

spirit

MOT ALLA ODDS

Anlägger motorväg
genom öknen

**KINA
I FOKUS
+ BAUMA
CHINA 2014**

LÄGGER ASFALT I UPPÅTLUT
Under jorden i Arktis

LATINAMERIKANSKA LASTARE
Kooperativ för hamnarbetare

PRODUKTIV ASFALTERING



Med ABG-läggaren P8720B från Volvo Construction Equipment kommer produktiv, exakt asfaltläggning till beläggningsbranschen. Denna asfaltläggare producerar ett branschledande 400 mm tjockt lager i bredder på upp till 9 m och är utrustad med en dubbelstampskrid som ger oslagbar förhandspackning. P8720B är konstruerad för användning på cementbehandlat underlag och ger överlägsen densitet och exceptionell kontinuerlig asfaltering.

Volvos ABG-läggare P8720B: Konsekvent jämnt resultat.

www.volvoce.com

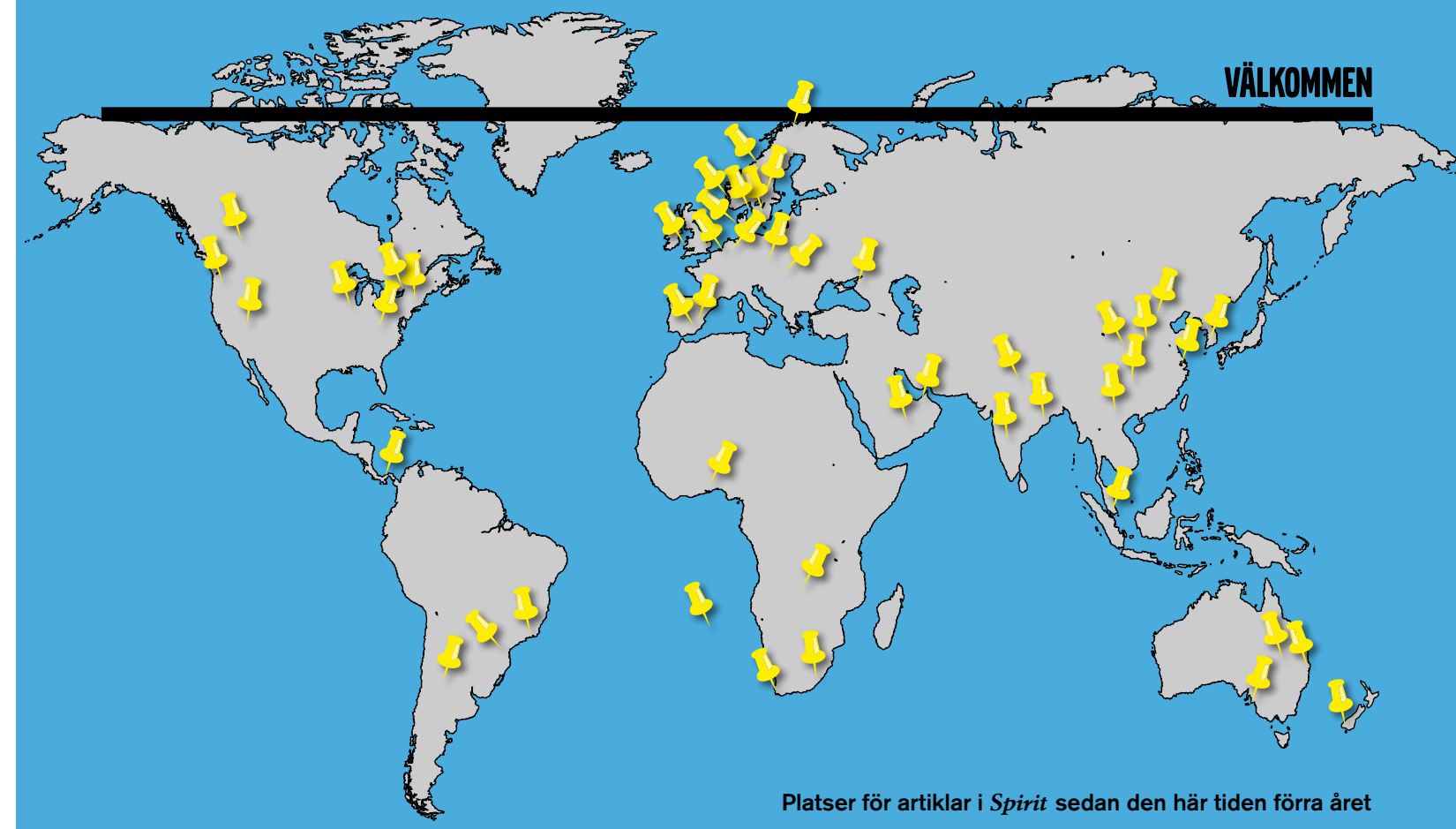


VIDEO http://open.to/a/SP_PAV-B_B

Volvo Construction Equipment



VÄLKOMMEN



Platser för artiklar i *Spirit* sedan den här tiden förra året




Kinas byggindustri, numera världens största, står i fokus

BauMa China har blivit ett varumärke av egen kraft och 2014 års upplaga – som är den sjunde internationella mässan under samma namn – väntades redan på förhand slå nya deltagarrekor. Årets mässa blev en riktig "Vem är vem"-utställning, med tillverkare från byggindustrin över hela världen.

Volvo CE gjorde utan tvekan ett tydligt avtryck bland de 3 000 utställarna från 40 olika länder, och visade upp de senaste produkterna för 200 000 besökare på en utställningsyta som motsvarade 42 fotbollsplaner. Vårt företag är redan marknadsledande i Kina inom hjullastare och grävmaskiner, och vi har understrukt vårt engagemang genom en rad nya produkter som utformats särskilt för Kina. Läs mer om dem i vårt sexsidiga reportage om Bauma China 2014 på sidan 10.

Med det här numret inleder vi en serie med reportage från Kina. Vi börjar med ett från staden Xi-an i nordväst, känd för den berömda terrakottaarmén, där asfaltläggare från Volvo används för att bygga tusentals kilometer nya vägar. I kommande nummer av *Spirit* presenterar vi berättelser från arbetsplatser ända från Xinjiang-provinsen, som gränsar mot Centralasien i Kinas nordvästra hörn. Under Insidan i det här numret får du möta Volvo CE:s Shanghai-baserade vd för säljregion Kina, Francis Sum – se sidan 6.

Kartan högst upp på den här sidan visar alla platser som beskrivits i våra berättelser om Volvo CE i världen – om medarbetarna, kunderna och deras maskiner och om de förare som vi berättat om i *Spirit* sedan den här tiden förra året – i tryckt format och i videoklipp, i tidningen, på vår webbplats och på iPad-appen. Vill du se din berättelse i *Spirit* och din arbetsplats på kartan är du självklart välkommen att kontakta oss. 



THORSTEN POSZWA
Global chef
Extern kommunikation
Volvo Construction Equipment

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit – Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Foto av Thorsten Poszwa: © Natalie Hill
V553 SV

I DET HÄR NUMRET

3 VÄLKOMSTBREV

Tidningen rapporterar om Volvo CE:s medarbetare, kunder och maskiner från platser över hela världen

6 INSIDAN

En intervju med Volvo CE:s främste man i säljregion Kina, Francis Sum

10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE på Asiens största mässa

20 KINA

Asfaltläggare från Volvo bidrar i arbetet med att anlägga tusentals kilometer av nya vägar över hela landet

26 SVERIGE

Under jorden i världens största järnmalmgruva

30 ARGENTINA

Volvo-maskinerna har en självklar plats i hamnarbetarnas kooperativ

34 USA

Ett sågverk i Idaho omvandlas till en av Nordamerikas modernaste och mest tekniskt avancerade anläggningar

38 MILJÖ

Temperaturen stiger i byggbranschen kring klimathotet

40 NY TEKNIK

Volvo CE utnyttjar app-baserad programvara för att marknadsföra begagnade maskiner i Europa, Mellanöstern och Afrika

42 HISTORIELEKTION

En överblick över Volvo CE:s förvärv under åren

44 VOLVO OCEAN RACE

Kinas seglande offshore-pionjärer

49 FÖRARHÖRNAN

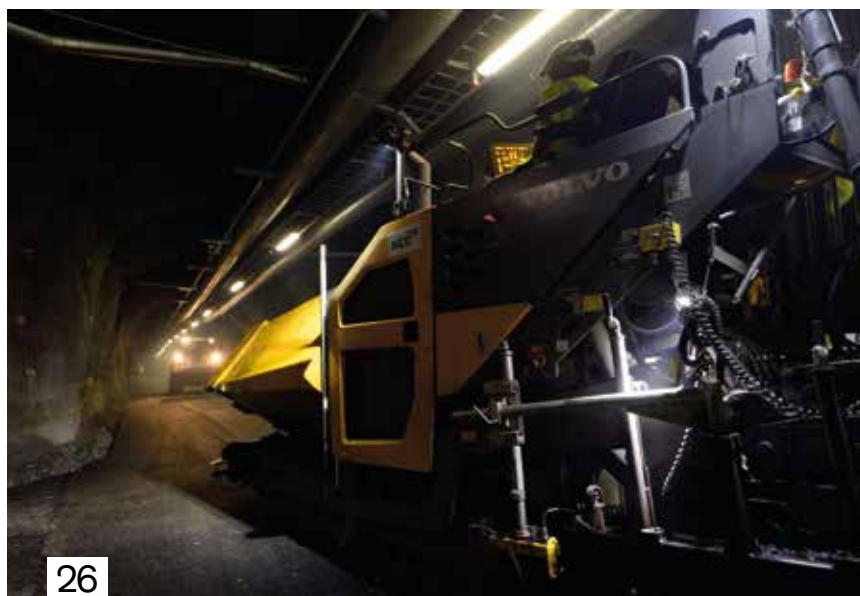
Möt en spansk förare i Valencia med passion för klassisk musik

PÅ OMSLAGET

Några av de 95 maskiner som används under anläggandet av en ny väg i världens största sandöken i Mellanöstern © Peter Lyall

16 SAUDIARABIEN

En maskinpark bestående av maskiner från Volvo CE har använts i bygget av den första landförbindelsen någonsin mellan kungariket Saudiarabien och sultanatet Oman



VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

December 2014/Januari/Februari 2015 UTGÅVA NUMMER: 53

UTGIVEN AV: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTÖR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELL SAMORDNARE: **Krista Walsh**

PRODUKTION OCH DESIGN: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

MEDARBETARE: **John Bayliss; Julia Brandon; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths;**

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

FOTOGRAFER: **Algirdas Bakas; Vicent Bosch; Mark Button; Natalie Hill;**

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

Yann Riou; Ainhoa Sanchez; Zhang Yang; Henry Zhang



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

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



PASSIONERAD, POSITIV OCH TÅLMODIG

Volvo CE:s främste man i säljregion Kina förklarar sina vägledande principer →

av Cathy Smith



Foton av Algirdas Bakas

Francis Sum står hellre än sitter vid skrivbordet

**JAG SKULLE VILJA UPPMUNTRA
VÅRA KINESISKA MEDARBETARE
ATT ALLTID HA EN EGEN ÅSIKT**

Klockan 05.30 på morgonen, medan många av Shanghai's 23 miljoner invånare fortfarande sover, är Francis Sum redan ute på sin dagliga löptur. Den nya chefen för säljregion Kina på Volvo Construction Equipment berättar att han springer 10 kilometer varje dag. "När du svettas blir du piggare och får energi som räcker hela dagen. Löpningen ger mig tid att tänka."

Det är bara några månader sedan han tillträdde sin tjänst, och det råder ingen tvekan om att den 44-årige Singaporebon har mycket att tänka på.

Vare sig Volvo eller Kina är dock något nytt för Sum. Han har arbetat inom företaget i 13 år, varav åtta i Kina, men med bas i Peking som chef för Volvo Financial Services (VFS) i Kina. Han var den första som anställdes på VFS i Asien år 2001, strax efter den asiatiska finanskrisen.

I sin nya position på Volvo CE kan han blicka ut över byggarbetsplatserna med nya ögon: "Jag märker att jag är otroligt uppmärksam på vilka anläggningsmaskiner som används på en byggarbetsplats. Jag känner stolthet när jag upptäcker en maskin från Volvo och kan säga till min dotter: "Den där tillhör Volvo. Det där är vad pappa jobbar med."

LAGARBETE

Han verkar uppriktigt entusiastisk när han lyfter upp en skalenlig modell av en grävmaskin från bordet och undersöker den: "Jag visste inte att anläggningsmaskiner kunde vara så vackra förrän jag tog det här jobbet. Det är fascinerande att titta på en sådan här maskin – den är faktiskt själva grundförutsättningen för alla de höga byggnader och vägar vi bygger."

Kina är självklart en viktig marknad för hela Volvo Group, inte bara för Volvo CE, men det faktum att Sum har klivit in i rollen precis när den kinesiska ekonomin har börjat bromsa in tycks inte besvära honom märkbart.

