

# spirit



**OP DE  
TEKENTAFEL**  
Machineontwerp

**DE PANAMA  
CONNECTIE**  
Snelwegrenovatie

**VOER VOOR  
DE VLAMMEN**  
Staal maken in Frankrijk

# DE EC220E GRAAFMACHINE VOOR HET BETERE GRAAFWERK



Een graafklus onder zware omstandigheden hoeft niet lastig te zijn. Met de nieuwe Volvo EC220E voert u iedere graafcyclus moeiteloos uit en bespaart u brandstof dankzij zijn zuinige, milieuvriendelijke Volvo Tier 4/Fase IV D6-motor. Bovendien is het verblijf in de cabine nog nooit zo comfortabel geweest. Een nieuw ontworpen gebruikersinterface vergemakkelijkt de besturing, zodat u uw aandacht volledig op het werk kunt richten. Zelfs het periodiek onderhoud is eenvoudiger en veiliger, omdat alle filters nu bijeen zijn gebracht en vanaf de grond

toegankelijk zijn. Daarbij maken de uitstekende garantie en geweldige aftersales service deze Volvo EC220E tot een logische keuze voor elke klus. Maak kennis met een nieuwe aanpak.

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



VIDEO [http://open.to/a/SP\\_EXC-E\\_B](http://open.to/a/SP_EXC-E_B)

Volvo Construction Equipment



WELKOM



Onderhoudswerkzaamheden aan Volvo machines bij dealer Payant PACA in Zuid-Frankrijk

## Onze dealers zijn een van Volvo CE's grootste aanwinsten


Een terugkerend thema in deze editie is het belang van onze wereldwijde dealers. Zij verkopen niet alleen maar machines, maar doen hun best onze klanten en hun bedrijven te begrijpen, zodat ze hun belang het beste kunnen dienen. De belangrijke rol die ze spelen wordt geïllustreerd door onze reportage op pagina 16 vanuit het Verenigd Koninkrijk, waar Simon Milligan van SM Plant door zowel zijn grote als kleine klanten wordt gewaardeerd om zijn advies bij de aanschaf en over hoe ze het meeste uit hun aankoop kunnen halen.

Verderop, op pagina 28 nemen we u mee naar het zuiden van Frankrijk, waar Olivier Marziano van dealer Payant PACA het belang benadrukt van regelmatig onderhoud, zodat onze machines onze klanten niet in de steek laten door defecten. De foto bovenaan deze pagina is gemaakt in de werkplaats van Payant PACA.

Aan de andere kant van de wereld, in ons hoofdartikel uit Panama (p10), legt dealer Comercial de Motores grote nadruk op de training van operators. De klanten van CDM vertellen dat ze wel degelijk de positieve impact zien die goed getrainde operators kunnen hebben op een project.

Onze dealers leveren een cruciale bijdrage aan onze voortdurende inspanningen om aan de verwachtingen van klanten en de maatschappij te voldoen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en zorg voor het milieu. Deze kernwaarden voor Volvo Group, worden onderstreept in ons hoofdinterview op pagina 6 met Volvo CE's Senior Vice President Core Value Management, Jonas Jademyr.

Verder vindt u in dit magazine een aantal interviews en verhalen over werkerterreinen uit verschillende delen van de wereld, waaronder Korea (p20) en Italië (p24) en een kijkje bij de ontwikkeling van een nieuwe serie machines, de Volvo DD105 Wals (p36), die onlangs zijn debuut maakte op de Intermat show in Parijs.

Voor exclusieve video's en extra fotomateriaal, is de gratis, digitale versie van het magazine nu als download beschikbaar voor iPhone, iPad en Android apparaten. Videobeelden zijn ook beschikbaar via de *Spirit* website. En hoe u het magazine ook leest - de gedrukte versie is voor internationale lezers beschikbaar in 13 talen - geef ons uw feedback via Facebook of Twitter, of stuur ons een e-mail. Onze contactgegevens staan in de linker kolom. Het kan niet makkelijker. 



**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



@VolvoCESpirit



Available on the  
App Store  
Volvo Spirit Magazine



GET IT ON  
Google play  
Volvo Spirit Magazine



YouTube  
GlobalVolvoCE

Fotografie: hoofdtafelbeelding © Erik Luntang, portret © Piet Goethals  
VS55 NL

# IN DIT NUMMER

## 3 WELKOMSTBRIEF

Volvo CE dealers zijn voor klanten van grote waarde

## 6 DE INSIDER

Een interview met de Senior Vice President voor Core Value Management van Volvo CE

## 10 PANAMA

De renovatie van de legendarische Pan-American Highway

## 16 VERENIGD KONINKRIJK

Twee Britse bedrijven en hun Volvo CE dealer in de schijnwerpers

## 20 ZUID-KOREA

In een door een familie beheerde steengroeve legt men de nadruk op veiligheid

## 24 ITALIË

De fruitindustrie in bloei

## 32 VOLVO CE MASTERS

Oud-winnaars van deze wereldwijde competitie adviseren om mee te doen

## 36 NIEUWE PRODUCTEN

Een nieuwe machineserie vanaf het begin ontwerpen

## 40 DUITSLAND

Het productiecentrum van Volvo CE in de historische stad Hamelen

## 45 VOLVO OCEAN RACE

De CEO van de Volvo Ocean Race over races uit het verleden, het heden en de toekomst

## 49 COCKPIT

De Italiaanse wiellader specialist Claudio Luca Piazzi



### OP DE OMSLAG

Volvo L220H wiellader, eigendom en in gebruik door het Franse bedrijf André Simon © Erik Luntung

### 28 FRANKRIJK

Een familiebedrijf dat al meer dan 40 jaar met Volvo machines werkt



10



40



6



24

### Volvo CE SPIRIT MAGAZINE

Juni/Juli/Augustus 2015 EDITIENUMMER: 55

UITGEGEVEN DOOR: **Volvo Construction Equipment SA**

HOOFDREDACTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDACTIONELE COÖRDINATIE: **Krista Walsh; Mehtap Teke**

REDACTIONELE PRODUCTIE EN ONTWERP: **CMDR sprl**

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

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

**Emilee Jennings; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Cathy Smith**

FOTOGRAFIE: **Dan Bigelow; Jennifer Boyles; Piet Goethals; Erik Luntang;**

**Daniele Mattioli; Hans-Joachim Petrus; Andrew Wilson**



U kunt uw redactionele correspondentie sturen naar Volvo CE Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussel, België, of via e-mail aan [volvo.spirit@volvo.com](mailto:volvo.spirit@volvo.com)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave (tekst, gegevens of afbeeldingen) mag worden vervoerd, opgeslagen in een gegevens-retrievalsysteem of worden verstuurd in welke vorm of welke middelen dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Volvo CE. Volvo Construction Equipment staat niet noodzakelijk achter de meningen of nauwkeurigheid van de feiten in de artikelen van dit nummer. Vier nummers per jaar - gedrukt op milieuvriendelijk papier



# MET HET HART

Bijna zijn hele carrière zit hij al bij Volvo: de Senior Vice President voor Core Value Management van Volco CE

*door Patricia Kelly*

**M**inder dan een jaar geleden verruilde Jonas Jademyr het prettige plattelandsleven buiten Göteborg, op een eiland zonder auto's voor de Zweedse westkust, voor de drukte van het centrum van Brussel. Zoals veel expats die in de Belgische meertalige, multiculturele hoofdstad arriveren, vormde de aanpassing aan de gevaren van het rijden door Brussel waarschijnlijk de grootste cultuurschok.

Maar naast het gemis van de zee en de eindeloze mogelijkheden om te varen, geniet Jademyr van de mogelijkheid om nu eens in het centrum van een stad te wonen. Met name van een internationale stad als deze. "Ik wil altijd nieuwe dingen doen en in mijn vrije tijd houd ik ervan dingen te ontdekken," zegt hij over het relatieve gemak waarmee hij buurlanden kan bezoeken als hij niet aan het werk is.

De wens om het complete bedrijf te leren kennen en "niet alleen het industriële gedeelte ervan" was de aanleiding voor de verhuizing vanuit Göteborg, waar Jademyr voornamelijk actief was op technisch gebied, met de nadruk op productontwikkeling en projectmanagement, vanuit zowel operationele- als managementrollen.

Doordat hij zijn hele carrière in Göteborg gewerkt had, was het niet makkelijk zijn Zweedse thuisland te verlaten om voor het eerst in het buitenland te werken, om maar niet te spreken van de familie en vrienden die Jademyr, die in juli 49 wordt, achterliet.

"Je realiseert je dat er veel dingen zijn die vanzelfsprekend waren," vertelt hij. "Maar over het algemeen was het een nieuwe uitdaging en erg leuk."

## KERNWAARDEN

In zijn huidige managementrol, die hij aannam in de herfst van 2013 en waarvoor hij een jaar lang heen en weer reisde vanuit →



Zweden, is Jademyr verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de leidende principes van kwaliteit, veiligheid en milieuzorg binnen Volvo CE.

Deze kernwaarden dringen door tot alle lagen van het bedrijf en betrekken hem bij alle aspecten van het werk, van operationele ontwikkeling tot sociale verantwoordelijkheid en publieke zaken. Deze waarden, die de handel en wandel van het bedrijf bepalen, beïnvloeden de producten en hun eindgebruikers, de klanten, natuurlijk nog het meest.

"De kernwaarden van Volvo zijn iets waarop we ons merk willen bouwen en onze visie voor alle delen van het bedrijf is om gezien te worden als de nummer één in kwaliteit, veiligheid en milieuzorg," aldus Jademyr. "Volvo CE heeft momenteel een sterke positie en wordt gezien als leider op het gebied van alle kernwaarden. Maar naarmate de concurrentie sterker wordt, staan we meer onder druk. Het strategische deel van deze baan is dus ervoor te zorgen dat we snappen wat onze klanten belangrijk vinden, wat de concurrentie doet en hoe de samenleving en de technologie zich ontwikkelen. Dit moet worden samengevoegd en van daaruit moeten we plannen."

Van deze drie wordt de grootste strijd gevoerd op het gebied van kwaliteit, zegt Jademyr, maar het gat met veiligheid en milieuzorg wordt kleiner.

"Alle topmerken willen gezien worden als nummer één in kwaliteit. Als het op veiligheid en milieuzorg aankomt, zien we een verschuiving in de maatschappij, die verwacht dat bedrijven verantwoordelijker omgaan met het milieu en sociale zorg.

