

# spirit

## HET ONMOGELIJKE PRESTEREN

Een snelweg bouwen in de woestijn

**CHINA**  
IN DE  
SCHIJNWERPERS  
+ BAUMA  
CHINA 2014

### LATIN LOADERS

Samenwerkende havenarbeiders

### BERGOP BESTRATEN

Ondergronds rond de Poolcirkel





# PRODUCTIEF ASFALTEREN



De P8720B ABG afwerkmachine van Volvo Construction Equipment maakt productief en nauwkeurig afwerken mogelijk binnen de asfalteerbranche. Deze afwerkmachine die in staat is tot een brancherunieke laagdikte van 400 mm bij werkbreedten tot 9 m, heeft een afreibalk met dubbel stampmes voor ongekende niveaus van voorverdichting. De P8720B, die bestemd is voor gebruik op onderlagen op cementbasis, zet grootse prestaties neer op het gebied van verdichting en ononderbroken asfalteren.

De Volvo P8720B ABG afwerkmachine: altijd een gladde afwerking.

[www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

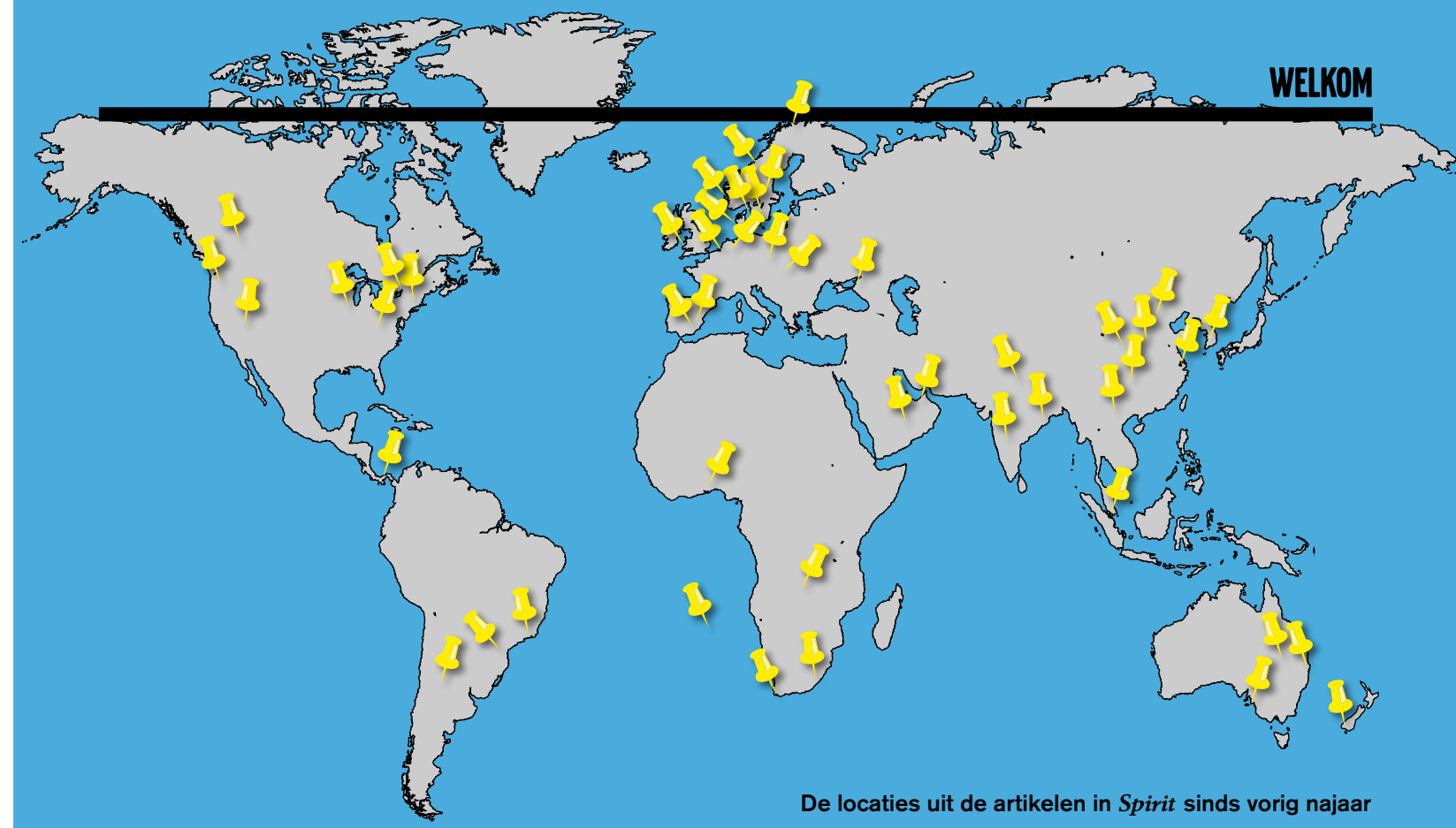


VIDEO [http://open.to/a/SP\\_PAV-B\\_B](http://open.to/a/SP_PAV-B_B)

Volvo Construction Equipment



WELKOM



De locaties uit de artikelen in *Spirit* sinds vorig najaar




De Chinese bouwsector, grootste in de hele wereld, staat in de schijnwerpers

**N**u Bauma China een volwaardige eigen naam heeft opgebouwd, lijkt de editie van 2014 - de zevende internationale vakbeurs in zijn soort - voorbestemd om een nieuw bezoekersrecord te halen. De beurs van dit jaar was een zien en gezien worden van fabrikanten uit de hele wereld die actief zijn in de bouwsector.

Volvo CE was duidelijk zichtbaar tussen de 3.000 exposanten uit 40 landen, die hun nieuwste producten toonden aan zo'n 200.000 bezoekers, op een beursterrein met een oppervlak van 42 voetbalvelden. Wat betreft wielladers en graafmachines is ons bedrijf al marktleider in China. Dit hebben we benadrukt met een reeks nieuwe producten die ontworpen zijn met China in het achterhoofd - lees hierover meer in ons zes pagina's tellende artikel over Bauma China 2014 vanaf pagina 10.

In deze uitgave starten we een serie artikelen over China, te beginnen met een verslag uit Xi'an in het westen, de thuisbasis van het beroemde Terracottaleger.

Hier worden asfalteermachines van Volvo gebruikt om duizenden kilometers nieuwe wegen te bouwen. In de toekomstige nummers van *Spirit* zullen we verslag doen vanaf bouwlocaties, zelfs vanuit de verre provincie Xinjiang, aan de noordwestgrens tussen China en Centraal-Azië. De in Shanghai gevestigde Insider van deze editie is Francis Sum, directeur van Volvo CE in de verkoopregio China - zie pagina 6.

De kaart bovenaan deze pagina laat de vele locaties zien van de verhalen uit de hele wereld, die sinds vorig najaar in *Spirit* zijn verschenen over Volvo CE, haar mensen, haar klanten en hun machines, en de bestuurders - zowel op papier als op videobeelden, in het tijdschrift, op onze website en in de iPad-app. Als u in *Spirit* uw eigen verhaal wilt doen en uw locatie aan onze kaart wilt toevoegen, neem dan contact met ons op. 



**THORSTEN POSZWA**  
Global Director  
External Communications  
Volvo Construction Equipment

*Thorsten Poszwa*

spirit  
ONLINE

[www.volvospiritmagazine.com](http://www.volvospiritmagazine.com)



Spirit - Volvo Construction  
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Foto van Thorsten Poszwa: © Natalie Hill  
VS53 NL



# IN DIT NUMMER

## 3 WELKOMSTBRIEF

Het tijdschrift bericht over werknemers, klanten en machines van Volvo CE vanaf locaties over de hele wereld

## 6 DE INSIDER

Een interview met Francis Sum, topman van Volvo CE in verkoopregio China

## 10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE op de grootste handelsbeurs in Azië

## 20 CHINA

Volvo asfalteermachines worden wereldwijd ingezet bij de bouw van duizenden kilometers nieuwe wegen

## 26 ZWEDEN

Ondergronds in 's werelds grootste ijzerertsmin

## 30 ARGENTINIË

Volvo-machines maken integraal deel uit van een coöperatie van havenarbeiders

## 34 VERENIGDE STATEN

Een zagerij in Idaho wordt getransformeerd tot een van de meest moderne en technologisch geavanceerde zagerijen in Noord-Amerika

## 38 MILIEU

De Construction Climate Challenge wordt spannender

## 40 NIEUWE TECHNOLOGIE

Volvo CE gebruikt een app bij de verkoop van tweedehands machines in Europa, het Midden-Oosten en Afrika

## 42 GESCHIEDENISLES

Een terugblik op overnames door Volvo CE in de afgelopen jaren

## 44 VOLVO OCEAN RACE

Zeezeilers uit China

## 49 COCKPIT

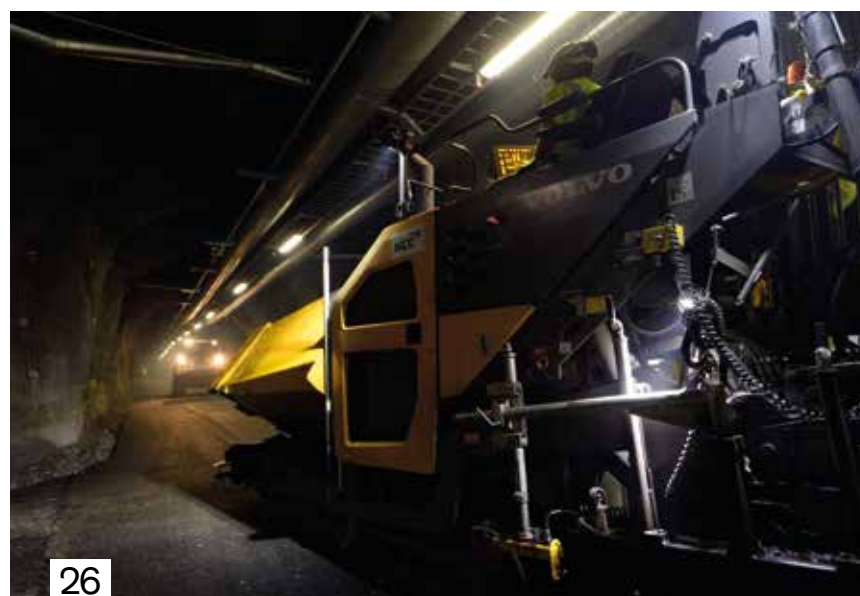
Een Spaanse bestuurder in Valencia met een voorliefde voor klassieke muziek

## OP DE VOORPAGINA

Enkele van de 95 Volvo-machines die gebruikt worden bij de bouw van een nieuwe weg in 's werelds grootste zandwoestijn in het Midden-Oosten © Peter Lyall

## 16 SAOEDI-ARABIË

Voor de bouw van de allereerste landverbinding tussen het Koninkrijk van Saoedi-Arabië en het Sultanaat van Oman is een vloot Volvo CE machines gebruikt



26



34



6



20

## VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

December 2014/januari/februari 2015 NUMMER: 53

UITGEGEVEN DOOR: **Volvo Construction Equipment SA**

HOOFDREDACTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDACTIECOÖRDINATOR: **Krista Walsh**

REDACTIONELE PRODUCTIE EN ONTWERP: **CMDR sprl**

[www.cmdrcoms.com](http://www.cmdrcoms.com)

MET MEDEWERKING VAN: **John Bayliss, Julia Brandon, Julian Gonzalez, Nigel Griffiths,**

**Tony Lawrence, Kristie Robinson, Nathalie Rothschild, Cathy Smith, Derek Workman**

FOTOGRAFEN: **Algirdas Bakas, Vicent Bosch, Mark Button, Natalie Hill,**

**Peter Lyall, Patricio Murphy, Jonathan Nackstrand, Mike Ridinger,**

**Yann Riou, Ainhoa Sanchez, Zhang Yang, Henry Zhang**



Stuur uw redactionele correspondentie naar Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussel, België, of per e-mail naar [volvo.spirit@volvo.com](mailto:volvo.spirit@volvo.com)  
Alle rechten voorbehouden. Geen enkel deel van deze publicatie (tekst, gegevens of afbeelding) mag worden gereproduceerd, worden opgeslagen in een opzoeksysteem voor gegevens of worden verzonden, in welke vorm dan ook of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Volvo CE. Volvo Construction Equipment onderschrijft niet per se de mening of de feitelijke juistheid van de artikelen in dit nummer. Vier nummers per jaar - gedrukt op milieuvriendelijk papier.





# GEPASSIONEERD, POSITIEF EN GEDULDIG

Volvo CE's topman in de verkoopregio China deelt zijn belangrijkste waarden →

*door Cathy Smith*



Francis Sum staat liever aan zijn bureau dan dat hij er aan zit

**IK WIL ONZE CHINESE COLLEGA'S  
STIMULEREN OM ALTIJD EEN  
MENING TE HEBBEN**

**O**m 5.30 uur 's ochtends, terwijl de meeste van de 23 miljoen inwoners van Shanghai nog slapen, begint Francis Sum aan zijn dagelijkse hardloopsessie. De nieuwe directeur van Volvo Construction Equipment in de verkoopregio China zegt dat hij elke dag tot 10 kilometer hardloopt. "Van zweten word je actief en krijg je energie voor de hele dag. Hardlopen geeft me tijd om na te denken."

En na slechts een paar maanden in zijn nieuwe functie bestaat er geen twijfel dat deze 44-jarige man uit Singapore veel heeft om over na te denken.

Sum is geen onbekende voor Volvo, en China. Hij is al dertien jaar actief in het bedrijf, waarvan acht jaar in Peking als hoofd van Volvo Financial Services (VFS) China, en was in 2001, vlak na de Aziatische financiële crisis, de eerste werknemer van VFS in Azië.

Zijn nieuwe functie bij Volvo CE heeft hem een frisse kijk op bouwterreinen gegeven: "Ik merk dat ik erg let op welke bouwmachines er worden gebruikt op een werf. Het geeft me een gevoel van trots als ik een Volvo-machine herken en ik tegen mijn dochter zeg: "Die is van Volvo. Dit is nou wat papa aan het doen is."