"Konjunkturen går upp och ned. Personligen anser jag att vi har större möjligheter under en lågkonjunktur", poängterar han. "Under en nedåtgående cykel finns möjligheter till ompositionering och till att hitta fokus och ompröva alla våra strategier så att vi är bättre förberedda när konjunkturen vänder uppåt igen."

Med andra ord krävs tålmod. Det är också här som Sums vägledande princip om "tre P" kommer till användning. "Vi måste vara passionerade i vårt arbete, tänka positivt och ha tålmodet (patience) att vänta på resultatet – det är det här jag vill förmedla till mitt team", förklarar han.

"Som ledare är jag en praktiskt lagd person och tror inte på den typiska chef-underordnad-arbetsrelationen. Jag tror på lagarbete. Vi har alla en roll att spela och som team kan vi åstadkomma mer än en enskild individ."

ENERGIN FLÖDAR

Det finns definitivt inget skrytsamt över Sums inglasade kontor, och inget som avslöjar att han är chef. Han föredrar att stå framför att sitta vid sitt upphöjda skrivbord. Han säger att energin flödar bättre när han står upp medan han svarar på e-postmeddelanden eller ringer konferenssamtal, på samma sätt som morgonlöpningen hjälper honom att tänka.

Medan han hanterar marknaden för anläggningsmaskiner i Kina, som han inte betraktar som ett land utan snarare som en kontinent med flera olika språk och olika konjunkurer, pågår samtidigt den internationella mässan Bauma 2014 precis utanför kontoret i Shanghai.

"Evenemanget är av särskilt stor betydelse för Volvo i Kina. Det är en möjlighet för Volvo CE att visa för världen att vi satsar på den kinesiska marknaden – framför allt i dagens tuffa klimat – och att vi fortsätter att investera i den här marknaden och lanserar många nya produkter."

FAMILJEVÄRDERINGAR

Parallellt med att Sum funderar över hur han ska få verksamheten att växa utökar han också sin familj. Eftersom hans fru och hans fem år gamla dotter bor kvar i Singapore reser han dit ungefär var tredje vecka, och i oktober väntas nästa barn. "Det kommer också att bli en flicka, så jag kommer att ha två prinsessor – tre prinsessor – där hemma", korrigerar han sig själv. "2015 kommer min familj att flytta hit till Shanghai."

Sum älskar Shanghai, som han beskriver som en av världens vackraste städer. Hans farfar kom från Guangzhou, så Sum har kinesiskt blod i ådrorna, och trots att han har präglats av urbana kulturer sedan

barnsben säger han att familjen lever enligt traditionella kinesiska värderingar. Själv säger han sig dock vara mer intresserad av kulturyttringar som inte styrs av geografi och nationalitet. När det gäller Volvos svenska rötter, för att nämna ett exempel, uppskattar han vikten av respekt för individen.

"Varje kultur har sina styrkor, och den svenska kulturens styrka är vikten av god balans mellan arbetsliv och privatliv, och tron på att varje individ kan bidra. Jag skulle vilja uppmuntra våra kinesiska medarbetare att alltid framföra sina synpunkter och ge uttryck för sina tankar. Jag tror att allt fler anställda kommer att bli mer bekväma med den här typen av miljöer, och att ännu fler kommer att börja ta ansvar för de projekt de arbetar i." ☞

KINA ÄR EN VIKTIG MARKNAD FÖR HELA VOLVO GROUP

Om du vill se hela intervjun med Francis Sum kan du besöka webbplatsen för Spirit eller hämta den kostnadsfria Spirit-appen för iPad

VOLVO CE VISAR SITT ENGAGEMANG

Volvo Construction Equipment visar framfötterna på Bauma China-utställningen i Shanghai, som är Asiens största mässa

Volvos 1 804 m² stora monter visade prov på företagets långsiktiga satsning på den kinesiska marknaden, med "Engagemang ger innovation" som övergripande tema. Volvo CE tog tillfället att visa upp produkter som anpassats specifikt och designats för Kina bredvid andra större internationella aktörer som insett vikten av att presentera sina produkter på Shanghai New International Expo Center. Företagets vd Martin Weissburg förklarade att Kina, där Volvo CE redan är marknadsledande inom grävmaskiner och hjullastare, har avgörande betydelse för företagets planer för framtiden.

Besökarna fick en inblick i alla de fördelar som det innebär att vara kund hos Volvo CE, tack vare ett heltäckande paket med finansiering, maskinparkshantering samt alternativ för reservdels- och servicesupport. I montern fanns utställningar från Volvo CE:s design- och konstkampanj Trash to Treasure, där metallskrot från Volvo-maskiner förvandlats till konst. Representerad var även Volvo CE:s nationella tävling i ekokörning Operator Idol, som är den första tävlingen i sitt slag i Kina och världens största utbildningsevenemang inom bränsleeffektivitet med en målgrupp på över en miljon kinesiska grävmaskinsförare.



bauma
China 2014

REDSKAP FÖR KINA

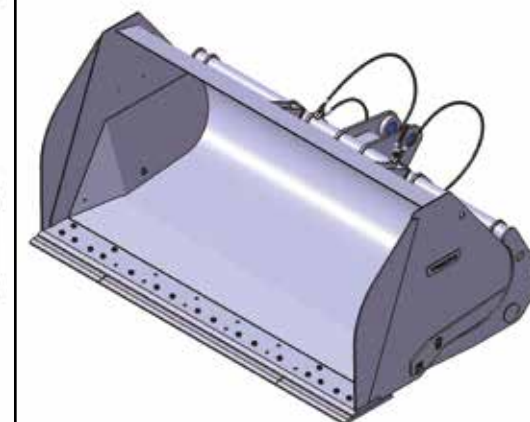
Volvo CE har utvecklat ett flertal redskap för den ikoniska hjullastaren L105 för att tillgodose behoven hos kunder i Kina och förvandla den ultraflexibla maskinen till ett multiredskapsbärare



Undersökningar av konstruktion och drift av ett stort antal tunnlar och gruvor i Kina har resulterat i utvecklingen av en sidtippande skopa för L105, med syftet att lösa problem med begränsat manöverutrymme. Den anpassade skopan, som kombineras med lyftanordningen och hydrauliksystemet på L105, förbättrar säkerheten och underlättar arbetet i gruvor och tunnlar avsevärt.



Volvo CE har utvecklat en avancerad timmergaffel för hjullastaren L105 som baseras på flera hundra års samlad erfarenhet och kunskaper inom lastning och transport av timmer i Sverige. Gaffeln är ett multifunktionellt redskap som utformats för användning inom industrierna för timmerhantering och träbearbetning och gör både lastning och transport säkrare och mer effektiv.



Volvo CE har även lanserat en högtippande skopa för att kunna lasta de höga lastbilarna som finns på den kinesiska marknaden. Skopan är perfekt för lättare material som snö, träflis, gödningsmedel och kol, och har ett inbyggt hydrauliksystem som ger högre lutningshöjd än standard. Skopan har inte bara underlättat lastning av lastbilar och höga lyft, den har även minskat lastningstiderna och resulterat i högre säkerhet. →



ANPASSAD FÖR DEN KINESISKA MARKNADEN

Bland huvudprodukterna på Bauma fanns Volvo CE:s nya asfaltläggare P6820C (bilden) och P8720B, som kombinerar högkvalitativ asfaltläggning med bränslesnål drift

Volvos nya bandburna asfaltläggare P6820C är en allroundmaskin i mellanklassen som utrustats för höga prestanda – perfekt för medelstora uppdrag och med viss flexibilitet för mer storskaliga projekt.

Motorn uppfyller standarderna för tillåtna utsläppsnivåer och är avsevärt mycket mer kraftfull än föregående modell, trots att den förbrukar mindre bränsle och bullrar mindre. Bränsleförbrukningen kan sänkas ytterligare om föraren använder läget för smart drift, som sänker motorns varvtal och anpassar effekten efter behovet för att ge bränslesparingar på upp till 30 %.

Volvo Variomatic-skriden ger hög flexibilitet när asfalteringsbredden varierar ofta och erbjuder upp till dubbel basbredd för skriden – från 2,5 till 5 meter. Med extra förlängningar kan den asfaltera upp till 9 meter breda ytor. Med en fast Volvo-skrid har P6820C visat sig mycket effektiv vid asfaltering av 10 meter breda ytor, med upp till 700 ton i timmen. Maskinen är tillräckligt mångsidig för att klara en rad olika tillämpningar, till exempel kommunala vägar och huvudleder, motorvägar och lagringsområden för avfall. Den kan även hantera ett stort antal olika material, från slitlager och bindlager till grundlager och frostskyddslager.

För den kinesiska marknaden har P6820C utrustats med en platt bränsletank, en förlängd tratt och en nydesignad svängarm samt pressvält, anpassade för Kinas höga anläggningslastbilar.

Underhållet av den bandburna asfaltläggaren P6820C har förenklats, med förbättrad åtkomst för service från förarplattformen till servicepunkterna via stora öppningsbara utrymmen. Volvo CE har även levererat en avskiljningsmetod för materialtransport och distribution som utformats särskilt för den asfaltsblandning som används på kinesiska vägar. →



SHOW-STOPPER

Den nya bandburna grävmaskinen EC170D (bilden) som visades på Bauma har aldrig tidigare visats i Kina

För att tillgodose den allt större efterfrågan på maskiner i Kinas växande byggsektor planerar Volvo Construction Equipment att lansera grävmaskinsmodellerna EC130D, EC140D, EC170D och EC220DL på marknaden. Den bandburna grävmaskinen EC170D är en helt ny viktklass som ligger mellan de modeller för 20 och 14 ton som säljs i Kina i dag, och som ger högre produktivitet än en 14-tonnsmodell men är mer ekonomisk i drift än en 20-tonnsmodell. EC170D är prototypen för designen hos Volvo CE:s senaste D-serie och är utrustad med en motor som följer de kinesiska utsläppsreglerna och samtidigt ger högre bränsleeffektivitet genom ECO-läge och optimal styrbarhet för föraren. 



GENOM VIND OCH SAND

En ny väg i världens största sandöken blir den första landförbindelsen någonsin mellan Saudiarabien och Oman

av John Bayliss

Med en yta på nästan 600 000² km täcker den orörda sandöknen Rub' al Khali – eller det tomma området – en gigantisk del av den arabiska halvön som motsvarar hela Frankrike i storlek. Marken är täckt av aktiva sanddyner som kan bli hela 250 m höga, men det finns även områden längs den östra gränsen som domineras av saltmarker. Det här är en av världens hetaste, torraste och mest ogästvänliga miljöer.

Det Saudiarabiska företaget Al-Rosan Contracting kontrakterades för att bygga en 256 km lång motorväg som skulle förbinda kungariket Saudiarabien med sultanatet Oman. Merparten av sträckan består av en enfilig körbana i varje riktning, men på vissa partier med stark lutning finns en andra fil för lastbilar och långsammare trafik. De sista 30 kilometrerna av vägen närmast Oman är numera belyst.

Enligt Fahad Hazza Aba Alros, generaldirektör på Al-Rosan Contracting, innebär projektet utmaningar av ett helt nytt slag. "Jag skulle nog säga att hela projektet var en utmaning från dag ett, oavsett om orsaken var klimatet, områdets topografi, avståndet till närmsta bebodda stad eller tillgången på reservdelar och service. Inga av de faktorer som brukar betraktas som förutsättningar för framgång fanns med i det här projektet."

DOLDA HINDER

Motorvägen börjar vid en plats nära oljekällan Shaybah, som ägs av saudiarabiska Aramco, och löper upp mot gränsen till sultanatet Oman. En av många utmaningar för projektet i Rub' al Khali är att vägen går rakt igenom oljefältet i Chiba, vilket kräver särskild hänsyn till verksamheten på platsen. På området finns såväl rör och elektriska ledningar som telefonledningar och eltor. För att undvika att orsaka driftavbrott i Chiba krävdes noggrann planering av hela vägbygget.

Dagstemperaturerna i öknen kan under sommaren stiga till hela 50° C, för att sedan falla till under 1° C på natten. Med dessa extrema väderförhållanden som förutsättning →

valdes Volvo CE som leverantör av anläggningsmaskiner, och argumentet var företagets tillförlitlighet. Maskinparken hämtades via FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC), som har erbjudit fullständig support.

”Al-Rosan är en av våra viktigaste entreprenörer och en lojal kund till Volvo CE”, förklarar Amal Almizyen, som är vd på FAMCO i Saudiarabien. ”När de tilldelades kontraktet stod vi fortfarande inför utmaningen att understödja dem logistiskt, eftersom närmaste stad låg nio timmar bort med bil. En än större utmaning var maskinernas tillförlitlighet. Temperaturväxlingar från 50° C under dagtid till -1° C på natten, plus ständiga sandvindar, försvårade arbetet oerhört för såväl förare som maskiner. Al-Rosan betonade dock vikten av support på plats redan från start, så vi blev helt enkelt tvungna att förstärka våra tjänster så att de klarade utmaningen.”

