

spirit

A photograph of two construction workers in profile, facing each other. The worker on the left wears a blue hard hat and a high-visibility yellow vest over a dark blue shirt. The worker on the right wears a yellow hard hat and an orange safety vest over a blue shirt. In the background, a Volvo excavator is working on a construction site with a large pile of rubble. The sky is clear and blue.

AFGESTEMD
Volvo CE-
nalevingsbeleid

VAN START
Nieuwe luchthaven
in Australië

**VERPLETTER
EN VERPULVER**

met de
Volvo EC480DL
in Amsterdam

GEDOSEERDE PRESTATIES



De G946C grader van Volvo Construction Equipment biedt gedoseerde prestaties in alle toepassingen, variërend van fijn egaliseerwerk en grondverzet tot sneeuwruimen. Dankzij Volvo's unieke 11-traps transmissie heeft deze grader de juiste versnelling voor alle egalisatieklassen. De G946C die gebouwd is voor optimale prestaties en productiviteit – zelfs in de zwaarste omstandigheden – is een robuuste en betrouwbare machine.

De Volvo G946C grader: ontwikkeld voor precisie.

www.volvoce.com



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

Volvo Construction Equipment



WELKOM




Volvo CE's nieuwe weginstituut in Brazilië



Bij Volvo zijn mensen net zo belangrijk als machines

Aangezien onze machines door mensen bediend worden, zijn hun opleiding en veiligheid van het grootste belang voor Volvo CE. U leest hierover meer in ons artikel op pagina 36. Daarin wordt beschreven hoe de veiligheid binnen het bedrijf door de eeuwen heen georganiseerd werd. De opening van het nieuwe Volvo CE-weginstituut in Brazilië, een zusterbedrijf van ons weginstituut in de VS dat dit jaar haar 50^e verjaardag viert, behartigt ook de belangen van mensen. Het nieuwe instituut – beschreven op pagina 20 – verzorgt opleidingen voor operators en personeel. Het toont hen hoe ze efficiënt, veilig en economisch onze eersteklas machines kunnen gebruiken voor het produceren van een wegdek van topkwaliteit. Het instituut bedient klanten over het hele grondgebied van Latijns-Amerika.

In 'De Insider', op pagina zes van deze *Spirit*, leest u een interview met juridisch adviseur en compliance officer Zoi Sazaklidou van Volvo CE. Ze geeft een toelichting bij het nalevingsbeleid van de onderneming. Ook dit zijn richtlijnen die gericht zijn op de belangen van mensen, hun gemoedsrust en welzijn.

Zulke waarschuwingen zullen wellicht eerder in de wind geslagen worden door de dappere zeilers, die op 4 oktober deelnemen aan de Volvo Ocean Race. Toch zijn er sterke parallellen tussen deze race en wat we bij Volvo de 'Volvo Way' noemen. Wij bij Volvo CE handelen op elk niveau met energie, passie en respect voor elkaar, net zoals de zeilers gedurende de negen maanden die ze op zee zitten - een eeuwigheid naar sportieve normen. Stem af op dit buitengewone evenement door te bladeren naar ons vaste artikel op pagina 42. Zoals gebruikelijk brengt *Spirit* u verder verhalen over Volvo CE uit alle hoeken van de wereld, over haar mensen en haar machines, met extra inhoud in de vorm van videoverslagen en foto's op de website van *Spirit* en de gratis *Spirit*-app. 



THORSTEN POSZWA
Global Director
Externe Communicatie
Volvo-bouwmaterieel

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Hoofdfoto: © Guadalupe F. Pressas/Prata Gelatina; Portret van Thorsten Poszwa © Image Photo Professional

IN DIT NUMMER

3 WOORD VOORAF

In de wereld van Volvo zijn mensen net zo belangrijk als machines

6 DE INSIDER

Ontmoet juridisch adviseur en compliance officer Zoi Sazaklidou van Volvo CE

10 AUSTRALIË

De op een na grootste stad in het Australische binnenland krijgt binnenkort een nieuwe openbare luchthaven

16 NOORWEGEN

De bouw van 's werelds langste onderzeese verkeerstunnel

20 BRAZILIË

Volvo CE's nieuwe weginstituut is het eerste in zijn soort in Latijns-Amerika

22 CHINA

Het Reman Center in Shanghai kan putten uit meer dan 70 jaar remanufacturingservaring van Volvo CE

26 BRITS OVERZEES GEBIED

Een enorme vloot Volvo CE-machines maakt een einde aan de afzondering van een van de meest afgelegen eilanden ter wereld

32 VERENIGDE STATEN

Hoe lezers in Noord-Amerika en Mexico het tijdschrift *Spirit* ontvangen

34 VERENIGDE STATEN

Volvo CE's nieuwe klantenservicecentrum in Shippensburg, Pennsylvania

36 GESCHIEDENISLES

Veiligheid binnen de Volvo Group door de eeuwen heen

40 CHINA

Metaalschroot van Volvo-machines verandert in kunst

42 VOLVO OCEAN RACE

De zwaarste zeilwedstrijd voor teams gaat van start



OP HET VOORBLAD

Nederland: Sales Manager Peter Cnossen (links) van Volvo CE-dealer Kuiken Construction Equipment op locatie met Robert Eerens van Eerens Demolition © Juha Roininen

47 COCKPIT

Een geweldige tijd in Amsterdam



16



32



22



26

VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

september/oktober/november 2014 PUBLICATIENUMMER: 52

UITGEGEVEN DOOR: **Volvo Construction Equipment SA**

HOOFDREDACTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDACTIECOÖRDINATOR: **Krista Walsh**

REDACTIONELE PRODUCTIE EN ONTWERP: **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

BIJDRAGERS: **Julia Brandon, Wenming Dai, Chloe Doyle, Patricia Kelly, Tony Lawrence, Andrew McMillen, Steve Skinner, Cathy Smith, Stephanie Anderson Witmer**
FOTOGRAFEN: **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**



Stuur uw redactionele correspondentie naar Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussel, België, of per e-mail naar volvo.spirit@volvo.com

Alle rechten voorbehouden. Geen enkel deel van deze publicatie (tekst, gegevens of afbeelding) mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een gegevenssysteem of verzonden, in welke vorm dan ook of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Volvo CE. Volvo Construction Equipment onderschrijft niet per se de mening of de feitelijke juistheid van de artikelen in dit nummer. Vier nummers per jaar - gedrukt op milieuvriendelijk papier.

OP ÉÉN LIJN MET VOLVO

Een advocaat van Volvo CE legt uit hoe het nalevingsbeleid haar collega's helpt om hun werk te doen

door Patricia Kelly

Zoi Sazaklidou maakt deel uit van een team van drie advocaten dat is gevestigd in het hoofdkantoor van Volvo CE in Brussel. Ze ondersteunt collega's elders in het bedrijf met de naleving van de geldende wet- en regelgevingen. Als juridisch adviseur en compliance officer van Volvo CE is Sazaklidou van mening dat er vaak een misvatting bestaat over hoe het nalevingsbeleid van de onderneming werkt. "Het doel is niet om mensen te weerhouden om dingen te doen, integendeel", legt zij uit. "We zijn hier om ervoor te zorgen dat de mensen doen wat ze moeten doen, maar op een veilige manier."

De in Griekenland geboren Sazaklidou zegt dat werknemers van het bedrijf niet per se minder hoeven te doen om veilig hun werk uit te voeren. "Als werknemers naleving op een goede manier gebruiken, het beleid lezen en de compliance officer en lokale juridische adviseur raadplegen, dan kunnen ze meestal zo veel doen als ze willen, maar zonder risico's en in naleving van het beleid", zegt ze. Het is tevens belangrijk, zo voegt ze toe, om door haar bijstand de last te verlichten die nalevingskwesaties soms met zich meebrengen.

"Het kan stressvol zijn voor iemand om niet zeker te weten of hij of zij juist handelt", aldus Sazaklidou. "De mogelijkheid om advies te vragen aan de compliance officer of juridisch adviseur verlaagt die stress. We moeten mensen creatief laten zijn en zich laten concentreren op hun werk, in plaats van dat ze zich zorgen maken of ze het wel goed doen."

IN CONTACT MET MENSEN

Sazaklidou verliet op haar 18e haar ouderlijk huis in Veria, in het noorden van Griekenland, om te gaan studeren in Londen. "Ik heb altijd gedacht dat ik terug zou gaan, maar dat heb ik nooit

gedaan", zegt ze, hoewel ze haar ouders in Griekenland opzoekt "zodra de gelegenheid zich voordoet". Sazaklidou behaalde een bachelor in politieke wetenschappen en een master in rechten. "Mijn grootouders waren boeren en mijn vader is arts", vertelt ze. "Ik wist dat ik nooit arts zou worden en dat ik liever de theoretische kant op wilde. Een rechtenstudie was een natuurlijke stap."

Na elf jaar in Londen te hebben gewoond, kwam Sazaklidou elf jaar geleden via haar interesse voor het Europese mededingingsrecht naar Brussel voor een stage bij de Europese Commissie. Na haar stage vond ze werk bij een advocatenkantoor, van waar ze vervolgens de overstap maakte naar Volvo CE. Ze is enthousiast over de diversiteit die haar werk bij Volvo te bieden heeft in vergelijking met haar werk op het advocatenkantoor.

"Wat ik hier doe, past veel beter bij mijn talenten", zegt ze. "Het is veel socialer. Bij een advocatenkantoor ben je vaak in je eentje aan de slag. Hier ga ik voortdurend met mensen om en bied ik ondersteuning aan mensen in plaats van bedrijven - het is een ander soort dynamiek."

LOFBETUIGING AAN VOLVO

Eén van de redenen waarom ze de baan bij Volvo aannam, zegt Sazaklidou, was dat men haar vertelde dat het bedrijf op zoek was naar iemand met integriteit. "Ik had dat nog nooit gehoord bij een sollicitatiegesprek en binnenin vond ik dat woord nogal overladen. Nu realiseer ik me echter dat de ethos en de moraal van het bedrijf belangrijk zijn voor de mensen die hier werken en dat ze hier niet gemakkelijk misbruik van maken, zelfs niet voor persoonlijk gewin."

Sazaklidou, voelt zich erg betrokken bij het maatschappelijk verantwoord ondernemen van Volvo CE en het nalevingsbeleid. →

**HET DOEL IS NIET OM MENSEN
TE WEERHOUDEN OM DINGEN
TE DOEN, INTEGENDHEEL**



In haar vrije tijd zingt Zoi Sazaklidou met haar band Fildisi

Ze zegt dat iedereen in het bedrijf, en niet alleen het management, "deze zaken serieus neemt en blij is om dit te doen".

Werken bij Volvo betekende voor haar wonen in Brussel: "Het is een gemakkelijke plek om te wonen. Ik ben dan wel een buitenlander, maar ik voel me wel op mijn gemak", zegt ze. Na een aantal jaar besloot Sazaklidou dat ze een muziekinstrument wilde leren spelen, maar in plaats daarvan ontdekte ze dat ze een mooie stem had. Samen met een band begon ze 'rembetiko' te zingen, een stroming in de Griekse muziek. De rembetiko begon ondergronds en ontwikkelde zich in de loop der jaren net zo als de blues, de flamenco, de fado en de tango dat deden in andere culturen. De teksten zijn gegrepen uit het dagelijks leven en geïnspireerd op zowel vrolijke als verdrietige gebeurtenissen.

