabajar en canteras y construir carreteras con el máximo tiempo de funcionamiento de las máquinas, conocimiento experto y una mayor productividad, sino también lograr un impacto sobre las infraestructuras en ciudades, pueblos y países de cualquier parte del mundo con el total apoyo de su distribuidor Volvo. Obtenga más información en www.volvoce.com



LUZ AL FINAL DEL TUNEL

Las máquinas de Volvo están ayudando a construir el túnel de tráfico submarino más largo del mundo entre Stavanger y Solbakk →

por Chloe Doyle

Excavadora de nueve toneladas con radio de giro corto para lograr una magnífica maniobrabilidad

La gente que vive en las 50.000 islas remotas que bordean la irregular y larga línea de costa noruega lleva años utilizando ferris para evitar largos viajes por carretera al cruzar de una isla a otra. Hoy en día, el organismo encargado de gestionar la red viaria de Noruega ha ideado una solución para acabar con el coste económico y la pérdida de tiempo que supone el uso del ferri: la construcción del túnel submarino de Solbakk (Ryfast) entre la costa suroeste de Stavanger y Solbakk, en la costa sur de Rogaland.

Stavanger, la cuarta ciudad más grande de Noruega, tiene una población de 170.000 habitantes y actualmente se encuentra en expansión gracias a su papel como centro neurálgico de las explotaciones petrolíferas y de gas situadas en el mar. El túnel de Ryfast sustituirá finalmente los ferris que se encuentran actualmente en servicio entre Stavanger y Tau.

Para ello, se excavará el subsuelo a lo largo de más de 14 km y se construirán un par de túneles paralelos, cada uno de ellos con dos carriles que marcharán en sentidos opuestos; el punto más bajo se encontrará a 300 m aproximadamente por debajo del nivel del mar. Con un coste estimado de más de 610 millones de euros, el proyecto se financiará mediante los peajes y con la ayuda del gobierno local. Cuando se inaugure en 2019, se calcula que unos 4000 vehículos atravesarán el túnel a diario, cifra que aumentará hasta los 8000 vehículos en 2035.

UN LARGO TRAMO

Marti IAV Solbakk DA, filial de la empresa familiar privada Marti Group fundada en 1922, se encargará de la primera fase del proyecto, la más larga, consistente en un tramo de 8 km de túneles que empieza en Solbakk. Ya se han perforado 1200 m de cada túnel durante la fase 1 del proyecto. Con sede en Moosseedorf, Suiza, la empresa tiene 4000 empleados en todo el mundo, y durante la fase más compleja de construcción del túnel trabajarán directamente en la obra unos 200 empleados.

Marti perfora el terreno 6 días a la semana y 10 horas al día con una mezcla tradicional de explosivos. Las rocas extraídas se transportan a 500 m de la boca del túnel hasta la trituradora. Tras la explosión, la roca se excava. Esta labor se ejecuta 24 horas al día y se estima que se acabarán moviendo 1300 millones de toneladas de rocas para terminar los túneles.

Entre las aproximadamente 20 máquinas de mayor relevancia presentes en la obra, se encuentran cinco cargadoras de ruedas L250G de Volvo, dos excavadoras con radio de giro corto ECR235DL y ECR88, y la excavadora de ruedas EW180D; todas ellas son máquinas nuevas adquiridas en agosto y diciembre de 2013. Una cinta transportadora de Marti conectada a la trituradora transporta las rocas extraídas desde los túneles hasta la costa cercana para emplearlas como material de relleno.

"La roca que estamos perforando y extrayendo es muy dura, pero esto es normal en Noruega", afirma André Pas, jefe de proyectos en Marti. "Las máquinas de Volvo pueden con las condiciones más exigentes, y no hemos tenido ningún problema a pesar de usarlas casi a diario durante largos turnos. La vida en los túneles es complicada para cualquier máquina, pero Volvo es una marca excepcional; además, realizamos tareas de revisión y mantenimiento con regularidad para que las máquinas sigan funcionando a pleno rendimiento, ya que son esenciales para nuestras operaciones".

"Dependemos de las cargadoras de ruedas de Volvo", comenta Ulrik Benthin, jefe del taller. "Hemos adaptado las cargadoras

de ruedas L250G a las condiciones de los túneles, e incluyen más funciones de seguridad, como unas lunas más resistentes y luces adicionales. A pesar de que el terreno es especialmente duro, apenas se percibe la roca y los escombros que hay debajo cuando se conduce la cargadora de ruedas. Los operarios, que pasan mucho tiempo en las máquinas todos los días, disfrutan de una conducción suave y cómoda". Una de las cargadoras de ruedas acarrea más de 2000 horas de trabajo desde septiembre del año pasado. Las excavadoras también se han modificado para aumentar su seguridad: se han incluido luces adicionales y protecciones en las lunas y cilindros.

FUNCIONAMIENTO SUTIL


"Las máquinas de Volvo funcionan de maravilla, y lo bueno de Volvo es que no es necesario esperar una eternidad para recibir las piezas de la máquina", afirma Andreas Jakobsch, director del taller. "Es importante que las máquinas permanezcan operativas en todo momento, ya que necesitamos un funcionamiento continuo y sin interrupciones para cumplir con los plazos. Disponemos de un taller mecánico en el mismo lugar de trabajo para cualquier tarea que necesitemos".

En este proyecto difícil y ambicioso, la seguridad es de vital importancia en toda la zona de construcción. Por ejemplo, los empleados pueden encerrarse en una cámara antiincendios con suministro de oxígeno en caso de que haya un incendio o un desprendimiento.

"Marti encargó las máquinas al concesionario noruego de Volvo, Volvo Maskin AS, y la empresa utiliza maquinaria de Volvo en muchos de los proyectos que lleva a cabo en todo el mundo", explica Ove Folkvord, director regional de Volvo CE en Rogaland. "La seguridad es muy importante para la empresa, motivo por el cual se han modificado y reforzado algunas máquinas según las condiciones del túnel. Visitamos el lugar con asiduidad para asegurarnos de que sus máquinas funcionan a pleno rendimiento y de que realizan sus tareas con la máxima eficiencia".

VISIÓN DE TÚNEL

La fase 2 del proyecto, el túnel de Hundvåg, se extiende 5,5 km a 95 m por debajo del nivel del mar. Una vez inaugurada, esta parte del túnel verá circular 10.000 vehículos todos los días, y la cifra aumentará a 25.000 en 2035. Pero la última parte del proyecto, la fase 6, implicará la construcción de carreteras para un mejor acceso a los túneles y el uso de la roca extraída para ganar terreno al mar para construir un nuevo aparcamiento y una estación de autobuses en la costa. La empresa cuenta hasta con un barco, el *MS Marti*, para realizar inspecciones desde el mar. El grupo tiene 88 filiales activas en Suiza, Alemania, España, Austria, Noruega, Eslovaquia, Chile, Ucrania, Rusia, India y China, y está especializado en la construcción de túneles a gran escala: ha completado muchos proyectos de construcción de túneles por todo el mundo.

Este es un proyecto faraónico y, como tal, el túnel de Ryfast es tan solo una parte de una reorganización general de la red de carreteras de Noruega. El organismo encargado de gestionar la red de carreteras públicas del país tiene previsto construir otro túnel submarino de Tungneset a Arsvågen; las obras de este proyecto darán comienzo en 2015 y su finalización está prevista para el año 2022. 



La carretera submarina cuenta con túneles paralelos



Ove Folkvord de Volvo CE (izquierda) con Ulrik Benthin, jefe del taller de Marti



Excavadoras con radio de giro corto en acción



Andreas Jakobsch, director del taller de Marti



André Pas, jefe de proyectos de Marti



Planos de la vía submarina



Babliton Cardoso, jefe del departamento de maquinaria para la construcción de carreteras de Volvo CE en América Latina

CAMINO AL ÉXITO

El nuevo Road Institute de Volvo está allanando el camino hacia el éxito

por Tony Lawrence

Las personas normalmente hablan de situaciones en las que dos partes salen ganando, pero Babliton Cardoso, jefe del departamento de maquinaria para la construcción de carreteras de Volvo CE en América Latina, va más allá al hablar del Road Institute de Volvo CE, recientemente inaugurado en Brasil. Él habla de una situación en la que salen ganando tres partes.

"Las instalaciones convertirán a los operarios y ejecutivos que asistan a sus cursos en ganadores", afirma Cardoso. "Construirán mejores carreteras, lo que significa que los propietarios de



No es obligatorio poseer una máquina Volvo, cualquier cliente puede matricularse

vehículos de la zona también saldrán de algún modo ganando. Y en última instancia, Volvo CE gana cuando la gente aprecia lo que nuestra maquinaria de última generación para la construcción de carreteras puede hacer".

