

spirit



BYGGDA FÖR ATT HÅLLA

Specialbyggda maskiner

TEKNOLOGI
Viktiga oljor

KLIMATÅTGÄRDER
Volvo CE är ledande

Behöver du utrustning för att utveckla din verksamhet? Volvo Financial Services hjälper dig



Flexibilitet är en förutsättning för att kunna utveckla ett företag. Därför behövs flexibel finansiering vid inköp av nödvändig utrustning. **Volvo Financial Services** erbjuder alternativ som passar ditt företags uppdrag – och budget. Öka företagets produktivitet utan att överskrida kreditgränsen hos banken, med hjälp av våra anpassade finansierings- och försäkringsprodukter. För specialerbjudanden och mer information, se **volvoce.com**

Alla produkter och tjänster är inte tillgängliga på samtliga marknader.

Volvo Construction Equipment



VÄLKOMMEN



Volvo CE:s forskare Anders Pettersson (vänster) och Donald McCarthy (s. 41)



Specialbyggt ger nöjda kunder

Det här numret innehåller två längre artiklar om Volvo-maskiner som har anpassats för kunder som arbetar i miljöer med mycket tuffa förhållanden eller extremt väder. Special Application Solutions, Volvo CE:s team för specialtillämpningar, har bara funnits i fyra år men börjar redan göra avtryck på global nivå.

Teamet responderade snabbt på ett nyzeeländskt företags behov av specialbyggda grävmaskiner för den inhemska skogsindustrin (s. 10). En glad Volvo-återförsäljare berättar att kunden fick exakt det som efterfrågades. De två levererade bandburna skogsmaskinerna – EC250DL och EC300DL – väcker nu ökat intresse i den aktuella regionen. Även i Nederländerna, där det är extremt viktigt med fördämningar och andra översvämningsskydd, har Volvo CE kommit till undsättning (s. 36), genom att leverera ett antal specialbyggda maskiner som hjälper till att förstärka fördämningarna.

Men Volvo CE tillverkar inte enbart anläggningsmaskiner. Vårt forsknings-, utvecklings- och testteam använder sin spjutspetskompetens för att utveckla avancerade smörjmedel. I det här numret besöker vi ett av de laboratorier där Volvo CE:s egna oljor utvecklas (s. 41).

Volvo Group ligger i framkant inom hållbar produktion, och Volvo CE fortsätter att vara ledande inom bygg- och anläggningsindustrin. I ett unikt samarbete med Världsnaturfonden arbetar Volvo CE för att minska utsläpp och energiförbrukning från produkter och tillverkning. Volvo CE:s vd Martin Weissburg intervjuas om klimatåtgärder (s. 24) och vad företaget gör för att möta de utmaningar som branschen står inför.

Numret innehåller också en artikel (s. 34) om nöjda kunder som har dragit fördel av finansiering från Volvo Financial Services (VFS). Många kunder måste ta lån eller använda leasingavtal vid inköp av anläggningsmaskiner. Det är här som VFS kommer in i bilden – i artikeln på sidan 32 förklarar vi hur finansieringstjänsterna fungerar.

Allt innehåll i det här numret, tillsammans med videorapporter och fler bilder, är tillgängligt på **Spirit**-webbplatsen och via **Spirit**-appen (kostnadsfri) för mobiltelefoner och surfplattor. Den tryckta versionen av numret utkommer på 13 språk. Besök webbplatsen för att få information om hur du gör för att få tidningen levererad till din hemadress, om du vill börja prenumerera på den. ☞

spirit

ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Foton: huvudbild © Gustav Mårtensson, porträtt © Piet Goethals
VS66 SV



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

I DET HÄR NUMRET

3 VÄLKOMSTBREV

Volvo CE bygger anpassade maskiner åt nöjda kunder

6 INSIDAN

Johan Wollin gör verklighet av Volvo CE:s energiförbrukningsmål

10 NYA ZEELAND

Skogsindustrin är inget för veklingar

16 KINA

Vid Laogang-deponin i Shanghai omvandlas avfall till energi

20 FRANKRIKE

Kalkstensbrytning som sköts av ett lokalt företag sedan 1895

24 MILJÖ

Intervju med Volvo CE:s vd Martin Weissburg

26 BRASILIEN

Ett brasilianskt bolag är världens största inköpare av Volvo EC700-grävmaskiner

30 SÄKERHET

Säkerhet är utgångspunkten i Volvo CE:s aktiviteter

32 FINANS

Volvo Financial Services förstår Volvo-kunderna och deras branscher

41 NY TEKNIK

Volvo CE utvecklar nya smörjmedel och oljor

44 SPONSORSKAP

Volvo stödjer Göteborgs konst- och kulturliv

49 FÖRARHÖRNAN

En kinesisk förare lovprisar Volvos ramstyrda A40D-dumper

PÅ FRAMSIDAN

En av sex specialbyggda Volvo-grävmaskiner som ägs av Vries & van de Wiet, ett nederländskt företag som bygger fördämningar © Erik Luntang

36 NEDERLÄNDERNA

Anpassade Volvo-grävmaskiner används för att förstärka fördämningar



10



30



24



16

VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

September/oktober/november 2015 NUMMER: 56

UTGIVEN AV: Volvo Construction Equipment SA

CHEFREDAKTÖR: Thorsten Poszwa

REDAKTIONELL SAMORDNARE: Krista Walsh

PRODUKTION OCH DESIGN: CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

SKRIBENTER: Sam Cowie; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths; Justin Harper; Kate Holman; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Jeff Rogers; Cathy Smith; Michele Traverso; Catherine Wells
FOTON: 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



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

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



SPRITTER AV ENERGI

Här är mannen som ansvarar för att minska Volvo CE:s energiförbrukning

av Cathy Smith

Redan som tonåring hemma i garaget i Helsingborg upptäckte Johan Wollin att han gillade konkreta utmaningar. Han brukade meka med mopeder och motorcyklar, för att försöka få dem att gå snabbare.

”Vid ett tillfälle hade jag tre motorcyklar, trots att jag var för ung för att få köra dem”, berättar han.

När man ser Johan idag, klädd i kostym och kavaj, är det svårt att föreställa sig den mekande tonåringen i oljefläckig T-shirt. Nu för tiden ansvarar han bland annat för miljöarbetet på Volvo Construction Equipments fabriker, vilket enligt Johan är ett naturligt steg efter en maskinteknisk universitetsutbildning. Han inledde studierna i Trollhättan – Saabs hemvist – men flyttade 1996 till Coventry, den brittiska bilindustrins födelseort.

ARV

”Arvet från bilindustrin kändes tydligt i Coventry, med Jaguar och Rover kring hörnet och många välkända namn som Singer Motors och Triumph.”

Men som student i Coventry valde Johan att köpa en begagnad Volvo 440 i stället för något av de brittiska märkena. Han skrattar åt minnet. ”Bonden som jag köpte bilen av måste ha använt den för djurtransporter. Lukten försvann aldrig, och det fanns fortfarande halm under sätena när jag sålde bilen tio år senare.” →



**VI LEVER EFTER
VÅRA KÄRNVÄRDEN**



Men den pålitliga bilen tog honom tillbaka till Göteborg i början av 2000-talet, där han anställdes som motorutvecklare hos Volvo Cars.

Fem år i Sverige följdes av vistelser i Kina och Frankrike då han arbetade för Autoliv, ett svenskt företag specialiserat på säkerhetssystem för bilar. Han arbetade även en period för Toyota i Bryssel.

MED RÖTTER INOM MILJÖARBETE

2012 återvände Johan till sina rötter, genom att börja arbeta för Volvo CE i Bryssel. Här har han flera befattningar: Global Director Industrial för Manufacturing Engineering och Global Director Health & Safety och Environmental Care.

Det är miljöaspekten av jobbet som påminner honom om tiden i Coventry, där han i sitt doktorsavhandling undersökte hur luftflödet i katalysatorer kan förbättras – vilket blev en av Johans första erfarenheter av miljöarbete och något som han allt sedan dess bär med sig.

”Om den globala uppvärmningen ökar med två grader får det allvarliga konsekvenser för många människor i världen. Därför måste vi göra allt vi kan för att förhindra det”, säger Johan.

Han är särskilt stolt över Volvos samarbete med Världsnaturfonden och Climate Savers-utmaningen: ”Jag tycker att Volvo gör ett mycket bra miljöarbete – vi lever efter våra kärnvärden. Det känns inte som en marknadsföringsgrej.”

