

spirit

CONTRA TODO PRONÓSTICO

Construcción de una
autopista en el desierto

CHINA
BAJO LOS
FOCOS
+ BAUMA
CHINA 2014

CARGADORAS LATINAS
Cooperativa de estibadores

PAVIMENTANDO CUESTA ARRIBA
Bajo tierra en el Ártico



EL PAVIMENTADO MÁS PRODUCTIVO



Para el mercado de construcción de carreteras, la extendidora de ABG P8720B de Volvo Construction Equipment supone una opción de trabajo precisa y productiva. Con el mayor espesor de la capa de rodadura de la industria, de 400 mm, y una profundidad de extendido de hasta 9 metros, esta extendidora está equipada con una regla de tamper doble que ofrece una compactación previa sin precedentes. La P8720B, que fue diseñada originalmente para el uso sobre bases tratadas con cemento, permite pavimentar de forma continua y con una densidad excepcional.

La extendidora de ABG P8720B de Volvo: resultados siempre impecables.

www.volvoce.com

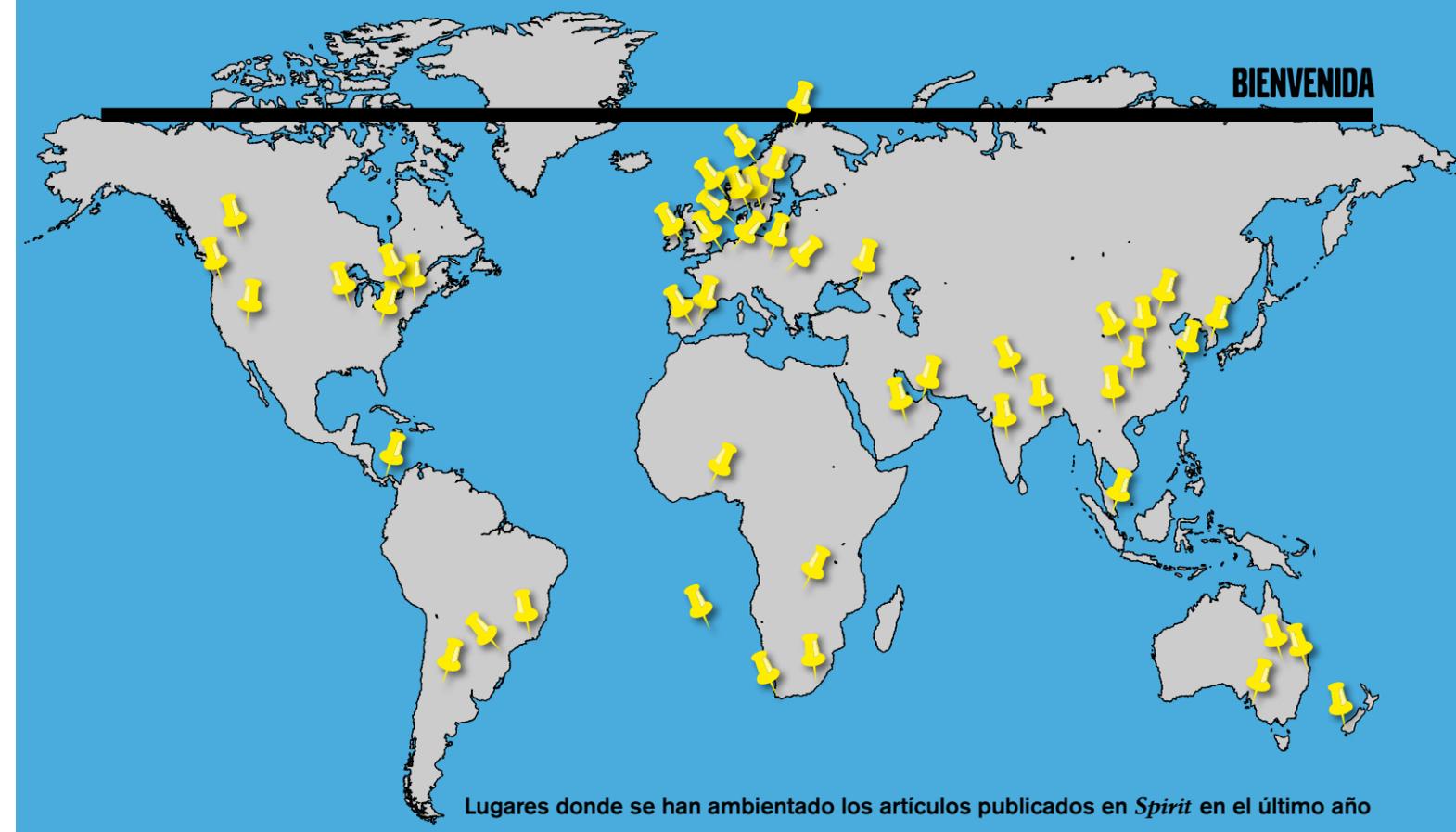


VIDEO http://open.to/a/SP_PAV-B_B

Volvo Construction Equipment



BIENVENIDA



Lugares donde se han ambientado los artículos publicados en *Spirit* en el último año



El sector de la construcción de China, el mayor del mundo, está bajo los focos

Ahora que Bauma China es una marca por derecho propio, la edición de 2014 (el séptimo año en que se celebra esta feria internacional) parecía destinada a batir récords de asistencia. La exhibición de este año fue un verdadero punto de encuentro en el que se reunieron fabricantes del sector de la construcción venidos de todo el mundo.

Volvo CE tuvo una presencia destacada entre los 3000 expositores de 40 países, que tuvieron la ocasión de mostrar sus productos más recientes a un total de 200.000 visitantes en un área de exposición equivalente a 42 campos de fútbol. Nuestra empresa ya es líder del mercado en China en lo que respecta a cargadoras de ruedas y excavadoras. Además, hemos reafirmado nuestro compromiso con este mercado a través de una serie de nuevos productos diseñados específicamente para China (puede informarse sobre nuestra participación en Bauma China 2014 en el amplio artículo de seis páginas que encontrará en la página 10).

Con este número comienza una serie de reportajes sobre China. El primero procede de la ciudad de Xi'an, al noroeste del país y hogar de los famosos guerreros de terracota, donde las extendidoras de Volvo se utilizan para construir miles de kilómetros de nuevas calzadas. En próximos números de *Spirit*, incluiremos artículos procedentes del lugar de trabajo y venidos de tierras tan lejanas como la provincia de Xinjiang, que bordea Asia Central, en el extremo noroccidental de China. En este número, la sección Senderos interiores está dedicada al presidente de la región comercial de China de Volvo CE, Francis Sum, asentado en Shanghái. Puede leerla en la página 6.

El mapa que figura en la parte superior de la página muestra los lugares de todo el mundo donde se han ambientado las historias sobre Volvo CE, sus personas, sus clientes, sus máquinas y sus operadores que han aparecido en *Spirit* en el último año. Podrá verlo en la versión impresa, en vídeo, en nuestra web y en la aplicación para el iPad. Si quiere ver publicada su historia en *Spirit* y su hogar representado en el mapa, póngase en contacto con nosotros. ☑



THORSTEN POSZWA
Director global
de comunicaciones externas
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

spirit
EN LÍNEA

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Fotografía de Thorsten Poszwa: © Natalie Hill
VS63 ES

EN ESTE NÚMERO

3 CARTA DE BIENVENIDA

Nuestra revista incluye reportajes de personas, clientes y máquinas de Volvo CE de todos los rincones del mundo

6 SENDEROS INTERIORES

Una entrevista con Francis Sum, la persona al frente de Volvo CE en la región comercial de China

10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE en la principal feria del sector en Asia

20 CHINA

Las extendedoras de Volvo se usan en todo el país para la construcción de miles de kilómetros de nuevas calzadas

26 SUECIA

Nos metemos bajo tierra, en la mina de hierro más grande del mundo

30 ARGENTINA

Las máquinas de Volvo son parte integral de una cooperativa de estibadores

34 ESTADOS UNIDOS

Un aserradero de Idaho va a convertir sus instalaciones en unas de las más modernas y avanzadas tecnológicamente de toda Norteamérica

38 MEDIO AMBIENTE

La iniciativa Construction Climate Challenge empieza a calentar motores

40 NUEVA TECNOLOGÍA

Volvo CE hace uso de aplicaciones para comercializar maquinaria usada en Europa, Oriente Medio y África

42 LECCIÓN DE HISTORIA

Una mirada a las adquisiciones de Volvo CE a lo largo del tiempo

44 VOLVO OCEAN RACE

Pioneros de la navegación en alta mar en China

49 EL RINCÓN DEL OPERADOR

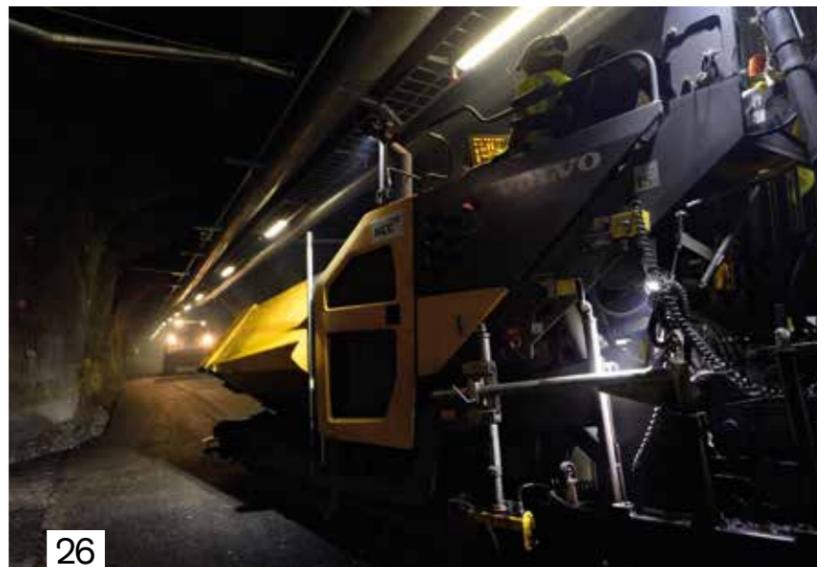
Un operador valenciano aficionado a la música clásica

EN PORTADA

Algunas de las 95 máquinas de Volvo que se han utilizado en la construcción de una nueva carretera en uno de los desiertos de arena más grandes del mundo en Oriente Medio © Peter Lyall

16 ARABIA SAUDÍ

Para la construcción de la primera conexión terrestre entre el Reino de Arabia Saudí y el Sultanato de Omán se ha utilizado una flota de máquinas de Volvo CE



26



34



6



20

REVISTA SPIRIT DE VOLVO CE

Diciembre de 2014/enero/febrero de 2015 NÚMERO: 53

PUBLICADA POR: **Volvo Construction Equipment SA**

REDACTOR JEFE: **Thorsten Poszwa**

COORDINADOR EDITORIAL: **Krista Walsh**

PRODUCCIÓN Y DISEÑO EDITORIAL: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

COLABORADORES: **John Bayliss; Julia Brandon; Julián González; Nigel Griffiths;**

Tony Lawrence; Kristie Robinson; Nathalie Rothschild; Cathy Smith; Derek Workman

FOTÓGRAFOS Algirdas Bakas; Vicent Bosch; Mark Button; Natalie Hill;

Peter Lyall; Patricio Murphy; Jonathan Nackstrand; Mike Ridinger;

Yann Riou; Ainhoa Sánchez; Zhang Yang; Henry Zhang



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

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



PASIÓN, POSITIVISMO Y PACIENCIA

El gran hombre de Volvo CE en la región comercial de China nos habla de los principios que guían su trabajo →

por Cathy Smith

Francis Sum prefiere permanecer de pie junto a su mesa

ME GUSTARÍA ANIMAR A NUESTROS COLEGAS CHINOS A DAR SIEMPRE SU OPINIÓN

A las 5.30 de la mañana, cuando muchos de los 23 millones de habitantes de Shanghái siguen durmiendo, Francis Sum ya está en la calle corriendo, como todos los días. El nuevo presidente de la región comercial de China de Volvo Construction Equipment recorre 10 km todos los días. "Sudar te recarga las pilas. Estás lleno de energía todo el día. Mientras corro, tengo tiempo para pensar".

Y con solo unos meses en el cargo, no cabe duda de que este hombre de 44 años tiene mucho en lo que pensar.

Sum conoce bien Volvo y China. Lleva 13 años en la empresa, 8 de ellos en China (aunque asentado en Beijing) como jefe de Volvo Financial Services (VFS) en China. Fue el primer empleado de VFS en Asia en 2001, justo después de la crisis financiera asiática.

Su nuevo cargo en Volvo CE le lleva a mirar las obras con otros ojos: "Me he dado cuenta de que presto mucha atención al equipo de construcción que se usa en los lugares de trabajo. Cuando veo una máquina de la marca Volvo, le digo a mi hija: 'Mira, eso es de Volvo. Eso es lo que hace papá'. La verdad es que me siento orgulloso".

ESFUERZO CONJUNTO

Cuando coge de la mesa un modelo a escala de una excavadora y lo examina, parece realmente entusiasmado: "Nunca imaginé que la maquinaria de construcción podía ser tan bonita hasta que acepté este trabajo. Es fascinante mirar esta máquina: es la verdadera base de todos los enormes edificios y de todas las carreteras que construimos".