El nuevo centro, que abrió sus puertas a principios de año en la ciudad sureña de Curitiba, en Brasil, se ha comprometido con la formación de operarios y equipos en el uso eficiente, seguro y rentable de nuestras excepcionales máquinas con el fin de construir carreteras de la máxima calidad. Es una instalación gemela del Road Institute de Volvo CE en Estados Unidos, la cual está a punto de celebrar su 50 aniversario.

Cardoso, un ingeniero mecánico con más de 12 años de experiencia en maquinaria pesada de construcción y en construcción de carreteras por toda América Latina, Europa, África y Oriente Medio, añade: "El Road Institute será la clave para la implementación y el desarrollo de la estrategia a largo plazo de Volvo CE para maquinaria de construcción de carreteras".

"Será muy parecido al que tenemos en Estados Unidos y sacaremos partido de su experiencia, aunque ajustaremos nuestro enfoque para responder a las necesidades de América Latina, que a veces pueden ser bastante diferentes".

MEJORES PRÁCTICAS

El principal objetivo del centro de Curitiba es ofrecer formación sobre las prácticas y principios más recomendados en materia de pavimentación y compactación. Muchos empresarios anteponen la velocidad a todo lo demás y esperan que sus operarios aprendan sobre la marcha en el lugar de trabajo. "Sin embargo, creemos que es mejor actuar correctamente desde el principio", dice Cardoso.

El Road Institute de Estados Unidos, que imparte cursos en Chambersburg (Pensilvania) y en Phoenix (Arizona), se remonta al año 1965, época en la que el fabricante líder de equipamiento para la construcción de carreteras, Blaw-Knox, puso en marcha un programa de formación como respuesta a la vertiginosa expansión de la construcción de carreteras en América del Norte.



La acogida ha sido positiva

Brasil, la potencia económica más grande de América Latina, es un emplazamiento ideal para una segunda instalación de este tipo. Actualmente, unos dos tercios de los bienes brasileños se transportan por carretera; a su vez, el gobierno inyecta millones de dólares en el desarrollo de las infraestructuras, que se complementan con las inversiones del sector privado. En general, la economía de América Latina ha experimentado un crecimiento significativo a lo largo de los últimos años.

LA REALIDAD

La acogida del nuevo centro, que también ofrecerá seminarios sobre compactadores de tierra y motoniveladoras, ha sido muy positiva y los clientes de toda América Latina desean visitarlo. Los empresarios conciben la formación como una forma muy valiosa de conseguir que su personal mejore, se inspire y se quede en un ambiente cada vez más competitivo.

El centro cuenta con una amplia extensión de terreno en el que los alumnos pueden practicar con la maquinaria de construcción de carreteras. Dispone de varias pistas para ayudar a los alumnos a aprender a ajustar, operar y controlar maquinaria típica, como las motoniveladoras, los rodillos vibratorios y los compactadores.

"Nos sentimos especialmente orgullosos de nuestra zona de simulación de pavimentación y compactación: es única", afirma Luiz Vieira, jefe de Desarrollo de competencias de Volvo CE en América Latina, con seis años de experiencia en la empresa. "Ocupa 9000 m² de los 10.000 m² del centro. Los alumnos pueden operar nuestras extendedoras en el exterior, con unas condiciones que simulan los desafíos reales a los que se hace frente en un lugar de trabajo. Se ha construido para que se parezca lo máximo posible a una carretera real, con curvas y elevaciones. Durante la formación, se utiliza un terreno compuesto de arena húmeda, un material muy parecido al asfalto. Es muy fácil trabajar con arena y, cuando termina la clase, es muy fácil limpiarlo todo para volver a empezar", comenta Vieira.

"Empezamos ofreciendo cinco tipos diferentes de sesiones de

LA FORMACIÓN ES UNA FORMA MUY VALIOSA DE CONSEGUIR QUE EL PERSONAL MEJORE, SE INSPIRE Y SE QUEDE

formación y seminarios a los clientes, que abordaban materias como el uso de extendedoras, motoniveladoras y compactadores de tierra y asfalto, técnicas de aplicación, prácticas recomendadas para la construcción de carreteras o mantenimiento básico de una extendedora".

FORMACIÓN DE CONFIANZA

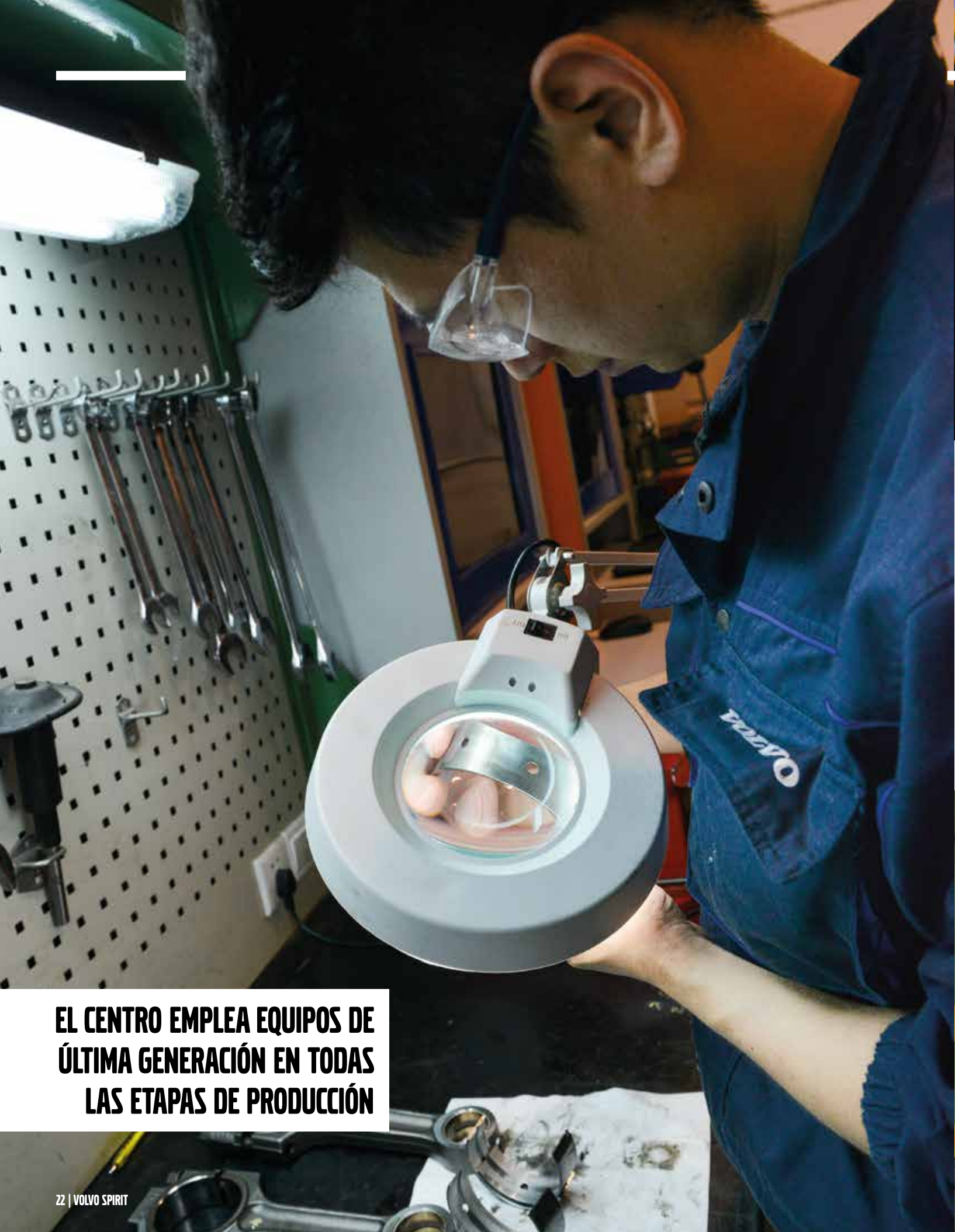
La formación, que combina teoría y práctica, también incluye las opciones que presentan las extendedoras de ruedas y de orugas, diferentes tipos de mezclas, densidades de compactación, reglas, y tecnologías de vibración y compactación.

En realidad, la construcción de carreteras es un negocio complicado. Las mezclas, que se calientan hasta los 95-150 °C, presentan una vida útil limitada, de modo que una disciplina operativa adecuada junto con un mantenimiento y una fiabilidad de primer nivel en las máquinas son factores clave. Si las extendedoras se estropean, todo el equipo se verá perjudicado: desde los compactadores hasta los camiones de transporte.

Muchas personas se sorprenden al conocer la importancia que tienen la ciencia y la tecnología. También les sorprende que no sea obligatorio poseer una máquina Volvo. "Puede matricularse cualquier cliente", dice Cardoso.