### GEZAMENLIJKE INSPANNING

Hij lijkt oprecht enthousiast als hij een schaalmodel van een graafmachine van tafel neemt en het bekijkt: "Totdat ik deze baan kreeg heb ik nooit geweten dat bouwmachines zo mooi kunnen zijn. Het is prachtig om te kijken naar deze machine - en het is eigenlijk de basis van alle hoge gebouwen en wegen die wij bouwen."

Het moge duidelijk zijn dat China niet alleen voor Volvo CE, maar voor de hele Volvo Groep een belangrijke markt is.

Maar het feit dat Sum aan deze baan begon op een moment dat de Chinese economie begon te vertragen, lijkt hem niet erg te storen.

"Economische cycli gaan op en neer. Persoonlijk denk ik dat we tijdens een neergaande markt meer mogelijkheden hebben", legt hij uit. "Een neergaande trend biedt een kans om te herpositioneren, opnieuw te focussen en onze strategieën opnieuw onder de loep te nemen. Op die manier zijn we beter voorbereid wanneer de conjunctuur weer opleeft."

Met andere woorden: het vergt geduld. En dat is waar een van Sums waardes om de hoek komt kijken. "We moeten werken met passie, positief blijven en geduldig wachten op resultaten - dat is wat ik wil delen met mijn team", zegt hij.

"Wat betreft mijn stijl van leidinggeven ben ik een zeer praktisch persoon en zeker geen voorstander van een 'baas en ondergeschikte'-relatie. Ik geloof in teamwork. We hebben allemaal een rol te spelen en als team kunnen we meer doen dan als individu alleen."

### ENERGIESTROMEN

Er is zeker niets opzichtig of directeurachtig aan het glazen kantoor van Sum. Hij staat liever dan dat hij zit aan een verhoogd bureau. Net zoals hardlopen in de ochtend hem helpt om na te denken, zegt hij dat staan ervoor zorgt dat zijn energie blijft stromen terwijl hij e-mails beantwoordt of deelneemt aan een conference call.

Sum ziet China niet als een land, maar meer als een continent met uiteenlopende talen en verschillende economische periodes. En terwijl hij zich bezighoudt met de bouwmaschinenmarkt, vindt voor zijn deur in Shanghai de internationale vakbeurs Bauma 2014 plaats.

"Dit evenement is erg belangrijk voor Volvo China. Het is een kans voor Volvo CE om de wereld te laten zien dat we hart hebben voor de Chinese markt - zeker in de uitdagende omgeving van vandaag. En het toont aan dat we in deze markt blijven investeren en veel nieuwe producten zullen introduceren."

### FAMILIEWAARDEN

Terwijl Sum nadenkt over manieren om het bedrijf te laten groeien, is hij ook bezig met de uitbreiding van zijn gezin. Zijn vrouw en vijfjarige dochter wonen nog steeds in Singapore, waar Sum ongeveer elke drie weken naartoe reist. In oktober

verwachten hij en zijn vrouw een baby. "Mijn tweede kind wordt ook een meisje, dus straks heb ik twee prinsessen in huis - drie prinsessen", corrigeert hij zichzelf. "In 2015 zal het hele gezin zich vestigen in Shanghai."

Sum is een grote fan van Shanghai, dat hij omschrijft als een van de mooiste steden ter wereld. Zijn grootvader kwam

uit de miljoenenstad Kanton, wat maakt dat Sum Chinees bloed heeft. En hoewel Sum van jongs af aan is blootgesteld aan de stadscultuur, zegt hij dat zijn familie zich thuis aan de traditionele Chinese waarden houdt. Wat hem echter interesseert, zijn de culturele kenmerken die geografie en nationaliteit overstijgen. Wat hij waardeert aan de Zweedse roots van Volvo is bijvoorbeeld het belang van respect voor het individu.

"Elke cultuur heeft zijn sterke punten, maar de kracht van de Zweedse cultuur is het belang van een goede werk-privébalans en geloven in de bijdrage van een individu. Ik wil onze Chinese collega's stimuleren om hun eigen mening te geven en altijd te zeggen wat ze denken. Ik denk dat in zo'n omgeving meer werknemers zich op hun gemak zullen voelen en meer verantwoordelijkheid nemen in de projecten waar ze aan werken."

## CHINA IS EEN BELANGRIJKE MARKT VOOR DE HELE VOLVO GROEP

Bezoek de *Spirit*-website of download de gratis *Spirit* iPad-app om het video-interview met Francis Sum te bekijken



# VOLVO CE TOONT ZIJN BETROKKENHEID

Volvo Construction Equipment liet van zich horen op de Bauma China-beurs in Shanghai, de grootste handelsbeurs in Azië

De 1.804 m<sup>2</sup> grote expositieruimte van Volvo zei iets over de langetermijn betrokkenheid van het bedrijf bij de Chinese markt, met 'Caring Drives Innovation' als algemeen thema, maakte Volvo CE van de gelegenheid gebruik om net als andere, belangrijke, internationale partijen producten onder de aandacht te brengen die specifiek aangepast en ontworpen zijn voor China. Bedrijfsdirecteur Martin Weissburg maakte duidelijk dat China, waar Volvo CE al marktleider is in graafmachines en wielladers, van essentieel belang is voor volvo's toekomstplannen.

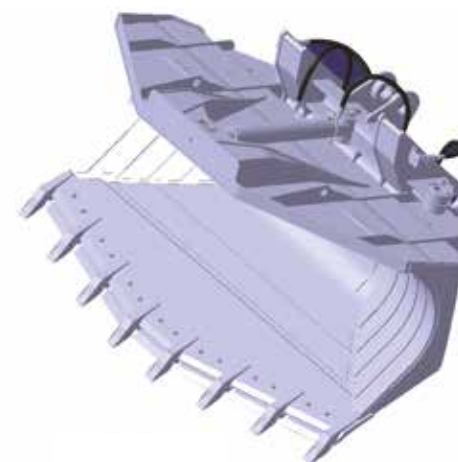
De bezoekers kregen inzicht in de voordelen voor Volvo CE klanten, zoals een uitgebreid pakket aan opties voor financiering, wagenparkbeheer en onderdelen- en serviceondersteuning. Ook was er een tentoonstelling te zien van Volvo CE's ontwerpcampagne 'Trash to Treasure', waarin schroot, afkomstig van Volvo-machines wordt getransformeerd tot kunst. Verder was er aandacht voor de landelijke eco-operatorwedstrijd 'Operator Idol' van Volvo CE. Dit is de eerste wedstrijd van zijn soort in China en het grootste trainingsevenement voor brandstofefficiëntie ter wereld, dat gericht is op meer dan één miljoen Chinese graafmachinebestuurders.



bauma  
China 2014

## VAST AAN CHINA

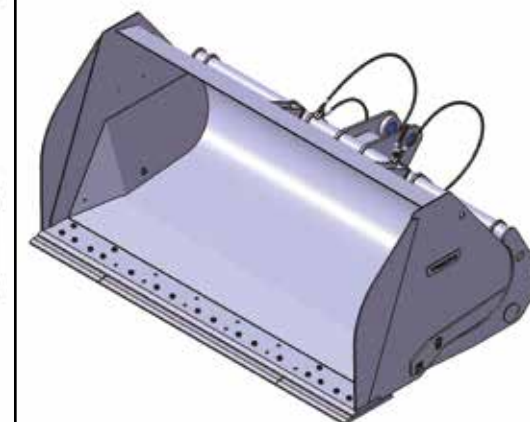
Volvo CE heeft voor de iconische L105-wiellader een aantal aanbouwdelen ontwikkeld om tegemoet te komen aan de vraag van Chinese klanten. Het transformeert deze flexibele machine in een mobiele multi-tool



Onderzoek naar de techniek en de werking van een groot aantal tunnels en ondergrondse mijnen in China heeft geleid tot de ontwikkeling van een zijwaarts kiepende bak voor de L105-wiellader, om beter om te kunnen gaan met de beperkte werkruimte. Deze aangepaste bak, in combinatie met de hefinrichting en het hydraulische systeem van de L105, betekent een aanzienlijke verbetering van de veiligheid en meer gemak tijdens het werken in ondergrondse tunnels.



Op basis van eeuwenlange ervaring en kennis in het laden en transporteren van hout in Zweden, heeft Volvo CE een geavanceerde boomstamgriper voor de L105-wiellader ontwikkeld. Dit multifunctionele aanbouwdeel is ontworpen voor het verzamelen en verwerken van hout, waardoor het laden en transporteren veiliger en efficiënter gebeurt.



Volvo CE heeft verder een hoge kante bak geïntroduceerd voor de hoge trucks met hogere dump punten die in de Chinese markt worden gebruikt. Het ingebouwde hydraulische systeem en de hogere kante hoogte maakt deze bak ideaal voor lichte materialen zoals sneeuw, houtsnippers, meststoffen en steenkool. Niet alleen wordt het laden van trucks en het hoog tillen van materialen makkelijker, ook de laadtijd wordt gereduceerd en de veiligheid verhoogd. →





# AANGEPAST VOOR DE CHINESE MARKT

Topproducten op de Bauma waren onder andere de nieuwe P6820C en de P8720B-asfalteermachines voor hoogwaardige bestrating en een laag brandstofverbruik

**D**e nieuwe, middelgrote Volvo P6820C-asfalteermachine is een allrounder die uitgerust is voor het leveren van hoge prestaties. Hij is ideaal voor middelgrote opdrachten met een zekere flexibiliteit voor grootschalige projecten.

De emissieconforme motor is aanzienlijk krachtiger dan het vorige model, terwijl deze minder brandstof verbruikt en minder lawaai maakt. Het brandstofverbruik wordt nog verder teruggedrongen als de bestuurder de 'smart power'-stand aanzet. Hierbij wordt het toerental verlaagd zodat de kracht en de vraag beter op elkaar worden afgestemd, wat resulteert in een brandstofbesparing van tot wel 30%.

De Volvo Variomatic-bestratingscomponent biedt een hoge mate van flexibiliteit bij regelmatig wisselende breedtes van bestrating. Dit loopt op tot tweemaal de basisbreedte - van 2,5 tot 5 meter. Door extra uitbreidingen kan er tot een breedte van negen meter bestraat worden. Met een Volvo-bestratingscomponent met vaste breedte heeft de P6820C bewezen te kunnen bestraten in een tempo tot 700 ton per uur, met een maximale breedte van 10 meter. Deze machine is veelzijdig genoeg voor een scala aan toepassingen, waaronder gemeentelijke wegen en hoofdwegen, snelwegen en terreinen voor de opslag van afval. Bovendien kan deze machine ook diverse materialen verwerken, van slijtlagen en hechtlagen tot basislagen en vorstbeschermende lagen.

Voor de Chinese markt is de P6820C uitgerust met een platte brandstoftank, een uitgebreide vuilvergaarbak en een nieuw ontworpen duwroller die aangepast zijn aan de hogere kiephoogte voor standaard Chinese kiepwagens.

Het onderhoud van de P6820C-asfalteermachine is vereenvoudigd dankzij een verbeterde toegang van het operatorplatform tot de onderhoudspunten via compartimenten met grote openingen. Volvo CE biedt ook een specifiek voor het Chinese asfaltmengsel ontworpen scheidingsmethode voor het vervoer en de distributie van het materiaal. →





# BLIKVANGER

De nieuwe EC170D-rupsgraafmachine (foto) die op de Bauma te zien was, is nooit eerder in China vertoond

**O**m te voldoen aan de groeiende vraag naar machines voor weg- en waterbouw, is Volvo Construction Equipment de introductie van de EC130D, EC140D, EC170D en EC220DL aan het voorbereiden. De EC170D-rupsgraafmachine is een model met een geheel nieuwe tonnage die tussen de modellen van 14 en 20 ton valt die momenteel in China worden verkocht. Deze machine biedt een betere productiviteit dan een model van 14 ton en werkt zuiniger dan een model van 20 ton. De EC170D is het toonbeeld van de moderne D-reeks stijl van Volvo CE: uitgerust met een motor die voldoet aan de Chinese emissie-eisen, een lager brandstofverbruik met ECO-modus en optimale controle voor de bestuurder. 





# ZANDVER-SCHUIVING

Een nieuwe weg in 's werelds grootste zandwoestijn is de eerste landverbinding ooit tussen Saoedi-Arabië en Oman

door John Bayliss

**M**et ongeveer 600.000 km<sup>2</sup> beslaat de zanderige wildernis van Rub al Khali – ofwel het Lege Kwartier – een enorm deel ter grootte van Frankrijk op het Arabische schiereiland. Het terrein is bedekt met actieve zandduinen die tot 250 meter hoog kunnen zijn, en langs de oostelijke rand met gebieden die worden gekenmerkt door zoutvlaktes. Dit is een van 's werelds heetste, droogste en meest meedogenloze omgevingen.

Het Saoedische bedrijf Al-Rosan Contracting werd aangesteld om een 256 km lange snelweg te bouwen die het Koninkrijk van Saoedi-Arabië en het Sultanaat van Oman zou verbinden. Het grootste deel van de snelweg bestaat uit één enkele rijbaan in elke richting, hoewel er in zones met steile hellingen een tweede rijstrook aanwezig is voor vrachtwagens en langzaam rijdend verkeer. De laatste 30 km van de weg aan de Omaanse kant is nu verlicht.

Volgens Fahad Hazza Aba Alros, General Manager van Al-Rosan Contracting, bracht het project enkele unieke obstakels met zich mee. "Ik kan zeggen dat het hele project vanaf dag één een uitdaging was, of het nu de klimatologische omstandigheden, de topografie van het gebied, de afstand tot de dichtstbijzijnde bewoonde stad, of de beschikbaarheid van reserveonderdelen en diensten betrof. Alle factoren bij de project waren anders dan anders en daarom was het alles behalve vanzelfsprekend dat het een succes zou worden."