Sin duda, China es un mercado muy importante para todo el grupo Volvo, no solo para Volvo CE, pero el hecho de que Sum haya aceptado este nuevo puesto en el preciso momento en el que la economía china ha empezado a ralentizarse no parece inquietarle excesivamente.

"La economía experimenta ciclos de subida y bajada. Personalmente creo que cuando el mercado está a la baja es cuando más oportunidades tenemos", destaca. "Un ciclo de bajada da la oportunidad de reposicionarse, redefinir objetivos y estrategias, y estar mejor preparados para cuando el negocio recupere el ciclo de subida".

En otras palabras, hace falta paciencia. Y ahí es donde entran en escena los "principios guía" de las "tres P" de Sum. "Tenemos que trabajar con pasión, positivismo y paciencia para obtener resultados. Eso es lo que quiero transmitir a mi equipo", dice.

"En lo que respecta al estilo de gerencia, soy una persona muy práctica, no creo en una relación entre jefe y subordinados. Creo en el trabajo en equipo. Todos tenemos un papel que desempeñar y trabajando en equipo podemos producir mucho más que cuando estamos solos".

FLUJOS DE ENERGÍA

No hay nada que resulte ostentoso ni aparatoso en la oficina de Sum. Le gusta trabajar de pie, en lugar de sentado, en un escritorio alto. A primera hora de la mañana sale a correr porque le ayuda a pensar, dice que le ayuda a mantener la actividad cuando tiene que responder correos electrónicos o atender una conferencia telefónica.

Ahora que empieza a conocer en profundidad el mercado de la maquinaria de construcción en China (a la que no considera un país, sino un continente con diferentes idiomas y distintos ciclos económicos), tiene la suerte de poder asistir a la feria internacional Bauma 2014, que se va a celebrar en la propia Shanghái.

"Este acontecimiento es especialmente importante para Volvo China. Para Volvo CE, es una oportunidad para mostrar al mundo su compromiso con el mercado chino (especialmente ante los desafiantes cambios actuales), y para demostrar que vamos a seguir invirtiendo en este mercado y sacando al mercado muchas innovaciones".

VALORES FAMILIARES

Mientras piensa en cómo hacer crecer el negocio, Sum también está haciendo crecer su familia. Su mujer y su hija de cinco años siguen viviendo en Singapur, a donde viaja cada tres semanas.

Además, en octubre esperan la llegada de un nuevo miembro a la familia. "Voy a tener otra niña, así que en casa voy a tener dos princesas... bueno tres", se corrige. "La familia se mudará a Shanghái en 2015".

A Sum le encanta la ciudad, que describe como una de las más bellas del mundo. Su abuelo era de Guangzhou, así que lleva a China en la sangre. Y aunque desde la más tierna infancia ha recibido una educación y

una cultura cosmopolita, dice que su familia sigue respetando los valores tradicionales chinos en casa. Pero lo que más le interesa son los rasgos culturales que se extienden más allá de los límites geográficos y nacionales. Lo que le gusta de las raíces suecas de Volvo, por ejemplo, es la importancia que tiene el respeto al individuo.

"Todas las culturas tienen sus puntos fuertes, y el punto fuerte de la cultura sueca es la importancia que da al equilibrio entre vida y trabajo, y la creencia en la aportación de los individuos. Me gustaría animar a nuestros colegas chinos a expresar siempre su opinión, a que siempre digan lo que piensan. Creo que cada vez habrá más empleados que se sientan cómodos en este entorno y así se sentirán más implicados con los proyectos en los que trabajan".

CHINA ES UN MERCADO CLAVE PARA TODO EL GRUPO VOLVO

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación gratuita Spirit para el iPad y vea el vídeo de la entrevista con Francis Sum

VOLVO CE MUESTRA SU COMPROMISO

Volvo Construction Equipment se hace notar en la exposición Bauma que se celebra en Shanghái, la principal feria de Asia

El área de exposición de Volvo, con sus 1804 m², mostró el compromiso a largo plazo de la empresa con el mercado chino. Su lema fue: "El compromiso impulsa la innovación". Volvo CE aprovechó la oportunidad para mostrar productos adaptados y diseñados específicamente para China, junto con otras grandes marcas internacionales, ansiosas por presentar sus productos en el New International Expo Center de Shanghái. El presidente de la compañía, Martin Weissburg, quiso dejar claro que China, donde Volvo CE ya es un líder del mercado de excavadoras y cargadoras de ruedas, es fundamental en los planes de futuro de la empresa.

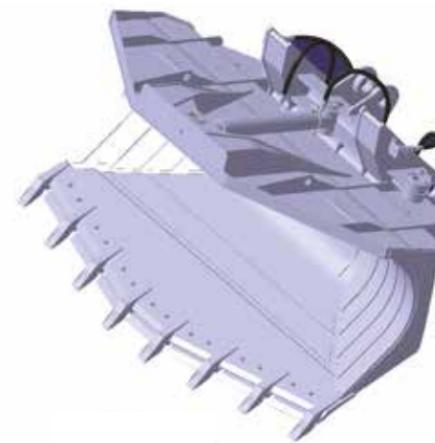
Los visitantes pudieron conocer las ventajas de ser clientes de Volvo CE gracias a un completo paquete de opciones de soporte técnico, de piezas, de financiación y de gestión de flotas. Se exhibieron creaciones de la campaña "Trash to Treasure" que consistía en transformar la chatarra de máquinas de Volvo en obras de arte. También cabe destacar el Operator Idol, el concurso nacional de "operador ecológico" de Volvo CE, que es el primero de su clase en China y el mayor evento de formación sobre eficiencia en el consumo de combustible del mundo, dirigido a más de un millón de operadores de excavadoras de ese país.



bauma
China 2014

ACCESORIOS PARA CHINA

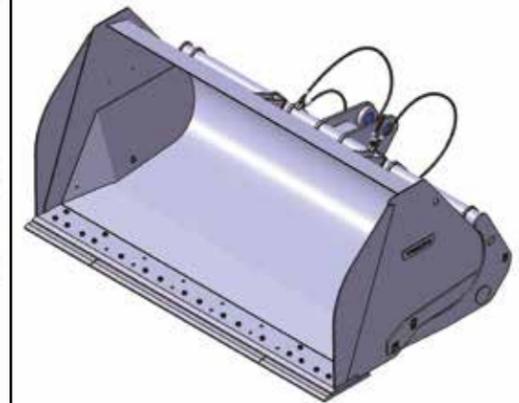
Volvo CE ha desarrollado varios accesorios para su emblemática cargadora de ruedas L105 con los que esta máquina tan adaptable se convierte en un portaherramientas que permite cubrir las necesidades específicas de los clientes en China



La investigación en materia de ingeniería y el gran número de proyectos de túneles y minas subterráneas en China ha dado lugar al desarrollo de una cuchara de descarga lateral para la cargadora de ruedas L105 que permite superar las dificultades de trabajar en lugares con espacio limitado. La combinación de esta cuchara personalizada con el dispositivo elevador y el sistema hidráulico de la L105 mejora considerablemente la seguridad y la comodidad de las operaciones subterráneas y en túneles.



Basándose en siglos de experiencia y conocimientos en la carga y transporte de madera en Suecia, Volvo CE ha desarrollado una garra para troncos avanzada para la cargadora de ruedas L105. Este accesorio multifuncional está diseñado para su uso en los sectores del procesamiento y la recogida de madera, y aumenta la seguridad y la eficacia de las labores de transporte y carga.



Volvo CE también ha presentado una cuchara de volteo alto para cargar los camiones de gran altura que operan en el mercado chino, cuya altura de volteo suele ser más elevada. La cuchara es idónea para materiales ligeros como nieve, serrín, fertilizante y carbón, y cuenta con un sistema hidráulico integrado que le brinda una altura de inclinación superior a la estándar. Esto no solo facilita la carga de camiones y la elevación en altura, sino que también reduce los tiempos de carga y mejora la seguridad. →



A MEDIDA DEL MERCADO CHINO

Entre los productos estrella de Bauma se encontraban las nuevas extendedoras P6820C (en la imagen) y P8720B de Volvo CE, capaces de ofrecer resultados de gran calidad y un ahorro de combustible excelente

Las nuevas extendedoras de orugas P6820C de tamaño medio de Volvo son auténticas máquinas todoterreno equipadas para ofrecer un máximo rendimiento. Son la solución perfecta para proyectos a media escala y cuentan con cierta flexibilidad para su uso en proyectos a gran escala.

El motor, que cumple las normativas pertinentes en materia de emisiones, es mucho más potente que el del modelo al que sustituye; aun así, consume menos combustible y emite menos ruido. El consumo de combustible se reduce todavía más gracias al modo de potencia inteligente, que reduce el régimen del motor para satisfacer la potencia y la demanda, lo que permite alcanzar ahorros de combustible de hasta el 30 %.

Las reglas Variomatic de Volvo ofrecen una gran versatilidad ante cambios frecuentes de ancho de calzada, de hasta el doble de la anchura de regla básica (de 2,5 a 5 m). Las extensiones adicionales permiten pavimentar anchuras de hasta nueve metros. Al contar con una regla fija de Volvo, la P6820C ha demostrado ser una herramienta muy eficaz capaz de pavimentar hasta 700 toneladas a la hora, con anchuras de 10 metros. Es una máquina muy versátil para una gran variedad de usos: vías urbanas e interurbanas, autopistas y vertederos. También puede trabajar con diferentes materiales como capas de rodadura, capas intermedias, capas base o capas de protección anticongelación.

Para el mercado chino, la P6820C se ha equipado con un depósito de combustible plano, una tolva ampliada y un eje oscilante con rodillos de empuje acorde a la mayor distancia de descarga de los camiones empleados en China.

El mantenimiento de la extendidora de orugas P6820C se ha simplificado. Se ha mejorado el acceso desde la plataforma del operador a los puntos de servicio con unos compartimentos de apertura muy amplia. Volvo CE también ha proporcionado un método de segregación para la distribución y el transporte de materiales, diseñado específicamente para la mezcla asfáltica que se utiliza en las carreteras de China. →



LA SENSACIÓN

Bauma permitió presentar por primera vez en el mercado chino la nueva excavadora de orugas EC170D (en la imagen)

Para satisfacer la demanda cada vez mayor de máquinas en el creciente sector de ingeniería civil en China, Volvo Construction Equipment está preparando el lanzamiento al mercado de los modelos de excavadora EC130D, EC140D, EC170D y EC220DL. La excavadora de orugas EC170D es un modelo de tonelaje totalmente nuevo que da lugar a una nueva gama entre las máquinas de 20 y 14 toneladas que se venden actualmente en China. Su objetivo es ofrecer una productividad superior a la del modelo de 14 toneladas pero trabajando de forma más rentable que el de 20 toneladas. La EC170D es el paradigma del estilo de la moderna serie D de Volvo CE. Está equipada con un motor que cumple con la normativa sobre emisiones de China capaz de ofrecer un mayor ahorro de combustible en el modo ECO y un control óptimo para el operador. 



ARENAS MOVEDIZAS

Una nueva carretera en el desierto de arena más grande del mundo constituye la primera conexión terrestre entre Arabia Saudí y Omán

por John Bayliss

Con sus casi 600.000 km², el desierto de Rub al-Jali (literalmente "cuartel vacío") cubre un enorme territorio de la Península Arábiga equiparable al tamaño de toda Francia. El terreno está cubierto por dunas de arena activas que pueden alcanzar una altura de 250 m, mientras que en el extremo oriental podemos encontrar salinas. Es uno de los entornos más calurosos, secos e implacables del mundo.

La compañía saudí Al-Rosan Contracting logró hacerse cargo de la construcción de una autopista de 256 km que unirá el Reino de Arabia Saudí con el Sultanato de Omán. La mayor parte de su recorrido comprende una calzada de un solo carril en cada dirección, aunque en algunos tramos con fuertes pendientes hay un segundo carril para camiones y tráfico lento. Los últimos 30 km de vía en Omán están iluminados.

En opinión de Fahad Hazza Aba Alros, director general de Al-Rosan Contracting, el proyecto presentaba obstáculos únicos. "Diría que todo el proyecto fue un auténtico desafío desde el primer día: por las condiciones climáticas, por la topografía de la zona, por la distancia hasta la ciudad habitada más cercana, o por la disponibilidad de repuestos y servicio técnico. El proyecto no presentaba ninguno de los factores que suelen guardar relación con el éxito".

OBSTÁCULOS OCULTOS

La autopista comienza cerca del yacimiento petrolífero de Shaybah, propiedad de Aramco (Arabia Saudí), y se extiende hasta la frontera del Sultanato de Omán. Uno de los numerosos retos a los que se enfrenta el proyecto de Rub al-Jali es que la carretera atraviesa el campo petrolífero de Chiba, lo que exige especial cuidado con los servicios existentes en el lugar. El terreno está lleno de tuberías y cableado eléctrico, líneas telefónicas y torres eléctricas. La construcción de toda la carretera se tuvo que planificar para evitar cualquier tipo de interrupción en las operaciones de Chiba.

En verano, las temperaturas en el desierto pueden alcanzar los 50 °C durante el día y por la noche pueden caer por debajo de 1 °C. Ante unas condiciones tan extremas, Volvo CE resultó →

elegido como proveedor de maquinaria de construcción gracias a su fiabilidad. FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC) se encargó de suministrar la maquinaria y de ofrecer un completo soporte técnico.

