

spirit



ALS GEGOTEN

Op maat gemaakte machines

TECHNOLOGIE
Essentiële oliën

**MILIEUBE-
SCHERMING**
Volvo CE zet de norm

Materieel nodig om uw bedrijf te laten groeien? Volvo Financial Services helpt u op weg.



Het vergt flexibiliteit om een bouwbedrijf blijvend te laten groeien. Daarom is flexibele financiering nodig voor het materieel dat u nodig heeft. Bij **Volvo Financial Services** bieden wij mogelijkheden die tegemoet komen aan de wensen van uw werk en uw bedrijf. Houd uw bedrijf productief en uw krediet op de bank met onze op maat gemaakte financierings- en verzekeringsproducten. Ga naar **volvoce.com** voor speciale aanbiedingen en meer informatie.

Producten en diensten zijn niet in alle markten beschikbaar.

Volvo Construction Equipment



WELKOM



Wetenschappers van Volvo CE, dr. Anders Pettersson (links) en dr. Donald McCarthy (p. 41)



Op maat gemaakt voor tevreden klanten

Twee belangrijke artikelen in dit nummer gaan over Volvo machines die zijn aangepast voor klanten die werken onder zware omstandigheden of in extreme weersomstandigheden. Het Special Application Solutions-team van Volvo CE is relatief jong, het bestaat slechts vier jaar, maar het heeft al wel een wereldwijde impact.

Het team reageerde snel op verzoeken uit Nieuw-Zeeland voor speciale graafmachines voor de houtindustrie in het land (p. 10). Een opgetogen Volvo-dealer zegt dat zijn klanten precies hebben gekregen waar ze om vroegen. De twee modellen die momenteel beschikbaar zijn, de EC250DL en EC300DL bosbouwgrijpers op rupsbanden, trekken veel aandacht in dat deel van de wereld. In Nederland, waar bescherming tegen overstromingen van het grootste belang is, heeft Volvo CE ook bijgedragen (p. 36) met een aantal op maat gemaakte machines om de waterkeringen te versterken.

Bij Volvo CE draait het niet alleen maar om het produceren van bouwmachines. Ons grensverleggende onderzoek, onze ontwikkeling en tests omvatten ook componenten zoals smeermiddelen. We bezoeken een van onze laboratoria waar wetenschappers bezig zijn met de ontwikkeling van oliën en smeermiddelen van Volvo CE's eigen merk (p. 41).

De Volvo Group heeft een leidende positie als het gaat om duurzame productie. Volvo CE blijft leidend op het gebied van milieubescherming binnen de bouwsector door middel van een innovatieve samenwerking met het Wereld Natuur Fonds, ter vermindering van uitstoot van producten en productieprocessen. De directeur van Volvo CE, Martin Weissburg, wordt geïnterviewd over milieubescherming (p. 24) en over wat het bedrijf doet met de uitdagingen waar de industrie voor staat.

In onze verhalen uit verschillende delen van de wereld vertellen tevreden klanten (p. 34) over hun goede ervaringen met Volvo Financial Services (VFS). Veel klanten moeten lenen of leasen als ze bouwmachines willen kopen. Hier komt de betrokkenheid van de VFS van pas. Ons artikel op pagina 32 legt uit hoe het werkt.

De complete inhoud, aangevuld met videoverslagen en extra foto's, is beschikbaar op de website van *Spirit* en via de gratis *Spirit* app voor smartphone en tablet. Uiteraard is de gedrukte versie beschikbaar in 13 talen. Als u nog geen abonnee bent kunt u op de website informatie vinden over hoe u uw gratis exemplaar bij u kunt laten bezorgen. ☑

spirit

ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Fotografie: hoofdtafelbeelding © Erik Luntang, portret © Piet Goethals VS56 NL



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

IN DIT NUMMER

3 WELKOMSTBRIEF

Volvo CE bouwt machines op maat voor tevreden klanten

6 DE INSIDER

Johan Wollin brengt de maatregelen voor energiereductie van Volvo CE in de praktijk

10 NIEUW-ZEELAND

Bosbouw is niet voor watjes

16 CHINA

De Laogang stortplaats in Shanghai zet gas van afval om in energie

20 FRANKRIJK

Een kalksteengroeve wordt beheerd door een plaatselijk bedrijf dat al sinds 1895 bestaat

24 MILIEU

Een interview met de directeur van Volvo CE, Martin Weissburg

26 BRAZILIË

Een Braziliaans bedrijf is 's werelds grootste afnemer van de Volvo EC700 graafmachine

30 VEILIGHEID

Veiligheid behoort tot de kern van Volvo CE's activiteiten

32 FINANCIËN

Volvo Financial Services begrijpt de klanten van Volvo en hun industrie

41 NIEUWE TECHNOLOGIE

Volvo CE's onderzoek en ontwikkeling van smeermiddelen en olie

44 SPONSORING

Volvo ondersteunt het culturele en artistieke leven van Göteborg

49 COCKPIT

Een Chinese machinist prijst de Volvo A40D knikdumper

OP DE OMSLAG

Eén van de zes op maat gemaakte Volvo-graafmachines van de Vries & van de Wiel is bezig op de Nederlandse waterkeringen © Erik Luntang

36 NEDERLAND

Op maat gemaakte Volvo-graafmachines worden ingezet om de bescherming tegen water te versterken



10



30



24



16

Volvo CE SPIRIT MAGAZINE

september/oktober/november 2015 NUMMER: 56

UITGEGEVEN DOOR: Volvo Construction Equipment SA

HOOFDREDACTEUR: Thorsten Poszwa

REDACTIONELE COÖRDINATIE: Krista Walsh

REDACTIONELE PRODUCTIE EN ONTWERP: CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

MEDEWERKERS: Sam Cowie; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths; Justin Harper; Kate Holman; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Jeff Rogers; Cathy Smith; Michele Traverso; Catherine Wells
FOTOGRAFIE: David Alexander; Mats Backer; Jennifer Boyles; Piet Goethals; Dan Holmqvist; Ingmar Jernberg; Ola Kjelbye; Erik Luntang; Gustav Mårtensson; Daniele Mattioli; Lianne Milton; Sofia Paunovic; Bea Uhart; Sander de Wilde



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

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave (tekst, gegevens of afbeeldingen) mag worden vervoerd, opgeslagen in een gegevens-retrievalstelsel of anderszins openbaar gemaakt, 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

BRUISEND VAN ENERGIE

Maak kennis met de man die verantwoordelijk is voor het in de praktijk brengen van Volvo CE's energie reducerende maatregelen

door Cathy Smith

Als jonge tiener, in zijn garage, thuis in Helsingborg in het uiterste zuiden van Zweden, realiseerde Johan Wollin zich hoe leuk hij het vond om zijn handen vuil te maken. Op zijn 14e haalde Wollin bromfietsen en motoren uit elkaar en probeerde uit te vinden hoe hij ze sneller kon laten gaan.

“Op een gegeven moment had ik drie motoren, maar was ik nog te jong voor een rijbewijs,” herinnert hij zich.

Het is moeilijk om je de tiener in een shirt met olievlekken voor te stellen als je hem ontmoet in een net pak met stropdas. Wollin, momenteel onder andere verantwoordelijk voor milieuzorg binnen de fabrieken van Volvo Construction Equipment, zegt dat het een natuurlijke stap was om werktuigbouw te gaan studeren aan de universiteit. Hij begon zijn studie in het Zweedse Trollhättan, de thuisbasis van Saab, voordat hij in 1996 naar het Engelse Coventry ging, de geboorteplaats van de door hem geliefde, Britse auto-industrie.

ERFGOED

“In Coventry kon je het erfgoed van de auto-industrie echt voelen, met merken als Jaguar en Rover om de hoek en overal alle oude namen zoals Singer Motors en Triumph.”

Hij lacht als hij eraan denkt dat hij als student in het Verenigd Koninkrijk geen Britse auto kocht, maar een tweedehands Volvo 440 van een boer. “Ik denk dat hij die gebruikte voor het vervoer van dieren. De stank is nooit helemaal weggegaan en toen ik hem tien jaar later verkocht vond ik zelfs nog steeds stro onder de stoelen,” zegt hij. →



**WIJ ZIJN TROUW AAN
ONZE KERNWAARDEN**



Die trouwe auto bracht hem in 2000 terug naar Göteborg om daar als motorontwikkingsingenieur te gaan werken voor Volvo Cars.

Na vijf jaar Zweden ging hij naar China en Frankrijk waar hij werkte voor Autoliv, de Zweedse specialist in veiligheidssystemen voor auto's. Daarna heeft hij een tijd gewerkt voor Toyota in Brussel.

GROENE ROOTS

In 2012 ging Wollin terug naar zijn roots en sloot hij zich aan bij het in Brussel gevestigde Volvo CE. Hij heeft nu een aantal titels: Global Director Industrial / Manufacturing Engineering en Global Director Health & Safety and Environmental Care.

Het milieuaspect in zijn werk verbindt hem met zijn dagen in Coventry, waar hij zich tijdens zijn PhD focuste op het optimaliseren van de luchtstroom in katalysatoren. Dit was zijn eerste stap naar de milieuproblematiek en dit is iets waaraan hij altijd verbonden is gebleven.

“Als de temperatuur wereldwijd met meer dan twee graden stijgt, zal het verstrekende gevolgen hebben voor veel mensen, dus moeten we ervoor zorgen dat dat niet gebeurt,” zegt hij.

Wollin is bijzonder trots op Volvo's deelname aan het Climate Savers programma van het Wereld Natuur Fonds (WNF): “Ik denk dat Volvo zeer goed werk verricht op het gebied van het milieu; we zijn trouw aan onze kernwaarden en het voelt niet als een marketingtruc.”

Wollin leidt een groot project binnen Volvo CE dat de energie-efficiëntie moet verbeteren door onder andere het verminderen van inactief elektriciteitsverbruik - dat is elektriciteit die wordt gebruikt als de fabriek stil staat, zoals 's avonds en in het weekend.

“Het is gewoon een kwestie van dingen uitschakelen en het veranderen van gedrag en cultuur. Als je weggaat laat je de TV thuis ook niet aan staan,” zegt hij. “In onze fabrieken kan je bijvoorbeeld, zelfs als sommige machines niet volledig uit te

schakelen zijn, het hydraulische systeem uitschakelen en alleen het controlesysteem laten lopen.”

VERHELDERENDE STRATEGIE

Doordat het WNF de resultaten van het initiatief controleert heeft Volvo de lat volgens Wollin hoger gelegd. Sommige Volvo-fabrieken verspilden effectief 40% van hun elektriciteit doordat men apparaten en machines aan liet staan. Het doel is om minder dan 15% relatief inactieve elektriciteit te gebruiken. Enkele van de acht grootste fabrieken ter wereld die worden gecontroleerd, hebben dit al behaald.

Wollin prijst vooral Zuid-Korea en Brazilië waar ze het fantastisch doen met waarden ver onder de 10%. Kijkend naar een grafiek van het elektriciteitsverbruik in de Volvo CE-fabriek in Zuid-Korea wijst hij op een aanzienlijke daling op het midden van de dag.

“Dat is de periode dat het licht uitgedaan wordt omdat ze gaan lunchen. Deze jongens zijn hierin heel gedreven.”

Natuurlijk is het ook goed voor het zakelijke aspect. Door deze strategie zal de besparing op elektriciteit naar verwachting rond de US \$ 1 miljoen per jaar zijn. Dit kan vervolgens worden geïnvesteerd in de tweede fase van het Climate Savers programma waarin het energieverbruik tijdens productie wordt verminderd. Het uiteindelijke doel is om CO₂-neutraliteit te bereiken in alle Volvo CE-fabrieken.

Johan Wollin is klaar voor de uitdaging en citeert de voormalige Volvo-directeur en CEO Pehr G. Gyllenhammar: “Zoals hij in 1972 al gezegd heeft, als het gaat om de klimaatverandering zijn wij een deel van het probleem, maar we zijn ook een deel van de oplossing.”