## VERBORGEN OBSTAKELS

De snelweg begint op een locatie in de buurt van de oliebron Shaybah, eigendom van Saudi Aramco, en eindigt bij de grens van het Sultanaat van Oman. Een van de vele uitdagingen van het Rub al Khali-project is dat de weg door het olieveld Chiba loopt en dat er rekening moet worden gehouden met de daar al bestaande diensten. Hierbij valt te denken aan leidingen en bekabeling, telefoonlijnen en elektriciteitsstorens. De bouw van de weg moest zo worden gepland dat verstoring van de werkzaamheden op Chiba voorkomen zou worden.

In de zomer kan de temperatuur in de woestijn overdag oplopen tot maar liefst 50 °C en 's nachts dalen tot minder dan →



1 °C. Met deze extreme omstandigheden in het vooruitzicht, koos men voor Volvo CE als leverancier van de bouwmachines, vanwege de betrouwbaarheid en de degelijkheid. De machines werden geleverd door FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC) dat zijn volledige medewerking heeft verleend.

“Al-Rosan is een van onze belangrijke aannemers en een trouwe klant van Volvo CE”, aldus Amal Almizyen, Managing Director van FAMCO Saudi. “Toen dit contract aan hen werd toegekend, werd het een uitdaging om logistieke ondersteuning te bieden aangezien de dichtstbijzijnde stad op ongeveer negen uur rijden lag. De betrouwbaarheid van de machines was een nog grotere test. Met temperaturen variërend van 50 °C overdag tot -1 °C 's nachts en voortdurend opstuivend zand, was het erg moeilijk voor zowel de bestuurders als de machines. Al vanaf het begin zei Al-Rosan dat ondersteuning op locatie van cruciaal belang was en dus moest onze dienstverlening deze uitdaging aan gaan.”

## TOEVOERBRUG

Vanuit het filiaal in Riyad creëerde FAMCO een logistieke 'brug' om Volvo materiaal te leveren aan een afgelegen en geïsoleerd gebied in een van de meest dorre woestijnen ter wereld. “Met een afstand van 1.000 km tot de dichtstbijzijnde bewoonde stad waren we vastbesloten om deze kans met beide handen aan te grijpen en te bewijzen dat we onze reputatie waard zijn”, aldus Almizyen.

“De weg door Rub al Khali is een mooi voorbeeld van de manier waarop dienstverlening, productondersteuning, klantbetrokkenheid en onderhoud op locatie samenkwamen voor de aannemer”, zegt Paul Floyd, Senior Managing Director van de FAMCO Groep. “Dit is een project dat zeer belangrijk is voor de ontwikkeling van de infrastructuur van Saoedi-Arabië en we zijn erg trots om deel uit te kunnen maken van dit iconische, maar ambitieuze project. We gaan dan ook met volle moed de uitdaging aan.”

In totaal zijn er zo'n 95 Volvo CE-machines gebruikt tijdens deze onderneming: een reeks knikdumpers, graafmachines en nivelleermachines. Ondanks de extreme omstandigheden in de woestijn waren er geen wijzigingen nodig aan de machines, en FAMCO heeft laten weten volledig tevreden te zijn over de operatie.

“Met 95 machines op het terrein, een veeleisend bouwschema zonder onderbrekingen, 305 meter hoge duinen en een onvoorstelbaar lastig terrein was dit geen eenvoudige taak”, aldus Ahmad Halwani, General Manager van de Construction Equipment Division van FAMCO. “Ik zal geen namen noemen, maar er waren een paar concurrenten waarvan de machines er na verloop van tijd de brui aan gaven omdat ze niet bestand waren tegen de werktijden, of waarvan de dichtstbijzijnde ondersteuning uren ver weg was. Ons grootste pluspunt was de onderhoudsondersteuning die wij konden leveren, hoewel het logisch is dat pure duurzaamheid het belangrijkste was op een van de meest barre plekken op aarde.”

Zonder lokale vestigingen of veilig drinkwater moesten er ontziltingsinstallaties worden opgezet en moest er tijdelijke huisvesting worden gebouwd voor de bijna 600 chauffeurs, graafmachinebestuurders, technici en ondersteuningsmedewerkers die nodig waren voor het drie jaar durende project. Er waren speciale eenheden nodig voor het onderhoud van de machines,



Amal Almizyen van FAMCO



Volvo-machines transporteerden 130 miljoen kubieke meter zand



Paul Floyd van FAMCO

## DIT IS EEN VAN 'S WERELDS HEETSTE, DROOGSTE EN MEEST MEEDOGENLOZE OMGEVINGEN



Tijdens het project werden 95 Volvo machines gebruikt



De snelweg is 256 km lang

aangezien de dichtstbijzijnde faciliteiten zich op 40 km van de bouwplaats bevonden. Brandstof, reserveonderdelen, voedsel en water voor de werknemers moesten allemaal worden getransporteerd.

“Het is geen geheim dat het project zijn eigen unieke uitdagingen met zich meebracht, vooral als het ging om de ondersteuning na verkoop en het onderhoud”, aldus Mark Johnson, General Manager van de Aftersales Division bij FAMCO. “Nooit eerder was er in deze regio zo'n afgelegen bouwplaats, dus moesten we als FAMCO onze eigen modulaire onderhoudsfaciliteit bouwen om de aannemer te kunnen ondersteunen. Rekening houdend met de afgelegen projectlocatie, het moeilijke terrein, de extreme omgeving en het gebrek aan telefoonverbindingen, speelde de ondersteuningsdienst van FAMCO een belangrijke rol in het succes van dit contract. We hebben gezorgd voor werkplaatsen op locatie die 24/7 bemand waren door ervaren technici om een soepele en betrouwbare service en onderhoud van de Volvo-machines te garanderen.”

## DIRECTE IMPACT

De sterke wind in de regio verschuift zand van het ene gebied naar het andere en zorgt voor een regelmatig wisselend landschap. Daarnaast zijn er veel moerassen door grondwater aan het oppervlak en dit vereist een gespecialiseerde constructie. Er moest bijvoorbeeld een gaasschild worden gemaakt om de weg te beschermen tegen het stijgende water.

Elke dag werd er zand afgegraven waarna het met behulp van het natuurlijk zoute grondwater werd aangestampt om zandbruggen te bouwen over de zoutvlaktes en tussen de hoge duinen. De volumes zand waren enorm, zegt Faye M. Subbaheen, Projectmanager bij Al-Rosan Contracting. “Om de brug aan te leggen, is er 130 miljoen kubieke meter zand vervoerd. Tegelijkertijd werd er 12 miljoen kubieke meter geselecteerd materiaal gebruikt om de zandtaluds te beschermen tegen erosie door wind of water.” Om een idee te geven: 130 miljoen kubieke meter is gelijk aan 26 reusachtige Egyptische piramides.

De nieuwe weg zal een enorme impact hebben op het vervoer tussen Saoedi-Arabië en Oman. Tot nu toe moesten goederen die tussen de twee landen over land werden vervoerd een omweg maken via het bestaande wegennet van de Verenigde Arabische Emiraten. De directe route over de Rub al Khali zal de reistijden drastisch verminderen.

Essam al-Malik, Regiomanager van FAMCO Saudi (Centrale Provincie) weet waarom zijn bedrijf werd gekozen om dit belangrijke project uit te voeren. “Al-Rosan selecteerde FAMCO vanwege zijn reputatie, de kwaliteit van zijn producten en de voortdurende technische en logistieke ondersteuning die wij bieden aan onze klanten”, zegt hij.

Ahmad Halwani van FAMCO is ook vol lof over Volvo CE: “We zijn er trots op dat Volvo CE een rol heeft gespeeld in het bouwen van wat een van de meest iconische en waarschijnlijk de langste weg in het Midden-Oosten is”, zegt hij, terwijl Paul Floyd van FAMCO het volgende hieraan toevoegt: “Het strategische belang van dit project is een belangrijke aanvulling op de staat van dienst van zowel FAMCO als Volvo.”

Bekijk een videoverslag van de bouw op de Spirit-website of de iPad-app



# AMBITIEUS DOEL

Asfaltermachines van Volvo worden wereldwijd ingezet bij het bouwen van duizenden kilometers nieuwe wegen →

door Cathy Smith





Het beroemde Terracottaleger van Xi'an



Zhao Wei, Equipment Manager, Shaanxi Road en Bridge Groep



## VOLVO CE IS MARKLEIDER IN ASFALTEERMACHINES IN CHINA

ABG8820-asfalteermachines zijn 14 uur per dag actief



**X**i'an in het noordwesten van China, thuisbasis van het beroemde Terracottaleger, was ooit de keizerlijke hoofdstad van China. Keizer Qin Shi Huang die hier meer dan 2000 jaar geleden regeerde, had een passie voor bouwen. Hij begon te werken aan de Chinese Muur, bouwde het Terracottaleger om hem na zijn dood te beschermen en bouwde het eerste wegennet van het land.

Vandaag is het wegenbouwprogramma van China ambitieuzer dan in de Qin-dynastie met tot wel 10.000 kilometer aan nieuwe snelwegen, die elk jaar moeten worden voltooid.

In het noorden van Xi'an zijn vier ABG8820-asfalteermachines van Volvo 14 uur per dag actief bij het leggen van de laatste laag asfalt op een nieuwe, 96 km lange snelweg die in november 2014 geopend zou moeten worden voor het verkeer in de provincie Shaanxi.

De landelijke wegen rond de bouwplaats geven een idee waarom de nieuwe snelweg nodig is: rijbanen die vaak worden geblokkeerd door driewiels vrachtwagens met gevaarlijk hoge bergen pas geogoste maïs. Op een kruispunt, als grimmige

herinnering aan de gevaren van een te hoge snelheid, staat het verfrommelde wrak van een auto die betrokken was bij een dodelijk verkeersongeval.

Dankzij de Xian-Xun Highway zullen de lokale wegen worden ontlast en de Shaanxi Road and Bridge Group, die de opdracht van ¥ 5,7 miljard (€ 716.000.000 / US \$ 928.000.000) voor de bouw van de nieuwe tolweg binnensleepte, gelooft dat het feit dat Volvo Construction Equipment in hun bod was opgenomen een rol heeft gespeeld bij de toekenning van de aanbesteding.

### HOGERE NORMEN

Nieuwe normen in de Chinese wegenbouw vereisen dat een wegoppervlak tot 15 jaar mee moet gaan, hoewel weinig wegen daadwerkelijk voldoen aan deze eisen. Maar manager Zhao Wei van het bedrijf zegt dat in vergelijking met wat ze elders in China hebben gezien, de bestratingmachines van Volvo met hun ABG double tamperstechnologie, ongetwijfeld een duurzamer wegdek kunnen produceren. →





Duan Yanfei, General Manager,  
Tongguan Construction Machinery Co



**CHINESE NORMEN VEREISEN DAT EEN WEGOPPERVLAK 15 JAAR MEEGAAT**

“Als we de weg aanleggen met een 8820-asfalteermachine van Volvo kunnen we de nationale norm te bereiken. Bovendien is het werken ermee ook nog eens een stuk eenvoudiger”, zegt Zhao.

Kokend asfalt op een vierbaanssnelweg leggen als de zon hoog in de hemel staat, is een warme en zweterige klus, maar operator Xin Ming zegt dat hij op de meest comfortabele plek vertoeft - de cabine. “De cabine is ontworpen met een persoon in het achterhoofd”, zegt hij. “De luifel bovenaan is praktisch bij warm weer - de meeste asfalteermachines hebben die niet. En wanneer je aan het werk bent en er is een probleem, dan verschijnt het bericht op het bedieningspaneel in het Chinees en dat is wel zo fijn.”

## TIJD VOOR VERANDERING

De snelweg is onderdeel van een nieuw netwerk van zes snelwegen dat is ontworpen om de verstedelijking in deze regio te stimuleren en om te profiteren van de miljoenen toeristen die naar Xi'an komen om het Terracottaleger te bewonderen. Het is een essentiële infrastructuur voor de zich snel ontwikkelende economische zone Guanzhong-Tianshui die is bedoeld als stimulans voor de binnenlandse economie die achter loopt ten opzichte van de opkomende Chinese kustgebieden.

Projectmanager Guo Yong zegt dat de nieuwe weg zal zorgen voor een meer dan twee keer zo korte reistijd vanaf de kolenmijnen in Xunyi County aan de noordkant van de snelweg naar de bedrijven rond Xi'an. “Dankzij de snelweg duurt de reis straks net iets meer dan een uur wat een groot verschil is met de huidige reistijd van 2,5 uur.”

Volvo CE is ruim vertegenwoordigd in de provincie Shaanxi: behalve de belangrijkste dealer in Xi'an hebben tien secundaire steden een door Volvo goedgekeurde werkplaats, zodat klanten weten dat ze onmiddellijk hulp krijgen wanneer ze die nodig hebben.

## DRIJVENDE KRACHT

Volvo CE is al marktleider wat betreft asfalteermachines in China, hoewel ze twee keer zoveel kosten als een aantal lokale Chinese merken. En Duan Yanfei, directeur van Volvo-dealer Tongguan Construction Machinery Co in Xi'an, is ervan overtuigd dat in de toekomst de hogere normen in de wegenbouw in Volvo's voordeel zullen werken.

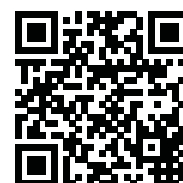
“In China is er toenemende concurrentie. We denken dat sommige merken van lage kwaliteit de markt zullen verlaten. We zijn ervan overtuigd dat we met onze goede service en hoogwaardige machines een steeds grotere rol gaan spelen op de Chinese markt.”

En het is een erg actieve markt. Het aantal auto's op de Chinese wegen is gestegen van 23 miljoen in 2003 tot 140 miljoen nu - en dan tellen we de bedrijfsvoertuigen nog niet eens mee. In 2015 was het doel van de Chinese overheid om 120.000 kilometer aan snelwegen in het land te voltooien - een cijfer waar Keizer Qin alleen maar van kon dromen. 🇨🇳

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



Het getoonde LEGO® Technic-model is niet geschikt om buitenshuis mee te spelen.



VIDEO

Een nieuwe video van LEGO® Technic laat zien hoe ver het ontwerpteam van 's werelds grootste speelgoedmaker ging om hun nieuwste miniwonders te perfectioneren.