Johan ansvarar för ett omfattande internt projekt som syftar till att minska Volvo CE:s energiförbrukning, till exempel genom att minska elförbrukningen under fabrikenas stilleståndsperioder, dvs. på kvällar och helger.

”Det handlar om att stänga av saker och att ändra beteenden och arbetsplatskulturer. När man går hemifrån låter man ju till exempel inte TV:n stå på. I fabriken kanske det inte går

att stänga av alla maskiner fullständigt, men däremot kanske man kan stänga av till exempel hydraulsystemet och bara låta kontrollsystemet vara på.”

SLÄCKTA LAMPOR – EN LYSANDE STRATEGI

Världsnaturfondens utvärdering av projektet visar att Volvo CE har höjt sig flera snäpp. Vid vissa Volvo-fabriker berodde upp till 40 % av elförbrukningen på att maskiner och utrustning inte stängdes av. Målet är högst 15 % relativ elförbrukning under stilleståndsperioder. Några av de åtta största fabriken har redan uppnått det.

Särskilt Sydkorea och Brasilien har enligt Johan gjort ett ”fantastiskt jobb” och nått värden under 10 %. I ett diagram över elförbrukningen hos Volvo CE-fabriken i Sydkorea, sjunker kurvan kraftigt mitt på dagen.

”Då släcker de ljuset för att gå iväg på lunch. De är verkligen hängivna uppgiften.”

Projektet ger fördelar även i ekonomiskt hänseende. Strategin är ett sätt att finansiera ytterligare miljöåtgärder – besparingarna från minskad elförbrukning beräknas uppgå till omkring 1 miljon dollar per år, som sedan kan återinvesteras i nästa fas i Climate Savers-projektet, då energiförbrukningen inom produktionen ska åtgärdas. Det hägrande, övergripande målet är att uppnå koldioxidneutral verksamhet i alla Volvo CE-anläggningar.

Johan är laddad för utmaningen: ”Som P.G. Gyllenhammar sa 1972 är vi, när det gäller klimatförändringarna, visserligen själva en del av problemet – men vi är även en del av lösningen.”

Besök *Spirit*-webbplatsen eller hämta *Spirit*-appen för att se den filmade intervju

BYGGDA FÖR ATT HÅLLA

Specialbyggda Volvo-grävmaskiner
har blivit en viktig kugge i den
nyzeeländska ekonomin →

av Jeff Rogers



Foton av David Alexander



Rory Button från Button Loggings (till vänster) med Mark Keatley från TransDiesel

Skogsbeklädda Canterbury – en höglänt region på Nya Zeelands sydö – är inget för veklingar, särskilt inte under vintermånaderna juni till augusti, då is och snö kan ge temperaturer ner till -20 °C. Bergskedjan Sydalperna som sträcker sig längs större delen av ön är en effektiv fond i det karga landskapet. Här odlas tallskog för trävaruexport.

Nyckeln till effektiv fällning av skogen är att använda rätt utrustning – Volvo CE tillgodoser kundens behov genom att leverera skogsmaskiner som är särskilt byggda för att klara de tuffa förhållandena i regionen, som även går under det maoriska namnet *Aotearoa*.

Fyra maskiner är redan i drift och ytterligare två har beställts, vilket innebär att kunden har tillgång till två olika versioner: bandgrävorna EC250DL och EC300DL, som är den tyngre versionen.

Rory Button arbetar för företaget Button Logging och har avverkat hundratals hektar på Sydöns östkust. Han manövrerar en av de nya EC300DL-maskinerna, som levererades i körklart skick och togs i drift direkt vid leveranstället.

PROFFSUTRUSTNING

”Skogsindustrin är inte den enklaste av de nyzeeländska branscherna. Det krävs rejäl utrustning för att klara den tuffa miljön”, säger Rory. ”Det finns stora skillnader mellan skogsavverkning på Nya Zeeland och i till exempel Europa. Virket är mycket grövre och vi har börjat använda bandmaskiner i högre grad.”

Maskinerna levererades av Volvo CE:s Special Application Solutions-team, under ledning av Peter Lam. TransDiesel, Volvo CE:s distributör i Nya Zeeland, var en viktig aktör och drivkraft vid inköpet av de specialbyggda maskinerna.

TransDiesel fick exakt det som efterfrågades, och marknadschefen Mark Keatley är mycket nöjd med resultatet. ”Vår marknad är väldigt liten, men vi gav oss inte förrän Volvo skickade sitt team”, säger han.

Volvo-teamet besökte ett antal olika avverkningsområden, för att kunna utveckla en specialbyggd skogsmaskin som klarar de tuffa förhållandena.

Terrängen är lerig och fylld av stenblock som kan skada utrustningen. Skogsmaskinerna har en hög och bred undervagn, ett extra tåligt underskydd och bandskydd av fulllängd. Extra tålig motorhuv, robusta sidopaneler samt förstärkta bränsle- och hydraultankar är andra specialegenskaper. En förstärkt förarhytt plus tre nödutgångar från hytten – bakrutan, sidodörren och takluckan – är några av de funktioner som ökar säkerheten för föraren.

Maskinerna är dessutom utrustade med Volvos snabbfäste för enkelt byte av redskap, till exempel skopor och gripare, beroende på vilken uppgift som ska utföras. ”Maskinen kan avverka, bearbeta, lasta, stubbavverka, gräva diken, plantera och bygga vägar”, säger Mark.

KONTROLL

”Volvo-maskinen är en av de bästa jag någonsin kört. Den är lättmanövrerad och har snabb bomrespons, vilket gör den →



Här är juni, juli och augusti vintermånader

mycket mer effektiv", säger Rory. Från bildskärmen i hytten kan han kontrollera vad som händer baktill och i den högra döda vinkeln.

Grävmaskinen har också försetts med ett CareTrack telematiksystem, vilket innebär att företaget kan identifiera maskinens geografiska position och övervaka hur effektivt maskinen används avseende bränsleförbrukning och drifttid. Systemet skickar också varningsmeddelanden till TransDiesel när grävmaskinen bör servas.

Som den tredje största industrin, näst efter jordbruk och turism, är skogsbruk en viktig del av den nyzeeländska ekonomin, och inbringar mer än motsvarande 987 miljoner euro. Inhemska träarter som Totara och Kauri – varav vissa exemplar är hundratals år gamla och viktiga turistattraktioner – får i de flesta fall inte röras av skogsbolagen.

Men i stället har de tillgång till nästan 1,8 miljoner hektar av mestadels Montereytall eller Nya Zeeland-tall. Douglasgran och olika cypress- och eukalyptusarter odlas också för både den inhemska marknaden och exportmarknaden. Knappt hälften av de avverkade stockarna och det bearbetade timret exporteras, främst till Australien, Kina, Japan, Korea, USA, Indonesien och Indien. Utöver det grövre timret exporteras sågat virke, skivor, träflis, massa, papper och andra produkter.

SÄKERT OCH SMART

Dave Button, Rorys pappa och en av familjeföretagets delägare, är helförtjust i företagets senaste inköp, och tog plats bakom

DEN ARBETAR SNABBT OCH HAR BRA BRÄNSLEEKONOMI

spakarna så fort maskinen hade levererats. "Den går jättebra", säger han. "Den arbetar snabbt och har bra bränsleekonomi."

Ekonomi och bränsleeffektivitet är viktiga faktorer för Button Logging, som har tre avverkningsteam och ett vägbyggsteam utstationerade runt om i Canterbury. Christchurch håller på att byggas om efter de förödande jordbävningarna 2011, då staden förstördes, 185 personer dog och tusentals blev hemlösa.

Till den nya ägarens förtjusning krävdes ingen modifiering av maskinens hydraulik, banddelar eller hytt. Den senare är i stort sett oförstörbar – en viktig egenskap i en bransch där olycksfallsfrekvens är ett omdiskuterat ämne. På grund av hög dödsfrekvens – 10 personer förolyckades under 2013 – är branschen under uppsyn. Volvo EC300DL:s säkerhetsfunktioner, till exempel den specialdesignade och ROPS-certifierade förarhytten med förstärkt, 31 mm tjock framruta, är därför välkomna egenskaper i den nyzeeländska skogsindustrin.