"La idea es ayudar a los clientes a desempeñar su trabajo mejor. Aunque las técnicas abordadas se pueden aplicar a cualquier máquina, nuestro objetivo es que los clientes que trabajan con maquinaria de construcción de carreteras de Volvo saquen el máximo partido de su equipo. Nuestras máquinas de alta calidad están equipadas con recursos simples pero muy sofisticados que brindan un trabajo de calidad superior. Nuestro fin es acercar los clientes a Volvo y a su departamento de construcción de carreteras; de este modo, ganamos todos".

Visite el sitio web de Spirit o la aplicación Spirit para ver un video relacionado con este artículo



EL CENTRO EMPLEA EQUIPOS DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN TODAS LAS ETAPAS DE PRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN A LA REMANUFACTURACIÓN

El centro de remanufactura que Volvo CE tiene en Shanghai, China, saca partido de sus más de 70 años de experiencia en remanufactura

por Wenming Dai / fotografías de Henry Zhang





LA DEMANDA DE OPCIONES RESPETUOSAS CON EL MEDIO AMBIENTE, TALES COMO LA REMANUFACTURACIÓN, ES CADA VEZ MAYOR

Bob Yoo (izquierda), jefe de operaciones, y Alexander Pajari, director del centro, con personal del taller

La remanufactura consiste en renovar productos usados para devolverlos a un estado idéntico al de un producto nuevo. Esta técnica también reduce el uso de materias primas y limita el agotamiento de los recursos minerales de la tierra. Conscientes del cuidado del medio ambiente y de la reducción de costes, las personas están más dispuestas a reciclar, reutilizar y hacer mejor uso de recursos limitados.

Volvo CE opina que el sector de la construcción no debe ser diferente, tal como pone de manifiesto el programa Volvo Reman, probablemente una de las iniciativas de la empresa que más recursos ahorra y que pone a disposición de los clientes una gama de componentes renovados.

Desde el punto de vista de Volvo CE, la remanufactura es algo mucho más complejo que reciclar y reutilizar: empieza en la fase de diseño del componente y se prolonga durante todo el ciclo de vida.

Los componentes de máquinas que han alcanzado el fin de su ciclo de vida se remanufacturan con piezas originales de Volvo de alta calidad. El resultado es un componente garantizado por Volvo de la misma calidad que uno nuevo, acorde con los periodos de actividad de la máquina, con una vida útil prolongada y un coste de propiedad y mantenimiento inferior.

LIDIAR CON LA TRADICIÓN

La remanufactura es un proceso consolidado en Europa y en América del Norte desde hace décadas, donde representa un 20 % del total de los ingresos de los concesionarios; sin embargo, en China es todavía un concepto emergente. Si un motor se estropea, lo normal es repararlo o incluso sustituirlo: la primera opción podría ser de dudosa calidad, mientras que la segunda podría comportar una inversión demasiado elevada en comparación con el valor de la máquina.

"El mercado es amplio, pero los clientes aún no son conscientes de ello", afirma Alexander Pajari, director de soporte de productos

para Volvo CE China. "A diferencia de otros negocios, estamos trabajando para cambiar la mentalidad, y no solo productos y precios", concluye.

Al escuchar "remanufacturado", un chino entiende "reparado" o "reciclado". Y para aquellos chinos que siguen la tradición de cuidar la "imagen" en lo que a estatus social o prestigio se refiere, cualquier cosa de "segunda mano" o "usada" levanta sospechas. Cuando se ofrece a los clientes motores remanufacturados más económicos que los motores reparados, la tendencia es dudar de si realmente son tan buenos como los nuevos.

"Incluso los concesionarios miran con recelo cuando escuchan el precio: piensan que son demasiado baratos para ser verdad", dice Pajari, director del centro y responsable de su desarrollo.

El complejo de 2000 m², llevado a cabo por Pajari y sus compañeros, incluido el jefe de operaciones, Bob Yoo, está situado en Jinqiao, la zona industrial ubicada en la periferia de Shanghai, sede de muchos fabricantes de automóviles de prestigio y gigantes de las TI.

Es el primer centro de remanufactura de Volvo en China, inaugurado en diciembre de 2013. Esta operación conjunta entre empresas de Volvo Group proporciona a los clientes chinos de Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Buses y Volvo Penta componentes remanufacturados certificados que cumplen los mismos estándares de calidad que las piezas nuevas, pero a un precio considerablemente inferior.

GALARDONES

El equipo tardó más de 18 meses en poner en funcionamiento el nuevo centro y, con menos de un año, fue galardonado con el premio "La mayor empresa de remanufactura de China" en la cumbre internacional de remanufactura que se celebró en mayo de 2014. Actualmente, se encuentra en fase de prueba y trabaja con cinco concesionarios. Está previsto que abra sus puertas a 36 concesionarios de toda China antes de finales

de este año. Ahora mismo, las prioridades de Pajari y Yoo son la formación de concesionarios, técnicos y trabajadores, y la contratación de nuevo personal.

Se trata de un taller limpio y ordenado con un amplio inventario perfectamente estructurado de subcomponentes de motores para poder utilizarlos durante el proceso de remanufactura. Sin embargo, no se espera que la tranquilidad dure mucho. "Espero que pronto sea mucho más ruidoso", dice Pajari. También hay planes para expandir el taller o incluso para construir un nuevo centro si el negocio funciona tal como está previsto.

Con el fin de garantizar que los productos remanufacturados sean de la misma calidad que los nuevos, el centro emplea equipamiento de última generación en todas las etapas de producción. Los productos remanufacturados tienen un coste inferior pero la garantía es la misma que la de los nuevos. En comparación con los productos nuevos, los plazos de entrega son

menores, lo que reduce el tiempo de espera de los clientes.

Al remanufacturar un componente, Volvo CE reutiliza una media del 85 % de los materiales y reduce el consumo de energía un 80 % en comparación con la producción de un componente nuevo.

Debido a la creciente concienciación ambiental en China, la demanda de opciones respetuosas con el medio ambiente, tales como la remanufactura, ha experimentado un aumento. Pajari cree que Volvo CE se encuentra en una posición ventajosa con respecto a competidores potenciales, pues la instalación de Shanghai tiene como base la amplia experiencia de la empresa en el campo de la remanufactura y está respaldada por una red globalizada de centros de remanufactura de Volvo.

Y mientras Pajari afirma que está "plantando una semilla" en China, Yoo tiene un sueño más concreto: "Espero que, en los próximos cinco años, la sensibilización con el medio ambiente y el reciclaje esté presente en toda China".

EVOLUCIÓN DE LA REMANUFACTURACIÓN EN VOLVO CE

Iniciado en 1992, el programa de remanufactura de Volvo CE se ha desarrollado en tres ramas diferentes: componentes remanufacturados en fábrica, componentes para máquinas clásicas y servicios de intercambio. El programa de servicios de intercambio invita a los clientes a cambiar todo el filtro de partículas diésel (DPF) por un DPF Reman de Volvo CE limpiado en fábrica. El filtro completo se envía a un centro de remanufactura de Volvo para limpiarlo a fondo y devolverle entre un 95 y un 98 % de su capacidad original antes de que otro cliente vuelva a pedirlo, de este modo, se crea un ciclo de renovación.

El servicio de componentes remanufacturados en fábrica permite a los clientes comprar componentes remanufacturados, como motores, turbocompresores, transmisiones y unidades de transmisión final para cigüeñales y bombas hidráulicas. Cuando la fábrica de Volvo recibe una pieza, se desmonta, se inspecciona y se limpia por completo a través de procesos y equipos avanzados. Cualquier pieza dañada o que no se ajuste a la tolerancia de desgaste de Volvo se sustituye por una pieza original de Volvo. El componente se vuelve a montar y se somete a prueba para determinar si cumple con los exigentes estándares de calidad de la empresa. Por último, el componente se pinta para otorgarle el mismo acabado protector que cualquier otra pieza nueva.

TODOS LOS SANTOS

La isla Santa Elena es uno de los lugares más remotos y aislados del mundo, pero también el hogar actual de la maquinaria de construcción de Volvo →





Las máquinas deben funcionar de forma segura en condiciones extremas

Esta isla de 122 km² de origen volcánico situada en mitad del Océano Atlántico Sur es probablemente conocida por ser un lugar de exilio, en especial, del emperador francés Napoleón Bonaparte en 1815, tras su derrota en la batalla de Waterloo.

Los portugueses fueron los primeros en descubrirla en el año 1502, y durante siglos, Santa Elena fue parada obligatoria para embarcaciones que navegaban hacia Europa procedentes de Asia y Sudáfrica. En 1657, el inglés Oliver Cromwell concedió el gobierno de la isla a la Compañía Británica de las Indias Orientales y, al año siguiente, la compañía la fortificó y la colonizó. Hoy en día, es el territorio británico de ultramar más antiguo después de Bermudas.