Bekijk hoe dit ze dit hebben gedaan op [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

**Behind the Design**  
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment







Foto's van Jonathan Nackstrand

# VOORUIT WERKEN

Een asfalteermachine van Volvo werd aangepast aan omstandigheden twee kilometer ondergronds, in 's werelds grootste ijzerertsmin

door Nathalie Rothschild

**D**e ontdekking van een enorme ijzerertslaag leidde tot de oprichting van de Arctische stad Kiruna. Kiruna ligt 300 km ten noorden van de poolcirkel in Zweeds Lapland. De stad ligt bovenop een gigantische plaat van zuiver magnetiet die zich uitstrekt over 4 km. De zone is gemiddeld 80 m breed en 2 km diep.

De ontginning begon in 1898, eerst in de vorm van dagbouw. In het begin vervoerden mijnwerkers het erts met paardenkarren. Het was pas in de jaren 60 dat het Zweedse mijnbouwbedrijf Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB), dat staats eigendom was, overstapte op ondergrondse mijnbouw.

Vandaag de dag is Kiruna de thuisbasis van de grootste en modernste, ondergrondse ijzerertsmin ter wereld. Een spoorweg- en wegennet kruit naar beneden tot een diepte van 1.542 m onder de grond. Kiruna is letterlijk een stad in beweging: in de komende twee decennia zal een deel van de bevolking van de stad worden verplaatst naar nieuwe woningen die gebouwd zijn rond een nieuw centrum, zodat de mijn kan worden uitgebreid.

## DIEP GRAVEN

Heel erg diep onder de grond leidt ploegbaas Mathias Enlund een team van zeven bestratingsprofessionals die zich bezighouden met het leggen van het 400 km lange ondergrondse wegennetwerk in de mijn. Het asfalt wordt gemengd op een locatie op 17 km van de mijn waarna het ondergronds getransporteerd wordt naar het bestratingsteam. Volgens Enlund is hun taak makkelijker sinds de komst van een P7820C-asfalteermachine van Volvo op rupsbanden.

“We waren gewend om te werken met asfalteermachines op wielen. Nu komen we nooit meer vast te zitten omdat deze machine is uitgerust met rupsbanden. En ik moet zeggen dat

hij zeer betrouwbaar is. Het werk raakt nooit vertraagd”, aldus Enlund, en hij vervolgt: “Het is prettig te weten dat hij is uitgerust met een schone verbrandingsmotor met een laag geluidsniveau en brandstofverbruik.”

Enlund woont samen met zijn partner en twee peuters in het verre noordelijke stadje Jokkmokk, waar hij het weekend doorbrengt. Dit is de plaats ‘waar de wereld begint’, zegt hij. Net als de rest van zijn team werkt hij vier dagen per week gedurende het hele zomerseizoen, van mei t/m oktober. Het asfalt wordt

gelegd tussen juni en september. Begin dit jaar wisselde het team van machines. Bijna alle bestrating is bergop maar de nieuwe asfalteermachine van Volvo is krachtig genoeg om 55 ton zware mijntrucks die asfalt leveren in de tunnel tegen hellingen van 7% op te duwen.

## WE ZITTEN NOOIT MEER VAST WANT DEZE MACHINE HEEFT RUPS BANDEN

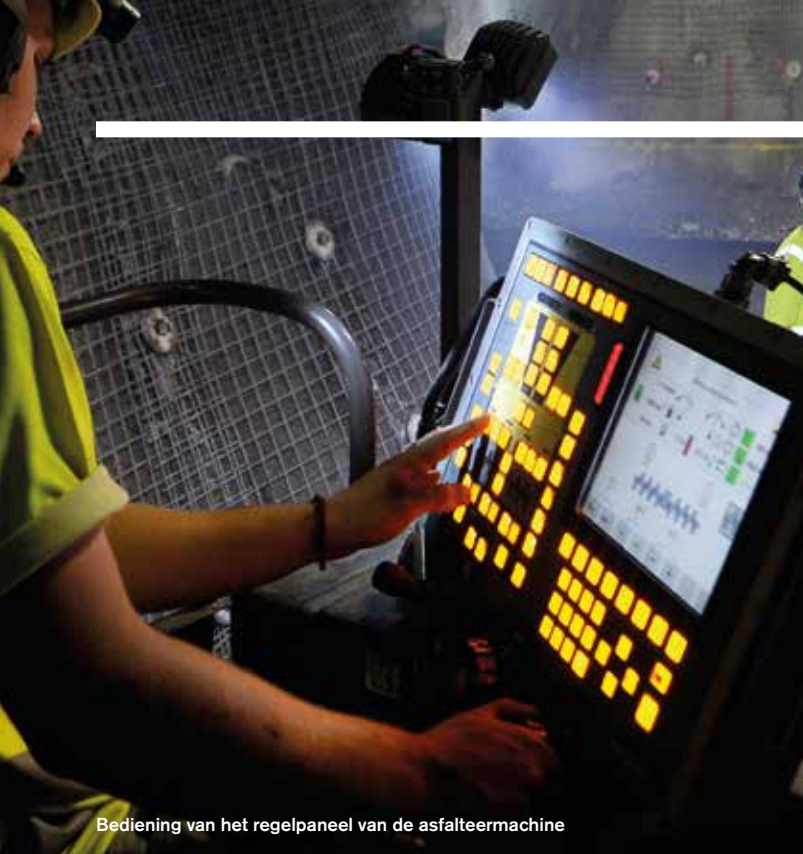
## SNELLE REACTIE

Toen LKAB aan NCC Roads – een van de toonaangevende bouw- en vastgoedontwikkelaars in Scandinavië – vroeg om de wegen in de Kiruna-mijn te herstellen en te asfalteren, nam het bedrijf contact op met de erkende Volvo CE-dealer Swecon om te informeren of ze geschikte machines konden leveren.

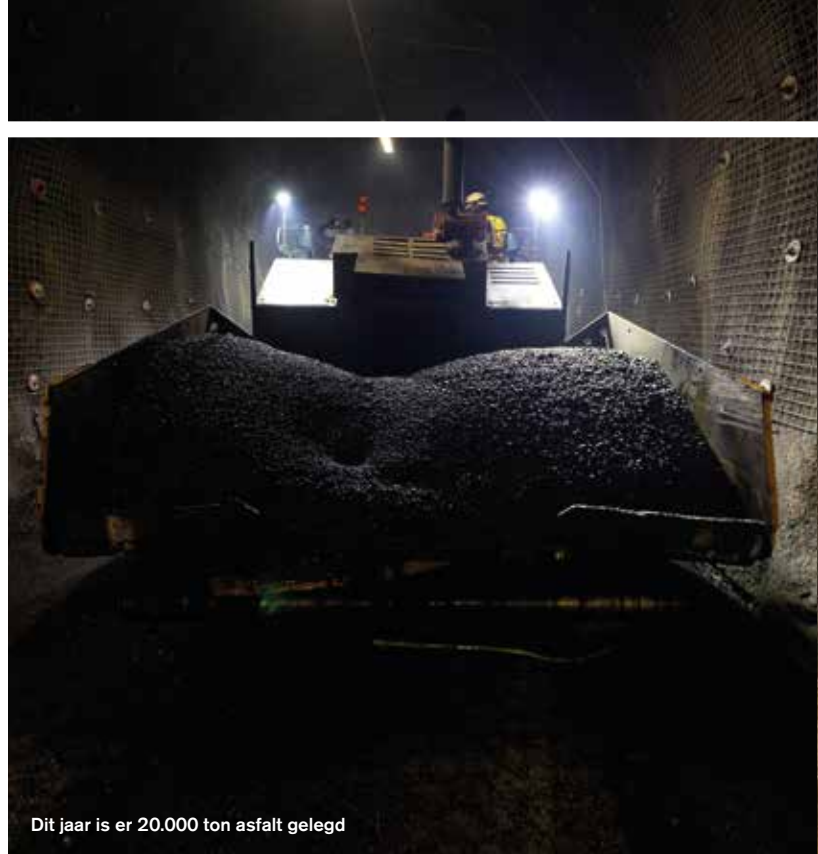
Volvo CE verstreekte onmiddellijk de P7820C, die vervolgens werd aangepast en bijna 1,5 km onder de grond werd gebracht. Dit nam meerdere uren in beslag omdat de asfalteermachine een maximale snelheid heeft van 4 km per uur. Het hele proces – van het eerste telefoontje tot het eerste asfalteren – duurde slechts 10 dagen en de tijd om de asfalteermachine aan te passen is hierbij inbegrepen.

“De P7820C moest worden aangepast aan de zeer bijzondere omstandigheden diep in de mijn”, aldus Svante Bodare, een productspecialist voor wegmachines bij Swecon. “De ondergrondse tunnels zijn donker, de plafonds zijn laag en de wegen hebben →

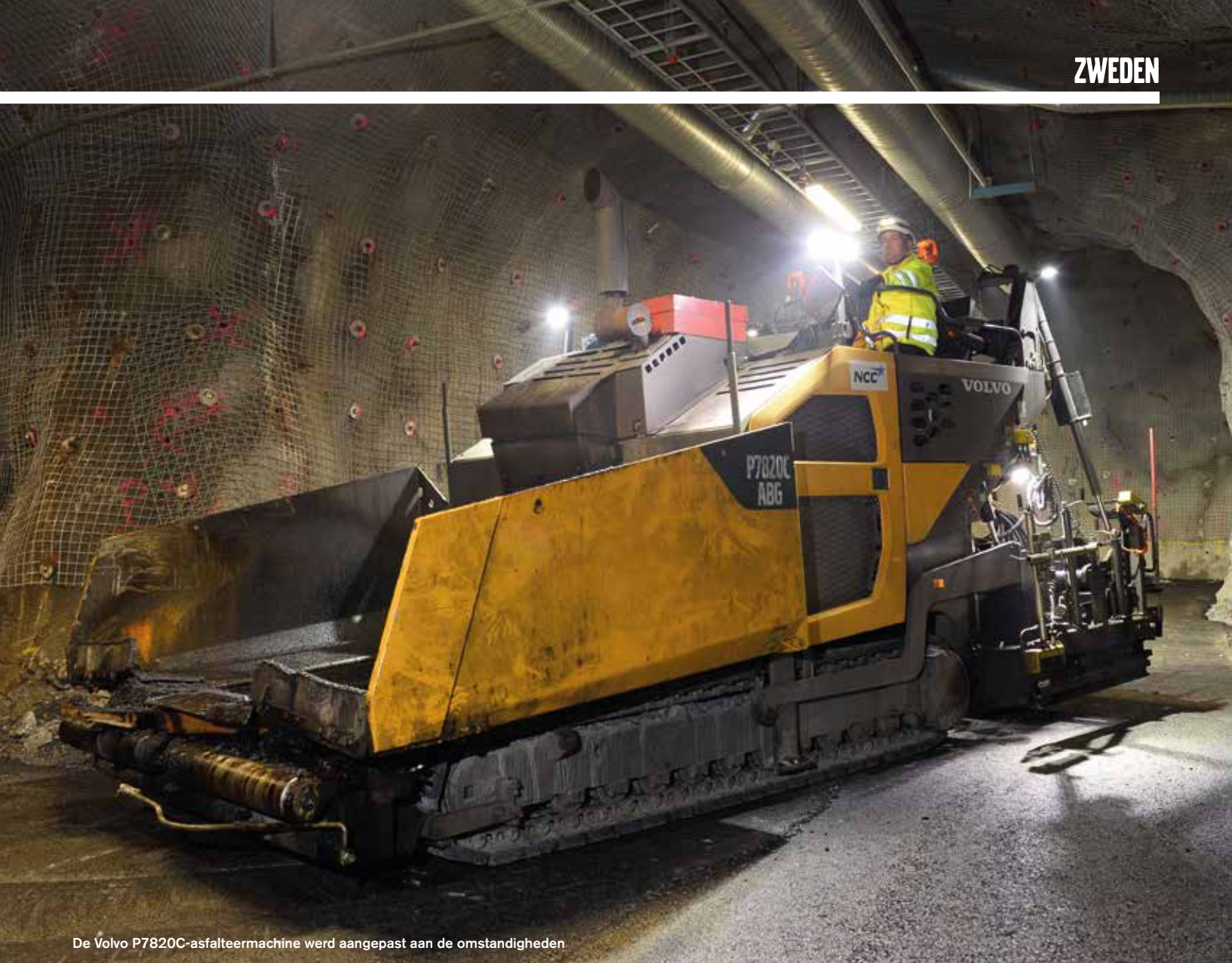




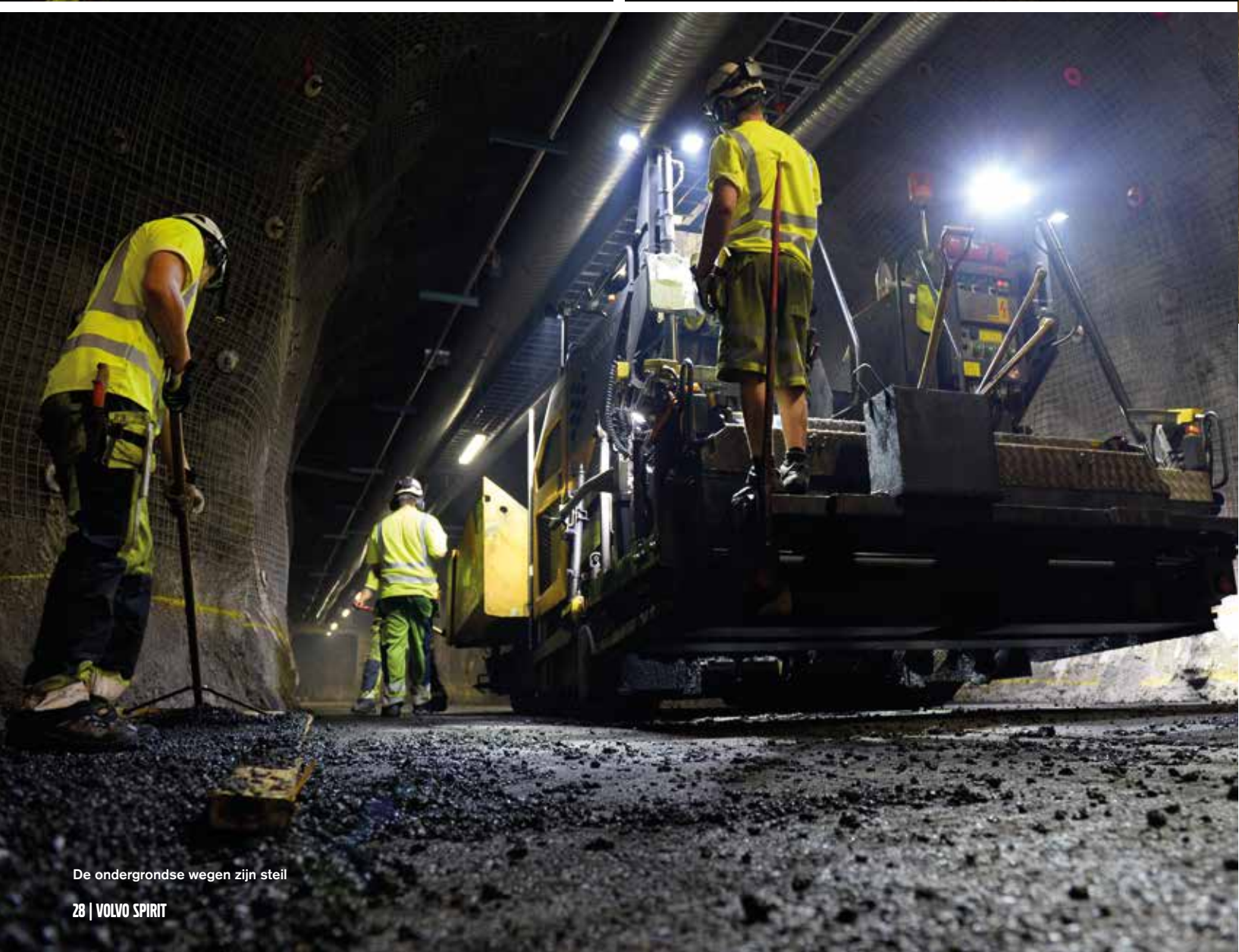
Bediening van het regelpaneel van de asfalteermachine