FISC (Forest Industry Safety Council) är ett nyinrättat råd som arbetar för att höja säkerheten med hjälp av utbildningar och bättre utrustning. Åtgärderna har redan lönat sig: förra året inträffade endast ett dödsfall och antalet allvarliga olyckor minskade med 60 %. Frågan om säkrare utrustning drivs hårt av rådet – intresset ökar för de nya Volvo-maskinerna med specialbyggd och extra hållfast hytt. ☒

Besök *Spirit*-webbplatsen eller ladda ner *Spirit*-appen för att se ett videoklipp från platsen



**VOLVO-MASKINEN ÄR EN AV
DE BÄSTA JAG NÅGONSIN KÖRT**

INGEN TID ATT FÖRLORA

I deponianläggningen Laogang omvandlas avfall till energi – projektet är ett av de största i världen av det här slaget

av Michele Traverso

Mullret från en Lufthansa A380 som avgår från Pudong International Airport i Shanghai bryter tystnaden. I deponiområdet i Laogang hörs annars bara syrsor och fåglar.

Driftchefen Sun Yan Feng utför sin dagliga inspektionsrunda för att kontrollera att allt fungerar som det ska. Halvdussin olika maskiner används för att jämna ut en stor men inte särskilt hög kulle, som är delvis täckt av en svart presenning. Anläggningen påminner om en scen i en dystopisk science fiction-film och är slutstationen för omkring en tredjedel av det avfall som Shanghai genererar dagligen. Eftersom



Ramstyrda Volvo A40D-dumprar används för att täcka över avfall med jord

Foton av Daniele Mattioli

staden har fler än 23 miljoner invånare, är det ett omfattande dagsverke som utförs på deponin. Det luktar ingenting, konstigt nog.

En ramstyrd Volvo A40D-dumper är på väg mot en jordhög i områdets utkant. Jorden används för att täcka över avfallet. På så sätt stängs lukten inne samtidigt som spridning av insekter och skadedjur förhindras. Under jordlagret skapas också den biologiska miljö som krävs för att producera gas, som i sin tur genererar elektricitet. "Vi täcker över avfallet med ett ca 20 cm tjockt jordlager", förklarar Sun, och ger en kortfattad men tydlig beskrivning av processen: "Sopor, jord,

ta bort jorden, mer avfall, mer jord, ta bort jorden och sedan mer avfall."

ETT LIVSVERK

Laogangs deponianläggning ligger 60 km från Shanghais stadskärna och drivs av Shanghai Old Port Garbage Disposal, ett företag som ägs gemensamt av staten och det franska företaget Veolia, som har 60 % av andelarna. Projektets beräknade livslängd var 45 år, men eftersom dagskapaciteten har ökat med 8 000 ton räknar man nu med att anläggningen

ska vara igång i ytterligare 10 år, tills ca 80 miljoner kubikmeter har fyllts.

Projektets omfattning är häpnadsväckande, som med många andra infrastrukturprojekt i Kina. Området är 4,2 km långt och 800 m brett – man har därmed skapat en yta om totalt 361 hektar, som sträcker sig ut i Östkinesiska havet. För att ytterligare belysa omfattningen: Varje dag tar anläggningen emot avfall motsvarande 114 fyllda A40D-dumprar. Sedan anläggningen öppnades har ca 27 miljoner ton avfall blivit en del av markskiktet.

När A40D-dumpern har hämtat sin last återvänder den till det aktiva området, där lasten dumpas, fördelas över det →



Laogang-anläggningens driftchef Sun Yan Feng



Fyra ramstyrda Volvo A40D används i anläggningen

befintliga skiktet och sedan täcks med jord och ett så kallat geomembran – ett tätskikt som innesluter avfallet och det lakvatten som genereras. Trafikflödet är imponerande: var 30:e sekund anländer en gul, fullastad dumper av containerstorlek och ett likadant, tomt fordon lämnar platsen.

”Vi har ungefär 100 sådana maskiner, och var och en av dem kör fem rundor per dag”, säger Sun. Lastbilarna fylls med fast avfall vid en närliggande docknings- och sorteringsstation, dit avfallet från staden anländer på pråmar.

MULTITASKING

”Vi har fyra Volvo-dumprar – de är perfekta här eftersom de klarar de dåliga vägförhållandena”. Dumprarna används också för att transportera lakvattnet – ca fyra eller fem laster per dag – och ibland även själva avfallet om det behövs.

Hög tillförlitlighet är den främsta faktorn när ny utrustning köps in. ”Trots minimalt underhållsbehov har A40D-maskinerna mycket låg felfrekvens, vilket gör att de kan användas utan avbrott.”

Fördelarna är även av ekonomiskt slag. ”Vår förtjänst är motsvarande 32,2 miljoner dollar per år, i ett projekt där

marginalerna är ganska små. Förra året blev företagets vinst 4,8 miljoner dollar.” Den ojämförigt största kostnaden hittills är hanteringen av de kemiska ämnena i lakvattnet.

Att sköta en modern deponianläggning är mycket mer än att gräva ett hål och fylla det med avfall. Det slam som sipprar igenom avfallshögen samlas upp i lakvattenbassänger.

Lakvattnet måste sedan behandlas innan det når grundvattnet, som annars kan förorenas av de giftiga ämnena i lakvattnet.

Deponioperatörerna samlar också upp gasen från det multnande avfallet. Gasen förbränns och genererar elektricitet. Processen innebär inga betydande ekonomiska vinster, men minskar utsläppet av växthusgaser till atmosfären. Dessutom sparar man utsläppsätter som kan säljas på den internationella marknaden. En

underleverantör sköter kraftgenereringen, eftersom det krävs en kinesisk part för sådan verksamhet.

INGET TILL SPILLO

I stadsmiljön är det vanligt med separata behållare för återvinningsbara material, men eftersom myndigheterna saknar resurser för att driva ett officiellt återvinningssystem

blir slutresultatet att allt samlas i en enda hög av osorterat avfall.

”Återvinningen sköts bra i liten skala”, menar Sun, och syftar på de olika återvinningskärlen samt den informella arbetskraft som i de kinesiska städerna handplockar avfall för att sälja det vidare till skrothandlare. Skrothandel är på uppåtående – personer utan andra inkomstkällor samlar papper, glas, trä, metaller och andra material. Systemet är inte formellt dokumenterat men anses vara effektivt, och återvinner enligt bedömare upp till 38 % av det kommunala fasta avfall som genereras i Kina varje år.

”Volvo-dumprarna importerades av Veolia i början av projektet. Men vår lokala återförsäljare, Shanghai Fullback Full Construction Equipment, ansvarar för service och reservdelar”, förklarar Kino Zhao – Volvo CE:s key account- och säljchef i Kina.

Laogangs deponiområde är en kraftfull påminnelse om den kinesiska ekonomins tillväxt och de oundvikliga konsekvenserna. Under de senaste trettio åren har miljontals kineser lyfts ur fattigdom – samtidigt har avfallsproduktionen skjutit i höjden, vilket kräver bättre och effektivare hanteringstekniker och verktyg.

”De senaste tio åren har vårt deponiområde fyllts på med 27 miljoner ton avfall”, säger Sun. ”När utrustningen börjar nå slutet av sin livslängd, planerar vi att köpa in fler Volvo-maskiner, så att vi kan fortsätta att tillgodose behoven med maximal kapacitet.”

Kina är på väg att övergå till sopförbränning, eftersom deponi inte är ett populärt alternativ hos allmänheten.

Förbränning luktar mindre, särskilt på sommaren, men genererar mer utsläpp av skadliga ämnen, och kostnaden per ton avfall är nästan tre gånger så hög. Kostnadsskillnaden beror på att det kommunala avfallet är osorterat, vilket gör att det krävs mer energi för att förbränna det effektivt. ”Vi får mellan 10 och 13 dollar per ton från myndigheterna men med

förbränningsugnar blir deras kostnader närmare 32 dollar per ton.”

Det är ingen okomplicerad bransch, konstaterar Sun och blickar ut över avfallskullen. ”Men det här är mitt sätt att bidra till det kinesiska samhällets välbefinnande.”

LAOGANGS DEPONI ÄR EN KRAFTFULL PÅMINNELSE OM KINAS EKONOMISKA TILLVÄXT

Besök *Spirit*-webbplatsen eller ladda ner *Spirit*-appen för att se ett videoklipp



Familjeföretaget Sylvestre-Béton beställde nyligen åtta nya hjullastare

HELT ENKELT DET BÄSTA

Samarbetet mellan den här Volvo CE-kunden och den lokala återförsäljaren är nyckeln till deras gemensamma framgång

av Catherine Wells

Ett dämpat muller hörs när sprängladdningarna detonerar i kalkstenbrottet vid Chaux de la Tour i Luberon i sydöstra Frankrike. När molnet av vitt damm har skingrats börjar ett antal maskiner åka nedåt längs de slingriga vägarna, till stenbrottets botten.

Längst fram åker en Volvo L180H-hjullastare. Föraren bär mörka solglasögon som skydd mot den starka provensalska solen.