LOGISTISK BRO

Från företagets filial i Riyadh upprättade FAMCO en logistisk ”bro” för att kunna förse Volvo med material till ett avlägset och isolerat område i en av världens mest ofruktbar öknar. ”Med ett avstånd på 1 000 km från närmsta bebodda stad var vi fast beslutna att växa med uppgiften och bevisa att vi levde upp till vårt rykte”, berättar Almizyen.

”Vägen genom Rub’ al Khali är ett utmärkt exempel på en samlad supportinsats med service, produktsupport, kundengagemang och underhåll på plats för entreprenören”, säger Paul Floyd, vd för FAMCO-koncernen. ”Det här projektet är extremt viktigt för framväxten av Saudiarabiens infrastruktur, och vi är mycket stolta över att få vara delaktiga i ett sådant betydelsefullt och ambitiöst projekt – och vi växer med uppgiften.”

Totalt 95 maskiner från Volvo CE har använts under satsningen, bland annat dumprar, grävmaskiner och väghyvlar av olika modeller. Trots de extrema förhållandena i öknen krävdes inga modifieringar av maskinerna, och FAMCO är mycket nöjda med hur de fungerat.

”Med 95 maskiner på plats, ett krävande dygnetruntbaserat byggschema, 305 m höga dyner och en terräng som är svår att föreställa sig var uppgiften allt annat än enkel”, berättar Ahmad Halwani, ansvarig för FAMCO:s division för anläggningsmaskiner. ”Jag nämner inga namn, men vissa av våra konkurrenters maskiner slutade att fungera efter en tid eftersom de inte klarade de långa drifttiderna eller på grund av att de hade flera timmar till närmaste serviceställe. En vinnande faktor var det underhållsstöd vi kunde erbjuda, men framför allt handlade det om ren och skär slitstyrka på en av jordens kargaste platser.”

Utan lokala bosättningar och säkert dricksvatten var det nödvändigt att bygga avsaltningssystem, och tillfälliga boenden byggdes för de nästan 600 förare, grävmaskinsoperatörer, tekniker och stödpersonal som krävdes för det tre år långa projektet. Det krävdes också specialenheter för att underhålla utrustningen, eftersom de närmaste serviceställena låg 40 km från byggarbetsplatsen. Allt från bränsle och reservdelar till mat och vatten åt arbetarna fick fraktas in.



Amal Almizyen från FAMCO



Volvo-maskinerna transporterade 130 miljoner kubikmeter sand



Paul Floyd från FAMCO



DET HÄR ÄR EN AV VÄRLDENS HETASTE, TORRASTE OCH MEST OGÄSTVÄNLIGA MILJÖER



95 Volvo-maskiner användes i projektet



Motorvägen är 256 km lång

”Det är ingen hemlighet att projektet innebar helt unika utmaningar, i synnerhet i fråga om eftermarknadssupport och underhåll”, säger Mark Johnson, ansvarig för eftermarknadsdivisionen på FAMCO. ”En så pass avlägsen byggarbetsplats har aldrig tidigare förekommit i regionen, så vi från FAMCO tvingades bygga en egen, modulbaserad serviceanläggning för att kunna tillhandahålla support till entreprenören. Med tanke på byggprojektets avlägsna belägenhet, den svåra topografin i området, den extrema miljön och avsaknaden av telefontäckning, hade divisionen för eftermarknadssupport på FAMCO avgörande betydelse för att projektet skulle lyckas. Vi byggde upp verkstäder med dygnetruntservice på plats och erfarna tekniker för att kunna säkerställa smidig och tillförlitlig service och underhåll av Volvo-maskinerna.”

DIREKTA EFFEKTER

De starka vindarna i området får sanden att flytta sig, vilket gör att landskapet hela tiden förändras. Det är också vanligt med våtmarker, som uppstår när grundvatten når marknivån, och där krävs specialkonstruktioner som skyddar vägen mot stigande vattennivåer, bland annat med hjälp av ett avskärmande metallnät.

Varje dag grävdes sand ut för att sedan kompakteras och med hjälp av det naturligt salta grundvattnet bilda sandbroar över saltmarkerna och mellan de höga sanddynerna. Det rör sig om enorma volymer sand, säger Faye M. Subbaheen, projektledare på Al-Rosan Contracting. ”Enbart för brobygget till vägen fraktades 130 miljoner kubikmeter sand under projektet. Dessutom har ytterligare 12 miljoner kubikmeter specialmaterial använts för att skydda sandbankarna från erosion till följd av vind och vatten.” För att ge en bild av vilka volymer det handlar om kan 130 miljoner kubikmeter jämföras med 26 stycken egyptiska jättepyramider.

Den nya vägen beräknas få enorma effekter för transporterna mellan Saudiarabien och Oman. Fram tills nu har varor som fraktats landvägen mellan de två länderna tvingats till en cirkelformad omväg via Förenade Arabemiraten på det befintliga vägnätet. Direktförbindelsen över Rub’ al Khali kommer att förkorta restiderna dramatiskt.

Med tanke på projektets betydelse har Essam Al-Malik, regionchef för FAMCO i Saudiarabien (centralprovinsen), inga tvivel om varför hans företag valdes till uppdraget. ”Al-Rosan valde FAMCO på grund av vårt rykte, kvaliteten hos våra produkter och den kontinuerliga tekniska och logistiska support som vi levererar till våra kunder”, förklarar han.

Ahmad Halwani från FAMCO berömmar Volvo CE: ”Vi är stolta över att ha haft Volvo CE som partner i bygget av en av de viktigaste och kanske den längsta vägen i hela Mellanöstern”, säger Halwani, och får medhåll från kollegan Paul Floyd: ”Den strategiska betydelsen av det här projektet kommer att väga tungt i både FAMCO:s och Volvos meritlistor.”

Besök webbplatsen för Spirit eller öppna Spirit-appen om du vill se ett videoreportage om vägbygget

AMBITIÖST MÅL

Asfaltläggare från Volvo används över hela landet för att bygga tusentals kilometer av nya vägar →

av Cathy Smith



Den berömda terrakottaarmén i Xi'an



Zhao Wei, maskinansvarig på Shaanxi Road and Bridge Group



KINA

ABG8820-asfaltläggarna är aktiva 14 timmar per dag



VOLVO CE ÄR AV DE LEDANDE AKTÖRERNA PÅ DEN KINESISKA MARKNADEN FÖR BANDBURNA ASFALTLÄGGARE

Xi'an i nordvästra Kina är framför allt känd för den berömda terrakottaarmén, och var en gång kejsardömetts huvudstad, där kejsare Qin Shi Huang för över 2 000 år sedan visade prov på sin passion för byggnadskonsten. Han påbörjade arbetet med den Kinesiska muren, han byggde krigarna som skulle skydda honom efter hans död och han byggde landets första vägnät.

I dag är Kinas väganläggningsprogram ännu mer ambitiöst än det var under Qin-dynastin – varje år byggs över 10 000 kilometer ny motorväg.

Norr om Xi'an arbetar fyra stycken bandburna asfaltläggare från Volvo 14 timmar om dygnet med att lägga det sista asfaltlagret på en 96 km lång motorväg, som enligt plan ska öppnas för trafik i Shaanxi-provinsen i november 2014.

Landsvägarna runt byggarbetsplatsen ger en ledtråd till varför den nya motorvägen behövs – körbanorna blockeras inte sällan av trehjuliga fordon lastade med till synes riskabla berg av nyskördad majs. I en korsning visas ett deformerat bilvrak i en trafikolycka med dödlig utgång upp som en påminnelse om farorna med höga hastigheter.

Xian-Xun-motorvägen kommer att minska belastningen på de lokala vägarna avsevärt, och enligt Shaanxi Road and Bridge Group, som vann kontraktet värt 5,7 miljarder yuan (716 miljoner euro/928 miljoner USD) för bygget av den nya avgiftsbelagda vägen, var Volvo Construction Equipment en bidragande orsak till att företaget vann upphandlingen.

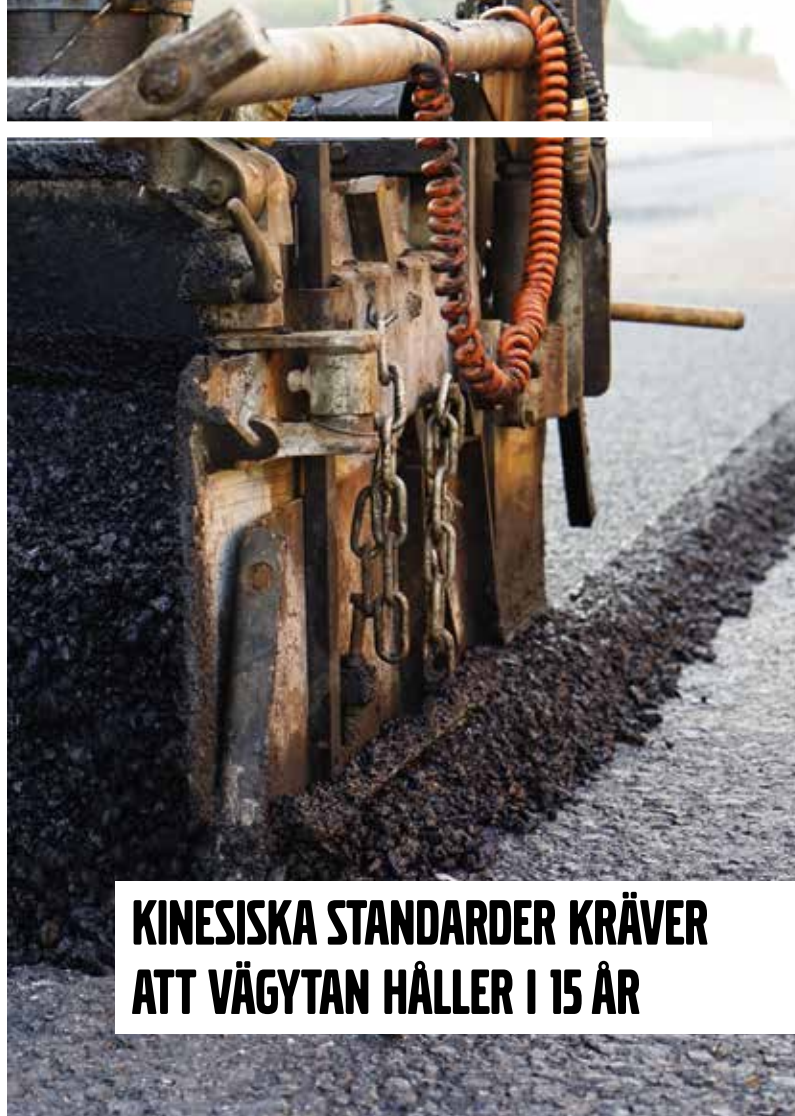
HÖGRE STANDARDER

Nya kinesiska standarder för vägbyggen kräver att ytskiktet ska hålla i 15 år, men i verkligheten uppfyller få vägar dessa krav. Zhao Wei, som ansvarar för företagets anläggningsmaskiner, är dock efter erfarenheter från övriga Kina övertygad om att Volvos bandburna asfaltläggare kan åstadkomma en mer slitålig vägyta genom den dubbla ABG-tillpackningsteknik som används.

”Genom att använda Volvos asfaltläggare 8820 kan vi lättare följa den nationella standarden, och arbetet går dessutom smidigare”, säger Zhao. →



Duan Yanfei, generaldirektör på
Tongguan Construction Machinery Co



**KINESISKA STANDARDER KRÄVER
ATT VÄGYTAN HÅLLER I 15 ÅR**

Det är ett tungt och svettigt arbete att sprida ut den kokande massan på den fyrfiliga motorvägen i sommarvärmen, men föraren Xin Ming förklarar att han sitter på den bästa platsen – i hytten. ”Den är väldesignad och anpassad efter förarens behov”, säger han. ”Jag gillar soltaket som skyddar när det är varmt – det finns inte i alla asfaltläggare. Det är också till stor hjälp att meddelanden på kontrollpanelen visas på kinesiska när problem uppstår under arbetet.”

DAGS FÖR FÖRÄNDRING

Motortrafikleden ingår i ett nytt nätverk med sex motorvägar som syftar till att påskynda urbaniseringen i regionen och till att öka intäkterna från de miljontals turister som kommer till Xi'an för att titta på terrakottaarmén. Den har en viktig del i infrastrukturen för den snabbväxande ekonomiska zonen Guanzhong-Tianshui och ska stimulera inlandsekonomin, som har halkat efter jämfört med Kinas expansiva kustområden.

Enligt projektledare Guo Yong kommer den nya vägen att mer än halvera restiden för transporter från kolgruvorna i Xunyi-regionen vid motorvägens nordligaste sträckning till de industrier kring Xi'an som tar emot leveranserna. ”Med motortrafikleden kommer resan att ta en dryg timme, jämfört med två och en halv timme i dag, och det kommer att göra stor skillnad.”