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

OP MAAT GEMAAKT

Op maat gemaakte Volvo graafmachines helpen bij een belangrijk deel van de Nieuw-Zeelandse economie →

door Jeff Rogers



Foto's door David Alexander



De nieuwe bosbouwgrijpers trekken steeds meer belangstelling



Rory Button van Button Logging (links) met Mark Keatley van TransDiesel

Het beboste hoogland in de regio Canterbury in Nieuw-Zeeland is geen plaats voor watjes. Vooral tijdens de wintermaanden juni, juli en augustus kunnen vorst en sneeuw de temperatuur laten dalen tot -20 °C. Dit ruige landschap, tegen de achtergrond van de Zuidelijke Alpen, die zich uitstrekken over een groot deel van het Zuidereiland van Nieuw-Zeeland, brengt pijnbomen voort die gebruikt worden voor de export.

Bij de oogst van deze bomen is de juiste apparatuur belangrijk. Volvo CE levert momenteel bosbouwgrijpers die speciaal zijn ontworpen voor de zware omstandigheden in dit gebied, dat ook bekend is onder de Maori-naam *Aotearoa*.

Met vier machines al in gebruik in Nieuw-Zeeland en nog eens twee onderweg, zijn er momenteel twee versies beschikbaar voor klanten; de EC250DL en de zwaardere EC300DL bosbouwgrijper met rupsbanden.

In een gebied van honderden hectare in Canterbury's Malvern Hills, aan de oostkust van het Zuidereiland, bestuurt Rory Button van Button Logging een van de nieuwe EC300DL bosbouwgrijpers. Deze was bij aankomst gelijk klaar voor gebruik en kon direct worden ingezet.

UITSTEKENDE UITRUSTING

“Bosbouw is niet de makkelijkste industrie in Nieuw-Zeeland. Om in deze omgeving te kunnen werken, moet onze uitrusting

sterk zijn,” zegt hij. “De bosbouw is hier heel anders dan bijvoorbeeld in Europa. Het hout is veel groter en we gebruiken vaker machines op rupsbanden.”

De machines zijn op de markt gebracht door het Special Application Solutions-team van Volvo CE, dat onder leiding staat van commercieel projectmanager Peter Lam. TransDiesel, de distributeur van Volvo CE in Nieuw-Zeeland met het hoofdkantoor in Christchurch, was van grote waarde bij de lobby voor deze speciaal gebouwde graafmachine.

TransDiesel kreeg precies wat ze vroegen en marketingmanager Mark Keatley is blij met het resultaat. “De markt hier is maar klein,” zegt hij, “maar we hebben onze stem laten horen waarna Volvo een team stuurde.”

Het Volvo-team bezocht een aantal verschillende bosbouwlocaties om de machine te ontwikkelen, die speciaal voor de moeilijke omstandigheden in Nieuw-Zeeland is ontworpen.

Het terrein is modderig met veel keien en kan gemakkelijk apparatuur beschadigen. De bosbouwgrijpers zijn voorzien van een hoog en breed rijwerk met speciale, stevige beschermplaten op de onderwagen en bescherming over de gehele lengte van de rupsbanden. Pluspunten van de machine zijn onder andere een sterkere motorkap en zijpanelen en versterkte brandstof- en hydraulische tanks. Veiligheid voor de machinist wordt onder meer geboden via de speciaal ontworpen en versterkte cabine die beschikt over drie nooduitgangen - de achterruit, de zijdeur en het dakluik. →



Juni, juli en augustus zijn de wintermaanden hier

De machines zijn uitgerust met een Volvo snelwissel, zodat er, afhankelijk van het werk dat gedaan moet worden, gewerkt kan worden met verschillende aanbouwonderdelen, zoals bakken of grijpers. “Hij kan oogsten, verwerken, laden, stampen oogsten, geulen graven, planten, en wegen bouwen,” zegt Keatley.

VOLGEN

“De Volvo is een van de beste waar ik in heb gereden,” aldus Button. “Hij is heel gemakkelijk te besturen en de giek reageert snel, wat betekent dat hij veel efficiënter is.” Via een scherm in de cabine en twee ingebouwde camera's kan hij in de gaten houden wat er gebeurt aan de achterzijde en in de dode hoek rechtsachter.

De graafmachine is ook uitgerust met een CareTrack telematicasysteem waardoor het bedrijf niet alleen de geografische locatie van de machine kent, maar ook kan controleren hoe efficiënt de machine wordt gebruikt, onder andere op het gebied van brandstofverbruik en bedrijfstijd. Verder geeft het systeem een waarschuwing aan de machinist en stuurt het berichten naar TransDiesel wanneer de graafmachine onderhoud nodig heeft.

Als derde industrie van het land na landbouw en toerisme, is bosbouw een essentieel onderdeel van de Nieuw-Zeelands economie met een opbrengst van meer dan NZ \$1,6 miljard per jaar (US\$ 1,1 miljard; €987 miljoen). Inheemse soorten zoals de totara en de kauri, waarvan sommige honderden jaren oud en toeristische attracties zijn, mogen over het algemeen niet geogst worden.

Maar bijna 1,8 miljoen hectare, waarvan het grootste deel montereydennen, is beschikbaar voor bosbouw. De Douglas spar en verschillende cipres- en eucalyptussoorten worden ook gekweekt voor de binnenlandse markt en de export. Iets minder dan de helft van de geogste boomstammen en het verwerkte hout wordt geëxporteerd, voornamelijk naar Australië, China, Japan, Zuid-Korea, de Verenigde Staten, Indonesië en India.


Naast boomstammen bestaat de export uit gezaagd hout, panelen, houtsnippers en -pulp, papier, en andere producten.

VEILIGHEID

Dave Button, Rory's vader en mede-eigenaar van het familiebedrijf, houdt van de nieuwste aanwinst van zijn bedrijf en kon toen de machine arriveerde niet wachten om achter het bedieningspaneel te kruipen. “Het gaat heel goed,” zegt hij. “Hij werkt snel en is ook nog zuinig.”

Efficiëntie en brandstofverbruik zijn belangrijke aspecten voor Button Logging, dat op verschillende locaties in Canterbury drie ploegen heeft voor bosbouw en een ploeg voor op de weg. Na de verwoestende aardbeving die in 2011 Christchurch verwoestte, 185 mensen doodde en duizenden mensen dakloos maakte, is men nog altijd bezig om de stad weer opnieuw op te bouwen.

De nieuwe eigenaar was erg blij dat er geen aanpassingen nodig waren aan de hydraulica, rupsbanden of cabine van de machine. De cabine is vrijwel onverwoestbaar, wat van groot belang is in een industrie waar het aantal ongevallen controversieel is. Het hoge sterftecijfer - 10 sterfgevallen in 2013 - heeft de industrie in de schijnwerpers gezet, dus de veiligheidskenmerken van de Volvo EC300DL, zoals de speciaal ontworpen ROPS-gecertificeerde cabine met een voorruit van 31mm dik, verstevigd glas, worden door de bosbouwindustrie van Nieuw-Zeeland verwelkomd.

Een nieuwe Forest Industry Safety Council (FISC) werkt aan verbeteringen zoals een betere opleiding en uitrusting. Dat betaalt zich nu al uit met vorig jaar slechts één dodelijk slachtoffer en 60% afname van meldingen van grote schade. Terwijl de raad hard aandringt op veiliger materiaal wekt de nieuwe Volvo met zijn extra sterke, aangepaste cabine steeds meer interesse op. 

HIJ WERKT SNEL EN IS ZUINIG

Bezoek de *Spirit* website of download de *Spirit* app om een video van dit verslag te bekijken



**DE VOLVO IS EEN VAN DE BESTE
WAARIN IK HEB GEREDEN**

AFVAL VOL GAS

De Laogang stortplaats zet gas uit afval om in energie, en is een van de grootste projecten van zijn soort in Azië

door Michele Traverso

De rust en stilte van het platteland wordt onderbroken door het gebrul van een opstijgende Lufthansa A380 vanaf Shanghai's Pudong International Airport. Afgezien van het lawaai van de vliegtuigen komt de enige andere verstoring op de modderige weg rondom de naastgelegen Laogang stortplaats van krekels en vogels.

De operationsmanager van Laogang, Sun Yan Feng, doet zijn dagelijkse ronde om ervoor te zorgen dat de activiteiten op het terrein zo soepel mogelijk verlopen. In de verte is een half dozijn verschillende machines bezig met het afvlakken van een grote, maar geen hoge heuvel die deels bedekt is met zwart tarpaulin. Het terrein, dat op de set van een dystopische science fictionfilm lijkt, is de stortplaats voor een derde van de dagelijkse afvalproductie van de stad Shanghai. De stad heeft meer dan 23 miljoen inwoners, dus de klus die gedaan wordt op de Laogang stortplaats is geen gemakkelijke. Verrassend genoeg is er geen stank.

Een Volvo A40D knikdumper die in de richting rijdt van Sun gaat naar een berg van pas gegraven grond aan de rand van de stortplaats. Om hygiënische redenen wordt de grond gebruikt om het afval af te dekken: het vangt de geur op, voorkomt de verspreiding van insecten en ander ongedierte, en bevordert de



Een Volvo A40D knikdumper dekt afval af met grond

Fotografie door Daniele Mattioli

hypoxische omgeving die nodig is om het gas te produceren waaruit elektriciteit gegenereerd kan worden. "We bedekken het afval met een laag aarde van 20cm," vertelt Sun, alvorens een eenvoudige beschrijving te geven van het continue proces van het opvullen van de stortplaats: "Afval, toedekken met aarde, aarde weghalen, afval erbij, aarde toevoegen, aarde weghalen en weer afval toevoegen."

LEVENSWERK

De Laogang stortplaats, 60 km vanaf het centrum van Shanghai, wordt beheerd door Shanghai Old Port Garbage Disposal Co

Ltd, een joint-venture van het Franse bedrijf Veolia, dat een belang heeft van 60%, en de investeringstak van de gemeente. De oorspronkelijke levensverwachting van de faciliteit was 45 jaar, maar na een verhoging van 8000 ton in de dagelijkse capaciteit wordt verwacht dat het minstens tien jaar langer operationeel is tot er een piek bereikt is van 80 miljoen kubieke meter.

Zoals met vele infrastructuurprojecten in China zijn de kenmerkende statistieken verbazingwekkend. Met een lengte van 4,2 km en een breedte van 800 m beslaat het een oppervlakte van 361 hectare teruggewonnen land, dat zich uitstrekt tot in de Oost-Chinese Zee. Om alles in perspectief te plaatsen: per dag wordt het equivalent van 114 volgeladen A40D knikdumpers op

de stortplaats gedumpt. Sinds de oprichting is er naar schatting 27 miljoen ton afval gestort op de Laogang stortplaats.

Na het opscheppen van de grond gaat de A40D terug naar het actieve deel om de lading te dumpen, die vervolgens verspreid wordt over de oudere laag en wordt afgedekt met aarde en geomembranen, dat zijn ondoordringbare membranen die worden gebruikt om het afval en haar percolaat in te sluiten. De verkeersstroom is indrukwekkend; elke 30 seconden arriveert een volgeladen heldergele truck ter grootte van een container en gaat er weer een lege weg.

"Er zijn ongeveer 100 van deze trucks die elk vijf ritten per dag maken," zegt Sun, die vertelt dat de vrachtwagens met vast afval →



Sun Yan Feng, operations manager van Laogang

worden geladen op een nabijgelegen dok- en sorteerstation, waar het afval wordt gebracht met binnenvaartschepen die het ophalen uit het centrum van Shanghai.

MULTITASKING

“We hebben vier Volvo dumpers en ze zijn nuttig omdat ze passen bij de verschrikkelijke staat van onze wegen,” zegt Sun, terwijl hij beschrijft hoe de dumpers worden gebruikt bij de verplaatsing van percolaat - ongeveer vier of vijf ladingen per dag - en indien nodig, het afval zelf.

De belangrijkste factor in de materieelkeuze is hoge betrouwbaarheid, legt Sun uit. “Afgezien van het noodzakelijke, reguliere onderhoud heeft de A40D heel weinig problemen, zodat we hem continu kunnen gebruiken.”

Hij gaat verder over de financiële kant van het verhaal. “Jaarlijks kunnen we het equivalent van 200 miljoen RMB verdienen met een onderneming die relatief kleine winstmarges oplevert,” zegt hij, en hij voegt eraan toe dat het bedrijf vorig jaar een winst boekte van 30 miljoen RMB. Verreweg de grootste kostenpost is de behandeling van de chemische samenstellingen in het percolaat.