"Ik denk dat veel bedrijven snappen dat de toekomst van zakendoen ligt in het maken van producten die veilig zijn voor de samenleving en veilig voor onze operators - en dat dwingt

bedrijven om zich te concentreren op deze gebieden, waardoor de concurrentie voor ons zwaarder wordt."

## EERSTE PLAATS

Uiteindelijk is de klant de jury, zegt Jademyr, maar hij ziet dat Volvo een voorsprong heeft op de concurrentie op het gebied van de combinatie van kernwaarden.

"We werken al zo lang met deze waarden, dat we ze helemaal ingeprent hebben," zegt hij. "Het is deel van de bedrijfscultuur en het zal zeker nog wel even duren voor de concurrenten kunnen tippen aan de kracht van het continue hiermee bezig zijn."

Jademyr erkent dat er klanten zijn die nergens om geven en alles doen om het werk voor elkaar te krijgen.

"Maar er zijn ook bedrijven, waaronder onze grootste klanten, die vragen wat we doen op het gebied van gezondheid en veiligheid en die willen weten wat we doen met maatschappelijke verantwoordelijkheid van bedrijven. Ze willen weten hoe wij het doen in externe onderzoeken."

"Een van de uitdagingen is het ontwikkelen van producten die geschikt zijn voor alle soorten klanten, terwijl we ons concentreren

op de kernwaarden voor klanten die ze echt belangrijk vinden."

Over het algemeen zijn klanten in de volwassen markten in West-Europa en Noord-Amerika bereid om te betalen voor milieuvriendelijke producten, vertelt Jademyr, terwijl de concurrentie in andere delen van de wereld meer gericht is op prijs/kwaliteit. Maar hij zegt dat het snel verandert.

"In de toekomst denk ik dat zakendoen gaat over het maken van producten die veilig zijn voor de maatschappij," zegt hij.

"Neem bijvoorbeeld China, de samenleving beweegt daar in razend tempo naar de ontwikkeling van kwaliteit in plaats van kwantiteit, met een veel grotere focus op milieuzorg."

## HOOGTEPUNTEN

Zoals veel technici bij Volvo van toen en nu, werkte Jademyr in zijn eerste jaar bij Volvo als assemblagewerker om te leren over het bedrijf en de producten. Dat was in Gotenburg bij Volvo Trucks, waar hij vervolgens zes jaar werkte aan de ontwikkeling van motoren.

Als 26-jarige Volvo veteraan was er een tweejarige flirt met een ander technisch bedrijf, waarvan Volvo CE een van de belangrijkste klanten was, voor Jademyr in 1996 zijn weg terugvond naar Volvo Trucks en motorontwikkeling.

Na de aankoop van Mack en Renault volgde een grote reorganisatie die Jademyr naar Volvo Powertrain bracht, waar hij voor het eerst verantwoordelijk werd voor productontwikkeling gevolgd door programmabeheer voor Volvo Group Heavy Duty Engines. Hierop werd hij in 2005 verantwoordelijk voor de productlijnen bij Volvo Trucks.

In 2011 nam hij de leiding over belangrijke technologische upgrades voor de succesvolle Volvo FH-serie trucks, die hij voltooidde, waarna de serie in 2012 opnieuw werd uitgebracht. Jademyr beschrijft de twee en een half jaar die hij werkte voor de herlancering van de FH-serie als een van de twee hoogtepunten uit zijn carrière.

"Het was een enorm project, het grootste binnen Volvo Trucks in die tijd, en zelfs groot voor de Volvo Group als geheel," vertelt

hij. "Ik ging van een directiepositie terug naar operationeel werk. Het was een groot leerproces en een enorme uitdaging. Ik leerde veel meer over de producten, maar ik leerde vooral hoe je een heel groot project moet leiden."


## LEVENSWERK

Jademyr is net zo enthousiast in zijn beschrijving van een eerdere rol als technisch productleider voor de ontwikkeling van de D9 motor, waar hij 38 maanden van concept tot lancering aan werkte. Een zeldzame mogelijkheid.

"Er worden niet elke dag nieuwe motoren ontwikkeld," legt hij uit. "Het werk heeft meestal meer te maken met verbetering en evolutie."

"Toen ik in 1989 voor het eerst startte met de ontwikkeling van motoren, was alles mechanisch, er was nog weinig elektronisch aan. Vandaag de dag moeten we meer denken aan productefficiëntie en klantondersteuning. Momenteel zijn hulpbronnen en productontwikkeling verspreid over de wereld en is de Volvo Group veel globaler geworden; de

technologie is veel geavanceerder en complexer."

"De organisatiestructuur is ook veel complexer geworden. Aan de ene kant is dit goed en nodig, maar aan de andere kant legt het meer druk op onze mogelijkheden en de manier waarop we werken." 

## IN DE TOEKOMST GAAT ZAKENDOEN OVER HET MAKEN VAN PRODUCTEN DIE VEILIG ZIJN VOOR DE SAMENLEVING

Bezoek de *Spirit* website of download de *Spirit* app om het video-interview te bekijken

# DE WEG NAAR WELVAART

Niet minder dan 28 Volvo machines worden ingezet bij de renovatie van een stuk van de legendarische Pan-American Highway →

*door Julian Gonzalez*

*Fotografie door Dan Bigelow*



Het Panamakanaal, dat de immense oceanen verbindt en dat zich 77km over weelderige landschappen en waterwegen uitstrekt, is het bewijs van wat grootse technologie kan bereiken. Vandaag de dag, 101 jaar na de voltooiing van dit moderne wereldwonder, faciliteert Volvo Construction Equipment de modernisering van een andere vitale weg door Panama: de belangrijkste verkeersader van het land, de Pan-American Highway.

Odebrecht is een van de vijf bedrijven die door de Panamese regering zijn ingehuurd om de 185km snelweg, die de westelijke steden Santiago en David met elkaar verbindt, te renoveren en verbreden, een project met een prijskaartje van meer dan \$900 miljoen (€823,9 miljoen).

Odebrecht is verantwoordelijk voor het langste deel van de versleten weg, dat loopt van Santiago naar Vigui, een afstand van 71km en slechts 6km korter dan de gehele lengte van het Panamakanaal.

"Er zijn veel dorpen [zeven] die enorm zullen profiteren van dit project, wat ook goed is voor de toeristenindustrie, want deze weg brengt reizigers helemaal naar Costa Rica," legt Victoria Palacios, van Odebrecht Corporate Communications uit. "Dit project zal een enorme nationale en internationale impact hebben. Dit is heel belangrijk voor ons, want wij helpen op vele manieren bij de verbinding tussen deze dorpen."

## HARMONIE

Vanuit het hoofdkwartier in Brazilië is Odebrecht wereldwijd aanwezig in 21 landen op vier continenten die 15 bedrijven omvatten. Vanuit de uitgebreide constructie-ervaring, besloot Odebrecht het Santiago-Vigui project aan te pakken met een uitgebreid scala aan Volvo machines: acht EC220DL graafmachines, drie EC380DL graafmachines, twee MC70C schrankladers, vijf G940 motorgraders en 10 BL60B graaflaadcombinaties. Mede door hun gecombineerde inzet wordt de afgeleefde snelweg, die er momenteel uitziet als een lappendeken van asfaltreparaties, beton en gaten, uitgebreid van twee naar vier rijstroken terwijl er ook nog vier nieuwe bruggen voor voertuigen en zeven voor voetgangers worden gebouwd. Met een tijdsbestek van drie en een half jaar voor de oplevering van het project vond Odebrecht in Volvo CE de ideale partner wat betreft het halen van de deadline in augustus 2017 en het voldoen aan de verwachtingen.

"Bij zo'n lang project is de brandstofbesparing enorm. We hebben deze machines misschien wel 5.000 tot 6.000 uur draaien. Als we er vanuit gaan dat elke machine maar één gallon (3,8 liter) brandstof per uur verbruikt gedurende onze tijd hier, besparen we heel veel," zegt Claudio Da Silva, materieel supervisor van Odebrecht bij het Santiago-Vigui project.

Maar zoals Da Silva verder uitlegt, maakt een laag brandstofverbruik en het beste materieel niets uit als de operators niet goed opgeleid zijn. Hij noemt hierbij de EC380DL graafmachine, die sneller draait dan elke andere graafmachine van dat formaat. Nu er op de Santiago-Vigui route een geschatte hoeveelheid van 5.387.018m<sup>3</sup> moet worden opgeschept, →



Odebrecht materieel supervisor Claudio Da Silva



Er zijn twee Volvo MC70C schrankladers aanwezig



Justo Santos van Volvo CE



Vijf Volvo motorgraders zijn op het project gezet



German Diaz van Volvo CE dealer CDM



Een totaal aantal van 11 Volvo graafmachines wordt tijdens dit project gebruikt



Een paar van de tien Volvo BL60B graaflaadcombinaties aan het werk op dit stuk snelweg

verplaatst en neergegooid, is een goed getrainde operator van onschatbare waarde.

"We kunnen het verschil duidelijk merken. Ze werken erg snel. We vertelden de lokale Volvo CE dealer onlangs dat onze operators meer training konden gebruiken in de hoop de efficiëntie en snelheid waarmee ze werken te vergroten," vertelt Da Silva. De lokale Volvo CE dealer Comercial de Motores SA (CDM) legt veel nadruk op het belang van de training van operators en de positieve inbreng die dat op een project heeft.

"Als je een goedgetrainde operator hebt, die weet hoe je een machine goed moet positioneren, de grond opscheppen en de draai maken om de truck te vullen, leidt dit tot een lager brandstofverbruik," legt Justo Santos, regiomanager voor wegenbouwmachines bij Volvo CE in Latijns-Amerika uit. "Een veelvoorkomend probleem in Latijns-Amerika is het vinden van goedgetrainde operators. En als je een zeer goed opgeleide operator hebt, bestaat de kans dat hij je verlaat voor een beter betaalde baan. Maar als je een machine hebt die eenvoudig onder de knie te krijgen is, kun je iedere operator twee of drie uur trainen en heb je dat probleem niet, maar heb je een continue personeelsbezetting."

## COCKPIT

Terwijl het tropische stormseizoen in hoog tempo de Panamese kustlijn nadert, is de klok rond werken de norm geworden voor de 1.600 werknemers die bij dit project betrokken zijn. Odebrecht heeft er ook voor gezorgd dat uit veiligheid en maximaal comfort alle Volvo machines zijn voorzien van gesloten cabines.