Actualmente, la única opción de que disponen los 4255 habitantes de la isla, conocidos como "santos", para salir al mundo

exterior es la visita mensual del RMS *St Helena*, una antigua embarcación británica de Royal Mail que navega procedente de Sudáfrica.

Pero todo esto será pronto cosa del pasado. Se está construyendo un aeropuerto comercial en Santa Elena capaz de albergar aeronaves como el Airbus A320, el Boeing 737-800 y el Boeing 757-200. El primer vuelo está programado para febrero de 2016. El proyecto se divide en dos fases (diseño y construcción, y operaciones) valoradas en 307 millones de euros que financiará directamente el gobierno británico. La primera fase consistirá en la construcción del aeropuerto y de las infraestructuras de soporte, incluida una carretera de 14 km hacia la capital, Jamestown, una ruta sinuosa y llena de curvas que asciende más de 500 m en los primeros cinco kilómetros, todo →



Una de las unidades Volvo 65 trabajando en la isla



La primera máquina que llegó sobre ruedas a Santa Elena fue la motoniveladora G940B de Volvo; cortesía de St Helena Airport Project



El movimiento de tierras se ha encomendado en gran medida a las máquinas de Volvo

un reto para la ingeniería. La segunda fase del proyecto abarcará las operaciones del aeropuerto durante 10 años.

TIERRAS DE VOLVO

El gigante de la construcción sudafricano, Basil Read, obtuvo la adjudicación del contrato y en julio de 2012, el buque de carga de bajo calado y cubierta plana *NP Glory 4*, de 1530 toneladas, atracó en un muelle provisional en la bahía de Rupert. La primera máquina que llegó sobre ruedas a Santa Elena, sin ayuda de una grúa, fue la motoniveladora G940B de Volvo, seguida de la excavadora de orugas de la serie EC700C y varios dúmperes articulados de Volvo.

El director de atención al cliente de Volvo CE, Leif Waad, afirma: "Teniendo en consideración el entorno singular de Santa Elena, la trascendencia del proyecto para los santos y el terreno, estaba claro que la maquinaria tenía que ser de alta calidad, capaz de operar de forma segura en condiciones exigentes, y al mismo tiempo tenía que ser respetuosa con el medio ambiente. El proyecto encajaba perfectamente con los productos de Volvo CE".

Según el director de proyectos de Basil Read, Jimmy Johnston: "Desde que llegara la primera niveladora de Volvo en 2012, hemos entregado más de 100 máquinas de construcción adicionales, entre las que se incluyen 65 unidades Volvo: excavadoras de orugas EC700C, dúmperes articulados A40F-FS y A30E, excavadoras de ruedas EW140C, compactadores DD24 y SD200DX, excavadoras de orugas EC380 y EC480, una minicargadora MC115C y, por supuesto, motoniveladoras G940B".

Babcock, concesionario de Volvo CE en Sudáfrica, ya había enviado con anterioridad personal de servicio, técnicos y mecánicos que contaban con la ayuda de un supervisor técnico de Volvo CE para brindar soporte a Basil Read y garantizar la disponibilidad de las máquinas de la flota.

Puede que la tarea más compleja de todo el proyecto sea el relleno del desfiladero Dry Gut con unos ocho millones de metros cúbicos de roca extraída a una altura de más de 100 m y que comprende más de 750 m. "Necesitamos rellenar este desfiladero para crear la pista", afirma Johnston. "Las labores de relleno finalizarán en septiembre de este año, dos años después de que dieran comienzo".

Este enorme proyecto de movimiento de tierras se ha encomendado en gran medida a la maquinaria de Volvo. "Ahora que el proyecto está bastante avanzado, puedo afirmar que este equipo ha proporcionado una fiabilidad, un ahorro de combustible y una productividad formidables", reconoce Johnston.

EL PROYECTO ENCAJABA PERFECTAMENTE CON LOS PRODUCTOS DE VOLVO CE

MUELLE DE LA BAHÍA

El gobierno de Santa Elena y el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido también han contratado a Basil Read para que diseñe y construya un muelle permanente en la bahía de Rupert con el fin de que las embarcaciones puedan atracar en un muelle en condiciones por

primera vez en la historia de la isla. Como es de suponer, este segundo proyecto de construcción también está sacando un buen partido a las máquinas de Volvo.

Ya se han iniciado los trabajos de la pista de 1950 m, una pista de rodaje y un área de estacionamiento, cuya finalización está prevista en febrero de 2016. "La construcción de la terminal de 3500 m², así como del centro que combinará el parque de bomberos y el control del tráfico aéreo también siguen conforme a lo programado", confirma Johnston.

El proyecto supone una auténtica oportunidad para que los isleños adquieran nuevas habilidades y conocimientos. "Unos 340 santos están actualmente trabajando junto con el equipo que hemos traído a la isla, muchos de los cuales

han traído a sus familias", dice Johnston.

El director de Basil Read en la isla, Deon de Jager, afirma que los empleados de Basil Read se encuentran completamente inmersos y plenamente integrados en la comunidad. "Yo mismo soy el presidente del club local de golf y le aseguro que no hay partido de cricket o de fútbol, competición de pesca, paseo, competición de tiro al blanco o evento de motocross en el que no participe alguno de nuestros empleados", afirma.

En la medida de lo posible, los habitantes locales han ofrecido alojamiento a los empleados de Basil Read y les han ayudado a integrarse en la comunidad. Actualmente, hay unos 340 santos trabajando en el proyecto del aeropuerto junto con el personal que ha llegado a la isla, algo que ha permitido acabar con el desempleo en Santa Elena.

IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Los socios de construcción también son plenamente conscientes del impacto que producen estos proyectos en el medio ambiente. Johnston afirma: "Antes de que empezara la construcción, se inició un importante programa medioambiental así como un plan de gestión medioambiental que trataba asuntos relativos a la protección de la flora, la fauna y el patrimonio".

Basil Read también presta asistencia al programa de mitigación del impacto ecológico y paisajístico, de cuatro años de duración, cuyo objetivo es la restauración del hábitat y la adecuación del paisaje resultante de la construcción del aeropuerto y la creación de infraestructuras.

Resulta obvio que una isla tan pequeña con una historia tan rica también presente problemas relacionados con el legado cultural, como fortificaciones históricas, viviendas, restos de una red de tuberías y una planta desalinizadora erigidas por los prisioneros de la Guerra de los Boers. "Hay mucho que proteger en la isla, pero esperamos que el nuevo aeropuerto solucione algunas de las dificultades socioeconómicas de los santos y aumente su prosperidad gracias al turismo", concluye Johnston. ☒



Director de proyectos de Basil Read, Jimmy Johnston



Director de Basil Read en la isla, Deon de Jager





UNA ASOCIACIÓN EXCEPCIONAL

Muchas manos para agilizar las labores de distribución de la revista *Spirit* de Volvo CE en Estados Unidos, Canadá y México

por Stephanie Anderson Witmer

Fotografías de Sean Simmers

Es probable que nunca haya oído hablar de Occupational Services, Inc (OSI), con sede en Pensilvania, pero cuando los lectores de América del Norte y México lean este artículo de *Spirit*, deberán dar las gracias a esta organización por el trabajo realizado.

Desde 1957, OSI ofrece oportunidades laborales en los condados de Franklin y Fulton para personas con discapacidad mental o física o con problemas de salud mental. Las empresas, ya sean grandes, pequeñas, multinacionales o locales, contratan una gran cantidad de servicios con esta organización privada sin ánimo de lucro, desde rellenar sobres con facturas e imprimir tarjetas de visita hasta poner etiquetas en botes de pintura y acoplar varillas de mezcla en tubos de adhesivo. OSI también fabrica productos propios, como mazos de madera para marisco y bolsas de gel para el congelador. Los 145 empleados o "clientes" de OSI se encargan de cada pequeño detalle, como la clasificación, el llenado, el empaquetado y la producción.

"Nuestros clientes están impacientes por convertirse en miembros de la comunidad, y proyectos como este son el impulso que necesitan", comenta el jefe de producción de OSI, Jeremy Waechter. "Cuentan con una amplia variedad de talentos y habilidades, y pueden presumir de lo orgullosos que están de su trabajo, que se ve reflejado en su nivel de implicación, calidad y atención al detalle. Nuestros productos hablan por sí solos".

OSI empaqueta y distribuye 12.000 copias de la revista *Spirit*, que llegan envueltas en plástico en grandes pilas de palés de madera. Las revistas se desenvuelven y dividen entre nueve centros de trabajo y los clientes se encargan de llenar unos 3000 paquetes con revistas, desde un solo número para un pequeño concesionario independiente hasta grandes cajas que contienen centenares de copias. Una vez sellados y pesados para su envío, el servicio postal de Estados Unidos recoge los paquetes y los entrega en su destino.