Maar er komt meer kijken bij het runnen van een moderne stortplaats dan alleen een gat graven en het vullen met afval. Percolaatreservoirs verzamelen het slib dat door de heuvel van afval heen sijpelt. Dit moet worden behandeld voordat het grondwatersysteem bereikt en vervuild kan worden.

De operators van de stortplaats verzamelen ook gas uit het ontbindende afval dat wordt verbrand om energie op te wekken. Hoewel dit proces geen enorm financieel resultaat oplevert, vermindert het wel de uitstoot van schadelijke broeikasgassen. Op deze manier worden er ook koolstofkredieten verdiend die verhandeld kunnen worden op internationale markten. De elektriciteitsproductie wordt uitgevoerd door een dochteronderneming, omdat in deze branche een joint-venture vereist is waarin een Chinese partij het meerderheidsbelang heeft.

ER KOMT MEER KIJKEN BIJ HET RUNNEN VAN EEN STORTPLAATS DAN ALLEEN EEN GAT GRAVEN

VERSPIL NIET...

Hoewel aparte afvalbakken voor recyclebaar materiaal in de stad wijdverspreid zijn, heeft de landelijke reinigingsdienst niet de middelen om een recycling-systeem op te zetten, wat betekent dat alles op de ongesorteerde gemeentelijke hoop met vast afval wordt gegooid.



Vier Volvo A40D knikdumpers worden gebruikt op het terrein

“Recycling gaat alleen goed in de kleine afvalbak,” zegt Sun, verwijzend naar de afvalbakken op straat en de vele arbeidsmigranten in Chinese steden die alles wat recyclebaar is met de hand oppakken om het vervolgens te verkopen aan schroothandelaren. De handel in schroot bloeit, wat mensen zonder inkomen ertoe drijft om papier, glas, hout, metaal en andere materialen te verzamelen en te verkopen. Hoewel het niet officieel gedocumenteerd is, blijkt dit systeem bijzonder efficiënt en er wordt geschat dat er door dit systeem in China 38% van het gemeentelijke vaste afval wordt gerecycled.

De Volvo dumpers zijn aan het begin van de samenwerking door Veolia geïmporteerd, aldus Kino Zhao, key account en industriële salesmanager voor China. “Maar onze plaatselijke dealer, Shanghai Fullback Full Construction Equipment, is verantwoordelijk voor onderhoud en onderdelen,” zegt hij.

De Laogang stortplaats is een krachtige herinnering aan de economische groei van China met zijn onvermijdelijke gevolgen. Doordat miljoenen Chinezen de afgelopen drie decennia uit de armoede gekropen zijn, is de productie van gemeentelijk afval zeer hard gestegen, wat ertoe leidt dat er steeds betere afvalbeheertechnieken en -gereedschap nodig zijn.

“In de laatste tien jaar hebben we 27 miljoen ton afval geproduceerd,” zegt Sun. “Als onze huidige machines aan het einde van hun levensduur zijn, willen we meer Volvo machines kopen om onze groeiende capaciteit tegemoet te komen.”

Volgens Sun wil China meer verbrandingsinstallaties, omdat stortplaatsen niet erg populair zijn bij de bevolking. Echter,

hoewel verbrandingsinstallaties vooral in de zomer minder stank genereren, stoten ze wel meer schadelijke chemische stoffen uit en zijn de kosten per ton afval bijna drie keer zo hoog. Het kostenverschil, legt hij uit, komt doordat het gemeentelijk afval niet gesorteerd is, waardoor er meer energie nodig is om het efficiënt te verbranden. “Van de overheid krijgen we 60 tot 80 yuan per ton, terwijl verbrandingsinstallaties de overheid ongeveer 200 yuan per ton kosten.”

Het is een complexe business, bevestigt Sun, als hij even een moment neemt om terug te kijken naar het afgelopen

decennium in de vorm van een heuvel met 27 miljoen ton afval, terwijl hij bedenkt hoe hij kan helpen bij het opbouwen van een schonere toekomst voor China: “Het is mijn manier om bij te dragen aan het welzijn van de samenleving.”

DE LAOGANG STORTPLAATS IS EEN KRACHTIGE HERINNERING AAN DE ECONOMISCHE GROEI VAN CHINA

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



Fotografie door Erik Luntang

20 | VOLVO SPIRIT



Familiebedrijf Sylvestre-Beton heeft onlangs acht nieuwe wielladers besteld

GEWOON DE BESTE

De synergie tussen deze klant van Volvo CE en zijn plaatselijke dealer is de sleutel tot hun gezamenlijke succes

door Catherine Wells

Een gedempte knal echoot door de Chaux de la Tour steengroeve in de regio Luberon in Zuidoost-Frankrijk, wanneer een lading dynamiet tot ontploffing wordt gebracht aan de rand van een kalkstenen rots. Als de witte stofwolven opgetrokken zijn en de nieuwe rotswand onthuld wordt, rijdt er een konvooi voertuigen over de kronkelende weg naar de steengroeve.

Vooraan de stoet rijdt een Volvo L180H wiellader, waarvan de machinist een donkere zonnebril draagt ter bescherming tegen de felle, Provençaalse zon die op de kalkstenen wanden weerkaatst.

De groeve is eigendom van de Belgische industriële groep Lhoist, maar wordt beheerd door Sylvestre-Beton, een lokaal bedrijf dat al bestaat sinds 1895. Rudy Sylvestre, 37, runt het familiebedrijf en is de vijfde generatie die de leiding in handen heeft. Het bedrijf is een belangrijke klant voor zowel Volvo CE en Volvo Trucks, omdat het acht steengroeven in het zuiden van Frankrijk beheert.

Sylvestre heeft onlangs meer dan 25 FH500 Volvo-trucks besteld, evenals 11 Volvo machines - twee EC360CNL en één EC460CL rupskranen en acht nieuwe wielladers van de modellen L30G, L120H, L150H en L180H.

HARDE ONDERHANDELING

Het feit dat Rudy Sylvestre en de plaatselijke Volvo CE dealer Olivier Marziano elkaar al bijna 15 jaar kennen maakte de deal er niet makkelijker op. Ze lachen nu samen over de harde onderhandelingen die vooral werden gevoerd door Sylvestre.

“Misschien kunnen we er vandaag om lachen, maar het was echt niet makkelijk,” herinnert Marziano zich. “Onderhandelen met Rudy Sylvestre is niet eenvoudig. Het duurde anderhalve maand en ik kwam hier om de twee dagen om demonstraties te geven en hen de machines te laten uitproberen, en dat met →



Olivier Marziano, commercieel directeur van Payant PACA



Rudy Sylvestre's bedrijf beheert acht steengroeves in het zuiden van Frankrijk



FRANKRIJK

zeer agressieve concurrenten." En dan kijkt hij over zijn schouder naar een van de Volvo machines in de groeve. "Maar het was de moeite waard - het resultaat is er."

Dus wat gaf de doorslag voor Sylvestre? "De menselijke relaties, de kwaliteit van de service en de restwaarde maken dit de beste machines op de markt," zegt hij.

Per jaar wordt er tot 400.000 ton kalksteen gewonnen in deze groeve, wat zijn tol eist van de machines. Omdat de machines elke vijf jaar worden vervangen is de restwaarde belangrijk.

Marziano die regelmatig op bezoek komt, legt uit: "Je moet een soort van specialist worden in het bedrijf van je klant."

Hij kijkt naar een Volvo graafmachine die het pas opgeblazen kalksteen oppakt en in een truck gooit, die het naar de maalmachine in een naastgelegen groeve zal vervoeren. De kalksteen wordt waarschijnlijk gebruikt voor drainage van wegen of tot heel fijn poeder van calciumcarbonaat worden vermalen voor gebruik in de farmaceutische industrie of tandpasta.

VOORUIT PLANNEN

Olivier Marziano is commercieel directeur van het in Aix-en-Provence gevestigde Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), één van de grootste Volvo CE-dealers in Frankrijk.

Het succes van de deal met Sylvestre is een indicatie van de hoeveelheid energie die Marziano gestopt heeft in de opbouw van de regionale markt voor Volvo CE. Uiteraard is het een moeilijke tijd geweest, zeker met de dramatische neergang van de constructie-industrie in Frankrijk.

Rudy Sylvestre voelde net als iedereen de crisis. Hij was genoodzaakt om een deel van zijn cementbedrijf te verkopen. Hij zegt echter dat hij deze tijd gebruikte om zich voor te bereiden op het onvermijdelijke herstel.

"Op het laagste punt trek je alles in twijfel, zoals bijvoorbeeld het vervangen van machines. We hebben dit jaar en vorig jaar veel geïnvesteerd in meer efficiëntere machines waardoor we geld besparen op onderhouds- en brandstofkosten."

Nu, zegt hij, heeft hij een veel positiever gevoel. Kijkend naar de bergen in Luberon wijst hij op een aantal beroemde dorpjes op de hellingen, naar verluidt de mooiste in Frankrijk, zoals Gordes en Lacoste.

"Je kunt geen betere plek vinden om te wonen," zegt hij. Voor de toekomst zinspeelt hij op een nieuw project. "We zullen meer machines kopen," zegt hij, waarna hij er met een glimlach aan toevoegt: "Ik denk dat dat weer Volvo's zullen zijn."

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

De machines worden elke vijf jaar vervangen

LEIDENDE ROL

Samenwerking is de sleutel tot succes voor milieubescherming,
zegt Volvo CE directeur, Martin Weissburg

door Patricia Kelly

Volvo CE, gezien als pionier voor duurzame productie, blijft de weg leiden op het gebied van klimaatactie binnen de bouwsector. Een blijvende samenwerking tussen industrie, academici, overheidsinstellingen en niet-gouvernementele organisaties is van vitaal belang voor een duurzame toekomst in de industrie, aldus de directeur van Volvo CE, Martin Weissburg. Geen enkele sector kan zonder hulp klimaatdoelstellingen halen.

Na de onlangs voor het eerst georganiseerde top van de Construction Climate Challenge (CCC), een initiatief van Volvo CE dat in 2014 werd gelanceerd om milieubescherming en energie-efficiëntie in de hele bouwsector te ondersteunen, zegt Weissburg dat deelnemers aan de top hebben benadrukt dat de schade aan het milieu groter is dan eerder werd gevreesd.

“Er was een aantal zeer ontvullende rapporten over de toestand van het milieu,” zegt hij. “Iedereen moet zijn steentje bijdragen om tot een oplossing te komen. Elk onderdeel van de gezamenlijke inspanning, waaronder de industrie en fabrikanten, moet de snelheid van de activiteiten verhogen, meer investeren en meer focussen, om echt deel uit te maken van dit grote samenwerkingsverband om verandering teweeg te brengen.” Het antwoord is volgens Weissburg “het samenkomen van alle sectoren, niet alleen de industrie”. Hij erkent dat er al wordt samengewerkt, maar er is meer nodig.

Volgens Weissburg vereist succes ook uniforme terminologie en meeteenheden om de gevolgen van de klimaatverandering en mogelijke verbeteringen voor het milieu te meten.

GOEDE ZAKEN

“Het omarmen van de noodzaak om het milieu te beschermen en de CO₂-uitstoot te verminderen is niet voor iedereen zakelijk interessant,” erkent Weissburg. “Voor Volvo is zorg voor het milieu één van onze kernwaarden, dus elke ochtend als we wakker worden denken we hieraan en over hoe dit een goede zaak voor ons is.” Weerstand tegen verandering en onwil om te handelen toont het belang van het opzetten van beleid en wetten, zegt Weissburg,

daarbij verwijzend naar emissienormen voor motoren als voorbeeld.

“Normen veranderen met de tijd en zullen blijven veranderen. De gehele industrie is verplicht om deel te nemen - dan wordt het een gelijk speelveld en moeten we ons allemaal aan dezelfde regels houden. Dat stuwt vervolgens innovatie, investeringen en veranderingen in technologie. Het samenkomen van beleid en industrie is goed voor de samenleving en het heeft een heel positief effect op het milieu.”