"We hebben in onze vloot ook andere machinemerken en het comfort van de cabines is gewoon niet te vergelijken met dat van Volvo, waar de cabines voorzien zijn van airconditioning en een radio, terwijl lawaai van buitenaf nauwelijks hoorbaar is," vertelt Da Silva. "Een blij operator werkt harder en efficiënter."

Sommigen vertelden de Volvo dealer dat het werk in de cabine van een Volvo lijkt op werken in een ruimtevaartuig. Operator Jose Montezuma, die talloze uren in een EC380DL graafmachine doorbrengt beaamt dit: "Eerlijk gezegd zou ik het comfort van deze Volvo machine nergens voor willen ruilen. Het is geweldig."

## OPROEPBASIS

Hoewel ze voorop lopen met hun geavanceerde techniek en brandstofbesparing, is de ondersteuning door Volvo CE ook een belangrijke factor voor Odebrecht. Met een opdracht voor het leggen van 838.373m<sup>3</sup> bestrating en onderbestrating, 63.095m<sup>3</sup> beton en meer dan 400.000 ton asfalt en Panama City op meer dan drie uur rijden naar het oosten, wilde het Braziliaanse bedrijf een snel antwoord op potentiële onderhoudsproblemen op plaatsen, uren verwijderd van de hoofdstad.

"Het geweldige is, dat Volvo CE hier dichtbij een distributeur heeft. Eén telefoontje en ze zijn hier om ons te helpen. Ze hebben alle onderdelen voor het geval we iets nodig hebben. De wetenschap dat zij alles nodig hebben om onze Volvo machines continue te laten draaien, geeft veel vertrouwen," zegt Da Silva.



Alle machines zijn voorzien van gesloten cabines

"Odebrecht vertelde ons dat ons ondersteuningssysteem en de snelheid waarmee we defecte onderdelen vervangen veel groter is dan bij onze concurrenten. Ze vertellen me dingen die ik al weet en dat maakt me trots," zegt German Diaz van dealer CDM.

"We hebben een overeenkomst dat, wanneer ze aan ons een machine verkopen, ze de onderdelen van die machine op voorraad hebben, voor het geval onze klant ze direct nodig heeft," voegt Justo Santos van Volvo CE eraan toe.

## VRIJE SNELWEG

Na tientallen jaren zijn reizigers op dit deel van de Pan-American Highway gewend geraakt aan het gehobbel en plotseling uitwijken en stoppen voor gaten in het wegdek. Kleine vrachtwagens die grote stapels bananen vervoeren naar Panama City lijken op voetballers die verdedigers omzeilen op weg naar de goal.

Met behulp van Volvo heeft Odebrecht een eigen doel in gedachten, dat niet kan worden gemeten in gewicht of afstand, maar in de impact die de arbeid zal hebben op de dagelijkse gebruikers.

"Het is heel belangrijk dat kinderen sneller op school kunnen zijn en hun ouders sneller van en naar hun werk kunnen. Het geeft ze meer tijd om met hun families door te brengen, doordat

ze minder vroeg van huis hoeven en eerder thuis zijn," zegt Diaz, die dichtbij woont. "Het betekent vooruitgang, ontwikkeling en mogelijkheden voor deze dorpen. Het betekent eenvoudigere en snellere toegang en kortere reistijd naar andere provincies en gemeenten. De reis van Santiago naar David alleen al, zal een grote verbetering zijn voor iedereen." ▯

## DEZE WEG ZAL EEN ENORME NATIONALE EN INTERNATIONALE IMPACT HEBBEN

Bezoek de Spirit website of download de Spirit app, voor iPhone, iPad en Android, voor een videoverslag uit Panama





Volvo ECR50D en ECR88D graafmachines in gebruik bij Kelbec Civils Ltd



Volvo klant Rod Cockette (links) en Volvo dealer Simon Milligan

Fotografie door Andrew Dixon

# WERKRELATIES

Drie Britse bedrijven ondernemen met vertrouwde partners

door Tony Lawrence

Op het eerste gezicht hebben Rod Cockette en Leigh Stevenson weinig gemeen: de een is gespecialiseerd in civiele techniek, de andere in woningbouw. Leigh is in de 30, Rod in de 50. Ze werken vanuit verschillende regio's in Engeland en ze hebben elkaar nog nooit ontmoet.

Er zijn echter zaken die hen samenbinden. Ze werken beide voor familiebedrijven, die compact constructiematerieel in huis hebben en gebruiken. Beide zijn ze niet bang om hun handen uit de mouwen te steken. En ze hebben net nieuw materieel van Volvo Construction Equipment gekocht.

Rod Cockette heeft al 15 jaar Volvo Machines, sinds de oprichting van Kelbec Civils Ltd. In eerste instantie werkte hij in Redditch in de West Midlands in Engeland alleen samen met zijn vrouw, maar momenteel zijn ze met 40 mensen,

waaronder een van hun dochters.

Een van zijn werkteams is bezig met een straatrenovatie in het stadscentrum van Solihull, vlakbij Birmingham. Op het bouwterrein zijn twee nieuwe graafmachines, een ECR50D en een ECR88D, en een DD15 wals bezig het versleten wegdek en de stoepanden te verwijderen.

## AAN HET WERK

"We zijn de afgelopen 18 maanden bezig geweest om de meeste van onze machines te vernieuwen," vertelt Cockette. "Het vertrouwen in onze sector keert terug, na de economische vertraging die een aantal minder efficiënte bedrijven in onze sector de kop kostte. Maar simpel gezegd: de nieuwe Volvo

machines zijn erg goed. Ze hebben een kort draaibereik en hebben de nieuwste Tier IV motoren. Ook zijn ze voorzien van terugslagkleppen voor veilig tillen. Ik denk niet dat hun rivalen met hen te vergelijken zijn als je kijkt naar betrouwbaarheid, bedrijfskosten en waardevastheid."

"Onze Volvo's zijn niet vaak buiten bedrijf, en voor een klein bedrijf als het onze zijn defecten kostbaar. Onze opleveringen hebben strakke tijdschema's, dus onze machines moeten het werk aankunnen."

Als Cockette een second opinion over een machine wil, vraagt hij het zijn personeel. Grant Turner, een voorman die al 10 jaar voor het bedrijf werkt, leerde zijn vak met het besturen van Volvo's. "Rod krijgt zeker goede reacties van ons. Natuurlijk zijn er andere, goede machines, maar de Volvo's zijn de beste," zegt Turner. "Ze zijn soepel, reageren goed, staan wat vermogen betreft hun mannetje en zijn economisch. En, belangrijk voor een operator, zeker als je er de hele dag in werkt, het comfort is onovertroffen."

## GOEDE KEUS

Ongeveer 112km noordelijker, zit Leigh Stevenson in de cabine van een Volvo EC27C compacte graafmachine, waarmee hij boomwortels lostrekt, grond verplaatst en een begin maakt aan het grondwerk op een nieuw bouwterrein in Clay Cross, vlakbij de stad Chesterfield. Kirk Hallam Homes, dat wordt geleid door Stevensons vader Clive, heeft hier bouwplannen voor negen huizen. →



Volvo dealer Simon Milligan zet de DD15 tandemwals aan het werk



Klanten Leigh (links) en Ryan Stevenson (rechts) met Volvo dealer Simon Milligan (midden)



Dit is de eerste Volvo machine van familiebedrijf Kirk Hallam Homes



Leigh Stevenson in de cabine van een Volvo EC27C compacte graafmachine

Anders dan bij Cockette, is de Volvo-ervaring van Stevenson nog maar net begonnen. "We hebben onze EC27C nu minder dan een maand," vertelt hij. "Het is onze eerste Volvo, maar we zijn er zeker van dat we de juiste machine hebben gekozen."

De vader van Stevenson leidt het bedrijf met 10 werknemers, samen met twee mededirecteuren: zijn zonen Jamie en Leigh. Een derde zoon, Ryan, werkt ook in het familiebedrijf. Hun vader wilde een concurrerend merk. Leigh Stevenson testte machines van drie fabrikanten en sprak met een vriend die in de industrie werkt.

"Hij zei, dat als het zijn geld was, hij een Volvo zou kopen," zei Stevenson. "Ik werk er het meest mee. De Volvo voelde goed, de machine is echt voor de bestuurder, en hij is krachtig. Als ik machines uittest, graaf ik een gat en rijd ik erin. Een van de andere modellen kwam er niet meer uit, tenzij ik hem omdraaide."

"De cabine en de stoel van de Volvo zijn comfortabel, de algehele bouwkwiteit is superieur en er zijn andere dingen die het verschil maken, zoals de manier waarop je eenvoudig hulpstukken kunt verwisselen. Sommige mensen denken dat compacte machines speelgoed zijn, maar dit is een serieus ding."

"Pa heeft de Volvo sindsdien uitgetest en hij is het met me eens! Hij doet wat we ervan verwachten, meer zelfs."

### ZELF BEGINNEN

Er was een andere reden dat we een Volvo kochten, voegt Stevenson toe. En die reden, zegt hij, was Simon Milligan.

Milligan en zijn vrouw Sandie leiden de Volvo Construction Equipment dealer en verkoopbedrijf SM Plant Ltd, weer een ander familiebedrijf, gebaseerd op nauwe relaties, samen met hun zoons Sam en Mickey. Na een succesvolle carrière met grote fabrikanten en distributeurs van constructiematerieel, stopte Milligan als verkoopdirecteur en begon hij voor zichzelf. Zijn connecties binnen Volvo CE namen contact op en de zaak ging rollen.

Nu, 15 jaar later, heeft hij 18 man in dienst, waarvan zes Volvo CE getrainde service technici, terwijl het bedrijf blijft groeien, met vestigingen in Birmingham en Rugby en een derde in Ascot, Berkshire ontwikkeld door Milligans oudste zoon, Sam.

### GROTE VERWACHTINGEN

Toen Stevenson Milligan aangaf welk model hij wilde, de ECR25D van twee en een halve ton, vroeg Milligan waarom. "Hij was de enige die dat deed," herinnert Stevenson zich. "De anderen wilden alleen maar hun bestelboekjes tevoorschijn halen. We spraken over wat de machine moest kunnen, het vereiste draaibereik in verband met de veiligheid en hoe we van plan waren hem van de ene plek naar de andere te transporteren."