Volvo CE är väl etablerat i Shaanxi-provinsen: utöver huvudåterförsäljaren i Xi'an har var och en av provinsens

tio sekundära städer en Volvo-certifierad serviceverkstad för att kunderna alltid ska kunna få snabb hjälp när de behöver det.

DRIVKRAFT

Volvo CE är redan marknadsledande inom bandburna asfaltläggare i Kina, trots att maskinerna kostar dubbelt så mycket som vissa kinesiska märken. Duan Yanfei som driver Tongguan Construction Machinery Co, Volvos återförsäljare i Xi'an, är övertygad om att de högre byggstandarderna kommer att gynna Volvo i framtiden.

”Konkurrensen i Kina börjar bli stenhård. Vi tror att vissa lågkvalitetsmärken kommer att försvinna från marknaden. Med vår utmärkta service och våra högkvalitativa maskiner känner vi oss trygga med att vi kommer att öka vår andel av den kinesiska marknaden.

Och det här är en aktiv marknad. Antalet bilar på de kinesiska vägarna har ökat från 23 miljoner 2003 till 140 miljoner i dag – och då räknas inte kommersiella fordon. Den kinesiska regeringens mål är att färdigställa 120 000 kilometer motorväg över hela landet till år 2015, en siffra som kejsare Quin aldrig hade kunnat drömma om. ☐

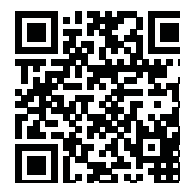
Besök webbplatsen för *Spirit* eller öppna *Spirit*-appen för iPad om du vill se ett videoreportage om den här artikeln



ÄLSKLING, JAG

**KRYMPTE
HJULLASTAREN**

Modellen från LEGO® Technic på bilden är inte lämplig för utomhuslek.



VIDEO

En ny videofilm från LEGO® Technic visar hur långt designteamet på världens största leksakstillverkare var beredda att gå för att uppnå perfektion när de skapade sina senaste mästerverk i miniatyr.

Se hur de gick tillväga på [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment





BANAR VÄG FRAMÅT

En asfialläggare från Volvo anpassades för användning nästan två kilometer under marken i världens största järnmalmgruva

av Nathalie Rothschild

Uppträcket av en massiv järnmalmfyndighet var fröet till framväxten av den arktiska staden Kiruna. Kiruna är beläget 300 km norr om polcirkeln i Lappland ovanpå en gigantisk platta av ren svartmalm som sträcker sig 4 km ned i jorden, är 2 km djup och har en genomsnittlig bredd på 80 m. Gruvbrytningen inleddes 1898, till att börja med i dagbrott. På den tiden transporterade gruvbrytarna malmen i vagnar som drogs av hästar. Det var inte förrän 1960 som Sveriges statligt ägda gruvbolag Loussavaara-Kirunavaara Aktiebolag (LKAB) övergick till underjordisk gruvbrytning.

I dag finns en av världens största och modernaste underjordiska järnmalmgruvor i Kiruna. Ett nät av räls och vägar ringlar sig fram till ett djup på 1 542 m under jorden, och Kiruna är bokstavligen en stad i rörelse: under de närmaste 20 åren kommer delar av stadens befolkning att flyttas till nya hem som byggs upp kring en ny stadskärna för att möjliggöra expansion av gruvan.

GRÄVER PÅ DJUPET

Långt ned under jorden leder förman Mathias Enlund ett team på sju professionella asfialläggare, som lägger gruvans underjordiska vägnät på 400 km. Asfalten blandas på en anläggning som ligger 17 km från gruvan innan den transporteras ned under jorden till teamet med asfialläggare. Enligt Enlund underlättades teamets arbete när de fick sällskap av en bandburen P7820C-asfialläggare från Volvo.

"Tidigare arbetade vi med en hjuldriven asfialläggare. Numera får vi bättre fäste, eftersom maskinen är bandburen och enligt min mening otroligt tillförlitlig. Arbetet bromsas aldrig upp", säger Enlund om asfialläggaren från Volvo och tillägger: "Det känns betryggande att den är utrustad

med en ren förbränningsmotor, med låg bullemnivå och bränsleförbrukning."

Enlund bor med sin partner och sina två små barn i Jokkmokk, dit han återvänder om helgerna. Det här är "världens början", säger han. Precis som de övriga i teamet arbetar han fyra dagar i veckan under hela sommarhalvåret, från maj till oktober. Asfalt läggs mellan juni och september. Det var i början av året som teamet bytte maskiner. Nästan all asfialläggning sker i uppförsbacke, och den nya asfialläggaren från Volvo är tillräckligt kraftfull för att kunna skjuta 55 ton tunga gruvlastbilar som levererar asfalt till tunneln upp för backar med 7 % lutning.

VI FÅR BÄTTRE FÄSTE, EFTERSOM MASKINEN ÄR BANDBUREN

SNABB REAKTION

När LKAB kontrakterade NCC Roads – ett av Nordens ledande bygg- och

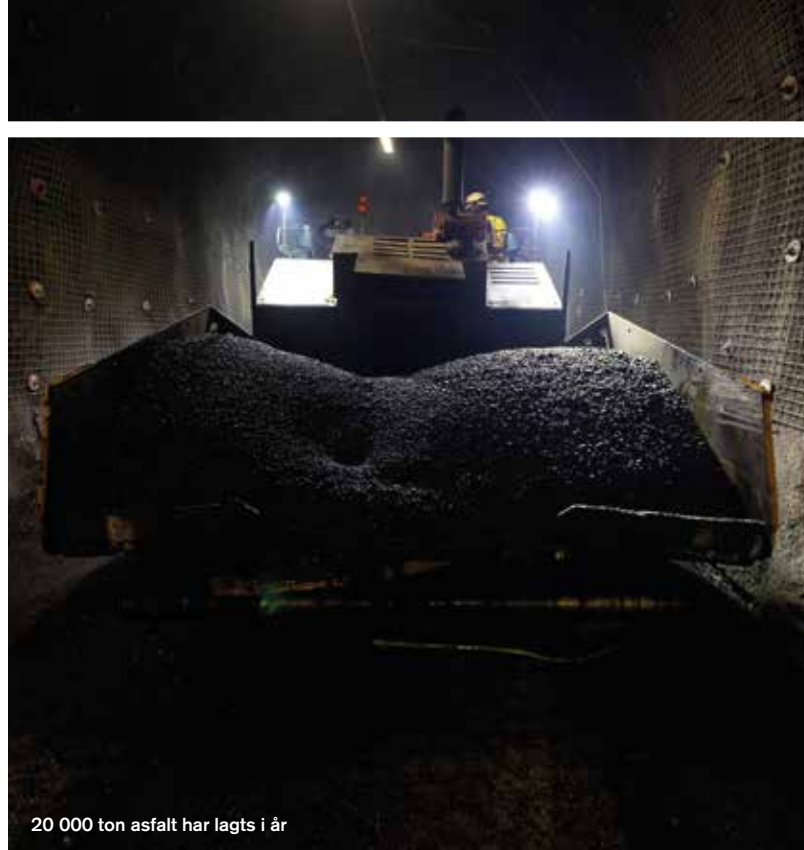
fastighetsutvecklingsbolag – för att utföra asfialläggning och vägreparationer under jord i Kirunagruvan, kontaktade företaget den auktoriserade Volvo CE-återförsäljaren Swecon för att höra om de hade några lämpliga maskiner att erbjuda.

Volvo CE föreslog omedelbart P7820C, som därefter modifierades och fraktades nästan 1,5 km ned under jorden – en resa som tog flera timmar, eftersom asfialläggarens maxhastighet är 4 km i timmen. Hela processen från det första telefonsamtalet till den första asfalteringen tog endast 10 dagar, inklusive tidsåtgången för att modifiera asfialläggaren.

"P7820C behövde anpassas för att passa de mycket specifika förhållanden som råder nere i gruvan", förklarar Svante Bodare, produktspecialist inom vägmaskiner på Swecon. "Det är mörkt och lågt i tak i de underjordiska tunnarna, och vägarna har en nästan konstant lutning på 7 %. Därför tog vi bort taket på asfialläggaren, avgasröret förkortades och extra lampor monterades på maskinen." →



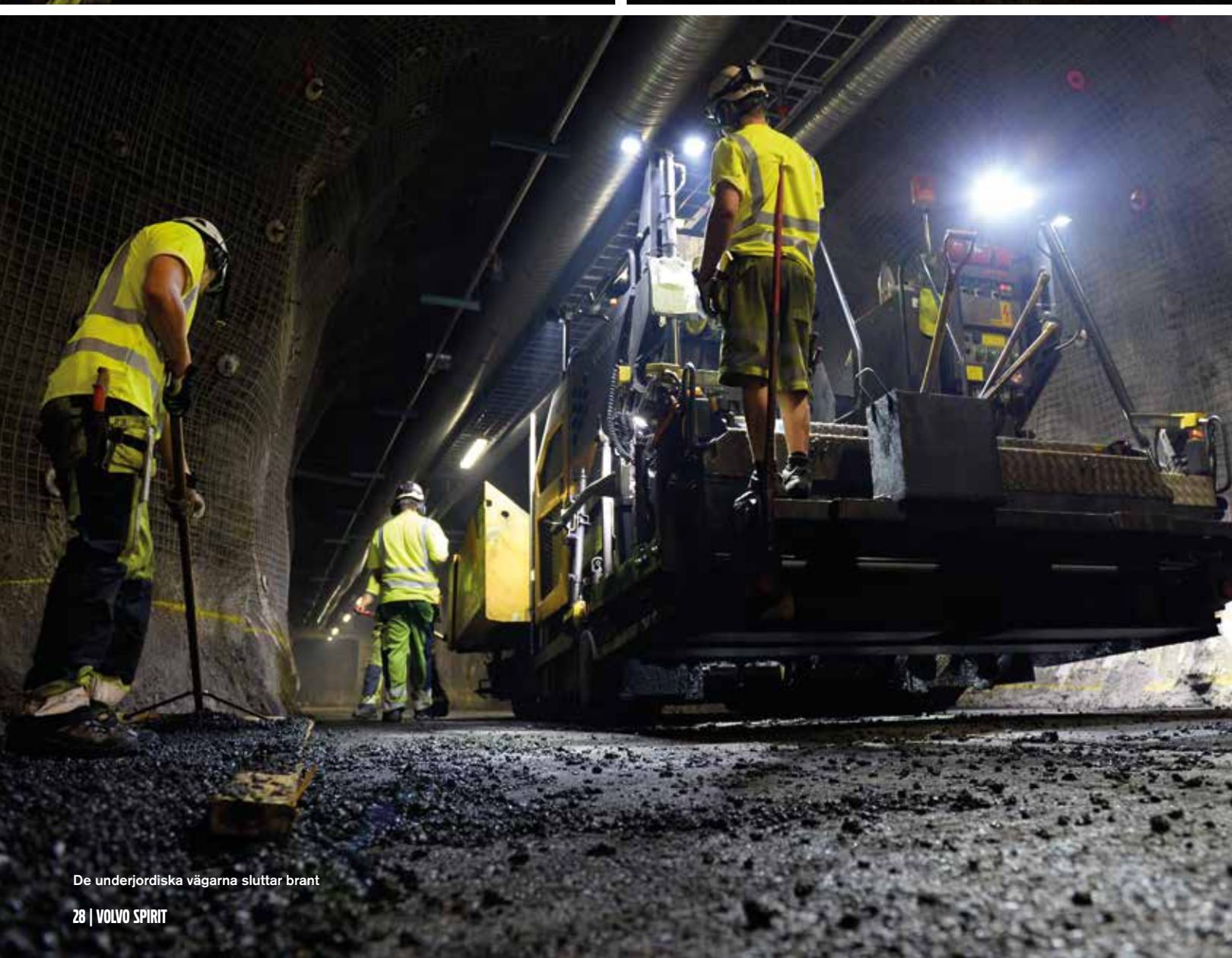
Vid asfaltläggarens kontrollpanel



20 000 ton asfalt har lagts i år



Volvos bandburna asfaltläggare P7820C har anpassats efter förhållandena



De underjordiska vägarna sluttar brant

Lösningen har varit unik för Sverige. "I det här landet utförs 98 % av all asfaltering ovan jord och med hjuldrivna maskiner. Vi brukar dessutom frakta maskinerna mellan olika byggarbetsplatser med hjälp av lastbilar, men i gruvan kör de P7820C-maskinen mellan platserna som ska asfalteras", berättar Bodare.

Enligt NCC Roads platschef Johan Pettersson har asfaltläggaren gjort stor skillnad för teamet. "När utrustningen inte går att lita på blir alla på helspänn. Med den här asfaltläggaren kan vi känna oss trygga med att vi kan utföra arbetet effektivt och utan avbrott."

HISTORISKT AVTRYCK

Förarna är nöjda med asfaltläggaren, och enligt Pettersson består den största utmaningen i att flytta den i slutet av ett arbetsskift, eftersom proceduren är så pass tidskrävande. Eftersom asfaltläggaren används under både ovanliga och tuffa förhållanden är det också av stor vikt att underhållet utförs korrekt.