GEEN WOORDEN MAAR DADEN

Volvo CE blijft een baanbrekend bedrijf, vervolgt hij. “We zijn leidend in zowel onze daden als onze investeringen. We besteden veel van ons engineering en R&D-budget om ervoor te zorgen dat we de nieuwste technologie gebruiken die uitstoot vermindert.” Bovendien, zegt Weissburg, investeert het bedrijf voortdurend in de opleiding van operators en efficiëntie op de werkvloer om periodes van inactiviteit zo kort mogelijk te houden en brandstofverbruik te verminderen. Er worden trainingen aangeboden zodat machines op een efficiënte manier gebruikt kunnen worden. Met haar knikdumperfabriek in Braås in het zuiden van Zweden mag het bedrijf trots zijn op de eerste productiefabriek in de industrie die 100% klimaatneutraal is. “Dat vraagt een enorme inzet van elk bedrijf,” zegt Weissburg.

Hij voegt er echter aan toe dat de grootste uitdaging, maar geen obstakel van de klimaatverandering is, dat er niet één enkele leider kan zijn.

“Wij hebben de CCC-top georganiseerd en gesponsord om mensen bij elkaar te brengen en een forum op te richten waarmee bewustwording gecreëerd wordt,” zegt hij. “Het maakt niet uit wie de leiding neemt, zolang de leiding maar wordt genomen. Maar het kan niet één enkele partij zijn. Om succes te hebben moeten we dit met elkaar doen.”

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

**HET MAAKT NIET UIT
WIE DE LEIDING NEEMT,
ZOLANG DE LEIDING
MAAR WORDT GENOMEN**



Foto door Sander de Wilde

BAANBREKEND

Het Fagundes mijnbouwbedrijf in Brazilië is onlangs 's werelds grootste afnemer van de Volvo 70-tons graafmachine geworden

door Sam Cowie



Foto's door Lianne Milton



Het winnen van steenkool in Rio Grande do Sul



Fernando Fagundes (derde van rechts) in de mijn

Betrouwbaarheid, productiviteit en een goede prijs-kwaliteitsverhouding zijn de belangrijkste redenen waarom Fernando Fagundes, commercieel directeur van het Braziliaanse Fagundes mijnbouwbedrijf, kiest voor Volvo Construction Equipment.

Op de Butiá boerderij van Fagundes in de Zuid-Braziliaanse staat Rio Grande do Sul, vlakbij de grens met Argentinië en Uruguay, vertelt Fagundes waarom het bedrijf kiest voor de Volvo EC700 graafmachine.

Hij geeft toe: "Het is simpel, als dit mij niet de benodigde opbrengst zou opleveren, zou ik een andere machine kiezen."

Als een van de toonaangevende mijnbouwbedrijven in Brazilië heeft het bedrijf sinds 2008 meer dan 60 Volvo EC700 graafmachines gekocht.

KERNWAARDEN

Met een scherp oog voor duurzaamheid vierde het bedrijf onlangs haar 30-jarige bestaan. Opgericht in 1985 door José en Nelsi

Fagundes, en beheerd door de broers Fernando, Silvio en Diogo, worden de kernwaarden van de familie, respect en vastberadenheid, hooggehouden. Ook blijven ze toegewijd aan het milieu door bijvoorbeeld oude mijnlocaties en locaties die in gebruik zijn te regenereren.

Fagundes begon in 2008 met het gebruik van de EC700 graafmachine. Momenteel, na ongeveer vijf jaar lang een Volvo-klant te zijn geweest, beschouwt het bedrijf de 70-tons graafmachine als de betrouwbaarste machine binnen het bedrijf.

Fernando Fagundes zegt dat, hoewel er goedkopere machines op de markt zijn, de hoge productiviteit van de EC700 een zeer goede prijs-kwaliteitsverhouding oplevert. Hij legt uit dat goedkopere machines op de lange termijn een stuk duurder zijn, omdat die uiteindelijk niet genoeg produceren.

"De prijs is belangrijk, maar het is niet doorslaggevend," zegt hij. "De aankoop prijs is slechts één aspect. Je moet echter het tweede aspect, de productiviteit, overwegen."

Rio Grande do Sul is een welvarende staat en de grootste producent van steenkool in Brazilië. De staat levert de op drie

na hoogste bijdrage aan het nationale BBP. In de staat die qua oppervlakte groter is dan het Verenigd Koninkrijk wonen slechts 11 miljoen mensen. Zij hebben de bijnaam 'gauchos' en hun voorouders komen uit Spanje, Portugal, Italië, Oost-Europa en Afrika.

Toen het bedrijf net opgericht was, richtte Fagundes zich op industrieel grondverzet en op het verwerken van afvalwater voordat ze in de mijnbouw gingen. Het bedrijf kreeg het eerste lokale mijnbouwcontract in 1995. In 2001 volgde het eerste contract buiten de thuisstaat, in Minas Gerais.

Vandaag de dag is Fagundes een van de bekendste mijnbouwbedrijven in Brazilië en zijn ze in zeven van de 27 Braziliaanse staten actief in het winnen van basalt, kalksteen, fosfaat, ijzer, goud, niobium, vanadium en, in de staat Rio Grande do Sul, steenkool - belangrijk bij de opwekking van elektriciteit in het land.

Fagundes levert ook diensten aan een lokale afvalfaciliteit, die 60% van het afval in de staat Rio Grande do Sul verwerkt, waaruit methaangas wordt onttrokken. Het gas wordt verwerkt in

de nabijgelegen stad Minas do Leão voordat het door ondergrondse pijpen vervoerd wordt naar een thermische centrale die energie opwekt voor 80.000 mensen.

DOELMATIGHEID

Gekleed in veiligheidskleding, met uitzicht op de kolenmijn waar vier Volvo's EC700 hard aan het werk zijn, wijst Fernando Fagundes naar Silvio, terwijl hij zegt: "Hij is geen directeur geworden omdat hij familie is, maar omdat hij de klus geklaard krijgt."

Het bedrijf heeft ook gescheiden, onafhankelijke onderdelen die werkzaam zijn in de veehouderij, landbouw, bouw, vermaling en transport.

Volgens Fernando onderscheidt Fagundes zich van andere winningsbedrijven door te streven naar duurzaam ondernemen in een regio die, vanwege de overvloed aan steenkool, al veel milieuschade geleden heeft.

De aanblik van de wijdverspreide verslechtering uit het verleden heeft Fagundes aangespoord om milieuvriendelijk te →



De broers Silvio (links) en Fernando Fagundes op de Butiá-boerderij

MIJNBOW EN ZORG VOOR HET MILIEU SLUITEN ELKAAR NIET UIT

ondernemen en om gewonnen gebieden terug te brengen in hun oorspronkelijke staat door de uitgegraven aarde te vervangen en de bodem te behandelen.

“We weten dat elke mineraal, als het slecht wordt ontgonnen, kan beschadigen en vervuilen,” zegt Fernando Fagundes. “Dus geeft het een goed gevoel dat we het land waarop we gewerkt hebben weer kunnen herstellen.”

GROENER WORDEN

Deze inzet voor duurzaam werken is zichtbaar in de 2.000+-hectare grote Butiá-boerderij, 85 km van de hoofdstad Porto Alegre, zelf een voormalige mijnbouwlocatie. Gedurende tien jaar, tot 2009, was de Butiá-boerderij een kolenmijn, maar vandaag de dag is het uitgegroeid tot een bolwerk van duurzaam

ondernemen en een plek waar hoge kwaliteit vee wordt gehouden.

Als je met Fernando Fagundes over het terrein van de boerderij wandelt is het moeilijk voor te stellen dat dit gebied zes jaar geleden een actieve mijn was. Nu is het gras groen, vers en gezond en is het land opnieuw beplant met bomen.

In de grootste kolenproducerende regio van Brazilië laat het pronkstuk van de boerderij, een meer bij de ingang van wat ooit de belangrijkste groeve was, zien dat mijnbouwbedrijven ook duurzaam kunnen werken. Nu is het water het thuis van zoetwatergarnalen, die zeer goed gedijen in het meer.

“We willen door middel van ons werk laten zien dat mijnbouw en zorg voor het milieu elkaar niet uitsluiten. De twee kunnen perfect samengaan,” aldus Fernando Fagundes. 🌱

Het meer bij de Butiá boerderij

WELKOM BIJ HET CONSTRUCTION INDUSTRY CLIMATE INITIATIEF

De Construction Climate Challenge is onderdeel van Volvo CE's toewijding aan het Climate Savers programma van het WNF



Volvo CE is gastheer van de Construction Climate Challenge om bewustwording over het milieu in de bouw te promoten. Wij streven naar een dialoog tussen vertegenwoordigers uit de industrie, academici en politici en daarnaast meer geld voor onderzoek en het delen van bestaande kennis en middelen die de industrie helpen het verschil te 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 al erkende: "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](https://www.constructionclimatechallenge.com)



Carl Gindahl, directeur klantencentrum, tentoonstellingen en evenementen van Volvo CE in Eskilstuna

Foto's door Gustav Mårtensson

NIET VOOR DE WEG

De veiligheid van mensen, machines en de omgeving waarin ze opereren behoort tot de kern van Volvo CE's activiteiten



Heiko Obst van Georg Grube GmbH



Hauke Schlichtmann van CSK Schlichtmann

Veiligheidsregels die nooit overtreden mogen worden bij het bedienen van bouwmachines, zijn onder andere het dragen van een veiligheidsgordel, voorzichtig rijden, aandacht hebben voor de omgeving en, belangrijker nog, niet drinken tijdens of voor het rijden.

Om de toewijding aan het veilig omgaan met machines te versterken, heeft Volvo CE een alcoholtest geïntroduceerd in het klantencentrum in Eskilstuna, Zweden, voor alle bezoekers die met de machines een proefrit willen maken. Aanvankelijk werd gevreesd dat bezoekers deze maatregel onnodig of betuttelend zouden vinden, maar de reacties waren juist positief en het aantal mensen dat een proefrit wil maken is niet gedaald. Het plan is nu om deze veiligheidsmaatregel in te voeren bij elk Volvo CE-klantencentrum in de wereld.

Elk jaar bezoeken meer dan 25.000 mensen het centrum in Eskilstuna en ongeveer de helft kiest om de vele Volvo-machines uit te proberen op de testbaan. De alcoholtest zorgt ervoor dat alle bezoekers het belang inzien van een veilige bediening van de machines en dat ze in de best mogelijke conditie zijn om de vaak grote, zware en snel bewegende machines te bedienen.

GENIETEN

“We willen dat iedereen die naar het klantencentrum komt zich vermaakt,” zegt de directeur van het klantencentrum, tentoonstellingen en evenementen, Carl Gindahl. “Maar we hebben ook een verplichting om de veiligheid voor al onze bezoekers te garanderen. We hebben al machinisten met verschillende niveaus van vaardigheden en ervaring, wat al een uitdaging op zich is, en dus is het een basisvereiste dat men nuchter is. We hebben gelukkig nog nooit een alcohol-gerelateerd ongeluk meegemaakt, of een ongeval van welke aard dan ook, maar alleen preventieve maatregelen kunnen ervoor zorgen dat dat zo blijft.”

Niemand weet wat het effect is van slechts een enkel alcoholisch drankje op een individu. Het hangt af van diverse factoren zoals leeftijd, geslacht, gewicht, of iemand van tevoren heeft gegeten, of vermoeidheid. Zelfs het humeur van iemand kan van invloed zijn. De wetten verschillen per land en in sommige landen geldt een zerotolerancebeleid. De straffen variëren ook: mogelijk zes maanden gevangenisstraf in het Verenigd Koninkrijk en Ierland en tussen de één dag en drie jaar cel in Luxemburg. Een veroordeling voor het rijden onder invloed kan in Frankrijk leiden tot tussen de twee maanden en twee jaar cel en tot maximaal drie jaar cel in Finland.