"Toen zei Simon dat we de iets grotere EC27C nodig hadden. En hij heeft gelijk gekregen." Milligan vindt dat het merk Volvo voor zichzelf spreekt. Mensen weten over het algemeen wel dat het staat voor kwaliteit, veiligheid en milieuzorg. "Waar wij

waarde toevoegen, is door het merk en haar kernwaarden zo goed mogelijk te ondersteunen," vertelt hij. "Uiteindelijk gaat het allemaal om vertrouwen. We hebben een enorme variëteit aan klanten. Compacte machines en hun eigenaar-bestuurders vertegenwoordigen een unieke sector. Ze hebben hun eigen manier van denken."

"Het is heel dynamisch. Mensen nemen snel beslissingen; als ze eenmaal een Volvo hebben gekozen, willen ze hem direct geleverd krijgen. En als ze je om 6 uur 's morgens bellen met een probleem, willen ze je een minuut later bij zich hebben met een oplossing! Succesvolle eigenaar-bestuurders runnen efficiënte bedrijven en werken hard voor hun geld. Ze kunnen zich geen vertragingen veroorloven."

"Volvo is een wereldwijd merk en Volvo mensen lopen nooit weg. Wij dus ook niet. Ik verkoop niet alleen machines, of regel betaalbare financieringen of service overeenkomsten, ik bied oplossingen. De sleutel is hoe we reageren op de vraag van onze klanten. Ik ken de regio. Ik zorg ervoor dat we iedere keer die extra stap zetten. Het waarmaken van verwachtingen is goed. Verwachtingen overtreffen is beter."

Of, zoals Rod Cockette het zegt: "Wij zorgen voor onze eigen machines, maar laten het echte servicewerk en de ondersteuning over aan de experts. Als ik iets nodig heb, kost het me een telefoontje aan SM Plant. Dat is alles. Ik weet dat het wordt opgelost. Als Simon zegt: 'Ik ga ermee aan de slag', kan ik het loslaten." ☒

**VOLVO IS EEN  
WERELDWIJD MERK  
EN VOLVO MENSEN  
LOPEN NOOIT WEG**

# GEEN STEEN OP DE ANDERE

Veiligheid is de basis van het  
werk in een steengroeve →

*door Emilee Jennings*

*Fotografie door Daniele Mattioli*



**T**erwijl de zon opkomt op een winterdag in het oosten van Zuid-Korea, zijn operators van de Gunwi zandsteengroeve al hard aan het werk. Overal op het terrein zie je Volvo EC700C rupsgraafmachines en A40F knikdumpers die bezig zijn aan hun dagelijkse activiteiten.

De door Bo-kwang Industry geleide Gunwi steengroeve in Zuid-Korea's noordelijke Gyeonsang provincie, is 11 uur per dag, zes dagen per week bezig met het delven van zandsteen. Als het rotsgesteente eenmaal in kleinere stukken is gebroken, worden ze opgescheept door de EC700C graafmachines, die ze op de A40F knikdumpers laden. Deze stenen worden vervolgens getransporteerd om in nog kleinere stukken en zandachtig poeder te worden vermalen, voordat ze naar een betonfabriek worden verscheept.

## VEILIG BLIJVEN

Een paar jaar geleden ontvouwde zich op dit drukke industrieterrein een potentieel, dodelijk ongeval. CEO van Bo-kwang Industrie, Byung-youn Park, die de dagelijkse leiding over het bedrijf voert zegt: "We leggen hier veel nadruk op de veiligheid voor onze werknemers." Park herinnert zich het voorval nog goed, toen een operator zijn machine crashte, terwijl hij bezig was aan een routinetaak. "Dankzij de Volvo machine was de operator ongedeerd."

Veiligheid heeft voor het familiebedrijf de hoogste prioriteit. "Ik denk dat veiligheid boven alles het belangrijkste is, dus trainen we onze medewerkers er voortdurend op. Ik stop veel energie in het informeren van werknemers over veiligheidskwesties, zodat ze gevaarlijke situaties kunnen vermijden, terwijl ze op het terrein aan het werk zijn."

## FAMILIEKWESTIE

De zandsteengroeve telt meer dan 430.000m<sup>2</sup> en er werken 30 man productiepersoneel en negen man op kantoor, ondersteund door zeven Volvo machines - drie A40F's en vier EC700C's.

Park, 42 jaar, beheert de groeve sinds de opening in 2004. "Mijn vader begon dit werk 30 jaar geleden en mijn broer beheert een vergelijkbaar zusterbedrijf op een andere locatie."

De zandsteenproductie bij Bo-kwang Industry werkt in twee fases van delving en bewerking. De eerste stap is het blootleggen van de zandsteenaders, die vervolgens worden uitgegraven door de operators die kleine scheuren in de stenen maken en opsporen. Kyoo-sung Cho, een EC700C operator legt zijn rol uit: "Voordat de stenen de vermaler ingaan, moet ik de grotere eruit halen."

De A40F knikdumpers leveren het materiaal daarna af bij een vermaler, die het bewerkt tot het gewenste formaat, voordat het naar de uiteindelijke locatie wordt getransporteerd.

Het is voor Park belangrijk om de productiviteit en kostenefficiëntie op zo'n druk terrein op peil te houden en hij zegt dat een van de belangrijkste redenen om voor Volvo te kiezen, het lage brandstofverbruik was. "We zijn begonnen Volvo materieel te gebruiken in mei 2012, in een poging brandstofkosten te besparen. Ik had vaak gehoord over hoe



De graafmachines laden stenen in de knikdumpers



Een van de drie A40F knikdumpers op het terrein

## WIJ LEGGEN VEEL NADRUK OP VEILIGHEID



Bo-kwang Industry CEO Byung-youn Park



Operator Kyoo-sung Cho

energiezuinig Volvo is, in vergelijking tot andere bedrijven. Maar de EC700C is ook nog een erg goede, sterke en krachtige graafmachine."

Vanuit managementperspectief leveren veiligheid en efficiëntie een belangrijke bijdrage aan het soepel draaien van de groeve, maar bij de operators staat het comfort hoog op de wensenlijst. Cho waardeert het comfort van de cabine, waar hij elke dag achter het regelpaneel zit. "De joystick werkt erg soepel en is makkelijk te bedienen en doordat de machine stiller is dan andere, is hij minder vermoeiend in het gebruik."

Na vier jaar werken in de groeve, is deze operator wat Volvo betreft helemaal overtuigd. Hij vindt ze ruim, veilig en comfortabel en dat is wenselijk voor operators die dagelijks de strijd aangaan met de potentieel gevaarlijke omgevingen waarin ze werken. ☞

Bezoek de *Spirit* website of download de *Spirit* app, voor iPhone, iPad en Android, voor een videoverslag uit de steengroeve

# VRUCHTBAAR PARTNERSCHAP

De constructie van een nieuw reservoir helpt  
de Italiaanse fruitindustrie te bloeien →

*door John Bayliss*

*Fotografie door Jennifer Boyles*



## DE OPDRACHT IS HET CREËREN VAN EEN KUNSTMATIG MEER TEN BEHOEVE VAN APPELBOOMGAARDEN

Carlo Brentari, directeur van het Miglioramento Fondiario Consortium



Locatie van een van de reservoirs

**A**l meer dan 2.000 jaar worden er in de Noord-Italiaanse provincie Trento appels gekweekt. De fruittelers zijn meestal kleinschalige, lokale producenten met eeuwenoude familiebedrijven. De bodem van de Val di Non vallei loopt van 500m boven zeeniveau tot 1.000m en heeft een microklimaat, dat de lokale appels uniek, kleurrijk en knapperig maakt.

In de jaren '80 realiseerden de telers zich dat de markt overspoeld werd met fruit dat niet uit hun regio afkomstig was. Daarop besloten de producenten een algemene naam te registreren voor hun producten om de authenticiteit te beschermen. 'Melinda' werd het collectieve merk, wat eigendom werd van een coöperatie. Het beleid, beheer en de ontwikkeling van de coöperatie bleef echter onder de controle van de telers zelf.

Deze zet positioneerden de appels in de markt en leidde tot een regionale groei waar men elders in Italië jaloers op was, in een tijd van economische stagnatie in grote delen van het land.

### WATERKRACHT

Ontwikkelingen in de landbouwindustrie brachten echter ook uitdagingen voor de productie met zich mee, waaronder de

vraag naar betrouwbare en continue waterbronnen tijdens het groeiseizoen.

Om hieraan tegemoet te komen, worden er op de bergwand, die uitkijkt op de boomgaarden van Val di Non, twee enorme reservoirs gebouwd. De constructie van de eerste begon in 2010 in het 'Seven Larches' gebied. Dit reservoir kan 300.000 kubieke liter aan water herbergen als in 2015 het belangrijkste werk klaar is.

Carlo Brentari, directeur van het Miglioramento Fondiario Consortium, een privé-rechtspersoon om het land in de regio te verbeteren, vertelt dat het project op een brede schaal werkt. "De opdracht is het creëren van een kunstmatig meer ten behoeve van appelboomgaarden in deze vallei."

En dit is waar een vloot Volvo graafmachines hun spierkracht toevoegen. Ze verplaatsen 400.000m<sup>3</sup> grond om ruimte te maken voor de nieuwe watervoorziening. Het water loopt vanuit een bergbron op 1.100m hoogte via kanalen het reservoir in. De

zwaartekracht zorgt dan voor een regelmatige stroom die via een pijpleiding de boomgaarden in de vallei bereikt.

"In de loop van 2015 zal de nadruk liggen op het testen - het bassin moet gevuld en geleegd worden om ervoor te zorgen dat alles goed werkt," legt Brentari uit. "Het team verwacht dat het in maart/april 2016 volledig operationeel zal zijn." Drie Volvo graafmachines uit de EC480E model, waarvan

er een eind 2014 werd gekocht, werken aan dit deel van het project.

### DOELMATIGHEID

Dit laatste model is een uitzonderlijk efficiënt stukje techniek, voorzien van Volvo's unieke ECO-modus, die doorstromings- en drukproblemen in het hydraulische systeem reduceert. En dan is er ook de degelijke Stage IV/Tier 4 Final motor en een versterkt onderstel. Tenslotte biedt het ergonomische ontwerp van de cabine, met goed gepositioneerde regelaars, de operators een comfortabeler werkomgeving.

