

spirit

I LINJE MED
Volvo CE:s
efterlevnadspolicy

**KLART FÖR
AVGÅNG**
Ny flygplats
i Australien

**FÖRKRO-
SANDE
ROLIGT**

med Volvo
EC480DL
i Amsterdam

EXAKT PRESTANDA



Väghyveln G946C från Volvo Construction Equipment levererar exakt kontroll i alla applikationer, från finplanering till jordförflyttning och snöplogning. Tack vare Volvos unika 11-växlade transmission har denna väghyvel rätt växel för alla planeringsjobb. Den är byggd för prestanda och produktivitet – även i de tuffaste applikationerna – vilket gör G946C till en kraftfull och stabil plattform för planering.

Volvo väghyvel G946C: Konstruerad för precision.

www.volvoce.com



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

Volvo Construction Equipment



VÄLKOMMEN




Volvo CE:s nya väginstitut i Brasilien



Volvo Construction Equipment handlar lika mycket om människor som om maskiner

Användarnas skydd, säkerhet och utbildning är högsta prioritet för Volvo CE, eftersom det är människor som använder våra maskiner. Detta beskrivs i artikeln på sidan 36, som handlar om Volvos säkerhetsarbete genom tiderna. Människan är i fokus även för Volvo CE:s nya väginstitut i Brasilien, en systerorganisation till väginstitutet i USA, som fyller 50 år i år. Det nya institutets uppdrag är att lära sydamerikanska kunders förare och annan personal hur våra världsberömda kvalitetsmaskiner används så effektivt, säkert och ekonomiskt som möjligt för att bygga vägar av toppklass.

I *Spirits* återkommande Insidan-samtal på sidan 6, intervjuas Volvo CE:s jurist och efterlevnadschef Zoi Sazaklidou, som beskriver företagets efterlevnadspolicy. Efterlevnadspolicyns främsta syfte är att värna om människor och deras hälsa, säkerhet och sinnesfrid.

Sinnesfrid är kanske inte den främsta drivkraften för de modiga seglarna i Volvo Ocean Race, som startar den 4 oktober, men det finns tydliga paralleller mellan jordenrunt-kappseglingen och det som vi på Volvo brukar kalla "the Volvo Way". Hos Volvo CE strävar vi efter att låta allt vi gör genomsyras av energi, engagemang och respekt för varandra, på samma sätt som besättningen måste göra för att klara livet till sjöss under den nio månader långa tävlingen – en hel evighet i sportvärlden. Läs mer om det fantastiska evenemanget i vår återkommande artikel på sidan 42. Som vanligt innehåller *Spirit* intressanta och aktuella artiklar om Volvo CE, personal och maskiner från världens alla hörn, med extra innehåll i form av videoklipp och fler bilder på *Spirit*-webbplatsen och i den kostnadsfria *Spirit*-appen. 



THORSTEN POSZWA
Global chef för
extern kommunikation
Volvo Construction Equipment

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit – Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Foto: © Guadalupe F. Pressas/Prata Gelatina; porträtt av Thorsten Poszwa © Image Photo Professional

I DET HÄR NUMRET

3 VÄLKOMSTBREV

I Volvos värld är människor lika viktiga som maskiner

6 INSIDAN

Träffa Volvo CE:s jurist och efterlevnadschef Zoi Sazaklidou

10 AUSTRALIEN

Australiens näst största inlandsstad får ny trafikflygplats

16 NORGE

Bygget av världens längsta underhavsvägtunnel

20 BRASILIEN

Volvo CE:s nya väginstitut – det första av sitt slag i Sydamerika

22 KINA

Reman Center i Shanghai har mer än 70 års erfarenhet av återtillverkning och Volvo CE-komponenter

26 STORBRIANNIENS UTOMEUROPEISKA TERRITORIUM

Ett stort antal Volvo CE-maskiner hjälper till att bryta isoleringen av en av världens mest avlägsna ögrupper

32 USA

Så här får läsare i Nordamerika och Mexiko tillgång till *Spirit*

34 USA

Volvo CE:s nya kundcenter i Shippensburg (Pennsylvania)

36 HISTORIELEKTION

Säkerhet inom Volvo Group genom tiderna

40 KINA

Skapar konstverk av metallskrot från Volvo-maskiner

42 VOLVO OCEAN RACE

Snart börjar seglingsvärldens motsvarighet till Mount Everest



PÅ OMSLAGET

Nederländerna: Försäljningschef Peter Cnossen (till vänster) hos Volvo CE-återförsäljaren Kuiken Construction Equipment, med Robert Eerens från Eerens Demolition © Juha Roininen

47 FÖRARHÖRNAN

Förkrossande roligt i Amsterdam



16



32



22



26

VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE september/oktober/november 2014 NUMMER: 52

UTGIVEN AV: **Volvo Construction Equipment SA**
CHEFREDAKTÖR: **Thorsten Poszwa**
REDAKTIONELL SAMORDNARE: **Krista Walsh**
PRODUKTION OCH DESIGN: **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

MEDARBETARE: **Julia Brandon; Wenming Dai; Chloe Doyle; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Andrew McMillen; Steve Skinner; Cathy Smith; Stephanie Anderson Witmer**
FOTOGRAFER: **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**



Sänd gärna redaktionell korrespondens till Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bryssel, Belgien eller via e-post till volvo.spirit@volvo.com

Alla rättigheter förbehållna. Innehåll i denna tidning (text, data eller grafik) får på inget sätt reproduceras, lagras i databas eller överföras utan ett på förhand skrivet medgivande från Volvo CE. Volvo Construction Equipment ansvarar inte för uttalanden och åsikter som återges i artiklarna i denna tidning. Tidningen publiceras med fyra nummer per år. Tryckt på miljövänligt papper.

I LINJE MED VOLVO

En av Volvo CE:s jurister förklarar hur efterlevnadspolicyn underlättar kollegernas jobb

av Patricia Kelly

Zoi Sazaklidou är en av tre jurister i juridikteamet på Volvo CE:s huvudkontor i Bryssel. Teamet ger sina kollegor i andra delar av företaget hjälp med juridiska frågor. Som jurist och Volvo CE:s efterlevnadschef är Zois erfarenhet att det finns en missuppfattning om hur företagets efterlevnadspolicy fungerar. "Målet är inte att hindra människor från att agera, snarare tvärtom. Vi finns här för att se till att personer kan göra det de vill, men på ett säkert sätt."

Grekiskfödda Zoi menar att företagets medarbetare oftast kan arbeta säkert utan att för den skull undvika att utföra vissa åtgärder. "Om de läser igenom och följer efterlevnadspolicyn och rådfrågar företagsjuristen, kan de vanligtvis göra allt de önskar men på ett riskfritt sätt och enligt aktuella regler", säger Zoi, som känner att en av hennes viktigaste uppgifter är att hjälpa kollegerna med efterlevnad, som ibland kan upplevas som krångligt.

"Det kan vara stressande att känna sig osäker på om man utför sina uppgifter på rätt sätt. Genom att fråga efterlevnadschefen eller företagsjuristen om hjälp slipper man den stressen. Vi vill att personalen ska få vara kreativ och kunna utföra sina arbetsuppgifter utan att oroa sig."

HÅLLER KONTAKTEN

Zoi kommer från Veria i norra Grekland. När hon var 18 flyttade hon till London för att studera. "Jag har alltid trott att jag skulle flytta tillbaka, men det har jag inte gjort än. Däremot hälsar jag på mina föräldrar i Grekland så fort jag får tillfälle." Efter en examen i statsvetenskap tog hon en examen

i juridik. "Mina farföräldrar var lantbrukare och pappa är läkare. Jag visste att jag aldrig skulle bli läkare och att jag hade fallenhet för det mer teoretiska, så det föll sig naturligt att välja juridiken."

Zoi intresserade sig för europeisk konkurrenslagstiftning och för elva år sedan, efter elva år i London, tog hon en praktikplats hos EU-kommissionen i Bryssel. Därefter följde en period hos en privat juristfirma innan hon kom till Volvo CE. Hon uppskattar den omväxling som anställningen hos Volvo erbjuder, jämfört med många privata firmor.

"Mina uppgifter här motsvarar min personlighet mycket bättre. Det här är en social arbetsplats. Jag gör mycket annat än att sitta ensam på ett kontor och läsa information, vilket är det man gör mest på juristfirmor. Här får jag hela tiden träffa och hjälpa människor i stället för företag – det ger en helt annan dynamik."

LOVPRISAR VOLVO

Ett av Zois främsta skäl till att tacka ja till jobbet hos Volvo, var att arbetsgivaren vår mån om att hitta en person med integritet. "Det hade jag aldrig hört någon säga i en intervju tidigare. Jag tänkte att det kanske mest var en fasad, men efter hand insåg jag att företagets värderingar och inställning är viktigt för dem som jobbar här och att man aldrig gör avkall på det, inte heller för personlig vinning."

Zoi, som dagligen hanterar ärenden rörande Volvo CE:s samhällsansvar och efterlevnad, menar att alla i företaget – inte bara ledningen – tar de här frågorna på allvar och gärna befattar sig med dem. →

**MÅLET ÄR INTE ATT HINDRA
MÄNNISKOR FRÅN ATT
AGERA, SNARARE TVÄRTOM**



På fritiden sjunger Zoi Sazaklidou med bandet Fildisi

Anställningen hos Volvo innebar att Zoi stannade kvar i Bryssel: "Det är enkelt att leva här. Du känner dig bekväm trots att du inte kommer härifrån från början." Efter flera år bestämde sig Zoi för att hon ville lära sig spela ett musikinstrument. I den vevan upptäckte hon att hon hade sångröst, så då började hon sjunga rebetiko i ett band. Rebetiko är en sorts grekisk "stadsfolkmusik" som kännetecknas av en viss typ av både glada och sorgsna sångtexter om livets villkor. Precis som andra kulturers musikstilar, till exempel blues, flamenco, fado och tango, har rebetikan utvecklats med tiden.

"Jag älskar rebetiko. Jag växte upp med den här typen av musik och känner mig hemma med den – jag har lyssnat på den i hela mitt liv."

Tillsammans med bandet Fildisi spelar hon på olika välgörenhetstillställningar, särskilt för organisationer som stödjer offren för den ekonomiska krisen i Grekland.

"Alla i bandet har andra jobb så ibland är det svårt att få tid att repetera, men det går ganska bra för oss och vi börjar bli lite igenkända. Det är roligt."