"Ik ben er gek op", vertelt ze. "Ik ben ermee opgegroeid, dus het is heel vertrouwd. Ik luister er al mijn hele leven naar."

Met haar band Fildisi neemt ze deel aan diverse liefdadigheidsevenementen, vooral ten behoeve van slachtoffers van de crisis in Griekenland, via organisaties die elementaire zaken bieden zoals voedsel en medicijnen.

"We hebben er allemaal een baan naast en soms is het moeilijk om te repeteren, maar we hebben het best goed gedaan en we

worden steeds bekender - het is ook erg leuk om te doen."

Terug op kantoor bekleedt Sazaklidou een zeer uitgebreide functie. Niet alleen verkoop- en inkoopondersteuning komen hierin aan bod; ze is ook betrokken bij een groot aantal juridische kwesties, waaronder overeenkomsten met dealers, procesvoering, het helpen van grondstofkopers bij de onderhandeling van overeenkomsten en het uitleggen van veranderingen in de wet. "Mijn horizon is verbreed sinds ik ben begonnen bij Volvo", aldus Sazaklidou. "Aangezien ik in Brussel werk, was ik in eerste instantie meer gericht op Europa. Nu zijn er plotseling landen zoals China, Indonesië, Brazilië, enz."

Ze vervolgt: "Nogmaals, het gaat om de ondersteuning van mensen zonder juridische kennis wanneer ze worden geconfronteerd met juridische kwesties. Natuurlijk moet ik mensen soms vertellen dat iets niet mogelijk is, en de beste manier om dat te doen is om uit te leggen waarom. Ik probeer altijd een andere manier te vinden om hetzelfde te doen of vergelijkbare resultaten te behalen. Ik denk dat mensen over het algemeen dankbaar zijn en de steun waarderen." ☞

MIJN HORIZON IS VERBREED SINDS IK BEN BEGONNEN BIJ VOLVO

Ga naar de website van *Spirit* of de *Spirit*-app om een video-interview te bekijken

TOESTEMMING OM OP TE STIJGEN

De op een na grootste stad in het Australische binnenland krijgt binnenkort zijn eigen openbare luchthaven. Volvo CE speelt bij de bouw hiervan een essentiële rol →

door Andrew McMillen

Foto's door David Ball





Tien miljoen ton grond en steen moet worden verplaatst

Het bouwen van een openbare luchthaven vanaf een kaal stuk grond - ook wel een 'greenfield' genoemd - is een kolossale onderneming naar elke norm. De klus is echter des te opmerkelijker wanneer de aannemers werken volgens een strakke, zelf opgelegde deadline. "Tussen het leggen van de eerste zode en het landen van het eerste vliegtuig zullen 18 maanden verstrijken", aldus een overtuigde Denis Wagner, directeur van het in Toowoomba gevestigde bedrijf Wagners.

Brisbane West Wellcamp Airport, gelegen op 17 km ten westen van Toowoomba in de Oost-Australische staat Queensland, is de eerste openbare greenfield-luchthaven die in het land wordt gebouwd sinds Tullamarine in Melbourne, meer dan 45 jaar geleden. "Bouwmachines zijn erg belangrijk voor dit project", zegt Wagner. "We bouwen een landingsbaan van 2,87 km, dus het is essentieel dat we betrouwbare machines met een hoge productiviteit tot onze beschikking hebben."

INTENSIEF

Volvo CE is een onmisbaar stuk in die puzzel, en Wagners is er in de loop van het intensieve bouwproces op gaan vertrouwen. "We gebruiken heel veel Volvo-materieel in de middelgrote klasse, tot wel 50 ton", aldus de 51-jarige directeur. "Volvo-materieel levert

goede prestaties dankzij zijn betrouwbaarheid, het comfort voor de machinist en het gunstige brandstofverbruik. Deze drie zaken zijn allemaal belangrijk voor de bouw van de luchthaven. We werken 24 uur per dag, 7 dagen per week, in twee ploegendiensten van 12 uur.

"Al het bouw materiaal voor het project is afkomstig van de locatie zelf; we vermalen het grind en het aggregaat voor beton en asfalt", vervolgt Denis Wagner. "Als we dit materiaal van buiten de locatie zouden moeten halen, zouden we 350.000 in- en uitgaande vrachtwagenladingen nodig hebben. Commercieel zou het zeker minder aantrekkelijk zijn als we dit materiaal niet op locatie zouden hebben."

Voorafgaand aan de herontwikkeling als een 'Code E'-vliegveld dat plaats biedt aan vliegtuigen met de omvang van een 747 of een jumbojet, werd het perceel van 2.000 hectare bij Wellcamp voor het grazen van vee gebruikt. Eind mei zijn, vanaf een hoog uitkijkpunt, de agrarische wortels van het perceel in de verte nog steeds zichtbaar: onder een heldere blauwe hemel kan men een groot aantal runderen gelukkig zien trappelen achter de half afgebouwde luchthaventerminal.

Op de voorgrond ziet men echter een non-stop geroezemoes van menselijke activiteit en bedrijvigheid. Vlakbij de twee groeven waaruit stenen worden geslagen, afgegraven en afgevoerd, ligt de →



BRISBANE WEST WELLCAMP IS DE EERSTE OPENBARE LUCHTHAVEN VAN AUSTRALIË DIE GEBOUWD WORDT ZONDER STEUN VAN DE OVERHEID

Het Wellcamp-project draait 24/7



Denis Wagner, directeur van het in Toowoomba gevestigde bedrijf Wagners



Volvo-machines worden dagelijks gebruikt

imposante, 45 meter brede landingsbaan. Hiervan is grofweg een kwart afgedicht in afwachting van de definitieve asfaltlaag. In het midden van het gebied ligt een betoncentrale die naar schatting 26.000 m³ materiaal zal produceren dat op de locatie zelf zal worden gebruikt.

WERELDPRIMEUR


"Al het beton op de vliegtuigbestrating zal worden gelegd met behulp van een eigen product van Wagners, onder de naam Earth Friendly Beton, oftewel EFC", aldus Denis Wagner. "Het is beton zonder cement. Dit is de eerste luchthaven ter wereld die wordt gebouwd met behulp van EFC. Alleen al bij dit project zal onze koolstofuitstoot met 6.600 ton worden verminderd, eenvoudigweg door het gebruik van EFC."

Volvo CE speelt een rol bij deze wereldwijde innovatie: "We hebben een Volvo L90F-wiellader die alle EFC verzamelt en het in de betonbatchcentrale plaatst, waar het vervolgens wordt gelost", zegt Wagner. Elders op het terrein worden dagelijks 46-tonns Volvo-graafmachines, wielladers van L90 tot L220 en A40F-knikdumpers gebruikt.

Met een privéfinanciering van het bedrijf Wagners tegen een kostprijs van meer dan AUD \$100 miljoen (US \$94 m; € 69 m), is Brisbane West Wellcamp de eerste openbare luchthaven van Australië die wordt gebouwd zonder overheidssteun. Het bedrijf Wagners werd in 1989 opgericht door de vier Wagner-broers en hun vader Henry in Toowoomba. Deze stad met een bevolking van 165.000 inwoners ligt op 130 km ten westen van Brisbane en is de op een na grootste stad van het Australische binnenland. De kernactiviteiten van Wagners bestaan uit het leveren van bouwmaterialen en mijnbouwdiensten. Wagners heeft wereldwijd 850 mensen in dienst en heeft werk uitgevoerd in Rusland, het Midden-Oosten en de eilanden in de Stille Oceaan.

"Brisbane West Wellcamp zal de markt voor passagiersvervoer van Toowoomba en de Darling Downs-regio bedienen", zegt Denis Wagner. "Er wonen 334.000 mensen in de nabije omgeving van de luchthaven. We verwachten vrij snel tot 500.000 passagiers per jaar te vervoeren. Er staan slechts 13 woningen binnen een straal van 3 km van de landingsbaan, zodat de impact op de lokale gemeenschap minimaal is."

Grenzend aan de voltooide luchthaven komt het Wellcamp-bedrijventerrein te liggen dat plaats zal bieden aan commerciële kantoorruimte, winkels, hotels en industrieterreinen.

De enige die harder werken dan de 150 personeelsleden van Wagners op de locatie zijn de machines zelf. Aangezien de onderneming zichzelf voor de bouw van de luchthaven een deadline van 18 maanden heeft opgelegd en de werkzaamheden nu precies één jaar aan de gang zijn, zal het dus niet lang meer duren voordat de luchthaven van Brisbane West Wellcamp in gebruik wordt genomen. Tegen eind mei was al zes miljoen van de naar schatting tien miljoen ton aarde en steen verplaatst. Elke productieve dag brengt Wagners dichterbij haar doel: het openen van de terminal in het vierde kwartaal van 2014. 



DIT IS MEER DAN EEN WEG.
DIT IS EEN GESLAAGD PROJECT DAT
OP TIJD WERD OPGELEVERD.
ONDERHOUDSOVEREENKOMSTEN.



Met onderhoudsovereenkomsten kunt u niet alleen steengroeven ontginnen en wegen aanleggen dankzij maximale inzetbaarheid, uitgebreide branche-expertise en een verhoogde productiviteit. Met de volledige support van uw Volvo-dealer kunt u tevens uw steentje bijdragen aan het versterken van de infrastructuur in dorpen, steden en landen, waar ook ter wereld. Breng voor meer informatie een bezoek aan www.volvoce.com



LICHT AAN HET EINDE VAN DE TUNNEL

Volvo-machines helpen om 's werelds langste onderzeese
verkeerstunnel van Stavanger naar Solbakk te bouwen →

door Chloe Doyle

Langs de lange en grillige kustlijn van Noorwegen liggen zo'n 50.000 afgelegen eilanden. De bewoners maken al jaren gebruik van veerboten om lange reizen over de weg te vermijden bij het heen en weer pendelen tussen de verschillende eilanden. Onlangs heeft de Noorse wegenadministratie een oplossing bedacht voor de dure en tijdrovende veerdiensten, namelijk de bouw van de onderzeese Solbakk (Ryfast)tunnel van Stavanger aan de zuidwestkust naar Solbakk aan de zuidkust van de provincie Rogaland.

Stavanger, de vierde grootste stad van Noorwegen, telt 170.000 inwoners en is momenteel booming dankzij haar rol als het centrum van de offshoreolie- en gasindustrie van het land. De Ryfasttunnel zal uiteindelijk de veerdienst vervangen die momenteel de overtocht verzorgt tussen Stavanger en Tau.

Met meer dan 14 km aan ondergrondse graafwerkzaamheden en met een paar parallelle tunnels, elk met twee rijbanen in tegenovergestelde richting, zal de Ryfasttunnel op het laagste punt bijna 300 meter onder zeeniveau liggen. De kostprijs wordt geraamd op 5 miljard NOK - meer dan €610 miljoen - en zal worden gefinancierd door tolheffing en de lokale overheid. Wanneer de tunnel in 2019 wordt geopend, is de verwachting dat er dagelijks 4.000 voertuigen gebruik van zullen maken. Dit aantal zal oplopen tot 8.000 voertuigen in 2035.