Brottet ägs av den belgiska industrikoncernen Lhoist, men drivs av Sylvestre-Béton, ett lokalt företag med anor från 1895. 37-åriga Rudy Sylvestre leder familjeföretaget och är den femte generationen att plocka upp stafettpinnen. Företaget driver åtta stenbrott i Sydfrankrike och är därför en viktig kund för både Volvo CE och Volvo Trucks.

Rudy har precis beställt 25 nya FH500-lastbilar och 11 maskiner – två bandgrävare av modellerna EC360CNL och EC460CL och åtta nya hjullastare av modellerna L30G, L120H, L150H och L180H.

TUFFA FÖRHANDLINGAR

Rudy och Volvo CE:s lokala återförsäljare Olivier Marziano har känt varandra i nästan 15 år – men det underlättade inte förhandlingarna.

”Vi skrattar åt det idag, men under förhandlingarna var det tufft”, säger Olivier. ”Det är inte lätt att göra affärer med Rudy Sylvestre. I en och en halv månad pågick förhandlingarna – vi kom hit varannan dag för att demonstrera maskinerna och →



Olivier Marziano, försäljningschef, Payant PACA



Rudy Sylvestres företag driver åtta stenbrott i södra Frankrike



jämföra med konkurrenternas erbjudanden. Men det var definitivt värt det, när man ser resultatet”, säger han och kastar en blick över axeln, på en av Volvo-maskinerna i stenbrottet.

Vad avgjorde saken för Rudys del? ”Kundrelationen, servicen och priset gör det här till de bästa maskinerna på marknaden”, konstaterar han.

I anläggningen bryts upp till 400 000 ton kalksten per år, vilket innebär stora påfrestningar på maskinerna. Andrahandsvärdet är viktigt, eftersom maskinerna byts ut vart femte år.

”Man måste bli något av en specialist inom kundens område”, menar Olivier, som besöker stenbrottet regelbundet.

En Volvo-grävmaskin skopar upp den nyligen bortsprängda kalkstenen och tömmer den på en lastare som transporterar stenen till krossmaskinen i ett närliggande stenbrott. Kalkstenen kommer förmodligen att användas som dräneringsmaterial i vägbyggen, eller malas till ett kalciumkarbonatpulver som kan användas i läkemedel eller tandkräm.

PLANERING I FÖRVÄG

Olivier Marziano, med bas i Aix-en-Provence, är försäljningschef hos Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), som är en av Volvo CE:s största återförsäljare i Frankrike.

Avtalet med Rudy är ett konkret resultat av Oliviers hårda arbete för att bygga upp Volvo CE:s marknad i regionen – ett arbete som inte underlättades av att byggmarknaden började gå extremt trögt i Frankrike.

Rudys företag kände av krisen precis som många andra, och tvingades sälja delar av cementverksamheten. Men han använde tiden till att förbereda sig inför en kommande uppgång.

”I riktigt tuffa tider börjar du ifrågasätta och undersöka alla aspekter, till exempel möjligheterna med ny utrustning. I år och förra året har vi gjort stora investeringar i mer effektiv utrustning, som kommer att minska våra underhålls- och bränslekostnader.”

Han ser ljus på framtiden. Berömda bergsbyar som Gordes och Lacoste breder ut sig på bergssluttningarna – Provence sägs ofta vara en av Frankrikes vackraste platser.

”För mig finns det ingen bättre plats att bo på”, säger Rudy. När det gäller företagets framtid, antyder han att nya projekt är inplanerade. ”Vi tänker köpa fler maskiner – förmodligen Volvo”. ☑

Besök [Spirit](#)-webbplatsen eller ladda ner [Spirit](#)-appen för att se ett videoklipp från stenbrottet

Maskinerna byts ut vart femte år

LEDARROLL

Samarbete är en förutsättning för framgångsrikt klimatarbete, säger Volvo CE:s vd Martin Weissburg

av Patricia Kelly

Volvo CE, en pionjär inom hållbar produktion, fortsätter att ligga i framkant när det gäller klimatåtgärder inom bygg- och anläggningsindustrin. Men fortsatt samarbete mellan branschen, den akademiska världen, myndigheter och icke-statliga organisationer är avgörande om branschen ska kunna bli mer hållbar i framtiden, säger Volvo CE:s vd Martin Weissburg. Enskilda sektorer kan inte nå klimatmålen på egen hand.

Som värd för den första CCC-konferensen (Construction Climate Challenge) – ett initiativ som Volvo CE startade 2014 för att främja klimatarbete och energieffektivitet i byggbranschen – konstaterar Weissburg att konferensdeltagarna var väl införstådda med att miljöskadorna är värre än vad som tidigare har befarats.

”Vi tog del av ett antal mycket alarmerande rapporter om miljöns tillstånd. Var och en måste hjälpa till att driva utvecklingen mot en lösning. Varje aktör – hela branschen och alla tillverkare – måste accelerera sitt klimatarbete, öka sina investeringar, skärpa sitt fokus och ta aktiv del i våra gemensamma ansträngningar, om vi ska nå en förändring.” Lösningen är, menar Martin Weissburg, ett omfattande samarbete mellan alla sektorer, inte bara inom branschen. Det pågår redan vissa samarbeten, men omfattningen måste öka.

För att lyckas med klimatåtgärderna behövs det även en gemensam terminologi och enheter för att kunna mäta klimatförändringarna och eventuella miljöförbättringar.

EN BRA AFFÄR

Att skydda miljön och minska koldioxidutsläppen är inte en ekonomiskt lönsam affär för alla, menar Martin Weissburg. ”Miljöhänsyn är ett av Volvos kärnvärden. Det är vår utgångspunkt varje dag, och vi funderar ständigt kring hur miljöarbetet är en fördel för oss.”

Motstånd mot förändringar och ovilja att agera gör det nödvändigt att inrätta regler och policyer, menar Martin Weissburg, och ger motorutsläppsstandarderna som exempel.

”Standarderna ändras kontinuerligt. Hela branschen måste följa samma spelregler och villkoren blir lika för alla. Detta ger upphov till innovationer, investeringar och ny teknik. När policyer införs i branschen är det bra för samhället, och har en positiv påverkan på miljön.”

HANDLING I STÄLLET FÖR ORD

”Volvo CE fortsätter att vara pionjär inom området. Vi är ledande genom vårt agerande och våra investeringar. En stor del av vår forsknings- och utvecklingsbudget går till att köpa in den senaste tekniken, i syfte att minska utsläppen. Vi investerar också fortlöpande i tjänster och produkter, till exempel utbildningar inom effektiv maskinanvändning, som kan bidra till att öka effektiviteten och minska bränsleförbrukningen.” Volvo-fabriken i Braås, där ramstyrda dumptrar tillverkas, är den första anläggning i branschen som kan stoltsera med att ha nått en fullständigt koldioxidneutral produktion. ”För att lyckas krävs det ett starkt engagemang”, säger Martin Weissburg.

Men vem som leder eller lyckas bäst är oväsentligt när det gäller att klara den övergripande utmaningen, dvs. att vända klimatförändringen.

”Vi tog initiativ till CCC-konferensen för att sammanföra människor, öka medvetenheten kring de här frågorna och skapa ett gemensamt forum. Det spelar ingen roll vem som har ledarrollen, bara jobbet blir gjort. Ingen klarar det på egen hand. För att lyckas måste vi göra det här tillsammans.”

Besök [Spirit](#)-webbplatsen eller hämta [Spirit](#)-appen för att se den filmade intervjun

DET SPELAR INGEN ROLL VEM SOM HAR LEDARROLLEN, BARA JOBBET BLIR GJORT



Foto av Sander de Wilde

BRYTER NY MARK

Fagundes, ett brasilianskt gruvbolag, blev nyligen världens största inköpare av Volvos 70-tons grävmaskin

av Sam Cowie

Foton av Lianne Milton

Tillförlitlighet, produktivitet och mycket värde för pengarna är de främsta skälen till att Fernando Fagundes, försäljningschef hos gruvbolaget Fagundes, väljer utrustning från Volvo Construction Equipment.

Fernando Fagundes tar emot oss på Butiá Farm, företagets anläggning i delstaten Rio Grande do Sul, nära gränsen mot Argentina och Uruguay. Där förklarar han varför företaget väljer Volvo-grävaren EC700:

”Enkelt – får jag inte den avkastning som krävs väljer jag en annan maskin”, säger han.

Som ett av Brasiliens ledande gruvbolag har företaget köpt in fler än 60 EC700-grävare sedan 2008.