"Al-Rosan es uno de nuestros contratistas más importantes y un cliente fiel de Volvo CE", explica el director ejecutivo de FAMCO Saudi, Amal Almizyen. "Cuando les concedieron este contrato, se nos presentó el desafío de brindarles soporte logístico, ya que la ciudad más cercana está a nueve horas por carretera. Pero el mayor desafío era garantizar la fiabilidad de las máquinas. Con unas temperaturas que oscilan entre los 50 °C de día y -1 °C por la noche, y la arena permanentemente en suspensión, el trabajo se dificultaba enormemente, tanto para los operadores como para las máquinas. Sin embargo, desde el principio Al-Rosan señaló la importancia del soporte técnico a pie de obra, así que tuvimos que dirigir nuestros servicios para amoldarlos a ese desafío".

PUENTE DE SUMINISTROS

Desde su sucursal de Riad, FAMCO estableció un "puente" logístico para suministrar maquinaria de Volvo en un área remota y aislada de uno de los desiertos más inhóspitos del planeta. "A una distancia de 1000 km de la ciudad habitada más cercana, tuvimos que ponernos a la altura de las circunstancias y demostrar que nuestra reputación es merecida", dice Almizyen.

"La carretera que atraviesa Rub al-Jali es un ejemplo excelente de cómo reunimos servicio, soporte técnico, implicación y mantenimiento in situ en pro del contratista", señala Paul Floyd, director ejecutivo senior del grupo FAMCO. "Es un proyecto extraordinariamente importante para el desarrollo infraestructural de Arabia Saudí y estamos muy orgullosos de formar parte de este proyecto emblemático y ambicioso, y de estar a la altura del desafío".

En total, para esta aventura se han usado unas 95 máquinas de Volvo CE, entre las que se incluyen dúmperes articulados, excavadoras y motoniveladoras. A pesar de las condiciones extremas del desierto, no fue necesario hacer modificaciones en la maquinaria y FAMCO se mostró completamente satisfecho con su funcionamiento.

"Con 95 máquinas sobre el terreno, unos plazos exigentes sin lugar para el descanso, dunas de 305 m de altura y un terreno inimaginable, no fue una tarea nada sencilla", nos dice Ahmad Halwani, director general del departamento de maquinaria de construcción de FAMCO. "Sin mencionar ningún nombre, diré que trabajamos con otras marcas cuyas máquinas dejaron de funcionar al poco tiempo ya que no podían soportar el ritmo de trabajo o tenían el centro de soporte técnico más cercano a horas de distancia. El factor clave para nosotros fue el soporte técnico de mantenimiento que podíamos ofrecer, aunque lo más evidente fue la durabilidad de nuestras máquinas en uno de los lugares más áridos de la Tierra".

Sin asentamientos locales ni agua potable, hubo que erigir plantas desalinizadoras y construir alojamiento temporal para los casi 600 conductores, operadores de excavadoras, técnicos y demás personal auxiliar necesarios para ejecutar un proyecto de tres años de duración. Además, hubo que emplear unidades especiales para el mantenimiento de la maquinaria, ya que las instalaciones más cercanas están a 40 km del lugar de construcción. Hubo que transportar también combustible y repuestos, sin olvidar la comida y el agua para los trabajadores.



Amal Almizyen de FAMCO



Las máquinas de Volvo transportaron 130 millones de metros cúbicos de arena



Paul Floyd de FAMCO

ES UNO DE LOS ENTORNOS MÁS CALUROSOS, SECOS E IMPLACABLES DEL MUNDO



En el proyecto se utilizaron 95 máquinas de Volvo



La autopista tiene 256 km

"Es evidente que el proyecto planteó desafíos únicos, especialmente en lo referente a mantenimiento y soporte postventa", comenta Mark Johnson, director general del departamento de postventa de FAMCO. "En la región nunca se había ejecutado una obra tan remota, así que en FAMCO tuvimos que construir nuestras propias instalaciones de mantenimiento modulares para brindar soporte técnico al contratista. Teniendo en cuenta la ubicación remota del proyecto, las dificultades que planteaba la topografía de la zona, las condiciones extremas del entorno y la falta de cobertura telefónica, el departamento de soporte postventa de FAMCO desempeñó un papel crucial en el éxito de este proyecto. Establecimos talleres a pie de obra operativos ininterrumpidamente y en manos de técnicos expertos para garantizar un servicio técnico y un mantenimiento de calidad y fiable para las máquinas de Volvo".

HUELLA INMEDIATA

Los fuertes vientos de la región mueven la arena de una zona a otra, cambiando permanentemente el paisaje. Además, el agua subterránea suele generar humedales en la superficie que exigen una construcción especializada basada en la creación de un armazón de malla metálica para proteger la carretera frente a la subida del nivel del agua.

Todos los días se excavaba arena y luego se compactaba con el agua subterránea salada para construir puentes de arena a través de las salinas y entre las altas dunas. "Los volúmenes de arena son realmente enormes", apunta Fayed M. Subbaheen, jefe de proyectos de Al-Rosan Contracting. "Se han transportado un total de 130 millones de metros cúbicos de arena durante el proyecto para construir el puente de la carretera. A su vez, se han usado 12 millones de metros cúbicos de material para proteger los terraplenes de arena frente a la erosión causada por el viento o el agua". Dicho de otro modo, 130 millones de metros cúbicos es el equivalente a 26 de las grandes pirámides de Egipto.

La nueva carretera está llamada a dejar una importante huella en el transporte entre Arabia Saudí y Omán. Hasta ahora, las mercancías transportadas por tierra entre los dos países tenían que recorrer un trayecto largo e indirecto a través de los Emiratos Árabes Unidos por la red de carreteras actual. La ruta directa a través de Rub al-Jali reducirá drásticamente los tiempos de viaje.

Essam Al-Malik, director regional (Provincia Central) de FAMCO Saudi, tiene muy claro por qué se eligió a su compañía para ejecutar un proyecto de este calibre. "Al-Rosan eligió a FAMCO por su reputación, por la calidad de sus productos y por el soporte técnico y logístico ininterrumpido que podemos ofrecer a nuestros clientes", señala.

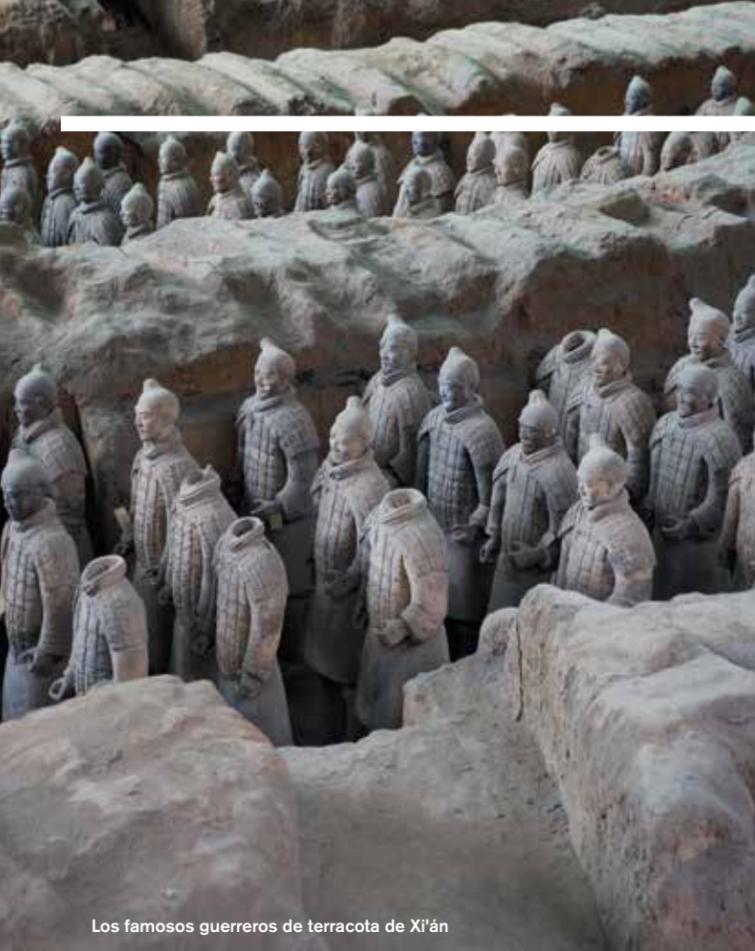
Ahmad Halwani, de FAMCO, elogia el papel de Volvo CE: "Estamos orgullosos de que Volvo CE haya participado en la construcción de la carretera más larga y tal vez más representativa de Oriente Medio", dice. Por su parte, Paul Floyd, de FAMCO, añade: "La importancia estratégica de este proyecto lo convierte en una de las anotaciones clave del historial de éxitos de FAMCO y de Volvo".

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación para el iPad para ver un video de la construcción de la vía

UN OBJETIVO AMBICIOSO

Las extendedoras de Volvo se usan en todo el país para la construcción de miles de kilómetros de nuevas calzadas →

por Cathy Smith



Los famosos guerreros de terracota de Xi'an



Zhao Wei, director de maquinaria, Shaanxi Road and Bridge Group



CHINA



Las extendedoras ABG8820 trabajan 14 horas al día

VOLVO CE ES UN LÍDER DEL MERCADO DE EXTENDEDORAS DE ORUGAS EN CHINA

Xi'an, en el noroeste de China y hogar de los famosos guerreros de terracota, fue en su día capital imperial del país y en ella, hace más de 2000 años, el emperador Qin Shi Huang dio rienda suelta a su pasión por la construcción. Comenzó las obras de la Gran Muralla, creó a los guerreros que debían protegerlo en el más allá y construyó la primera red de carreteras del país.

En la actualidad, el programa de construcción de carreteras de China es bastante más ambicioso que el de la dinastía Qin, y supone la construcción anual de nada más y nada menos que 10.000 kilómetros de nuevas autopistas.

En el norte de Xi'an, cuatro extendedoras de orugas ABG8820 de Volvo trabajan 14 horas al día para extender la última capa de asfalto de una nueva autopista de 96 km que se abrirá al tráfico en la provincia de Shaanxi en noviembre de 2014.

Los caminos rurales que rodean las obras dan una pista de por qué hacía falta construir la nueva autopista: no es raro ver enormes atascos de camionetas de tres ruedas donde se apilan montañas de grano de forma precaria. En un cruce, para recordar a todos las terribles consecuencias del exceso de

velocidad, se pueden ver los restos de un automóvil tras un fatal accidente.

La autopista de Xian-Xun ayudará a descongestionar las carreteras locales y el grupo Shaanxi Road and Bridge Group, que se hizo con el contrato de 716 millones de euros para construir la nueva autopista de peaje, cree que la inclusión de máquinas de Volvo Construction Equipment en su propuesta jugó un papel fundamental para lograr dicho contrato.

ESTÁNDARES CADA VEZ MÁS EXIGENTES

Los nuevos estándares de construcción de carreteras en China exigen que las superficies duren 15 años, aunque pocas vías cumplen realmente tales requisitos. No obstante, el director de maquinaria de la empresa, Zhao Wei, afirma tras comparar lo visto en otras zonas de China que las extendedoras de orugas de Volvo, con tecnología ABG de doble compactador, pueden producir calzadas con una superficie mucho más resistente.

"Usar una extendidora Volvo 8820 para construir la →



Duan Yanfei, director general,
Tongguan Construction Machinery Co

carretera nos ayuda a cumplir el estándar nacional y nos facilita enormemente el trabajo", nos dice Zhao.

Extender la ardiente capa asfáltica sobre los cuatro carriles de la autopista en pleno verano es un trabajo realmente duro, pero el operador Xin Ming nos dice que está en el lugar más cómodo: la cabina. "Tiene un excelente diseño basado en el operador", dice. "El techo es ideal para combatir el calor. Hay extendedoras que no lo tienen. Además, cuando estás trabajando y surge algún problema, los mensajes del panel de control aparecen en chino. Y eso ayuda mucho".

LA HORA DEL CAMBIO

Esta autopista forma parte de una nueva red de seis autopistas diseñada para estimular la urbanización de esta región y para sacar provecho de los millones de turistas que acuden cada año a Xi'an para visitar los guerreros de terracota. Es una infraestructura crucial para el rápido desarrollo de la zona económica Guanzhong-Tianshui cuyo objetivo es estimular la economía del interior del país, que se ha quedado atrás respecto a las zonas costeras.

El responsable del proyecto, Guo Yong, señala que la nueva carretera reducirá en más de la mitad el tiempo de transporte de las mercancías procedentes de las minas de carbón del condado de Xunyi, en el extremo septentrional de la autopista, hacia empresas repartidas por toda Xi'an. "Con la autopista, el viaje durará poco más de una hora (frente a las dos horas y media que dura ahora mismo), y eso marca una diferencia enorme".

Volvo CE tiene una posición muy consolidada en la provincia



LOS ESTÁNDARES CHINOS EXIGEN QUE LA SUPERFICIE DE LAS CARRETERAS DURE 15 AÑOS

de Shaanxi. Además del concesionario principal de Xi'an, cada una de las 10 ciudades secundarias de la provincia cuenta con un taller de servicio aprobado por Volvo para que los clientes reciban la atención que necesitan cuando la necesitan.

FUERZA E ÍMPETU

Volvo CE ya es una empresa líder en el mercado de las extendedoras de orugas en China aunque sus máquinas cuesten el doble que algunas de las marcas locales. Duan Yanfei, que dirige el concesionario de Volvo en Xi'an, Tongguan Construction Machinery Co, está convencido de que los exigentes estándares de construcción de carreteras favorecerán a Volvo en el futuro.