Dit jaar is er 20.000 ton asfalt gelegd



De Volvo P7820C-asfalteermachine werd aangepast aan de omstandigheden



De ondergrondse wegen zijn steil

een bijna constante helling van 7%. We moesten dus het dak van de asfalteermachine verwijderen, de uitlaatpijp verkorten en extra lichten op de machine monteren.”

Dit was een unieke oplossing voor Zweden. “In dit land wordt 98% van de bestrating bovengronds uitgevoerd door machines die zijn uitgerust met vierwiel aandrijving. We hebben

ook de gewoonte om die machines tussen de bouwplaatsen te transporteren met behulp van vrachtwagens, maar in de mijn rijdt de P7820C zelf tussen de bestratingslocaties”, zegt Bodare.

Locatiemanager van NCC Roads Johan Petterson beweert dat de asfalteermachine het verschil maakt in het werk van zijn team. “Als de machines onbetrouwbaar zijn, schiet iedereen in de stress. Deze asfalteermachine geeft een heel ander gevoel van vertrouwen, zodat we efficiënt en zonder onderbrekingen de werkzaamheden kunnen uitvoeren.”

### DE GESCHIEDENIS INGAAN

Hoewel de operators blij zijn met de asfalteermachine, is de grootste uitdaging volgens Petterson het verplaatsen ervan aan het einde van een shift, omdat dit een langzaam proces is. En

aangezien de asfalteermachine wordt gebruikt in ongewone en moeilijke omstandigheden, is goed onderhoud noodzakelijk.

“We leasen op dit moment de machine van Swecon, en doordat ze hier in Kiruna over een werkplaats beschikken, is de service uitstekend. Ze kunnen vrij snel gespecialiseerd onderhoudspersoneel sturen, wat een enorm verschil uitmaakt. In het verleden gebruikten we oudere machines en het dichtstbijzijnde onderhoudspersoneel bevond zich in Umeå, op ongeveer zeven uur rijden.”

Naast van de aanleg van een enorm wegennet, wordt de Volvo-asfalteermachine ook gebruikt bij de bouw van nieuwe ondergrondse kantoren, tankstations en garages. De winning van ijzererts vindt momenteel plaats op ongeveer 900 m, maar de P7820C bevindt zich op 1.480 m, waar deze letterlijk de weg effent voor toekomstige operaties.

“Dit jaar is er onder de grond ongeveer 20.000 ton asfalt gelegd. Dat is waarschijnlijk de grootste hoeveelheid ooit in de geschiedenis van de Kiruna-mijn”, zegt Petterson.

Hij zou graag gebruik willen blijven maken van de Volvo-asfalteermachine, omdat deze ook nuttig is voor het voortdurende onderhoud van wegen. “Er is een constante ondergrondse markt”, zegt hij. ☑

## DIT WAS EEN UNIEKE OPLOSSING VOOR ZWEDEN



Foto door Patricio Murphy



# ALLE HENS AAN DEK

Een havenarbeiderscoöperatie is blij met het delen van ladingen in een van de drukste havens van Argentinië →

*door Kristie Robinson*

Een wiellader uitgerust met een aanbouwdeel ontworpen om de veiligheid van de werknemers te verbeteren



“Het kan erger. Je zou ook zakken kunnen laden op schepen in de haven”, is de veelgehoorde reactie als iemand klaagt over zijn of haar werk in Argentinië. Maar in één coöperatie zijn de dokwerkers trots op hun werk. Velen zijn in de voetsporen van hun vader getreden en in de haven komen werken. Maar dankzij de mechanisering is het slopende werk van het laden van zakken slechts een vage herinnering.

Rosario ligt aan de oevers van de rivier de Paraná, 550 km stroomopwaarts van de Atlantische Oceaan. Het is de tweede stad van Argentinië en de thuisbasis van San Lorenzo, een van de grootste en drukste havens van het land. Ongeveer 85% van de gewassen, olie en bijproducten uit Argentinië passeren San Lorenzo en de havens van Groot-Rosario. Argentinië werd ooit aangeduid als 'de graanschuur van de wereld', en met de stijgende export van landbouwproducten is dit geen kleinigheid.

Met haventerminals die zich over meer dan 50 km uitstrekken en die 24 uur per dag en 365 dagen per jaar functioneren, moeten de rederijen snel en efficiënt partners vinden om hun lading te verschepen.

Die rol wordt vervuld door de 1.000 werknemers van de General San Martín Port Workers' Cooperative. Herme Juárez, sinds 1969 voorzitter van de coöperatie, is een man met een ongeëvenaarde kennis van het bedrijfsleven op de dokken en weet maar al te goed welke belangrijke rol de haven van San Lorenzo speelt in de lokale gemeenschap. “De haven bepaalt het ritme van de stad”, legt hij uit.

## GESCHIEDENIS VAN SAMENWERKING

Juárez begon zijn loopbaan meer dan 50 jaar geleden als stuwadoor met het laden en lossen van de boten bij het aanmeren. Hij is een man met de visie van een ondernemer, maar met het hart van een vakbondslid. Toen hij ervaren hoe dokwerkers gemarginaliseerd en uitgebuit werden en hij zag hoe zijn inspanningen en die van zijn collega's vaak onbeloofd bleven, begon hij met het organiseren van de coöperatie en haar 45 leden.

“In dit leven word je geboren om dingen te doen. En zo begonnen we”, legt hij uit.

Zijn doel was om de havenarbeiders – toen beschouwd als 'derde- en vierderangsburgers' – een beter leven te geven. Ook wilde hij een efficiënte dienstverlener zijn voor bedrijven die de haven gebruikten. De arbeiders zwoegden hard en overtuigden steeds meer klanten, zodat de coöperatie al snel begon te groeien.

In 1996 besefte Juárez dat als ze met machines zouden gaan werken, ze de boten veel sneller konden laden. De coöperatie zorgde dus voor een lening om te investeren in tien L70C-wielladers. Deze beslissing zou een mijlpaal worden in de geschiedenis van de coöperatie, waardoor die exponentieel begon te groeien.

“Als gevolg van de snelheid waarmee we de boten nu kunnen laden, besparen we onze klanten heel wat vaartijd. Zelfs drie of vier uur sneller betekent drie of vier uur langer varen”, aldus Juárez.

## TIJD IS GELD

Tijdwinst wordt echter niet gemeten in uren, maar in dagen. Vóór de mechanisering zou het 20 dagen hebben geduurd om een boot



Ambulanceboten maken deel uit van het noodhulpcentrum ontwikkeld door de coöperatie



Aan de voet van een berg sojameel

van 56.000 ton in erbarmelijke omstandigheden te laden. Met behulp van de wielladers wordt die tijd gereduceerd tot 72 uur. De recente aanschaf van 10 extra L90F-wielladers met bakken van 7 m<sup>3</sup> brengt het totaal op 79 Volvo-machines, voornamelijk wielladers. Hiermee kan hetzelfde schip in iets meer dan een dag worden geladen, waarbij elke machine ongeveer 800 ton per uur verplaatst.

Vorig jaar heeft de coöperatie in San Lorenzo en Groot Rosario een record van 6,3 miljoen ton goederen in boten geladen. De havenarbeiders zijn trots op het verlenen van een ongeëvenaarde service aan de haven. Ze zijn zelfs zó tevreden met de wielladers dat er op eindejaarsfeesten en andere vieringen altijd een L90 aanwezig is, waarvan de bak gevuld is met ijs en champagne.

Juárez ziet de Volvo-machines als een integraal onderdeel van de coöperatiefamilie. “We hebben alles wat we bezitten met Volvo bereikt. Uiteraard rijden de Volvo's niet zelf, maar worden ze bestuurd door personen.” En personen komen altijd op de eerste plaats. Aan havenarbeid zijn veel beroepsrisico's verbonden, maar de regel 'mensen boven winst' is essentieel, in het bijzonder met betrekking tot de veiligheid van de werknemers.

Gustavo Casas, Keyaccountmanager in Argentinië en Uruguay voor Volvo CE, zegt dat het een voorrecht is om met de coöperatie samen te mogen werken: “De visie van de coöperatie en het feit dat werknemers op de eerste plaats worden gezet,

Herme Juárez, directeur van de General San Martín Port Workers' Cooperative sinds 1969

**VOLVO IS EEN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN DE TOEKOMST VAN DE COÖPERATIE**

maken dat het een ideale partner is voor Volvo CE. Ze zijn een voorbeeld van wat Volvo CE zoekt in zijn klanten.”

## VEILIGHEIDSTRANSPORT

Een bijzonder voorbeeld van het werk dat de arbeiders ondernemen, is het laden van landbouwproducten op de transportbanden die de producten naar het schip transporteren. Eén magazijn, waar vier wielladers bestuurd worden, herbergt 180.000 ton sojameel, opgestapeld tot wel 40 m hoog.

Operator Pedro Fydrizswski legt uit: “We gebruiken de machines om het meel via een rooster in de vloer op de transportband te duwen, waarmee het vervolgens naar de boot wordt vervoerd.” Dit werk was erg gevaarlijk, aangezien de torenhoge bergen van dicht opeengepakt meel, die daar al een maand konden liggen, onverwacht los konden komen, waardoor een lawine van meel op de machines en de arbeiders af kon komen. Hoewel na de integratie van wielladers het aantal ongevallen met 95% was verminderd, wilden de arbeiders nog een stap verder gaan.

Het team van monteurs bij de coöperatie kwam met een oplossing: sinds drie jaar werken de operators met een aanbouwdeel dat voor aan de wiellader wordt gemonteerd. Hiermee worden producten die verplaatst moeten worden, eerst

losgemaakt. Dit aanbouwdeel is volledig ontworpen en gebouwd door de werknemers van de coöperatie. Nu de machines niet meer zo dicht langs de rand van de berg meel hoeven te manoeuvreren, is de veiligheid van de werknemers verder verbeterd.

Een betere veiligheid betekent meer efficiëntie en meer winst voor de coöperatie, wat leidt tot het opzetten van sociale en gemeenschapsprojecten, alsmede verdere verbeteringen van de veiligheid. Het meest recente project is een nieuw noodhulpcentrum. Het centrum is volledig uitgerust met helikopters, ambulanceboten en ambulancewagens en daarmee het eerste in zijn soort in Latijns-Amerika, speciaal ontwikkeld om te kunnen omgaan met de beroepsrisico's die kleven aan het gevaarlijke werk in de haven.

Juárez, die lang geleden met pensioen had kunnen gaan, is een visionair die een onverzadigbaar verlangen heeft naar betere resultaten die de levens van de werknemers verder zullen verbeteren. Bovendien is hij er zeker van dat Volvo een integraal onderdeel van de toekomst van de coöperatie zal worden. Zo zullen er in een volgende fase misschien een aantal L120's met bakken van 12 m<sup>3</sup> worden toegevoegd. “Maar alleen als de transportbanden ze bij kunnen houden.”

Bekijk een videoverslag van dit artikel op de Spirit-website of de iPad-app



# DE TOEKOMST GRIJPEN

Een van de grootste houtproducenten in de VS maakt een zagerij klaar voor de vooruitgang met Volvo machines →

*door Julian Gonzalez*





## HET BEDRIJF VERTROUWT VOOR HAAR AMBITIEUZE PLANNEN OP DE IDEAAL UITGEBALANCEERDE VOLVO-MACHINE



Jim Smith (links) en Dana Schmitz van de Idaho Forest Groep

In een soort combinatie van de films *Jurassic Park* en *Transformers* zijn drie Volvo L180GHL high-lift wielladers aangekomen in de Verenigde Staten. Dit is grotendeels te danken aan een familiebedrijf met visie, dat van plan is een nieuwe wind te laten waaien door de Amerikaanse houtindustrie.

Vanuit de dichte, groene bossen in het noorden van Idaho heeft het hoofdkantoor van Idaho Forest nieuwe boomstamladers van Volvo toegevoegd aan de uitrusting van de Lewiston-zagerij, die momenteel wordt omgevormd tot een van de meest moderne en technologisch geavanceerde zagerijen in Noord-Amerika.