KÄRNVÄRDEN

Med starkt fokus på hållbarhet firade företaget nyligen 30 år i branschen. Företaget grundades 1985 av José och Nelsi

Fagundes och drivs av bröderna Fernando, Silvio och Diogo, som är måna om att upprätthålla familjens kärnvärden kring respekt och beslutsamhet, och att samtidigt arbeta hållbart, till exempel genom att återställa tidigare gruvbrytningsplatser.

Fagundes började använda EC700 under 2008 och hade då varit Volvo-kund i ungefär fem år. Volvos 70-tons grävmaskin har kommit att bli en av företagets mest tillförlitliga maskiner.

Det finns billigare maskiner på marknaden men tack vare hög produktivitet ger EC700 extremt bra avkastning, menar Fernando. På lång sikt är det dyrare att köpa billigare maskiner, som inte har lika hög kapacitet.

”Priset är viktigt men det är inte allt. Inköpspriset är endast en av flera aspekter. Produktivitet är minst lika viktigt”, säger Fernando.

Den välmående delstaten Rio Grande do Sul är Brasiliens största producent av kol, och en av de delstater som står

för den största andelen av landets BNP. Delstaten är till ytan större än Storbritannien och har 11 miljoner invånare, ”gauchos”, som delar ett rikt kulturarv med influenser från Spanien, Portugal, Italien, Östeuropa och Afrika.

När företaget grundades fokuserade man främst på industriella jord- och marktransporter och utsläppshantering, för att sedan övergå till gruvdrift. Företaget vann sitt första lokala gruvdriftsavtal 1995, och 2001 rodde man hem ett kontrakt gällande gruvdrift i en annan delstat.

Fagundes har utvecklats till ett av de främsta gruvbolagen i Brasilien, och finns nu i sju av Brasiliens 27 delstater, där man bryter basalt, kalksten, fosfat, järn, guld, niob och vanadin. I Rio Grande do Sul tillgodoser företaget det enorma behovet av kol – Brasiliens främsta källa till elektricitet.

Fagundes erbjuder också tjänster till en lokal anläggning som tar hand om 60 % av avfallet i Rio Grande och utvinnet metangas ur detta. Gasen framställs i staden Minas do Leão

och transporteras sedan i underjordiska rörledningar till ett värmekraftverk som genererar elektricitet för upp till 80 000 människor.

RÄTT FÖR UPPGIFTEN

Fyra Volvo EC700 är i full gång i kolbrottet som vi blickar ut över under samtalet. ”Han har inte blivit chef för att han är släkt – utan för att han får jobbet gjort”, säger Fernando och pekar på Silvio.

Företaget Fagundes har fler, separata affärgrenar för jordbruk, boskapsskötsel, bygg- och anläggning, krossning och transport.

Det som skiljer Fagundes från andra utvinningsföretag, menar Fernando, är engagemanget för hållbarhet i en region som på grund av rika kolfyndigheter har utsatts för kraftig miljöförstöring. →

Kolbrytning i Rio Grande do Sul

Fernando Fagundes (tredje från höger)



Bröderna Silvio (till vänster) och Fernando Fagundes på Butiá Farm

GRUVDRIFT BEHÖVER INTE VARA OFÖRENLIGT MED MILJÖMSORG

Den omfattande förstörelsen sporrade Fagundes att engagera sig i miljövänliga metoder för att återställa utvinningsområdena till det ursprungliga tillståndet, genom att återföra jordmassor och bearbeta landskapet.

”Vi vet att all mineralbrytning, om man inte är skonsam, kan ge upphov till förstörelse och föroreningar. Därför känns det bra att kunna återställa landskapet efter sig”, säger Fernando.

NYA GRÖNYTOR

Butiá Farm, beläget 85 km från delstatshuvudstaden Porto Alegre, är ett konkret bevis på företagets

hållbarhetsengagemang. Under tio år, fram till 2009, var Butiá Farm ett kolbrott. Idag används platsen för boskapsuppfödning och är en förebild inom hållbarhet.

När Fernando förevisar området är det svårt att föreställa sig att det för bara sex år sedan var ett aktivt kolbrott. Marken täcks av grönt gräs och nya träd har planterats.

Det återställda områdets obestridliga höjdpunkt – en sjö invid det som tidigare var kolbrottets huvudöppning – visar att gruvbolag som säger sig satsa på hållbarhet kan vara värda att tro på.

”Genom vårt arbete vill vi visa att gruvdrift inte behöver vara oförenligt med miljömsorg. De två kan fungera perfekt tillsammans”, säger Fernando. ☐

Sjön vid Butiá Farm

VÄLKOMMEN TILL BYGGBRANSCHENS KLIMATINITIATIV



Construction Climate Challenge är en del av Volvo CE:s åtagande i WWF:s klimatprogram Climate Savers.



Construction Climate Challenge arrangeras av Volvo CE med syftet att främja miljömedvetenheten inom byggindustrin. Vi vill skapa en dialog mellan branschrepresentanter, akademiker och politiker, men också ordna finansiering till ny forskning och utbyta befintliga kunskaper och resurser för att hjälpa branschen att göra skillnad för kommande generationer.

Volvo CE har sedan länge ett åtagande för att minska de skadliga utsläppen från företagets produkter och anläggningar, men ett enda företags resurser räcker inte för att hantera ett problem av den här omfattningen. Pehr G. Gyllenhammar, tidigare vd och ordförande för Volvo Group, sammanfattade Volvos roll redan 1972: ”Vi är själva en del av problemet, men vi är också en del av lösningen.”

Läs mer om initiativet Construction Climate Challenge här: [constructionclimatechallenge.com](https://www.constructionclimatechallenge.com)



Carl Gindahl, event- och utställningsansvarig på Volvo CE:s kundcenter i Eskilstuna

Foton av Gustav Mårtensson

INGA FÄRDKNÄPPAR

Säkerhet för personer, maskiner och omgivningen är centralt för Volvo CE



Heiko Obst från Georg Grube GmbH



Hauke Schlichtmann från CSK Schlichtmann

Att använda säkerhetsbälte, köra försiktigt, vara uppmärksam på omgivningen och – mycket viktigt – att aldrig köra onykter är exempel på säkerhetsregler som maskinförare aldrig får bryta.

Säkerhet vid maskindrift är mycket viktigt för Volvo CE, som därför har börjat använda alkomätare på kundcentret i Eskilstuna. Besökare som vill provköra maskinerna måste först blåsa i mätaren. Initialt fanns en oro över att besökarna kanske skulle betrakta åtgärden som onödig eller integritetskränkande. Oron visade sig vara helt ogrundad – reaktionen blev positiv och lika många besökare som tidigare vill provköra maskinerna. Nu ska säkerhetsåtgärden bli standardrutin på alla Volvo CE-kundcenter i världen.

Kundcentret i Eskilstuna har fler än 25 000 besökare per år. Hälften av dem väljer att prova de många Volvo-maskiner som är uppställda i testanläggningen. Alkoholmätningen är ett sätt att tydliggöra för besökarna att säkerhet i samband med maskinhantering är extremt viktigt. Dessutom garanteras att varje person som vill provköra de stora, tunga och snabbgående maskinerna är i skick att göra det på ett säkert sätt.

TREVLIGT BESÖK

”Vi vill att varje person som kommer hit ska njuta av besöket”, säger Carl Gindahl, event- och utställningsansvarig på kundcentret. ”Men det är också vårt ansvar att garantera högsta möjliga säkerhet för varje besökare. Skiftande kompetensnivåer hos förarna är i sig en säkerhetsmässig utmaning – men att se till att ingen kör onykter är ett grundläggande krav som vi kan uppfylla ganska enkelt. Hittills har vi tack och lov inte haft någon alkoholrelaterad incident, eller någon incident överhuvudtaget. Förebyggande åtgärder är det enda sättet att se till att det förblir så.”

Det går inte att säkert veta på vilket sätt någon påverkas av en enda drink. Effekten beror på många olika faktorer, till exempel ålder, kön, vikt, om personen har ätit, hur trött personen är, personens allmänna känsloläge osv. Tillåtna promillegränser varierar mellan olika länder. I vissa länder råder nolltolerans. Även påföljderna varierar mellan länderna. I Storbritannien och Irland kan rattfylla ge upp till sex månaders fängelse, och i Luxemburg allt från en dag upp till tre år i fängelse. I Frankrike kan rattfylla ge mellan två månader och två år bakom galler, och i Finland upp till tre år.