LANGE STROOK

De eerste en langste fase van het project is uitbesteed aan Marti IAV Solbakk DA, onderdeel van de Marti Group, een familiebedrijf dat opgericht werd in 1922. Dit bedrijf is verantwoordelijk voor de aanleg van een 8 kilometer lange strook vanaf Solbakk, waarvan de eerste 1.200 meter al is geboord en opgeblazen tijdens fase 1 van het project. Met een hoofdkantoor in Moosseedorf, Zwitserland, telt het bedrijf 4.000 medewerkers over de hele wereld. Tijdens de drukste fase van de bouw van de tunnel zullen ongeveer 200 werknemers op locatie zijn.

Marti plant haar boor- en springwerken 6 dagen per week, 10 uur per dag, met behulp van een traditionele mix van explosieven. De opgeblazen rotsblokken worden vervolgens getransporteerd naar een plek op maximaal 500 meter van de ingang van de tunnel, tegenover de breker. De opgraving van de opgeblazen rotsblokken vindt 24 uur per dag plaats. Uiteindelijk zal 1,3 miljard ton steen worden verwijderd om de tunnels te creëren.

Onder de ongeveer 20 belangrijke machines op de locatie bevinden zich vijf Volvo L250G-wielladers, twee ECR235DL- en ECR88-graafmachines met een kleine draaicirkel, en een EW180D-graafmachine op banden - allemaal gloednieuw aangekocht in augustus en december 2013. Een Marti-transportband die is verbonden met de breker transporteert opgeblazen gesteente uit de tunnels naar de nabijgelegen kust om te worden gebruikt als opvulmateriaal.

"Het gesteente dat wij boren en opblazen is uiterst hard, maar dat is normaal in Noorwegen", aldus André Pas, projectmanager bij Marti. "De Volvo-machines zijn speciaal ontworpen voor zware omstandigheden en we hebben geen problemen gehad, ook al gebruiken wij ze bijna elke dag gedurende lange diensten. De omstandigheden in de tunnels zijn zwaar voor al het materieel, maar Volvo is een eerste klas merk. Bovendien voeren wij regelmatig onderhouds- en servicewerkzaamheden uit om ervoor te zorgen dat de machines zo goed mogelijk blijven draaien,

aangezien ze essentieel zijn voor onze activiteiten."

"We zijn afhankelijk van de Volvo-wielladers", vertelt werkplaats-supervisor Ulrik Benth. "Onze L250G-wielladers zijn aangepast aan de omstandigheden in de tunnel, en omvatten meer veiligheidsfuncties, zoals sterkere ramen en extra verlichting. Ondanks dat het terrein hier bijzonder hard is, voel je de stenen en het puin onder je nauwelijks tijdens het besturen van de wiellader. Het besturen gebeurt soepel en is zeer comfortabel voor de operators, die elke dag veel tijd in de machines doorbrengen." Een van de wielladers heeft meer dan 2.000 uur geklokt sinds september vorig jaar. Ook de graafmachines zijn aangepast voor extra veiligheid, met inbegrip van extra verlichting en bescherming voor ramen en cilinders.

SOEPELE WERKING

"De Volvo-machines lopen goed en het fijne van Volvo is dat men niet lang hoeft te wachten op de machineonderdelen", aldus Andreas Jakobitsch, werkplaatsmanager. "Het is belangrijk dat de machines geen uitvaltijd ervaren, omdat wij een naadloze en constante werking nodig hebben om op schema te blijven. We hebben een mechanische werkplaats op locatie voor alle benodigde werkzaamheden."


Met zo'n ambitieus en moeilijk project is veiligheid van het grootste belang, zoals op het gehele bouwterrein duidelijk naar voren komt. Zo kunnen werknemers zichzelf insluiten in een vuurvaste en zuurstofrijke kamer in geval van brand of aardverschuivingen.

"Marti bestelde de machines van de Noorse Volvo-dealer, Volvo Maskin AS, en maakt bovendien gebruik van Volvo-materieel bij vele van haar andere projecten over de hele wereld", aldus Ove Folkvord, Volvo CE-regiomanager in Rogaland.

"Veiligheid is erg belangrijk voor het bedrijf, wat tevens de reden is waarom sommige machines zijn aangepast en versterkt voor de omstandigheden in de tunnel. We bezoeken de locatie regelmatig om ervoor te zorgen dat de machines volledig bedrijfsklaar zijn en hun taken met een maximale efficiëntie kunnen uitvoeren."

TUNNELVISIE

Fase 2 van het project - de Hundvåg tunnel - beslaat 5,5 km op 95 meter onder de zeespiegel. Eenmaal geopend zullen in dit deel van de tunnel 10.000 voertuigen per dag passeren, wat op zal lopen tot 25.000 voertuigen in 2035. Het laatste deel van het project, fase 6, omvat het aanleggen van wegen voor een betere toegang tot de tunnels. Bovendien zal het opgeblazen gesteente gebruikt worden om land te winnen op zee voor een nieuwe parkeergarage en een busstation aan de kust. Het bedrijf heeft zelfs een boot, de *MS Marti*, voor het uitvoeren van werkspecities voor de kust. De groep heeft 88 vestigingen die actief zijn in Zwitserland, Duitsland, Spanje, Oostenrijk, Noorwegen, Slowakije, Chili, Oekraïne, Rusland, India en China. Marti is gespecialiseerd in grootschalige tunnelwerken en heeft vele essentiële tunnelprojecten uitgevoerd over de hele wereld.

Hoewel dit project als gigantisch kan worden beschouwd, vormt de Ryfasttunnel slechts een onderdeel van een ingrijpende reorganisatie van het Noorse wegennet. De Noorse Dienst Openbare Wegen is van plan om nog een onderzeese tunnel te bouwen van Tungeneset naar Arsvågen, te beginnen in 2015 met een geplande voltooiing in 2022. 



De onderzeese weg bevat parallelle tunnels



Volvo CE's Ove Folkvord (links) met Ulrik Benthin, werkplaats supervisor bij Marti



Graafmachines met kleine draaicirkel aan het werk



Andreas Jakobitsch, werkplaatsmanager bij Marti



André Pas, projectmanager bij Marti



De onderzeese weg in de plannen



Het bezitten van een Volvo is niet verplicht. Iedere klant kan zich opgeven



De reacties zijn positief

DE TRAINING IS EEN WAARDEVOLLE MANIER OM PERSONEEL BIJ TE SCHOLEN, TE INSPIREREN EN TE BEHOUDEN



Bablito Cardoso, Volvo CE's hoofd van de afdeling Wegmachines voor Latijns-Amerika

WINSTRATEGIE

Volvo's nieuwe weginstituut maakt de weg vrij voor succes

door Tony Lawrence

Mensen praten vaak over win-winsituaties, maar Bablito Cardoso, Volvo CE's hoofd van de afdeling Wegmachines voor Latijns-Amerika, gaat een stap verder als hij verwijst naar het onlangs gestarte weginstituut van Volvo CE in Brazilië - hij spreekt over 'win-win-win'.

"Dit instituut zal winnaars maken van de operators en de leidinggevenden die de cursussen bijwonen", aldus Cardoso. "Ze zullen betere wegen bouwen, waarvan de voertuigeigenaren in de regio ook zullen profiteren. En uiteindelijk trekt ook Volvo CE profijt van het feit dat mensen zien waartoe onze state-of-the-art wegebouwsmachines écht in staat zijn."

Het nieuwe centrum, dat eerder dit jaar in de Zuid-Braziliaanse stad Curitiba werd geopend, zet zich in om operators en personeel te leren hoe ze efficiënt, economisch en veilig eersteklas machines kunnen gebruiken voor het produceren van een wegdek van topkwaliteit. Het is een zustermaatschappij van het Volvo CE-weginstituut in de Verenigde Staten, dat op het punt staat om haar 50^e verjaardag te vieren.

Cardoso, een werktuigbouwkundig ingenieur met meer dan 12 jaar ervaring in het werken met zware constructie- en wegebouwapparatuur in Latijns-Amerika, Europa, Afrika en het Midden-Oosten, voegt hieraan toe: "Het weginstituut zal hier van essentieel belang zijn voor het implementeren en

ontwikkelen van de langetermijnstrategie van Volvo CE voor de wegebouw.

Het zal in sterke mate vergelijkbaar zijn met wat we hebben in de VS. We zullen voordeel halen uit hun ervaring, hoewel wij onze benadering uiteraard zullen aanpassen, zodat deze aansluit bij de behoeften van Latijns-Amerika, die soms heel anders kunnen zijn."

BEST PRACTICE

De fundamentele missie van het instituut in Curitiba is het instrueren van best practices en best principles voor bestrating en verdichting. Sommige werkgevers kunnen worden verleid om de nadruk te leggen op snelheid, waarbij zij verwachten dat hun operators al doende leren. "Maar wij denken dat het het beste is om de dingen van meet af aan goed te doen", zegt Cardoso.

Het Amerikaanse weginstituut, dat cursussen in Chambersburg (Pennsylvania) en Phoenix (Arizona) geeft, gaat terug tot 1965, toen de toonaangevende fabrikant van wegebouwapparatuur Blaw-Knox een trainingsprogramma opzette als reactie op een opmerkelijke groei in de wegebouw in Noord-Amerika.

Brazilië, de grootste economie van Latijns-Amerika, is een perfecte uitvalsbasis voor een tweede dergelijk instituut. Ongeveer twee derde van de Braziliaanse goederen worden momenteel

vervoerd over de weg, terwijl de overheid miljarden dollars pompt in infrastructuurprojecten die worden aangevuld met particuliere investeringen. De Latijns-Amerikaanse economie als geheel is in de afgelopen jaren aanzienlijk gegroeid.

HET ECHE WERK

De reacties op het nieuwe instituut, dat tevens cursussen zal aanbieden op het gebied van grondverdicthters en gemotoriseerde nivelleermachines, zijn zo positief dat klanten vanuit heel Latijns-Amerika willen komen. Werkgevers zien de opleiding als een waardevolle manier om hun personeel bij te scholen, te inspireren en te behouden in een omgeving met steeds meer concurrentie.

Het instituut beschikt over een groot terrein waar stagiairs kunnen oefenen met de bediening van wegebouwsmachines. Er zijn verschillende paden ontworpen om ze te leren hoe ze machines moeten afstellen, bedienen en regelen, zoals gemotoriseerde nivelleermachines, trilwalsen en verdichtingsmachines.

"Wij zijn bijzonder trots op ons simulatiegebied voor verdichting en bestrating - het is uniek", zegt Luiz Vieira, Volvo CE's hoofd Competentieontwikkeling in Latijns-Amerika, die al zes jaar bij het bedrijf werkt. "Het simulatiegebied neemt 9.000 m² in beslag van de totale locatie die 10.000 m² telt. Studenten kunnen onze bestratingmachines buiten bedienen, waar de echte uitdagingen gesimuleerd worden die men dagelijks tegenkomt op een werklocatie. Het terrein is zó samengesteld dat het zoveel mogelijk lijkt op een echte weg, vol met bochten en verhogingen. De training wordt uitgevoerd met nat zand, dat een perfecte simulatie vormt van asfalt. Zand is gemakkelijk om mee te werken en wanneer de klas voorbij is, is het makkelijk om alles schoon te maken en opnieuw te beginnen", zegt Vieira.

"We zijn begonnen met het aanbieden van vijf verschillende trainings- en cursussessies voor klanten, variërend van bedienings- en toepassingstechnieken van bestratingmachines,


nivelleermachines en grondverdicthters, tot best practices van de wegebouw en basisonderhoud van bestratingmachines."