Deze drie machines - de nieuwe EC480E graafmachine werkt naast een EC480D en een EC250D - graven materiaal uit het bassin en vervoeren het naar dumptrucks voor transport. Een deel van deze grond wordt gebruikt voor de omgeving van het reservoir, terwijl andere ladingen worden meegenomen en verwerkt tot ander bouw materiaal.

Een groot deel van deze verwerking vindt plaats in het hoofdkwartier van bouwbeheerbedrijf Misconel, in de Fiemme vallei. Ook hier zijn Volvo voertuigen rijk vertegenwoordigd, onder andere door een L250G wiellader en een EC300D graafmachine. De eigenaar van het bedrijf, Giulio Misconel vertelt dat hij erg tevreden is met het Volvo CE materieel.

"Het was onze wens om efficiënte machines te hebben zodat we het werk binnen de gestelde tijd kunnen opleveren. En dat is waarom we veel machines van Volvo hebben. We hebben ook besloten om nieuwe machines uit de nieuwste

series te kopen - de graafmachines uit de nieuwe E-serie voldoen aan de eisen van het project omdat ze sneller zijn en een lager brandstofverbruik hebben in vergelijking tot andere machines in dezelfde categorie."

Misconel vertelt ook dat hij zich zeer bewust is van de vermelding van de regio op de UNESCO werelderfgoed lijst, wat past bij Volvo's grote nadruk op kwaliteit, veiligheid en het milieu. De Fiemme vallei is al drie keer het toneel geweest van de wereldkampioenschappen ski-cross en Misconel was betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe pistes, sprongen en andere toeristenfaciliteiten. "Bij alles wat we doen richten we ons op het bouwen van een betere omgeving om de bestaande natuur te behouden," legt hij uit.

### APPELOMZET

Ecologische duurzaamheid is de sleutel tot het succes van de appelteelt in de regio. Elk jaar worden er meer dan 300.000 ton appels geoogst uit Val di Non. Dat vertegenwoordigt meer dan 60% van de appels die uit de Trentino regio komen, 10% van de totale, Italiaanse productie en 5% van alle appels in Europa.

Ongeveer een kwart van de Melinda appels worden geëxporteerd. Dit heeft op zijn beurt weer geleid tot een jaarlijkse omzetgroei van het consortium naar bijna 160 miljoen euro. Het 'Seven Larches' reservoir en het bijbehorende waterbassin zullen helpen dit succes in de toekomst te laten voortduren. ☒

Bezoek de Spirit website of download de Spirit app om het videoverslag te bekijken



# EREMETAAL

Een familiebedrijf dat al meer dan  
40 jaar met Volvo machines werkt →

*door Cathy Smith*

*Fotografie door Erik Luntang*



CEO Jean-Paul Simon van André Simon (links) met Olivier Marziano van Volvo CE dealer Payant PACA

De bulkcarrier *Diamantina* is vanuit de Amerikaanse kustplaats Norfolk, Virginia de Atlantische Oceaan overgestoken en afgemeerd in het diepwaterdok van de Franse have Fos-sur-Mer. Gigantische kranen laden haar lading van 80.000 ton kolen uit en verplaatsen het naar de kade, klaar om de ovens te voeden van de uitgestrekte ArcelorMittal fabriek, een paar honderd meter verderop.

Dit deel van de Mediterrane kust ligt ver bij de chique burens Nice en St. Tropez vandaan, maar hoewel het niet zo in het oog springt, is het wel fascinerend.

Enorme netwerken van roestende transportbanden vervoeren de kolen naar lange opslagplekken, waar Volvo L180H wielladers het opscheppen en op grote hopen deponeren. De brullende machines rijden gevaarlijk steile hellingen op, terwijl ze de kolen tot nette 10m hoge hopen vormen.

In andere opslagruimtes zijn er vergelijkbare, zorgvuldig vormgegeven piramiden, maar dan van verpulverde mineralen, waarbij de rode en oranje kleuren van metaaloxides wat weg hebben van een uit de kluiten gewassen kruidenmarkt.

"Staal maken lijkt een beetje op koken, je hebt een beetje van dit nodig en van dat," vertelt sitemanager Bruno Gilles.

Alles hier is groot. Elk jaar worden acht miljoen ton kolen en mineralen van de kade naar de fabriek vervoerd en het

hele proces wordt uitgevoerd door een lokaal bedrijf, André Simon SARL.

Sinds het in 1972 het contract kreeg om deze bevoorradingsplek te beheren, heeft het bedrijf alleen maar Volvo machines gekocht - ongeveer 300 in totaal.

## FLEXIBILITEIT

"De machines hier hebben een zwaar leven. Sommige ervan zijn 24 uur per dag in bedrijf, 365 dagen per jaar. Het is zwaar, stoffig werk," vertelt eigenaar Jean-Paul Simon. "En dat is waarom we voor Volvo hebben gekozen, sinds we op deze plaats zijn begonnen. Het materieel is efficiënt en flexibel."

Met zoveel slijtage aan de machines, vervangt het bedrijf haar materieel elke twee jaar. De laatste order betrof twee wielladers - modellen L120H en L220H - die beide nu hard bezig zijn de kolen en

mineralen voor de ArcelorMittal cokesfabriek en staalovens in- en uit te laden.

Het platte staal dat hier wordt geproduceerd, wordt gebruikt in de automobiellindustrie en voor stalen pijpen en voedselblikken. De verslechtering in de staalindustrie van 2009 had, wat Simon noemt een 'verwoestend' effect op zijn bedrijf. "In het eerste kwartaal van 2009 verloren we 50% aan omzet in korte tijd,"

## IEDERE MACHINE HEEFT ZIJN EIGEN TAAK



vertelt hij. Maar momenteel heeft het bedrijf zich hersteld tot een niveau dat hoger ligt dan voor de crisis en kan Simon opgelucht adem halen.

"We hebben ons hersteld, maar leven nu in een meer competitieve sector die is gekoppeld aan de wereldeconomie, die steeds minder lineair is," legt Simon uit.

De locatie vertrouwt op de efficiëntie van het materieel en Simon is duidelijk erg trots op zijn leger van 11 Volvo machines, die allemaal net vlakbij zijn kantoor parkeren, terwijl de ochtendploeg operators de dienst overdraagt aan het volgende team.

## DOELMATIGHEID

Iedere machine heeft zijn eigen taak: de L50E werkt in krappere ruimtes in de staalfabriek, de L180G stapelt de kolen en mineralen en de L220H laadt de trucks. "De L120H is de alleskunner en die doet van alles en nog wat," vertelt Simon.

Olivier Marziano, de commercieel directeur van de lokale dealer Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), die de machines aan het bedrijf verkocht, is zeer gelukkig met zo'n prestigieuze klant, die als een soort model dient voor Volvo CE. "Bezoekers aan de haven in Fos zien onze machines en dat brengt weer meer

klanten," vertelt Marziano. "Elke machine levert later uiteindelijk weer een nieuwe klant op."

Maar hij rust niet op zijn lauweren en doet hard zijn best om de complexiteit van Simons werk te begrijpen.

## BETROUWBAARHEID

"Het bedrijf is een erg oude klant, die bij ons blijft omdat we ons werk serieus nemen," vertelt Marziano. "Als machines zoals bij Simon 24 uur per dag werken, kun je je geen storingen veroorloven. Je hebt betrouwbare en comfortabele machines nodig omdat deze operators dag en nacht in een moeilijke omgeving werken."

Jean-Paul Simon vertelt dat hij regelmatig benadert wordt door concurrenten van Volvo CE, die graag wat van zijn significante klandizie willen hebben. Maar, legt hij uit, zijn vader André startte 40 jaar geleden met Volvo en het bedrijf blijft het merk trouw.

"Wij zijn erg gehecht aan het merk Volvo," en hij voegt er met een knipoog aan toe: "Zelfs als sommige concurrenten ons van die gewoonte willen afhelpen." ☞

## WE ZIJN ERG GEHECHT AAN HET MERK VOLVO

Bezoek de *Spirit* website of download de *Spirit* app voor een video over de fabriek





# MASTER CLASS

Oud-winnaars raden vol enthousiasme deelname aan de volgende Volvo CE Masters competitie aan

door Tony Lawrence

Van links: Mark Armsworth, Matthew Needham, Billy Heywood, Chris Walker

Voor monteurs of productspecialisten die zich nog afvragen of ze mee moeten doen aan de 2015-16 Volvo CE Masters, heeft Chris Walker twee woorden van advies: "Gewoon doen!"

Walker, een onderdelenman uit Warrington, Noordwest-Engeland, was lid van het Britse Volvo CE team dat de Master van 2013-14 won. Hij herinnert zich de competitie alsof het gisteren was.

"Er is zo'n rumoer over de Masters - ik heb er zoveel aan overgehouden," vertelt hij. "Ik heb dingen geleerd die ik nu in mijn alledaagse werk gebruik. Het was fascinerend om contact te hebben met mensen van over de hele wereld die hetzelfde werk doen en heel erg leuk. En het was een van de meest intense dingen die ik ooit gedaan heb."

"Als iemand me zou vragen of ze mee zouden moeten doen, zeg ik: niet nadenken, meld je vandaag nog aan!"

## WAARDEVOL

Walkers passie voor het evenement, dat hij won samen met teamleider Mark Armsworth en zijn collega's uit Warrington,

Billy Heywood en Matthew Needham, vindt Johan Klacksell, woordvoerder van het evenement, leuk om te horen.

Klacksell, Systems en Media Manager Global Competence Development bij Volvo CE, is deel van het organiserende team van het evenement, wat begint in augustus 2015 en bijna 13 maanden later eindigt.

"We hadden de laatste keer ongeveer 2.500 deelnemers en mikken erop het deze keer beter te doen", vertelt hij. "Het is een geweldige competitie en het groeit."

"Natuurlijk is het leuk, spannend en informatief, maar het geeft ook aan hoe professioneel en gepassioneerd ons service- en onderdelenpersoneel is in het verbeteren van hun kwaliteiten. Ze zijn van enorme waarde voor Volvo CE."

De Masters, wat in 1990 begon als individueel in plaats van als teamevenement, is open voor alle onderdelen- en service technici van Volvo CE dealers. In de eerste rondes nemen ze het tegen elkaar op als persoon op dealerniveau, waarbij ze online theoretische vragen moeten beantwoorden.