"En China, la competencia se está volviendo encarnizada. Creemos que algunas marcas de baja calidad tendrán que abandonar el mercado. Confiamos en que la buena calidad de nuestro servicio técnico y de nuestras máquinas nos permita ganar más cuota de mercado en China".

Además, se trata de un mercado muy activo. El número de vehículos que circula por las carreteras chinas ha aumentado de los 23 millones de 2003 a los 140 de la actualidad sin contar los vehículos comerciales. Para 2015, el objetivo del gobierno chino es completar 120.000 km de autopistas en todo el país, unas cifras con las que el emperador Qin solo habría podido soñar. ☞

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



CARIÑO,

HE ENCOGIDO LA CARGADORA

El modelo de LEGO® Technic de la fotografía no es apto para jugar al aire libre.



VIDEO

Un nuevo video de LEGO® Technic muestra todo lo que estaba dispuesto a hacer el mayor equipo de diseño de juguetes del mundo para perfeccionar sus últimas minimaravillas.

Descubra cómo lo hicieron en [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment





Fotografías de Jonathan Nackstrand

ASFALTANDO CAMINOS

Una extendidora de Volvo se ha modificado para adaptarse a las condiciones de trabajo existentes a casi 2000 metros bajo tierra en la mayor mina de hierro del mundo

por Nathalie Rothschild

El descubrimiento de un enorme depósito de mineral de hierro llevó al nacimiento de la ciudad ártica de Kiruna. Situada a 300 km al norte del Círculo Polar Ártico, en la Laponia sueca, Kiruna se asienta sobre una gigantesca capa de magnetita que se adentra 4 km en el suelo, tiene 2 km de profundidad y una anchura media de 80 m.

Los trabajos de explotación comenzaron en 1898 con canteras abiertas. Al principio, los mineros transportaban el mineral sobre carros tirados por caballos. Hubo que esperar a la década de los 60 para que la empresa minera estatal de Suecia Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) iniciara la explotación subterránea.

En la actualidad, Kiruna alberga la mina subterránea de hierro más grande y moderna del mundo. Una extensa red de vías de tren y de carreteras serpentea a 1542 m bajo tierra. Kiruna es, literalmente, una ciudad en movimiento. En los próximos 20 años, una parte de la población de la ciudad se trasladará a nuevos hogares erigidos alrededor de un nuevo centro urbano para que la mina pueda seguir expandiéndose.

EXCAVACIÓN PROFUNDA

Muy por debajo, el encargado Mathias Enlund dirige un equipo de siete profesionales de la pavimentación que están construyendo los 400 km de la red subterránea de carreteras de la mina. El asfalto se mezcla a 17 km de la mina y luego se transporta hasta llegar al equipo de pavimentación bajo tierra. Según Enlund, la llegada de la extendidora de orugas P7820C de Volvo les ha facilitado mucho el trabajo.

"Antes trabajábamos con una extendidora de ruedas. Ahora nunca nos quedamos atascados porque la máquina lleva orugas y, sinceramente, es muy fiable. Nunca se paraliza el trabajo", dice

Enlund sobre la extendidora de Volvo. Y añade: "Es tranquilizador saber que está equipada con un motor de combustión ecológico de bajo consumo de combustible y bajo nivel de ruido".

Enlund vive con su pareja y dos niños en la ciudad de Jokkmokk, al norte, adonde regresa los fines de semana. Aquí es "donde empieza el mundo", dice. Como el resto del equipo, trabaja cuatro días a la semana durante toda la campaña de verano, de mayo a octubre. Se asfalta entre junio y septiembre.

A comienzos de este año el equipo cambió de máquinas. Casi todo el trabajo se hace cuesta arriba y la nueva extendidora de Volvo es lo suficientemente potente como para trabajar con los camiones de 55 toneladas que suministran el asfalto por las pendientes de los túneles de la mina con un desnivel del 7 %.

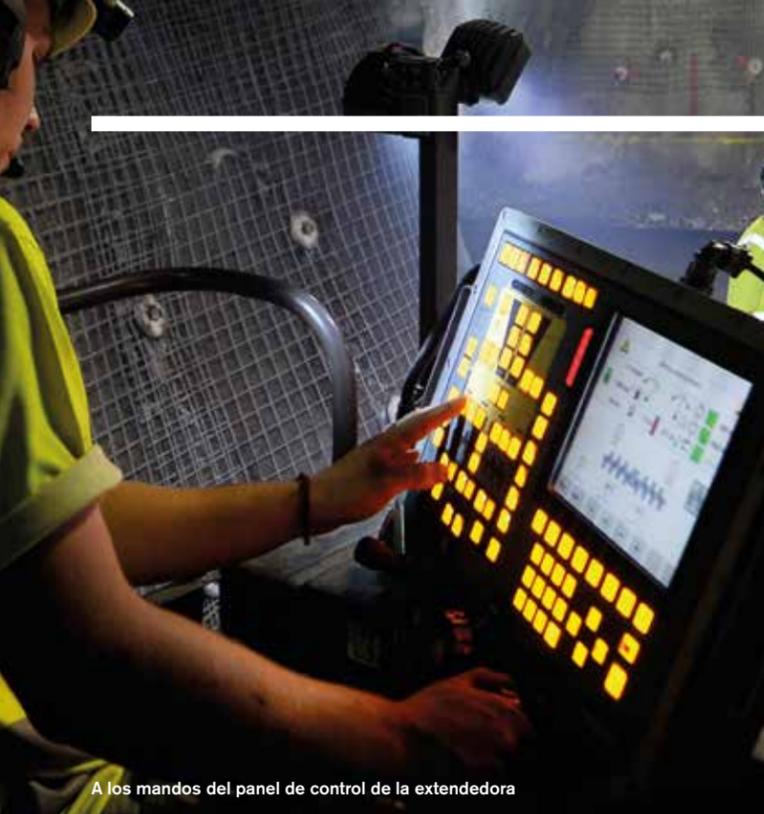
NUNCA NOS QUEDAMOS ATASCADOS PORQUE LA MÁQUINA LLEVA ORUGAS

RESPUESTA RÁPIDA

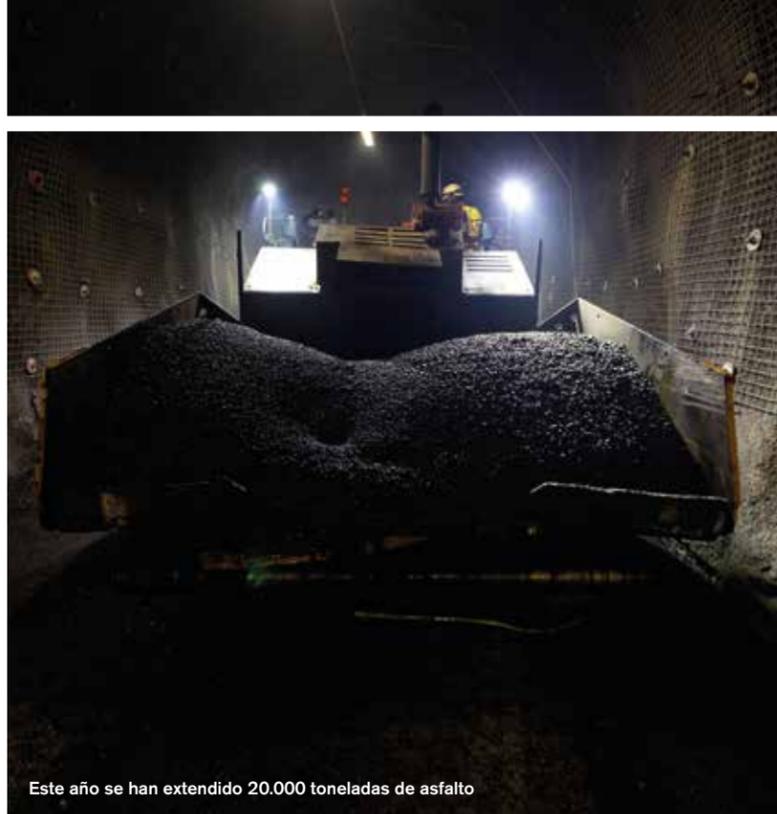
Cuando LKAB contrató a NCC Roads (una de las empresas líderes en el sector de la construcción y el desarrollo de la región nórdica) para que se encargara de la pavimentación y de la reparación de las carreteras subterráneas de la mina de Kiruna, la compañía contactó con el concesionario autorizado de Volvo CE Swecon para ver si podían ofrecer la maquinaria adecuada.

Volvo CE proporcionó inmediatamente la P7820C, que después de algunas modificaciones se llevó a casi 1,5 km bajo tierra... un viaje que llevó varias horas ya que la extendidora avanza a una velocidad máxima de 4 km/h. Todo el proceso (desde la primera llamada telefónica hasta el primer asfaltado) llevo tan solo 10 días, incluido el tiempo para modificar la extendidora.

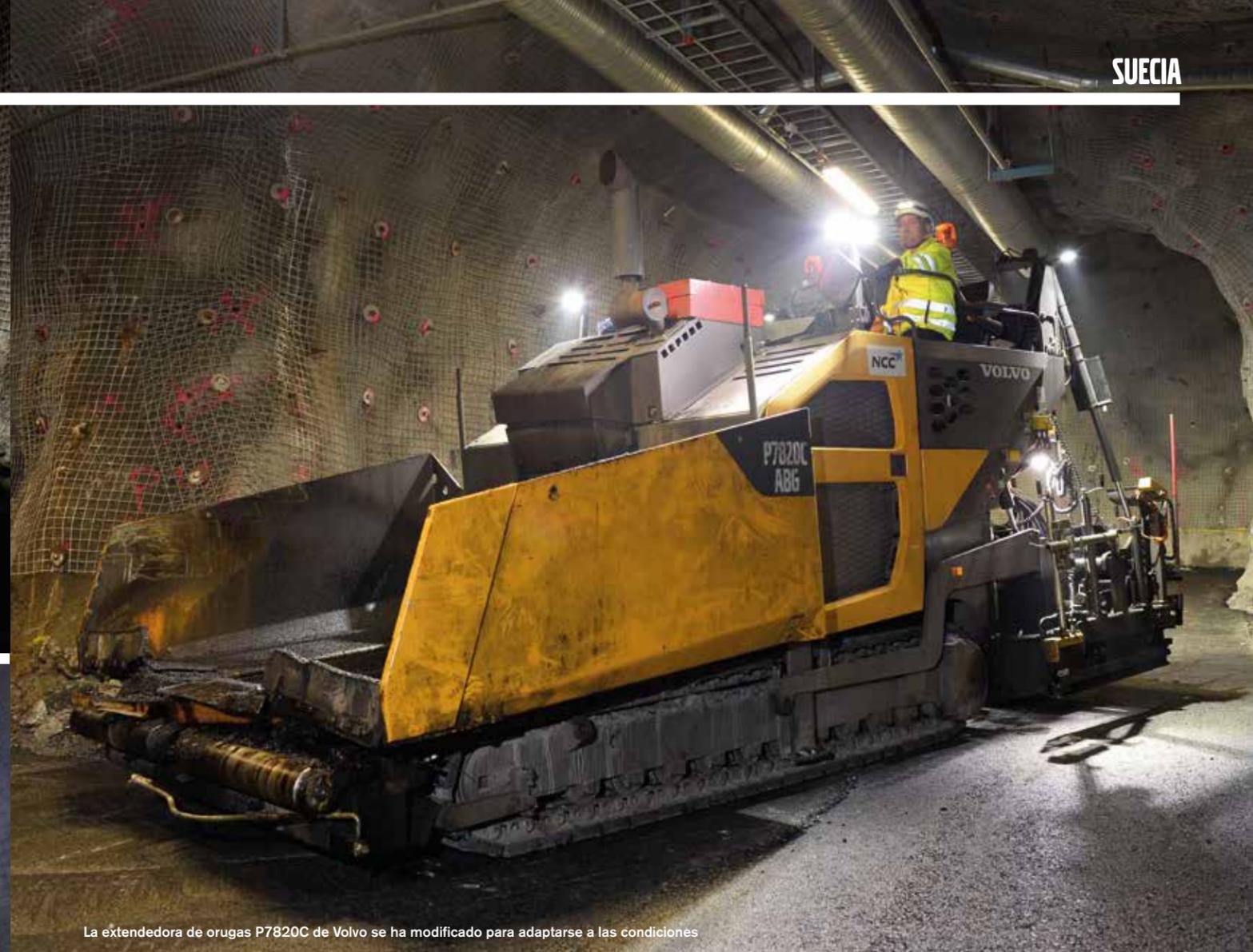
"Hubo que adaptar la P7820C a las condiciones particulares de la mina", explica Svante Bodare, especialista en productos de maquinaria para carreteras en Swecon. "Los túneles subterráneos →