På kontoret, i en roll där Zoi är ett viktigt och globalt försäljnings- och inköpsstöd, sysslar hon med många juridiska uppgifter rörande återförsäljaravtal, rättstvister, att hjälpa varuinköpare med avtalsförhandlingar och att förklara

ändringar i lagstiftningen. "Sedan jag började på Volvo har min horisont breddats. Jobbmässigt sett var jag tidigare främst fokuserad på Europa. Nu har jag plötsligt att göra med människor i både Kina, Indonesien, Brasilien och många andra

länder. Min befattning handlar mycket om att vara ett stöd för människor som saknar juridiska expertkunskaper, när de ställs inför juridiska problem. Ibland uppstår situationer då jag måste tala om att något inte är möjligt att utföra. Det bästa sättet är helt enkelt att förklara varför. Jag försöker alltid hitta ett alternativt sätt för personen att uppnå samma eller liknande

resultat. Min erfarenhet är att de flesta uppskattar att få hjälp och juridiskt stöd." ☞

SEDAN JAG BÖRJADE PÅ VOLVO HAR MIN HORISONT BREDDATS

Besök *Spirit*-webbplatsen eller använd *Spirit*-appen för att se den filmade intervjun

KLART FÖR AVGÅNG

Snart har Australiens näst största inlandsstad en egen flygplats.
Volvo CE har spelat en avgörande roll för uppbyggnaden →

av Andrew McMillen

Foton av David Ball





Tio miljoner ton berg och jord måste schaktas bort

Att bygga en flygplats på en helt obearbetad och tom yta är ett enormt åtagande i sig. Ännu tuffare blir utmaningen om man, som det här projektets ägare valde att göra, definierar en verkligt snäv tidsram för färdigställandet. "Från det första spadtaget till den första landningen på flygplatsen ska det ta 18 månader", säger Denis Wagner, vd för det Toowoomba-baserade företaget Wagners, utan att tveka.

Brisbane West Wellcamp Airport, 17 km väster om Toowoomba i delstaten Queensland, blir den första flygplatsen som byggs på obearbetad mark i Australien, sedan Tullamarine Airport byggdes i Melbourne för mer än 45 år sedan. "Entreprenadmaskinerna är mycket viktiga för det här projektet", säger Wagner. "Eftersom vi bygger en 2,87 km lång bana är det helt avgörande att ha tillförlitlig utrustning som ger maximal nyttjandegrad."

INTENSIVT

En viktig pusselbit i projektet är Volvo CE, som Wagners förlitar sig starkt på i den intensiva byggprocessen. "Vi använder många Volvo-maskiner i mellanklassen, d.v.s. upp till 50 ton.

Hög tillförlitlighet, förarkomfort och bränsleeffektivitet är viktiga fördelar i vårt arbete och det specifika projektet. Vi jobbar 24 timmar om dagen, alla dagar i veckan, uppdelat i 12-timmarsskift.

Allt anläggningsmaterial kommer från området: gruset och ballasten för betongen och asfalten krossar vi på plats. Hade vi hämtat materialet utifrån skulle det ha krävts 350 000 lastbilstransporter fram och tillbaka till området. Ur ekonomisk synvinkel skulle projektet inte ha varit lika attraktivt om materialet inte fanns att hämta lokalt."

Innan det 2 000 hektar stora området började byggas om till en E-klassad flygplats med kapacitet för flygplan av jumbojetstorlek, användes det som betesmark. Från utsiktsplatser på högre höjd kan man fortfarande se tydliga tecken på områdets ursprungliga användningsområde: under den klarblå himlen betar ett antal kreatur oberörda bakom den halvt färdigställda flygplatsen.

I förgrunden råder dock febril mänsklig aktivitet för att få anläggningen klar i tid. De två grustag där man spränger bort, gräver ut och fraktar bort sten till anläggningen, ligger i närheten av den imponerande 45 meter breda banan. Ungefär →



BRISBANE WEST WELLCAMP BLIR AUSTRALIENS FÖRSTA TRAFIKFLYGPLATS SOM HAR BYGGTS UTAN STATLIGT STÖD

Wellcamp-projektet är igång dygnet runt, alla dagar



Denis Wagner, vd för det Toowoomba-baserade företaget Wagners



Volvo-maskiner används varje dag

en fjärdedel av banan har preparerats och väntar på att få ett sista asfaltsskikt. Mitt i området finns en betonganläggning som ska tillverka ungefär 26 000 m³ material till projektet.

FÖRST I VÄRLDEN

”Allt betongmaterial till start- och landningsbanor baseras på vår patenterade betongprodukt EFC, Earth Friendly Concrete”, säger Wagner. ”Det är en betongsort utan cement. Det här blir världens första flygplats av EFC, en produkt som har minskat vårt koldioxidutsläpp med 6 600 ton enbart i det här projektet.”

Volvo CE spelar en avgörande roll för den globala innovationen: ”Vi använder Volvos hjullastare L90F för att portionera och distribuera EFC-betongen”, förklarar Wagner. Andra Volvo-maskiner, till exempel 46 tons grävmaskiner, hjullastare från L90s till L220s och ramstyrda A40F-dumprar används dagligen på andra platser i området.

Kostnaden för att bygga flygplatsen blir över 100 miljoner australiska dollar (94 miljoner amerikanska dollar respektive 69 miljoner euro), vilket finansieras fullt ut av Wagners. Därmed blir Brisbane West Wellcamp den första trafikflygplatsen i Australien som byggs helt utan statligt stöd. Företaget Wagners grundades 1989 i Toowoomba, av de fyra bröderna Wagner och deras pappa Henry. Med 165 000 invånare är Toowoomba Australiens näst mest befolkningsrika inlandsstad. Staden är belägen 13 mil väster om Brisbane, som är huvudstad i delstaten Queensland. Wagners har alltså sitt säte i Toowoomba och företagets kärnverksamhet är byggmaterial och gruvtjänster. Wagners har ca 850 anställda runt om i världen och har drivit projekt i Ryssland, Mellanöstern och Stillahavsöarna.

”Brisbane West Wellcamp kommer att tjäna trafikflygmarknaden i Toowoomba och området Darling Downs”, säger Wagner. ”Flygplatsens upptagsområde omfattar 334 000 invånare. Vi förväntar oss att ganska snabbt nå ungefär 500 000 passagerare per år. Det finns bara 13 bostadshus inom 3 km avstånd från start- och landningsbanan,

så vi inverkar så lite som möjligt på lokalsamhället.”

I anslutning till flygplatsen byggs Wellcamp Business Park, som ska innehålla kontors- och butikslokaler, hotell och viss tillverkningsindustri.

De enda som jobbar hårdare än de 150 Wagners-anställda på byggarbetsplatsen är de maskiner som används. Nyligen har årsdagen för projektet passerat, vilket innebär att det bara är ett halvår kvar innan Brisbane West Wellcamp Airport är klart för avgång, förutsatt att Wagners självpåtagna, strikta tidsschema följs. I slutet av maj hade sex miljoner ton schaktmassor flyttats, av beräknade tio miljoner ton. För varje arbetsdag kommer Wagners allt närmare målet att öppna flygplatsen för passagerare i slutet av 2014. ▣



DET HÄR ÄR MER ÄN BARA EN VÄG.
DET ÄR ETT LYCKAT PROJEKT,
LEVERERAT I TID.

TRYGGHETSAVTAL



Med Trygghetsavtal kan du inte bara hämta grus i stenbrott och bygga vägar med maximal drifttid, expertkunskaper och högre produktivitet – du kan också påverka infrastrukturen i städer och länder var som helst i världen med fullt stöd från din Volvo-återförsäljare. Läs mer på www.volvoce.com

LJUSET I SLUTET AV TUNNELN

Volvos maskiner används för att bygga världens längsta
underhavstunnel, från Stavanger till Solbakk →

av Chloe Doyle

Under många år har befolkningen på de 50 000 småöarna längs Norges långa, uppdelade kuststräcka använt bilfärjor för att slippa långa körsträckor när de ska pendla mellan öarna. Nu har norska vägverket tagit fram en lösning för hur de dyrbara och tidsödande färjetjänsterna ska hanteras. Planen är att bygga underhavstunneln Solbakk (Ryfast-delen), från Stavanger på sydvästkusten till Solbakk på sydkusten i fylket Rogaland.

Stavanger är Norges fjärde största stad och har 170 000 invånare. Staden är ett växande centrum för landets offshoreindustri. Ryfast-tunneln kommer gradvis att ersätta färjetransporterna mellan Stavanger och Tau.

Den 14 km långa underjordiska tunneln kommer att innehålla två parallella tunnlar, var och en med två körfiler i båda riktningarna. Vid den lägsta punkten ligger tunneln nästan 300 m under havsnivå. Kostnaden för bygget beräknas bli 5 miljarder norska kronor (mer än 610 miljoner euro), och projektet finansieras av de lokala myndigheterna och med hjälp av vägtullar. När tunneln öppnas för allmänheten förväntas användningsgraden bli ca 4 000 fordon per dag, för att sedan öka till 8 000 fordon per dag fram till 2035.

LÅNG STRÄCKA

Den första och längsta sträckan i projektet har anförtratts entreprenadföretaget Marti IAV Solbakk DA, som ingår i Marti-koncernen och är ett privat familjeföretag grundat 1922. Företaget ansvarar för att bygga den 8 km långa sträckan från Solbakk. Man har nu, i projektets första fas, borrar och sprängt upp en sträcka på 1 200 m. Företaget, med säte i Moosseedorf i Schweiz, har totalt ca 4 000 anställda. I den mest hektiska perioden av tunnelbygget kommer ungefär 200 personer av hela personalstyrkan att vara på plats i Norge.

Marti borrar och spränger på platsen sex dagar i veckan, tio timmar om dagen, och använder konventionella sprängningsmetoder. De bortsprängda stenmassorna transporteras sedan till krossaren, som är placerad högst ca 500 m från tunnelöppningen. Schaktningen av de bortsprängda bergsmassorna pågår 24 timmar om dygnet, och innan tunnelbygget är klart kommer man att ha tagit bort 1,3 miljarder ton berg.

Man använder ungefär 20 stora maskiner i projektet, varav fem Volvo L250G-hjullastare, en ECR235DL-grävmaskin och en ECR88-grävmaskin med liten radie och en hjulburen EW180D-grävmaskin. Samtliga av dessa köptes in i augusti och december 2013. Martis eget transportband förflyttar de bortsprängda stenmassorna från tunnlar till närbelägna platser där fyllnadsmaterial behövs.

”Vi spränger och borrar i extremt hårt berg, men det är helt normalt för norska förhållanden”, säger André Pas, Martis projektledare. ”Volvos maskiner är gjorda för att klara tuffa uppgifter och vi har inte haft några problem trots att vi använder maskinerna under långa skift, nästan varje dag. Arbetet i tunnlar är tufft för all utrustning, men Volvos maskiner har förstklassig kvalitet, och vi underhåller och servar maskinerna regelbundet så att de alltid presterar på topp – eftersom de är helt avgörande för vårt projekt.”