”Vi är inte ute efter att kriminalisera våra besökare – det här handlar uteslutande om säkerhet”, säger Carl. ”Våra gäster respekterar det och blir inte förolämpade när vi ber dem att provblåsa i alkoholmätaren. Jag har inte fått en enda negativ kommentar, och ingen har vägrat göra testet. Vi vill att alkotestet ska utföras enligt professionella standarder. Därför använder vi samma typ av utrustning som den svenska polisen, och gränssättning enligt svensk lagstiftning, dvs. 20 mg alkohol per 100 ml blod, som är en av de mest restriktiva gränserna i

världen. Testprocessen är helt automatisk: man blåser i ett av engångsplaströren så gör mätaren resten.”

”En klok säkerhetsåtgärd”, tycker Hauke Schlichtmann, markarbetsansvarig hos CSK Schlichtmann i Tyskland. ”Fullständigt vettigt”, enligt Heiko Obst, teknikchef hos Georg Grube GmbH i tyska Bremerhaven.

”Vi har många egna maskiner och lastbilar, så vi förstår ansvaret. Alkoholtestning av personer som vill prova maskinerna är helt ok för oss”, säger Heiko, som nyligen besökte kundcentret.

HISTORIA AV SÄKERHETSTÄNK

Företagets engagemang mot rattonykterhet går långt tillbaka: 1832 grundade prästsonen Johan Theofron Munkteell det som senare skulle bli Volvo Construction Equipment. 1854 inrättade han ett bryggeri bredvid verkstaden, i ett försök att minska de anställdas alkoholintag. På den tiden ansågs öl vara ett svagare och bättre alternativ till de alkoholhaltiga drycker som vanligen dracks.

I många länder kan personer som fällt för rattfylleri dömas att använda så kallade alkoholåsar, inom ramen för ett rehabiliteringsprogram. Alkoholåset ser till att fordonet inte

kan startas om den som tänker köra har druckit alkohol. Alkoholåset kan konfigureras för olika alkoholhalter. Föraren blåser i en alkoholmätare på instrumentpanelen. Om alkoholåsets inställda gräns överskrids när föraren blåser, går det inte att starta bilen. Den här typen av rehabiliteringsprogram används för återfallsförbrytare i USA, Kanada, Australien, Sverige och Belgien, där forskning har visat att alkoholåsen är effektivare än böter eller indraget körkort när det gäller att förhindra återfall.

I Finland, Frankrike och Spanien måste alla skolbussar vara utrustade med alkoholåsar.

Alkoholåsar används även i statliga fordon och företagsbilar i Sverige, och alkoholåsar är förmonterat i mer än en fjärdedel av alla tunga Volvo-lastbilar som säljs i Sverige. Volvo var först med att erbjuda alkoholåsar som tillval i nya bilar – riksdagen har vid flera tillfällen lagt förslag om obligatoriskt alkoholåsar – vilket skulle kunna minska försäkringspremierna.

REGLER

Alkoholmätningen kommer inte som en överraskning för den som besöker Volvo CE:s kundcenter. ”När besökarna kommer fram på kvällen hälsas de välkomna och vi förklarar att de som vill provköra maskinerna nästa dag måste genomgå alkomätningen”, säger Carl Gindahl.

”Vi har ett antal regler avseende provkörning av maskinerna – till dem hör att man måste vara minst 18 år och att man måste vara helt nykter. Det har hänt att vi har gjort undantag från åldersregeln, till exempel för personer i trainee- eller lärlingsprogram, men aldrig när det gäller regeln om absolut nykterhet.”

FLEXIBEL FINANSIERING

Volvo Financial Services tjänster och förståelse av Volvo-kundernas branscher kan vara till hjälp vid svåra inköpsbeslut

av Cathy Smith

Scott Rafkin, vd för Volvo Financial Services sedan juli 2014, tvivlar inte en sekund på att Volvos finansieringstjänster kan vara den avgörande faktorn för kunder som vill investera i anläggningsmaskiner.

Enligt Scott behöver de flesta kunder någon typ av lån eller leasingavtal – få har råd att betala hela summan direkt.

”VFS erbjuder finansieringstjänster i 43 länder runtom i världen, där ca 90 % av Volvo Groups försäljning sker”, säger han. ”Vi vill bli det främsta skälet till att kunderna kan köpa Volvo-produkterna.”

SNABB EXPERTHJÄLP

Som captivebolag och försäkringsfinansiär kan VFS inte erbjuda lika låg ränta som många oberoende banker eller finansbolag. Men låg ränta är inte kundernas främsta prioritet, enligt Scott.

”Vårt värdeförslag – och vår konkurrensfördel – är snabbhet, expertis och kunskap om både kundens företag och den produkt som vi finansierar.

Vår metod är inte att presentera ett färdigt finansieringsförslag och säga 'här är våra villkor'. Vi sätter oss in i kundens behov och tar oss tid att utveckla en lämplig lösning.”

VFS har omkring 1 400 anställda runtom i världen – enligt Scott är hela arbetsstyrkan väl medveten om att de finansieringstjänster som erbjuds, formar både företagets och allmänhetens framtid.

”Vårt arbete påverkar samhället och enskilda personers liv. Vi hjälper företag av alla storlekar. Genom att sätta oss in i kundernas affärsmodeller – ned till detaljer som när och hur utrustningen används – utformar vi en anpassad finansieringsprodukt som stöder kundföretaget genom affärscykeln och konjunkturskiftningarna.”

Enligt Scott är den amerikanska marknaden ett bra exempel på en marknad som gick kraftigt nedåt när den ekonomiska krisen inträffade, men där VFS kunde hjälpa kunder och återförsäljare genom att skydda deras ekonomi.

”Vi fanns på plats både när det gick bra och när det blev tufft. Det gjorde att våra kunder och återförsäljare kände lojalitet mot VFS och hela Volvo Group.”

Scott avfärdar påståendet att VFS, som grundades 2001, skulle vara som vilket finansieringsbolag som helst. Även om captivebolaget måste uppfylla vissa ekonomiska mål som definieras av Volvos styrelse handlar inte allt om att tjäna pengar, menar Scott.

RISKHANTERING

”Som ett av Volvo Groups affärsområden måste vi vara lönsamma, men vårt främsta mål är att stödja försäljningen.

Det är därför vi finns, vilket inte innebär att vi tar orimligt stora risker eller sätter orimligt låga priser. Sköter vi vår uppgift perfekt, tror jag att vi kommer att bli ledande på alla våra marknader.”

Det är ett stort ansvar att leda en verksamhet som står för mer än en tredjedel av hela Volvo Groups balansräkning, medger Scott.

VFS har sitt huvudkontor i North Carolina, och kund- och återförsäljarportföljens värde är ca 18

miljarder amerikanska dollar, varav ca en tredjedel kan härledas till anläggningsmaskiner. Kundportföljen rymmer allt från enmansföretag som har köpt in en enda maskin, till stora företag som har hundratals maskiner inom flera olika branscher.

Målet för VFS är att integrera finansieringspaketet vid försäljningspunkten, direkt hos Volvo Groups återförsäljare, så att hela köpet blir så enkelt som möjligt för kunden. För VFS och Scott Rafkin handlar det om mer än att driva igenom den första försäljningen. VFS intresserar sig för ”hela livscykeln” och betraktar den fortlöpande relationen till kunden, under hela leasing- eller låneperioden, som en möjlighet att främja långsiktig lojalitet mot varumärket Volvo.

”Enligt våra kunder kan positiva erfarenheter av VFS vara avgörande för om de kan tänka sig att köpa Volvo-produkter i framtiden. Och när de gör det tar de förhoppningsvis hjälp av Volvo Financial Services.”

VFS ERBJUDER FINANSIERING I 43 LÄNDER

Besök [Spirit](#)-webbplatsen eller hämta [Spirit](#)-appen för att se den filmade intervjun

Scott Rafkin, vd för Volvo Financial Services

Foto av Bea Uhart

FORTSÄTTER LEVERERA

Volvo CE-kunder i tre världsdelar intygar
värdet av Volvo Financial Services

Kelston Sparkes Group (KSG), med bas strax utanför Bristol i England, har 180 anställda, äger 200 anläggningsmaskiner och specialiserar sig på större projekt, främst markarbeten och gruvbrytning, skriver *Tony Lawrence i Storbritannien*.

"Vår bransch är enormt stor, med enorma projekt, enorma kapitalutlägg och enorma maskiner", säger företagschefen Rob Stark. "Men sett till personer är branschen liten. Därför är det så viktigt att relationerna baseras på tillit."

För ungefär åtta år sedan inleddes företagsrelation med Volvo Financial Services (VFS). De båda parterna har fortfarande ett nära samarbete.