"För närvarande leasar vi maskinen från Swecon, och eftersom de har en verkstad här i Kiruna får vi oklanderlig service. De kan skicka hit specialutbildad servicepersonal relativt snabbt, vilket gör stor skillnad. Tidigare använde vi äldre maskiner, och närmaste servicepersonal fanns sju timmar bort i Umeå."

Utöver att lägga det omfattande vägnätet används asfaltläggaren från Volvo i konstruktionen av nya underjordiska kontor, servicestationer och garage.

Utvinningen av järnmalm pågår för närvarande vid cirka 900 m, men P7820C har varit ända nere på 1 480 meters djup, där den bokstavligen har banat väg för framtida insatser.

"Cirka 20 000 ton asfalt har i år lagts under jord, vilket sannolikt är den största mängden någonsin i Kirunagruvans historia", berättar Pettersson.

Han skulle gärna behålla asfaltläggaren från Volvo, eftersom den kommer att vara till stor nytta i det kontinuerliga vägunderhållet. "Den underjordiska marknaden är konstant", förklarar han. ▯

LÖSNINGEN HAR VARIT UNIK FÖR SVERIGE

Foton av Patricio Murphy



ALLE MAN PÅ DÄCK

På ett hamnarbetarkooperativ i en av Argentinas mest trafikerade hamnar delar man gärna på arbetsbördan →

av Kristie Robinson

En hjullastare med en förlängningsarm som utformats för att öka arbetarnas säkerhet

”Det hade kunnat vara värre. Du kunde lika gärna ha stått och lastat väskor på båtarna i hamnen”, lyder ett vanligt svar när någon klagar på sitt arbete i Argentina. På ett kooperativ rätar hamnarbetarna däremot på stolt på ryggen när de berättar om sitt yrke, som många har övertagit från sina fäder. Tack vare mekaniseringen är dessutom det för ryggen så slitsamma arbetet med att lasta väskor numera ett minne blott.

Rosario, Argentinas näst största stad, ligger invid Paraná-floden 550 km upp från Atlanten och har en av landets största och hårdast trafikerade hamnar, San Lorenzo. Cirka 85 % av landets grödor, olje- och biprodukter passerar San Lorenzo och hamnarna kring Rosario med omnejd. En gång i tiden kallades Argentina för ”världens kornbod”, och den expansiva jordbruksexporten innebär stora affärer.

Med hamnterminaler längs en över 50 km lång kaj och verksamhet dygnet runt 365 dagar om året behöver rederierna snabba och effektiva samarbetspartner som kan hantera lasten.

Arbetet utförs av de 1 000 arbetarna i General San Martin Port Workers' Cooperative. Herme Juárez leder kooperativet sedan 1969 och vet mer än de flesta om hamnverksamheten och om San Lorenzos stora betydelse för lokalsamhället. ”Stadens utveckling styrs helt av hamnen”, förklarar han.

HISTORIA AV KOOPERATION

Juárez inledde sin yrkeskarriär som hamnarbetare för över 50 år sedan med att lasta och lasta av båtarna som anlade i hamnen, och är en man som besitter både entreprenörens vision och fackarbetarens engagemang. Efter att ha bevittnat hamnarbetarnas marginaliserade och utsatta situation och hur hans medarbetare ofta blev utan ersättning för sina insatser, började han organisera kooperativet och de 45 medlemmarna.

”Vi föds till att utträta något här i livet. Så vi skred till verket”, förklarar Juárez.

Hans mål var att ge hamnarbetarna, som då betraktades som tredje eller fjärde klassens medborgare, en högre livskvalitet och att samtidigt erbjuda effektiv service till de företag som nyttjade hamnen. Arbetarnas hårda slit gav fler och fler kunder, och snart började kooperativet att växa.

1966 insåg Juárez att de skulle kunna lasta båtarna snabbare om de började använda maskiner, så kooperativet ordnade finansiering för att investera i tio hjullastare av modell L70C. Beslutet skulle innebära en milstolpe i kooperativets historia och möjliggjorde exponentiell tillväxt.

”Tack vare att vi kan lasta båtarna i ett så pass högt tempo sparar vi värdefull navigeringstid åt våra kunder. Även tre eller fyra timmar snabbare innebär tre eller fyra timmars extra navigeringstid”, förklarar Juárez.

TID ÄR PENGAR

Senare skulle det visa sig att det inte bara gick att spara timmar, utan hela dagar. Före mekaniseringen skulle det ha tagit 20 dagar att lasta en 56 000-tonsbåt – under usla förhållanden – men hjullastarna gör jobbet på 72 timmar. Med det senaste tillskottet av ytterligare tio L90F-hjullastare med



Ambulansbåtarna ingår i det räddningscenter för nödsituationer som kooperativet har byggt upp



Vid foten av berget av sojamjöl

skopor som rymmer 7 m³ omfattar maskinparken totalt 79 Volvo-maskiner, varav merparten är hjullastare. Varje maskin flyttar cirka 800 ton i timmen, och tillsammans kan de lasta samma fartyg på lite mer än en dag.

Förra året lastade kooperativet rekordhöga 6,3 miljoner ton gods på fartyg i San Lorenzo och Rosario med omnejd. Hamnarbetarna sätter en heder i att erbjuda oöverträffad service till hamnen, och är så nöjda med sina hjullastare att de alltid firar ett avslutat arbetsår eller andra tillställningar med en särskild L90-present – genom att fylla skopan med is och champagne.

Juárez betraktar Volvo-maskinerna som en del av den kooperativa familjen. ”Allt vi äger har vi byggt upp med Volvos hjälp, men Volvo-maskinerna är givetvis inte självgående, utan körs av människor.” Och människorna kommer alltid i första hand. Hamnarbetet innebär många risker, men här fattas alla beslut enligt principen ”människan före vinsten”, i synnerhet vid beslut som rör arbetarnas säkerhet.

Gustavo Casas, ansvarig för Volvo CE:s större kunder i Argentina och Uruguay, anser att det är en förmån att få arbeta med kooperativet: ”Deras vision och sätt att prioritera sina anställda gör kooperativet till en perfekt partner för Volvo

Herme Juárez, ledare för General San Martin Port Workers' Cooperative sedan 1969

VOLVO HAR EN SJÄLVKLAR ROLL I KOOPERATIVETS FRAMTID

CE – och ett utmärkt exempel på vad Volvo CE söker efter hos sina kunder.”

SÄKERHETSÅLTA

Ett exempel på de uppdrag som arbetarna utför är att lasta jordbruksprodukter på transportband, som sedan transporterar produkterna upp på fartyget. På ett lager, där fyra hjullastare arbetar, förvaras 180 000 ton sojamjöl i 40 meter höga berg.

Föraren Pedro Fydrizowski förklarar: ”Vi använder maskinerna för att pressa mjölet genom ett galler i golvet, där det landar på ett transportband som leder upp till fartyget.” Tidigare var det här jobbet extra farligt eftersom de höga bergen av hårt packat mjöl, som kunde ha legat där i upp till en månad, tenderar att rasa plötsligt och utlösa mjöllaviner på maskiner och arbetare. Trots att användandet av hjullastare har minskat antalet olyckor med 95 % ville arbetarna gå ännu längre.

Mekanikerna i kooperativet hittade en lösning: under de senaste tre åren har förarna använt en kranförlängning längst fram på hjullastaren för att underlätta lossning av produkten som ska flyttas. Förlängningen utformades och konstruerades helt och hållet av arbetarna i kooperativet och har bidragit till

att förbättra arbetarnas säkerhet ytterligare, eftersom maskinerna inte längre behöver arbeta lika nära kanten på mjölbrevet.

Högre säkerhet innebär ökad effektivitet och större vinst för kooperativet, och pengarna har fördelats till uppsökande sociala projekt och samhällsprojekt men även använts till ytterligare säkerhetsförbättringar, varav det senaste är ett nytt räddningscenter för nödsituationer. Centret, som är det första i sitt slag i Latinamerika, är komplett med helikoptrar, ambulansbåtar och landburna ambulanser och har utvecklats med särskilda hänsyn till de yrkesmässiga risker som det farliga hamnarbetet medför.

Juárez, som kunde ha gått i pension för länge sedan, är en visionär på ständig jakt efter bättre resultat, övertygad om att arbetarnas livskvalitet alltid kan förbättras ytterligare. Lika övertygad är han om att Volvo har en självklar roll i kooperativets framtid, och tror att nästa steg kan bli att utöka maskinparken med ett antal L120-maskiner med 12 m³-skopor. ”En förutsättning är dock att banden kan hålla samma tempo.”

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

MED GREPP OM FRAMTIDEN

En av USA:s största timmerproducenter använder Volvo-maskiner
för att ta ett av sina sågverk in i framtiden →

av Julian Gonzalez



FÖRETAGET VALDE ATT INKLUDERA DEN PERFEKT BALANSERADE VOLVO-MASKINEN I SINA AMBITIÖSA PLANER

Vad som liknar en kombination av filmerna *Jurassic Park* och *Transformers* har tre höglyftande L180GHL-hjullastare från Volvo tagit sig hela vägen till USA, till stor del tack vare ett visionärt, familjeägt företag med ett tydligt mål om att bana ny väg i den amerikanska träindustrin.

Idaho Forest Groups huvudkontor ligger mitt i den tätbevuxna, grönskande skogen i norra Idaho. Företaget är mitt i arbetet med att omvandla sitt sågverk i Lewiston till ett av Nordamerikas modernaste och mest tekniskt avancerade sågverk, bland genom att utöka maskinparken med hjullastarna från Volvo.

”Vår arbetsmetod är att arbeta så effektivt som möjligt och att minimera våra kostnader med hjälp av den senaste tekniken. På så sätt får vi marginaler för att kunna erbjuda skogsägarna det bästa priset för timret, så att vi får långsiktighet i verksamheten och klarar konkurrensen om timret. Vi får också utrymme för investeringar i sågverket, och vi behöver återinvestera”, förklarar Dana Schmitz, som arbetar med verksamhetsplanering och analys på Idaho Forest Group.

Företagets första möte med L180GHL var under ett besök på ett sågverk i Österrike, men det var inte förrän man besökte en anläggning i Michigan, där landets då enda L180GHL fanns, som företaget fattade beslutet att inkludera den perfekt balanserade Volvo-maskinen i sina ambitiösa planer.

”Trots att de är byggda för ett specifikt ändamål är de inte lika stora som andra modeller vi tittade på, men jag anser att de packar lasten betydligt bättre och fördelar vikten mellan de två axlarna bättre”, säger Schmitz. ”De såg ut att bära lasten bättre än konkurrenterna, och det här var ett av de säljargument som avgjorde för vår del.”

NYA HÖJDER

Företaget driver fem sågverk på olika platser i Idaho och är därmed en av USA:s största timmerproducenter, med kapacitet för nästan en miljard amerikanska board feet (motsv. 2 360 000 m³) per år och marknader över hela världen. Enbart sågverket i Lewiston producerar en miljon board feet per dag, eller årligen 200–300 miljoner board feet (motsv. 4,7–7 miljoner m³).

Eftersom de här siffrorna beräknas stiga avsevärt är det viktigt att upplagsplatsen optimeras när uppgraderingen av anläggningen slutförs senare i år, vilket är den främsta orsaken till att de höglyftande L180G har hamnat i norra Idaho.

John Cushman är kontorschef för Volvo CE-återförsäljaren Clyde/West Inc. ”I den här verksamheten staplar L180GHL-maskinerna timmer på en genomsnittlig höjd på 5,5 m. Med traditionella amerikanska metoder är den genomsnittliga icke-assisterade staplingshöjden 3,35 m. På det här området



Jim Smith (vänster) och Dana Schmitz från Idaho Forest Group

vinner man ytterligare 2,13 m i timmerlagring, vilket gör stor skillnad”, förklarar Cushman och tillägger: ”Om du utgår från kostnaden för lagringsytan, ökar kapaciteten med 30 %, och väger in maskinernas förkortade köravstånd uppnår du många fördelar i form av kortare maskincykler, minskat slitage, lägre bränsleförbrukning och utrymme för att hantera fler timmerstockar per timme. Därmed blir våra maskiner en mycket effektiv lösning för timmerhantering, med optimalt utnyttjande av lagringsytan till lägsta möjliga kostnad.”

NÄRING ÅT TANKEN

Den sexcylindriga raka, turbodrivna dieselmotorn på 13 liter ger högt vridmoment vid låga hastigheter med hjälp av Volvos förbränningsteknik V-ACT. De låga utsläppsnivåerna uppfyller kraven för Tier 4 Interim/Steg IIIB-motorer för optimal effektivitet och miljöhänsyn, medan eco-pedalen uppmuntrar föraren att använda gasreglaget med rätt mängd mekaniskt mottryck.

De tre L180G-lastarna från Volvo far fram och tillbaka över upplagsplatsen vid Lewiston med korta timmerstockar, som lyfts med en hydraulisk gaffel som kan roteras 360 grader. Listan över Volvo-maskinens fördelar blir lång, men för Idaho

Forest Group stod bränslesparingarna allra högst och med god marginal.