”Volvos hjullastare är en förutsättning för vårt arbete”, säger verkstadschefen Ulrik Benthin. ”Våra L250G-hjullastare har anpassats för tunnelförhållandena och innehåller fler säkerhetsfunktioner, till exempel hållfastare fönster och fler strålkastare. Trots att terrängen är extra hård här känner man knappt av det ojämna underlaget när hjullastaren körs. Det ger en bekväm arbetsmiljö för förarna som sitter i maskinerna under långa pass varje dag.” En av hjullastarna har redan använts mer än 2 000 timmar sedan september förra året. Även grävmaskinerna har modifierats för att ge extra hög säkerhet, med extra strålkastare och skydd för fönster och förarplatser.

KONTINUERLIG DRIFT

”Volvos maskiner fungerar bra, och en stor fördel med Volvo är att vi slipper vänta på reservdelar”, säger verkstadschefen Andreas Jakobitsch. ”Det är viktigt att eventuella driftstopp blir så korta som möjligt, eftersom kontinuerlig drift är en förutsättning för att vi ska kunna bli klara i tid. Inom området har vi en egen mekanisk verkstad för att kunna utföra eventuella reparationer.”

I ett ambitiöst projekt av den här svårighetsgraden och storleken är säkerhet av yttersta vikt, vilket har gett upphov till ett antal specifika funktioner på arbetsplatsen. Till exempel kan personalen stänga in sig i en brandsäker syresatt kammare, om brand eller ras skulle inträffa.

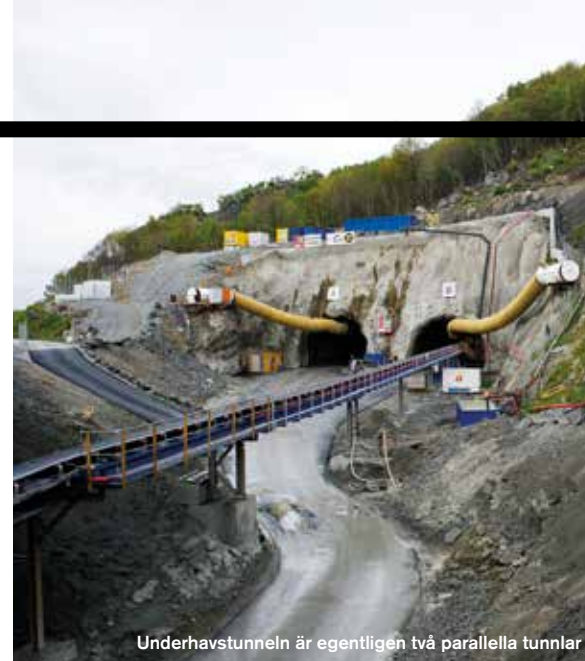
”Marti beställde maskinerna från den norska Volvo-återförsäljaren Volvo Maskin AS, och Marti använder Volvo-maskiner i många andra projekt runtom i världen”, säger Ove Folkvord,

Volvo CE:s distriktschef i Rogaland. ”Säkerhet är mycket viktig för företaget, och därför har vissa av maskinerna förstärkts och anpassats för tunnelarbete. Vi besöker byggarbetsplatsen regelbundet, för att försäkra oss om att maskinerna är i gott skick och klarar sina uppgifter med maximal effektivitet.”

TUNNELSEENDE

Fas två av projektet är den så kallade Hundvåg-tunneln som ska dras 5,5 km, 95 meter under havsnivå. När sträckan har öppnats kommer den inledningsvis att användas av ca 10 000 fordon varje dag, med en kontinuerlig ökning till 25 000 fordon 2035. I den sjätte och sista fasen av projektet byggs vägar för att förbättra åtkomsten till tunnlar, och bortsprängda schaktmassor ska användas för att bygga en ny bilparkering och bussterminal vid kusten. Företaget har en egen båt, *MS Marti*, som används för att inspektera arbetet från sjösidan. Koncernen har 88 aktiva dotterbolag i Schweiz, Tyskland, Spanien, Österrike, Norge, Slovakien, Chile, Ukraina, Ryssland, Indien och Kina. Specialområdet är storskaliga tunnelarbeten – företaget har haft en viktig roll i många tunnelprojekt runtom i världen.

Ryfast-tunneln är ett enormt stort projekt men ändå bara en del av en större omorganisation av det norska vägnätet. Det norska vägverket planerar för ytterligare en underhavstunnel, med dragning från Tungeneset till Arsvågen. Bygget ska börja 2015 och vara klart 2022. ▣



Underhavstunneln är egentligen två parallella tunnlar



Volvo CE:s Ove Folkvord (till vänster) med Martis verkstadschef Ulrik Benthin



Grävmaskiner med liten radie i arbete



Andreas Jakobitsch, Martis verkstadschef



André Pas, Martis projektledare



Planering av underhavstunneln



Man måste inte äga en Volvo-maskin – alla kan anmäla sig



Responsen har varit positiv

UTBILDNINGEN ÄR ETT BRA SÄTT ATT STÄRKA, INSPIRERA OCH BEHÅLLA PERSONAL



Bablito Cardoso, chef för Volvo CE:s Road Machinery Division i Sydamerika

VINNANDE SÄTT

Volvos nya väginstitut banar väg för framgång

av Tony Lawrence

Man talar ibland om "win-win"-situationer. Bablito Cardoso, chef för Volvo CE:s Road Machinery Division i Sydamerika, går ett steg längre och menar att Volvo CE:s nyligen etablerade väginstitut i Brasilien ger en "win-win-win"-situation.

"De operatörer och chefer som deltar i utbildningarna kommer att bli verkliga vinnare", säger Bablito. "De blir bättre väganläggare, vilket kommer fordonsägarna till fördel. Och även Volvo CE blir vinnare, när allmänheten upptäcker hur mycket våra avancerade vägmaskiner klarar."

Det nya centret i Curitiba (en stad i södra Brasilien) öppnades tidigare i år, och dess främsta uppdrag är att lära operatörer och personal hur Volvos kvalitetsmaskiner kan användas för att bygga vägar av toppklass på ett så effektivt, ekonomiskt och säkert sätt som möjligt. Centret är en systerorganisation till Volvo CE:s väginstitut i USA, som fyller 50 år i år.

Bablito är själv maskiningenjör med mer än 12 års erfarenhet av arbete med tunga bygg- och anläggningsmaskiner på olika platser i Sydamerika, Europa, Afrika och Mellanöstern. "Väginstitutet blir nyckeln till att etablera och utveckla Volvo CE:s långsiktiga strategi för vägmaskiner i regionen" säger han.

"Centret kommer att ha stora likheter med systerorganisationen i USA, och vi vill dra fördel av deras erfarenheter men samtidigt anpassa vårt arbetssätt efter Sydamerikanska förhållanden, som kan skilja sig en hel del från de nordamerikanska."

REKOMMENDERADE METODER

Väginstitutets grundläggande uppdrag i Curitiba är att lära ut rekommenderade metoder och principer för asftraläggning och kompaktering. Vissa arbetsgivare frestas att lägga för stor vikt vid att få jobbet klart snabbt och tänker sig att operatörerna ska förbättra sin kompetens under arbetets gång. "Vår uppfattning är att det är bäst att göra saker på rätt sätt från allra första början", säger Bablito.

Väginstitutet i USA, som håller kurser i Pennsylvania och i Arizona, grundades 1965 när den ledande vägmaskinstillverkaren Blaw-Knox etablerade ett utbildningsprogram för att möta det ökade behovet av väganläggningskompetens i Nordamerika.

Som Sydamerikas största ekonomi är Brasilien en perfekt bas för ett nytt utbildningscenter av liknande slag. Ungefär två tredjedelar av allt gods som transporteras i Brasilien

fraktas på vägarna, och många miljarder dollar satsas på vägbyggnadsprojekt finansierade av regeringen och genom privata investeringar. Den Sydamerikanska ekonomin som helhet har växt kraftigt under de senaste åren.

SOM PÅ RIKTIGT

Det nya institutet, som även håller seminarier om jordkompaktorer och väghyvlar, har mötts av positiva reaktioner. Kunder från hela Sydamerika besöker anläggningen. Arbetsgivarna ser utbildningen som ett värdefullt sätt att inspirera och sporra personalen och därigenom behålla sina personalresurser på en marknad som präglas av hög konkurrens.

Institutet förfogar över ett stort område där utbildningsdelarna kan öva på att använda entreprenadmaskinerna. Ett antal särskilt anpassade områden används för att låta kursdeltagarna träna på att köra och manövrera typisk utrustning, som väghyvlar, vibrerande kompaktorer och jordkompaktorer.

"Särskilt stolta är vi över vårt övningsområde för kompaktering och asftraläggning – det är helt unikt", säger Luiz Vieira, Volvo CE:s kompetensutvecklingschef i Sydamerika och Volvo-medarbetare sedan sex år. "Området täcker 9 000 m² av hela anläggningsytan på 10 000 m². Eleverna får tillfälle att använda våra asftraläggare utomhus, i en miljö som erbjuder samma utmaningar och förhållanden som på en riktig arbetsplats. Övningsområdet är byggt för att i så hög grad som möjligt likna en verklig vägbanan, med kurvor och förhöjningar. I övningarna används våt sand för att simulera asfalt. Sanden ger i stort sett samma känsla som asfalt och är dessutom enkel att ta bort när utbildningspasset är över", säger Vieira.

"Vi började med att erbjuda fem olika utbildnings- och seminarie-sessioner för ett brett tillämpningsområde, från

asftraläggning, hyvling och kompaktering och applikationstekniker, till rekommenderade metoder för väganläggning och grundläggande underhåll av asftraläggare."

GEDIGNA KUNSKAPER

Utbildningen innehåller både teori och praktik, med valfria utbildningsmoduler för hjulburna och bandburna asftraläggare, olika typer av blandningar, kompakteringsdensiteter, avjämnare samt vibrations- och tillpackningstekniker.

Inom verklig vägläggning finns det knappt något utrymme för att begå misstag. Blandningar som värms till 95–150 °C har begränsad hållbarhet – hög skicklighet, tillförlitliga maskiner och regelbundet underhåll är avgörande. Om en asftraläggare går sönder påverkar det hela arbetslagets insats: både kompaktering och lasttransporter blir lidande.

Många kunder blir förvånade över att så pass mycket vetenskap och teknik ingår. Många blir också förvånade över att det inte är obligatoriskt att äga en Volvo-maskin för att få delta i utbildningen. "Alla kunder får anmäla sig.