Vervolgens worden er met de winnaars teams gevormd, die zowel theoretische als praktische tests moeten uitvoeren →



Matthew Needham en Billy Heywood



Chris Walker



Billy Heywood en Matthew Needham



Matthew Needham



Het prijsuitreikingdiner van 2013-14 werd gehouden in Eskilstuna, Zweden

naarmate het evenement vordert via nationale, hub en regionale rondes, voordat twee teams per regio - Amerika, APAC (Pacifisch Azië), China en EMEA (Europa, Midden-Oosten, Afrika) - zich kwalificeren voor de grote finale in Eskilstuna, Zweden.

**FOUTEN ONTDEKKEN**

Behalve het tonen van hun vaardigheden en kennis, moeten deelnemers tijdens hun werk ook hun professionaliteit en toewijding tonen aan Volvo's kernwaarden van kwaliteit, veiligheid en milieuzorg.

Een groot deel van het evenement moeten verborgen defecten worden gevonden in een variëteit aan machines.

"Billy, Matt en ik zijn al lang vrienden. Elke ronde werden we steeds enthousiaster," herinnert Walker zich. "Ik had eerder aan de competitie meegedaan, maar was nooit voorbij de Britse finale gekomen. Deze keer werden we nationaal kampioen en gingen we voor de volgende rondes naar Duitsland en Zweden. Toen we

de finale haalden, waren we dolblij. We dachten eerst dat we die zouden mislopen, toen we bij een machine een probleem kregen. We vonden de fout, maar de capillaire slang kwam tussen een scharnier en veroorzaakte een olielek. Maar we konden het goed oplossen, dus het was niet belangrijk."

**NIET NADENKEN - MELD JE VANDAAG NOG AAN!**

"Ik wilde altijd al eens naar Zweden om te zien hoe Volvo CE daar werkt. Alles bij elkaar waren we een week daar en er werd goed voor ons gezorgd - er was zelfs tijd om op zee naar krab te vissen."

"Ik kwam thuis met een gigantisch gevoel iets bereikt te hebben. Sindsdien is Matt hogerop geklommen tot Brits productspecialist."

"Toen ik bij Volvo begon, ruimde ik de werkplaats op en hielp ik in het magazijn. Nu heb ik de Masters gewonnen en dat is geweldig. In de toekomst wil ik onderdelen supervisor worden en de afdeling leiden."

Bezoek [www.volvoceasters.com](http://www.volvoceasters.com) om meer te weten te komen over deelname aan de 2015-16 wedstrijd



**WELKOM BIJ HET CONSTRUCTION INDUSTRY CLIMATE INITIATIVE**

Volvo CE is gastheer van de Construction Climate Challenge om bewustwording over het milieu in de bouw te promoten. Ons doel is een dialoog tussen vertegenwoordigers uit de industrie, academici en politici en meer geld voor onderzoek en het delen van bestaande kennis en middelen waarmee de industrie het verschil kan maken voor toekomstige generaties.

Volvo CE heeft zich al lang verplicht tot het reduceren van schadelijke uitstoot van haar producten en faciliteiten. Maar de klimaatverandering is een te groot thema om aan te pakken met de middelen van een enkel bedrijf. Zoals voormalig Volvo Group directeur en CEO Pehr G. Gyllenhammar in 1972 samenvatte: "We zijn deel van het probleem, maar we zijn ook deel van de oplossing."

Meer over de Construction Climate Challenge leest u hier: [constructionclimatechallenge.com](http://constructionclimatechallenge.com)



# DE WEG NAAR EEN NIEUW ONTWERP

De Volvo CE vestiging in Noord-Duitsland kreeg de zeldzame mogelijkheid om vanaf het begin een nieuwe machineserie te ontwerpen - de DD105 wals

door Nigel Griffiths

**H**oewel de drie jaar durende ontwikkeling door Volvo wereldwijd is uitgevoerd, had de DD105 bij zijn debuut op de Intermat show in Parijs fier het stempel 'Made in Hamelin' op de zijkant. Het productontwikkelingsteam maakte gebruik van Volvo middelen van over de hele wereld, maar de belangrijkste inspiratie en technische kennis vond men thuis, in vestiging Hameln, de historische stad, beroemd om de middeleeuwse legende over de rattenvanger.

"Begin 2012 analyseerden we het productaanbod van onze concurrenten en zagen we dat er ruimte was voor een nieuwe Volvo serie. Dus begonnen we met het ontwerp van een nieuwe machine," legt systems engineer Michael Kreische uit. "We begonnen met een blanco papier en konden bedenken wat een eigenaar en operator precies zouden willen."

Het eindresultaat is de DD105, een 10 ton zware trilwals met twee rollen. "Het is de eerste van een compleet nieuwe generatie walsen voor de Europese markt," legt Senior Global Market and Launch Manager David Herwarth von Bittenfeld uit. "Ze zijn ontworpen om leidend te zijn in laag brandstofverbruik, in combinatie met grote productiviteit en prestaties."

## OOG VOOR ONTWERP

Wals worden gebruikt in de laatste en kritieke fase bij de afwerking van een nieuw wegdek. Wat functionaliteit en uiterlijk betreft, moet de afwerking perfect zijn.

De werknemers van de Volvo CE vestiging in Hameln bouwen al meer dan 65 jaar machines voor het wegoppervlak en de locatie is een centrum van technisch vernuft in deze sector.

De belangrijkste functies waar de ontwerptechnici zich op richtten waren zichtbaarheid voor de operator, onderhoudsmogelijkheden en natuurlijk een laag brandstofverbruik. "De bestuurder van een wals moet de rollen en het spuitsysteem voor en achter duidelijk kunnen zien. Elke vervuiling kan de afwerking van het oppervlak verpesten," legt productmanager Antonio Romao uit.

"In de conceptfase konden onze technici belangrijke ontwerpkeuzes meenemen, zoals plaatsing van de motor achter de cabine voor minder geluid en trillingen en, heel belangrijk, een beter zicht voor de operator. Een grote ontwerpfunctie was het gebruik van een pedestaal frame en de afwezigheid van raamstijlen aan de voorkant, wat de bestuurder ongehinderd zicht geeft."

Een ander belangrijk onderdeel was de bediening en het comfort voor de operator. Het grote, gebogen glas biedt een geweldig, onbeperkt zicht tot aan de rol en de spuitbalken, waardoor rolprecisie verzekerd is. De bestuurdersstoel kan schuiven en draaien voor nog meer zicht, zoals men dat vereist.

Om makkelijk toegang te hebben tot de belangrijkste motorcomponenten voor onderhoud, is er een openklappende motorkap ontworpen voor de motor achter de cabine. Damping in de vloer van de cabine reduceert verder de trillingen, voor vermindering van vermoeidheid voor de bestuurder.

## PROTOTYPE

Een heel belangrijke fase in het ontwerp van de DD105 was de bouw van een houten prototype op ware grootte. "Hiermee konden we de afmetingen en ruimte-aspecten goed evalueren," vertelt Volvo CE's Design Director Sidney Levy. "We konden hierdoor veel ontwerpproblemen snel oplossen en met nieuwe ideeën komen. Ook konden de ontwerpers de zichtlijnen van de operator controleren. Het liet zelfs zien dat er meer treden nodig waren om operators goed te kunnen laten instappen."

Gedurende de drie jaar van de ontwikkeling kreeg het team hulp van Volvo vestigingen tot aan India en de Verenigde Staten toe, op het gebied van motor-, cabine- en softwareontwikkeling voor de DD105.

Een laag brandstofverbruik was een belangrijk aandachtspunt - de DD105 is voorzien van een geavanceerde Stage IV Volvo D3.8 motor, met een optimaal brandstofverbruik en een minimum aan geluid en uitstoot. De ECO-stand reduceert brandstofverbruik tot 30 %, zonder de prestaties te beïnvloeden. →



Digitale illustratie van de DD105



Volvo CE Director of Design Sidney Levy



HET IS ONMISKENBAAR EEN VOLVO



Prototype op ware grootte van de DD105



Product manager Antonio Romao (links) en systems engineer Michael Kreische

Foto van Michael Kreische en Antonio Romao: © Heinz-Joachim Petrus


De auto-idling functie reduceert het toerental na vijf seconden automatisch naar stationair.

Verder gebruikt het nieuwe trilsysteem in de rol een ontwerp dat uit het midden is geplaatst voor een lager verbruik en minder geluid voor de operator. De amplitude van het trilsysteem kan worden aangepast aan het type wegdek.

EINDGEBRUIKER

Als er een asfaltwals ontworpen wordt, zullen naast veiligheid en zuinigheid, ergonomie en gebruikerservaring altijd de kerneigenschappen zijn voor elke Volvo ontwerper," voegt Levy eraan toe.

"Bij de ontwikkeling van de DD105 was het van belang te begrijpen hoe een gebruiker zich in de cabine beweegt en dat in het ontwerp te laten terugkomen." Functies, zoals de schuivende stoel en de eenvoudig te openen ramen zorgen voor efficiëntie en comfort voor de operator, zelfs in zware weersomstandigheden.

"Met het ontwerp van de DD105 hebben we ook onze benadering van de verhouding tussen geel en grijs voortgezet en zijn we erin geslaagd om functies toe te voegen die de machine een dynamischer uiterlijk geven, wat visueel beter past bij zijn prestaties. Je hebt bijna het gevoel dat je hem in actie ziet," vertelt Levy. "Het Volvo CE ontwerpteam heeft met de DD105 een opvallend ontwerp neergezet, dat zowel functioneel als modern is. Het is onmiskenbaar een Volvo." 

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 branche-unique laagdikte van 400 mm bij werkbreedten tot 9 m, heeft een afreibalk met dubbel stampes 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 glatte afwerking.

www.volvoce.com



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





# GEOLEDE ORGANISATIE

Hameln staat niet allen bekend om de rattenvanger — het is ook bekend vanwege de technische bekwaamheid bij Volvo CE, een van de belangrijkste productiecentra van het bedrijf →

*door Nigel Griffiths*



## DE VESTIGING IS EEN WERELDWIJD CENTRUM OF EXCELLENCE

Fotografie door Heinz-Joachim Petrus



General manager Dirk Heusing

De Volvo vestiging in de pittoreske, middeleeuwse stad Hamelen ligt slechts 45 minuten van de regionale hoofdstad Hannover. Duitse, technische vaardigheden en bekwaamheid genieten wereldfaam en de fabriek in Hamelen bouwt al meer dan 65 jaar wegenbouwmachines van topkwaliteit. Voormalig bedrijf ABG (Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft mbH) werd na de overname door Volvo CE in 2007 een wereldwijd centrum of excellence voor het ontwerp van asfalteermachines en walsen.