FÖRSTÅELSE

"När finanskrisen var ett faktum, blev vi tvungna att diversifiera och utöka våra kreditfaciliteter för att kunna fortsätta uppdatera maskinparken", säger Rob Stark. "Där kom VFS in i bilden. De visste att det var tuffa tider i branschen, de erbjöd förmånliga räntor och, till skillnad från de flesta kommersiella banker, förstod de sig på vår verksamhet – vi är ett maskinföretag och de kan allt om sina maskiner. De visste mycket om oss och hur stor vikt vi lägger vid att underhålla maskinparken. Det var en stor fördel."

Även samarbetet med David Busuttill-Thomas, VFS:s säljchef i Storbritannien och Irland, är viktigt för Rob Stark, som menar att finanssektorns personalomsättning ibland kan vara problematiskt, med många som byter befattningar.

"Ja, jag och Rob har ett nära samarbete", intygar David Busuttill-Thomas. "Vi förstår varann och arbetar tillsammans

för att sy ihop varje affärsavtal. Det är en fortlöpande process. VFS finns kvar. Vi håller kontakten och finns med i bakgrunden hela tiden.

"När KSG behöver köpa en ny maskin, vill jag att VFS är på plats för att leverera mer värde när inköpsbeslutet fattas. Snarare än att bara vara en stödtjänst bland andra, vill vi ge alternativ och vara en del av erbjudandet. Vi vill också underlätta snabba beslut – snabbhet är avgörande för våra kunder."

Att ha en egen finansavdelning med fullständiga befogenheter är ovärderligt, enligt Volvo CE:s affärschef Gavin Clark: "Det handlar om att kunna leverera på alla plan. Är kunden nöjd, så är vi nöjda."

I början av 70-talet köpte KSG en av de första ramstyrda Volvo-dumprarna som såldes i Storbritannien. Dumpern har nyligen renoverats – efter 25 års samarbete med Volvo CE – och visats upp för tidigare företagschefen Kelston Sparkes. Idag består ungefär 65 % av KSG:s maskinpark av Volvo-maskiner.

"Sedan starten har vi haft tusentals Volvo-maskiner", säger Robert Stark. "VFS är en viktig del av vår relation. Hur länge vi håller oss till dem? Så länge de fortsätter leverera – och det har de alltid gjort hittills."

IMPONERANDE TEAMWORK

Företaget Spring Energy i Malaysia skulle utöka sin gruvbrytningsverksamhet och kontaktade VFS för att få hjälp med att köpa in tio ramstyrda Volvo A40F-dumprar i början av året, skriver *Justin Harper i Singapore*.



Kelston Sparkes Groups direktörer Alan Sparkes (till vänster) och Robert Stark

Spring Energy ansvarar för ett antal storskaliga projekt i Malaysia, och behövde uppdatera sin maskinpark. Utöver dumprarna köpte gruvbolaget samtidigt 10 grävmaskiner, vilket innebar att företaget nu har fler än 60 Volvo-maskiner. I juni köpte man även två nya Volvo-hjullastare.

Inköpen är en betydande kapitalinvestering för Spring Energy, men innebär att företaget kan ro hem gruv-, bygg- och anläggningsavtal av ännu större omfattning. Företaget förlitar sig i hög utsträckning på A40F, och de tio nya maskinerna köptes in för att komplettera de tolv maskiner som köptes 2012–2013.

"Vi har känt Volvo i ett antal år nu, och har alltid imponerats av hur väl Volvo-teamet förstår produkterna och våra behov", säger Yap Ho Huat, vd för Spring Energy.

Ledningen för det växande företaget vill koncentrera sig på att utöka verksamheten i stället för att drunkna i pappersarbete och formulär. "Lokala banker ger oss viss finansiering men jag gillar VFS:s upplägg – de är effektiva, ger mycket stöd och föreslår villkor som passar oss". Snabb tillgång till finansieringslösningar, antingen i form av lån eller leasingavtal, är avgörande för många företag, särskilt sådana som växer snabbt.

BYGGBOOM

Spring Energy växer snabbt i Malaysia men företaget vill gärna expandera i övriga Asien, en region som upplever ökat välstånd och är i snabb förändring. "Det är intressant att befina sig i Malaysia, mitt i Asien, just nu. Det pågår enorma byggprojekt, då städerna växer och infrastrukturen förbättras", säger Brandon Ross, affärschef för Volvo CE i Malaysia.

VFS är inkopplat i ungefär 30 % av försäljningen i Malaysia. "Möjligheten att diskutera både tillfälliga och långsiktiga försäljningsmöjligheter med VFS stärker vår

konkurrenskraft, särskilt eftersom finansieringen godkänns på förhand."

Ytterligare en fördel är effektiviserade betalningsprocesser: både finansieringskomponenten och underhållskostnader kan sammanställas i en gemensam månadsfaktura, vilket förenklar pappersarbetet.

PÅ FÖTTER IGEN

Bevis på att många företag har hämtat sig från den globala finanskrisen 2007–2008 finns vid gulfkusten i Florida, skriver *Julian Gonzalez i USA*.

RIPA & Associates, ett bygg- och anläggningsföretag i Tampa i Florida, tvingades – precis som många andra företag under den tuffa perioden – att skära ner personalstyrkan. Tack vare ett antal bra affärsbeslut var RIPA snabbt på fötter igen, och i juni 2015 hade personalstyrkan utökats från 175 till över 500 personer. VFS bidrog till den gynnsamma utvecklingen.

"De var det bästa alternativet när vi köpte Volvo-utrustning. VFS erbjuder extremt konkurrenskraftiga räntor och villkor. De var ett perfekt alternativ för oss i ekonomiskt hänseende", säger Chris Laface, RIPA:s vd.

VFS stöttar företag som RIPA både när det går bra och när tiderna är tuffare. Som captivebolag har VFS möjlighet att anpassa leasingvillkoren, så att RIPA:s balansräkningar följer en jämn uppåtgående trend.

"När det gäller finansiering av tung utrustning, kommer vi vanligtvis fram till att finansieringsgrenen av Volvo CE – VFS – står sig bäst i konkurrensen. De kan sin utrustning och erbjuder bra villkor", säger Chris Laface.

UTMÄRKELSER

Företaget grundades 1998 och baserar sin verksamhet på grundvärderingar om styrka, tillförlitlighet och förtroende. Med en årsomsättning som stadigt ligger strax över 100 miljoner dollar är det lätt att förstå varför RIPA uppskattar VFS, som gör allt för att hjälpa sina kunder, särskilt under svåra tider.

"Banker lämnar marknader som inte går bra, men eftersom vi är ett captivebolag finns vi här hela tiden. Vi kan inte plötsligt bestämma oss för att satsa på till exempel medicinsk utrustning. Det här är vårt område – det är här vi får vår utkomst", förklarar Lori Waldrop, VFS ekonomichef i den aktuella regionen. "När ekonomin störtade 2008 gjorde vi allt som stod i vår makt för att hjälpa kunderna att behålla sin utrustning. Vi gjorde undantag, förlängde avtal, anpassade villkor och sköt upp förfallodatum. Bankerna däremot gav sina låntagare 45 dagar blankt att betala skulden när villkorsperioden var slut."

Med finanskrisen i backspegeln fortsätter RIPA att se framåt och skörda frukterna av samarbetet med VFS.

"De har varit en perfekt samarbetspartner, och vår relation stärks fortlöpande eftersom de hjälper oss att köpa in mer utrustning. De är bra på det de gör och behandlar oss bra", säger Chris Laface. ☐

I FRONTLINJEN

Stigande havsnivåer väntas ge stora problem med översvämningar under de närmaste 25 åren –
Holländarna förstärker sina fördämningar →

av Nigel Griffiths





Från vänster: Nanco Klein, Ger Kleine, Richard Moens

måktiga Rhenfloden. Projektet "Room for the River" startades 2006 och är en del av den övergripande översvämning- och miljöskyddsstrategin. Projektet går ut på att bygga eller modifiera skyddsvallar, fördjupa flodfårorna och skapa flodslätter som kan härbärgera vattnet.

Längs en viss sträcka av IJssel, mellan Cortenoever och Voorsterklei, finns redan en flodslätt, en gammal skyddsvall och flera lantbruk. Här är floden smal och huvudfloden Rhen ger upphov till starka strömmar. Stigande havsnivåer väntas ge kraftiga översvämningar inom de närmaste 25 åren, med förödande konsekvenser för omgivningen. Den senaste större översvämningen i området inträffade 1990 – myndigheterna vet vad som är att vänta.