Syftet med utbildningarna är att hjälpa kunderna att göra ett bättre jobb. De metoder vi lär ut kan användas med alla maskiner, men vi vill hjälpa kunder som använder Volvo-maskiner att få ut så mycket som möjligt. Våra kvalitetsmaskiner innehåller lättanvända men mycket avancerade funktioner som ger möjlighet att leverera oöverträffad kvalitet. Vårt mål är att knyta kunderna närmare Volvo och Volvo Road Division – det gör alla parter till vinnare." ☞

Besök *Spirit*-webbplatsen eller använd *Spirit*-appen för att se ett videoklipp som tillhör den här artikeln



**I VARJE PRODUKTIONSSKEDE
ANVÄNDS DEN ALLRA
SENASTE UTRUSTNINGEN**



ETABLERAR ÅTERTILLVERKNING

Volvo CE:s återtillverkningscenter i Shanghai har mer än 70 års erfarenhet av återtillverkning

av Wenming Dai / Foton av Henry Zhang





EFTERFRÅGAN PÅ MILJÖVÄNLIGA ALTERNATIV, TILL EXEMPEL ÅTERTILLVERKNING ÖKAR

Driftchef Bob Yoo (vänster) och centrets chef Alexander Pajari med verkstadspersonal

Återtillverkning är en process för att renovera och reparera begagnade produkter till nyskick. Återtillverkning bidrar till att minimera råmaterialanvändningen och förbrukningen av jordklotets mineralresurser. Både av miljömässiga och ekonomiska skäl är allt fler beredda att återanvända och återvinna produkter och minimera förbrukningen av ändliga resurser.

Volvo CE anser att byggindustrin bör ha samma inställning. Därför har vi etablerat Volvo Reman-programmet, ett av våra hittills mest resursvänliga initiativ för att erbjuda kunderna återtillverkade komponenter.

För Volvo CE innebär återtillverkning mer än att återvinna och återanvända. Processen startar redan i komponentens designfas och omfattar sedan hela komponentlivscykeln.

När en komponents livslängd är slut, renoveras komponenten med kvalitetsdelar från Volvo. Resultatet är en så gott som ny komponent, i skick som garanteras av Volvo, med alla fördelar i form av lång drifttid, lång servicelivslängd och låga ägande- och driftkostnader.

BRYTER VANANS MAKT

I Europa och Nordamerika är återtillverkning etablerat sedan årtionden och står för upp till 20 % av återförsäljarnas intäkter, men i Kina är företeelsen något nytt. Om en maskin går sönder är det rutin att låta reparera eller ändra den. Det förra alternativet kan innebära försämrad kvalitet och det senare alternativet kan innebära en alltför stor investering i förhållande till maskinens värde.

”Marknaden är tillräckligt stor men kunderna är inte medvetna om möjligheterna”, säger Alexander Pajari, produktsupportchef för Volvo CE i Kina. ”Vi arbetar på att förändra tänkesättet, inte bara produkterna och priserna, som man ofta gör i andra verksamheter.”

I Kina uppfattas termen ”återtillverkning” som att något är endast reparerat eller återvunnet. I kinesisk kultur kan ”ansiktet”, i betydelsen social ställning eller anseende, vara mycket viktigt, och allt som kan uppfattas som secondhand eller begagnat betraktas ofta med skepsis. Kinesiska kunder som erbjuds till exempel återtillverkade motorer, som har ett lägre pris än reparerade motorer, betvivlar ofta att den återtillverkade motorn har lika hög kvalitet som en nytillverkad.

”Till och med återförsäljarna ser skeptiska ut när vi meddelar priserna. De tror att vi skojar”, säger Alexander Pajari, som är chef och utvecklingsansvarig för återtillverkningscentret.

Den 2 000 m² stora anläggningen som Alexander har byggt upp tillsammans med sina kollegor, däribland driftchefen Bob Yoo, finns i Jinqiao, som är en industriförort till Shanghai och hemvist för många av de främsta biltillverkarna och IT-bolagen.

Anläggningen blev klar i december 2013 och är Volvos första återtillverkningscenter i Kina. Organisationen drivs gemensamt av bolagen i Volvo Group, och förser Volvo CE:s, Volvo Trucks, Volvo Buses och Volvo Pentas kunder med certifierade, återtillverkade komponenter som uppfyller samma kvalitetskrav som nya delar men har ett betydligt lägre pris.

PRISVINNARE

Med mindre än ett år på nacken utnämndes det nya centret, som det tog mer än 18 månader att få klart, till ”Kinas mest lovande återtillverkare” på International Remanufacturing Summit-konferensen i maj 2014. För närvarande är fem återförsäljare kopplade till centret under en provperiod. När provperioden är över öppnar centret sina dörrar för mer än 36 återförsäljare, vilket ska ske före årsskiftet. I dagsläget är Alexander Pajaris och Bob Yoos första prioritet att utbilda återförsäljare, tekniker och personal samt att rekrytera resurser.

Centrets verkstad är ren och prydlig och har ett stort lager av motorkomponenter, ordentligt placerade på hyllor där de kan hämtas till återtillverkningsprocessen. Men lugnet kommer inte att vara länge. ”Snart blir det mycket mer hektiskt här”, säger Alexander. Om verksamheten tar fart som förväntat tänker man bygga ut centret eller bygga en helt ny anläggning.

Toppmodern utrustning används i varje produktionssteg i centret, för att säkerställa att de återtillverkade produkterna får lika hög kvalitet som nya produkter. De återtillverkade produkterna har lägre pris men omfattas av samma garantivillkor som nytillverkade produkter. Jämfört med nya produkter, levereras de på ett mer tidseffektivt sätt, vilket ger kortare väntetider för kunderna.

När Volvo CE återtillverkar en komponent, återanvänds i genomsnitt 85 % av materialet. Energiförbrukningen minskar med 80 %, jämfört med nytillverkning av samma komponent.

Miljömedvetenheten ökar i Kina, vilket ger ökad efterfrågan på miljövänliga alternativ, till exempel återtillverkade komponenter. Enligt Alexander har Volvo CE en fördel som potentiella konkurrenter saknar, eftersom Shanghai-anläggningen baseras på expertis från lång erfarenhet av Volvo-återtillverkning och ett gediget stöd från ett omfattande nätverk av återtillverkningscenter runtom i världen.

Och medan Alexander ser det som att han ”sår ett frö” i Kina, har Bob en mer konkret dröm: ”Min förhoppning är att medvetenhet om miljö och återvinning ska ha spridit sig i hela Kina inom fem år.”

UTVECKLINGEN FÖR VOLVO CE:S ÅTERTILLVERKNINGSPROGRAM

Volvo CE:s återtillverkningsprogram har utvecklats till tre separata portföljer: fabriksåtertillverkade komponenter, komponenter för klassiska maskiner respektive bytestjänster. Inom ramen för bytesprogrammet kan kunderna byta sina dieselpartikelfilter mot ett fabriksrengjort, återtillverkat dieselpartikelfilter från Volvo CE. Det förbrukade filtret skickas till en specifik anläggning i Volvos återtillverkningsnät, där det genom omsorgsfull rengöring återfår 95–98 % av sin ursprungliga kapacitet, innan det skickas till en ny beställare i återvinningscykeln.

Tjänsterna för fabriksåtertillverkade komponenter innebär att kunderna kan köpa återtillverkade komponenter, till exempel motorer, turboladdare, transmissioner och slutdrev för vevaxlar och hydraulpumpar. När en komponent tas emot av en återtillverkningsanläggning, plockas komponenten isär och inspekteras noggrant innan den rengörs med hjälp av avancerad utrustning i tydligt definierade processer. Delar som har skador eller som inte uppfyller Volvos slitagetoleranser ersätts med Volvos originaldelar. Komponenterna monteras sedan ihop och testas enligt strikta kvalitetsstandarder. När komponenten har godkänts målas den, för att få ett skyddande skikt av samma kvalitet som en ny del.

NYA ÖBOR

Ön Sankta Helena är en av de mest avlägsna och isolerade platserna i världen, men rymmer märkvärdigt nog en gigantisk maskinpark med anläggningsmaskiner från Volvo →



Foton av Darrin Henry



Maskinerna måste fungera säkert under tuffa förhållanden.

Den 122 km² stora vulkanön ligger mitt i södra Atlanten och är troligtvis mest känd som en tillflyktsort för landsflyktingar, varav den mest kände är den franske kejsar Napoleon Bonaparte som år 1815 flydde till ön efter förlusten i slaget vid Waterloo.

Sankta Helena upptäcktes år 1502 av portugiserna, och var under flera århundraden en viktig anhalt för skepp från Asien och Sydafrika på väg mot Europa. År 1657 beviljade den brittiske statsmannen Oliver Cromwell ett privilegium för Ostindiska kompaniet att styra ön, och året därpå befäste företaget sin makt genom att kolonisera ön. I dag är Sankta Helena det

äldsta brittiska utomeuropeiska territoriet efter Bermuda.

För närvarande består den enda kontakten med omvärlden för öns 4 255 invånare i ett månatligt besök av *RMS St Helena*, ett gammalt kungligt, brittiskt postskepp, som kör från Sydafrika en gång i månaden.

Allt det här kommer dock snart att förändras. En kommersiell flygplats håller på att byggas på Sankta Helena, med kapacitet att ta emot flygplanstyperna Airbus A320 och Boeing 757-200 och med de första flygningarna planerade till februari 2016. Flygplatsen finansieras av den brittiska regeringen och de två första faserna – design-konstruktion →



En av de 65 Volvo-maskinerna på ön



Den första maskinen någonsin som kördes på Sankta Helena var Volvo-väghyveln G940B, med tillstånd av flygplatsprojektet på Sankta Helena



Förflyttningen av jordmassor utförs till största delen av maskiner från Volvo

och drift – värderas till 250 miljoner pund (307 miljoner euro eller 418 miljoner USD). I fas ett ingår konstruktion av flygplatsen och omgivande infrastruktur, däribland en 14 km lång väg till huvudstaden Jamestown – en slingrande väg med många kurvor som stiger över 500 m under de fem första kilometrarna – redan det en stor teknisk utmaning. Projektets andra fas omfattar drift av flygplatsen i tio år.

VOLVO-LAND

Den sydafrikanska byggjätten Basil Read tog hem kontraktet och i juli 2012 dockade företaget *NP Glory 4* vid en tillfällig brygga i Rupert's Bay. Den första maskin som någonsin kördes på Sankta Helena, om man bortser från att den lyftes av en kran, var en väghyvel från Volvo av typ G940B, som följdes av en bandburen grävmaskin från Volvo EC700C-serien och flera ramstyrda Volvo-dumprar.

Leif Waad, ansvarig för kundsupport på Volvo CE berättar: "Med tanke på Sankta Helenas unika miljö och projektets betydelse för invånarna och terrängen var det tydligt att utrustningen måste hålla hög kvalitet och kunna köras säkert under tuffa förhållanden med bibehållen respekt för miljön. Projektet var som klippt och skuret för Volvo CE:s produkter."