”Bränslefaktor kan inte underskattas. Vissa av de äldre maskiner vi använder slukar 45–49 liter i timmen när de staplar timmer, medan de här nöjer sig med 17 liter senast jag kontrollerade. Det är fantastiskt redan det, och då arbetar de ändå inte lika hårt som de kommer att få göra i framtiden”, säger Schmitz.

Företaget räknar med att spara motsvarande 1,8 miljoner euro i bränslekostnader under de tre Volvo-maskinernas livslängd, som man hoppas blir 10–15 år.

Förarna på sågverket är lika entusiastiska över att få arbeta i en hytt med en bullernivå på endast 40–45 decibel, inbyggt klimatsystem, ergonomiska styrspakar och fönster med sikt åt alla håll.

”De äldre systemen framstår nästan som orimliga”, säger Jim Smith, mekanisk chef på Lewiston Mill. ”Den som har utformat de här systemen har verkligen tänkt utanför ramarna.”

LISTAN ÖVER VOLVO-MASKINENS FÖRDELAR BLIR LÅNG

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



SVENSKT MODE

Djurmönster syns inte längre bara på modehusens catwalks i Paris, London och New York, utan även på en maskin från Volvo som designats för en helt annan typ av catwalk...

En L90F-hjullastare från Volvo har efter en total makeover på en lackeringsverkstad fått ett iögonfallande gepardmönster och hittat ett nytt hem i gepardhägnen på Parken Zoo i Eskilstuna.

Det exotiska bidraget från Volvo CE symboliserar samarbetet mellan de två organisationerna och representerar såväl Volvo CE:s åtagande att värna om miljön som företagets stöd till djurparkens insatser för att bevara den biologiska mångfalden och rädda våra hotade arter.

Omsorg om miljön är ett av företagets tre kärnvärden tillsammans med kvalitet och säkerhet, och Volvo CE är allmänt erkänt för sitt ställningstagande för miljön. Ett exempel är när företaget för mindre än ett år sedan, i slutet av 2013, uppnådde koldioxidneutralitet på sin 45 000 m² stora dumperfabrik i

Braås i södra Sverige, som drivs helt och hållet med förnybara energikällor som vind, biomassa och vattenkraft. Det här är den första anläggningen i sitt slag i branschen.

Volvo har i högre utsträckning än någon annan byggt upp en profil som bygger på omsorg om miljö och hållbarhet. Företaget är en av de främsta förespråkarna för hållbarhet och har gjort banbrytande framsteg inom bränsleeffektivitet, till exempel genom utbildningsprogram för förare för att uppmuntra till bränsleeffektiv körning.

TEMPERATUREN STIGER KRING KLIMATHOTET

Volvo CE beräknar att 90 % av företagets klimatpåverkan är indirekt och uppstår när maskinerna används under

VOLVO CE ÄR ALLMÄNT ERKÄNT FÖR SITT STÄLLNINGSTAGANDE FÖR MILJÖN

nästan samtliga faser i den industriella konstruktionscykeln. Företagets globala nätverk är en perfekt väg för att nå ut till större intressenter inom konstruktionsindustrin, och Volvo är övertygat om att partnersamarbeten är det mest effektiva sättet att minska företagets egen miljöpåverkan.

”Vi har under många års tid arbetat för att minska utsläppen genom våra egna interna initiativ, och med betydande framgångar”, säger Volvo CE:s vd Martin Weissburg och tillägger: ”Tyvärr kan vi inte lösa klimatproblemen på egen hand.”

I övertygelsen om att branschen som helhet, och inte bara sektorn för anläggningsmaskiner, kan uppnå mer genom att samarbeta bidrar Volvo CE i arbetet med Construction Climate Challenge (CCC). CCC är ett nytt globalt initiativ för att lyfta fram hela byggbranschens ansvar att motverka dess negativa inverkan på miljön.

Hittills har Volvo CE sammankallat till ett branschmöte i Göteborg den 24 juni 2015, med målet att påverka byggbranschens leveranskedja hela vägen från utvinningen av råvara i stenbrott till byggnadskonstruktion och anläggning av vägar. Mötet blir höjdpunkten i en serie globala evenemang och konferenser som utformats för att ge maximal exponering. Målet med CCC under en treårsperiod är inte bara att öka medvetenheten, utan också att stimulera till dialog mellan branschrepresentanter, akademiker och politiker. Initiativet delar ut medel till ny forskning från hela världen och har redan börjat bygga upp ett forum för delning av befintliga kunskaper och resurser. På så sätt ska det bli enklare för branschen att göra skillnad. Kärnan i CCC är akademisk forskning, och förhoppningen är att forumet ska fungera som en bro mellan byggbranschen och hållbarhetsforskning, samt gynna samarbete mellan akademiker och branschen. Genom att utvärdera resultat och förbättringar ska CCC etablera fokusområden för en ytterligare cykel om tre år samt skapa medvetenhet och uppmuntra till engagemang.

ENGAGERAD PARTNER

CCC är en del i Volvo CE:s åtagande inom Världsnaturfondens Climate Savers-program om att ”visa vägen på klimatområdet”. Volvo CE var det första företaget inom byggsektorn som valde att samarbeta med programmet – ett initiativ som kräver att de företag som deltar åtar sig att minska sina koldioxidutsläpp (CO₂) i verksamheten. Programmet syftar till att inspirera företag att förändra sitt synsätt kring lösningar på klimatförändringarna, och Volvo CE har förbundit sig att samarbeta med Världsnaturfonden i egenskap av CCC-huvudpartner och rådgivare.

Enligt det ursprungliga avtalet med Världsnaturfondens Climate Savers-program åtog sig Volvo CE och övriga bolag inom Volvo-koncernen att minska sina CO₂-utsläpp från



Volvo CE:s 45 000m² stora koldioxidneutrala anläggning i Braås

fabrikerna med 12 % till år 2014, räknat från 2008 års nivåer och utan att använda sig av klimatkompensation för att nå målen. Volvo CE är fast beslutet att nå målet genom att utveckla ny teknik som leder till ännu bättre bränsleeffektivitet och lägre utsläppsnivåer. Företaget har också ett åtagande om att öka effektiviteten på plats åt kunderna som ett nästa steg för att minska CO₂-utsläppen. Dessutom planerar Volvo CE att ta fram nya förarutbildningar och platssimulering för att bidra till förbättringar i form av bränsleeffektivitet.

KINA GÅR FÖRST

Som en del i avtalet med WWF Climate Savers blev SDLG, Volvo CE:s andra varumärke och jointventure-partner i Kina, första kinesiska företag att engagera sig i programmet. Volvo-koncernen har ingått som medlem i Climate Savers-initiativet sedan 2010, och var den första tillverkaren av tunga lastbilar som undertecknade avtalet. Numera deltar även Volvo Bussar.

Sedan programmet startade 1999 har medlemsföretagen i Climate Savers minskat sina CO₂-utsläpp med över 100 miljoner ton – vilket är ungefär dubbelt så mycket CO₂ som Schweiz släpper ut under ett år. Samtidigt har de vunnit konkurrensfördelar och ökat aktievärdet. ☑

Besök webbplatsen för Spirit eller öppna iPad-appen om du vill se ett videoklipp där Volvo CE:s vd Martin Weissburg berättar om målsättningarna för Construction Climate Challenge



SMART VÄG TILL STORA AFFÄRER

Volvo CE använder app för att marknadsföra begagnade maskiner i Europa, Mellanöstern och Afrika

av Tony Lawrence

Nick Rose (höger) från Volvo CE med kunden Gareth Rees

För inte så länge sedan tycktes alla appar framför allt vara till för till användare som ville hämta musik eller spel. Numera tillgodoser de alla typer av behov och marknader, vilket Volvo CE:s nya app "Used Equipment" är ett tydligt exempel på. Appen, som lanserades i slutet av juli, finns på 25 språk och är den senaste appen från Volvo CE. Med den kan kunder via smartphone-enheter eller surfplattor få snabb och enkel åtkomst till alla begagnade Volvo-maskiner inom säljregionen för Europa, Mellanöstern och Afrika (EMEA).

"Det här är ytterligare ett sätt för oss att fokusera på våra kunder och öppna en ny kommunikationskanal till dem", förklarar Nick Rose, som ansvarar för uthyrning och marknadsföring för EMEA på Volvo CE.

"Vi vet att allt fler kunder söker efter begagnade maskiner via sina mobiltelefoner – upp till 40 % av sökningarna sker via den vägen. Vi vet också att våra kunder är aktiva, hårt arbetande personer som reser mycket när de behöver lämna kontoret eller förflytta sig mellan flera arbetsplatser."

OMEDELBAR SUCCÉ

"Med appen kan de söka direkt efter begagnade maskiner, oavsett var de befinner sig. Appen är enkel att använda och

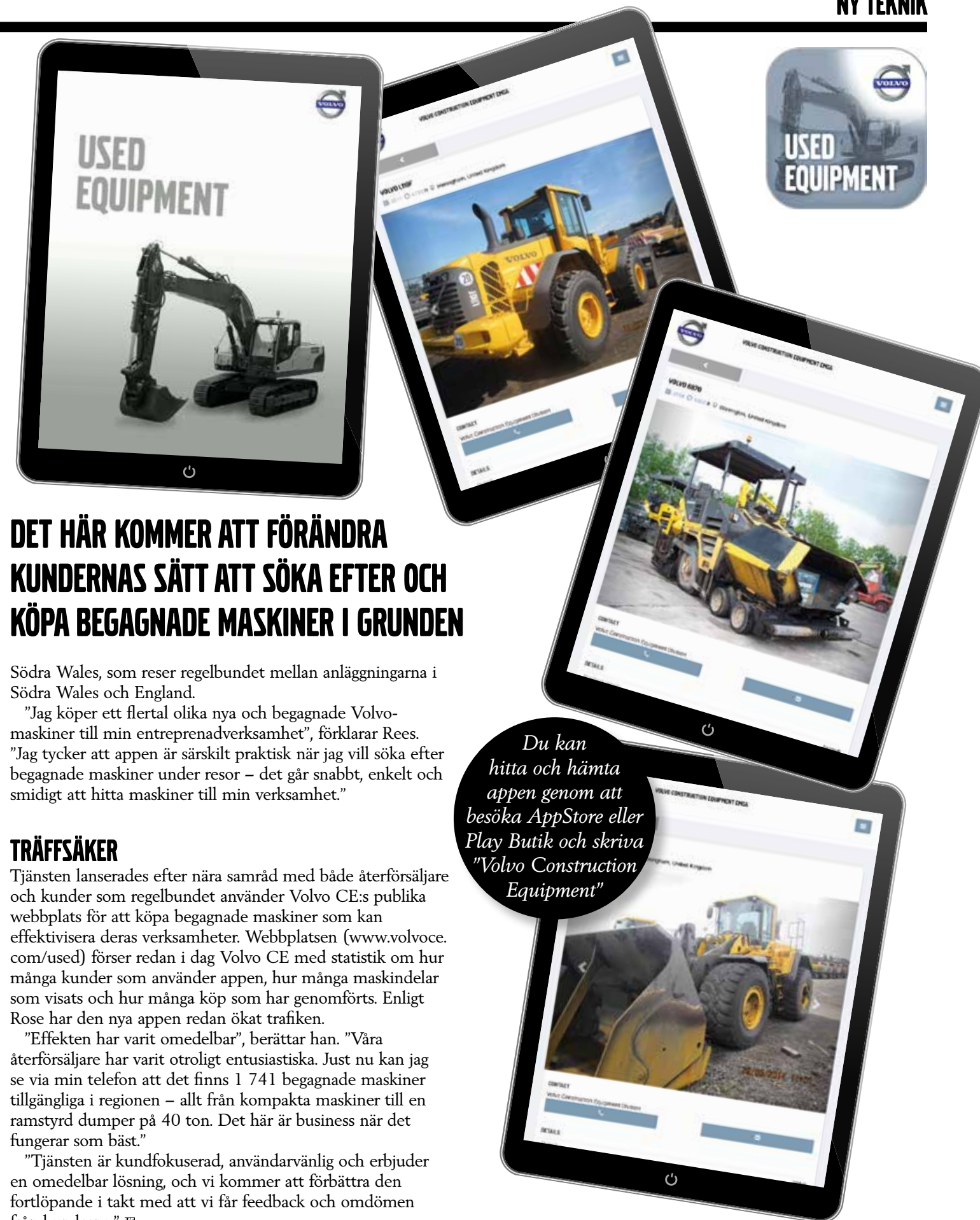
kan lösa specifika problem som användarna står inför. För oss innebar utvecklingen av appen ett nytt och spännande sätt att hjälpa dem", förklarar Rose.

Appen, som finns för både Apple- och Androidbaserade smartphone-enheter, kan hämtas gratis och innehåller detaljerad information om använda maskiner samt uppgifter om återförsäljarens e-postadress och telefonnummer.