GOED GEÏNFORMEERD

In de training, die theorie en praktijk combineert, komen tevens de diverse toepassingen van bestratingmachines met wielen en rupsbanden aan bod, alsmede verschillende soorten mixen, verdichtingsdichtheden, plakspanen en tril- en stamptechnologieën.

In werkelijkheid is het bouwen van wegen een meedogenloze aangelegenheid. Mixen, die verwarmd worden tot 95-150°C, hebben een beperkte houdbaarheid. Goede operationele methodes gekoppeld aan een uitstekende betrouwbaarheid en onderhoud van machines zijn van essentieel belang. Als bestratingmachines kapot gaan, heeft dit invloed op complete personeelsploegen - zowel de operators van de verdichtingsmachines als de bestuurders van de vrachtwagens voor levering.

Veel mensen zijn verbaasd over de mate waarin wetenschap en techniek hierbij zijn betrokken. Ze zijn ook verbaasd dat het bezit van een Volvo niet verplicht is. "Elke klant kan meedoen", zegt Cardoso.

"Het idee is om klanten te helpen om beter werk te leveren. Hoewel de besproken technieken kunnen worden toegepast op elke machine, willen we klanten die werken met Volvo-wegbouwsmachines helpen om hier het beste uit te halen. Onze hoogwaardige machines zitten vol met eenvoudige, maar zeer geavanceerde middelen die werk afleveren van superieure kwaliteit. Wij streven ernaar om klanten dichterbij Volvo en haar Wegenafdeling te brengen - op die manier wint iedereen." 

Ga naar de website van Spirit of de Spirit-app om een video met betrekking tot dit artikel te bekijken



**HET CENTRUM MAAKT GEBRUIK VAN
STATE-OF-THE-ART APPARATUUR
IN ELKE PRODUCTIEFASE**



INTRODUCTIE TOT REMANUFACTURING

Het remanufacturingscentrum van Volvo CE in Shanghai put uit
meer dan 70 jaar ervaring in remanufacturing →

door Wenming Dai / Foto's door Henry Zhang





ER IS STEEDS MEER VRAAG NAAR MILIEUVRIENDELIJKE OPTIES, ZOALS REMANUFACTURING

Operations Manager Bob Yoo (links) en Center Director Alexander Pajari met werkplaatspersoneel

Remufacturing is het proces van het 'herproduceren' van gebruikte producten door deze te restaureren, om deze vervolgens als nieuw te laten functioneren. Remanufacturing minimaliseert het gebruik van grondstoffen en beperkt de uitputting van de minerale rijkdommen van de aarde. Zowel wat betreft de zorg voor het milieu als de verlaging van de kosten, zijn mensen steeds meer bereid om te recyclen, te hergebruiken en optimaal gebruik te maken van de beperkte hulpbronnen.

Volvo CE vindt dat dit niet anders zou moeten zijn in de bouwindustrie - zoals blijkt uit het Volvo-remanufacturingsprogramma. Dit is misschien wel een van de meest hulpbronvriendelijke initiatieven van het bedrijf, waarbij klanten een reeks gerevitaliseerde componenten krijgen aangeboden.

Voor Volvo CE gaat het bij remanufacturing om meer dan alleen recycling en hergebruik: het begint al in de ontwerpfase voor de onderdelen en omvat de volledige levenscyclus.

Machineonderdelen die het einde van hun levensduur hebben bereikt, worden opnieuw omgebouwd met gebruik van originele, hoogwaardige Volvo-onderdelen. Dit resulteert in een onderdeel dat zo goed is als nieuw, en waarvan de prestatie, samen met een lange productietijd van de machines, een lange levensduur en lagere eigendoms- en bedrijfskosten, gegarandeerd wordt door Volvo.

EEN TRADITIE VAN STRIJD

Remanufacturing is in Europa en Noord-Amerika al vele tientallen jaren geaccepteerd, waar het goed is voor wel 20% van de omzet van de dealers. In China is het echter nog een opkomend concept. Als een motor uitvalt, is de normale procedure om deze te laten repareren of zelfs te laten vervangen - de eerste optie zou gepaard kunnen gaan met een onbetrouwbare kwaliteit, terwijl de laatste optie een te grote investering zou kunnen zijn in vergelijking met de waarde van de machine.

"De markt is groot genoeg, maar de klanten zijn zich nog niet voldoende bewust van de mogelijkheden", aldus Alexander

Pajari, Product Support Director van Volvo CE China. "We werken aan het veranderen van de mentaliteit, niet alleen aan het transformeren van producten en prijzen zoals in elk ander bedrijf", concludeert hij.

Voor Chinezen klinkt 'gerestaureerd' meer als 'gerecycled'. En voor die Chinezen die traditioneel gezien geven om 'aanzien' - dat wil zeggen sociale status of prestige - wordt alles dat 'tweedehands' of 'gebruikt' is, met argwaan bekeken. Wanneer klanten worden geconfronteerd met gerenoveerde motoren die goedkoper zijn dan gerepareerde motoren hebben ze de neiging om te twijfelen of ze echt zo goed zijn als nieuwe motoren.

"Zelfs dealers zijn achterdochtig wanneer we hen informeren over de prijzen - ze denken gewoon dat deze te laag zijn om waar te zijn", zegt Pajari, directeur van het remanufacturingscentrum en verantwoordelijk voor de ontwikkeling ervan.

Het complex van 2.000 m² dat is opgericht door Pajari en zijn collega's, waaronder Operations Manager Bob Yoo, is gevestigd in Jinqiao, de voorstedelijke industriële zone van Shanghai, de thuisbasis van vele topautofabrikanten en IT-giganten.

Dit is het eerste remanufacturingscentrum van Volvo in China en is ingehuldigd in december 2013. Dankzij deze gezamenlijke onderneming van bedrijven in de Volvo Group kunnen aan Chinese klanten van Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Bussen en Volvo Penta gecertificeerde, gereviseerde onderdelen worden aangeboden. Deze onderdelen voldoen aan dezelfde kwaliteitsnormen als nieuwe onderdelen, maar tegen een aanzienlijk lagere prijs.

PRIJSWINNAAR

Het centrum dat na 18 maanden eindelijk in gebruik kon worden genomen en nu bijna een jaar oud is, heeft tijdens de Internationale Remanufacturingstop in mei 2014 de prijs in ontvangst genomen voor het 'Remanufacturingbedrijf met het grootste potentieel van China'. Tijdens de testfase die op dit moment plaatsvindt werken vijf dealers samen met het centrum

dat voor het einde van het jaar zijn deuren opent voor 36 dealers in heel China. Tot de prioriteiten voor Pajari en Yoo behoren nu het trainen van dealers, technici en werknemers, en het werven van nieuwe medewerkers.

Het centrum is een schone en ordelijke werkplaats met een enorme voorraad onderdelen van motoren die netjes zijn opgeborgen, zodat deze tijdens het remanufacturingsproces eenvoudig kunnen worden teruggevonden en gebruikt. Men verwacht dat de rust echter niet lang zal duren. "Ik verwacht dat het binnenkort veel luider wordt", aldus Pajari. Er zijn ook plannen om de werkplaats uit te breiden of zelfs om een nieuwe locatie te bouwen als het bedrijf zich ontwikkelt zoals verwacht.

Om ervoor te zorgen dat de gerenoveerde producten overeenkomen met de kwaliteit van nieuwe producten, maakt het centrum gebruik van state-of-the-art apparatuur in elke fase van de productie. De gerenoveerde producten worden geleverd tegen lagere kosten, maar met dezelfde garantie als nieuwe producten.

In vergelijking met nieuwe producten worden de gerenoveerde producten geleverd op een meer tijdsefficiënte manier om de wachttijd voor klanten te beperken.

Tijdens het renoveren van een onderdeel hergebruikt Volvo CE gemiddeld 85% van de materialen en verlaagt het het energieverbruik met 80% in vergelijking met het produceren van een nieuw onderdeel.

Met een groeiend milieubewustzijn in China is er steeds meer vraag naar milieuvriendelijke opties zoals remanufacturing. Pajari denkt dat Volvo CE een voorsprong heeft op potentiële concurrenten. Het centrum in Shanghai is immers gefundeerd op de lange geschiedenis van de onderneming op het gebied van expertise in remanufacturing, en wordt ondersteund door een wereldwijd netwerk van Volvo-remanufacturingscentra.

En terwijl Pajari zegt dat hij "een zaadje plant" in China, heeft Yoo een meer concrete droom: "In de komende vijf jaar hoop ik dat milieubewustzijn en recycling overal in China aanwezig zijn." ☒

EVOLUTIE VAN VOLVO CE-REMANUFACTURING

Het in 1992 voor het eerst ingestelde remanufacturingsprogramma van Volvo CE is uitgegroeid naar en verdeeld over drie afzonderlijke portfolio's: onderdelen gerenoveerd in de fabriek, onderdelen voor conventionele machines en uitwisselingsdiensten. Het programma van uitwisselingsdiensten nodigt klanten uit om hun volledige dieseldeeltjesfilter in te ruilen voor een in de fabriek gereinigde en gerenoveerde DPF van Volvo CE. Het volledige filter wordt verzonden naar een centraal Volvo-remanufacturingscentrum waar het net zolang gereinigd wordt totdat het filter 95-98% van zijn oorspronkelijke capaciteit terug heeft. Vervolgens wordt hetzelfde filter besteld door een andere klant, waardoor dus een renovatiecyclus wordt gecreëerd.

Deze service van onderdelen die in de fabriek worden gerenoveerd stelt klanten in staat om gerenoveerde onderdelen te kopen, zoals motoren, turboladers, transmissies en eindaandrijvingen voor krukassen en hydraulische pompen. Wanneer een Volvo-centrum een onderdeel ontvangt, wordt het volledig gedemonteerd, geïnspecteerd en vervolgens gereinigd met gebruik van geavanceerde apparatuur en processen. Alle onderdelen die zijn beschadigd of die niet voldoen aan de slijtagetoleranties van Volvo, worden vervangen door originele Volvo-onderdelen. Het onderdeel wordt opnieuw gemonteerd en getest om te voldoen aan de strenge kwaliteitsnormen van het bedrijf, en het onderdeel wordt geverfd om het dezelfde beschermende afwerking te geven als elk ander nieuw onderdeel.

MET ALLE 'SAINTS'

Het eiland Sint-Helena is een van de meest afgelegen plekken ter wereld. Momenteel is dit eiland echter de thuisbasis van een enorme vloot van Volvo-bouwmaterieel →





De machines moeten veilig functioneren onder zware omstandigheden

Dit eiland van 122 km² met vulkanische oorsprong in het midden van de Zuid-Atlantische Oceaan is waarschijnlijk het bekendste als een plaats van ballingschap, met name van de Franse keizer Napoleon Bonaparte in 1815 na zijn nederlaag bij de Slag van Waterloo.

Sint-Helena werd voor het eerst ontdekt door de Portugezen in 1502 en was eeuwenlang een belangrijke tussenstop voor schepen die vanuit Azië en Zuid-Afrika naar Europa voeren. In 1657 verleende de Engelse militair en staatsman Oliver Cromwell de Oost-Indische Compagnie een handvest om het eiland te regeren. Het jaar erop bouwde de compagnie er vestingwerken en werd het eiland gekoloniseerd. Vandaag de dag is Sint-Helena na

Bermuda het oudste Britse overzees gebiedsdeel.