Jimmy Johnston, projektledare från Basil Read berättar vidare: "Sedan den första Volvo-väghyveln kom hit år 2012 har vi levererat över 100 ytterligare byggmaskiner, däribland 65 Volvo-maskiner – bandburna grävmaskiner av typ EC700C, ramstyrda dumprar av typ A40F-FS och A30E, hjulburna EW140C-grävmaskiner, kompaktvältar av typ DD24 och SD200DX, bandburna grävmaskiner av typ EC380 och EC480,

en MC115C-kompaktlastare och givetvis även G940B-väghyvelar."

Babcock, Volvo CE:s återförsäljare för Sydafrika, hade redan tidigare sänt över servicepersonal, tekniker och reservdelspersonal som assisterades av en teknisk chef från Volvo CE för att underlätta arbetet för Basil Read och säkerställa avbrottsfri drift för alla fordon i maskinparken.

Det kanske största åtagandet i hela projektet var att fylla klyftan Dry Gut med cirka åtta miljoner kubikmeter sprängsten i ett över 100 m långt och 750 m djupt hål. "Vi var tvungna att fylla igen klyftan för att kunna bygga landningsbanan", förklarar Johnston. "Fyllningen kommer att ha tagit två år när arbetet slutförs i september i år."

Det enorma projektet med att flytta jordmassor har till största delen utförts med maskiner från Volvo. "Så här långt in i projektet skulle jag nog våga säga att maskinerna har fungerat extremt tillförlitligt, bränslesnålt och effektivt", säger Johnston.

DOCKNING I HAVSVIKEN

Regeringen på Sankta Helena och det brittiska departementet för internationell utveckling

har även anlitat Basil Read för att utforma och bygga ett permanent skeppsvarv i Rupert's Bay, där fartyg för första gången i öns historia ska kunna anlägga vid ett riktigt varv. Volvos maskiner har självfallet kommit till stor nytta även i det här byggprojektet.

Arbetet med den 1 950 långa landningsbanan har redan påbörjats, och en taxibana och en landningsplatta beräknas stå klara i februari 2016. "Bygget av terminalbyggnaden på 3 500 m² och en kombinerad anläggning för trafikstyrning och brandkår ingår också i schemat", bekräftar Johnston.

Projektet innebär stora möjligheter för öborna att tillägna sig

nya kunskaper och expertis. "Runt 340 lokala invånare arbetar i dag tillsammans med vår utlokaliserade personal, varav vissa har tagit med sig sina familjer", berättar Johnston.

Basil Reads ansvarige på ön, Deon de Jager, berättar att Basil Reads personal numera är helt integrerad i samhället på ön. "Jag har själv blivit ordförande för den lokala golfklubben, och det finns inte en cricket- eller fotbollsmatch, fisketävling, promenad eller skyttetävling eller ett motocrossevenemang där inte någon av våra medarbetare deltar", berättar han.

Där det är möjligt bor Basil Reads anställda alltid som inneboende hos lokalbefolkningen, som även har hjälpt dem att integreras i samhället. Med cirka 340 öbor sysselsatta i flygplatsprojektet, utöver den utlokaliserade personalen, kan Sankta Helena nu skryta med en arbetslöshet på noll procent.

EFFEKTER PÅ MILJÖN

De involverade byggföretagen är också väl insatta i projektens effekter på miljön. Johnston berättar: "Innan byggarbetet påbörjades inleddes ett omfattande miljöprogram parallellt med en miljöhanteringsplan som omfattade såväl flora och fauna som kulturarvsaspekter."

Basil Read stödjer dessutom ett fyraårigt så kallat LEMP-program (Landscape and Ecology Mitigation) med fokus på att återställa habitat och landskap som påverkas av flygplatsbygget och infrastrukturrelaterade aktiviteter.

För en så pass liten ö med en sådan intressant historia uppstår givetvis även frågor kring kulturarv såsom historiska fästningar, byggnader och rester från en vattenledning och en avsaltningsanläggning som byggdes av Boer-krigsfångar. "Det finns otroligt mycket som måste bevaras på ön, men förhoppningsvis kommer en ny flygplats att lösa en del av öbornas socioekonomiska problem och öka deras välbefinnande genom turism", avslutar Johnston. ☐



Basil Reads projektledare
Jimmy Johnston



Basil Reads ansvarige på ön,
Deon de Jager





ETT OVANLIGT SAMARBETE

Många hjälpsande händer gör distributionen av Volvo CE:s tidning *Spirit* till en enkel sak i USA, Kanada och Mexiko

av Stephanie Anderson Witmer

Foton av Seam Simmers

Du har sannolikt aldrig hört talas om Pennsylvania-baserade Occupational Services, Inc (OSI), men läsare av *Spirit* i Nordamerika och Mexiko har nu tagit del av organisationens arbete.

Sedan 1957 har OSI erbjudit sysselsättning i områdena Franklin och Fulton till personer med intellektuell eller fysisk funktionsnedsättning eller psykiska diagnoser. Den privata, icke-vinstdrivande organisationen anlitas av företag – stora och små, globala och lokala – för att utföra en mängd olika typer av tjänster. Allt från att stoppa räkningar från elbolag i kuvert och skriva ut visitkort till att klistra etiketter på färgburkar och fästa blandningspinnar på tuber med fogmassa. OSI tillverkar också ett antal egna produkter, däribland krabblubbtor i trä och gelébaserade kylpaddar. All sortering, fyllning, paketering och tillverkning utförs av OSI:s 145 anställda eller "klienter".

"Våra klienter är mycket angelägna om att bli bidragande samhällsmedborgare, och den här typen av projekt är precis den knuff i ryggen de behöver", säger Jeremy Waechter, produktionschef på OSI. "De besitter en mängd olika färdigheter och kunskaper och känner en otrolig stolthet över sitt arbete, vilket märks genom deras stora engagemang, kvalitetskänsla och omsorg om detaljerna. Våra produkter talar för sig själva."

OSI förpackar och distribuerar 12 000 exemplar av *Spirit*, som levereras inplastade i stora travar på träpallar. Tidningarna packas upp och delas upp på nio olika arbetscenter, och klienterna får sedan i uppgift att fylla cirka 3 000 paket med tidningar. Det kan vara allt från enstaka nummer åt mindre, fristående återförsäljare till stora lådor med flera hundra kopior. När paketen har förslutits och vägts för frankering hämtas de av det amerikanska postväsendet för distribution till när och fjärran.

Det här är inte första gången som Volvo CE har samarbetat med OSI. För ett och ett halvt år sedan donerade man till exempel en balpress och hydraulvätska till OSI, vilket enligt Waechter gav organisationen möjlighet att skapa en återvinningstjänst.

Som exklusiv distributör av Volvo *Spirit* i Nordamerika får OSI:s klienter möjlighet att förbättra sina motorkunskaper och lära sig att hantera processer med flera led, berättar Waechter. Det lyfter dessutom fram OSI som organisation samt dess mission och medarbetare.

"Våra klienter har förmågor långt utöver vad andra förväntar sig", säger Linda Mayo, vd på OSI. "Det är därför vi är så glada över att få samarbeta med globala företag som Volvo CE, eftersom de förstår att våra klienter klarar uppgiften." ☐

Mer information om OSI finns på www.osinc.org



TILL ER TJÄNST

Volvo CE:s nya kundcenter för Nordamerika är mer än bara en ny byggnad

av Stephanie Anderson Witmer

Foton av Seam Simmers



Det är en regnig junimorgon och Volvo CE:s kundcenter i Shippensburg i Pennsylvania sjuder av aktivitet, med roterande elverktyg och bankande hammare. Byggarbetarna arbetar fortfarande intensivt en vecka före den stora invigningen av anläggningen, men kundcenteransvarige Marty Breedlove är inte orolig. Breedlove, som har arbetat för Volvo i 20 år, förklarar att en ovanligt tuff vinter med Pennsylvania-mått mätt har försenat bygget. Ändå utstrålar han lugn och självförtroende. "Det kommer att bli färdigt i tid", nickar han och ler.

Anläggningen omfattar det 1 860 m² stora kundcentret och en demonstrationsanläggning på 16 hektar. Det har inga likheter med någon annan Volvo CE-anläggning i Nord- eller Centralamerika förklarar Breedlove, och varje enskild del har som fokus att erbjuda återförsäljare och kunder en praktisk upplevelse.

Kundcentret rymmer ett auditorium för möten och utbildningssessioner, ett VIP-rum för ledningen, en varumärkesbutik med Volvo CE-gåvor och andra produkter samt en Heritage Hall – ett litet museum över Volvo CE:s historia och arv. Utanför kan kunder och återförsäljare ställa frågor till Volvo-expert, titta på demonstrationer eller umgås och njuta av underhållning på terrassen.

De kan även testköra utrustning på demonstrationsanläggningen, där det finns lergropar och enorma högar med sten, grus och jord för att simulera en verklig arbetsplats. Runt

anläggningen löper en 2,8 km lång väg, så att kunderna kan fylla en ramstyrd dumper med exempelvis grus och prova att transportera det.

"Demonstrationsanläggningen ger våra kunder möjlighet att prova vad maskinerna går för, precis som när de använder dem i arbetet", säger Breedlove. "Allt som ingår i Volvo CE:s produktion kan demonstreras på anläggningen."

Kundcentret ingår i en investering på 100 miljoner USD (73,4 miljoner euro) som Volvo CE tillkännagav år 2011, och som bekräftar företagets långsiktiga åtagande på den nordamerikanska marknaden. Centret ligger strax intill de två övriga delarna i verksamheten: en produktionsanläggning och säljkontoret för Nordamerika, som flyttades hit från Asheville i North Carolina för tre år sedan. Genom att delarna samlats på ett ställe får kunderna en oöverträffad upplevelse, säger Thomas Caster, ansvarig för säljstöd. Samtidigt är kundcentret så mycket mer än bara en ny byggnad, förklarar

Caster. Det fungerar även som en symbol för Volvos åtagande att erbjuda sina kunder en enhetlig och positiv upplevelse. "Anläggningen är en viktig del i ett större koncept", förklarar han. "När vi tar med våra kunder hit kan vi ta med dem till fabriken, de får träffa experterna, de kan få en bild av vårt arv i Heritage Hall och vi kan ta med dem till demonstrationsanläggningen. Det här är en viktig del i den helhetsupplevelse som vi kan erbjuda våra kunder." ☐

EN ENHETLIG, POSITIV UPPLEVELSE



De sista detaljerna på Kundcentret kommer på plats



Thomas Caster, ansvarig för säljstöd på Volvo CE

SÄKERHETEN KOMMER FÖRST

Säkerheten är lika viktig för Volvo i dag och i framtiden
som den har varit historiskt

av Tony Lawrence

Säkerhet är ett av Volvo Groups tre kärnvärden vid sidan av kvalitet och omsorg om miljön, och har utgjort en central del av företagets filosofi under nästan två årtionden. Inom byggindustrin har Volvo CE konsekvent visat vägen genom att prioritera säkerhet.