"Onze theorie is zo efficiënt mogelijk te zijn waarbij we de nieuwste technologie gebruiken om de kosten zo laag mogelijk te houden. Dat geeft ons een marge, zodat we het maximale kunnen betalen voor boomstammen en aan landeigenaren. Op deze manier kunnen we blijven functioneren en de concurrentie om boomstammen aangaan. Het geeft ons ook de ruimte om opnieuw te investeren in de zagerij; iets waar we nu echt aan toe zijn", zegt Dana Schmitz, Businessanalist bij de Idaho Forest Groep.

Het bedrijf kwam voor het eerst in aanraking met de L180GHL tijdens een bezoek aan een zagerij in Oostenrijk. Maar pas na een bezoek aan een fabriek in Michigan, die op dat moment de enige L180GHL in de VS bezat, werd besloten om de ideaal uitgebalanceerde Volvo-machine in te zetten voor de uitvoering van de ambitieuze plannen van het bedrijf.

"Dit is een speciaal gebouwde machine en niet zo groot als andere machines die we hebben bekeken, maar ik denk dat ze de lading veel beter vastgrijpen en het gewicht beter over de twee assen verdelen", zegt Schmitz. "Het leek alsof ze de lasten een stuk beter droegen dan hun concurrenten, en dat was een van de belangrijkste argumenten voor ons."

### NIEUWE HOOGTEN

Het bedrijf exploiteert vijf zagerijen in Idaho, waarmee het een van de grootste houtproducenten in de Verenigde Staten is. De zagerij heeft een jaarlijkse capaciteit van bijna 2,4 miljoen m<sup>3</sup> aan planken die over de hele wereld verkocht worden. Alleen de Lewiston-zagerij produceert al 2.400 m<sup>3</sup> per dag en 472.000 - 708.000 m<sup>3</sup> per jaar.

Met aantallen die naar verwachting aanzienlijk zullen stijgen, is het optimaliseren van opslagruimte van essentieel belang wanneer de upgrade van de faciliteit later dit jaar wordt afgerond. Dit is meteen de belangrijkste reden waarom de high-lift mogelijkheden van de L180G goed van pas kwamen in het noorden van Idaho.

John Cushman is de filiaalhouder van Volvo CE-dealer Clyde/West Inc. "Bij dit project kunnen ze met de L180GHL's boomstammen stapelen tot een gemiddelde hoogte van 5,5 m, terwijl ze met de traditionele methoden die doorgaans in de VS gebruikt worden een gemiddelde stapelhoogte van slechts 3,35

kunnen bereiken. We winnen dus 2,13 m aan opslagruimte in dit gebied en dat is enorm", aldus Cushman. Hij voegt er nog aan toe: "Als je de kosten van de opslagruimte in overweging neemt, dan stijgt de capaciteit met 30%. Dan zorgt een kleinere reisafstand van de machines voor korter machinegebruik, minder slijtage, minder brandstof en de mogelijkheid om meer boomstammen per uur te verwerken. Dit maakt onze machines een zeer goede oplossing voor het verwerken van boomstammen, waarbij ook de opslagruimte zo optimaal mogelijk en tegen lage kosten wordt gebruikt."

### BRANDSTOF TOT NADENKEN

De zes cilinder, 13 liter turbodieselmotor levert een hoog koppel bij lage toerentallen door Volvo's Combustion Technology, V-ACT. De lage uitstootniveaus voldoen aan de Tier 4 Interim / Stage IIIB-motorvereisten voor een hoge efficiëntie en lage milieubelasting. Het ecopedaal stimuleert de bestuurder de juiste hoeveelheid gas te geven dankzij de gepaste hoeveelheid mechanische tegendruk (push-back).

Met hun 360 graden draaibare, hydraulische grijper vliegen de drie Volvo L180G-wielladers door de Lewiston-zagerij met ladingen korte boomstammen. De lijst van pluspunten die de

Volvo-machine bezit is lang, maar voor de Idaho Forest Groep was brandstofbesparing met afstand het belangrijkste argument. "Die brandstof is gewoon zo belangrijk. Een aantal van de oudere machines die we hebben, slurpen tijdens het verplaatsen van boomstammen 45-49 liter per uur, terwijl deze jongens hetzelfde

doen bij een verbruik van 17 liter per uur. De machines hebben het nog niet zo druk als in de toekomst, maar het is gewoon geweldig", zegt Schmitz.

Het bedrijf schat dat gedurende de levensduur van de drie Volvo-machines, die geschat wordt op zo'n 10-15 jaar, de brandstofbesparing zal oplopen tot € 1,8 miljoen.

De bestuurders van machines zijn al net zo enthousiast over het werken in een cabine die slechts 40-45 decibel geluid doorloaat en voorzien is van klimaatregeling, een ergonomische bediening en zicht naar alle kanten.

"Het is onvoorstelbaar als je nu nog terugdenkt aan de oude systemen", zegt Jim Smith, hoofdmonteur bij de Lewiston-zagerij. "Iemand was echt out-of-the-box aan het denken toen deze machines werden uitgebracht." ☺

## DE LIJST VAN PLUSPUNTEN VAN DE VOLVO-MACHINES IS ERG LANG

Bekijk een videoverslag van dit artikel op de *Spirit*-website of de iPad-app





# GESPOT IN ZWEDEN

Dit seizoen zijn dierenprints niet alleen te zien op de catwalks van Parijs, Londen en New York, maar ook op een Volvo-machine ontworpen voor een heel ander soort catwalk...

**N**a een make-over in de spuiterij, heeft een Volvo L90F-wiellader met een opvallende print een nieuw thuis gevonden in het jachtluipaardverblijf van Parken Zoo in Eskilstuna, Zweden.

De exotische bijdrage van Volvo CE illustreert de samenwerking tussen de twee organisaties: de betrokkenheid van Volvo CE bij het milieu en de steun aan de dierentuin om de biodiversiteit te behouden en onze bedreigde diersoorten te redden.

Zorg voor het milieu vormt samen met kwaliteit en veiligheid de drie kernwaarden van de onderneming, en Volvo CE staat bekend om zijn houding ten opzichte van het milieu. Zo bereikte het bedrijf eind 2013 een koolstofneutraliteit voor zijn knikdumperfaciliteit van 45.000 m<sup>2</sup> in Braås in Zuid-Zweden, die volledig afhankelijk is van duurzame energiebronnen, zoals wind, biomassa en water. Het is in deze branche de eerste in zijn soort.

Meer dan welke andere fabrikant dan ook heeft Volvo zijn reputatie te danken aan de zorg voor het milieu en duurzaamheid. Als voorstander van duurzaamheid heeft het bedrijf baanbrekende ideeën gelanceerd op het gebied van brandstofefficiëntie, met inbegrip van opleidingsprogramma's om zuinig rijden te stimuleren.

## DE KLIMAATPROBLEMATIEK NEEMT TOE

Volvo CE schat dat 90% van de milieubelasting van haar machines indirect is en wordt veroorzaakt door het gebruik van haar machines in bijna elke fase van het industriële bouwproces. Haar wereldwijde netwerk is een ideale sprinkplank naar de grootste belanghebbenden in het in de bouwwereld en Volvo is ervan overtuigd dat samenwerking met haar partners de

## VOLVO CE WORDT ALGEMEEN ERKEND VOOR ZIJN HOUDING TEN OPZICHTE VAN HET MILIEU

meest effectieve manier is om de eigen impact op het klimaat te verminderen.

“We werken al jaren aan het reduceren van emissies door interne initiatieven, en met succes”, zegt Volvo CE-directeur Martin Weissburg. “Maar we kunnen het klimaatprobleem niet alleen aanpakken,” voegt hij eraan toe

In de overtuiging dat de industrie als geheel, dus niet alleen de bouwmachinesector, meer kan bereiken door samen te werken, promoot Volvo CE de Construction Climate Challenge (CCC). Dit nieuwe, wereldwijde initiatief streeft naar de verantwoordelijkheid van de gehele bouwsector om elke negatieve impact op de omgeving tegen te gaan.

Volvo CE heeft daarom het initiatief genomen om op 24 juni 2015 een industrietop te organiseren in Göteborg, Zweden, met als doel invloed uit te oefenen op de hele productieketen van de bouwsector; van winning van materialen uit steengroeven tot de constructie van gebouwen en aanleg van wegen. Het wordt het hoogtepunt van een reeks van wereldwijde evenementen en conferenties, waarmee Volvo CE een zo groot mogelijk publiek wil bereiken. Het doel van de CCC is om binnen een periode van drie jaar niet alleen het bewustzijn te verhogen, maar ook om de dialoog tussen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, academici en politici te stimuleren. Tevens verstrekt de CCC fondsen voor nieuw onderzoek in de hele wereld en wordt er een forum opgezet om bestaande kennis en middelen te delen. De industrie wordt zo geholpen om een verschil te maken. Wetenschappelijk onderzoek is de kern van de CCC en men hoopt dat het forum zal fungeren als brug tussen de bouwsector en het duurzaamheidsonderzoek, en dat het de samenwerking tussen academici en de industrie bevordert. Na evaluatie van resultaten en verbeteringen komt de CCC met nieuwe aandachtsgebieden voor een volgende periode van drie jaar. Hiernaast zal het doorgaan met het stimuleren van bewustwording en betrokkenheid.

## BETROKKEN PARTNER

De CCC is een onderdeel van de betrokkenheid van Volvo CE bij het Climate Savers-programma van het Wereldnatuurfonds (WNF) om 'klimaatleider' te worden. Volvo CE was het eerste bedrijf in de bouwsector dat meewerkte aan het programma, waarbij deelnemende bedrijven wordt verwacht dat ze koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>)-emissies in hun activiteiten terugdringen. Het programma heeft als doel bedrijven te inspireren om hun denkwijze over oplossingen voor de klimaatproblematiek te wijzigen. Volvo CE heeft beloofd om samen te werken met het WNF als kernpartner en adviseur van de CCC.

In de oorspronkelijke overeenkomst met WNF Climate Savers had Volvo CE, samen met de andere bedrijven binnen de Volvo Groep, afgesproken de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de productiefabrieken in 2014 met 12% te verminderen ten opzichte van de niveaus



De koolstofneutrale faciliteit van Volvo CE van 45.000 m<sup>2</sup> in het Zweedse Braås

van 2008, zonder gebruik te maken van koolstofcompensaties om deze doelstelling te bereiken. Volvo CE streeft ernaar om nog meer te bereiken door nieuwe technologieën te ontwikkelen voor een lager brandstofverbruik en een verminderde uitstoot. Het bedrijf is ook betrokken bij het verbeteren van locatie-efficiëntie voor klanten in een verdere poging om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Volvo CE is ook van plan om de huidige operatortraining en locatiesimulatie verder te ontwikkelen voor bevordering op het gebied van brandstofefficiëntie.

## CHINA ALS EERSTE DEELNEMER

Als onderdeel van de overeenkomst met WNF Climate Savers, werd SDLG, Volvo CE's andere merk- en jointventurepartner in China, het eerste Chinese bedrijf dat meedoet aan het programma. De Volvo Groep is al lid van het Climate Savers-initiatief sinds 2010 - het was de eerste fabrikant van zware trucks die de overeenkomst ondertekende. Volvo Bus doet ook mee.

Sinds de start van het programma in 1999, hebben andere Climate Savers-bedrijven hun CO<sub>2</sub>-uitstoot met meer dan 100 miljoen ton gereduceerd - ongeveer twee keer de huidige jaarlijkse CO<sub>2</sub>-uitstoot van Zwitserland. Tegelijkertijd behaalden ze een concurrentievoordeel en nam hun aandeelhouderswaarde toe. ☑

Bekijk een videoverslag van Volvo CE-directeur Martin Weissburg, over de doelstellingen van de Construction Climate Challenge op de Spirit-website of de iPad-app





# SLIMME AANPAK VAN GROTE ZAKEN

Volvo CE gebruikt een app bij de verkoop van tweedehands machines in Europa, het Midden-Oosten en Afrika

door Tony Lawrence

Volvo CE's Nick Rose (rechts) met klant Gareth Rees

Niet zo lang geleden leken apps vooral gericht te zijn op het downloaden van muziek of spelletjes. Nu zijn ze er voor alle behoeften en alle markten, zoals de nieuwe app voor tweedehands machines van Volvo CE duidelijk laat zien. Deze app van Volvo CE is eind juli gelanceerd en beschikbaar in 25 talen. Klanten hebben zo via smartphones of tablets direct en eenvoudig toegang tot alle tweedehands machines in de verkoopregio Europa, Midden-Oosten en Afrika (EMEA).

“Dit is gewoon een andere manier om ons te richten op onze klanten en een nieuwe manier van communiceren”, vertelt Nick Rose, Volvo CE's Manager voor Verhuur en Remarketing voor EMEA.

“We weten dat meer en meer klanten mobiele apparaten gebruiken bij hun zoektocht naar tweedehands machines - tot 40% van de zoekopdrachten worden op deze manier uitgevoerd. En we weten dat onze hardwerkende klanten druk bezig zijn, vaak onderweg, niet op kantoor zijn, en heen en weer pendelen tussen verschillende bouwlocaties”.

## ONMIDDELIJK SUCCES

“Hiermee kunnen ze direct zoeken naar tweedehands machines, waar ze zich ook bevinden. De app is eenvoudig in gebruik en

biedt oplossingen voor eventuele problemen waarmee een klant geconfronteerd wordt. Het ontwikkelen van deze applicatie was voor ons een nieuwe en spannende manier om onze klanten te helpen”, legt Rose uit.

De app is beschikbaar voor zowel Apple- als Android-smartphones en -tablets en kan gratis worden gedownload. Verder geeft de app de details van tweedehands machines weer en e-mail- en telefonische contactgegevens van de dealer.

“We zijn ervan overtuigd dat dit de manier waarop klanten tweedehands machines zoeken en aankopen fundamenteel verandert”, aldus Rose, die meer dan 40 jaar ervaring heeft in de wereldwijde bouwmachine-industrie.