Momenteel is de enige verbinding die de 4.255 bewoners van het eiland, 'Saints' genaamd, met de buitenwereld hebben het maandelijkse bezoek van *RMS St Helena*, een oud Brits Royal Mail-schip dat vaart vanuit Zuid-Afrika.

Maar daar komt snel verandering in. Op Sint-Helena wordt een commerciële luchthaven gebouwd waar een Airbus A320 en Boeings 737-800 en 757-200 kunnen landen. De eerste vlucht staat gepland voor februari 2016. De Britse regering financiert het project dat uit twee fasen bestaat: ontwerp/bouw en exploitatie. De waarde hiervan bedraagt £250 miljoen (€ 307 miljoen, US \$418 miljoen). De eerste fase bestaat uit de bouw van de →



Een van de 65 Volvo-eenheden op het eiland



De allereerste machine die ooit op Sint-Helena reed, was een gemotoriseerde Volvo G940B-nivelleermachine. Met dank aan foto's van het luchthavenproject van Sint-Helena.



Voor het verplaatsen van grond rekent men sterk op Volvo-machines

luchthaven en de ondersteunende infrastructuur, waaronder een weg van 14 km naar de hoofdstad Jamestown; een bochtige, kronkelende route die meer dan 500 meter klimt in de eerste vijf km, een technische uitdaging op zich. Fase twee van het project omvat de exploitatie van de luchthaven gedurende tien jaar.

VOLVO LANDT

De Zuid-Afrikaanse bouwreus Basil Read sleepte het contract binnen en in juli 2012 meerde haar vrachtschip, de *NP Glory 4*, met geringe diepgang en een plat dek van 1.530 ton aan bij een tijdelijke steiger in Rupert's Bay. De allereerste machine die ooit op Sint-Helena reed, in tegenstelling tot een machine die werd opgetild door een kraan, was een gemotoriseerde Volvo G940B-nivelleermachine, gevolgd door een rupsgraafmachine uit de Volvo EC700C-serie en diverse Volvo-knikdumpers.

Volvo CE's klantenservicemanager Leif Waad zegt: "Gezien de unieke omgeving van Sint-Helena, de betekenis van het project voor de Saints en het terrein, was het duidelijk dat de machines van hoge kwaliteit moesten zijn en in staat moesten zijn om veilig te werken onder zware omstandigheden, waarbij bovendien het milieu in acht moest worden genomen. Dit project paste perfect bij de producten van Volvo CE."

Projectdirecteur Jimmy Johnston van Basil Read zegt hierover: "Sinds die eerste Volvo-nivelleermachine aankwam in 2012 hebben wij meer dan 100 extra bouwmachines geleverd, waaronder 65 Volvo-units: EC700C-rupsgraafmachines, A40F-FS- en A30E-knikdumpers, EW140C-wielgraafmachines, DD24- en SD200DX-verdichters, EC380- en EC480-rupsgraafmachines, een MC115C-schranklader en niet te vergeten de gemotoriseerde G940B-nivelleermachines."

Babcock, de Volvo CE-dealer voor Zuid-Afrika, had eerder voorzien in servicepersoneel, technici en personeel voor de

afdeling Onderdelen. Hierbij werd Babcock bijgestaan door een technisch verantwoordelijke van Volvo CE voor het ondersteunen van Basil Read en voor het waarborgen van de productietijd van alle machines.

Misschien wel de grootste onderneming van het gehele project is het opvullen van de Dry Gut-kloof met ongeveer acht miljoen kubieke meter aan stukken gesteente tot een hoogte van meer dan 100 meter en een breedte van ongeveer 750 meter. "Met het oog op het aanleggen van de start- en landingsbaan moeten wij deze kloof opvullen", zegt Johnston. "Het opvullen zal bij de voltooiing in september van dit jaar twee jaar hebben geduurd."

Voor dit enorme project vertrouwt men in sterke mate op de Volvo-machines. "Nu we zo ver zijn in het project kan ik zeggen dat de betrouwbaarheid, het brandstofverbruik en de productiviteit van deze machines zeer goed is geweest", aldus Johnston.

DOK VAN DE BAAI

De overheid van Sint-Helena en het Britse Ministerie voor Internationale Ontwikkeling hebben Basil Read tevens gecontracteerd voor het ontwerpen en bouwen van een permanente aanlegplaats in Rupert's Bay. Schepen zullen zo voor de eerste keer in de geschiedenis van het eiland aan kunnen meren aan een fatsoenlijke aanlegplaats. Het spreekt vanzelf dat ook tijdens dit secundaire bouwproject gebruikt gemaakt zal worden van Volvo-machines.

De aanleg van de 1.950 meter lange landingsbaan, de taxibaan en het platform is al begonnen. De voltooiing staat gepland voor februari 2016. "De bouw van het terminalgebouw van 3.500 m² en een gecombineerde afdeling voor de luchtverkeersleiding en de brandweer liggen ook op schema", bevestigt Johnston.

Het project biedt reële kansen voor de eilandbewoners om nieuwe vaardigheden en expertise te verwerven. "Naast zo'n 340

Saints werken er ook veel expats mee aan het project, van wie er velen met hun gezin zijn gekomen", zegt Johnston.

Deon de Jager, directeur van Basil Read op Sint-Helena, zegt dat de werknemers van Basil Read nu volledig zijn ondergedompeld en geïntegreerd in de gemeenschap. "Zelf ben ik voorzitter van de plaatselijke golfclub gemaakt en er vindt tegenwoordig geen wedstrijd plaats zonder dat hier een aantal van onze werknemers bij betrokken zijn. Denk aan cricket- en voetbalwedstrijden, viswedstrijden, wandelingen, schietwedstrijden of motorcrossevenementen", zegt hij.

Waar mogelijk worden de werknemers van Basil Read opgevangen door de lokale bewoners die hen hebben geholpen bij hun integratie in de gemeenschap. Met zo'n 340 Saints die samen met buitenlands personeel werken aan het luchthavenproject, kent Sint-Helena geen werkloosheid meer.

MILIEUEFFECT

De bouwpartners zijn zich ook terdege bewust van de impact van deze projecten op het milieu. Johnston zegt: "Alvorens met de bouw werd begonnen, werd naast een milieubeheerplan met betrekking tot flora, fauna en erfgoed een groot milieuprogramma gestart."

Basil Read ondersteunt ook een vierjarig Landscape and Ecology Mitigation (LEMP)-programma met de focus op herstel van de habitat en landschapsstructuur als gevolg van de aanleg van de luchthaven en de infrastructuuractiviteiten.

Uiteraard heeft een klein eiland met zo'n rijke historie ook te maken met erfgoedkwesaties, zoals historische vestingwerken, huizen en de restanten van een pijplijn en een ontziltingsinstallatie die zijn aangelegd zijn door krijgsgevangenen tijdens de Boerenoorlogen. "Er is veel dat we moeten beschermen op het eiland, maar hopelijk zal de nieuwe luchthaven een aantal van de sociaal-economische problemen van de Saints kunnen aanpakken en hun welvaart via toerisme kunnen vergroten", concludeert Johnston. ☒



Basil Read's projectdirecteur
Jimmy Johnston



Basil Read's eilanddirecteur
Deon de Jager





EEN UITZONDERLIJK PARTNERSCHAP

Vele handen maken licht werk bij het verspreiden van het tijdschrift *Spirit* van Volvo CE in de Verenigde Staten, Canada en Mexico

door Stephanie Anderson Witmer

Foto's door Sean Simmers

U heeft waarschijnlijk nog nooit gehoord van het in Pennsylvania gevestigde Occupational Services, Inc (OSI), maar lezers van *Spirit* in Noord-Amerika en Mexico zijn al wel bekend met het werk van deze organisatie.

Sinds 1957 heeft OSI kansen voor werkgelegenheid gecreëerd in de provincies Franklin en Fulton voor mensen met verstandelijke of lichamelijke beperkingen en mensen met geestelijke gezondheidsproblemen. Deze particuliere non-profitorganisatie wordt ingehuurd door grote en kleine bedrijven die zowel wereldwijd als nationaal opereren, voor het uitvoeren van een groot aantal diensten. Hierbij valt te denken aan onder andere het vullen van enveloppen met rekeningen van nutsbedrijven, het afdrucken van visitekaartjes, het plaatsen van etiketten op verfblikken en het bevestigen van mengspatels aan kittubes. OSI produceert ook een aantal van haar eigen producten, waaronder houten krabhamers en diepvriesgelverpakkingen. Al het sorteren, vullen, verpakken en produceren gebeurt door de 145 werknemers of 'cliënten' van OSI.

"Onze cliënten zijn enthousiast om bij te kunnen dragen aan de gemeenschap, en projecten als deze zijn de katalysator die ze nodig hebben", aldus OSI-productiemanager Jeremy Waechter. "Ze beschikken over een breed scala van talenten en vaardigheden, en zijn heel trots op hun werk, wat blijkt uit hun mate van betrokkenheid, de afgeleverde kwaliteit en hun aandacht voor details. Onze producten spreken voor zich."

OSI verpakt en distribueert 12.000 exemplaren van *Spirit* die verpakt in krimpfolie en in grote stapels op houten pallets aankomen. De tijdschriften worden uitgepakt en verdeeld over negen werkplaatsen. De cliënten krijgen de taak om zo'n 3.000 pakketten te vullen met tijdschriften, variërend van één enkele editie voor een kleine onafhankelijke dealer tot grote dozen met honderden exemplaren. Nadat de pakketten verzegeld zijn en gewogen zijn voor verzendkosten, worden de pakketten opgehaald door de Amerikaanse postdienst voor levering naar heinde en verre.

Dit is niet de eerste keer dat Volvo CE heeft samengewerkt met OSI. Zo schonk Volvo CE anderhalf jaar geleden een balenpers en hydraulische vloeistof aan OSI, waardoor de organisatie volgens OSI-productiemanager Waechter een recycledienst kon opzetten.

"Omdat OSI de exclusieve Noord-Amerikaanse distributeur van Volvo *Spirit* is, krijgen de cliënten van OSI de kans om hun motorische vaardigheden aan te scherpen en meer te weten te komen over processen met meerdere stappen", aldus Waechter. En dat niet alleen, het geeft tevens meer zichtbaarheid aan OSI, haar missie en haar werknemers.

"Onze cliënten kunnen zoveel meer als mensen denken", aldus OSI-directeur Linda Mayo. "Daarom zijn we verheugd om zaken te doen met internationale bedrijven als Volvo CE, omdat ze begrijpen dat onze cliënten dit werk kunnen doen." ❖

Ga naar www.osinc.org voor meer informatie over OSI



TOT UW DIENST

Volvo CE's nieuwe klantenservicecentrum voor Noord-Amerika is meer dan alleen een nieuw gebouw

door Stephanie Anderson Witmer

Foto's door Sean Simmers



Op een regenachtige ochtend in juni klinkt het geluid van snorrend elektrisch gereedschap en beukende hamers uit het Volvo CE-klantenservicecentrum in Shippensburg, Pennsylvania. Een week voor de grote opening van de vestiging zijn bouwploegen nog steeds hard aan het werk, maar manager Marty Breedlove van het nieuwe klantenservicecentrum maakt zich geen zorgen. Breedlove, die al 20 jaar werkzaam is bij Volvo, legt uit dat een bijzonder strenge winter in Pennsylvania de planning van de bouw een maand heeft vertraagd. Toch straalt hij rust en vertrouwen uit: "Het centrum zal op tijd klaar zijn", zegt hij met een knipoog en een glimlach.