Esta no es la primera vez que Volvo CE trabaja con OSI. Hace un año y medio, por ejemplo, donó una empaquetadora y líquido hidráulico a OSI que, según Waechter, permitió a la organización iniciar un servicio de reciclaje.

Al tratarse del distribuidor exclusivo en América del Norte de la revista *Spirit* de Volvo, los clientes de OSI tienen la oportunidad de mejorar sus habilidades motrices y de aprender procesos con varios pasos, afirma Waechter. No solo eso, sino que también otorga más visibilidad a OSI, a sus objetivos y a sus trabajadores.

"Nuestros clientes tienen más capacidades de lo que la gente cree", dice la directora ejecutiva de OSI, Linda Mayo. "Por este motivo, estamos deseando establecer lazos con empresas internacionales como Volvo CE, porque entienden que nuestros clientes pueden hacerlo".

Visite www.osinc.org para obtener más información acerca de OSI



A SU SERVICIO

El nuevo centro de atención al cliente de Volvo CE en América del Norte es mucho más que un simple edificio nuevo

por Stephanie Anderson Witmer

Fotografías de Sean Simmers



Es una mañana lluviosa de junio, el centro de atención al cliente de Volvo CE de Shippensburg (Pensilvania) hierve con el zumbido de herramientas eléctricas y los golpes del martillo. Falta una semana para la gran inauguración del centro y los equipos de construcción siguen trabajando a pleno rendimiento; sin embargo, Marty Breedlove, director del centro de atención al cliente, se muestra tranquilo. Breedlove, que lleva trabajando en Volvo 20 años, explica que Pensilvania ha sufrido un invierno especialmente severo, lo que ha retrasado las obras un mes con respecto a la fecha prevista. Aun así, se muestra tranquilo y confiado: "Terminaremos a tiempo", afirma con aprobación y una sonrisa.

El emplazamiento comprende el centro de atención al cliente de 1860 m² y un recinto de exposición de 16 hectáreas. No es como las demás instalaciones de Volvo CE de América del Norte o América Central, dice Breedlove, todo está enfocado para que los concesionarios y clientes puedan experimentar en primera persona.

El centro de atención al cliente alberga un auditorio para reuniones y sesiones de formación, una sala de reuniones VIP, una tienda de la marca con obsequios de Volvo CE y otros artículos, una sala de exposiciones y un pequeño museo sobre la historia y el legado de Volvo CE. En el exterior, los clientes y los concesionarios pueden realizar preguntas a los expertos de Volvo, ver demostraciones, y socializar y disfrutar en el patio.

Asimismo, pueden realizar pruebas de conducción de maquinaria en el recinto de exposiciones, en el que hay fosas de lodo, así

como enormes cantidades de rocas, gravilla y tierra para simular un sitio de trabajo real. Una carretera de 2,8 kilómetros rodea el recinto, lo que permite que los clientes puedan cargar un dúmper articulado con gravilla, por ejemplo, y transportar la mercancía.

"El recinto de exhibiciones permitirá a los clientes probar nuestras máquinas tal y como lo hacen en el trabajo", afirma Breedlove. "Podremos hacer exhibiciones de todos los productos de Volvo CE".

El centro de atención al cliente es parte de una inversión de 73,4 millones de euros que Volvo CE anunció en 2011, y confirma el compromiso a largo plazo que la empresa tiene con el mercado norteamericano. El centro está ubicado junto a otros dos componentes de la operación: una fábrica y la oficina de ventas de América del Norte, que anteriormente se encontraba en Asheville (Carolina del Norte) y se trasladó hace tres años. Su proximidad ofrece a los clientes una experiencia incomparable, afirma Thomas Caster, vicepresidente de soporte de ventas.

Pero el centro de atención al cliente es algo más que un simple edificio nuevo, explica Caster. También representa el compromiso de Volvo con proporcionar a los clientes una experiencia única y satisfactoria. "La instalación es una parte importante de un concepto de mayor envergadura", comenta. "Cuando nos visiten los clientes, podemos llevarles a la fábrica, pueden conocer a expertos, conocer nuestro patrimonio en la sala de exposición y, después, podemos llevarles al recinto de exposiciones para que prueben los vehículos. Es una parte importante de toda la experiencia que podemos ofrecer a nuestros clientes".

UNA EXPERIENCIA ÚNICA Y SATISFACTORIA



Últimos retoques en el centro de atención al cliente



Thomas Caster, vicepresidente de soporte de ventas de Volvo CE

LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO

La seguridad es tan importante en el presente y el futuro de la empresa como lo ha sido en el pasado

por Tony Lawrence

La seguridad es uno de los tres valores fundamentales de Volvo Group junto con la calidad y el cuidado del medio ambiente, valores que han arraigado profundamente en la filosofía de la empresa durante casi dos siglos. En el sector de la construcción, Volvo CE ha otorgado una gran prioridad a la seguridad.

"La seguridad es una de las claves de nuestro pensamiento y nuestras acciones", afirma Niklas Nillroth, vicepresidente de Gestión de valores fundamentales y responsabilidad social corporativa. "Nuestros clientes anhelan un entorno de trabajo seguro para sus empleados y también reputación en materia de seguridad. El objetivo final es que no se produzca ningún accidente. Aunque este objetivo no se ha alcanzado aún, menos accidentes suponen menos interrupciones, menos periodos de inactividad y menos sufrimiento para el equipo humano".

Las piezas expuestas en el Museo Munktell de la empresa en Eskilstuna (Suecia), como el primer tractor sueco que data del año 1913 y la primera cargadora de ruedas de 1954, parecen máquinas simples comparadas con las actuales. Este cambio se puede atribuir a las continuas mejoras de Volvo en materia de seguridad.

"Somos muy conscientes de que nuestros productos no pueden evitar accidentes por sí solos, a pesar de lo seguros que puedan llegar a ser. Es verdad que los accidentes pueden ocurrir debido a errores humanos y al entorno en que se emplean los productos", comenta Nillroth. "Trabajamos en muchos ámbitos distintos para reducir los riesgos. Uno de ellos es ofrecer información relevante a todo aquel que utiliza nuestros productos. Otro consiste en la cooperación con otras partes interesadas, las que trabajan para desarrollar carreteras y sistemas de transporte más seguros".

LÍDERES DEL SECTOR

Uno de los hitos más importantes de la empresa tuvo lugar en 1972, comenta Leif Anväg, del Museo Munktell: "cuando Volvo CE presentó las cabinas homologadas con estructuras de protección contra el vuelco (ROPS) y estructuras de protección contra la caída de objetos (FOPS)".

La construcción de una cabina de fácil acceso, cómoda, ergonómica, ajustable y con aire acondicionado (en definitiva,

la fabricación de un vehículo articulado de 40 toneladas más fácil de conducir que la mayoría de vehículos) puede parecer un hecho obvio hoy en día. Por definición, un mejor entorno de trabajo mejora la productividad del operario, reduce el cansancio y, por lo tanto, incrementa la seguridad. Sin embargo, en 1991, con la presentación de la cabina Care Cab, Volvo CE volvía a desmarcarse de la competencia.

Mantener su posición de liderazgo sigue siendo una máxima prioridad. Durante el periodo 2003-2006, por ejemplo, Volvo CE desarrolló su plan estratégico de seguridad, que condujo al reto "Ser el número uno en seguridad". Esto, a su vez, hizo que el consejo de seguridad de la empresa lanzara la campaña "Safety for You", seleccionada para los Premios Europeos a la Excelencia en 2007.

INSPIRADORES

Assar Gabriëlsson y Gustaf Larson, fundadores visionarios de la empresa automovilística Volvo, declararon en 1927 que "el principio básico detrás del diseño es y siempre será la seguridad".

A lo largo de los años, Volvo ha desarrollado muchas innovaciones en materia de seguridad que reflejan este principio de referencia. Un ejemplo clásico, adoptado no solo por Volvo, sino por todo el mundo, es el cinturón de seguridad de tres puntos que el ingeniero sueco Nils Bohlin inventó en 1959 mientras trabajaba como ingeniero de seguridad en Volvo.

Casi un siglo antes, Johan Theofron Munktell, fundador en 1832 de la empresa que sentó las bases de la actual Volvo Construction Equipment, manifestó su compromiso con la seguridad de los operarios, las máquinas y los lugares de trabajo persuadiendo a su personal para que sustituyera las bebidas destiladas (la bebida de moda de la época) por la cerveza, con un contenido de alcohol más bajo. No es necesario mencionar que beber alcohol en cualquier lugar de trabajo mientras se maneja una máquina es inaceptable hoy en día.