"Säkerhet är en av nycklarna bakom vårt sätt att tänka och agera", säger Niklas Nilroth, som ansvarar för företagets kärnvärdeshantering och samhällsansvar. "Våra kunder vill ha en säker arbetsmiljö för sina medarbetare, men de vill också förknippas med säkerhet. Det slutgiltiga målet är noll olyckor. Även om vi inte är där än innebär färre olyckor färre avbrott, kortare avbrottsperioder och minskat mänskligt lidande."

De allra tidigaste föremålen på företagets Munktellemuseum i Eskilstuna, till exempel den första svenska traktorn från 1913 och företagets hjullastare från 1954, framstår som primitiva jämfört med dagens maskiner. Det här beror till stor del på Volvos löpande förbättringar av säkerhetsfunktionerna.

"Vi är väl medvetna om att våra produkter i sig inte kan förhindra några olyckor, oavsett hur säkra de är. Olyckor kan ändå inträffa på grund av den mänskliga faktorn och miljön där produkterna används", säger Nilroth. "Vi arbetar på många fronter för att minimera riskerna. En av dem är att tillhandahålla relevant information till alla som använder våra produkter. En annan är att samarbeta med andra parter som arbetar för att skapa säkrare vägar och transportsystem."

LEDANDE I BRANSCHEN

Några av de största rubrikerna kring företaget skrevs år 1972, berättar Leif Anväg på Munktellemuseet. "Det var när Volvo CE introducerade ROPS- och FOPS-godkända hytter (Roll Over and Falling Object Protection Structure)."

Att göra förarhytten enkel att stiga in i, bekväm, ergonomisk, luftkonditionerad och justerbar, så att en 40-tons ramstyrd dumper blev enklare att köra än de flesta bilar – kanske inte framstår som så märkvärdigt i dag, men faktum är att en bättre arbetsmiljö ger ökad produktivitet och minskad trötthet hos föraren, vilket leder till högre säkerhet. 1991 visade Volvo CE återigen att man låg steget före genom att lansera Care Cab-hytten.

Att behålla den ledande positionen har fortfarande högsta prioritet. I juni 2003 tog Volvo CE till exempel fram sin strategiska säkerhetsplan, som resulterade i säkerhetsutmaningen med rubriken "Be Number One for Safety", d.v.s. att vara nummer ett på säkerhetsområdet. Det här resulterade i sin tur i att företagets säkerhetsråd lanserade kampanjen "Safety for You", som nominerades i European Excellence Awards år 2007.

LEDSTJÄRNOR

Assar Gabrielsson och Gustaf Larson, de visionära grundarna av bilföretaget Volvo, tillkännagav redan 1927 att "grundprincipen för allt designarbete är och måste alltid vara säkerhet".

Under åren har Volvo utvecklat ett stort antal innovationer på säkerhetsområdet som återspeglar denna målsättning. Ett klassiskt exempel är trepunktsbältet, som introducerades av Volvo Group men spreds till hela världen, och som uppfanns 1959 av den svenska ingenjören Nils Bohlin när han arbetade som säkerhetsingenjör hos Volvo.

Nästan ett århundrade tidigare hade Johan Theofron Munktellemuseum, som år 1832 startade ett företag med stor betydelse för etableringen av dagens Volvo Construction Equipment, visat prov på sitt engagemang för säkra förare, maskiner och arbetsplatser genom att övertala sina anställda att avstå från →



Assar Gabrielsson och Gustaf Larson

1959: Volvos säkerhetsingenjör Nils Bohlin uppfinnar trepunktsbältet

**GRUNDPRINCIPEN
FÖR ALLT ARBETE ÄR,
OCH MÅSTE ALLTID
VARA, SÄKERHET**



spritdrycker – som var populära på den tiden – till förmån för öl med låg alkoholhalt. På moderna arbetsplatser är det självklart att intag av alkohol, oavsett typ, är oacceptabelt i samband med körning av maskiner.

SÄKERHETSTRIANGEL

Volvo CE fokuserar i dag inte enbart på maskininnovation, utan även på förarens beteende genom branschledande utbildningsprogram och utformning av arbetsplatser.

Tillsammans bildar de tre områdena en "säkerhetstriangel". "Vi arbetar utifrån en triangel med säkra maskiner, säker personal och säkra arbetsplatser. Cirkeln runtomkring är vår säkerhetskultur", förklarar Nillroth.

Säkerhetsfunktioner behöver inte nödvändigtvis vara högteknologiska. Tekniken har sin plats och ger förarna

möjlighet att använda fjärrstyrda redskapsfästen och ta hjälp av avståndssensorer, dubbla kretsbrömsar och backkameror. På samma sätt levererar telematik och CareTrack, i kombination med Volvo-maskinernas egna diagnostiksystem, ovärderlig

information som möjliggör effektivare underhåll, högre prestanda och ökad säkerhet.

Några av de vanligaste olyckstyperna på byggarbetsplatser är dock att personer halkar eller ramlar ned från maskiner – därav satsningen på halkfria ytor. Halkfria ytor på trappsteg, räcken och till och med på hyttstegarnas hörn har bidragit starkt till att minska antalet olyckor och skador. Att göra servicepunkter tillgängliga från marknivå har också

visat sig effektivt, liksom att minska risken för att förarna frestas att hoppa över eller skjuta fram underhållskontroller – allt för att minska olycksrisken. ☒

**EN BÄTTRE ARBETSMILJÖ
GER ÖKAD PRODUKTIVITET
OCH MINSKAD TRÖTTHET
HOS FÖRAREN, VILKET LEDER
TILL HÖGRE SÄKERHET**

VINN EN VOLVO CE- MÄRKESTRYGGSÄCK



Volvo CE:s Red Dot award-belönade ryggsäck finns endast i ett fåtal exemplar, och *Spirit* lottar ut tre stycken till våra läsare

Vinnarna dras slumpmässigt

Tävlingen avslutas:
30 november 2014

Ladda ned *Spirit*-appen för iPad för mer information



GULDGRUVA

I en innovativ konstkampanj från Volvo CE, lanserad med stöd från kinesiska Resource Recycling Association, får deltagarna i uppgift att förvandla metallskrot från Volvo-maskiner till konst för att hitta nya sätt att värna om miljön. Här beskrivs bidragen från de fyra segrande finalisterna i Volvo CE:s design- och konstkampanj för upcycling: Trash to Treasure (från skräp till skatt)

av Wenming Dai

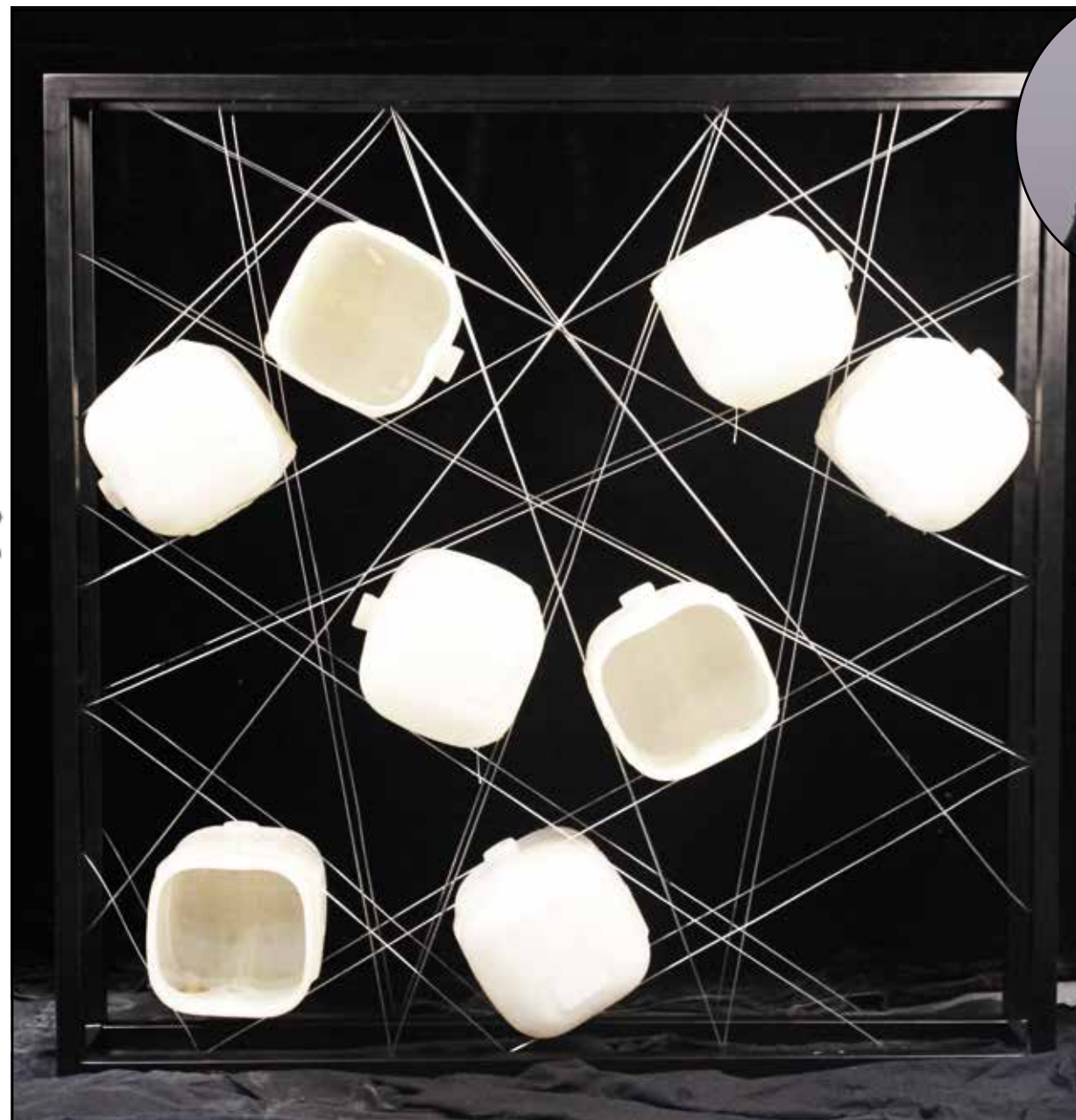


SJÖHÄST

Minghui Chen, 29-årig formgivare på en reklambyrå i Shanghai, har ända sedan barndomen i provinsen Hunan i centrala Kina roat sig med att skapa föremål av reservdelar. "Min familj hade inte råd med LEGO, så reservdelarna blev min räddning under barndomen", berättar han.