“We willen onze bezoekers niet als criminelen behandelen, het is gewoon een veiligheidsmaatregel, niets meer dan dat,” zegt Gindahl. “Onze gasten respecteren dat en voelen zich niet beledigd wanneer we ze vragen om de test te doen. Ik heb nog geen enkele negatieve reactie hierover gehad, en tot nu toe heeft ook niemand de test geweigerd. Om het professioneel aan te pakken hebben we besloten dat we een vaste limiet instellen. We gebruiken dezelfde apparatuur als de Zweedse politie en dezelfde limiet voor veilig rijden als de Zweedse wetgeving, 20 mg alcohol per 100 ml bloed. Die is overigens een van de laagste in de wereld. Het proces verloopt automatisch; blaas gewoon in een

van de plastic wegwerpbuizen en de alcoholtester doet de rest.”

Het initiatief is “een verstandige voorzorgsmaatregel”, aldus Hauke Schlichtmann, hoofd van grondwerken en landschapsarchitectuur bij het specialistische bedrijf CSK Schlichtmann uit Balje, Duitsland, en is “volkomen logisch”, volgens Heiko Obst, technisch manager bij civiel ingenieursbureau Georg Grube GmbH, dat is gevestigd in Bremerhaven, Duitsland.

“We hebben veel eigen machines en vrachtwagens, dus we begrijpen de verantwoordelijkheden,” vertelt Obst tijdens een recent bezoek aan het klantencentrum. “Wij vinden een alcoholtest prima voor mensen die machines willen testen.”

GESCHIEDENIS

De zorgen over alcoholgebruik en het bedienen van machines gaan al terug tot het midden van de 19^e eeuw in Eskilstuna, waar Johan Theofron Munkstell, zoon van een predikant, in 1832 oprichtte wat nu is uitgegroeid tot Volvo Construction Equipment. In 1854 begon hij een brouwerij naast de werkplaats in een poging zijn werknemers wat te laten matigen; in die dagen werd bier gezien als een zwakker en beter alternatief voor de sterke drank die gewoonlijk werd gedronken.

In verschillende landen biedt de huidige wetgeving mensen die veroordeeld zijn voor het rijden onder invloed de mogelijkheid om, naar het oordeel van een rechter, mee te doen aan een alcoholslotprogramma. Dit is een contactslot dat iemand die alcohol heeft gedronken belet om het voertuig zelfs maar te starten. De bestuurder blaast in een alcoholtest

in het voertuig voordat hij of zij de motor start. Het apparaat kan op verschillende niveaus worden ingesteld en het voertuig zal niet starten als de grens is overschreden. Het programma wordt gebruikt voor recidivisten in de VS, Canada, Australië, Zweden en België, waar onderzoek aantoonde dat dit recidivisme effectiever bestrijdt dan boetes of het intrekken van het rijbewijs.

Finland, Frankrijk en Spanje hebben verplichte alcoholsloten op schoolbussen. Ze worden ook gebruikt in regerings- en bedrijfsauto's in Zweden. Meer dan een op de vier zware vrachtwagens die door Volvo in Zweden worden verkocht, wordt al vanuit de fabriek met een alcoholslot geleverd. Volvo was de eerste die het apparaat als optie aanbood bij nieuwe auto's en nu zijn er plannen in het Zweedse parlement om ze verplicht te stellen. Bovendien kan installatie van een alcoholslot ervoor zorgen dat verzekeringspremies lager worden.

REGELS

De alcoholtest komt voor de bezoekers van het Volvo CE klantencentrum niet als een verrassing. “Op de avond dat ze aankomen verwelkomen we al onze gasten en leggen we uit dat als ze de machines de volgende ochtend willen gebruiken, een blaastest moeten doen,” zegt Gindahl.

“We hebben strenge regels als het gaat om het testen van de machines, waaronder een minimum leeftijd van 18 jaar en dat je nuchter moet zijn. Soms maken we uitzonderingen voor leerlingen techniek die nog geen 18 zijn, maar we maken nooit uitzonderingen op de regel voor alcohol.”

FLEXIBELE FINANCIERING

De betrokkenheid van Volvo Financial Services en het diepgaande begrip voor Volvo klanten en hun industrie kan moeilijke aankoopbeslissingen ondersteunen

door Cathy Smith

Voor Scott Rafkin lijkt het geen twijfel dat de beschikbaarheid van in-house Volvo financiering van doorslaggevende waarde kan zijn bij de verkoop van bouwmachines.

Rafkin, die sinds juli 2014 de wereldwijde directeur is van Volvo Financial Services (VFS), zegt dat de meeste klanten een of andere lening of lease nodig hebben en simpelweg geen cash op tafel kunnen leggen.

“VFS biedt financiering aan klanten in 43 landen over de hele wereld waar ongeveer 90% van alle verkopen van de Volvo Group plaatsvinden,” zegt hij. “We willen een belangrijk hulpmiddel worden, zodat klanten in staat zijn om een Volvo-product te kopen.”

SNELLE EXPERTISE

Rafkin erkent dat, omdat VFS een captive en een financiële dienstverlener is, hij niet kan concurreren met de rentetarieven die worden geboden door veel onafhankelijke banken of financiële instellingen. Maar, zegt hij, klanten hebben andere prioriteiten.

“Onze waarde en ons voordeel ten opzichte van de concurrentie is snelheid, expertise en kennis van zowel het bedrijf van onze klant als het product dat wij financieren.

“We willen niet naar klanten gaan en gewoon maar zeggen: ‘Hier zijn onze financiële voorwaarden, graag of niet’. We nemen de tijd om te begrijpen wat hun behoeftes zijn en om oplossingen te bedenken.”

Wereldwijd werken er 1400 mensen voor VFS. Rafkin zegt dat zijn team begrijpt dat de financiële diensten die zij leveren vorm geven aan de toekomst.

“Ons werk heeft gevolgen voor de samenleving en voor het leven van mensen,” zegt hij. “Wij helpen grote en kleine bedrijven. Door een businessmodel van een klant zeer goed tot in het kleinste detail te begrijpen, zoals wanneer en hoe machines worden gebruikt, zorgt VFS voor een op maat gemaakt financieel product dat bedrijven ondersteunt tijdens hun seizoenspieken.”

Rafkin noemt de Verenigde Staten als een goed voorbeeld van een markt die door een diep dal ging tijdens de economische crisis, maar waar VFS in staat was om met klanten en dealers samen te werken gedurende die periode om zo het voortbestaan van hun bedrijf te garanderen.

“Wij waren er in zowel moeilijke tijden als goede tijden en dat

heeft als resultaat dat onze klanten en dealers heel loyaal zijn naar VFS en de Volvo Group.”

Rafkin is erop gebrand om het idee dat VFS, opgericht in 2001, puur een financieringsmaatschappij is te weerleggen. Hij zegt dat niet alles draait om het verdienen van geld, hoewel de financieringsmaatschappij uiteraard wel de winstdoelen moet halen die bepaald zijn door het Volvo-bestuur.

RISICOMANAGEMENT

“We moeten als onderdeel van de Volvo Group geld verdienen. Echter, ons belangrijkste doel is om de verkoop te ondersteunen. Dat is de reden van ons bestaan, maar het betekent niet dat we onverantwoorde risico's nemen of producten niet tegen marktconforme prijzen aanbieden. Als we dit effectief aanpakken verwacht ik dat VFS een sterke nummer één positie krijgt in elke markt waarin we opereren.”

Rafkin geeft toe dat het een grote verantwoordelijkheid is om een onderdeel van de Volvo Group te leiden, dat verantwoordelijk is voor meer dan een derde van de totale balans van de Volvo Group.

VFS, met het hoofdkantoor in de Amerikaanse stad Greensboro, North Carolina, heeft een portefeuille van klant- en dealerrekeningen ter waarde van rond de US \$18 miljard, waarvan ongeveer een derde bouwmaterieel is. Dit varieert van een operator die een enkele machine koopt, tot een grote klant die honderden machines in meerdere sectoren heeft.

Het doel van VFS is om het financiële pakket via Volvo Group-dealers te integreren op de verkooppunten, zodat de volledige aankoop voor klanten zo eenvoudig mogelijk is. Voor Rafkin gaat het om meer dan alleen het binnenhalen van de eerste verkooporder. Hij zegt dat VFS geïnteresseerd is in de “gehele levenscyclus” van klanten en machines en dat de relatie met klanten gedurende de gehele periode van een lease of lening een kans is om loyaliteit aan het merk Volvo te bevorderen in de toekomst.

“Onze klanten zeggen ons dat een positieve ervaring met VFS van grote invloed kan zijn op de beslissing om in de toekomst weer een Volvo-product te kopen.” En, voegt hij toe met een glimlach: “Hopelijk zullen ze hun product dan ook financieren met Volvo Financial Services.”

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

OVER DE BRUG KOMEN

Volvo CE klanten uit drie verschillende continenten vertellen over hun goede ervaringen met Volvo Financial Services

Kelston Sparkes Group (KSG) Ltd, gevestigd net buiten Bristol in het zuidwesten van Engeland, heeft 180 medewerkers, is eigenaar van 200 bouwmachines en is gespecialiseerd in grote civieltechnische projecten, zoals grondwerken en steengroeves, *schrijft Tony Lawrence in het Verenigd Koninkrijk.*

“Onze industrie is enorm, met zeer grote projecten, grote kapitaaluitgaven en grote machines,” zegt bedrijfsleider Rob Stark. “Maar in termen van de hoeveelheid mensen is het zeer klein. Daarom zijn relaties gebaseerd op vertrouwen zo belangrijk.”

Ongeveer acht jaar geleden is het bedrijf begonnen met een nieuwe samenwerking en heeft het zich aangesloten bij Volvo Financial Services (VFS). De twee werken nog altijd samen.

BEGRIIP

“Toen de kredietcrisis uitbrak, moesten we onze kredietfaciliteiten diversifiëren en uitbreiden om ons machinepark up-to-date te kunnen houden,” vertelt Stark. “We zijn toen bij VFS beland. Zij wisten dat de industrie moeilijke tijden doormaakte en ze hadden competitieve tarieven. Het grootste voordeel was dat ze, in tegenstelling tot de meeste commerciële banken, onze sector begrijpen. Wij werken met machines en zij begrijpen de machines. Ze wisten veel over ons en hoeveel zorg wij dragen voor het handhaven van onze vloot. Dat is allemaal een groot pluspunt.”

Even belangrijk is zijn achtjarige verstandhouding met David Busuttill-Thomas, VFS salesmanager voor het Verenigd Koninkrijk en Ierland. “Dat was een probleem met de financiële sector; mensen komen en gaan en het kan voortdurend veranderen.”

“Ik werk heel nauw samen met Rob,” bevestigt Busuttill-Thomas. “We begrijpen elkaar en werken samen om elke financiële deal te bewerkstelligen. Het is een continu proces. VFS gaat niet weg. We blijven contact houden en er wordt veel achter de schermen gewerkt.”

“Als KSG op zoek is naar een nieuwe machine, wil ik dat VFS er is als de beslissing wordt genomen en zo van toegevoegde

waarde kan zijn op het moment van verkoop. We willen opties bieden en deel uitmaken van het aanbod in plaats van alleen maar steun te bieden. We willen ook snel beslissingen nemen, omdat snelheid van essentieel belang is voor onze klanten.”

Het hebben van een eenvoudig te bereiken in-house financieringsafdeling is van onschatbare waarde, voegt Volvo CE businessmanager Gavin Clark toe: “Het gaat er om dat alle aspecten kloppen. Als de klant tevreden is, zijn wij blij.”

Begin jaren '70 heeft KSG een van de eerste Volvo knikdumpers gekocht en naar het Verenigd Koninkrijk gebracht. Deze werd onlangs gerenoveerd en gepresenteerd aan de voormalig directeur van KSG, Kelston Sparkes als teken van de 25-jarige samenwerking met Volvo CE. Ongeveer 65% van de KSG vloot vandaag de dag bestaat uit Volvo's.

“Sinds we begonnen zijn hebben we duizenden Volvo's gehad,” zegt Stark. “VFS is nu onderdeel van de familie. Hoe lang we bij hen blijven? Zolang ze blijven leveren, en tot nu toe hebben ze dat altijd nog gedaan.”