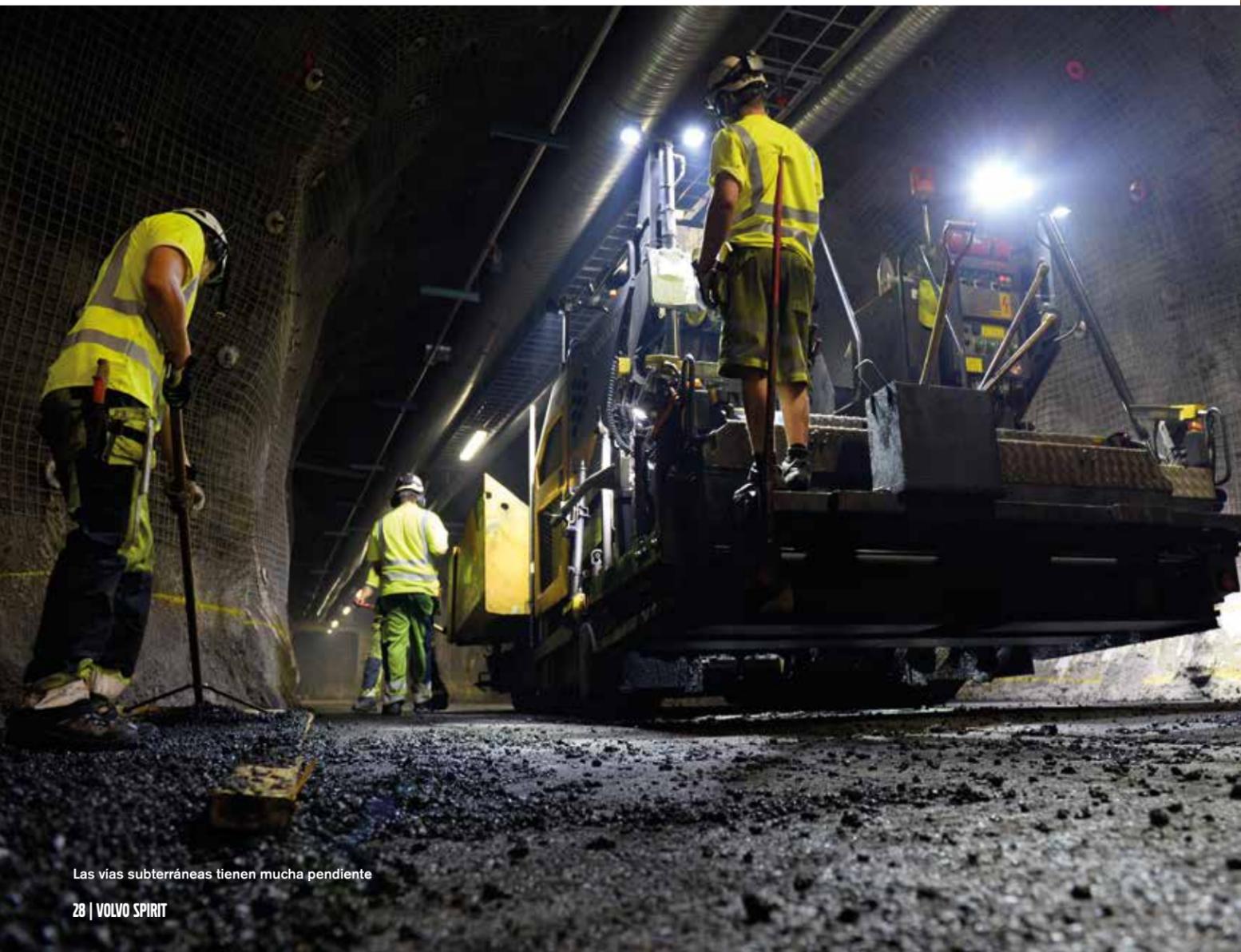
A los mandos del panel de control de la extendidora



Este año se han extendido 20.000 toneladas de asfalto



La extendidora de orugas P7820C de Volvo se ha modificado para adaptarse a las condiciones



Las vías subterráneas tienen mucha pendiente

son oscuros, los techos, bajos y las carreteras tienen un desnivel prácticamente constante del 7 %. Por esto tuvimos que desmontar el techo de la extendidora, acortar el tubo de escape y montar luces extra".

Ha sido una solución única para Suecia. "En este país, el 98 % de los trabajos de pavimentación se hace en superficie y con máquinas de ruedas. Además, por lo general, esas máquinas se transportan de un sitio a otro con la ayuda de camiones; sin embargo, en la mina es necesario conducir la P7820C para llevarla de un sitio a otro", dice Bodare.

El responsable de obra de NCC Roads, Johan Pettersson, señala que la extendidora marcó una diferencia fundamental en el trabajo de su equipo. "Cuando la maquinaria no es fiable, todos estamos en tensión. Esta extendidora crea confianza; todos confían en que podrán hacer su trabajo con eficiencia y sin interrupciones".

EN LAS PROFUNDIDADES DE LA HISTORIA

Aunque los operadores están encantados con la extendidora, el mayor desafío según Pettersson es desplazarla al final de un turno, ya que es un proceso muy lento. Además, como la extendidora

se utiliza en condiciones inusuales y muy exigentes, es obligatorio realizar un mantenimiento adecuado.

"Actualmente, hemos firmado un contrato de leasing con Swecon para la máquina y, como tienen un taller aquí en Kiruna, el servicio técnico es excelente. Pueden enviar personal técnico especializado muy rápido, y eso marca una enorme diferencia. En el pasado usábamos máquinas más viejas y el punto de servicio más cercano se encontraba en Umeå, a siete horas de distancia".

Además de erigir una enorme red de carreteras, la extendidora de Volvo también se va a utilizar en la construcción de nuevas oficinas, estaciones de servicio y garajes subterráneos. En este momento, la extracción de mineral de hierro se está realizando a unos 900 m, pero la P7820C ha estado trabajando a 1480 m de profundidad, donde ha estado asfaltando, literalmente, el camino para las operaciones del futuro.

"Este año se han extendido unas 20.000 toneladas de asfalto bajo tierra, probablemente la mayor cantidad en la historia de esta mina", dice Pettersson.

Le gustaría seguir usando la extendidora de Volvo porque sería muy conveniente para el mantenimiento de las carreteras, una labor que nunca tiene fin. "Bajo tierra hay un mercado permanente", dice. 

HA SIDO UNA SOLUCIÓN ÚNICA PARA SUECIA

Fotografías de Patricio Murphy



TODOS A CUBIERTA

Una cooperativa de estibadores reparte la carga en uno de los puertos más activos de Argentina →

por Kristie Robinson

Una cargadora de ruedas equipada con una extensión para mejorar la seguridad de los trabajadores

"Podría ser peor. Podrías estar cargando bolsas en el puerto", es la respuesta habitual en Argentina cuando alguien se queja de su trabajo. Pero en una cooperativa, los estibadores hablan con orgullo de su profesión. Muchos de ellos incluso están siguiendo los pasos de su padre. Además, gracias a la mecanización, el trabajo antes extenuante de cargar bolsas se ha quedado en un mero recuerdo del pasado.

Rosario se alza a orillas del río Paraná, 550 km aguas arriba del océano Atlántico. Es la segunda ciudad de Argentina y hogar de San Lorenzo, uno de los puertos más grandes y activos del país. Aproximadamente el 85 % de los productos derivados, del grano y del aceite del país pasa por San Lorenzo y por los puertos de Gran Rosario. Alguien llamó a Argentina "el granero del mundo" y ahora, con el auge de las exportaciones agrícolas, el de los puertos no es desde luego un negocio pequeño.

La serie de terminales portuarios se extiende más de 50 km y en ella se trabaja las 24 h del día, los 365 días del año. Las empresas de transporte necesitan socios rápidos y eficientes para despachar sus mercancías.

De esto se encargan precisamente los 1000 trabajadores de la Cooperativa de Trabajos Portuarios Limitada de Puerto General San Martín. Herme Juárez, presidente de la cooperativa desde 1969, conoce como nadie el negocio portuario y es consciente del papel clave que juega el puerto de San Lorenzo en la comunidad local. "Se mueve todo al ritmo que va marcando el puerto", explica.

UNA HISTORIA DE COOPERACIÓN

Juárez empezó a dar sus primeros pasos hace más de 50 años. Su primer empleo fue como estibador, cargando y descargando los barcos que atracaban en puerto. Es un hombre con la visión de un empresario y el corazón de un sindicalista. Después de haber vivido en carne propia la realidad de marginación y explotación de los estibadores y de ver cómo los esfuerzos de sus compañeros no se veían recompensados, empezó a organizar la cooperativa y a sus 45 miembros.

"Uno vino a esta vida para hacer cosas, y empezamos a hacer", explica.

Su objetivo era dar a los estibadores (por aquel entonces considerados "ciudadanos de tercera o cuarta categoría") una vida mejor y ofrecer un servicio eficiente a las empresas que utilizan el puerto. Todos trabajaron duro y fueron ganando clientes: pronto la cooperativa empezó a crecer.

En 1996, Juárez llegó a la conclusión de que si incorporaban el uso de máquinas, podrían cargar los barcos mucho más rápido. Así, la cooperativa consiguió un crédito para invertir en 10 cargadoras de ruedas L70C. Esa decisión marcaría un antes y un después en la historia de la cooperativa, ya que le permitió crecer exponencialmente.

"Con la velocidad con que cargamos los barcos, le ganamos horas de navegación. Así sean tres o cuatro horas más rápido, son tres o cuatro horas de navegación que se ganan", explica Juárez.

EL TIEMPO ES ORO

Sin embargo, el tiempo ahorrado no se mide en horas, sino en días. Antes de la mecanización, habrían hecho falta 20 días para cargar un barco de 56.000 toneladas en unas condiciones pésimas. Con el uso de cargadoras de ruedas, el tiempo se reduce a 72 horas. Además, con el ritmo actual y con la incorporación



Los botes ambulancia son parte del centro de rescate para emergencias desarrollado por la cooperativa



Al pie de una montaña de harina de soja

reciente de 10 cargadoras de ruedas L90F más con cucharas de 7 m³ (lo que supone un total de 79 máquinas de Volvo, entre las que predominan las cargadoras de ruedas), el mismo barco se podría cargar en poco más de un día al mover cada máquina unas 800 toneladas a la hora.

El año pasado, la cooperativa alcanzó un récord de carga: 6,3 millones de toneladas de mercancías en barcos de San Lorenzo y Gran Rosario. Los estibadores están orgullosos de ofrecer un servicio sin parangón al puerto. De hecho, están tan satisfechos con las cargadoras de ruedas que en las fiestas de fin de año y demás celebraciones no falta nunca una L90 con la cuchara llena de hielo y champán.

Juárez considera las máquinas de Volvo una pieza integral de la cooperativa. "Realmente, todo lo que hemos hecho lo hicimos con Volvo. Por supuesto, los Volvos no se manejan solos, los manejan personas". Y las personas siempre son lo primero. El trabajo en puerto implica muchos peligros, pero la regla bajo la que se toman todas las decisiones es "las personas por encima de los beneficios", especialmente en lo que respecta a la seguridad de los trabajadores.

Gustavo Casas, ejecutivo de grandes cuentas en Argentina y Uruguay para Volvo CE, afirma que es todo un privilegio trabajar con la cooperativa: "Con su visión y el respeto hacia sus

Herme Juárez, Presidente de la Cooperativa de Trabajos Portuarios Limitada de Puerto General San Martín desde 1969

VOLVO SERÁ UNA PARTE INTEGRAL DEL FUTURO DE LA COOPERATIVA

trabajadores, la cooperativa es un socio perfecto para Volvo: son lo que Volvo quiere de sus clientes".

CINTURÓN DE SEGURIDAD

Un ejemplo concreto del trabajo que efectúan los empleados es la carga de productos agrícolas sobre cintas transportadoras que llevan los productos a bordo del barco. Un almacén, donde trabajan cuatro cargadoras de ruedas, alberga 180.000 toneladas de harina de soja en pilas de 40 m de altura.

El operador Pedro Fydrizowski afirma lo siguiente: "Usamos las máquinas para tirar la harina por una rejilla que da a una cinta que la lleva hasta el barco". Antes se trataba de un trabajo muy peligroso, ya que las montañas de harina apelmazada, que podían llevar ahí un mes, pueden desmoronarse sin previo aviso y provocar una avalancha sobre las máquinas y los trabajadores. Aunque la integración de las cargadoras de ruedas en los procesos de trabajo ya redujo los accidentes en un 95 %, los trabajadores querían ir más allá.

El equipo de mecánicos de la cooperativa dio con una solución: durante los últimos tres años, los operadores han estado utilizando una extensión de grúa en la parte delantera de la cargadora de ruedas para soltar el producto que están

manipulando. La extensión fue diseñada y construida por los trabajadores de la cooperativa y ha ayudado a mejorar aún más la seguridad de los trabajadores, ya que las máquinas no tienen que trabajar tan cerca del "acantilado" de harina.

Una mayor seguridad mejora la eficiencia y aumenta los beneficios de la cooperativa, que se han destinado a proyectos sociales y comunitarios y a conseguir otras mejoras en materia de seguridad, la más reciente de las cuales es un nuevo centro de rescate para emergencias. El centro, que cuenta con helicópteros, botes ambulancia y coches ambulancia, es el primero de su clase en América Latina y se desarrolló específicamente para los peligros propios del trabajo portuario.

Juárez, que podría haberse jubilado ya hace tiempo, es un visionario con un deseo insaciable de mejores resultados y tiene la firme creencia de que puede seguir mejorando la vida de los trabajadores. Y además, está seguro de que Volvo formará parte del futuro de la cooperativa. De hecho, el siguiente paso consistirá en la integración de algunas L120 con cucharas de 12 m³ a la flota. "Pero solo si las cintas lo soportan".