"Vi är säkra på att appen kommer att förändra kundernas sätt att söka efter och köpa begagnade maskiner i grunden", säger Rose, som har arbetat inom sektorn för anläggningsmaskiner över hela världen i 40 år.

"Du letar bara efter maskinen du är intresserad av och trycker på en samtalsknapp, så får du direkt kontakt med återförsäljaren. Appen förmedlar även andra typer av erbjudanden såsom finansiering, kundsupportavtal, reservdelar eller till och med garantier om det behövs."

Det finns också en sökfunktion för Volvo-godkända begagnade maskiner som är upp till fem år gamla, eller maskiner som har använts i högst 8 000 timmar och genomgått noggrann besiktning och, vid behov, renoverats för att sedan tilldelas en särskild garanti. Appen har fått tummen upp från ett flertal kunder, och en av dem är den brittiske entreprenören Gareth Rees på Gareth Rees Plant i Swansea i



DET HÄR KOMMER ATT FÖRÄNDRA KUNDERNAS SÄTT ATT SÖKA EFTER OCH KÖPA BEGAGNADE MASKINER I GRUNDEN

Södra Wales, som reser regelbundet mellan anläggningarna i Södra Wales och England.

"Jag köper ett flertal olika nya och begagnade Volvo-maskiner till min entreprenadverksamhet", förklarar Rees. "Jag tycker att appen är särskilt praktisk när jag vill söka efter begagnade maskiner under resor – det går snabbt, enkelt och smidigt att hitta maskiner till min verksamhet."

TRÄFFSÄKER

Tjänsten lanserades efter nära samråd med både återförsäljare och kunder som regelbundet använder Volvo CE:s publika webbplats för att köpa begagnade maskiner som kan effektivisera deras verksamheter. Webbplatsen (www.volvoce.com/used) förser redan i dag Volvo CE med statistik om hur många kunder som använder appen, hur många maskindelar som visats och hur många köp som har genomförts. Enligt Rose har den nya appen redan ökat trafiken.

"Effekten har varit omedelbar", berättar han. "Våra återförsäljare har varit otroligt entusiastiska. Just nu kan jag se via min telefon att det finns 1 741 begagnade maskiner tillgängliga i regionen – allt från kompakta maskiner till en ramstyrd dumper på 40 ton. Det här är business när det fungerar som bäst."

"Tjänsten är kundfokuserad, användarvänlig och erbjuder en omedelbar lösning, och vi kommer att förbättra den fortlöpande i takt med att vi får feedback och omdömen från kunderna." ▢

Foto © Mark Button

FRÅN INHEMSK TILL GLOBAL

Smarta förvärv hjälper Volvo CE att växa till
en världsledande aktör

av Nigel Griffiths

Tidigare i år slutförde Volvo CE 2013 års förvärv av amerikanska Terex Corporation, tillverkare av tipptruckar och ramstyrda dumprar. Enligt Volvo CE:s vd Martin Weissberg innebar affären en "möjlighet för Volvo CE att fylla luckor i produktutbudet". Försäljningen till gruvdrift beräknas öka, och företaget har därmed ett utmärkt tillfälle att ta steget in på marknaden för tipptruckar. Förvärvet, som av företaget beskrivs som "ett strategiskt förvärv som ger Volvo CE stort utrymme för tillväxt", är ett exempel på den tillväxtprocess som har hjälpt Volvo CE att växa från den försiktiga starten för nästan tvåhundra år sedan i en maskinverkstad i Eskilstuna till en global aktör med ett diversifierat utbud av produkter inom ledande affärssegment.

KOMPLETTERANDE TILLVÄXT

Under åren har företagets interna utveckling och organiska tillväxt kompletterats av många strategiska förvärv. Under den här processen har Volvo CE utvecklats från ett specialteknikföretag till en leverantör av totallösningar och en av världens största tillverkare av anläggningsmaskiner.

Utöver de marknadsledande anläggningsmaskinerna, som hjullastare, kompaktorer, hjuldrivna och bandburna grävmaskiner, vägghyvlar, ramstyrda dumprar och

väganläggningsmaskiner, erbjuder Volvo CE en rad olika tjänster och eftermarknadslösningar, till exempel begagnade maskiner, uthyrningsverksamhet, reservdelar, tjänster, redskap och finansiella tjänster. I dag har företaget produktionsanläggningar i Sverige, Frankrike, Tyskland, Kina, Brasilien, Mexiko, Sydkorea, Indien, Polen, Ryssland och USA.

Den första tiden var Volvo ett inhemskt teknikföretag som baserades på de briljanta svenska ingenjörerna Johan Theofron Munktells och bröderna Jean och Carl Gerhard Bolinders kompetens. Under andra världskriget började Volvo AB – en produkt av de två svenska visionärerna Assar Gabriellsson och Gustav Larson – att samarbeta med Bolinder-Munktell (BM) inom produktionen av jordbrukstraktorer och andra maskiner. 1950 förvärvades företaget Bolinder-Munktell av AB Volvo, som grundats av Gabriellsson och Larsson 1927.

Det var också under de blomstrande 1950- och 60-talet som banbrytande anläggningsmaskiner började utvecklas – maskiner som med tiden skulle komma att dominera företagets tillverkning. 1952 presenterades den första traktorn med dieselmotor, och två år senare kom den första hjullastaren – en föregångare till den ramstyrda lastaren.

Med hjälp av kompetens från den svenske vagn- och maskintillverkaren Lucas Lihnell lanserades år 1966 världens första serietillverkade ramstyrda dumper, som fick namnet Gruskalle.

NY INRIKTNING

1973 bytte företaget namn till Volvo BM. Under åren som följde sattes några av de bästa maskiner som Volvo någonsin tillverkat i arbete på byggarbetsplatser över hela världen.

År 1977 fokuserade Volvo BM enbart på utveckling, marknadsföring och tillverkning av anläggningsmaskiner, med särskilt fokus på hjullastare och ramstyrda dumprar. 1979 fattade företaget beslutet att lämna jordbruks- och skogssektorerna för att fokusera helt på anläggningsmaskiner.

Efter en strategisk omfokusering av företaget såldes divisionen för traktortillverkning år 1985, och under 1980- och 90-talet ökade i stället antalet förvärv genom uppköpen av ett antal amerikanska, europeiska och asiatiska tillverkare av anläggningsmaskiner.

1985 närmade sig Volvo BM den amerikanska marknaden och började samarbeta med den amerikanska tillverkaren Clark Equipment genom en sammanslagning av dotterbolagen för anläggningsmaskiner. Samtidigt kombinerades de tre varumärkena – Volvo BM, Michigan och dumpertillverkaren Euclid – till det gemensamma namnet VME Group.

På den europeiska marknaden valde VME parallellt att utöka sitt produktutbud och ta steget in på marknaden för kompakta hjullastare genom att år 1991 förvärva majoritetsandelen i den tyska marknadsledaren inom segmentet, Zettelmeyer Baumaschinen GmbH.

Företaget förvärvade även den anrika svenska tillverkaren av grävmaskiner, Åkermans Verkstad AB.

VOLVO CE VÄXER FRAM

1995 förvärvade Volvo Group Clarks 50-procentiga andel i VME, och namnet ändrades till Volvo Construction Equipment. Samma år utökades produktutbudet med kompakta grävmaskiner efter förvärvet av den ledande franska tillverkaren Pel-Job.

1997 kompletterades Volvo CE:s produktsortiment med motordrivna vägghyvlar genom förvärvet av den kanadensiska giganten inom segmentet, Champion. De första motordrivna vägghyvlarna under varumärket Volvo lanserades 2001, och skulle senare visa sig bli en ny standard i branschen.

1998 blev Volvo första utländska företag att investera i koreansk industri genom köpet av divisionen för tunga



anläggningsmaskiner i Samsung Industries, och därmed etablerades Volvo Construction Equipment Korea Ltd. Marknaden för bandburna grävmaskiner hade varit ett viktigt mål för Volvo CE, och inom ett par år började nya modeller av grävmaskiner från Volvo att växa fram från Changwon-fabriken i Sydkorea.

EXPANSION I USA

Volvo CE tog viktiga steg in på den amerikanska marknaden för väganläggning genom köpet av väganläggningsdivisionen i Ingersoll Rand. 2008 utökades företaget med en global distributionsverksamhet för service och reservdelar genom etableringen av "Volvo Construction Equipment & Services California", samt med det nyförvärvade, Kalifornienbaserade bolaget "Mathews Machinery".

Med förvärvet tillkom produktionsanläggningar i Pennsylvania, Tyskland, Kina och Indien, 20 distributions- och serviceanläggningar i USA och cirka 2 000 anställda över hela världen.

Volvo CE hade nu en stark affärsposition i USA och andra regioner utanför Europa för att sälja ut och erbjuda support till en rad olika produkter, däribland anläggningsmaskiner, kompaktorer och materialhanteringsprodukter.

I dag äger och marknadsför Volvo CE ett omfattande sortiment av utrustning som tillverkas på fyra olika kontinenter och distribueras i över 200 länder genom återförsäljare och uthyrningsfirmor – alla byggda enligt samma höga standarder för kvalitet, säkerhet och omsorg om miljön. ☐



KINAS SEGLANDE OFFSHORE-PIONJÄRER

Dongfeng Race Team seglar för Kina i Volvo Ocean Race och har ett långsiktigt mål med tävlandet

av Julia Brandon

Tidvattnet vänder snabbt i Kinas seglingshistoria, och allt tack vare Dongfeng Race team – ett team som finansieras helt av kinesiska sponsorer. Det kinesiska seglingsintresset har en central roll, och ett betydande antal kineser ingår bland såväl seglarna som i supportteamet. De seglar för Kina och för framtiden inom kinesisk segling.

Såväl seglare som supportmedlemmar i Dongfeng Race Team, som leds av OC Sport, har ett långsiktigt mål med tävlandet. Dels att leverera en konkurrenskraftig kampanj för 2014–15 års evenemang, och dels att skapa trovärdighet för offshore-segling i Kina genom att nå det slutgiltiga målet om en hundraprocentig kinesisk besättning till 2020–21 års kappsegling. Teamets framgångar innebär en stark skjuts framåt för utvecklingen av professionell segling i Kina, och deras bedrifter är ännu mer imponerande med tanke på att teamet startade från noll.

”Vi har praktiskt taget genomfört vad som brukar ta 10–20 år på bara några månader, vilket har varit en stor utmaning”, säger Mark Turner, styrelseordförande i OC Sport. ”Men det är så det här projektet fungerar – vi försöker att bygga en grund inför nästa race år 2020 och för framtiden.”

Runt mitten av december bör de sju team som deltar i kappseglingen ha anlänt till Förenade Arabemiratens huvudstad Abu Dhabi under tävlingens andra etapp från Kapstaden i Sydafrika, efter att ha hissat segel i den spanska hamnen Alicante den 11 oktober. Mot slutet av januari 2015 beräknas båtarna nå Sanya i södra Kina. De har då ytterligare sex etapper framför sig innan de når målet i Göteborg i juni.

KOMPETENS FÖR KAPPSEGLING

Uppgiften kommer knappast att bli enklare för de kinesiska seglarna på Dongfeng under den nio månader långa kappseglingen. De övriga teamen består av erfarna veteraner



Ankomst till Alicante inför kappseglingens start

DERAS BEDRIFTER ÄR ÄNNU MER IMPONERANDE MED TANKE PÅ ATT TEAMET STARTADE FRÅN NOLL

med blandade kompetenser, medan den kinesiska besättningen började med ytterst begränsade kunskaper om Volvo Ocean 65-båtarna och mycket liten erfarenhet av offshore-segling. Sex professionella icke-kinesiska seglare med bred kompetens har valts ut för att kompensera för bristerna. Därför består teamet till stor del av professionella västerländska seglare som

valts ut för sina erfarenheter inom ensamsegling – en sport som till sin natur kräver erfarenhet, skicklighet och begåvning. Skeppare Charles Caudrelier och den svenske seglaren Martin Strömberg är de enda två seglarna på Dongfeng som har deltagit i kappseglingen tidigare. I Dongfeng Race Teams slutgiltiga kappseglingstrupp ingår även sex kinesiska seglare, som kommer att rotera mellan två eller tre fasta positioner på båten och viktiga positioner på land under kappseglingen.

Som nation har Kina en rik sjöfartshistoria, och sedan åtta år tillbaka även ett olympiskt seglingsteam, men inget kan jämföras med offshore-segling eller ge de färdigheter som sporten kräver. →



BÅDE PÅ LAND OCH TILL HAVS PRÄGLAS TEAMEN AV INSPIRERANDE ENTUSIASM OCH MOD

”Vid olympisk kappsegling seglar du snabbt i mindre båtar under en timme eller två”, förklarar Turner. ”Det krävs inget särskilt sjömanskap och ingen förmåga att läsa havet, och du behöver aldrig bo ombord eller hantera personliga problem.”