INDRUKWEKKEND TEAMWORK

Omdat het Maleisische Spring Energy haar operaties in groeves uitbreidt, heeft het bedrijf eerder dit jaar de hulp ingeroepen van VFS bij de aankoop van 10 Volvo A40F knikdumpers, *schrijft Justin Harper in Singapore.*

Spring Energy heeft onlangs een aantal grote projecten in Maleisië aangenomen en wilde haar vloot van voertuigen en machines versterken. Naast de dumpers heeft de specialist in werkzaamheden in groeves ook 10 graafmachines gekocht, waardoor de totale vloot van Volvo machines gestegen is tot meer dan

60. In juni werden er al twee nieuwe Volvo wielladers geleverd.

Deze aankopen zijn een forse investering voor Spring Energy, maar het bedrijf kan daardoor wel grotere contracten afsluiten voor mijnbouw en opdrachten in steengroeves en civiele techniek. Het bedrijf heeft een sterke affiniteit met de A40F. De 10 nieuwe machines zijn een aanvulling op de al aanwezige 12 die gekocht zijn tussen 2012 en 2013.



Kelston Sparkes Group Ltd directeuren Alan Sparkes (links) en Robert Stark

Yap Ho Huat, directeur van Spring Energy, zegt: “We hebben nu een aantal jaar met Volvo gewerkt en zijn altijd van hen onder de indruk geweest, omdat ze de producten en onze behoeften begrijpen.”

Met de uitbreiding van het bedrijf uit Kuala Lumpur wil het management de focus leggen op de groei van haar activiteiten in plaats van te verzanden in papierwerk en het invullen van formulieren. “We krijgen financiering van lokale banken, maar ik houd echt van de opzet van de VFS omdat ze efficiënt zijn en ons veel steun geven en met voorwaarden komen die passen bij onze behoeften,” voegt Yap toe. Het snel kunnen bieden van financieringsoplossingen in de vorm van leningen of leasing is van cruciaal belang voor elk bedrijf, met name voor wie snel wil uitbreiden.

ENORME GROEI IN DE BOUWSECTOR

Hoewel projecten in Maleisië zeer winstgevend zijn voor Spring Energy, wil het bedrijf heel graag uitbreiden naar andere landen in Azië, een regio die een snelle verandering ondergaat en waar veel welvaart gecreëerd wordt. Brandon Ross, zakelijk directeur van Volvo CE in Maleisië, zegt: “Maleisië is een spannende plek om gevestigd te zijn. Het ligt in het hart van Azië, waar een aantal zeer grote bouwprojecten plaatsvindt door verstedelijking en uitbreiding en verbetering van de infrastructuur.”

Hij voegt eraan toe dat ongeveer 30% van de verkopen in Maleisië wordt gedaan met behulp van VFS. “De mogelijkheid om korte, middellange en lange termijn verkoopmogelijkheden met VFS te bespreken geeft ons een voorsprong op de concurrentie, vooral met betrekking tot de goedkeuring vooraf van de financiering.”

Volgens Ross is een ander voordeel de stroomlijning van periodieke betalingen, wat betekent dat de financiering voor de machines gecombineerd kan worden met de kosten voor

onderhoud op één enkele maandelijkse rekening. Dit zorgt voor nog minder papierwerk.

TERUG UIT HET DAL

Het bewijs dat veel bedrijven na de crisis van 2007-08 de weg naar boven weer hebben gevonden is te vinden aan de Golf-kust in Florida, *schrijft Julian Gonzalez in de Verenigde Staten.*

RIPA & Associates, een civiel aannemersbedrijf in Tampa, Florida, deed waar veel bedrijven toe werden gedwongen tijdens de crisis, namelijk zijn personeelsbestand verkleinen. Gelukkig stond RIPA snel weer overeind door slimme zakelijke beslissingen en groeide het bedrijf van 175 werknemers tot meer dan 500 in juni 2015. VFS was heel gelukkig dat ze een rol konden spelen in de groei van het bedrijf.

“Ze waren het beste optie toen we Volvo-machines kochten. VFS biedt zeer concurrerende tarieven en voorwaarden. Vanuit financieel oogpunt gezien waren ze echt een geweldige mogelijkheid voor ons,” zegt Chris Laface, directeur van RIPA.

Tijdens goede en slechte tijden is VFS er voor bedrijven zoals RIPA. Omdat VFS een financieringsmaatschappij is kan ze haar leasevoorwaarden aanpassen, zodat RIPA een vloeiende opwaartse trend kan vasthouden op de balans.

“Wat we zien als we het vergelijken met andere grote merken van zwaar materieel, is dat VFS, de financieringstak van Volvo CE, over het algemeen het meest concurrerend is qua financiering,” vertelt Laface. “Ze kennen hun machines goed en bieden zeer goede voorwaarden.”

BELONINGEN

Het bedrijf dat is opgericht in 1998 is trots op de fundamentele kernwaarden van kracht, betrouwbaarheid en vertrouwen. Met een jaarlijkse omzet die voortdurend de US\$100 miljoen passeert is het makkelijk te zien waarom RIPA die kernwaarden koppelt aan VFS, dat uitblinkt in het helpen van klanten op elke mogelijke manier, vooral in moeilijke tijden.

“Banken komen en vertrekken weer uit de markt, terwijl dit voor ons als captive financieringsmaatschappij, alles is wat we doen. We kunnen onze gedachtegang niet opeens veranderen en beslissen om alleen leningen te verstrekken voor medische apparatuur. Dit is onze business, dit is alles wat we doen,” vertelt de financieel districtsmanager van VFS, Lori Waldrop. “In 2008, toen de economie snel achteruit ging, waren we bereid om aanpassingen te doen voor klanten die in de problemen kwamen, zoals het uitbreiden van hun voorwaarden, het geven van dispensatie en gewoon alles doen wat nodig was om hen te helpen om de machines te behouden. Ondertussen zeiden de banken zodra een klant binnenkwam voor verlenging, dat de lening beëindigd werd en dat ze nog 45 dagen hadden om het bedrag af te lossen.”

Nu RIPA de financiële crisis achter zich heeft gelaten groeit het bedrijf gestaag verder terwijl het de vruchten plukt van de samenwerking met VFS.

“Ze zijn geweldig om mee samen te werken en onze relatie wordt alleen maar sterker door meer machines te kopen met hun hulp,” zegt Laface. “Ze doen het geweldig en behandelen ons goed.”

EERSTE VERDEDIGINGSLINIE

Met de voorspelling van grote overstromingen in de komende 25 jaar, zijn de Nederlanders afhankelijk van degelijke bescherming tegen het stijgende zeeniveau en hogere waterstanden in de rivieren →

door Nigel Griffiths





Van links: Nanco Klein, Ger Kleine, Richard Moens

de Rijn. Het project 'Ruimte voor de Rivier' is een geïntegreerd ruimtelijk plan voor bescherming tegen overstromingen en milieubeheer dat is gelanceerd in 2006. Het omvat de bouw of aanpassing van dijken, het verdiepen van overstromingskanalen en het creëren van overstromingsgebieden die dienen om hoog water zo te leiden dat de bevolking geen gevaar loopt.

Tussen Cortenoever en Voorsterklei, waar de rivier de IJssel een grote bocht maakt, bevindt zich een overstromingsgebied, een oude dijk en historische boerderijen. De rivier is smal en heeft een sterke stroming die wordt gevoed door de krachtige Rijn. Met de stijging van de zeespiegel zijn grote overstromingen voorspeld binnen de komende 25 jaar. De impact op de omliggende gebieden zal naar verwachting verwoestend zijn. De laatste grote overstromingen in het gebied waren in 1990 en de autoriteiten weten wat ze kunnen verwachten.

Voor dit gebied is de Vries & van de Wiel van plan om de rivier meer ruimte te geven om zo te proberen een ramp te voorkomen. Het project, dat loopt tot maart 2016, omvat het aanleggen van een nieuwe dijk, 1 km verder weg van de rivier. De bestaande dijk wordt verlaagd zodat het een primaire barrière wordt voor normale omstandigheden. De rivier wordt verbreed en uitgebaggerd zodat het waterpeil met 30 cm wordt verlaagd, waarmee extra ruimte wordt gecreëerd binnen het overstromingsgebied om hoog water aan te kunnen.

TOTALE CONTROLE

Het contract met de Vries & van de Wiel geeft het bedrijf de volledige verantwoordelijkheid voor het ontwerp en de bouw van waterkeringen, het gehele milieubeheer van het gebied en de relatie met de lokale bevolking.

"Bij de Vries & van de Wiel hebben we materieel nodig dat ingezet kan worden bij verschillende soorten projecten, variërend van het aanleggen van dijken tot het baggeren vanaf pontons," legt technisch supervisor Nanco Klein uit. "We moeten de machines 2.200 uur per jaar gebruiken voordat ze voordeel opleveren. Dit betekent dat ze in staat moeten zijn verschillende taken op zowel land als water uit te voeren."

De uitdaging voor Kuiken was de optimale mix van functies te vinden die de Vries & van de Wiel in staat zouden stellen om kosteneffectief te opereren in verschillende werkomgevingen," vertelt Ger Kleine, businessline-manager bij Kuiken.

PRECISIE

De aangepaste Volvo machines bieden het extra bereik dat nodig is voor zowel de aanleg van dijken als het baggeren. Dit zijn twee totaal verschillende toepassingen waarvoor speciale aanpassingen nodig zijn om de giek en armen van de machines langer te maken. Elke graafmachinegiek kan worden verlengd van 6,45 tot 8 m, terwijl de arm werd verlengd van 3,20 tot 4,70 m. Ter compensatie voor de verlengde giek en arm is er een slim ontworpen extra contragewicht van 2300 kg geplaatst.

Eén EC380EL heeft een hydraulische cabineverhoger, waarmee de cabine met 1700 mm verhoogd kan worden wat zorgt voor een beter zicht tijdens het manoeuvreren over de bochtige dijken. Baggeren vereist een hoge mate van precisie en sensoren die aangebracht zijn rondom de machine tonen de machinist een 3D-weergave van het graven of baggeren op het computerscherm in de cabine. →

Door de eeuwen heen zijn de Nederlanders 's werelds toonaangevende experts geworden in het terugwinnen van land op zee, het bouwen van waterkeringen, beter bekend als dijken, om overstromingen te voorkomen en het gebruik van windmolens voor drainage. Maar door de klimaatverandering en de stijging van het zeeniveau wordt de uitgebreide verdediging tegen overstromingen wederom bedreigd. De autoriteiten treden snel op en op maat gemaakte Volvo-graafmachines worden ingezet om de waterkeringen die het land tegen hoog water beschermen te versterken.

Omdat Nederland zoveel land teruggewonnen heeft van de zee is bescherming tegen overstromingen altijd heel belangrijk geweest. Vandaag de dag is ongeveer twee derde van het land kwetsbaar voor overstromingen en omdat het gebied zo dichtbevolkt is kunnen de gevolgen desastreus zijn.

Een ingewikkeld drainagesysteem bestaande uit sloten, kanalen en pompstations (de vroegere windmolens) zorgt ervoor dat de laaggelegen delen droog en geschikt blijven voor bewoning en landbouw. Dit is echter niet meer genoeg en omdat het slechts een kwestie van tijd is voordat het noodlot toeslaat, zijn de overheden al druk bezig om dijken te versterken.

De Vries & van de Wiel, een dochteronderneming van de DEME groep dat gespecialiseerd is in milieu- en baggertechniek, is betrokken geweest bij baggeren en landaanwinning in de Benelux sinds het midden van de 19^e eeuw. Zij hebben een waterkeringsproject ontworpen voor een van de plekken met het hoogste risico. Hun contract omvat de volledige verantwoordelijkheid voor het ontwerp en de bouw van waterkeringen en het gehele milieubeheer in het gebied en de relatie met de lokale bevolking.

De zes graafmachines van Volvo waarmee gewerkt wordt - twee van het type EC380EL, twee EC250CL modellen en twee EC220DL machines, zijn speciaal op maat gemaakt voor de Vries & van de Wiel door Kuiken NV, de distributeur van Volvo in Nederland.

OVERSTROMINGSPLAN

Voor de Nederlandse autoriteiten zijn de rivieren van groot belang. De IJssel, Maas en Waal zijn allen uitlopers van de grote rivier



Een van de zes Volvo graafmachines aan het werk tijdens dit project



De machines zijn in de groene kleurstelling van de Vries & van de Wiel gespoten

Andere aangepaste functies zijn onder andere sensoren die waarschuwen voor de druk, drukfilters, snelkoppelende hydraulische aansluitingen, een 18-tons lasthaak en aanpassingen voor gebruik onderwater. De graafmachines hebben brede 900 mm-rupsplaten voor een betere ondersteuning in de zachte Nederlandse klei.