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

A POR EL FUTURO

Uno de los mayores productores de madera de los EE. UU. va a usar máquinas de Volvo para modernizar uno de sus aserraderos →

por Julián González



LA EMPRESA DECIDIÓ CONFIAR EN LA MÁQUINA DE VOLVO Y EN SU EQUILIBRIO PERFECTO PARA SUS AMBICIOSOS PLANES



Jim Smith (izquierda) y Dana Schmitz de Idaho Forest Group

En lo que parece una mezcla de *Jurassic Park* y *Transformers*, tres cargadoras de ruedas de elevación a gran altura L180GHL de Volvo han llegado a los Estados Unidos gracias a una visionaria empresa familiar que está decidida a abrir nuevos caminos en el sector maderero del país.

Con sede en los frondosos y espesos bosques del norte de Idaho, el grupo Idaho Forest Group ha incorporado las cargadoras para manipulación de troncos de Volvo a su aserradero de Lewiston, que va a convertir sus instalaciones en unas de las más modernas y avanzadas tecnológicamente de toda Norteamérica.

"Pretendemos ser lo más eficientes que podamos y estar a la última en tecnología para reducir al mínimo los costes. Esto nos da un margen con el que podemos pagar el máximo por la madera y a los propietarios de las tierras para seguir compitiendo en la puja por la madera. Además, nos da un margen de reinversión en el aserradero", afirma Dana Schmitz, responsable de análisis y planificación empresarial del grupo Idaho Forest Group.

La empresa vio por primera vez la L180GHL en una visita a un aserradero en Austria. No obstante, no decidió confiar en la máquina de Volvo y en su equilibrio perfecto para sus ambiciosos planes de futuro hasta que la vieron en uso en una planta de Michigan, donde se encontraba la única L180GHL del país por aquel entonces.

"Al ser una máquina diseñada para un uso específico, no es tan grande como otras que habíamos estado viendo, pero puede

manejar la carga mucho mejor y también optimiza la distribución de peso entre los dos ejes", nos dice Schmitz. "Nos pareció que manejaba la carga mucho mejor que sus competidoras y ese fue un argumento clave para su compra".

NUEVAS ALTURAS

La empresa opera cinco aserraderos en Idaho, lo que la convierte en una de las mayores productoras de madera de los EE. UU., con una capacidad de casi 300 millones de metros de tablero al año y presencia en mercados de todo el mundo. Tan solo el aserradero de Lewiston produce 300 mil metros de tablero al día (entre 60 y 90 millones de metros al año).

Se prevé que esas cifras crezcan notablemente, por lo que optimizar el espacio será esencial cuando las instalaciones se terminen de renovar este año. Y ese es el motivo por el que las capacidades de gran altura de elevación de la L180G terminaron en el norte de Idaho.

John Cushman es el director del concesionario de Volvo CE Clyde/West Inc. "Gracias a las L180GHL, van a hacer pilas de una altura media de 5,5 m, mientras que con los métodos convencionales que usamos en los EE. UU. logramos una altura de apilado media de 3,35 m sin medios auxiliares. Así se ganan 2,13 m de almacenamiento, un volumen realmente enorme en esta zona", dice Cushman, y añade: "Si pensamos en el coste del espacio de

almacenamiento, se aumenta la capacidad en un 30 %, a lo que hay que sumar la reducción de la distancia recorrida por las máquinas. Todo esto se traduce en ciclos más cortos para las máquinas, menos desgaste, menos consumo de combustible y la oportunidad de manipular más madera a la hora. Por todo esto, nuestras máquinas son una solución excelente al optimizar el aprovechamiento del espacio de almacenamiento a un coste mínimo".

LA IMPORTANCIA DEL COMBUSTIBLE

El motor diésel turbo de 13 litros y 6 cilindros en línea ofrece un par elevado a bajas revoluciones gracias a la tecnología de combustión V-ACT de Volvo. Los bajos niveles de emisiones cumplen con los requisitos de la normativa para emisiones de motores Tier 4 Interim/Fase IIIB en cuanto a eficiencia y cuidado medioambiental, al tiempo que el pedal ECO anima al conductor a accionar el acelerador con la cantidad adecuada de contrapresión mecánica.

Las tres cargadoras L180G de Volvo atraviesan a toda velocidad los terrenos del aserradero de Lewiston cargadas de troncos en su garra hidráulica con un ángulo de giro de 360 grados. La lista de ventajas ofrecidas por la máquina de Volvo es muy extensa, pero para el grupo Idaho Forest Group, los ahorros en materia de

combustible ocupaban el puesto número uno y con un amplio margen de ventaja.

"El combustible es crucial. Algunas de nuestras viejas máquinas engullían entre 45 y 49 litros a la hora cuando cargaban madera, mientras que estas otras consumen unos 17. Es cierto que todavía no están trabajando al mismo ritmo que lo harán en el futuro, pero es increíble".

La compañía calcula que durante la vida útil de las tres máquinas de Volvo, que calculan entre 10 y 15 años, el ahorro de combustible podrá alcanzar los 1,8 millones de euros.

Los trabajadores del aserradero están igual de contentos por poder trabajar en una cabina tan silenciosa que solo produce entre 40 y 45 decibelios de sonido, equipada con un cómodo climatizador, controles ergonómicos y amplias ventanas para una visibilidad perfecta.

"Ahora no podemos ni imaginar cómo se trabajaba con las viejas máquinas", nos dice Jim Smith, mecánico jefe en el aserradero de Lewiston. "El que diseñó estas máquinas era un verdadero genio".

LA LISTA DE VENTAJAS DE LA MÁQUINA DE VOLVO ES LARGA

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



VOLVO CE GOZA DE UN AMPLIO RECONOCIMIENTO POR SU ESTRATEGIA MEDIOAMBIENTAL

LA INICIATIVA CLIMATE CHALLENGE EMPIEZA A CALENTAR MOTORES

Volvo CE calcula que el 90 % de su impacto climático es indirecto, resultado del uso de sus máquinas en casi todas las etapas del ciclo del sector de la construcción. La red global de la empresa es una ruta ideal para llegar a los principales actores de todo el sector de la construcción. Y en Volvo estamos convencidos de que colaborar con los socios es la forma más eficaz de reducir nuestro propio impacto climático.

"Llevamos varios años trabajando en la reducción de las emisiones mediante nuestras propias iniciativas internas y hemos logrado un enorme éxito", afirma el presidente de Volvo CE, Martin Weissburg, que además añade: "Sin embargo, no podemos abordar solos los problemas climáticos".

Con la convicción de que el sector en conjunto, no solo el encargado de la maquinaria de construcción, puede conseguir más cosas a través de la unión, Volvo CE está promoviendo la iniciativa Construction Climate Challenge (CCC). Se trata de una nueva iniciativa global que fomenta la responsabilidad del sector de la construcción en su conjunto a la hora de contrarrestar el impacto negativo en el medio ambiente.

Para este fin, Volvo CE ha convocado una cumbre del sector que se celebrará el 24 de junio de 2015 en la ciudad sueca de Gotemburgo con el objetivo de influir en la cadena de suministros del sector de la construcción, desde la extracción de los materiales en las canteras hasta la construcción de edificios o de carreteras. Será el broche de oro a una serie de eventos y conferencias globales diseñados para garantizar una máxima repercusión. El objetivo de la iniciativa CCC en un plazo de tres años no es únicamente despertar la conciencia sobre las cuestiones medioambientales, sino estimular el diálogo entre representantes del sector, el mundo académico y los políticos. Está además proporcionando fondos para nuevas investigaciones por todo el mundo y ya se está creando un foro para compartir conocimientos y recursos con los que el sector pueda cambiar su rumbo. La investigación académica es clave en la iniciativa CCC y se espera que el foro sirva como puente de unión entre el sector de la construcción y la investigación sobre sostenibilidad, así como para fomentar la colaboración entre el sector académico y la industria. Tras evaluar resultados y mejoras, la iniciativa CCC establecerá áreas prioritarias para otro ciclo de tres años, así como para fomentar el conocimiento de la iniciativa y el compromiso.

UN SOCIO COMPROMETIDO

La iniciativa CCC es parte del compromiso de Volvo CE con el programa Salvadores del Clima del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) para convertirse en un "líder climático". Volvo CE fue la primera empresa del sector de la construcción en colaborar con el programa, una iniciativa por la que las corporaciones participantes deben comprometerse a reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en sus operaciones. El programa pretende animar a las empresas a cambiar su forma de pensar en las soluciones para responder al cambio climático. Volvo CE, por su parte, se ha comprometido a colaborar con el WWF como asesor y colaborador central de la iniciativa CCC.



Planta de 45.000 m² y totalmente ecológica de Volvo CE en Braås (Suecia)

En virtud del acuerdo original con Salvadores del Clima del WWF, Volvo CE y las demás compañías del grupo Volvo se comprometieron a reducir las emisiones de CO₂ de sus plantas de producción en un 12 % para 2014 respecto a los niveles de 2008, sin recurrir a los créditos de carbono para lograr sus objetivos. Volvo CE ha reafirmado su compromiso mediante el desarrollo de una nueva tecnología destinada a mejorar aún más la eficiencia en el consumo de combustible y a reducir las emisiones. La compañía también se ha comprometido a mejorar la eficiencia del lugar de trabajo de los clientes en otra apuesta más por reducir las emisiones de CO₂. Volvo CE tiene previsto también desarrollar la formación actual para operadores y la simulación de lugares de trabajo para estimular las mejoras en la eficiencia del consumo del combustible.

CHINA A LA VANGUARDIA

Dentro del acuerdo con el programa Salvadores del Clima del WWF, SDLG, otra marca y empresa en participación de Volvo CE en China, se convirtió en la primera compañía china en comprometerse con el programa. El grupo Volvo lleva participando en la iniciativa Salvadores del Clima desde 2010: fue el primer fabricante de camiones de servicio pesado en firmar el acuerdo. Volvo Buses también participa.

Desde que el programa se puso en marcha en 1999, las empresas participantes en Salvadores del Clima han reducido sus emisiones de CO₂ en más de 100 millones de toneladas (aproximadamente el doble de las emisiones anuales de CO₂ de Suiza), sin que la competencia y el valor de las acciones se vean perjudicadas. ☑

Visite el sitio web de Spirit y la aplicación para el iPad para ver un vídeo del presidente de Volvo CE, Martin Weissburg, hablando sobre los objetivos de la iniciativa Construction Climate Challenge

VISTO EN SUECIA

Esta temporada, el estampado animal no solo va a triunfar en las pasarelas de París, Londres o Nueva York. Llega una nueva máquina de Volvo diseñada para una pasarela algo distinta...

Tras un cambio de cara en el taller de pintura, una cargadora de ruedas L90F de Volvo con un llamativo estampado de leopardo ha encontrado su nuevo hogar en el recinto del zoo Parken de Eskilstuna (Suecia) en el que habitan los leopardos.

La exótica contribución de Volvo CE simboliza la cooperación entre las dos organizaciones, el compromiso de Volvo CE para cuidar del medio ambiente y su respaldo a los esfuerzos del zoo para preservar la biodiversidad y proteger especies en peligro.

Junto con la calidad y la seguridad de los productos, el cuidado del medio ambiente es uno de los tres valores centrales de la empresa. Y Volvo CE goza de un amplio reconocimiento por su estrategia en temas medioambientales. Por ejemplo, hace menos

de un año, a finales de 2013, la empresa logró la neutralidad en emisiones de carbono en la planta de dúmperes articulados de 45.000 m² ubicada en la localidad sueca de Braås y que funciona exclusivamente con fuentes de energía renovables tales como energía eólica, biomasa y energía hidroeléctrica. Es la primera instalación de este tipo en el sector.

Mucho más que cualquier otro fabricante, Volvo ha construido su reputación sobre las bases del cuidado medioambiental y de la sostenibilidad. La empresa es uno de los grandes defensores de la sostenibilidad y, como tal, ha abierto nuevos caminos en materia de eficiencia del combustible, entre los que se incluyen programas de formación para operadores encaminados a fomentar la conducción eficiente.



ESTRATEGIA INTELIGENTE PARA UN GRAN NEGOCIO

Volvo CE hace uso de aplicaciones para comercializar maquinaria usada en Europa, Oriente Medio y África

por Tony Lawrence

la solución a cualquier problema concreto que deban resolver. Desarrollar esta aplicación ha sido una forma nueva y muy emocionante de ayudarles", explica Rose.

La aplicación está disponible para teléfonos y tabletas de Apple y Android, la descarga es gratuita y ofrece información sobre la maquinaria y los datos de contacto (teléfono y correo electrónico) del concesionario.

"Estamos seguros de que va a transformar sustancialmente la forma en que los clientes buscan y compran maquinaria usada", dice Rose, que lleva trabajando 40 años en el sector de la maquinaria para construcción en diferentes lugares de todo el mundo.

"Encontrarás la máquina perfecta para ti al instante y luego, con tan solo pulsar el botón de llamada, estarás en contacto directo con el concesionario. También permite acceder a otras ofertas, como opciones de financiación, contratos de soporte técnico, piezas o garantías, en caso necesario".