TRIÁNGULO DE SEGURIDAD

Hoy en día, Volvo CE no se centra únicamente en mejorar su maquinaria, sino también en influir en el comportamiento de →



Assar Gabriëlsson y Gustaf Larson

1959: el ingeniero de seguridad de Volvo, Nils Bohlin, inventó el cinturón de seguridad de tres puntos

**EL PRINCIPIO BÁSICO
TRAS UN TRABAJO DE
DISEÑO ES Y SIEMPRE
SERÁ LA SEGURIDAD**



los operarios mediante el desarrollo de programas de formación líderes del sector, y en el diseño y distribución del lugar de trabajo.

Estos tres aspectos constituyen el denominado "triángulo de seguridad". "Hacemos hincapié en el triángulo formado por máquinas seguras, personas seguras y lugares de trabajo seguros. El círculo que rodea todo esto es nuestra cultura de la seguridad", afirma Nilroth.


La seguridad no siempre está ligada con la alta tecnología. La tecnología juega un papel importante dado que permite a los operarios utilizar soportes para accesorios controlados a distancia y sensores de proximidad, frenos de circuito doble y cámaras de marcha atrás. Asimismo, la combinación de

un sistema telemático y CareTrack con sistemas de diagnóstico propios de las máquinas de Volvo proporciona una inestimable

fuente de información para mejorar el mantenimiento y, por consiguiente, el rendimiento y la seguridad.

**UN MEJOR ENTORNO
DE TRABAJO MEJORA
LA PRODUCTIVIDAD DEL
OPERARIO, REDUCE EL
CANSANCIO Y, POR LO TANTO,
INCREMENTA LA SEGURIDAD**

No obstante, una de las causas más habituales de los accidentes laborales durante las obras son los resbalones o la caída desde una máquina. De ahí la insistencia en el uso de superficies antideslizantes. Las escaleras antideslizantes, las barandillas, e incluso la inclinación de los escalones de la cabina han supuesto un impacto significativo en la reducción de accidentes y lesiones. Hacer que los puntos de mantenimiento sean accesibles desde el suelo también ha demostrado ser efectivo, así como disminuir la probabilidad de que los operarios eviten o retrasen las

comprobaciones de mantenimiento; todo ello para eliminar peligros potenciales. 

CONSIGA UNA MOCHILA DE VOLVO CE



Solo hay una cantidad limitada de mochilas galardonadas con el premio Red Dot de Volvo CE y *Spirit* regalará tres de ellas a nuestros lectores

Los ganadores se seleccionarán al azar

Fecha límite:
30 de noviembre de 2014

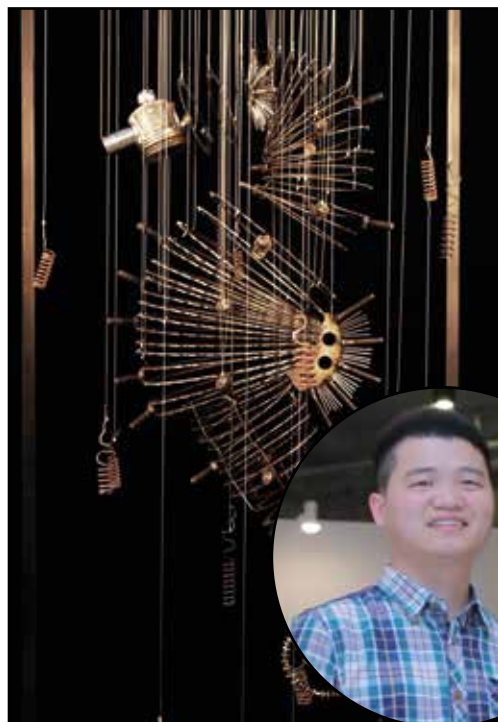
Descargue la aplicación *Spirit* para iPad para obtener más información



TESORO OCULTO

Una innovadora campaña de arte de Volvo CE patrocinada junto a la Asociación de Reciclaje de Recursos de China fomenta la transformación de chatarra de máquinas de Volvo en arte para explorar nuevos planteamientos de protección medioambiental. A continuación, hablamos sobre los cuatro finalistas de la campaña Trash to Treasure: Volvo CE Up-Cycling Design Arts Campaign

por Wenming Dai

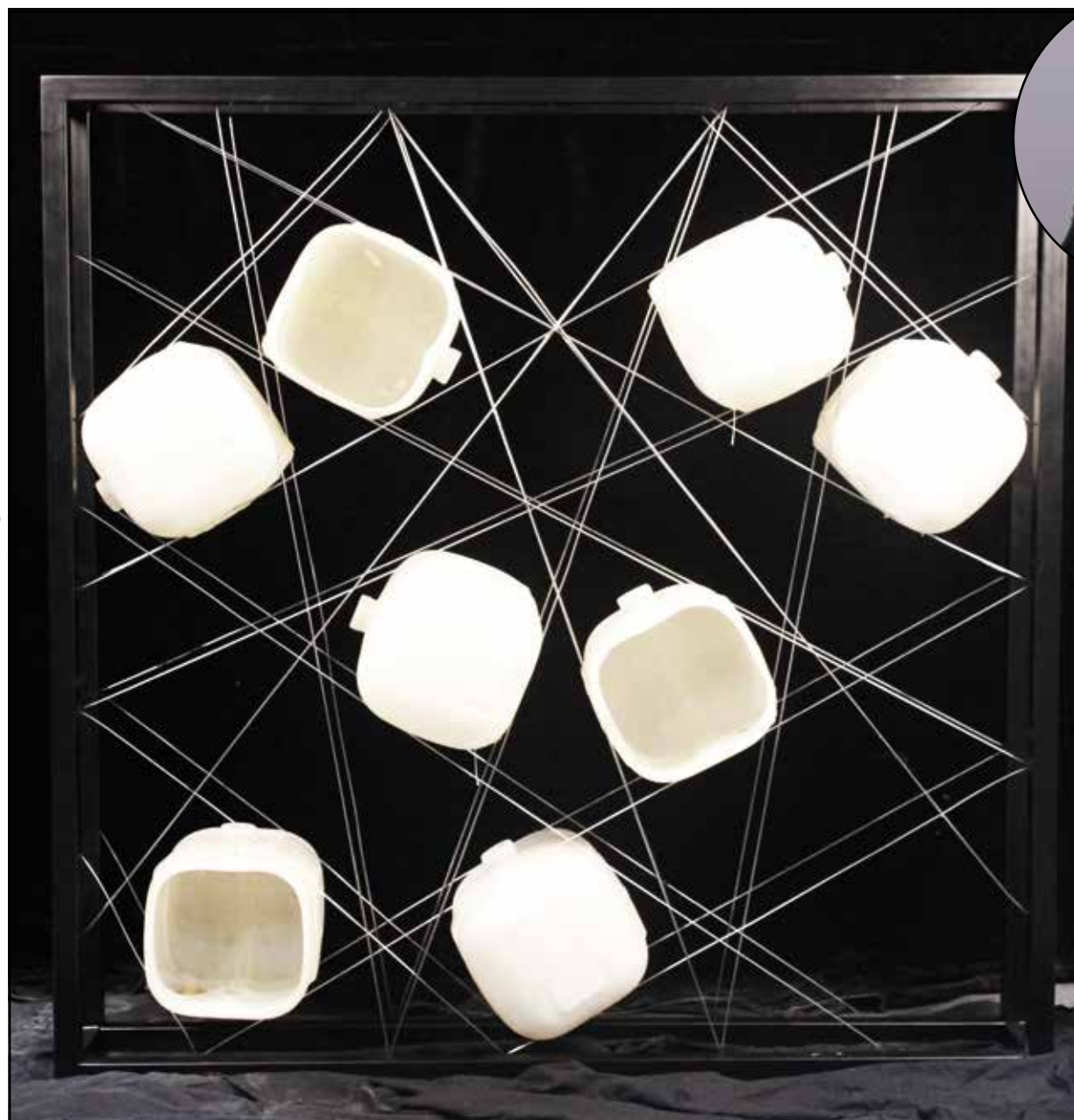


CABALLITO DE MAR

Minghui Chen, de 29 años y nacido en la provincia central de Hunan en (China), es director artístico de una agencia de publicidad en Shanghái y lleva creando cosas a partir de piezas de repuesto desde que era un niño, algo que le encanta. "Los LEGO no era algo que mi familia pudiese permitirse, así que las piezas de repuesto fueron siempre mi mejor amigo en la infancia", comenta.

Inspirado en parte por el año 2014, Año del Caballo chino, dio rienda suelta a su creatividad y creó una obra de arte de 3 m de altura con pastillas de freno denominada "Caballito de mar".

"Diseñar y crear una obra de arte real es muy diferente a una animación en 3D en un MacBook", dice Minghui. "No solo tienes que expresarte a través de piezas de metal, sino que también debes tener en cuenta el más minúsculo detalle, como los efectos de iluminación", explica.