Eén van de minder gebruikelijke aanpassingen die door de Vries & van de Wiel werd aangevraagd was om het Volvo-geel te vervangen voor het groen van het bedrijf. De giekken zijn grijs gespoten om praktische redenen, vertelt projectmanager Richard Moens, omdat de grijze kleur reflecties voorkomt die het werk van de machinist zouden kunnen belemmeren.

GOEDE INVESTERING


Bij de selectie van machines denkt de Vries & van de Wiel aan de lange termijn, vertelt Klein. “De overheid legt strenge eisen op voor de uitstoot en we verwachten dat deze strenger zullen worden,” zegt hij. “Wij investeren voor een periode van minimaal vijf jaar. We willen ervoor zorgen dat we het hoogste niveau halen qua prestaties en het naleven van emissienormen.

“Bij de selectie van een machine zijn onze berekeningen gebaseerd op de eigendomskosten over een periode van vijf jaar. De brandstofkosten over een periode van vijf jaar zijn natuurlijk drie keer zo hoog als de investering in de machine, terwijl onderhoud en ondersteuning ook erg belangrijk zijn,” zegt Klein. “Uiteindelijk hebben we uitstekende graafmachines, geschikt

voor verschillende doeleinden met krachtige motoren en een laag brandstofverbruik.”

Een andere belangrijke factor bij het sluiten van de deal met de Vries & van de Wiel was de ondersteuning van Kuiken. Het bedrijf heeft onderhoudsvoertuigen in het hele land en kan onderdelen zelfs 's nachts leveren. Kleine van de firma Kuiken legt uit dat de Vries & van de Wiel geen in-house onderhoudsfaciliteit heeft. “Ze hebben een planner voor de Volvo-vloot die het CareTrack telematicasysteem kan controleren,” zegt hij. “Dit geeft hen een goed inzicht in de operationele efficiëntie en daarbovenop nog feiten en cijfers over de kosten van de werkzaamheden die bezig zijn.”

Naarmate het werk vordert zijn boerderijen verplaatst naar de buitenkant van de dijk, terwijl agrarische activiteiten gewoon doorgaan. Dijk aanpassingen worden uitgevoerd met respect voor de natuurlijke omgeving en plantensoorten en vogels worden behouden. Door een nauwe samenwerking met de lokale bewoners helpt de Vries & van de Wiel ook bij het zoeken naar oplossingen voor woningen en bedrijven die door het project worden getroffen.

Als laatste wordt er een fietspad aangelegd op de bovenkant van de dijk dat mogelijkheden biedt voor recreatie, terwijl de versterkte uiterwaarden van Cortenoever zullen helpen om de bewoners zowel gemoedsrust als bescherming tegen de elementen te geven. 

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

GEOLIEDE WEG NAAR SUCCES

Smeermiddelen vormen een belangrijk onderdeel voor Volvo CE klanten →

door Tony Lawrence



Foto's door Gustav Mårtensson



Dr. Donald McCarthy, specialist in smeermiddelen (links) met dr. Anders Pettersson, global lubricants co-ordinator

Iedereen weet dat sommige componenten essentieel zijn voor het succes van een machine. Een knikdumper, bijvoorbeeld, zou niet goed werken zonder versnellingen, een graafmachine zonder lagers of hydraulische kleppen zou niet veel graafwerk kunnen doen, en wielladers zonder wielen zouden niet kunnen rijden.

Sommige elementen worden echter vaak over het hoofd gezien of worden als vanzelfsprekend beschouwd. Neem bijvoorbeeld olie. Stelt u zich eens voor dat u een bouwmaschine probeert te bedienen zonder hulp van de motor, hydrauliek, transmissie, smeermiddelen voor de assen en remmen, koelvloeistoffen of vet.

Iedereen die denkt dat oliën en smeermiddelen gewoon allemaal dezelfde simpele olie en smeermiddelen zijn die uit de grond worden gepompt en direct in een flesje worden gedaan, moet eens wat tijd doorbrengen met dr. Anders Pettersson en dr. Donald McCarthy bij het technische centrum van Volvo Construction Equipment in Eskilstuna, Zweden.

HET DRAAIT ALLEMAAL OM DE JUISTE INGREDIËNTEN EN OM DIE MET ELKAAR SAMEN TE LATEN WERKEN

VITALE ONDERDELEN

Hoewel het tweetal uren kan praten over koolwaterstoffen, polyalfaolefinen en kinematische viscositeit gaan ze meteen over op hetgeen echt belangrijk is voor klanten.

“Vroeger bouwde men een machine en keek daarna wat rond om olie te vinden die in de machine gegooid kon worden. Tegenwoordig zien we olie als een onderdeel, eentje die van essentieel belang is,” zegt McCarthy. “Wij houden vanaf het begin rekening met olie. “Smeermiddelen spelen een grote rol in het maximaliseren van de prestaties van de machine en de tijd dat de machine in werking is,

terwijl onderhoud en kosten tot een minimum beperkt worden. De beste smeermiddelen zijn ontworpen om een machine gevoeliger en sneller te maken, waardoor het meer kan doen met minder brandstof. In bepaalde toepassingen en onder bepaalde voorwaarden hebben we gezien dat nieuwe oliën de prestaties verhogen met maar liefst 10-15%. Niet veel mensen weten dat.”

Het technische centrum, de grootste R&D-faciliteit van Volvo CE, biedt ruimte aan ongeveer 800 mensen die een breed scala aan baanbrekend onderzoek en testen uitvoeren ten behoeve van nieuwe, geavanceerde technieken en technische projecten.

“Vijf van ons werken fulltime aan smeermiddelen,” zegt de wereldwijd coördinator voor smeermiddelen, Pettersson. “Naast het laboratorium hebben we hier testkamers en machines. We houden alle vormen van data die binnenkomen in de gaten en we controleren de prestaties van een groot aantal machines in de wereld. We werken ook nauw samen met onze partners en met andere onderdelen van de Volvo Group.”

‘SALADEDRESSING’

De oliën en smeermiddelen van Volvo CE's eigen merk, zo vertelt Pettersson, “zijn uniek en specifiek voor ons; ze zijn op maat gemaakt.” Onderzoek en ontwikkeling gebeurt in samenwerking met oliemaatschappijen, bedrijven die additieven maken en universiteiten. Volvo is erg betrokken bij het vaststellen van oorspronkelijke specificaties, het ontwikkelen van formuleringen en het uitvoeren van testen.

“Het is vergelijkbaar met het maken van een saladedressing,”

zegt hij. “Je begint met een basisolie, die steeds net iets verschillend kan zijn, zoals extra jonge olijfolie, koolzaad, of iets anders. Vervolgens voeg je de specerijen toe, afhankelijk van of je een caesarsaladedressing wilt of een vinaigrette. De additieven vormen slechts een klein percentage in het mengsel maar zorgen voor een zeer groot verschil in eigenschappen.”

Sommige Volvo smeermiddelen zijn ontworpen voor de meest extreme omstandigheden: -40 °C in Siberië of +40 °C in woestijngebieden. De truc is echter om standaardoliën te produceren die optimaal en voor lange periodes kunnen presteren in een steeds breder scala aan omgevingen en temperaturen.

“Denk aan olie als het kloppen van room,” zegt smeermiddelenspecialist McCarthy. “Olie van slechte kwaliteit dikt snel in, een goede olie niet. Hierdoor functioneren ze langer goed en bieden ze langer bescherming aan machineonderdelen en zorgen ze voor een maximale brandstofefficiëntie.”

MACHINES LANGER IN WERKING

“Dit betekent ook dat de olie van een machine niet zo vaak verversst hoeft te worden,” legt hij uit. “Het verlengen van deze olieverseringsintervallen is cruciaal voor de verbetering van de werktijd van een machine en dat maakt een enorm verschil, vooral voor eigenaren van grote aantallen machines.”

NIEUWE OLIËN VERHOGEN DE PRESTATIE MET MAAR LIEFST 10-15%

En hoewel de focus op nieuwe ontwikkelingen ligt, voegt McCarthy toe, is het team van het technische centrum ook bezig bestaande oliën en smeermiddelen te verbeteren. “Niet iedereen heeft toegang tot de beste producten, maar het is belangrijk dat de eigenaren in meer afgelegen gebieden ook smeermiddelen kunnen krijgen die door Volvo gekeurd en getest zijn en op hun best functioneren.”

Pettersson, een 40-jarige Zweed, en McCarthy, een 42-jarige Schot, hebben een opleiding gevolgd tot werktuigbouwkundige en hebben allebei een uitgebreide chemische kennis. Ze ontmoetten elkaar in 2002 tijdens hun studie aan de Technische Universiteit in Luleå in het noorden van Zweden.

Ze zeggen dat hun karakters verschillend zijn, maar vinden het duidelijk leuk om met elkaar samen te werken en om te gaan. Ze delen ook een passie in het maken van een verschil.

“Het kan soms frustrerend zijn dat mensen niet weten wat we kunnen doen om hen te helpen, maar dat zien we als een uitdaging,” zegt McCarthy. “Steeds meer mensen beseffen wat voor belangrijke rol smeermiddelen spelen. Wij verspreiden die boodschap door trainingen te geven aan dealers, zodat hun staf aan klanten kan uitleggen hoe belangrijk ze zijn.”

Het is geen verrassing om te horen dat Pettersson een talentvolle kok is en McCarthy een bakker. Het draait immers allemaal om de juiste ingrediënten en hoe die met elkaar te combineren. En als een van hen aanbiedt om een salade te maken zal het ongetwijfeld heerlijk zijn. Zorg er alleen wel voor dat u het recept krijgt van de dressing. ☞



Dr. Anders Pettersson van Volvo CE (links) met Leszek Dawidziak van Cementownia Warta SA

Tijdens dit gesprek bezocht Leszek Dawidziak van het Poolse cementbedrijf Cementownia Warta SA het laboratorium. Hij vertelde Pettersson en McCarthy dat zijn bedrijf eigenaar is van een vloot van Volvo's, waaronder negen A40 knikdumpers. “Tot vandaag wist ik niet dat Volvo CE dit laboratorium had,” zei hij. “Vroeger hadden we 16 trucks van een andere fabrikant, maar we realiseerden ons dat we slechts negen Volvo dumpers nodig hadden om ze te vervangen. Ze worden ingezet in een zeer stoffige omgeving, maar de lucht- en oliefilters zorgen ervoor dat ze zeer betrouwbaar zijn. We gebruiken Volvo olie en smeermiddelen in al onze Volvo's en ook in een paar van de andere machines. Het verminderen van het aantal benodigde smeermiddelen, is belangrijk voor ons. Datzelfde geldt voor het groter maken van olieverseringsintervallen, wat de kosten drukt en waardoor onze machines langer zonder onderbreking kunnen werken.”



Gastdirigent Kent Nagano met het symfonieorkest van Göteborg
© Ola Kjelbye



Concertgebouw van Göteborg
© Sofia Paunovic



Göteborg Opera House
© Ingmar Jernberg

CULTURELE IDENTITEIT

Volvo ondersteunt het culturele en artistieke leven van haar thuisstad Göteborg, de op-één-na grootste stad van Zweden

door Kate Holman

Het symfonieorkest van Göteborg (ook bekend als het GSO) en de Göteborg Opera krijgen beide belangrijke, lange termijn steun van de Volvo Group. “De sponsoring door Volvo is een van de redenen dat de Göteborg Opera bestaat,” zegt business development directeur Jessica Malmsten. “Het is een zeer belangrijke samenwerking.”

Samen zijn de twee muziekorganisaties belangrijk voor de culturele identiteit van niet alleen Göteborg, maar van heel Zweden. In 1997 werd het GSO benoemd tot nationaal orkest van Zweden. Hiermee kreeg het orkest de erkenning voor de promotie van Scandinavische componisten en hun muziek over de hele wereld. De sponsoring van Volvo heeft hen geholpen om

naam te maken en een wereldwijde reputatie op te bouwen voor hun artistieke prestaties.