Además, incluye una función de búsqueda "Volvo Approved Used" para máquinas de hasta cinco años de antigüedad o que tengan un máximo de 8000 horas de servicio, que estén totalmente inspeccionadas y, en su caso, reparadas, y que tienen una garantía especial. La aplicación ya cuenta con el beneplácito de varios clientes, entre ellos el contratista Gareth Rees de Gareth

Nick Rose (derecha), de Volvo CE, con el cliente Gareth Rees

No hace mucho, las aplicaciones parecían destinadas a que la gente se descargara música o juegos. Ahora reúnen todas las necesidades y todos los mercados, tal y como demuestra claramente la nueva aplicación "Used Equipment" de Volvo CE. La aplicación de Volvo CE salió al mercado a finales de julio y está disponible en 25 idiomas. Permite acceder fácilmente y al instante a través de un teléfono inteligente o tableta a toda la maquinaria usada de Volvo en la región comercial de EMEA (Europa, Oriente Medio y África).

"Es otro ejemplo de compromiso con nuestros clientes y de abrir un nuevo canal de comunicación con ellos", explica Nick Rose, director de alquiler y remarketing para EMEA de Volvo CE.

"Sabemos que cada vez hay más clientes buscando maquinaria usada con dispositivos móviles: hasta el 40 % de las búsquedas se realizan con este método. Además, sabemos también que nuestros clientes son personas muy ocupadas y trabajadoras que suelen estar fuera de la oficina o desplazándose de un sitio a otro".

RESULTADOS AL INSTANTE

"Esto les permite buscar maquinaria usada al instante, estén donde estén. La aplicación es muy fácil de usar y puede dar



ESTO TRANSFORMARÁ DE MANERA RADICAL LA FORMA EN QUE LOS CLIENTES BUSCAN Y COMPRAN MAQUINARIA USADA

Rees Plant en Swansea, Gales del Sur, que siempre está viajando entre obras de Gales del Sur e Inglaterra.

"De vez en cuando tengo que comprar máquinas nuevas y de segunda mano de Volvo para mis negocios de contratación", explica Rees. "Esta aplicación me ayuda a buscar maquinaria usada mientras estoy de viaje. Con ella, encontrar máquinas es rápido, fácil y sencillo".

CON SOLO UN BOTÓN

El servicio se lanzó tras una consulta cerrada con concesionarios y clientes que utilizaban habitualmente el sitio web público de Volvo CE para comprar maquinaria usada. El sitio web (www.volvoce.com/used) ya ofrece a Volvo CE estadísticas de uso de los clientes: cuántos datos se consultan sobre la maquinaria y cuántas compras se realizan. Según Rose, la nueva aplicación ya ha aumentado este tráfico.

"Los efectos han sido inmediatos", señala. "Nuestros concesionarios están entusiasmados. Ahora mismo, puedo ver en mi teléfono que hay 1741 máquinas usadas disponibles en la región, desde máquinas compactas hasta un dúmper articulado de 40 toneladas. Se cubren prácticamente todas las necesidades del sector".

"Este servicio está orientado al cliente, es fácil de utilizar y ofrece soluciones inmediatas. Además, seguiremos mejorándolo a medida que recibamos comentarios y valoraciones de los clientes".

Fotografía principal © Mark Burton

DE UN PEQUEÑO NEGOCIO LOCAL A UNA GRAN EMPRESA GLOBAL

Gracias a unas adquisiciones inteligentes, Volvo CE se ha convertido en líder mundial

por Nigel Griffiths

En este mismo año, Volvo CE finalizó la adquisición iniciada en 2013 del fabricante estadounidense de dúmperes Terex Corporation, una marca especializada en la fabricación de dúmperes articulados y rígidos todoterreno. Para el presidente de Volvo CE, Martin Weissburg, la operación supuso "una oportunidad para que Volvo CE cubriera vacíos en la gama de productos". Señala además que con la previsión de crecimiento de las ventas en minería, es un buen momento para que la empresa se introduzca en el mercado de los dúmperes rígidos. La adquisición de empresas ha sido descrita por la compañía como "una adquisición estratégica que abre a Volvo CE unas considerables perspectivas de crecimiento" y es un ejemplo del proceso de crecimiento con el que Volvo CE ha podido expandirse desde sus orígenes hace casi dos siglos, cuando era un modesto taller de maquinaria en Eskilstuna (Suecia), hasta convertirse en una empresa activa a nivel global y diversificada en todo tipo de sectores empresariales clave.

CRECIMIENTO COMPLEMENTARIO

Con el paso de los años, muchas de estas adquisiciones estratégicas han complementado el crecimiento orgánico y el desarrollo interno de la compañía. A través de este proceso,

Volvo CE ha evolucionado desde una compañía de ingeniería especializada hasta convertirse en un proveedor de soluciones integrales y en uno de los mayores fabricantes de maquinaria de construcción del mundo.

Junto con la maquinaria de construcción líder en el mercado (como cargadoras de ruedas, maquinaria compacta, excavadoras de orugas y de ruedas, motoniveladoras, dúmperes articulados y maquinaria para la construcción de carreteras), Volvo CE ofrece también un amplio abanico de servicios y soluciones postventa: maquinaria usada, alquiler, piezas, servicios, accesorios y servicios financieros. Ahora cuenta con instalaciones de producción en Suecia, Francia, Alemania, China, Brasil, México, Corea del Sur, India, Polonia, Rusia y Estados Unidos.

En sus orígenes, Volvo era una empresa de ingeniería "local" basada en el talento individual de los brillantes ingenieros suecos Johan Theofron Munktell y los hermanos Bolinder, Jean y Carl Gerhard. Durante la Segunda Guerra Mundial, Volvo AB (producto de dos visionarios suecos: Assar Gabrielsson y Gustav Larson) comenzó a cooperar con Bolinder-Munktell (BM) en la producción de tractores agrícolas y otra maquinaria. En 1950, la empresa Bolinder-Munktell fue adquirida por AB Volvo, empresa fundada por Gabrielsson y Larson en 1927.

También fue durante la época de bonanza de los años 50 y

60 cuando se desarrolló la primera maquinaria de construcción: unas máquinas que, por aquel entonces, llegaron a dominar la producción de la empresa. El primer tractor con motor diésel apareció en 1952 y, dos años más tarde, le siguió la primera cargadora de ruedas, precursora de la cargadora articulada.

Al combinar los talentos de la empresa sueca Lucas Lihnell, especializada en la fabricación de vagones, en 1966 salió al mercado el primer dúmper articulado de fabricación en serie del mundo, conocido con el apodo "Grus Kalle" (en sueco: Carlitos Gravilla).

NUEVA ESTRATEGIA

En 1973, la empresa pasó a denominarse Volvo BM. En los años siguientes, algunas de las mejores máquinas creadas por Volvo en toda su historia empezaron a trabajar en obras de todo el mundo.

En 1977, Volvo BM se concentró exclusivamente en el desarrollo, la comercialización y la producción de maquinaria de construcción, en particular, cargadoras de ruedas y dúmperes articulados. En 1979 se decidió abandonar los sectores agrícola y forestal, y centrarse en la maquinaria de construcción.

Tras una redefinición estratégica de objetivos por parte de la empresa, la división de fabricación de tractores se vendió en 1985 y la vía de las adquisiciones se aceleró en los años 80 y 90 con la compra de varias marcas fabricantes de maquinaria para construcción de América, Europa y Asia.

En 1985, Volvo BM dio un paso para abrirse al mercado americano aliándose con el productor estadounidense Clark Equipment a través de la fusión de sus filiales de maquinaria de construcción. Esto dio lugar a la unión de tres fabricantes (Volvo BM, Michigan y el productor de dúmperes Euclid) en el grupo VME.

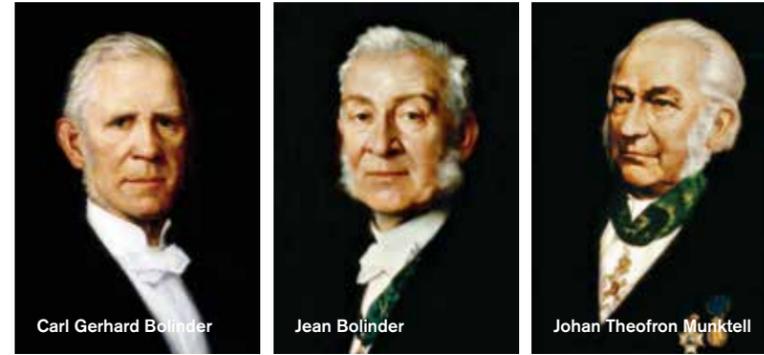
Por su parte, en Europa, VME se preparó para la ampliación de su cartera de productos y para entrar en el mercado de las cargadoras compactas a través de la compra, en 1991, de la mayoría de acciones del líder del mercado alemán en este sector: Zettelmeyer Baumaschinen GmbH.

Además, adquirió íntegramente la consolidada empresa sueca Åkermans Verkstad AB.

SURGE VOLVO CE

En 1995, el grupo Volvo compró el 50 % de VME en manos de Clark, y el nombre cambió a Volvo Construction Equipment. Ese mismo año, y tras la compra del fabricante líder francés Pel-Job, se incorporó al catálogo una gama de excavadoras compactas.

Además, en 1997, con la adquisición del gigante canadiense Champion, se sumaron las motoniveladoras a la gama de productos de Volvo CE. En 2001, se presentaron las primeras



motoniveladoras de Volvo, que estaban llamadas a convertirse en un estándar del sector.

Volvo se convirtió en la primera empresa extranjera en invertir en el sector coreano con la compra de la división de maquinaria pesada para construcción de Samsung Industries en 1998, operación de la que surgió Volvo Construction Equipment Korea Ltd.

El mercado de las excavadoras de oruga había sido hasta entonces uno de los grandes objetivos de Volvo CE y en el plazo de unos años, de la planta de Changwon en Corea del Sur surgieron varias nuevas excavadoras de Volvo.

EXPANSIÓN EN LOS EE. UU.

Volvo CE hizo sus principales incursiones en el mercado de la construcción de carreteras de los EE. UU. con la compra de la división de carreteras de Ingersoll Rand. La empresa también añadió un servicio técnico y un servicio de distribución de piezas de repuesto a nivel mundial en 2008 con la formación de "Volvo Construction Equipment & Services California" y la reciente adquisición de la empresa californiana "Mathews Machinery".

Esta última adquisición sumó las plantas de fabricación de Pensilvania (EE. UU.), Alemania, China e India, así como 20 plantas de distribución y servicio técnico en los EE. UU. y aproximadamente 2000 empleados en todo el mundo.

En este momento, Volvo CE goza de una posición privilegiada en los EE. UU. y otros territorios fuera de Europa para la venta, alquiler y soporte técnico de una amplia gama de productos, desde maquinaria para carretera o maquinaria compacta hasta productos de manipulación de materiales.

En la actualidad, Volvo CE posee y comercializa un vasto catálogo de maquinaria producida en los cuatro continentes que se distribuye en más de 200 países a través de concesionarios y puntos de alquiler; todos los productos fabricados con los mismos estándares de calidad, seguridad y cuidado por el medio ambiente. ☑



PIONEROS DE LA NAVEGACION EN ALTA MAR EN CHINA

El equipo Dongfeng Race Team compite en representación de China en la Volvo Ocean Race en una empresa deportiva de larga duración

por Julia Brandon

Las cosas están cambiando drásticamente en la historia de la navegación china gracias al Dongfeng Race Team, un equipo respaldado íntegramente por patrocinadores chinos. Está centrado en los intereses de la navegación del país e incluye un importante número de ciudadanos chinos, tanto en los equipos de a bordo como de soporte en tierra... todos unidos en la competición por China y por el futuro de la navegación en China.

Dirigidos por OC Sport, los tripulantes y el personal de tierra del Dongfeng Race Team están embarcados en una misión deportiva a largo plazo que no solo comprende la campaña de 2014-2015, sino también la creación de un legado de navegación en alta mar en China con un objetivo último: conseguir una tripulación integrada al 100 % por chinos para la competición de 2020-2021. Los logros conseguidos por el equipo son un fuerte empujón para el desarrollo de la navegación profesional en China. Y esos logros son todavía más increíbles si tenemos en cuenta que el equipo empezó de cero.

"Básicamente, conseguimos en unos meses lo que se tarda de 10 a 20 años... y eso no es nada fácil", dice Mark Turner, presidente ejecutivo de OC Sport. "Pero esa es la naturaleza del proyecto: pretendemos construir una base para la competición para 2020 y más allá".

Los siete equipos zarparon el 11 de octubre del puerto de Alicante y para mediados de diciembre, deberían haber llegado a la capital de los Emiratos

Árabes Unidos, Abu Dhabi, poniendo así final a la segunda etapa de la competición con la Ciudad del Cabo como punto de salida. A finales de enero de 2015, las embarcaciones llegarán a Sanya, en el sur de China. Seguirán seis etapas más antes de terminar en Gotemburgo, Suecia, en el mes de junio.