ESTANTERÍA

La principal ganadora del concurso para transformar chatarra en arte pasará un mes con el departamento de diseño de Volvo CE en Gotemburgo (Suecia). Xitian Si, que ha cursado durante cuatro años sus estudios universitarios en la escuela de arte más prestigiosa de China, la Academia Central de Bellas Artes, ya tenía previsto visitar un país europeo para ampliar

conocimientos tras graduarse en julio. Tras conseguir un mes de prácticas para trabajar junto al equipo de diseñadores de Volvo CE, Xitian desea vivir la experiencia de trabajar en equipo durante su estancia en Suecia.

"Mi paso por la universidad ha sido una experiencia en solitario, y estoy impaciente por hablar con diseñadores más experimentados y trabajar en algo con ellos", afirma Xitian, de 25 años.

Dice que también desea aprender cosas acerca del "diseño industrial real" que pueda aplicarse a la producción en masa, en lugar del "diseño conceptual motivado por el gusto personal".

La "estantería" de Xitian ganadora del premio abandona la imagen típica estereotípica de una estantería cuadrada con estantes de una sola cara, y resulta más sencilla, más luminosa y más moderna, todo ello sin afectar a la utilidad. Creada con restos de depósitos de expansión, tuberías y cables de acero, Xitian demuestra que la reflexión y el esfuerzo no solo pueden otorgarle a la chatarra una vida nueva, sino también transformarla en un objeto bello.

La estructura está fabricada con tuberías de acero negras de aspecto sencillo. El espacio interior se ha dividido en espacios más pequeños con forma de diamante mediante cables de acero. No tiene cajones: se supone que los objetos deben colocarse en depósitos de expansión colocados de forma aleatoria hacia arriba o hacia abajo según se desee.

Según Xitian, su estantería, liviana y transparente, también sirve como tabique móvil o separador de estancias.

"Las líneas horizontales y verticales son aburridas, quería algo dinámico y un poco fuera de lo común", dice Xitian.



CINTURÓN

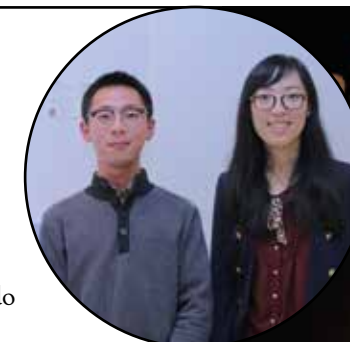
Wen Yuan, intérprete en una empresa de logística japonesa de Shanghái, es también creadora de dibujos animados en su tiempo libre y ha publicado un libro famoso que enseña a los niños a dibujar sus propios dibujos animados. El concurso Trash to Treasure (De basura a arte) le brindó la oportunidad de trabajar con piezas de metal por primera vez y dejar de lado los lápices y pinceles. Pasó los fines de semana de todo un mes con ingenieros especializados en metales en un taller antes de finalizar un elegante cinturón parcialmente chapado en oro fabricado con piezas de metal.

"Los accesorios suelen estar relacionados con la belleza y la elegancia, mientras que las piezas de metal, no", dice Wen, de 33 años. "Por tanto, decidí combinar las características de los accesorios y el metal para expresar mi concepto de belleza".



CUERNOS

Sisi Ni, una estudiante universitaria y alumna en gestión del turismo en la Universidad Sun Yat-sen, y Lvbing Wang, un estudiante de la Universidad de Minería y Tecnología de China, ambos de 23 años, trabajaron conjuntamente para crear su "Espejo de cuernos" inspirado en los ciervos porque "representan el poder, la animación y la ternura". Los artistas transformaron la chatarra de Volvo CE del marco en un color dorado y rosado más cálido y tranquilo. La gente que se mira al espejo se convierte en ciervo, lo que refleja la interdependencia entre el ser humano y la naturaleza. 🌿



EL RETO DEFINITIVO

No existe ninguna competición más extrema, larga, extenuante, emocionante ni peligrosa que la Volvo Ocean Race, cuyo pistoletazo de salida se dará el 4 de octubre →

por Julia Brandon





Pintando la nueva embarcación Volvo Ocean 65 del equipo Dongfeng

La primera vez que participé en la competición, despedimos a nuestro capitán después de la primera etapa y aun así terminamos segundos", dice el veterano de la Volvo Ocean Race Richard Mason. "La Volvo Ocean Race consiste en sortear situaciones que pueden llegar a ser un verdadero desastre. Tienes que transformar lo peor en lo mejor. Cualquier persona que compita este año por primera vez debe recordar dos cosas: la primera es que deben centrarse en la unidad del equipo, ya que eso es un equipo, y la segunda es no rendirse nunca, nunca, nunca".

La Volvo Ocean Race es la regata más larga del mundo, ya que dura nada más y nada menos que nueve meses, y no hay premio económico al llegar a la meta. Los equipos deben navegar entre 11 puertos: empieza en Alicante (España) y finaliza en Gotemburgo (Suecia), con un recorrido total de 38.739 millas náuticas. Es la regata alrededor del mundo más importante e incluye una serie de escalas que brindan a los aficionados la oportunidad de ver las embarcaciones de cerca y de disfrutar de la espectacular serie de regatas In-Port (dentro del puerto).

Se trata del Everest del mundo de la navegación, es la madre de todos los retos y un codiciado reconocimiento internacional que motiva a la tripulación para esforzarse al máximo y superar sus límites por el simple hecho de la gloria que supone haber participado y haber llegado hasta el final. La regata atrae a millones de personas y cuenta con una audiencia televisiva de 1300 millones de espectadores.

Algunos de los equipos llevan hasta dos años entrenándose antes de empezar el acontecimiento, los participantes trabajan codo con codo durante ocho horas al día, y comparten el mismo espacio para vivir, comer y dormir. Los nervios, inevitablemente, están a flor de piel, en especial, cuando no es posible conciliar el sueño. Solo los más motivados y los que anhelan el logro de navegar alrededor del mundo serán quienes estén a la altura.



De izquierda a derecha: Los expertos de la Volvo Ocean Race Richard Mason, Phil Harmer, Chris Nicholson y Emerson Smith (Farr Yachts) trabajando en el nuevo diseño de la embarcación Volvo Ocean 65

ETAPAS TENSAS

"Acabas por conocer mejor al equipo que a tu propia familia", afirma el australiano Mason, quien apoya al equipo formado por mujeres Team SCA para la regata 2014/15 aportándoles su amplia experiencia en la gestión técnica del proyecto desde tierra.

"Puedes descubrir lo mejor y lo peor de la gente, y es importante comprender cuándo están en lo bueno y cuándo en lo malo. Conocer esto es un factor clave para liderar con éxito un equipo".

Mason, con 16 años de carrera profesional en el mundo de la navegación, ha competido en casi todos los acontecimientos deportivos importantes.

"Como navegante, puedes entrenar para todas las eventualidades de la regata, pero también debes conocer todos los aspectos de la embarcación, incluidos los requisitos mecánicos y técnicos, y estar preparado físicamente. El mejor equipo es el más variado. Puede disponer de los mejores tripulantes del mundo y que no funcione. Se necesita un equipo dinámico formado por diferentes personas: la impredecible, la que se toma con calma las situaciones que empiezan a ir mal, la inteligente, la exigente y, entonces, el colectivo se vuelve muy fuerte".

Mason ha participado en cuatro Volvo Ocean Race y, más recientemente, ha navegado como capitán de guardia y capitán de embarcación en el equipo Team Sanya de la regata de 2011/12. Desde entonces, el acontecimiento ha recibido una serie de



cambios significativos, como la nueva escala en Newport (Rhode Island, Estados Unidos), meca de la navegación, y la parada en La Haya, en Holanda.

"Ahora, el calendario es más exigente y se está convirtiendo en algo más comercial y profesional", afirma Mason. "El factor tiempo es probablemente el cambio más importante. Ahora, los equipos entran en puertos, así que navegan durante tres o cuatro días antes de que empiece cada etapa".

"Y las paradas son más reducidas en tiempo, así que no tienen muchos días para descansar pero hay mucho a lo que atender: la familia, los medios, compromisos técnicos... Es duro".

NAVEGANTES INTRÉPIDOS

La primera Volvo Ocean Race se celebró en 1973. Fue concebida por Guy Pearce y Anthony Churchill, quienes se inspiraron en la victoria en 1969 de Robin Knox-Johnston en The Sunday Times Golden Globe Race, la primerísima regata individual sin escalas alrededor del mundo.

En una flota de 17 embarcaciones transatlánticas, los 167 navegantes y buscadores de aventuras zarparon haciendo uso de la técnica de navegación por estima y surcaron las aguas animados por la comida fresca, el vino y la pasión por lo desconocido. Navegaron por costas desconocidas, lucharon contra los elementos y tan solo tenían como guía las rutas recorridas por las grandes fragatas del siglo XIX. A pesar de las tres víctimas, la primera Volvo Ocean Race fue considerada un éxito clamoroso y fue así como nació un evento marítimo de lo más impredecible.