Inspirerad av det kinesiska hästens år 2014 lät han sin kreativitet flöda fritt bland reservdelarna och skapade konstverket "Sjöhäst" – en 3 m hög installation bestående av bromsbackar.

"Att designa och tillverka ett konstverk i verkligheten är något helt annat än att skapa en 3D-animering på en MacBook", förklarar Minghui. "Du måste samspela med metalldelarna, men också ta hänsyn till varje liten detalj, till exempel ljuseffekterna", förklarar han.



HYLLA

Vinnaren i tävlingen, som går ut på att förvandla metallskrot till konst, får tillbringa en månad hos Volvo CE:s designavdelning i Göteborg. Xitian Si studerar på Kinas mest prestigefyllda konstinstitut, Central Academy of Fine Arts, och hade redan planerat att besöka ett europeiskt land för vidare studier efter sin examen i juli. När hon nu har vunnit en månads praktik hos Volvo CE:s designers säger Xitian att hon hoppas att få uppleva lagarbete under sin tid i Sverige.

"Jag har arbetat ensam under hela studietiden och ser fram emot att få samarbeta med andra, mer erfarna formgivare och åstadkomma något tillsammans", säger 25-åriga Xitian.

Hon berättar att hon också ser fram emot att få lära sig mer om "riktig industridesign" som kan användas för massproduktion, i motsats till "konceptdesign efter personlig smak".

Xitians prisbelönta "Hylla" trotsar den stereotypa bilden av den kvadratiske hyllan med öppning åt ett håll, och är både renare, lättare och snyggare utan att förlora i funktion. Hyllan är tillverkad av kasserade expansionskärl, stälror och stältråd och bevisar enligt Xitian att kasserat material inte bara kan få nytt liv, utan även förvandlas till vackra föremål.

Ramen är tillverkad av enkla, svarta stälror. Invändigt är utrymmet indelat i diamantformade fält med hjälp av stältråd. Det finns inga lådor: föremålen förvaras i stället i oregelbundet utplacerade expansionskärl som kan placeras med öppningen framåt eller uppåt efter behov.

Enligt Xitian fungerar hennes lätta och transparenta hylla även som en mobil skiljevåg eller en rumsavdelare.

"Enbart horisontella och vertikala linjer är tråkigt – jag ville skapa en dynamisk hylla som frångick konventionerna", säger Xitian.



BÄLTE

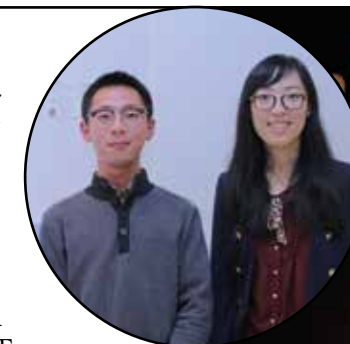
Wen Yuan arbetar som tolk på ett japanskt logistikföretag, men är också serietecknare och har gett ut en populär instruktionsbok i serieteckning som riktar sig till barn. För henne blev Trash to Treasure en möjlighet att arbeta med metalldelar för första gången i stället för pennor och penslar. Under en hel månad tillbringade hon helgerna bland metallarbetare i verkstaden på en fabrik, där hon sedan skapade ett elegant, delvis guldpläterat bälte med hjälp av metallskrot.

"Accessoarer förknippas ofta med skönhet, vilket knappast kan sägas om metalldelar", säger 33-åriga Wen. Därför valde jag att kombinera de typiska egenskaperna för accessoarer och metall till en helt ny tolkning av skönhet.



HJORTHORN

Sisi Ni studerar turism på Sun Yat-sen-universitetet och Lvbing Wang är studerande på Kinas universitet för gruvbrytningsteknik. Båda är 23 år och tillsammans har de skapat verket "Antler Mirror", inspirerat av hjorten som enligt de två "representerar kraft, rörelse och ömhet. Metallskrotet från Volvo CE, som användes till ramen, har i konstnärernas händer fått en ny, varmare och mer rogivande gyllenrosa färg. Den som tittar sig i spegeln förvandlas till en hjort, och konstverket återspeglar därmed människans och naturens ömsesidiga beroende."



DEN ULTIMATA UTMANINGEN

Ingen annan Extremsport är ens i närheten lika lång, krävande och farlig som Volvo Ocean Race, som startar den 4 oktober →

av Julia Brandon





Team Dongfengs nya Volvo Ocean 65-båt målas

”Första gången jag deltog avskedade vi vår skeppare efter den första etappen, men slutade ändå som tvåa”, säger Volvo Ocean Race-veteranen Richard Mason. ”Volvo Ocean Race handlar helt och hållet om att undvika potentiella katastrofer. Du måste kunna vända ditt sämsta scenario till ditt bästa. Alla som kör racet för första gången i år måste ha två saker i huvudet: för det första att fokusera på lagarbetet och vad som definierar ett team, och för det andra att aldrig, aldrig ge upp.”

Volvo Ocean Race, som pågår i otroliga nio månader, är världens längsta kappsegling och inga prispengar väntar vid målgång. Teamen måste segla mellan 11 portar, med start i Alicante i Spanien och mål i Göteborg, och tillryggaläger totalt 38 739 nautiska mil. Tävligen är världens främsta jorden runt-race och omfattar ett flertal stopp där fansen får chansen att se båtarna på nära håll och uppleva de spektakulära hamnracen.

Det här är seglarvärldens Mount Everest, den största av alla utmaningar och ett eftertraktat internationellt erkännande som driver besättningarna att pröva sina gränser – enbart för äran i att ha deltagit och klarat bedriften. Kappseglingen lockar flera miljoner åskådare och en global TV-publik med över 1,3 miljarder tittare.

Vissa team tränar i upp till två år inför tävlingen, och deltagarna arbetar tillsammans åtta timmar om dagen – förutom att de delar samma begränsade yta där de bor, äter och sover. Det här frestar naturligtvis på nerverna, framför allt när sömnbristen börjar göra sig påmind, och det är bara de mest rutinerade som är fast beslutna att ha en jorden runt-seglats på sin meritlista som lyckas.



Från vänster till höger: Volvo Ocean Race-veteranerna Richard Mason, Phil Harmer, Chris Nicholson och Emerson Smith (Farr Yachts) arbetar med den nya entyps båten Volvo Ocean 65

SPÄNNING I LUFTEN

”Till slut känner du ditt team bättre än du känner din egen familj”, säger australiensaren Mason, som coachar Team SCA med enbart kvinnliga seglare inför 2014/15 års race och bidrar med sin omfattande erfarenhet genom att hantera den tekniska delen av projektet från land.

”Du får se människors bästa och sämsta sidor, och det är viktigt att förstå när de presterar som bäst och som sämst. Det här är en viktig nyckel för att kunna leda ett team på ett framgångsrikt sätt.”

Efter 16 år som professionell seglare har Mason hunnit delta i nästan alla större evenemang inom sporten.

”Som seglare kan du träna inför alla tänkbara scenarier i tävlingen, men du måste också förstå alla aspekter av själva båten – såväl tekniskt som mekaniskt – och dessutom ha god fysik. Det optimala teamet är ett blandat team. Du kan ha världens främsta seglare i besättningen men ändå få problem – det krävs en dynamisk sammansättning av personer där även den egensinnige får plats, den som behåller lugnet när



allt går fel, den listige och den uthållige. Tillsammans blir de otroligt starka.

Mason har deltagit i Volvo Ocean Race fyra gånger och seglade senast som vaktkapten och båtkapten i Team Sanya i 2011/12 års race. Sedan dess har evenemanget förändrats på flera olika sätt, bland annat genom ett tillägg av det första stoppet någonsin vid det amerikanska seglarnecket Newport på Rhode Island, och en ny depåstoppdestination i Haag i Nederländerna.

”Det är tajtare scheman nu och tävlingen blir ständigt alltmer kommersiell och professionell”, säger Mason. ”Men den största förändringen är nog tidsfaktorn. Numera seglar teamen även i hamn, vilket innebär att de har seglat i tre till fyra dagar redan innan varje etapp startar.

”Stoppen har också blivit kortare, med färre lediga dagar för teamen, och då ska ändå mycket hinnas med – media, familj, tekniska åtaganden – det är tufft.”

ORÄDDA SEGLARE

Den första upplagan av Volvo Ocean Race arrangerades 1973. Tävligen skapades av Guy Pearce och Anthony Churchill, som inspirerats av Robin Knox-Johnstons seger i 1969 års upplaga av The Sunday Times Golden Globe Race – världens första jorden runt-race utan stopp för ensamseglare.

167 äventyrslystna seglare hissade segel, och med en flotta bestående av 17 oceankryssare navigerade de på ren känsla, styrda av färsk mat, vin och spänningen från det okända. De seglade till fjärran länder i en kamp mot elementen och med rutterna från 1800-talets fullriggare som enda vägledning. Trots tre dödsfall betraktades den första upplagan av Volvo Ocean Race som en fartfylld succé, och ett evenemang som

utmanade havets mest oförutsägbara nycker hade fötts.

Sedan dess har mycket förändrats, framför allt genom att den nya entyps båten Volvo Ocean 65 presenterades inför 2014–15 års race – en radikal, högpresterande båt i världsklass som gör att alla team, även de mindre erfarna och de som tillkommit sent, för första gången får exakt samma förutsättningar. Den har dessutom fördelen att den håller ned kostnaderna för teamen, eftersom den ger mindre utrymme för framtida utveckling, samtidigt som den flyttar tävlingens fokus från de tekniska elementen till besättningens förmåga.

I år kommer dessutom reportrar från media att följa med på båtarna. Målet är att försöka skildra det ofta osynliga vardagslivet på båtarna och på så sätt föra tävlingen ännu närmare publiken.

VAR REDO

Beredskapsplaner finns på plats för alla typer av krissituationer, både hos de seglande teamen och hos Volvos organisatörer. I varje team finns i genomsnitt två till tre sjukvårdare – seglare som utbildats i första hjälpen

– och båtarna spåras dygnet runt. Skulle besättningen hamna i svårigheter eller någon bli sjuk eller skadas under tävlingen kan besättningen ringa till en hotline med läkare som kan ge råd direkt.

”Årets team är bättre förberedda än någonsin”, säger Mason. ”Ändå blir tävlingen aldrig vad du förväntat dig. Efter fyra tävlingar har jag lärt mig att det bara kan bli bättre – att runda Kap Horn är alltid en lika stor bedrift – men du måste ständigt vara beredd på överraskningar.”