De locatie omvat het klantenservicecentrum van 1.860m² en een demonstratielocatie van 16 hectare. "Dit centrum is anders dan alle andere Volvo CE-vestigingen in Noord- of Midden-Amerika", zegt Breedlove, "en elk onderdeel ervan is gericht op het bieden van een praktische ervaring aan dealers en klanten."

Het klantenservicecentrum herbergt een auditorium voor vergaderingen en trainingen, een VIP-vergaderzaal, een merkwinkel met Volvo CE-geschenken en andere items, en Heritage Hall, een klein museum over de geschiedenis en het erfgoed van Volvo CE. Buiten het centrum kunnen klanten en dealers spreken met Volvo-deskundigen, demonstraties bijwonen, contacten leggen en genieten van amusement op het terras.

Ook kunnen klanten op de demonstratielocatie een proefrit maken in de voertuigen, compleet met modderpoelen en enorme bergen met gesteente, grind en aarde voor het simuleren een echte bouwlocatie. Rondom de locatie loopt een weg van 2,8 km,

waarop klanten een knikdumper kunnen laden met grind en ervaring kunnen opdoen met het transporteren hiervan.

"De demonstratielocatie zal klanten in staat stellen om onze machines te testen, net als op hun werk", zegt Breedlove. "Alles wat Volvo CE in haar assortiment te bieden heeft, kunnen wij op de locatie demonstreren."

Het klantenservicecentrum maakt deel uit van een door Volvo CE in 2011 aangekondigde investering van \$100 miljoen (€ 73,4 miljoen); een bevestiging van het feit dat het bedrijf zich voor lange tijd zal inzetten op de Noord-Amerikaanse markt. Het centrum bevindt zich naast de twee andere eenheden van hetzelfde project: een productiegebouw en het Noord-Amerikaanse verkoopkantoor, dat drie jaar geleden werd verplaatst uit Asheville, North Carolina. De onderlinge nabijheid van deze drie eenheden biedt klanten een onvergelykbare ervaring, zegt Thomas Caster, vicepresident van de afdeling

Verkoopondersteuning. Het klantenservicecentrum is echter veel meer dan alleen een nieuw gebouw, aldus Caster. Het dient tevens als symbool van de inzet van Volvo om haar klanten een unieke en bevredigende ervaring te bieden. "Dit centrum is een belangrijk onderdeel van een groter concept", zegt hij. "Wanneer we klanten hier mee naartoe nemen, kunnen wij ze de fabriek laten zien. Klanten kunnen de deskundigen ontmoeten en een vleugje erfgoed opsnuiven in onze Heritage Hall. Vervolgens kunnen we ze meenemen naar de demonstratielocatie om de voertuigen te testen. Het is een belangrijk deel van de hele ervaring die wij onze klanten kunnen bieden." ☒

EEN UNIEKE EN BEVREDIGENDE ERVARING



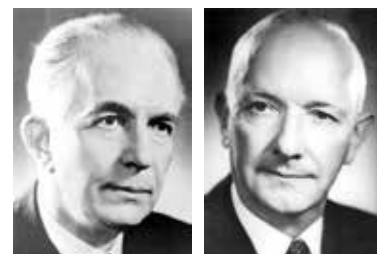
De laatste hand wordt gelegd aan het klantenservicecentrum



Thomas Caster, Volvo CE's vicepresident Verkoopondersteuning



1959: Volvo-veiligheidsingenieur Nils Bohlin vond de driepuntsveiligheidsgordel uit



Assar Gabrielsson en Gustaf Larson

VEILIGHEID OP DE EERSTE PLAATS

Veiligheid is bij Volvo een net zo belangrijk onderdeel van het heden en de toekomst als het was in het verleden

door Tony Lawrence

Veiligheid is een van de drie kernwaarden van de Volvo Group, samen met kwaliteit en zorg voor het milieu, en maakt al bijna twee eeuwen lang deel uit van de bedrijfsfilosofie.

Binnen de bouwsector heeft Volvo CE consequent het voortouw genomen bij het prioriteren van veiligheid.

"Veiligheid is een van de sleutels voor de manier waarop wij denken en hoe wij dingen doen", zegt Niklas Nillroth, vicepresident Kernwaardemanagement en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. "Onze klanten willen een veilige werkomgeving voor hun werknemers en zekerheid over hun veiligheid. De uiteindelijke doelstelling is nul ongevallen. Ondanks dat we deze doelstelling nog niet hebben bereikt, betekenen minder ongevallen minder onderbrekingen, minder uitvaltijd en minder menselijk leed."

De eerste exposities in het Munktell Museum van het bedrijf in Eskilstuna, Zweden, zoals van de eerste Zweedse trekker die teruggaat tot 1913 en de eerste wiellader van het bedrijf uit 1954, zien er in vergelijking met de huidige machines heel basic uit. Dit kan echter worden toegeschreven aan Volvo's blijvende verbeteringen op het gebied van veiligheidsfuncties.

"We zijn ons er terdege van bewust dat onze producten op zich geen ongelukken kunnen voorkomen, ongeacht hoe veilig de producten ook zijn. Desondanks kunnen ongelukken gebeuren als gevolg van een menselijke fout en de omgeving waarin de producten worden gebruikt", zegt Nillroth. "We werken op vele verschillende manieren om risico's te verlagen. Een daarvan is het verstrekken van relevante informatie aan iedereen die onze producten gebruikt. Een andere manier is om samen te werken met andere belanghebbenden die werken aan veiligere wegen en transportsystemen."

MARKTLEIDERS

"Volvo kwam in 1972 groot in het nieuws toen Volvo CE ROPS- en FOPS-goedgekeurde cabines (Roll Over en Falling Object Protection Structure) op de markt bracht", aldus Leif Anväg van het Munktell Museum.

Een cabine die voor de operator eenvoudig toegankelijk, comfortabel, ergonomisch en verstelbaar was en bovendien voorzien van airco, waardoor een knikdumper van 40 ton makkelijker bestuurbaar werd dan de meeste auto's, lijkt vandaag de dag misschien vanzelfsprekend. Een betere werkomgeving zorgt per definitie voor een toename van de productiviteit, minder vermoeidheid en dus een verhoogde veiligheid. In 1991, met de introductie van de Care Cab, liep Volvo CE eens te meer op de ontwikkelingen vooruit.

Het behouden van die leiderspositie is nog steeds een topprioriteit. In juni 2003 ontwikkelde Volvo CE bijvoorbeeld haar strategische veiligheidsplan, wat leidde tot de veiligheidsuitdaging 'Nummer één zijn wat betreft veiligheid'. Dit leidde er op haar beurt toe dat de Veiligheidsraad van het bedrijf haar campagne 'Safety for You' lanceerde, die in 2007 genomineerd werd voor de European Excellence Award.

LICHTBAKENS

Assar Gabrielsson en Gustaf Larson, de visionaire oprichters van het Volvo-autobedrijf, verklaarden al in 1927 dat "het fundamentele principe achter alle ontwerpen de veiligheid is, en altijd moet zijn".

In de loop der jaren heeft Volvo vele nieuwe veiligheidsinnovaties ontwikkeld die een afspiegeling zijn van deze leidraad. Een klassiek voorbeeld dat niet alleen is aangenomen door de Volvo Group, maar in de hele wereld, is de driepuntsveiligheidsgordel die in 1959 werd uitgevonden door de Zweedse ingenieur Nils Bohlin tijdens zijn werk als veiligheidsingenieur bij Volvo.

Bijna een eeuw daarvoor had Johan Theofron Munktell, die in 1832 een bedrijf was gestart dat centraal stond aan de vorming van de huidige Volvo Construction Equipment, zijn inzet al getoond voor veilige operators, machines en werkplekken. Hij overtuigde zijn medewerkers ervan om geen gedistilleerde dranken - op dat moment de favoriete drank - meer te drinken, maar bier met een laag alcoholgehalte. Het spreekt vanzelf dat het drinken van welke alcoholische drank →

**HET BASISPRINCIPE ACHTER
ALLE ONTWERPEN IS EN
MOET ALTIJD VEILIGHEID ZIJN**



dan ook tijdens het besturen van machines onacceptabel is op de moderne werkplek.

VEILIGHEIDSDRIEHOEK

De nadruk bij Volvo CE ligt vandaag de dag niet alleen op machine-innovatie, maar ook op het handelen van de operator. Door middel van Volvo CE's toonaangevende trainingsprogramma's en de indeling en inrichting van de werkplek worden operators zich bewust van het belang van veiligheid.


Bovenstaande zaken vormen samen een 'veiligheidsdriehoek'. "Wij benadrukken de driehoek van veilige machines, veilige mensen en veilige werkplekken. De cirkel om de driehoek is onze veiligheidscultuur", zegt Nilroth.

Veiligheidsvoorzieningen hoeven niet per se hightech te zijn. Met de huidige technologieën worden al een hoop ongevallen voorkomen: bevestigingsbeugels die bediend worden met

behulp van een afstandsbediening en nabijheidssensors, volledige dubbele remcircuits en achteruitrijcamera's die geraadpleegd kunnen worden. Ook telematica en CareTrack, in combinatie met de eigen diagnostische systemen van Volvo-machines,

bieden waardevolle informatie voor beter onderhoud en, per definitie, betere prestaties en veiligheid.

Een van de meest voorkomende oorzaken van ongevallen op de bouwplaats zijn echter mensen die uitglijden of van machines vallen - vandaar de focus op antislippervlakken. Antislip treden, leuningen en zelfs de hoek van cabineladders hebben een grote invloed gehad op het terugbrengen van het aantal ongevallen en letsels. Ook het toegankelijk maken van servicepunten vanaf grondniveau is doeltreffend gebleken, operators niet in de verleiding te laten

komen om onderhoudscontroles over te slaan of uit te stellen... Allemaal middelen die bedacht zijn om potentieel gevaar weg te nemen. 