Llegando a Alicante antes del comienzo de la competición

SU LOGROS SON TODAVÍA MÁS INCREÍBLES SI TENEMOS EN CUENTA QUE EL EQUIPO EMPEZÓ DE CERO

HABILIDADES DE COMPETICIÓN

A medida que avanza la carrera de nueve meses de duración, las cosas solo pueden ponerse más difíciles para los tripulantes chinos a bordo del Dongfeng. Mientras que otros equipos navegan con veteranos curtidos y dotados de una potente mezcla de talentos y habilidades, la tripulación china comenzó con escaso conocimiento de las embarcaciones Volvo Ocean 65

y con poca experiencia de navegación en alta mar. Se optó por incorporar seis marineros profesionales que no son chinos para que cubrieran esas carencias. En consecuencia, hay una gran proporción de navegantes profesionales occidentales en el equipo gracias a su experiencia en regatas individuales, una disciplina que, →



EL ENTUSIASMO Y EL VALOR QUE MUESTRAN EN TIERRA Y A BORDO SON UNA MOTIVACIÓN

por su propia naturaleza, requiere experiencia, destreza y aptitud. El capitán Charles Caudrelier y el navegante sueco Martin Strömberg son los dos únicos tripulantes del Dongfeng que ya han participado en la competición. La tripulación definitiva del Dongfeng Race Team también incluye a seis tripulantes chinos que rotarán entre dos y tres posiciones fijas a bordo y posiciones clave en el equipo de tierra a lo largo de la competición.

La nación china atesora una rica historia marítima y (hace ya ocho años) contó con un equipo de vela olímpico, pero nada comparable con la navegación en alta mar.

"En los Juegos Olímpicos se compite con una pequeña embarcación durante una hora o dos", dice Turner. "No se conoce el océano, no hay conceptos de náutica, no se vive en el barco, ni se sufren incomodidades".

El Dongfeng Race Team fue el primer equipo en clasificarse oficialmente para la Volvo Ocean Race de 2014-2015, tras una

ruta de entrenamiento de 18 días por el Pacífico. Respaldado por Dongfeng Trucks (un fabricante de camiones de servicio medio y pesado líder en China y patrocinador principal del Dongfeng Race Team), el proyecto tiene varios objetivos principales. El primero es que la navegación en alta mar china gane reputación. El segundo, apoyar la misión de 10 años de Dongfeng para obtener reconocimiento global en algunos mercados clave como Sudáfrica, Brasil, Oriente Medio y Europa, para los que ningún otro evento deportivo puede ofrecer una plataforma más sofisticada. No obstante, al igual que la navegación en alta mar, el patrocinio y el marketing a escala global son conceptos relativamente nuevos en China. Por eso se espera que la combinación de dos nuevas iniciativas atraiga a los medios de comunicación del mundo y ayude a recabar apoyo. Así pues, se puede decir que el Dongfeng Race Team está sometido a presión.

En el pasado, dos equipos chinos patrocinados parcialmente participaron en la Volvo Ocean Race: el Green Dragon en 2008-2009 y el Team Sanya en 2011-2012. Ambos equipos solo tenían un tripulante chino a bordo, pero en lo tocante a una tripulación china en la Volvo Ocean Race, fueron los precedentes del Dongfeng Race Team.

Esta vez, el proceso de selección fue más allá. Comenzó con más de 200 candidatos y la selección inicial se fue reduciendo cuidadosamente, primero a 20 y luego a 12. El capitán del equipo, el francés Charles Caudrelier, tuvo la última palabra en la elección de sus hombres. El intenso proceso de selección dio prioridad a los idiomas, a la forma física y a la experiencia en navegación. Caudrelier eligió a los navegantes chinos Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng y Liu Xue para integrar la tripulación que representaría a China.

Fotografías: © Yann Riou/Dongfeng Race Team; © Almha Sánchez/Volvo Ocean Race

UN DURO DESAFÍO

"No les dejamos dormir durante 48 horas", nos cuenta Turner. "Les pusimos muchísimas tareas tanto en tierra como en agua, desde nadar y saltar a lanchas salvavidas, hasta pruebas de inteligencia a las 3 de la mañana sin haber dormido o pruebas de trabajo en equipo. Pretendíamos ponerlos al límite tanto en lo mental como en lo físico para ver quién seguía con la sonrisa dibujada en la cara y trabajando bien después de todo", explica.

Los desafíos que planteó el entrenamiento fueron enormes, desde mareos insufribles hasta una incomodidad indescriptible, pasando por la extenuación que provoca trabajar contrarreloj, ya que lo ideal es disponer de un año más y de un equipo de al menos 20 personas, pero de entre todos estos desafíos, ninguno fue tan duro como el elemento sorpresa cuando por fin pusieron un pie a bordo. "Se quedaron atónitos", dice. "No tenían ni idea de en qué se estaban embarcando y realmente no hay mejor forma de explicarlo que dejando que lo probaran por ellos mismos".

El viaje de entrenamiento llevó al equipo de China a los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido, en un viaje de 10.000 millas náuticas por dos océanos: el Pacífico y el Atlántico.

AMBICIÓN PATRIÓTICA

Después de haber formado el equipo, Yang Jiru, apodado "El Lobo", dijo: "Es el equipo de mis sueños. Nunca me había sentido tan orgulloso como hoy", y añadió: "Antes de estar en el Dongfeng Race Team mi vida no tenía rumbo, pero ahora sí. Sé quién soy y adónde voy. Voy a representar a mi país en la Volvo Ocean Race".

Según Caudrelier, entre los tripulantes chinos, Cheng Ying Kit (al que todos llaman "Kit") es el más experimentado y el más competente técnicamente. Tanto él como El Lobo tienen un extraordinario espíritu de equipo: "Ese es otro motivo por el que están en el equipo final", dice Caudrelier. Con solo 22 años, Chen Jin Hao es el tripulante más joven, pero Charles destaca su "enorme potencial".

El Dongfeng Race Team es un proyecto chino con financiación básicamente china. También lo patrocinan Aeolus Tyres y la ciudad del automóvil de Shiyuan. A pesar de sus evidentes desventajas, el entusiasmo y el valor que emanan de los equipos de a bordo y de tierra son muy motivadores. Donde les falta habilidad o experiencia, ponen arrojo, ambición y compromiso.

"Esperamos que esta campaña abra nuevas puertas y dé credibilidad a la navegación y al patrocinio en China. Además, es un proyecto muy gratificante en sí", dice Turner. "Lo importante no son solo los tripulantes chinos. También se trata de formar al equipo en tierra chino sobre cómo gestionar eficazmente una empresa de esta magnitud desde un punto de vista comercial, logístico, técnico y comunicativo. Un proyecto futuro chino necesitará todas estas habilidades, no solo a los navegantes".

El Lobo nos dice: "China ha vuelto y es el momento de abrir una nueva era en la navegación". Además, señala: "No solo estoy aquí por la Volvo Ocean Race de 2014-2015, sino por el futuro de la navegación en China. Estoy seguro de que en cuanto la vela se popularice en China, todo el mundo quedará sorprendido por nuestro enorme potencial".

Visite volvooceanrace.com para conocer las últimas novedades del progreso de cada equipo en la competición



Para aumentar los beneficios hay que comenzar por una financiación inteligente.

La financiación debería ser flexible, adaptarse a cada situación. En Volvo Financial Services, conocemos los sectores minero y de la construcción tan bien como usted. Y ese conocimiento es muy importante, porque gracias a él podemos saber cuáles son sus desafíos y cómo usa su maquinaria, y sabemos también que, en ocasiones, las temporadas son factores muy importantes. Son los detalles los que pueden ayudarle a ir más allá. Descubra cómo en volvoce.com

Volvo Construction Equipment



EN ARMONÍA CON LA MAQUINA

Un operador español entusiasta de la música clásica

por Derek Workman

Pegada en lo alto del parabrisas de la cargadora de ruedas L110G de Volvo hay una foto de un niño de tres años con un jersey azul y una bonita sonrisa. Se llama Aitor Molero y acompaña a Eusebio, su orgulloso padre, durante las largas horas que pasa al volante. Es bastante habitual que un padre orgulloso tenga a la vista una foto de su hijo... pero sus otras "compañías" no son tan normales: Mozart, Beethoven y Shostakovich.

"Como soy seguidor del Real Madrid, casi todo el mundo piensa que le puse ese nombre a mi hijo por Aitor Karanka, el que fue segundo entrenador y exjugador del club, pero, sinceramente, no fui yo quien elegí el nombre, fue Ana, mi mujer". Sin embargo, la sonrisa de Molero deja intuir que la idea no le desagradó del todo.

BANDAS Y GRUPOS

Eusebio Molero ha sido forofó del Madrid casi toda la vida, pero el fútbol solo ocupa un lugar secundario frente a su verdadera pasión y que explica la compañía que lleva en la cabina. En su tiempo libre, Molero toca el saxofón con otros 15 músicos en la Agrupación Musical L'Atropello y en la banda municipal, que reúne nada más y nada menos que a 110 músicos.

"Empecé a estudiar música cuando tenía siete años, pero no empecé a tocar en una banda hasta los 14", explica. Empezó a

tocar el saxo tenor y alto, y lo sigue haciendo 23 años después. Ensayo todas las tardes de 2 a 6, cuanto termina su turno de mañana en Antonio Tarazona SL, una empresa afincada en Valencia y el tercer mayor productor de fertilizantes y aditivos industriales del país. Ahí es donde Molero ha trabajado siempre, a solo 10 minutos en coche de su casa en Paiporta.

"Tocamos en todo tipo de festivales y fiestas, por ejemplo, en Las Fallas, las fiestas más importantes de Valencia y que se celebran en el mes de marzo", explica Molero. "Lo que puede sorprender a alguna gente es que también tocamos música clásica de grandes compositores adaptada para instrumentos de viento-metal. Lo que más me ha gustado desde siempre es la música clásica, y cuando estoy en la cabina casi siempre escucho un CD de música clásica. Me relaja y me ayuda a concentrarme en el trabajo, especialmente cuando tengo que reaccionar muy rápido, por ejemplo, cuando estoy moviendo carga a granel en un vehículo de transporte que va directamente a fábrica desde el puerto de Valencia. Movemos unas 3000 toneladas cada día y la música clásica me ayuda a concentrarme en lo que hago".

¿TODO TIEMPO PASADO FUE MEJOR?

Molero está muy contento con la máquina que usa a diario: una de las cuatro cargadoras de ruedas de Volvo que compró hace →



El operador Eusebio Molero (izquierda) y Jorge Tarazona de Antonio Tarazona SL se conocen desde que eran niños



Al volante de la L110G de Volvo

poco su empresa. Están muy lejos de la máquina pesada que conducía su padre en Tarazona antes de las compras de Volvo, y antes de jubilarse tras trabajar 23 años para la empresa.

"Desde que era pequeño, mi padre (que también se llamaba Eusebio) solía llevarme con él al trabajo los fines de semana, así que prácticamente crecí rodeado de cargadoras", explica. "Por aquel entonces, era muy duro trabajar con ellas. Con los primeros modelos era como conducir un tanque, había que hacer tanta fuerza para girar el volante que al final del día tenías los músculos tan cansados como si hubieras estado todo el día en el gimnasio".

La idea de entrenar en un gimnasio, dice, no se le pasaba a nadie por la cabeza hace 30 años... se mantenían en forma con el trabajo.

"Recuerdo cómo mi padre al llegar a casa por la noche se ponía una manta eléctrica en los riñones. Por aquel entonces, muchos operadores tenían problemas en esa zona por el rebote de la máquina al subir y bajar la cuchara". Otro problema frecuente era un dolor intenso en la rodilla izquierda, porque casi no se movía durante el largo día de trabajo por la falta de espacio. Hace tres décadas no existía el concepto de "diseño ergonómico".

MÁQUINA MÁGICA

Así, no sorprende nada que Molero esté encantado con su nueva L110G de Volvo. El sistema de suspensión de la pluma absorbe los impactos y reduce los rebotes y los derrames de la cuchara cuando el movimiento es rápido. Además, el capó eléctrico del motor con una apertura amplia facilita el acceso al vano motor. Debemos mencionar también que el motor se apaga en un tiempo predeterminado (entre 2 y 50 minutos).

"Se controla con un solo dedo y puedes definir la altura a la que quieres que se desplace la cuchara en unos dos segundos", dice Molero. "Se detiene automáticamente en el punto exacto, así que no se dan los rebotes de antes. Esto protege la cuchara y la superficie del suelo, y hace más cómodo el trabajo del operador. Todo está diseñado para aumentar la productividad, con un excelente ahorro de combustible y mucha más potencia. Es una máquina realmente mágica".

Antonio Tarazona SL sigue siendo un negocio familiar y, en cierto modo, Molero puede sentirse parte de la familia: él y Jorge Tarazona, el hermano al cargo de la división técnica/industrial, se conocen desde que eran niños.

"Tarazona nunca ha sido una empresa en la que las decisiones se tomaran a nivel directivo para que los trabajadores solo debieran acatarlas", dice Molero. "Cuando se tomó la decisión de cambiar las cargadoras de ruedas que llevábamos usando ocho años, se reunió un grupo en el que estaban representadas todas las áreas de la compañía (dirección, administración, finanzas y operaciones)".

"Cuando un representante de Maquinaria y Recambios de Levante SL, los agentes locales designados por Volvo CE, trajo una cargadora de ruedas de Volvo para hacer una demostración, pudimos verla en acción y hacer todas las preguntas que necesita saber un operador. A nosotros no nos interesan los aspectos financieros, pero tenemos que trabajar en la cabina un día tras otro, así que los operadores sabemos mucho mejor que nadie cómo funcionará una máquina y si hará el trabajo que debe".

Molero y los demás operadores confían en que podrán seguir trabajando con comodidad y satisfacción con las máquinas de Volvo con una garantía ampliada de cinco años. 

Pruébalo ya



Todas las novedades y la información sobre Volvo CE, con vídeos exclusivos, en su ordenador o en su iPad

volvospiritmagazine.com

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

SIN CORAJE NO HAY GLORIA.

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

Volvo Construction Equipment