Dongfeng Race Team var det första teamet som kvalificerade sig officiellt till 2014–15 års Volvo Ocean Race, vilket skedde efter en lyckad 18-dagars träningsseglat i Stilla havet. Kampanjen, som finansieras av Dongfeng Trucks – en ledande tillverkare av medeltunga och tunga lastbilar i Kina och titelsponsor av Dongfeng Race Team – har flera viktiga syften. Det första är att skapa uppmärksamhet kring kinesisk offshore-segling. Det andra är att främja Dongfengs tioårs mål om att vinna globalt erkännande på nya viktiga målmarknader som Sydafrika, Brasilien, Mellanöstern och Europa, och för ett sådant syfte kan inget annat sportevenemang erbjuda en

mer sofistikerad plattform. Samtidigt är sponsring och global marknadsföring precis som offshore-segling ett relativt nytt koncept för kineserna. Därför finns en förhoppning om att sammanslagningen av de två initiativen ska attrahera globala media och generera stöd från hemmapubliken. Trycket på Dongfeng Race Team är med andra ord stort.

Historiskt sett har två delvis sponsrade kinesiska team deltagit i Volvo Ocean Race: Green Dragon 2008–09 och Team Sanya 2011–12. Båda teamen hade endast en kinesisk teammedlem ombord, men utgjorde ändå de första stegen på den väg mot en kinesisk besättning i Volvo Ocean Race som Dongfeng Race Team nu fortsätter på.

Den här gången gjordes betydligt större ansträngningar under rekryteringsprocessen. Över 200 ivriga och förhoppningsfulla sökande begränsades till 20, och sedan till 12. Teamets

skeppare, fransmannen Charles Caudrelier, hade sista ordet i valet av besättningen. I den krävande urvalsprocessen prioriterades språkkunskaper, fysisk kondition och erfarenhet av segling. De kinesiska seglarna Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng och Liu Xue valdes ut av Caudrelier och kom att utgöra den besättning som ska representera Kina i kappseglingen.

TUFF UTMANING

”Vi lät dem inte sova på 48 timmar”, berättar Turner. ”Vi överöste dem med uppgifter, på land och till sjöss, allt från att simma och hoppa ned i en livbåt till intelligenstester klockan tre på natten utan sömn och tester i lagarbete. Vi försökte helt enkelt att pröva dem på alla tänkbara sätt – mentalt och

fysiskt – för att se vilka av dem som lyckades hålla humöret uppe mot slutet”, förklarar Turner.

Utbildningen innebar enorma påfrestningar, allt från oövervinnelig sjösjuka och bottenlöst obehag till fullständig utmattning och tidsbegränsningar. ”Under idealiska förutsättningar hade vi haft ett år till på oss och behållit en trupp om 20”, säger Turner. Ändå skulle förvåningsmomentet när de äntligen steg ombord visa sig bli den svåraste utmaningen av alla. ”De blev fullständigt chockade”, berättar han. ”De hade ingen aning om vad som väntade, och det finns inget annat sätt att förklara det för andra än att låta dem prova på riktigt.”

Utbildningen har tagit teamet från Kina till USA, till Frankrike och Storbritannien och 10 000 nautiska mil över två oceaner – Stilla havet och Atlanten.

PATRIOTISK AMBITION

När teamet var färdigt sade Yang Jiru, även kallad Wolf: ”Det här är min dröm och den största dagen i mitt liv”, och tillade: ”Innan Dongfeng Race Team kände jag att jag saknade riktning i mitt liv, men nu har jag hittat den. Jag vet vem jag är och vart jag är på väg. Jag ska representera mitt land i Volvo Ocean Race.”

Bland de kinesiska besättningsmännen anser Caudrelier att Cheng Ying Kit, även kallad Kit, är den mest erfarna och tekniskt kompetenta, och han bedömer både Kit och Wolf som skickliga lagspelare: ”Det är ytterligare en orsak till att de finns med i den slutgiltiga kappseglingstruppen”, säger Caudrelier. Chen Jin Hao är med sina 22 år den yngsta medlemmen i besättningen, men beskrivs av Charles som en seglare med ”stor potential”.

Dongfeng Race Team är en kinesisk kampanj som bygger på kinesisk finansiering – Aeolus Tyres och bilstaden Shiyao är också sponsorer. Sina uppenbara brister till trots utstrålar både det landbaserade teamet och seglarna inspirerande entusiasm och mod. Vad de saknar i förmåga och erfarenhet kompenseras de med mod, ambition och beslutsamhet.

”Förhoppningsvis kommer den här kampanjen att bli den dörröppnare som skänker trovärdighet till segling och sponsring i Kina – och samtidigt uppfylla en hel del förväntningar i sig”, säger Turner. ”Det handlar inte bara om de kinesiska seglarna, utan om att lära det kinesiska teamet på land hur de hanterar en kampanj av den här storleken effektivt från ett kommersiellt, logistiskt, tekniskt och kommunikativt perspektiv, eftersom framtida kinesiska kampanjer måste klara alla dessa bitar, inte bara seglarna.”

Wolf ger sin syn på saken: ”Kina är tillbaka och vi står inför en ny era inom segling. Jag har inte bara kommit hit för Volvo Ocean Race 2014–2015, utan också för Kinas framtid inom segling. Jag kan garantera att när segling väl blir populärt i Kina, kommer hela världen att förvånas över den enorma potentialen.”

Besök volvoceanrace.com för senaste nytt om varje team i kappseglingen



Vägen mot högre vinst börjar med smart finansiering.

Finansiering ska vara flexibel och anpassad efter din unika situation. På Volvo Financial Services har vi samma kunskap om bygg- och gruvindustrin som du har. Det är viktigt, eftersom det innebär att vi förstår vilka utmaningar du möter, vi vet hur du använder dina maskiner och vi inser att årstiden ibland har betydelse. Det handlar om små detaljer som kan ta dig steget längre. Ta reda på hur på volvoce.com.

Volvo Construction Equipment



FÖRARHÖRNAN

I SAMKLANG MED MASKINEN

Möt en spansk förare med passion för klassisk musik

av Derek Workman

På vindrutan på hjullastaren L110G från Volvo sitter ett foto av en tre år gammal pojke med blå tröja och ett blygt leende. Hans namn är Aitor Molero, och han håller sin stolte fader Eusebio sällskap under de långa passen bakom ratten. Att en stolt far har satt upp ett foto av sin son är inget ovanligt, men hans övriga "sällskap" är av det mer ovanliga slaget: Mozart, Beethoven och Shostakovich.

"Eftersom jag är Real Madrid-supporter tror de flesta att jag har döpt min son efter Aitor Karanka, som var biträdande manager och före detta spelare i klubben, men det var faktiskt inte jag som valde namnet utan min fru Ana." Moleros leende avslöjar dock att han inte var helt emot förslaget.

SPELAR I BAND

Eusebio Molero har följt sitt lag under merparten av sina 37 levnadsår, men fotbollen är ändå nummer två efter hans största passion, som delvis förklarar det klassiska sällskap han har i hytten. På fritiden spelar Molero saxofon tillsammans med 15 andra musiker i ett lokalt band, Agrupación musical l'atropello – den skandalösa musikgruppen – och även i ett lokalt, kommunalt 110-mannaband.

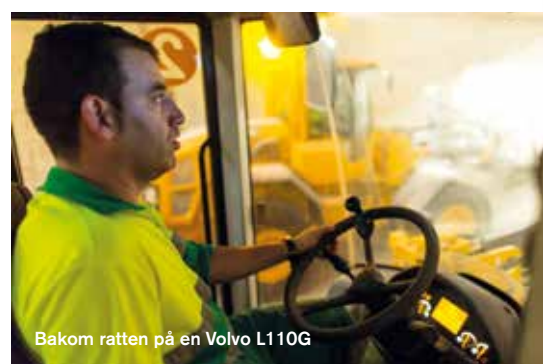
"Jag började studera musik när jag var sju, men började inte spela i band förrän jag var 14", berättar Molero. Han började spela alt- och tenorsax, och spelar samma instrument 23 år senare. Han tränar mellan klockan två och sex efter sitt morgonskift på Valencia-baserade Antonio Tarazona SL – Spaniens största tillverkare av gödningsmedel och industriella tillsatser. Arbetet ligger bara 10 minuter med bil från Moleros hem i Paiporta, och han har arbetat där hela sitt yrkesliv.

"Vi spelar på alla typer av festivaler och fester, till exempel Las Fallas, Valentias största festival som pågår under fyra dagar i mars och sannolikt också är den största i Spanien", berättar Molero. "Många blir förvånade över det faktum att vi även spelar klassisk musik från de stora kompositörerna som vi anpassar för blåsinstrument. Jag har alltid föredragit de klassiska styckena, och när jag sitter i hytten har jag nästan alltid en CD med klassisk musik i spelaren. Den gör mig mindre spänd och hjälper mig att fokusera på uppgiften, i synnerhet när vi måste reagera snabbt. Till exempel när vi flyttar över last till ett bulkfartyg som körs till fabriken direkt från hamnen i Valencia. Vi flyttar cirka 3 000 ton på en enda dag, och den klassiska musiken jag spelar hjälper mig verkligen att koncentrera mig på det jag gör." →

Foton av Vicent Bosch



Förare Eusebio Molero (vänster) och Jorge Tarazona på Antonio Tarazona SL har känt varandra sedan barnsben



Bakom ratten på en Volvo L110G

BÄTTRE FÖRR?

Molero är nöjd med den maskin som han använder dagligen – en av fyra hjullastare från Volvo som företaget nyligen köpt in. De skiljer sig mycket från den tunga maskin som hans far körde för Tarazona innan Volvo-maskinerna köptes, och innan han gick i pension efter 23 år i företaget.

”Redan när jag var en liten spoling brukade min pappa (som också hette Eusebio) ta med mig till arbetet på helgerna, så jag är i princip uppvuxen med hjullastare”, förklarar Eusebio. ”På den tiden var maskinerna mycket svårstyrda. De tidigare modellerna liknade stridsvagnar – det krävdes så mycket kraft för att vrida ratten att en arbetsdag i hytten gav lika stora muskler som ett pass på gymmet.”

Att träna på ett gym var knappast aktuellt för de flesta arbetare 30 år tillbaka – de höll sig i form genom hårt arbete.

”Jag minns hur min far kom hem på kvällarna och lade en eluppvärmd kudde över rygglutet. På den tiden hade många förare problem med njurarna på grund av allt skumpande när skopan lyftes och sänktes.” En annan vanlig åkomma var smärta och stelhet i vänster knä, eftersom det trånga utrymmet gjorde det nästan omöjligt att röra vänster ben under hela dagen. Konceptet ’ergonomi’ var helt enkelt inte uppfunnet för trettio år sedan.

MAGISK MASKIN

Moleros förtjusning i sin nya Volvo L110G är med andra ord fullt begriplig. Lastdämpningssystemet fångar upp stötar och minimerar både stötar och spill från skopan när maskinen körs med hög hastighet, den elstyrda motorhuvens bred öppning gör det enkelt att komma åt motorrummet och motorn stängs av efter en förinställd tid (mellan två och 50 minuter).

”Den styrs med ett finger, och du kan ställa in hur högt eller lågt du vill att skopan ska lyftas på cirka två sekunder”, berättar Molero. ”Den stoppas automatiskt på exakt rätt höjd, och därmed slipper du den stötiga körning som var vanlig förut, vilket skyddar både skopan och markytan samtidigt som föraren får en bekvämare arbetsmiljö. Allt är utformat för att öka produktiviteten, med enastående bränslebesparande funktioner och märkbart högre styrka. Att köra den här maskinen är magiskt.”

Antonio Tarazona SL är fortfarande ett familjeägt företag, och på vissa sätt kan Molero betraktas som en del i den familjen: han och Jorge Tarazona, den av bröderna som leder den tekniska/industriella divisionen, har känt varandra sedan barnsben.

”Tarazona har aldrig varit ett sådant företag där besluten fattas på ledningsnivå och arbetarna bara har tvingats att acceptera”, förklarar Molero. ”När beslutet fattades att byta ut de hjullastare vi hade använt under de senaste åtta åren samlades en grupp med representanter från alla delar av företaget till möte – ledning, administration, ekonomi och drift.”

”När en representant från Maquinaria y Recambios de Levante SL, Volvo CE:s lokala representanter, köpte en hjullastare från Volvo för demonstration kunde vi se hur den fungerade i praktiken och fick möjlighet att ställa de frågor som är viktiga för oss förare. För oss är de finansiella delarna oviktiga, men det är vi som ska arbeta i hytten dag ut och dag in, och föraren vet mer än de flesta om hur maskinen ska användas och om den har vad som krävs för att göra jobbet.”

Med fem års förlängd garanti litar Molero och hans medarbetare på att Volvo-maskinerna kommer att hålla dem nöjda och trygga under en överskådlig framtid. ☺

FÖRAREN VET MER ÄN DE FLESTA OM HUR MASKINEN SKA ANVÄNDAS

Prova redan i dag



Senaste nytt och information om Volvo CE, plus en exklusiv videofilm via din dator eller iPad



volvospiritmagazine.com

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

INGEN ÄRA UTAN INSATS.

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

Volvo Construction Equipment