“Je vindt de machine waarin je geïnteresseerd bent en vervolgens druk je op de beltoets om onmiddellijk contact op te nemen met de dealer. Dit geeft je ook toegang tot andere mogelijkheden, zoals financiering, onderhoudscontracten, onderdelen of zelfs garanties, indien je die nodig hebt.”

Er is ook een 'Volvo Approved Used'-zoekfunctie, voor machines tot vijf jaar oud of machines die maximaal 8.000 uur hebben gedraaid. Deze zijn volledig gecontroleerd en waar nodig hersteld alvorens voorzien te zijn van een speciale garantie. Op de app zijn al heel wat positieve reacties gekomen van klanten, waaronder de Britse aannemer Gareth Rees van Gareth Rees



## DIT ZAL DE MANIER WAAROP KLANTEN TWEDEHANDS MACHINES ZOEKEN EN KOPEN FUNDAMENTEEL VERANDEREN

Plant in Swansea, Zuid-Wales, die voortdurend onderweg is tussen locaties in Zuid-Wales en Engeland.

“Ik koop een aantal nieuwe en gebruikte Volvo-machines voor mijn bedrijf”, legt Rees uit. “De app is vooral handig bij het zoeken naar tweedehands machines als ik onderweg ben - het is snel, eenvoudig en gemakkelijk om machines te vinden voor mijn bedrijf.”

## OP DE KNOP

De dienst werd gelanceerd na nauw overleg met dealers en klanten die regelmatig de website van Volvo CE gebruikten bij de aankoop van tweedehands machines voor hun bedrijfsuitbreiding. De website (www.volvoce.com/used) geeft Volvo CE nu al inzicht in hoeveel klanten de app gebruiken, hoe vaak de details van machines worden bekeken en hoeveel aankopen er worden gedaan. Volgens Rose heeft de nieuwe app ervoor gezorgd dat het internetverkeer is toegenomen.

“De app was onmiddellijk een succes”, zegt hij. “Onze dealers zijn enorm enthousiast. Terwijl ik met u praat, zie ik op mijn telefoon dat er 1.741 tweedehands machines beschikbaar zijn in de regio, variërend van compacte machines tot een knikdumper van 40 ton. Dit is gewoon een ideale manier van zaken doen.”

“Deze service is klantgericht, gebruiksvriendelijk en biedt een onmiddellijke oplossing. Uiteraard gaan we door met het verbeteren van deze service, zodra er feedback en evaluaties van klanten binnen zijn.”

Grote foto © Mark Buttion



# VAN THUIS TOT WERELDWIJD

Slimme overnames helpen Volvo CE uit te groeien tot wereldleider

door Nigel Griffiths

Eerder dit jaar voltooide Volvo CE de overname uit 2013 van de Amerikaanse vervoerder Terex Corporation, fabrikant van rigide vrachtwagencombinaties voor terreingebruik. Volgens Directeur Martin Weissburg van Volvo CE vertegenwoordigt de transactie "een kans voor Volvo CE om gaten in het productaanbod op te vullen". Weissburg legt uit dat de verwachte, stijgende verkoop in de mijnbouw een goed moment is om toe te treden tot de markt van rigide dumpers. De overname, omschreven als "een strategische aankoop die Volvo CE veel ruimte biedt voor groei", is een voorbeeld van de groei waarmee Volvo CE haar bijna twee eeuwen geleden bescheiden machinewinkel in Eskilstuna, Zweden, heeft zien uitbreiden tot een wereldwijde speler in een reeks toonaangevende zakelijke segmenten.

## COMPLEMENTAIRE GROEI

In de loop der jaren zijn veel van dergelijke strategische overnames aangevuld door de interne ontwikkeling van het bedrijf en door organische groei. In dit proces heeft Volvo CE zich ontwikkeld van een gespecialiseerd ingenieursbureau tot aanbieder van complete oplossingen en een van 's werelds grootste fabrikanten van bouwmachines.

Naast de toonaangevende bouwmachines, zoals wielladers, compacte machines, banden- en rupsgraafmachines, nivelleermachines, knikdumpers en wegebouwmachines,

biedt Volvo CE ook een verscheidenheid aan diensten en oplossingen voor after sales, zoals tweedehands machines, verhuur, onderdelen, diensten, uitbreidingen en financiële service. Momenteel heeft Volvo CE productiefaciliteiten in Zweden, Frankrijk, Duitsland, China, Brazilië, Mexico, Zuid-Korea, India, Polen, Rusland en de Verenigde Staten.

In het begin was Volvo een ingenieursbedrijf van Zweedse bodem dat gebouwd was op de talenten van de briljante Zweedse ingenieurs Johan Theofron Munktel en de broers Jean en Carl Gerhard van Bolinder. Tijdens de Tweede Wereldoorlog begon Volvo AB, het product van twee Zweedse visionairs Assar Gabriëlsson en Gustav Larson, samen te werken met Bolinder-Munktel (BM) bij de productie van landbouwtractoren en andere machines. In 1950 werd het bedrijf Bolinder-Munktel overgenomen door AB Volvo, dat in 1927 was opgericht door Gabriëlsson en Larson.

Het was tevens in de bloeiende jaren 50 en 60 dat de eerste stappen richting van bouwmachines werden gezet. Deze machines zouden na verloop van tijd de productie van het bedrijf gaan domineren. De eerste trekker met een dieselmotor verscheen in 1952. Twee jaar later werd de eerste wiellader, als voorloper op de kniklader, op de markt gebracht.

Door het combineren van de kennis met de Zweedse wagenmaker Lucas Lihnell werd 's werelds eerste in serie vervaardigde knikdumper bekend als 'Gravel Charlie', geïntroduceerd in 1966.

## WIJZIGING VAN FOCUS

In 1973 werd de naam van het bedrijf veranderd in Volvo BM. In de daarop volgende jaren werd een aantal van Volvo's beste machines aan het werk gezet op bouwterreinen over de hele wereld.

In 1977 concentreerde Volvo BM zich alleen nog op de ontwikkeling, marketing en productie van bouwmachines, met name wielladers en knikdumpers en in 1979 werd besloten om de agrarische sector en bosbouwsector te verlaten om zich te kunnen concentreren op bouwmachines.

Na een strategische heroriëntatie van de onderneming werd de afdeling Tractorproductie verkocht in 1985. De acquisities volgden elkaar sneller op gedurende de jaren 80 en 90, dankzij de aankoop van een aantal Amerikaanse, Europese en Aziatische bouwmaatschappijen.

In 1985 richtte Volvo BM zijn pijlen op de Amerikaanse markt. Ze verbonden zich aan het Amerikaanse Clark Equipment door middel van een fusie met hun dochterondernemingen. Dit bracht de drie merknamen - Volvo BM, Michigan en transporteur Euclid - samen in de VME Group.

Intussen breidde VME in Europa haar productaanbod uit en trad ze in 1991 toe tot de markt voor compacte laders via de aankoop van een meerderheid van de aandelen van de Duitse marktleider in deze sector, Zettelmeyer Baumaschinen GmbH.

VME nam ook het reeds lang gevestigde, Zweedse graafmachinebedrijf Akermans Verkstad AB over.

## VOLVO CE GROEIT

In 1995 nam de Volvo Groep het belang van 50% dat Clark in VME had over en werd de naam gewijzigd in Volvo Construction Equipment. In datzelfde jaar werd de toonaangevende Franse fabrikant Pel-Job aangekocht en werden compacte graafmachines toegevoegd.

Nivelleermachines werden in het productaanbod van Volvo CE opgenomen na een overname in 1997 van de Canadese reus voor nivelleermachines, Champion. In 2001 werden de eerste Volvo-nivelleermachines geïntroduceerd. Deze waren voorbestemd om de industriestandaard te worden.

Volvo werd de eerste buitenlandse onderneming die investeerde in de Koreaanse industrie toen ze in 1998 de divisie van zware bouwmachines kocht van Samsung Industries. Dit was de eerste stap richting Volvo Construction Equipment Korea Ltd.




De markt voor rupsgraafmachines was een belangrijk doelwit voor Volvo CE, en binnen enkele jaren werd de eerste reeks nieuwe Volvo-graafmachines gebouwd in de Changwon-fabriek in Zuid-Korea.

## AMERIKAANSE UITBREIDING

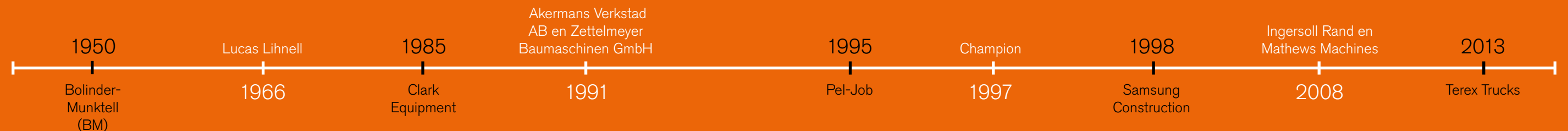
De aankoop van de wegebouwdivisie van Ingersoll Rand maakte dat Volvo CE sterk doordrong tot de Amerikaanse markt voor wegebouw. Het bedrijf startte in 2008 bovendien een wereldwijde service en distributie voor reserveonderdelen door de oprichting van Volvo Construction Equipment & Services California, en nam de onderneming Mathews Machines, gevestigd in Californië, over.

Deze overname betekende extra productiefaciliteiten in Pennsylvania, Duitsland, China en India, 20 distributie- en servicevestigingen in de VS. plus ongeveer 2.000 extra werknemers wereldwijd.

Volvo CE heeft nu een sterke positie om vanuit de VS en andere gebieden buiten Europa een reeks producten te verkopen, verhuren en ondersteunen, zoals voor de weg bestemde machines, compacte apparatuur en producten voor het verwerken van materiaal.

Vandaag bezit en verkoopt Volvo CE een enorm scala aan machines dat wordt geproduceerd op vier continenten en gedistribueerd in meer dan 200 landen via dealers en verhuurpunten. Apparatuur die allemaal gebouwd is volgens dezelfde hoge normen van kwaliteit, veiligheid en zorg voor het milieu. 

Overnames  
door de  
jaren heen





# ZEEZEILERS UIT CHINA

Racen voor China in de Volvo Ocean Race; het Dongfeng Race Team is bezig aan een langdurige sportieve missie

door Julia Brandon

Het tij van de Chinese zeilgeschiedenis is drastisch aan het keren dankzij het Dongfeng Race Team, een team dat volledig wordt ondersteund door Chinese sponsors. Dongfeng is in de kern een Chinese team, dus zijn de Chinezen ruim vertegenwoordigd in het ondersteunende onshore- en het zeilende offshoreteam. Ze racen voor China en voor de toekomst van de Chinese zeilsport.

Onder leiding van OC Sport zijn zowel de zeilende als ondersteunende leden van het Dongfeng Race Team op een langdurige sportieve missie. Niet alleen voor de competitie voor het evenement in 2014-2015, maar ook om geschiedenis te schrijven door in de race van 2020-2021 over een totaal Chinese bemanning te beschikken. De prestaties van het team zijn een belangrijke impuls voor de ontwikkeling van het professionele zeilen in China en de resultaten zijn zeer spectaculair, aangezien het team vanaf nul is begonnen.

“We hebben eigenlijk iets wat gemiddeld 10 tot 20 jaar duurt verkort tot enkele maanden, dus het is zeker geen gemakkelijke uitdaging”, zegt Mark Turner, Executive Chairman van OC Sport. “Maar het is eigenlijk de aard van dit project - we proberen een basis op te bouwen voor de race in 2020 en de jaren daarna.”

Midden december wordt de aankomst verwacht van de zeven deelnemende teams in Abu Dhabi, hoofdstad van de Verenigde Arabische Emiraten, vanuit de Spaanse havenstad Alicante, waar ze op 11 oktober zijn vertrokken. Dit is het tweede deel van de race die begon in Kaapstad, Zuid Afrika. Tegen het einde van januari 2015 worden de boten verwacht in Sanya in het zuiden van China, met nog zes etappes voor de boeg. De finish zal in juni zijn, in het Zweedse Göteborg.

## RACEVAARDIGHEDEN

Nu de negen maanden durende wedstrijd echt op gang komt, begint de klus pas echt voor de Chinese zeilers aan boord



Aankomst in Alicante voorafgaand aan de start van de race

## DE RESULTATEN ZIJN ZEER SPECTACULAIR, AANGEZIEN HET TEAM VANAF NUL IS BEGONNEN

van de Dongfeng. Terwijl andere teams beschikken over doorgewinterde veteranen met gemengde vaardigheden, moest de Chinese bemanning het stellen met minimale kennis van de Volvo Ocean 65-boten en weinig ervaring in het zeezeilen. Zes professionele niet-Chinese zeelieden zijn speciaal geselecteerd vanwege hun bredere vaardigheden zodat ze kunnen bijspringen. Hierdoor zijn er veel Westerse zeilers in het team, die ervaring hebben met single handed zeilen, wat van nature veel ervaring, handigheid en bekwaamheid vereist. Schipper Charles Caudrelier en Zweedse zeiler Martin Strömberg zijn de enige twee zeilers aan boord van de Dongfeng die al eerder aan de race hebben deelgenomen. Ook zes Chinese zeilers maken deel uit van het uiteindelijke Dongfeng Race Team. Zij zullen gedurende de race bij tourbeurt twee tot drie vaste posities op de boot en sleutelposities in het ondersteuningsteam innemen.

Als natie heeft China een rijke maritieme geschiedenis en sinds acht jaar ook een Olympisch zeilteam, maar Niets kan je voorbereiden op wat je bij zeezeilen te wachten staat. →





## OFFSHORE EN ONSHORE, HET ENTHOUSIASME EN DE MOED WERKEN INSPIREREND

“Racen in de Olympische Spelen betekent snel varen met een kleine boot gedurende een uur of twee”, zegt Turner. “Er is geen element van zeemanschap en kennis van de oceaan vereist. Er wordt niet geleefd op de boot en er is geen persoonlijk ongemak.”