**EEN BETERE
WERKOMGEVING ZORGT
VOOR EEN TOENAME VAN
DE PRODUCTIVITEIT, MINDER
VERMOEIDHEID EN DUS EEN
VERHOOGDE VEILIGHEID**

WIN EEN PERSOONLIJKE VOLVO CE-RUGZAK



Er zijn slechts een beperkt aantal bekroonde Volvo CE Red Dot-rugzakken beschikbaar en *Spirit* geeft er drie weg aan onze lezers

De winnaars worden geloot

Sluitingsdatum:
30 november 2014

Download de *Spirit*-app voor iPad voor meer informatie



SCHATKAMER

Een innovatieve Volvo CE-kunstcampagne, gestart met de steun van de China Resource Recycling Association, stimuleert de transformatie van schrootmetaal van Volvo-machines in kunst, waarbij nieuwe benaderingen van milieubescherming worden verkend. Hier worden de inzendingen uitgelicht van de vier winnende finalisten in de 'Trash to Treasure': Volvo CE-kunstcampagne voor upcycling ontwerpen

door Wenming Dai

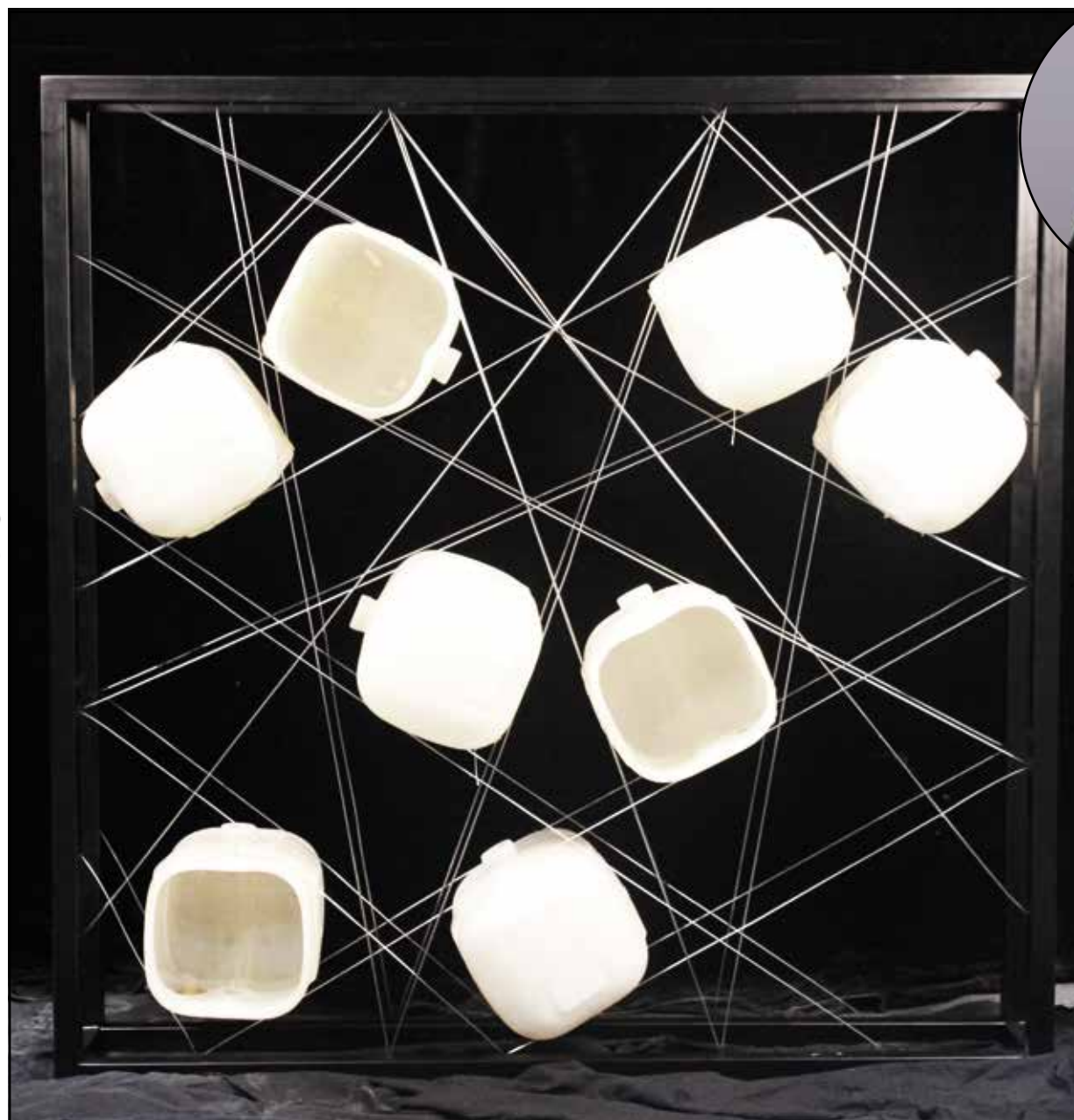


ZEOPAARDJE

Minghui Chen, een 29-jarige artdirector bij een reclamebureau in Shanghai, heeft vanaf dat hij als kleine jongen opgroeide in de Chinese provincie Hunan, het maken van dingen uit reserveonderdelen altijd al leuk gevonden. "LEGO was niet iets wat mijn familie kon betalen, dus reserveonderdelen waren in mijn kindertijd mijn beste vrienden", zegt hij.

Mede geïnspireerd door het Chinese Jaar van het Paard in 2014 liet hij zijn creativiteit de vrije loop gaan door van remblokken het 3 meter hoge kunstwerk 'Zeepaardje' te maken.

"Het ontwerpen en produceren van een echt kunstwerk is zo anders dan een 3D-animatie op een MacBook", aldus Minghui. "Je moet niet alleen communiceren met metalen onderdelen, maar je moet ook rekening houden met elk detail, zoals verlichtingseffecten", legt hij uit.



REK

De prijswinnaar van de wedstrijd om schroot om te zetten in kunst brengt een maand door op de ontwerpfabing van Volvo CE in Göteborg, Zweden. Xitian Si, een vierdejaars student aan het meest prestigieuze kunstinstituut van China, de Centrale Academie voor Schone

Kunsten, was reeds van plan om na haar afstuderen in juli verder te studeren in een Europees land.

Nu ze een stage van een maand heeft gewonnen om zij aan zij te werken met ontwerpers van Volvo CE, zegt Xitian dat ze hoopt om tijdens haar verblijf in Zweden te ervaren wat teamwork betekent.

"Ik werkte elke dag op de universiteit alleen en heb nu veel zin om te communiceren met meer ervaren ontwerpers en om samen met hen aan iets te werken", aldus de 25-jarige Xitian.

Ook kijkt ze uit naar het leren over "echte industriële ontwerpen" die in massaproductie kan worden gebracht, in plaats van eenvoudige "conceptuele ontwerpen naar aanleiding van persoonlijke smaak".

Xitians prijswinnende 'Rek' wijkt af van het stereotype beeld van vierkant, eenzijdig gerichte rekken, en is eenvoudiger, lichter en luchtiger, zonder dat het minder nuttig is. Met haar rek gemaakt van afgedankte expansievaten, stalen buizen en staaldraad bewijst Xitian dat denkwerk en inspanningen afvalmateriaal niet alleen nieuw leven kunnen inblazen, maar dit ook kan transformeren in een oogstrelend object.

Het frame bestaat uit simpel ogende zwarte stalen buizen. De binnenruimte wordt opgedeeld door staaldraad in meerdere ruitvormen. Het rek heeft geen laden; er wordt verondersteld dat objecten worden opgeslagen in onregelmatig geplaatste expansievaten die naar behoefte naar boven of naar beneden zijn gericht.

Volgens Xitian dient haar rek, dat zowel lichtgewicht als transparant is, ook als een schuifdeur of scheidingswand.

"Gewoon horizontaal en verticaal is saai - ik wilde dat het dynamisch was en origineel", aldus Xitian.



RIEM

Wen Yuan, een tolk voor een Japans logistiek bedrijf in Shanghai, is in haar vrije tijd striptekenaar en heeft een populair boek gepubliceerd waarin kinderen worden geleerd hoe ze strips moeten tekenen. Trash to Treasure gaf haar een kans om voor het eerst te werken met metalen onderdelen in plaats van met potloden en penselen. Gedurende een hele maand bracht ze haar weekenden door met metaaltechnici in een fabriekswerkplaats, voordat ze uiteindelijk een stijlvolle, deels vergulde riem maakte van afgedankte metalen onderdelen.

"Accessoires zijn vaak gerelateerd aan elegantie en schoonheid, terwijl metalen onderdelen dat niet zijn", zegt de 33-jarige Wen. Daarom heb ik de elementen van accessoires en metaal gecombineerd om een nieuw concept van schoonheid uit te drukken."



GEWEI

Sisi Ni, een eindejaarsstudent en student toerismemanagement aan de Sun Yat-sen Universiteit, en Lvbing Wang, een eindejaarsstudent aan de Chinese Universiteit van Mijnbouwtechnologie, beide 23 jaar oud, werkten samen aan hun 'Geweispiegel', geïnspireerd door herten omdat ze "macht, levendigheid en tederheid vertegenwoordigen". Het schrootmetaal van Volvo CE dat werd gebruikt voor het frame kreeg van de kunstenaars een warme en rustige roodgouden kleur. Mensen die in de spiegel kijken worden het hert, waarbij de onderlinge afhankelijkheid tussen mens en natuur wordt weergegeven. 🌿



DE ULTIEME UITDAGING

Geen enkele andere extreme sport is ook maar enigszins zo lang, slopend, spannend of gevaarlijk als de Volvo Ocean Race die op 4 oktober van start gaat →

door Julia Brandon





Team Dongfengs nieuwe Volvo Ocean 65-boat wordt geveerd

"De eerste keer dat ik deelnam, ontsloegen wij onze schipper na de eerste etappe. Desondanks eindigden we als tweede", zegt Volvo Ocean Race-veteraan Richard Mason. "Bij de Volvo Ocean Race draait het allemaal om het afwenden van mogelijke grote rampen. Je moet van het slechtste het beste maken. Iedereen die dit jaar voor de eerste keer meedoet aan de race moet twee dingen onthouden: ten eerste, gericht blijven op het team als geheel, want dat is wat een team is, en ten tweede, nooit, nooit, nooit opgeven."

De negen maanden durende Volvo Ocean Race is de langste zeilrace ter wereld, zonder prijzengeld aan het eind. Teams zijn verplicht om te varen tussen 11 havens - te beginnen in Alicante (Spanje) en eindigend in Göteborg (Zweden) - waarbij in totaal 38.739 zeemijlen worden afgelegd. Het is de toonaangevendste zeilrace rond de wereld, met een aantal stops waarbij fans de kans krijgen om de boten van dichtbij te zien en de spectaculaire races in de havens zelf mee te maken.

De Volvo Ocean Race is de moeder van alle uitdagingen en een felbegeerde internationale lofbetuiging die de zeilers stimuleert om hun grenzen te overschrijden - gewoon voor de eer van het meedoen. De race trekt miljoenen toeschouwers en een wereldwijd televisiepubliek aan van meer dan 1,3 miljard kijkers.

Sommige teams beginnen al twee jaar voordat de race begint met trainen. De deelnemers werken acht uur per dag zij aan zij en delen dezelfde ruimte om te leven, te eten en te slapen. Zenuwen raken onvermijdelijk uitgeput, met name wanneer slaaptkort om de hoek komt kijken. Uitsluitend de meest gedreven zeilers, hunkerend naar de verwezenlijking van het zeilen rond de wereld, halen de eindstreep.



Van links naar rechts: Volvo Ocean Race-experts Richard Mason, Phil Harmer, Chris Nicholson en Emerson Smith (Farr Yachts) werken aan de nieuwe one-design Volvo Ocean 65-boat

SPANNENDE TIJDEN

"Je leert je team uiteindelijk beter kennen dan je eigen familie", zegt de in Australië geboren Mason, die het geheel uit vrouwen bestaande Team SCA bijstaat voor de race in 2014/15. Mason helpt dit team door zijn zeer ruime ervaring op het gebied van technisch beheer aan de walzijde.

"Je ziet het beste en het slechtste van mensen, en het is belangrijk om te begrijpen wanneer zij op hun best en op hun slechtst zijn. Inzicht hierin is een belangrijk onderdeel van het succesvolle management van een team."

In zijn 16-jarige professionele zeilcarrière heeft Mason meegedaan aan bijna elk groot evenement in de sport.