De vestiging is sindsdien aanzienlijk aangepast, met de toevoeging van 83.000m<sup>2</sup> aan nieuwe capaciteit en de uitbreiding van het klantentrainingscentrum tot 120.000m<sup>2</sup>. Nieuwe IT-systemen werden geïntroduceerd om de fabriek op een lijn te krijgen met het wereldwijde Volvo netwerk.

### TRANSITIE

Het zeer ervaren personeel leerde ook de nieuwe Volvo productiemethodes en kwaliteitscontroles. De aanpassing aan Volvo's manier van werken was voor de 500 man personeel een uitdaging, maar de overgang bracht de faciliteit op een hoger niveau.

De fabriek heeft een stabiel personeelsbestand, dat afkomstig is uit de omgeving.

"De speciale kracht van de fabriek in Hamelen zijn de mensen," vertelt algemeen directeur Dirk Heusing. "Techniek en hoge productie- en inkoopstandaarden zitten in ons bloed. We hebben zeer goed gemotiveerde en bekwaame mensen. Naast de formele opleiding worden vaardigheden en ervaring door het oudere personeel overgebracht op hun jongere collega's. Onze mensen identificeren zich nauw met het bedrijf en de producten, wat ons ook sterk maakt.

"Kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid zijn een manier van leven," voegt Heusing toe. "Iedereen is zich bewust van de vereiste standaarden en voor de mensen die hier werken is dat de normale gang van zaken."

Volvo Hamelen zorgt zelf voor de kwaliteit van de belangrijkste onderdelen door ze zelf te maken. Er zijn zo'n 18.000 actieve onderdelen nodig voor alle variaties van onze producten. Dit geldt ook voor de afreibalken, het kernonderdeel van de asfalteermachines, die door aannemers wereldwijd in hoog aanzien staan.

Al jarenlang is de productontwikkeling gericht op voortdurende verbetering van de betrouwbaarheid van het materieel, het comfort en de milieuaspecten. Zorg voor het milieu is belangrijk en er wordt vooruitgang geboekt in de reductie van brandstofverbruik, geluidsniveau en uitstoot.

Een goed geïmplementeerd kwaliteitsmanagementsysteem, SAP (Systems, Applications and Products) productieplanning, strenge controle van het productieproces en volledige, functionele testen onderstrepen de kwaliteitsstandaarden van Volvo.

"Wij produceren exact volgens de vraag van onze klanten," vertelt Heusing. "Op deze manier walsen onze assemblagelijnen voor asfalteermachines en verdichters optimaal gebruikt."

### LENTEKRIEBELS

De fabriek levert aan de hele wereld en de productie is gericht op hoge flexibiliteit en laag volume. Asfaltering is seizoensgebonden en tot 70% van de productie vindt plaats in de eerste helft van het jaar.

"We vragen daarom veel flexibiliteit van ons personeel gedurende de andere maanden en we werken met time credits

om de drukke tijden te compenseren," legt Heusing uit. "We gebruiken de rustige perioden voor extra training en het verbeteren van vaardigheden. We hechten veel waarde aan de training van onze werknemers en hebben een goed ontwikkeld mentorsysteem."

Heusing is vooral trots op het mentorsysteem. Hij kwam zelf als leerling de fabriek binnen en werkte zichzelf naar de top. "Onze trainingsprogramma's zorgen ervoor dat de werkers van morgen volledig voorbereid zijn om bij te dragen aan ons toekomstige succes en onze groei," vertelt hij.

De moderne klantenservice en het trainingscentrum van de vestiging in Hamelen bieden een uitgebreide reeks aan producttrainingen en technisch advies. Er worden service trainers en technici, machine operators en wegdekspecialisten getraind vanuit Europa en verder.

De trainingsprogramma's houden de technici uit Hamelen constant in contact met wegenconstructieteams, wat waardevolle feedback voor productontwikkeling oplevert.

Aanpassing is een belangrijk deel van het werk in Hamelen en de vestiging heeft veel aangepaste machines voor speciale doeleinden ontwikkeld, van hellende oppervlakken tot veeleisende wegdekafwerking en projecten die hoge prestaties vergen.

Iedere regio stelt verschillende eisen aan het wegdekoppervlak - complexe toepassingen, moeilijke omgevingen of speciale wensen. De fabriek stelt cross-functionele teams samen om oplossingen te ontwikkelen en de klanten, dealers en leveranciers worden uitgenodigd om hieraan deel te nemen. "We moeten vaak niet-standaard oplossingen bieden," voegt Heusing toe. "Wij vormen de schakel tussen technologische ontwikkeling en de wereld van de bouw van wegdekken. Onze mensen zijn getraind om de

technologie aan te passen aan de wensen van de klant. Wij nemen het bestaande idee en passen dat aan."

### IN DE KRANT

In 2014 werd Volvo Hamelen gevraagd te helpen bij het maken van een nieuw oppervlak voor de Formule 1 racebaan in Singapore.

De Grand Prix van Singapore wordt verreden op een stratencircuit rond Marina Bay. Twee weken voor de race moest het opnieuw worden bestraat met een asfaltmix van hoge kwaliteit. Het wegdek moest volledig vlak zijn voor de 320km per uur rijdende Formule 1-wagens.

De lokale aannemer gebruikte twee Volvo asfalteerders bij de uitvoering van het werk en de Volvo fabriek in Hamelen voorzorg twee ABG6820 asfalteermachines (tot 8m breed) van VB 78 ETC afreibalken.

De her-asfaltering van het Marina Bay circuit werd in slechts een week voltooid. De ploegen en Volvo machines werkten tussen 0:00 en 05:00 uur voor het maken van het ideale wegdek voor de Grand Prix in september, waarin de Britse Lewis Hamilton de Duitser Sebastian Vettel uiteindelijk versloeg.

Een ander in het oog lopend project was de start/landingsbaan van de luchthaven Gatwick Airport in het Verenigd Koninkrijk - de drukste commerciële luchthaven met een enkele baan. Dit werk wordt elke 11 jaar, 's nachts uitgevoerd om te voorkomen dat de luchthaven dicht moet.

Tussen maart en december 2012 verwijderden Volvo machines het oppervlak van de oude start/landingsbaan en vervingen die door nieuw kwaliteitsasfalt, zonder dat er vluchten werden vertraagd. 🛩

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



Met de VOLVO onderhoudsovereenkomsten kunt u niet alleen steengroeven ontginnen en wegen aanleggen dankzij de maximale inzetbaarheid en de verhoogde productiviteit van uw machines ,maar met de uitgebreide expertise van uw Volvodealer kunt u tevens uw steentje bijdragen aan het versterken van de infrastructuur waar in dorpen en steden ,waar ook ter wereld. Bezoek voor meer informatie onze website : [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)

Volvo Construction Equipment



# AAN HET ROER

Knut Frostad, CEO van de Volvo Ocean Race toont zijn passie voor het evenement en kijkt achter de horizon →

*door Julia Brandon*

Volvo Ocean Race CEO Knut Frostad (tweede van rechts) neemt even rust in Sanya, China voor een zeiltocht in een Extreme 40 catamaran  
© Maria Muina/MAPFRE

"De Volvo Ocean Race is de meest ultieme uitdaging die je op de planeet kunt vinden," stelt Knut Frostad zonder aarzeling. "Het combineert enorme fysieke outdoor inspanning met de vereiste om nauw met anderen samen te werken, wat op zich al een van de grootste uitdagingen is waar ieder mens voor staat. Ik denk dat die combinatie zo uniek is, dat er niets mee te vergelijken is."

Zelf heeft hij tussen 1993 en 2006 vier keer aan de race meegedaan: twee keer als schipper en twee keer als bemanningslid, dus nu heeft hij als 48-jarige CEO voldoende bagage om een inhoudelijke mening te geven. Na vele jaren als professionele zeiler, waarin hij onder andere deelnam aan de Olympische Spelen in 1988 en 1992, heeft hij niets van zijn passie voor de sport, en met name de race, verloren.

De enorme schaal van het evenement, de ongekende druk die op de teams ligt en de bijna ondraaglijke condities die de mensen negen maanden moeten ondergaan spreken hem nog steeds aan. Hij heeft groot respect voor degenen die de uitdaging aangaan en hij noemt "passie voor de oceaan en het buitenleven" en "zelfkennis" als belangrijkste voorwaarden voor overleving.

## VERSLAVING

"Of je houdt van de race of je haat hem - het is alsof je getrouwd bent en tegelijkertijd 24 uur per dag een zware baan hebt,"

grapt hij. Maar zonder gekheid, Frostad had het racevirus goed te pakken en was onder invloed van de drama en adrenaline die dat met zich meebracht. "Het is een beetje als een drug - je krijgt het maandenlang, elke dag, 24 uur lang en raakt eraan verslaafd, zodat je het steeds weer wilt doen. Je wilt steeds maar winnen en terugkomen om het beter te doen, maar het is zo'n unieke

beleving: de hoge stress, de enorme uitdaging om de wereld rond te zeilen en daarbij nog proberen te racen. Het is een enorme, menselijke prestatie. Je leert veel over jezelf en hoe je met mensen moet omgaan en je verlegt je grenzen veel verder dan je aan land ooit zou kunnen. Voor mij was dat heel bevredigend."

Geboren en getogen in Noorwegen, waar hij dicht bij het water opgroeide, heeft Frostad

de succesvolle overstap gemaakt, van fanatieke sportman, tot geslaagde zakenman en inspirerend spreker. Toch dankt hij zijn leiderschapsvaardigheden aan zijn tijd als schipper.

## OF JE HOUDT VAN DE RACE, OF JE HAAT HEM

## NERGENS VERSTOPPEN

"Schipper geweest zijn van een boot in de Volvo Ocean Race en dat goed gedaan hebben is waarschijnlijk de grootste prestatie, waar ik de rest van mijn leven nog voordeel van heb en van kan leren."