Han cambiado muchas cosas desde entonces, por ejemplo, la mayoría de los nuevos y exclusivos Volvo Ocean 65 que se utilizarán en la regata de 2014/15. Estas embarcaciones innovadoras, de alto rendimiento y de primera categoría serán por primera vez cómo los equipos, incluidos los menos

experimentados o las últimas incorporaciones, se desenvuelven en el agua en igualdad de condiciones. Presume de un valor añadido, su bajo coste para los equipos, dado que deja poco espacio para desarrollos futuros. Además, cambia los principios de la regata y hace especial hincapié en las habilidades de la tripulación en lugar de los factores técnicos.

Este año, las embarcaciones también llevarán reporteros de medios de comunicación a bordo. Se espera poder capturar el día a día en la embarcación, algo imposible en el pasado, lo que permitirá acercar la regata aún más al público.

SOLO LOS MÁS MOTIVADOS Y LOS QUE ANHELEN EL LOGRO DE NAVEGAR ALREDEDOR DEL MUNDO SERÁN QUIENES ESTÉN A LA ALTURA

ESTAR PREPARADO

Se han desarrollado planes de emergencia para todo tipo de imprevistos, tanto en los equipos de navegación como en los organizadores de Volvo. De media, cada equipo dispondrá de dos o tres médicos a bordo (tripulantes formados en primeros auxilios) y se realizará un seguimiento continuo de las embarcaciones a lo largo de todo el día. En caso de que la tripulación se encuentre con cualquier dificultad o

si alguien se pone enfermo o se lesiona durante la competición, el médico de la embarcación podrá comunicarse directamente con profesionales médicos y otros especialistas para prestar asistencia inmediata.

"Los equipos de este año cuentan con una preparación nunca vista", dice Mason, "pero la regata siempre guarda sorpresas. He tardado cuatro regatas en darme cuenta de que una experiencia es siempre mejor que la anterior, cada vez que navegar por el Cabo de Hornos es un gran logro, pero tienes que esperar lo inesperado".

Visite el sitio web de Spirit y la aplicación para ver un video relacionado con este artículo



HEAVYWEIGHT

**+ power
functions**



42030
La nueva y magnífica cargadora de ruedas Volvo L350F con control remoto creada con más de 1600 piezas de LEGO Technic.
LEGO.com/technic

Go Build It

LEGO y el logotipo de LEGO son marcas comerciales de Grupo LEGO. ©2014 Grupo LEGO.

DEMOLER ES COMPLICADO...

... sin una excavadora Volvo EC480DL que aguante la presión →

por Cathy Smith



Un residente anciano observa las máquinas de demolición en funcionamiento en el barrio de De Banne, al norte de Ámsterdam. A pesar de experimentar una pizca de nostalgia mientras su centro comercial local queda lentamente reducido a escombros, confiesa estar fascinado por las excavadoras.

Es una imagen cautivadora: una máquina de 50 toneladas extrae un cable de acero de un bloque de hormigón con sus gigantes dientes en forma de sierra, como si aspirara un espagueti.

Pim Weinands, de 21 años, es el encargado de manejar la Volvo EC480DL. Aprendió a utilizar maquinaria pesada de construcción cuando tenía 16 años, incluso antes de poder conducir un automóvil. "Las máquinas son espectaculares, son todo un reto. Pensé que si podía sacar dinero manejando una de estas máquinas, este trabajo estaba hecho para mí".

Lleva ocho semanas trabajando en el centro comercial de De Banne. Ya se ha demolido la estructura principal del edificio y ahora se ocupa de dismantelar los cimientos del recinto de 8500 m², de separar el metal, el hormigón y el cableado eléctrico para enviarlos a la planta de reciclaje.

CONFIANZA

A pesar de que es la primera vez que Weinands maneja una excavadora tan grande, desde que controla los mandos de la

EC480DL, se ha convertido en un gran admirador. "La máquina me entiende perfectamente. Hace lo que quiero que haga. Y tras utilizarla un par de veces, sabes perfectamente de lo que es capaz y empiezas a confiar en ella".

Se acaba de abrir un centro comercial completamente nuevo para los residentes del vecindario Norte de Ámsterdam, y se está limpiando el antiguo emplazamiento para crear un nuevo centro escolar de primaria.

Weinands trabaja para Robert Eerens, cuya empresa, Eerens Sloopwerken (demoliciones Eerens) con sede en Assen, en el norte de Holanda, interviene como subcontratista para acelerar al proyecto con máquinas más pesadas. La excavadora de gran alcance EC460HR empezó el trabajo y la máquina de bajo alcance lo está terminando.

Robert Eerens ve algo de él reflejado en Pim Weinands, y describe que ambos han sido "tallados con la misma piedra". También empezó a formarse como operario a los 16 años, pero su pasión por la demolición empezó mucho antes.

"Cuando iba a la escuela primaria ya me encantaba la demolición. Si pasaba algo en mi vecindario, yo siempre estaba allí. Estaba más interesado en las máquinas de demolición que en la escuela".

Eerens también comparte el entusiasmo de Weinands por las máquinas de Volvo, especialmente por la EC480DL, aunque los últimos días la ha visto con el mono de trabajo puesto. →



El operario Pim Weinands en su cabina



El operario Pim Weinands cambia accesorios en la EC480DL

LOS ENCARGOS EMPIEZAN A RESURGIR AHORA QUE LA ECONOMÍA HOLANDESA HA SALIDO OFICIALMENTE DE LA RECESIÓN

La excavadora EC480DL y Pim Weinands en los mandos



Robert Eerens de demoliciones Eerens

RESPECTO POR EL MEDIO AMBIENTE

La EC480DL proporciona toda esta flexibilidad. En cuestión de minutos, Weinands desengancha la pinza de la pluma y la sustituye por un accesorio triturador de 5,5 toneladas que le permite triturar el hormigón en trozos más pequeños. Más adelante, una trituradora de reciclaje móvil acudirá al lugar de trabajo para reducir el tamaño de los escombros aún más, triturándolos hasta convertirlos en gravilla de 4 cm de grosor. Las 15.000 toneladas de hormigón de este proyecto se trasladarán y se reciclarán para emplearlas en los cimientos de nuevas carreteras.

Holanda son líderes en Europa en reciclaje de residuos derivados de la construcción y la demolición. Cnossen afirma que sus clientes son muy conscientes del medio ambiente, y esto influye a la hora de adquirir maquinaria de construcción. Volvo CE, explica, posee una imagen "ecológica y de respeto por el medio ambiente" en Holanda, y los clientes están impresionados con por los motores de Fase IIIB de bajas emisiones de los modelos más recientes.

En cuanto a Weinands, al que podemos encontrar maniobrando su excavadora por los restos del centro comercial de los años 60, se siente feliz de haber tenido la oportunidad de operar una máquina tan grande y tan pronto en su carrera profesional. La vida útil prevista de una máquina como la EC480DL es de unas 10.000 horas; esta máquina solo tiene 200 horas en su reloj, así que todavía le queda un gran camino que recorrer. Podría ser el inicio de una bonita amistad. 🍷

"La máquina es buena para arrancar los cimientos. Es muy potente y utiliza menos combustible que la maquinaria de la competencia".

El concesionario que ha suministrado las seis máquinas Volvo de Eerens es Kuiken Construction Equipment Netherlands, con sede en Emmeloord, al noreste de Ámsterdam. El director de ventas, Peter Cnossen, argumenta que los encargos empiezan a resurgir ahora que la economía neerlandesa ha salido oficialmente de la recesión y los clientes dispuestos a invertir no siempre miran la etiqueta del precio.

"A la hora de comprar, buscan maquinaria de primera categoría. Los clientes son muy conscientes de la eficiencia de combustible, de los bajos costes por hora y del coste total de poseer una excavadora". "Los clientes neerlandeses también son muy exigentes", añade. "Quieren una máquina de orugas que lo haga todo: mover tierra, demoler y reciclar".

Visite el sitio web de Spirit o la aplicación Spirit para ver un reportaje en vídeo de este artículo

SPIRIT VITAL



El sitio web de Spirit es el lugar ideal para encontrar más noticias e información acerca de Volvo CE, así como vídeos exclusivos de la revista

www.volvospiritmagazine.com



...o descárguese la aplicación gratuita Spirit para ver cómo la revista cobra vida



VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

SIN CORAJE NO HAY GLORIA.

La Volvo Ocean Race es una de las regatas más exigentes del mundo. Hemos decidido ponernos a prueba. Por cada escala de la Volvo Ocean Race, emprenderemos un nuevo reto con nuestras máquinas. Al fin y al cabo, ¿solo ellos pueden divertirse? Siga nuestros avances por todo el mundo en volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