"Als zeiler kun je trainen voor alle mogelijke gebeurtenissen tijdens de race, maar je moet ook inzicht hebben in alle aspecten van de boot, met inbegrip van technische en mechanische vereisten. Bovendien moet je fysiek fit zijn. Het beste team is een mix van allerlei soorten mensen. Met alleen de beste zeilers van de wereld in je bemanning kom je er niet, maar wellicht wél met een dynamische groep van mensen, inclusief de eigenzinnige, de rustige wanneer de dingen verkeerd dreigen te gaan, de slimmerik,



en de kritische. Pas dan word je collectief heel sterk."

Mason heeft deelgenomen aan vier Volvo Ocean Races en zeilde onlangs nog als wachtkapitein en bootkapitein in Team Sanya tijdens de race van 2011/12. Sindsdien zijn er een aantal belangrijke wijzigingen doorgevoerd in het evenement, inclusief een eerste stop in het Amerikaanse zeilmekka Newport (Rhode Island) en een nieuwe pitstopbestemming in Den Haag.

"De schema's zijn nu strakker en de race wordt steeds commerciëler en professioneler", zegt Mason. "Maar de factor tijd is waarschijnlijk de grootste verandering. De teams varen nu ook in de havens. Dit betekent dat ze drie tot vier dagen varen voordat elke etappe ook maar begint."

"En de tussenstops volgen zich sneller op, zodat de zeilers niet veel vrije dagen hebben. In deze vrije dagen moet vervolgens wel veel worden ingepast - media, familie, technische verplichtingen - het is zwaar."

ONVERSCHROKKEN ZEELIEDEN

De eerste Volvo Ocean Race werd gehouden in 1973. De race werd bedacht door Guy Pearce en Anthony Churchill die zich lieten inspireren door Robin Knox-Johnston die in 1969 de Sunday Times Golden Globe Race won. Dit was de allereerste non-stop, individuele zeilrace rond de wereld.

In een vloot van 17 oceaanstomers voeren 167 avontuurlijke zeilers uit, die navigeerden op intuïtie en gesterkt waren door vers eten, wijn en de spanning van het onbekende. Ze zeilden naar vreemde kusten, streden tegen de elementen en konden slechts vertrouwen op de routes die werden afgelegd door de 19^e eeuwse klippers. Ondanks drie doden werd de eerste Volvo Ocean Race gezien als een enorm succes. Een evenement met de zee als meest onvoorspelbare factor was geboren.

Sinds die tijd is er veel veranderd, met name de introductie van

de nieuwe one-design Volvo Ocean 65 voor deze race van 2014-15. Met deze zeer geavanceerde boot van wereldklasse komen alle teams, inclusief de minder ervaren of laat ingeschreven deelnemers, voor de eerste keer op een speelveld van gelijk niveau te staan. Bovendien houdt deze boot de kosten voor de teams laag, omdat er minder ruimte is voor toekomstige ontwikkeling. De focus van de race verandert echter wel, aangezien de nadruk verschuift naar de bekwaamheid van de bemanning in plaats van de technische elementen.

Dit jaar zullen de boten ook mediaverslaggevers aan boord hebben. Het is te hopen dat de alledaagse aspecten van het leven op de boten die vaak worden gemist, nu wel worden vastgelegd, waardoor de race nog dichter bij zijn publiek komt.

UITSLUITEND DE MEEST GEDREVEN ZEILERS, HUNKEREND NAAR DE VERWEZENLIJING VAN HET ZEILEN ROND DE WERELD, HALEN DE EINDSTREEP

WEES VOORBEREID

Rampenplannen zijn opgesteld voor allerlei crisissen en liggen tot de beschikking van zowel de zeilteams als de Volvo-organisatoren. Gemiddeld heeft

elk team twee of drie medici aan boord - zeilers die zijn getraind in het verlenen van eerste hulp - en de boten worden 24 uur per dag gevolgd. Zodra de bemanning problemen ondervindt of als iemand ziek wordt of gewond raakt tijdens de race, wordt automatisch een noodnummer gedraaid via welke chirurgen en andere specialisten onmiddellijk advies kunnen geven.

"De teams van dit jaar zijn de best voorbereide teams ooit", aldus Mason, "maar de race loopt nooit als verwacht. Het heeft me vier races gekost om te zien dat het alleen maar beter wordt. Elke keer dat ik om Kaap Hoorn vaar is dat zo'n grote prestatie, hoewel je altijd voorbereid moet zijn op het onverwachte." ☞

Ga naar de website en de app van Spirit om een video over dit artikel te bekijken



HEAVYWEIGHT



**+ power
FUNCTIONS**



42030
De nieuwe en Volvo L350F-wiellader met afstandsbediening,
gemaakt uit meer dan 1.600 individuele LEGO Technic-elementen.
LEGO.com/technic

Go Build It

LEGO en het LEGO-logo zijn handelsmerken van de LEGO Group. ©2014 The LEGO Group.

ERMEE STOPPEN IS MOEILIK...

... zonder een Volvo EC480DL-graafmachine
die de druk weerstaat →

door Cathy Smith



Een bejaarde bewoner kijkt toe hoe de sloopmachines aan het werk zijn in de Noord-Amsterdamse buitenwijk De Banne. Ondanks het ervaren van een vleugje nostalgie naarmate zijn lokale winkelcentrum langzaam wordt gereduceerd tot puin, bekent hij gefascineerd te zijn door de graafmachines zelf.

Het is een fascinerend gezicht - een 50-tons machine die met zijn reusachtige gekartelde tanden een staalkabel trekt uit een betonblok alsof het een sliert spaghetti opslurpt.

Aan de knoppen van de Volvo EC480DL zit de 21-jarige Pim Weinands. Hij leerde op 16-jarige leeftijd zware bouwmachines bedienen, nog voordat hij met de auto kon rijden. "De machines zijn spectaculair - een echte uitdaging. Ik dacht, als ik mijn geld kan verdienen met het bedienen van deze machines, dan is dat het voor mij."

Hij is al acht weken aan het werk op de locatie van winkelcentrum De Banne. De hoofdstructuur van het gebouw is al gesloopt en Pim is nu bezig met het afbreken van de fundamente van de 8.500 m² grote locatie en het scheiden van metaal, beton en elektrische bedrading voor recycling.

VERTROUWEN

Hoewel dit de eerste keer is dat Weinands zo'n grote graafmachine bedient, is hij een grote fan geworden sinds hij de

bediening van de EC480DL onder de knie heeft. "De machine luistert zeer zorgvuldig. Ze doet wat ik wil dat ze doet. Na een paar keer weet je precies wat ze kan en begin je de machine te vertrouwen."

Vlkbij is al een gloednieuw winkelcentrum geopend voor de inwoners van Noord-Amsterdam. De oude locatie wordt nu vrijgemaakt om plaats te maken voor een nieuwe basisschool.

Weinands werkt voor Robert Eerens, de eigenaar van het in Assen gevestigde bedrijf Eerens Sloopwerken. Dit bedrijf werd ingebracht als onderaannemer om het project met zwaardere machines te versnellen. De EC460HR-graafmachine met hoog bereik begon het werk en de machine met laag bereik maakt het werk af.

Robert Eerens ziet iets van Pim Weinands in zichzelf terug, waarbij hij hen allebei omschrijft als "uit hetzelfde hout gesneden". Ook hij leerde op zijn 16e machines te bedienen, hoewel zijn passie voor de sloop al veel eerder begon.

"Zelfs op de lagere school was ik gek op sloop. Als er iets gebeurde in mijn buurt, was ik er altijd bij. Ik was meer geïnteresseerd in sloopmachines dan in mijn schoolwerk."

Eerens deelt ook het enthousiasme van Weinands voor de Volvo- machines, en de EC480DL in het bijzonder, hoewel hij dit tegenwoordig met zakelijke ogen bekijkt. "De machine is goed voor het opbreken van funderingen. Ze is zeer krachtig, maar →



Operator Pim Weinands in zijn cabine



Operator Pim Weinands wisselt hulpstukken op de EC480DL

**ORDERS BEGINNEN NU WEER AAN
TE TREKKEN NU DE NEDERLANDSE
ECONOMIE OFFICIEEL UIT DE
RECESSIE IS GEKOMEN**

De EC480DL-graafmachine met Pim Weinands aan de knoppen




Robert Eerens van Eerens Sloopwerken

SCHOON IMAGO

De EC480DL biedt al die flexibiliteit. Binnen een paar minuten is Weinands in staat om de gripper los te koppelen van de boom en deze te vervangen door een steenbreker van 5,5 ton zodat hij het beton in nog kleinere stukken kan breken. Vervolgens komt een mobiele steenbreker naar de locatie en reduceert het puin nog verder, waarbij het wordt vergruizeld tot grind van 4 cm. Alle 15.000 ton beton van dit project zal worden weggehaald en hergebruikt als funderingsmateriaal voor de aanleg van nieuwe wegen.

Nederland staat boven aan de Europese ranglijst wat betreft het recyclen van sloop- en bouwafval. Cnossen zegt dat zijn klanten zeer milieubewust zijn, wat hun keuze van bouwmaschinen beïnvloedt. Volvo CE, legt hij uit, heeft een "schoon en groen" imago in Nederland. Bovendien zijn de klanten onder de indruk van de Stage IIIB-motoren met lage uitstoot waarmee de nieuwste modellen zijn uitgerust.

Net als Weinands, die zijn graafmachine manoeuvreert over de overblijfselen van het winkelcentrum uit de jaren 60, is hij blij dat hij kans heeft gehad om zo'n grote machine zo vroeg in zijn carrière te bedienen. De verwachte nuttige levensduur van een machine als de EC480DL is ongeveer 10.000 uur, dus met slechts 200 uur op de klok heeft deze nog een lange weg te gaan. Het zou het begin kunnen zijn van een mooie vriendschap. 

Ga naar de website van *Spirit* of de *Spirit*-app om een videoverslag van dit artikel te bekijken

verbruikt minder brandstof dan de machines van de concurrent."

De dealer die alle zes de Volvo-machines van Eerens heeft geleverd, is het in Emmeloord gevestigde bedrijf Kuiken Construction Equipment. Sales Manager Peter Cnossen zegt dat de orders weer aan beginnen te trekken nu de Nederlandse economie officieel uit de recessie is gekomen. Bovendien kijken klanten die bereid zijn om te investeren niet altijd alleen maar naar het prijskaartje.

"Als klanten willen kopen, dan willen ze een machine van A-klasse. Klanten zijn zich zeer bewust van de brandstofefficiëntie, de lage exploitatiekosten per uur en de totale kosten van het bezitten van een graafmachine. "Nederlandse klanten zijn ook erg veeleisend", voegt hij eraan toe. "Ze willen dat een graafmachine multifunctioneel is en ingezet kan worden voor zowel grondverzet als sloop- en recyclewerkzaamheden."

LEVENSGEEST



De website van *Spirit* is de plek voor meer nieuws en informatie over Volvo CE, inclusief een exclusieve video van het tijdschrift...

www.volvospiritmagazine.com



... of download de gratis *Spirit*-app om het tijdschrift tot leven te laten komen



VOLVO
OCEAN
RACE

ROUND THE WORLD

WIE NIET WAAGT, NIET WINT!

De Volvo Ocean Race is een van de zwaarste races ter wereld. We hebben besloten om onszelf uit te dagen. Voor elke tussenstop van de Volvo Ocean Race zullen wij een nieuwe uitdaging aangaan met gebruik van onze machines. Immers, waarom zouden alleen zij plezier mogen hebben? Volg onze voortgang rond de wereld op volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