“Het helpt op vele, vele manieren,” zegt de Noorse Sten Cranner, die in november 2014 werd benoemd als CEO en artistiek directeur van het GSO. “Het stelt ons in staat om verder te gaan dan onze kernproducten en om bijzondere projecten te ondersteunen. Het geeft een extra boost.

“Het is mijn doel om van het GSO en de vele activiteiten in het Concertgebouw van Göteborg een belangrijk onderdeel van het leven van iedereen in de stad en de regio te maken,” voegt hij eraan toe. “Het orkest moet ook een belangrijke rol blijven spelen in het Zweedse muziekleven en haar internationale reputatie versterken.” →

“We helpen Göteborg een aantrekkelijke stad te worden om in te leven,” zegt Malmsten. “Door middel van muziek, theater en dans hopen we de kwaliteit van het leven van de mensen te verbeteren.”

SAMENWERKING

Culturele ondersteuning en sponsoring maken deel uit van Volvo. Het ondersteunt de zorg van de onderneming voor het welzijn van haar werknemers en hun gemeenschappen in alle aspecten van hun leven. Sinds 1983 is Volvo uitgegroeid tot de grootste sponsor van de GSO, en is het een van de vier grootste supporters van de Opera.

Het GSO werd opgericht in 1905, maar heeft dramatische momenten beleefd in zijn 110-jarige bestaan. In de jaren '20 van de vorige eeuw is de oorspronkelijke thuislocatie afgebrand en vervangen door het huidige Concertgebouw van Göteborg. Het gebouw was klaar in 1935 en wordt geroemd voor zijn baanbrekende architectuur en goede akoestiek. De grote zaal is bekleed met honderden gouden esdoorn panelen, die het geluid zonder vervorming terugkaatsen.

Sindsdien is het aantal leden van de GSO verdubbeld tot 109 muzikanten. Verder maken 86 spelers, 22 solisten, 46 koorzangers en 38 dansers het artistieke personeel van de Göteborg Opera compleet. De twee groepen werken steeds meer samen. Gedurende de komende twee jaar zijn er diverse gezamenlijke projecten gepland, waaronder een co-productie in 2017 waarin operasterren in het Concertgebouw zullen optreden. “We hebben een zeer gezonde en een heldere relatie,” zegt Cranner.

De thuislocatie van de Göteborg Opera is een al even indrukwekkend gebouw. Volvo was het eerste bedrijf dat de bouw van het nieuwe Opera-gebouw ondersteunde, dat werd ingehuldigd in oktober 1994 en gerenoveerd in 2009 en dat te vinden is aan de boulevard van de stad. Het verwelkomt 250.000 bezoekers per jaar bij ongeveer 270 optredens, waaronder dans, musicals en concerten. Het doel is om mensen van alle leeftijden en achtergronden te bereiken en hen aan te moedigen om betrokken te raken bij het creatieve proces.

Vorig seizoen, bijvoorbeeld, is er in samenwerking met het Rode Kruis een workshop georganiseerd met een groep pas aangekomen vluchtelingen, waarin ze nieuwe kunstwerken maakten op basis van hun eigen ervaringen.

“We willen een artistieke gemeenschap opbouwen die zich uitstrekt tot de delen van de samenleving die niet altijd een stem hebben bij de gevestigde culturele instellingen,” zegt de artistiek leider voor opera/drama Stephen Langridge. “We nemen dit deel van ons werk heel serieus.”

HET BELANGRIJKSTE

De bescherming van het milieu is een andere zorg. Zo heeft de Opera bijenkorven op het dak geïnstalleerd en werkt de Opera hard om de impact op het milieu zo klein mogelijk te maken door de opwekking van zonne-energie en de recycling van afval.



Jenny Holmgren en Denny Lekström
spelen in Gershwin's 'Crazy for You'
© Mats Bäcker

HET STEUNEN EN SPONSOREN VAN CULTURELE INSTELLINGEN IS DEEL VAN VOLVO

Het GSO is al even actief in de gemeenschap, zowel in Zweden als in het buitenland. In april 2015 toerde het orkest met steun van Volvo door vijf Chinese steden. De muzikanten waren vooral trots op hun optreden voor jonge patiënten in het kinderziekenhuis van Shanghai.

In de loop der jaren is het GSO geleid door een aantal uitstekende muzikanten. In 1907 was de gerenommeerde Zweedse componist Wilhelm Stenhammar de hoofdirigent en zowel Carl Nielsen als Jean Sibelius hebben hun eigen werken gedirigeerd. De huidige gastdirigent is de Amerikaanse Kent Nagano, terwijl hoofdirigent, de Canadese dirigent en sopraan Barbara Hannigan, een van 's werelds grootste dirigenten van hedendaagse opera is.

OP TOURNEE

De steun van Volvo helpt beide organisaties om de komende maanden een topprogramma van evenementen samen te stellen. Het GSO, die al optredens gegeven heeft in de Verenigde Staten, Japan en het Verre Oosten, gaat in november op tournee in Duitsland. December zal de start van het Sibeliusfestival inluiden. “We zullen alle symfonieën van Sibelius binnen een week uitvoeren,” vertelt Nagano.

De Göteborg Opera biedt van alles, van de eerste opera-uitvoering van Alfred Hitchcocks spionagethriller 'Notorious' met 's werelds toonaangevende indrukwekkende sopraan Nina Stemme in de hoofdrol, Gershwin's 'Crazy for You', tot een viering van de werken van Shakespeare in 2016, 400 jaar na zijn dood, met concerten en opera's gebaseerd op *Hamlet* en *Macbeth*. Dans is een andere belangrijke pijler van de Opera en de Danskompani, die onder leiding staat van Adolphe Binder, heeft internationale bekendheid vergaard en heeft samengewerkt met top choreografen als Sidi Larbi Cherkaoui.

GSO is er trots op om in de voorhoede van de digitale muziek te staan met gratis livestreams van concerten en video on demand, aangevuld met interviews en backstage chats.

“Ons digitale concertgebouw kan vanuit de hele wereld worden bekeken,” verklaart Cranner. Het is beschikbaar op www.gsoplay.se

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



GSO CEO/artistiek
directeur Sten Cranner
© Dan Holmqvist



Directeur artistieke dans van
de Opera, Adolphe Binder
© Mats Bäcker



De Göteborg Opera speelt voor een uitverkochte zaal

SCHAT,

DE LADER
IS GEKROMPEN

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



VIDEO

Een nieuwe video van LEGO® Technic laat zien hoe ver het designteam van 's werelds grootste speelgoedmaker ging om hun nieuwste miniwonder te perfectioneren. Zie hoe dit gebeurde op [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)



Volvo Construction Equipment



SUPERIEURE PRESTATIES

Een Chinese machinist prijst de Volvo A40D knikdumper →

door Michele Traverso



Fotografie door Daniele Mattioli



De Shanghai Laogang stortplaats, operationeel sinds 1989, is de grootste stortplaats in China en de plek van een van de grootste gas-to-energy-projecten op een stortplaats in Azië (zie pagina 16). De stortplaats wordt beheerd door Shanghai Old Port Garbage Disposal Co Ltd en is een joint-venture tussen het Franse bedrijf Veolia en de gemeente.

Dankzij hun betrouwbaarheid zullen de huidige vier Volvo A40D knikdumpers uiteindelijk worden aangevuld met meer Volvo materieel nu andere apparatuur het einde van zijn levensduur bereikt - dit is een plek waar machines snel oud worden. De Volvo dumpers komen tot hun recht in gladde omstandigheden waar andere trucks moeite mee hebben.

Machinist Xu Nong Ming verzamelt aarde met zijn Volvo dumper om de groeiende berg afval, elke 30 seconden wordt er een truck geleegd, af te dekken en het afval en percolatiewater in te sluiten. De Volvo dumpers worden ook gebruikt om het percolaat zelf te verplaatsen - tot vijf ladingen per dag - en soms het normale afval.

SPELTACTIEK

Zelfs wanneer de wielen wegzakken in de modder kan de machinist verschillende aandrijfopties in- en uitschakelen terwijl het voertuig in beweging is.

"Het helpt ook dat het voertuig een grote rijhoogte heeft," zegt Xu, die in 2005 begonnen is met rijden op de Laogang stortplaats.

Xu (de familienaam komt altijd eerst in China) begon zijn carrière in het leger, waar hij leerde rijden. "In december 1993 ben ik begonnen bij het leger en was gestationeerd in Hangzhou," zegt hij. "Het is veiliger werken met Volvo dumpers," voegt hij toe met een glimlach.

Xu is een vrolijke 45-jarige local. Hij komt uit Pudong, een groot district van Shanghai ten oosten van de rivier de Huangpu. Tot 20 jaar geleden was Pudong onderontwikkeld en speelde het de tweede viool achter Shanghai's Puxi, het district ten westen van de rivier en de plek van de oude stad. Tegenwoordig is Pudong het nieuwste en meest blinkende deel van de stad en staat het vol met wolkenkrabbers. Het

is de thuisbasis van de aandelenbeurs en andere financiële instellingen en van de internationale luchthaven. Ten zuiden van Pudong ligt de Laogang stortplaats, de plek waar Xu werkt.

In zijn vrije tijd is Xu een liefhebber van mahjong, het populaire Chinese spel met genummerde steentjes waarbij vaardigheid en strategie een belangrijke rol spelen. Mahjong wordt binnen of buiten gespeeld met vier personen. Het wordt vaak buiten langs de weg gespeeld op geïmproviseerde tafels waar het altijd veel bekijks heeft. Xu gaat in zijn vrije tijd ook graag vissen en zegt dat hij zijn eigen vangst altijd opeet, hoewel hij wel toegeeft dat hij nog geen grote vis gevangen heeft, alleen nog maar kleintjes.

DAGELIJKS WERK

De standaard werkdag van Xu duurt acht uur en begint 's ochtends om zeven uur. "Voordat we 's ochtends beginnen met werken, controleren we altijd eerst het materieel en doen we reparaties en onderhoud aan onze machines," zegt hij. De rest van de dag wordt er gewoonlijk rondgereden over de zand- en grindwegen rond de stortplaats om aarde dat wordt gebruikt om het verse afval af te dekken op te halen en te verplaatsen.

Xu is een groot fan van de superieure off-road prestaties van de dumper. "Zelfs als de A40D volledig geladen is, komt hij nooit vast te zitten in de modder," zegt hij. De brede banden zorgen voor een lage bodemdruk en een goede mobiliteit in off-road omstandigheden. "Zelfs als de wielen wegzakken in de modder zorgen het AWD-systeem en de banden ervoor dat hij makkelijk in beweging komt."

Xu vindt de nieuwere dumpers die gebruikt worden op de Laogang stortplaats niet zo ingewikkeld als hij had gevreesd. "Ik had verwacht dat deze machine moeilijker te bedienen was omdat hij volledig geautomatiseerd is. Echter, met de knikbesturing is het eigenlijk makkelijker."

De Volvo heeft zijn hart gewonnen: "In termen van draagkracht, bruikbaarheid en efficiëntie zou ik voor de Volvo kiezen vanwege de degelijkheid."

**ZELFS ALS DE A40D
VOLLEDIG GELADEN IS,
KOMT HIJ NOOIT VAST TE
ZITTEN IN DE MODDER**

MEER?

Er zijn nu verschillende 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



100% VOLVO

**KEEP
YOUR VOLVO
A VOLVO**

Genuine Volvo Maintenance Parts

Originele Volvo smeermiddelen worden gemaakt voor Volvo, door Volvo. Geen enkel ander smeermiddel kan de uitstekende prestaties van uw Volvo-machine op dezelfde manier behouden. Kies uit een scala van onderdelen en serviceniveaus die bij u passen om prestaties te maximaliseren en de tijd dat de machine gebruikt kan worden te optimaliseren. Ontworpen om de levensduur van de machine te verlengen en de kosten van het bezit te verlagen, kunnen Volvo smeermiddelen ervoor zorgen dat onderhoudsintervallen verdubbeld kunnen worden tot **4.000 uur***.

* Voor geselecteerde machines en smeermiddelen
Neem contact op met uw dealer om meer te weten te komen.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_Lub_A

Volvo Construction Equipment