**DET ÄR BARA DE MEST
RUTINERADE SOM ÄR FAST
BESLUTNA ATT HA EN
JORDENRUNTSEGLATS PÅ
SIN MERITLISTA SOM LYCKAS**

Besök webbplatsen för Spirit eller appen om du vill se ett videoreportage om den här artikeln



HEAVYWEIGHT



**+ power
FUNCTIONS**



42030
Den nya, superhäftiga fjärrstyrda hjullastaren Volvo L350F
består av över 1 600 enskilda LEGO Technic-delar.
LEGO.com/technic

LEGO och LEGO-logotypen är varumärken som ägs av LEGO Group. ©2014 The LEGO Group.

Go Build It

ATT BRYTA UPP ÄR EN SVÅR SAK ...

... utan en Volvo EC480DL-grävmaskin
som klarar trycket →

av Cathy Smith



En äldre man följer rivningsmaskinernas arbete i förorten De Banne norr om Amsterdam. Trots vissa nostalgikänslor när han ser sin lokala galleria förvandlas till en hög med bråte erkänner mannen att han fascineras av själva grävmaskinerna.

Det är en fängslande syn när den 50 ton tunga maskinen drar ut en stålkabel ur ett betongblock med sina gigantiska tänder, som om den sög i sig ett spaghettistrå.

Bakom spakarna på Volvo EC480DL-maskinen sitter 21-åriga Pim Weinands. Han lärde sig att köra den tunga anläggningsmaskinen redan vid 16 års ålder, innan han ens kunde köra bil. "Maskinerna är spektakulära och en riktig utmaning. Jag tänkte så här: Om jag kan tjäna pengar på att köra sådana här maskiner har jag hittat mitt drömjobb."

Han har arbetat vid köpcenterområdet i De Banne i åtta veckor. Konstruktionen till huvudbyggnaden har redan rivits, och han har nu fullt upp med att bryta upp grunden på den 8 500 m² stora ytan och sortera ut metall, betong och elkablar som ska skickas bort för återvinning.

FÖRTROENDE

Trots att det är första gången Weinands kör en grävmaskin av den här dimensionen har han redan lärt sig att hantera

kontrollerna på EC480DL och är överförtjust. "Maskinen är otroligt följsam. Den gör vad jag vill att den ska göra, och efter några gånger vet du exakt vad maskinen klarar av och du börjar lita på den.

En helt ny galleria för de boende i norra Amsterdam har redan öppnat i ett närliggande område, och nu röjs den tidigare undan för att ge plats åt en ny grundskola.

Weinands arbetar för Robert Eerens, vars företag Eerens Sloopwerken (Eerens Demolition) med huvudkontor i Assen i den nordligaste delen av Nederländerna anlitas som underleverantör för att snabba på projektet med hjälp av tyngre maskiner. Arbetet inleddes med grävmaskinen EC460HR, som når högre än många andra, och avslutas nu av en maskin med lägre räckvidd.

Robert Eerens känner igen sig själv i Pim Weinands, och beskriver dem som "huggna ur samma sten". Han började också utbilda sig till förare vid 16 års ålder, men hans passion för att riva och demolera började betydligt tidigare.

"Redan i grundskolan var jag helt fascinerad av rivningar. Så fort det var något på gång i närheten åkte jag dit. Jag var mer intresserad av rivmaskiner än av skolarbetet."

Eerens delar också Weinands positiva inställning till Volvos maskiner och till EC480DL i synnerhet, även om han numera →



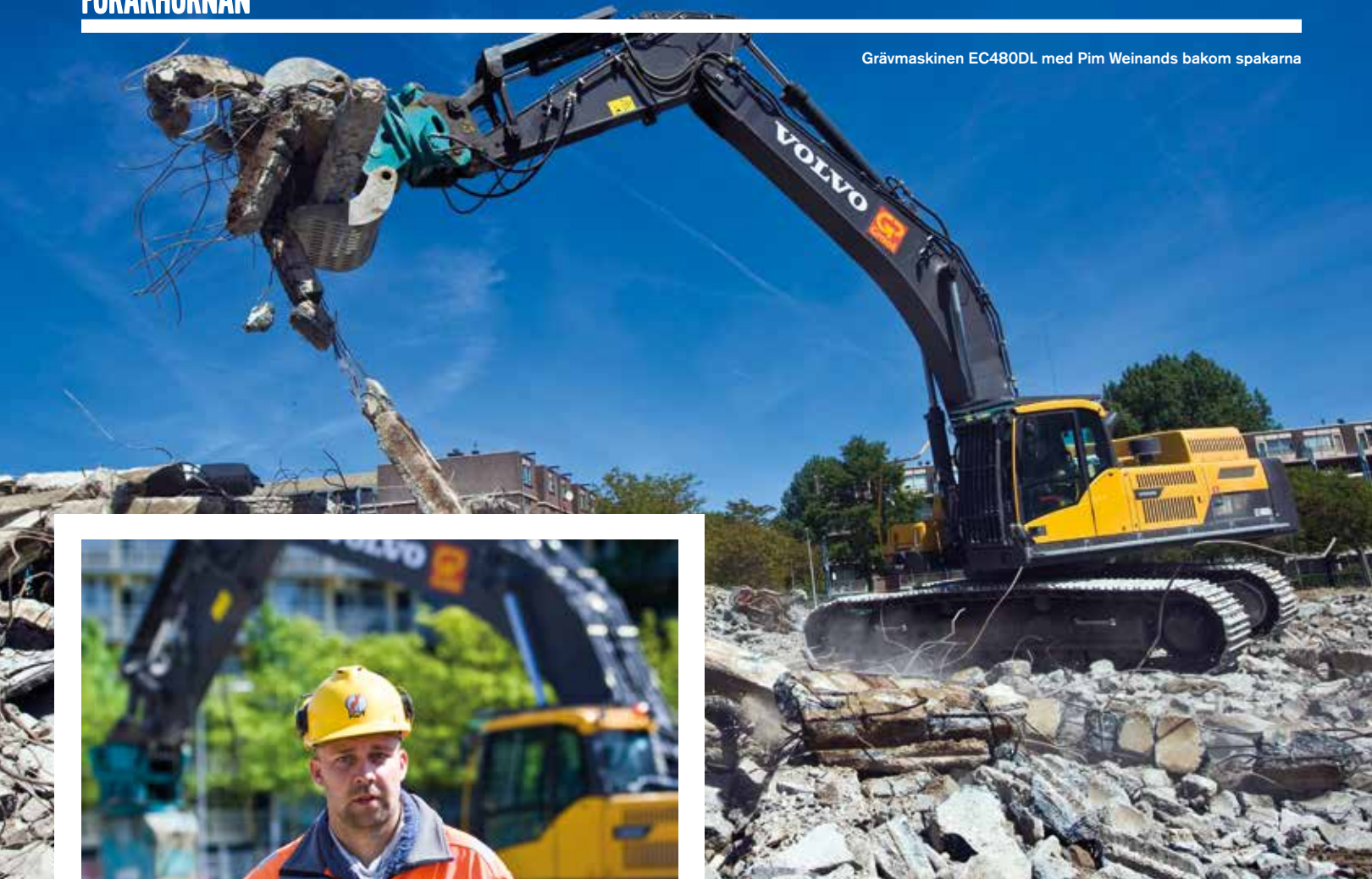
Föraren Pim Weinands i sin hytt



Föraren Pim Weinands byter redskap på EC480DL

**ORDERINGÅNGEN BÖRJAR ÖKA
NU NÄR DEN NEDERLÄNDSKA
EKONOMIN OFFICIELLT SETT HAR
TAGIT SIG UR RECESSIONEN**

Grävmaskinen EC480DL med Pim Weinands bakom spakarna



Robert Eerens på Eerens Demolition

REN PROFIL

Med EC480DL får de just den där flexibiliteten. På bara några sekunder kan Weinands lossa gaffelredskapet på bommen och ersätta den med ett stenkrossredskap, så att han kan bryta sönder betongen i ännu mindre delar. Därefter kommer en mobil återvinningskross till platsen och bryter ned bråten ytterligare genom att krossa den till 4 cm grus. Totalt 15 000 ton betong från projektet fraktas bort och återvinns som grundmaterial vid anläggning av nya vägar.

Nederländerna ligger i topp i Europa när det gäller återvinning av rivnings- och byggavfall. Peter Cnossen berättar att hans kunder är mycket miljömedvetna, vilket styr deras val av anläggningsmaskiner. Han berättar att Volvo CE har en "ren och grön" profil i Nederländerna, och att kunderna imponeras av de låga utsläppsnivåerna hos Stage IIIB-motorerna i de senaste modellerna.

Weinands, som manövrerar sin grävmaskin bland resterna av 60-talsgallerian, är glad för att han har fått möjligheten att köra en så pass stor maskin så tidigt under sin yrkeskarriär. Den förväntade livslängden hos en maskin som EC480DL ligger runt 10 000 timmar, och med ynka 200 timmar på mätaren har den här maskinen mycket kvar att uträtta. Det kan mycket väl vara början på ett långt och förtroendefullt samarbete. ☑

Besök webbplatsen för *Spirit* eller öppna *Spirit*-appen om du vill se ett videoreportage om den här artikeln

STARK SPIRIT



På webbplatsen för *Spirit* kan du hitta mer information om Volvo CE, bland annat en exklusiv video för våra läsare...

www.volvospiritmagazine.com

har en yrkesmässig inställning till dem. "Maskinen är effektiv vid rivning av grunder. Den är riktigt kraftfull men drar mindre bränsle än maskiner från konkurrerande tillverkare.

Den återförsäljare som levererade Eerens samtliga sex Volvo-maskiner är Kuiken Construction Equipment Netherlands, med huvudkontor i Emmeloord nordost om Amsterdam. Försäljningschef Peter Cnossen berättar att orderingsgången börjar öka igen nu när den nederländska ekonomin officiellt sett har tagit sig ur recessionen, och kunder som är redo att investera tittar inte enbart på prislappen.

"Om de vill köpa något köper de en A-klassmaskin. Kunderna är mycket måna om att maskinerna är bränslesnåla, har låga driftskostnader och låg total ägandekostnad. "Nederländska kunder är dessutom väldigt krävande", tillägger han. "De vill att bandburna maskiner ska vara multifunktionella och kunna användas både till att flytta jordmassor och till rivnings- och återvinningsuppdrag.



...eller ladda ned den kostnadsfria *Spirit*-appen och se tidningen komma till liv



VOLVO
OCEAN
RACE

ROUND THE WORLD

INGEN ÄRA UTAN INSATS.

Volvo Ocean Race är en av världens tuffaste tävlingar. Vi har bestämt oss för att utmana oss själva. För varje stopp under Volvo Ocean Race kommer vi att delta i en ny utmaning med våra maskiner. För varför inte låta fler ta del av spänningen? Följ vår resa runt jorden på volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