"Als je aan boord bent, heb je geen kantoor of titel die je



Frostad spreekt vips toe tijdens de ProAm Races  
© Amalia Infante/Volvo Ocean Race

onderscheidt van iemand anders. Je bent deel van een team en ze weten precies waar je wel en niet goed in bent. Het is een uitgedeelde omgeving, waar je goed werk moet verrichten, want als je dat niet doet, is het duidelijk dat je het niet overleeft."

En als het aankomt op de alledaagse racestrategie en planning, heeft Frostad een praktische rol, waarbij hij graag betrokken wil zijn bij de details en het grotere plaatje. Het huwelijk tussen commercieel inzicht en sportieve kwaliteiten, maakte hem cruciaal bij de beslissing over de uniforme boot die voor de 2014-2015 en 2017-2018 Volvo Ocean Races wordt gebruikt.

Door de erkenning tijdens de crisis van de noodzaak tot verandering en verbetering was de drijvende kracht achter de nieuwe boot meer de verandering die nodig was op financieel gebied dan een ontwerpgedachte. "Het was meer een gevolg dan een nieuw doel dat we hadden," legt Frostad uit.

Vanwege de moeite om grote sponsordeals te vinden, in combinatie met teveel schade aan de boten tijdens de races en uit de hand lopende teamkosten, was de enige weg vooruit het aanbrengen van "radicale veranderingen", vertelt hij. Maar

aanpassingen gaan samen met vooruitgang en niet te vergeten een 50% reductie in teamuitgaven.

## GELIJKE MONNIKEN, GELIJKE KAPPEN

"Door naar een uniforme boot te gaan, bereikten we ook een aantal andere, positieve effecten," legt Frostad uit. "De

betrouwbaarheid van de boten werd beter, doordat ze sterker werden. Het werd voor nieuwe bedrijven aantrekkelijker om zich bij de race aan te sluiten omdat ze zich realiseerden dat ze tenminste zonder achterstand konden beginnen met dezelfde middelen als de anderen."

"We konden het ook voor vrouwen interessanter maken om deel te nemen - de voorgaande boten waren fysiek te veeleisend. En we konden de media-apparatuur aan

boord verbeteren, en van tevoren nadenken over TV-vereisten, in plaats van achteraf. Het was een zwaar proces want, zoals bij iedere sport waren mensen eraan gewend dat dingen op een bepaalde manier gaan en houden ze niet van verandering. Maar momenteel is iedereen tevreden." →

## JE VERLEGT JE GRENZEN VEEL VERDER DAN JE AAN LAND OOI T ZOU KUNNEN



Frostad (rechts) checkt het weer met meteoroloog Marcel Van Triest  
© Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race





Frostad opent het racepodium  
in Auckland, Nieuw-Zeeland  
© Anhóa Sanchez/Volvo Ocean Race



Claudio Luca Piazza in de cabine van  
een nieuwe Volvo L250G wiellader

De resultaten zijn verbazingwekkend, met een enorme teruggang in beschadigingen en veel strijd tussen de teams om de etappes te winnen, wat de race spannender maakt. Dit heeft op zijn beurt weer geleid tot een piek in publieke belangstelling en verbetering in de racebeleving van het publiek als geheel.

## BREDERE HORIZONS

Nu het evenement financieel niet meer stagneert en competitief aantrekkelijker is geworden, gelooft Frostad dat de toekomst ligt in wereldwijde uitbreiding en voortborduren op het mediapotentieel.

“De grote investering die we dit jaar in China hebben gedaan, begint nu zijn vruchten af te werpen,” vertelt hij. “We worden in de media in China fantastisch gevolgd, iets waar we hard aan moeten blijven werken, want China is erg belangrijk voor de vooruitgang.”

“Wat nieuwe etappes betreft, richten we ons op China en Zuidoost-Azië en mogelijk ook het Midden-Oosten. De rest van de wereld blijft ongeveer zoals het is, hoewel de volgende editie ons naar het Verenigd Koninkrijk zal brengen, met een etappe naar Cardiff. We zijn als sinds 2005-06 niet meer in Groot-Brittannië geweest, dus het is hoog tijd om weer eens terug te keren.”

## DE GROOTSTE VERANDERINGEN IN DE TOEKOMST ZIJN MEER GERICHT OP COMMUNICATIE

“Maar ik denk dat de grootste verandering in toekomstige races meer ligt op het gebied van communicatie en media,” voegt hij toe. “We worden steeds meer een live-evenement, waar het publiek direct vanuit hun telefoons en iPads de boten kan volgen via realtime updates. Ik denk dat dit zich blijft ontwikkelen met behulp van snellere satellietverbindingen vanaf de boten. We moeten alleen een manier bedenken om die gegevens interessanter te maken voor het publiek.”

“En ik hoop dat we in de toekomst teams gaan zien uit Brazilië, Italië en Groot-Brittannië, wat de interesse vanuit die markten zou doen groeien.” Hoewel hij nu recreatief kayakt en af en toe skiet, beleeft Frostad, sinds hij zijn zeilen aan de wilgen hing, de race plaatsvervangend via de teams. Maar hij blijft geïnspireerd, gesterkt en ook nederig door het evenement, de sport en de levenslessen die hij onderweg leerde.

“Een van mijn grote hobby's op het moment is het verzamelen van uitspraken, omdat ik denk

dat je daar altijd iets van kunt leren,” vertelt hij. “Het is simpel, maar het kan het verschil maken. Ik heb veel mensen ontmoet die grote dingen doen, maar de definitie van grootheid verandert gedurende je leven. In het begin kan het sport zijn en later iets humanitairs, maar het blijft veranderen en evolueren.”

Bezoek [volvooceanrace.com](http://volvooceanrace.com) voor up-to-date nieuws en video's van de race

# EEN ITALIAANSE KLUS

De beste machines zijn voor deze wiellader specialist een drijvende kracht

door John Bayliss

Fotografie door Jennifer Boyles

Hoewel auto- en motorrijden voor de 35-jarige Claudio Luca Piazza een aardige passie zijn, is een van zijn favoriete machines de nieuwe Volvo L250G wiellader. Hij claimt zelfs dat het de aard van de diensten die hij voor bouwbedrijf Misconel in Noord-Italië uitvoert compleet heeft veranderd.

De vestigingen van Misconel in de Fiemme vallei vormen het knooppunt van alle projecten in de gehele Noord-Italiaanse regio. Naast constructie en grondverplaatsing, vormt een belangrijk deel van de corebusiness het bewerken van ruw materiaal naar andere producten, zoals asfalt. Dit is waar Piazza werkt als hoofd-wielladerspecialist.

Materiaal dat vanuit de vele opdrachten voor algemene bouw of landvoorbereiding komt, wordt met dumpers teruggebracht naar Cavalese, voordat het wordt omgezet in producten als zand en grind. Piazza kan worden gevonden in zijn L250G wiellader, terwijl hij rond en op grote hopen grond rijdt, die wachten op verwerking, of al verwerkt zijn tot ruw bouw materiaal.

## OVERHOOP

Piazza helpt de verschillende materialen sorteren, voordat de ruwe grond in een verdichter wordt geladen. Hij legt uit dat met de efficiënte versnellingsbak van de wiellader deze taak veel vlotter →

verloopt, wat de wendbaarheid van het materieel rond het drukke terrein verbetert.

Terwijl hij helpt de grote hopen materiaal, die van projectlocaties terugkomen te reduceren, maakt hij nieuwe heuvels van bewerkte, ruwe bouwmaterialen. Het terrein is een voortdurend veranderend landschap.

De zware assen van de L250G verdelen het koppel om te voldoen aan de hoge productiviteit die hiervoor nodig is. Het ontwerp verlaagt de druk op het voertuig, voor een langere levensduur.

Piazzì vertelt dat Volvo materieel perfect is voor het verplaatsen van grote ladingen in deze zware werkomgeving. De L250G heeft een grotere laadbak dan zijn voorgangers en heeft meer vermogen. Het Volvo liftarm systeem met Z-bar verbinding bieden grote tilkracht, om de kracht te bieden voor welk materiaal dan ook.

## MET DE TECHNOLOGIE KUNNEN BESTUURDERS HET MATERIAAL ZEER SNEL LADEN EN HANTEREN


“Ik vind dit nieuwe model geweldig,” vertelt Piazzì enthousiast. “Met de komst van deze nieuwe L250G konden we een dumptruck en een andere wiellader vervangen, waardoor het werk efficiënter verloopt. Met deze machines kunnen we alles.”

Hij is vooral blij met de cabine. “Met de technologie kunnen bestuurders het materiaal zeer snel laden en hanteren. En OptiShift maakt hem snel - ik houd van de snellere manier van werken,” vertelt Piazzì en hij voegt er aan toe, dat de stillere cabine de stress en druk van het dagelijks werk vermindert.

## SPORTIEF

Piazzì en zijn vrouw Lorenza, die ook voor Misconel werkt, zijn zes jaar geleden getrouwd. Hij woonde altijd al in de Fiemme vallei, wat vanwege de ligging in de Dolomieten een populaire bestemming voor toeristen is in zomer en winter. Naast lokale activiteiten, vindt Piazzì het fijn dat hij op slechts 50 minuten rijden van Trento woont en op 90 minuten van Verona.

Het is geen verrassing dat, in de nabijheid van honderden kilometers aan skipistes, wintersport zijn favoriete bezigheid is. Als Piazzì niet aan het skiën is of op zijn motor zit, doet hij aan hardlopen. Maar zijn passie voor de bouw is ook zichtbaar in zijn privéleven, waar hij vaak tijd besteedt aan kleine bouw- of mechanische projecten.

Muziek is voor hem een andere manier om te ontspannen. “Ik luister naar allerlei soorten muziek, van klassiek tot rock, afhankelijk van mijn stemming of de situatie.” Als je daar een korte rit bij optelt van zijn huis naar zijn werk, waar hij een zeer efficiënte en comfortabele L250G wiellader mag bedienen, vindt Piazzì zijn werk/privébalans eigenlijk heel goed. 



De Volvo L250G wiellader heeft een grotere laadbak dan zijn voorgangers



# MEER?

Er zijn nu nog meer manieren om *Spirit* te lezen



Beschikbaar voor alle Android- en IOS-apparaten Download de app of bekijk de website voor extra's, zoals exclusieve video's

OP UW DESKTOP • OP UW TELEFOON • OP UW TABLET

# volvospiritmagazine.com

Bezoek de Spirit website of download de Spirit app om een video te bekijken

# HONEY, I

# SHRUNK THE LOADER

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