Het Dongfeng Race Team was het eerste team dat zich na een succesvolle 18-daagse training op de Stille Oceaan, officieel kwalificeerde voor de 2014-2015 Volvo Ocean Race. Bijgestaan door Dongfeng Trucks - een toonaangevende fabrikant van middelzware en zware vrachtwagens in China en hoofdsponsor van het Dongfeng Race Team - heeft de campagne een aantal belangrijke doelstellingen. De eerste is om de Chinezen op het gebied van zeezeilen op de kaart te zetten. Tweede is de ondersteuning van Dongfengs 10 jaar durende missie voor wereldwijde herkenbaarheid in nieuwe belangrijke doelmarkten, zoals Zuid-Afrika, Brazilië, het Midden-Oosten en Europa. Er is geen ander sportief evenement dat een beter platform kan

bieden. Maar, net als zeezeilen, is sponsoring en marketing op wereldwijde schaal een relatief nieuw concept voor China. Het is dus te hopen dat de samensmelting van deze twee nieuwe initiatieven wereldwijd de aandacht zal trekken van de media, en steunzal krijgen van het thuispubliek. Het Dongfeng Race Team staat dus behoorlijk onder druk.

In het verleden hebben twee gedeeltelijk gesponsorde Chinese teams deelgenomen aan de Volvo Ocean Race: Green Dragon in 2008-2009 en Team Sanya in 2011-2012. Beide teams hadden slechts één Chinees teamlid aan boord, maar het waren de eerste stappen op de weg die het Dongfeng Race Team nu bewandelt.

Deze keer ging het wervingsproces echter veel verder. Van de ruim 200 kandidaten werden er 20 uitgekozen waarna er slechts 12 overbleven. De kapitein van het team, de Fransman Charles Caudrelier, had het laatste woord over de keuze van de bemanning. De intensieve selectieprocedures richtten zich met

name op taalvaardigheden, lichamelijke conditie en zeilervaring. Uiteindelijk werden de Chinese zeilers Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng en Liu Xue door Caudrelier in het Chinese team gekozen.

### ZWARE UITDAGING

“We hebben ze eigenlijk 48 uur niet laten slapen”, aldus Turner. “En we lieten ze allerlei taken uitvoeren op het land en op het water, van zwemmen en springen in een reddingsvlot tot intelligentietests om 3 uur 's nachts, en tests in teamwork. We waren gewoon aan het proberen om ze op elk mogelijk gebied tot het uiterste te drijven, zowel fysiek als mentaal, om te zien wie op het einde nog kon glimlachen en functioneren”, legt hij uit.

De uitdagingen tijdens de training waren enorm, van onoverkomelijke zeeziekte tot ongekend ongemak en van totale

uitputting tot tijdsbeperkingen - “Idealiter zouden we een extra jaar hebben gehad en een team van 20 zeilers bij elkaar hebben gebracht”, zegt Turner - maar niets kwam zo hard aan als het verrassingselement toen ze uiteindelijk een voet aan boord mochten zetten. “Ze waren absoluut geschokt”, zegt hij. “Ze hadden geen idee waar ze aan begonnen en er was geen andere manier om het uit te leggen dan de mensen het echte werk te laten ervaren.”

De trainingsreis heeft het team uit China meegenomen naar de Verenigde Staten, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk en ze voeren meer dan 10.000 nautische mijlen over twee oceanen - de Stille en de Atlantische.

### AMBITIE VOOR HET VADERLAND

Bij het samenstellen van het team zei Yang Jiru, bijgenaamd Wolf: “Dit is mijn droom en het is de meest trotse dag van mijn leven”. Hij voegde ook nog toe: “Vóór het Dongfeng Race Team lukte het me niet om richting aan mijn leven te geven, maar nu wel. Ik weet wie ik ben en waar ik naartoe ga. Ik ga mijn land in de Volvo Ocean Race vertegenwoordigen.”

Caudrelier vindt Cheng Ying Kit, bekend als Kit, de meest ervaren en technisch bekwaamste en hij en Wolf worden beschouwd als geweldige teamspelers: “Dat is een andere reden waarom ze deel uitmaken van het uiteindelijke raceteam”, zegt Caudrelier. Met zijn leeftijd van 22 jaar is Chen Jin Hao het jongste bemanningslid. Hij wordt door Charles beschreven als 'een groot aankomend talent'.

Het Dongfeng Race Team is een Chinees project met Chinese financiering - Aeolus Tyres en de autostad Shiyuan zijn ook sponsors. Ondanks hun duidelijke achterstand is het veelzijdige enthousiasme en de moed die uitgaan van zowel de onshore- als offshoreteams erg inspirerend. Wat ze missen in bekwaamheid en ervaring maken ze goed met lef, ambitie en inzet.

“Hopelijk opent deze campagne deuren en draagt het bij aan de geloofwaardigheid van het zeilen en de sponsoring in China. Dat zou op zich al heel bevredigend zijn”, zegt Turner. “En het gaat niet alleen om de Chinese zeilers - het gaat ook om de leerervaring, wat betreft het effectief beheren van een project van deze omvang, vanuit commercieel, logistiek, technisch en communicatief oogpunt. Niet alleen de zeilers, maar ook een toekomstig Chinees project moet tenslotte over al deze vaardigheden beschikken.”

Wolf voegt hieraan toe: “China is terug en we staan aan het begin van een nieuw zeiltijdperk. Ik ben hier niet alleen naartoe gekomen voor de Volvo Ocean Race 2014-2015, maar ook voor de toekomst van het Chinese zeilen. Ik beloof dat zodra het zeilen in China aan populariteit wint, de hele wereld verrast zal zijn door ons enorme potentieel.”

Bezoek [volvoceanrace.com](http://volvoceanrace.com) voor updates over de voortgang van elk team in de race





**De weg naar meer winst begint met een slimme financiering.**

Financiering moet flexibel zijn - aangepast aan uw unieke situatie. Bij Volvo Financial Services begrijpen we de bouwsector en mijnbouw net zo goed als u. En dat is belangrijk, want we kennen uw uitdagingen, we weten hoe u uw apparatuur gebruikt en we snappen dat de seizoenen er soms toe doen. Het zijn de kleine dingen die u die ene stap verder kunnen brengen. Bekijk ze op [volvoce.com](http://volvoce.com)

Volvo Construction Equipment



COCKPIT

# IN HARMONIE MET ZIJN MACHINE

Een Spaanse bestuurder met een voorliefde voor klassieke muziek

door Derek Workman

**B**oven de voorruit van de Volvo L110-wiellader hangt een foto van een 3-jarige jongen met een blauwe trui en een verlegen glimlach. Zijn naam is Aitor Molero. Deze jongen houdt zijn trotse vader Eusebio gezelschap tijdens de lange uren achter het stuur. Het is vrij normaal voor een trotse vader om een foto van zijn zoon bij zich te hebben, maar de anderen die hem 'gezelschap' houden zijn eerder ongewoon: Mozart, Beethoven en Sjostakovitsj.

"Omdat ik supporter ben van Real Madrid denken de meeste mensen dat ik mijn zoon genoemd heb naar Aitor Karanka - assistent-manager en ex-speler van de club - maar eerlijk gezegd was ik het niet die de naam heeft gekozen, maar mijn vrouw Ana." De glimlach van Molero geeft echter aan dat hij helemaal geen gek idee vindt.

## SAMENWERKEN

Eusebio Molero heeft zijn team voor het grootste deel van zijn 37 jaar gevolgd, maar voetbal komt op de tweede plaats na zijn grootste passie, die voor een groot deel verklaart waarom de klassieke componisten ook aanwezig zijn in zijn cabine. In zijn vrije tijd speelt Molero saxofoon en speelt hij samen met 15 andere muzikanten in een lokale band, Agrupación musical l'atropello, evenals in een 110 personen sterke gemeentelijke muziekgroep.

"Ik begon met muziek maken toen ik 7 jaar oud was, maar ging pas op mijn 14e in een band", legt hij uit. Hij begon met

alt- en de tenorsax, wat hij 23 jaar later nog steeds doet. Hij oefent van 14.00-18.00 uur na zijn ochtenddienst bij het in Valencia gevestigde Antonio Tarazona SL, de op twee na grootste producent van meststoffen en industriële additieven in Spanje. Molero is hier, op slechts 10 minuten rijden van zijn huis in Paiporta, zijn carrière begonnen.

"We spelen op allerlei festivals en feesten, zoals bijvoorbeeld op Las Fallas, het vier dagen durende feest in Valencia in de maand maart. Het is het grootste feest van Valencia en waarschijnlijk ook van Spanje", legt Molero uit. "Wat sommige mensen verbaast, is dat we ook klassieke muziek van grote componisten spelen en dat we die muziek aanpassen voor koperblazers. De klassieken zijn altijd mijn favorieten geweest, en als ik in mijn cabine zit, staat er bijna altijd een klassieke cd op. Het ontspant me en helpt me te concentreren op wat ik aan het doen ben, vooral wanneer we heel snel moeten reageren, bijvoorbeeld als we een blukcarrier moet uitladen, die vanuit de haven van Valencia rechtstreeks aan de fabriek levert. We verplaatsen ongeveer 3.000 ton per dag en het afspelen van klassieke muziek helpt me enorm om me te concentreren op wat ik doe."

## GOEDE OUDE TIJD?

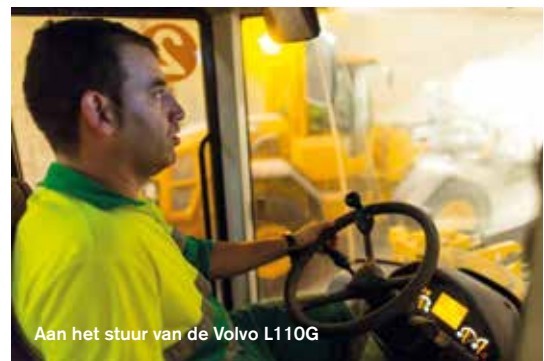
Molero is blij met de machine die hij elke dag gebruikt - een van de vier Volvo-wielladers die onlangs gekocht zijn door het bedrijf. Zijn vader werkte 23 jaar bij Tarazona en is nu met pensioen. Het →

Foto's van Vicent Bosch





Operator Eusebio Molero (links) en Jorge Tarazona van Antonio Tarazona SL kennen elkaar sinds hun kindertijd



Aan het stuur van de Volvo L110G

is een enorme vooruitgang ten opzichte van de zware machine die hij moest besturen.

“Toen ik een kleine jongen was, nam mijn vader (ook Eusebio genaamd) mij mee naar het werk tijdens het weekend. Ik ben dus praktisch opgegroeid tussen deze machines”, legt hij uit. “In die tijd waren ze erg moeilijk te bedienen. De vroegere modellen waren net zoals het besturen van een tank - het kostte zoveel moeite om het stuurwiel te draaien dat je aan het einde van de rit spieren had alsof je de hele dag in de fitnesszaal had doorgebracht.”

Het idee van fitness, zegt hij, kwam 30 jaar geleden ook helemaal niet op bij mensen. Ze bleven fit door hard te werken.

“Ik herinner me dat mijn vader 's avonds thuiskwam en een elektrisch verwarmd kussen tegen zijn onderrug hield. In die dagen hadden veel bestuurders last van hun nieren, als gevolg van de stoten bij het omhoog en omlaag brengen van de bak.”

Een andere, veel voorkomende kwaal was een pijnlijke en stijve linkerknie, omdat het linkerbeen nauwelijks werd bewogen tijdens de lange werkdag als gevolg van gebrek aan ruimte. Het begrip 'ergonomie' bestond 30 jaar geleden nog niet.

### MAGISCHE MACHINE

Het is dus ook geen verrassing dat Molero erg blij is met zijn nieuwe Volvo L110G. Het veersysteem van de arm absorbeert schokken en reduceert stuiteren en morsen uit de bak bij snelle bewegingen. De elektrisch geactiveerde, breed openende motorkap zorgt voor een snelle en gemakkelijke toegang tot de motorruimte, en het uitschakelen van de motor vindt plaats na een vooraf ingestelde tijd (tussen 2 en 50 minuten).

“Het sturen gebeurt met één vinger en het instellen van de hoogte van de bak duurt slechts 2 seconden”, zegt Molero. “De


machine stopt automatisch op het juiste moment, zodat er geen stoten meer zijn zoals vroeger. Ook beschermt dit de bak en het het grondoppervlak terwijl de operator profiteert van meer comfort. Alles is ontworpen voor een hogere productiviteit met een uitstekende brandstofbesparing en veel meer kracht. Het is een magische machine om te bedienen.”

Antonio Tarazona SL is nog steeds een familiebedrijf en in sommige opzichten kan Molero worden gezien als deel van die familie: hij en Jorge Tarazona, de broer van Antonio die verantwoordelijk is voor de afdeling Techniek, kennen elkaar al sinds ze kinderen waren.

“Tarazona is nooit een bedrijf geweest waar het management beslist en waarbij het personeel dat maar gewoon moet aanvaarden”, zegt Molero. “Toen de beslissing werd genomen om de wielladers te vervangen die we gedurende de laatste acht jaar hadden gebruikt, kwam een groep van personen waarin alle takken van het bedrijf

waren vertegenwoordigd: het management, de administratie en de afdeling Financiën en Operations.

“Toen een vertegenwoordiger van Maquinaria y Recambios de Levante SL, de door Volvo CE benoemde tussenpersoon, een Volvo-wiellader meebracht ter demonstratie, konden we deze in actie zien en kregen we de gelegenheid om vragen te stellen over de zaken die een operator zou moeten weten. Met de financiële elementen hebben we niets te maken, maar we moeten wel dag in dag uit in de cabine werken, en de operator heeft een beter idee dan andere werknemers over hoe de machine werkt en of hij geschikt is voor de taak die moet worden uitgevoerd.”

En met een uitgebreide garantie van vijf jaar hebben Molero en zijn collega-operators al het vertrouwen in de Volvo-machines voor een efficiënte en comfortabele toekomst. 

## EEN OPERATOR SNAPT BETER DAN ANDERE WERKNEMERS HOE DE MACHINE WERKT

# Ervaar het nu



Al het nieuws en informatie over Volvo CE waaronder exclusieve video's op uw computer of iPad

# volvospiritmagazine.com



VOLVO  
OCEAN  
RACE  
ROUND THE WORLD

# WIE NIET WAAGT, NIET WINT!

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

Volvo Construction Equipment