I det här området planerar de Vries & van de Wiel att ge floden mer utrymme, så att katastrofen kan undvikas. Projektet pågår fram till mars 2016 och innebär att en ny skyddsvall byggs 1 km bort från floden. Den befintliga, kringliggande marken sänks, för att fungera som primär barriär under normala förhållanden. Floden breddas och muddras så att vattennivån sänks 30 cm, vilket frigör mer slättyta som kan härbärgera översvämningvattnet.

TOTAL KONTROLL

Enligt avtalet bär Vries & van de Wiel fullt ansvar för utformningen och byggandet av fördämningarna, liksom för hela miljöhanteringen av området och relationen med lokalbefolkningen.

"Vi behövde utrustning som klarade olika typer av projekt, från vallbyggande till muddring från pontoner", säger Nanco Klein, teknikchef hos Vries & van de Wiel. "Maskinerna måste vara igång 2 200 arbetstimmar per år, för att vi ska få ekonomi i projekten. De måste dessutom klara många olika uppgifter både på land och i vatten."

Utmaningen för oss var att hitta den kombination av funktioner som kunde ge Vries & van de Wiel maximal kostnadseffektivitet i de olika arbetsmiljöerna", säger Ger Kleine, affärsområdeschef hos Volvo-distributören Kuiken.

PRECISION

De specialbyggda Volvo-maskinerna har den extra räckvidd som krävs för att kunna både bygga skyddsvallar och muddra, vilket är två helt olika tillämpningar. För att förlänga räckvidden fick Volvo CE modifiera maskinernas bommar och skaft. Varje bom kan förlängas från 6,45 m till 8 m, och skaftet förlängdes från 3,2 m till 4,7 m. En motvikt på 2 300 kg kompenserar för den ökade räckvidden.

En av EC3800EL-maskinerna har en hydrauliskt manövrerad hytt som kan höjas 1 700 mm för att få bättre sikt vid arbete med vallar. För muddring krävs mycket hög precision. Maskinen har utrustats med givare kopplade till en display i hytten, så att föraren får en 3D-vy över gräv- och muddringsområdet.

Andra specialfunktioner i maskinerna är tryckvarnare, tryckfilter, hydrauliska snabbkopplingar, en lastkrok för →

Genom att bygga fördämningar och använda olika dräneringstekniker har holländarna under århundradenas lopp utvecklat världsledande expertis när det gäller att torrlägga havsområden. Men nu hotas det väl utarbetade skyddssystemet av de klimatförändringar som orsakar stigande havsnivåer. Myndigheterna vidtar kraftfulla åtgärder, och specialbyggda Volvo-grävmaskiner används för att förstärka fördämningarna.

Eftersom så stora delar av landytan i själva verket är ett uppdämt vattenområde, har skyddsvallar alltid varit en viktig fråga i Nederländerna. Ungefär två tredjedelar av landets yta riskerar att översvämmas, vilket kan ge förödande konsekvenser i det tätbefolkade området.

Ett avancerat system av dräneringskanaler och pumpstationer (tidigare tillbaka användes väderkvarnar) används för att torrlägga de låglänta markerna, där människor bor och driver jordbruk. Men nu krävs det fler åtgärder innan katastrofen är ett faktum. Myndigheterna har beslutat att förstärka fördämningarna.

Muddringsspecialisten Vries & van de Wiel, ett dotterbolag i DEME-koncernen – som har arbetat med muddring och landåtervinning i Benelux-regionen sedan mitten av 1800-talet – ansvarar för att utveckla översvämningsskyddet vid en av de främsta riskpunkterna. Företaget har avtalsenligt ansvar för utformningen och byggandet av fördämningarna, liksom för hela miljöhanteringen av området och relationen med lokalbefolkningen.

Man använder sex Volvo-maskiner – två bandgrävare av var och en av modellerna EC380EL, EC250CL och EC220DL – som Volvo-distributören Kuiken NV har specialbyggt för de Vries & van de Wiels räkning.

ÖVERSVÄMNINGSSTRATEGI

Ett av myndigheternas mest angelägna bekymmer är floderna IJssel, Meuse och Waal, som samtliga är förgreningar av den



En av totalt sex Volvo-bandgrävare i projektet



Maskinerna har målats i Vries & van de Wiels gröna profillfärg

18 ton samt specialfunktioner för undervattensoperationer. Grävmaskinernas larvband är 900 mm breda, vilket ger gott grepp i den mjuka, nederländska leran.

Ett av de mer ovanliga önskemålen från Vries & van de Wiel var att byta den gula Volvo-färgen mot grönt, som överensstämmer med den egna företagsprofilen. Bommarna har målats gråa av praktiska skäl, förklarar projektledaren Richard Moens, eftersom grått motverkar reflexer som kan störa föraren.

BRA INVESTERING

Vid val av utrustning tänker de Vries & van de Wiel långsiktigt, säger Klein. "Myndigheterna ställer höga krav på efterlevnad av utsläppsstandarderna, som förmodligen kommer att bli ännu striktare. Vårt investeringsperspektiv är minst fem år, och vi vill vara säkra på att ligga i toppskiktet när det gäller efterlevnad av prestanda- och utsläppsregler.

När vi väljer en maskin, baserar vi beräkningarna på ägandekostnaden över en femårsperiod. Bränslekostnaden för fem år är tre gånger investeringskostnaden, och service och extra reservkapacitet är också viktigt", säger Klein. "Nu har vi perfekta grävplattformar för många

användningsområden, med kraftfulla motorer och låg bränsleförbrukning."

Ett annat viktigt skäl till att de Vries & van de Wiel rodde hem avtalet var distributörens supportresurser. Kuikens har servicefordon över hela landet och kan leverera reservdelar nästa dag. de Vries & van de Wiel har ingen egen service- och underhållsavdelning, förklarar Ger. "De har en administratör som kan övervaka Volvo-maskinerna via telematiksystemet CareTrack. På så sätt får de bra överblick över driften, och tydliga fakta och siffror om kostnaderna i det pågående arbetet."

Under projektets gång flyttas lantbruken till andra platser utanför den nya vallen, men jordbruksarbetet fortsätter. Vallmodifieringarna utförs med hänsyn till den kringliggande miljön – olika arter av växter och djur bevaras. Tillsammans med befolkningen i området försöker de Vries & van de Wiel att hitta lösningar för de människor och företag som berörs av projektet.

De förstärkta flodslätterna bidrar till att ge invånarna sinnesfrid och skydd mot naturelementen. Och som pricken över i byggs en cykelbana uppe på vallåsen. ▯

Besök [Spirit](#)-webbplatsen eller ladda ner [Spirit](#)-appen för att se en flygvideo från projektet

SMÖRJER FRAMGÅNGENS KVARNAR

Smörjmedel är en viktig komponent för Volvo CE-kunderna →

av Tony Lawrence



Foton av Gustav Mårtensson



Dr Donald McCarthy, expert på smörjmedel (till vänster), och dr Anders Pettersson, global samordnare för smörjmedelsutveckling

Vissa komponenter är absolut nödvändiga för att olika typer av maskiner ska fungera. Till exempel skulle en ramstyrd dumper utan växlar inte fungera särskilt bra, en grävmaskin utan lager eller hydraulventiler skulle inte kunna gräva och hjullastare utan hjul vore ganska meningslösa. Men ibland tas vissa komponenter för givna eller förbises. Olja till exempel. Det är lätt att föreställa sig hur det skulle gå om anläggningsmaskinens motor, hydraulik, transmission och axlar inte tillfördes smörjmedel, kylmedel och olja.

Den som tror att alla oljor och smörjmedel är i stort sett likadana – något som helt enkelt borrar upp från marken och pumpas rakt ner i olika flaskor – skulle träffa Anders Pettersson och Donald McCarthy på Volvo Construction Equipments teknikcenter i Eskilstuna.

OUMBÄRLIGA DELAR

De skulle kunna tala i timmar om kolväten, polyalfaolefiner och kinematisk viskositet, men föredrar att gå rakt på sak och diskutera det som är viktigast för kunderna.

”Förr byggde man maskinen och började sedan leta efter någon lämplig olja att hälla i. Idag betraktas oljan som en komponent – en avgörande del av maskinen”, säger Donald. ”Oljan ses som en viktig faktor redan från början.

Smörjmedel är avgörande för att kunna maximera maskinens prestanda och drifttid, minimera underhållet och minska den totala ägandekostnaden. De bästa smörjmedlen ger maskinen snabbare reaktioner, så att den kan göra mer utan att bränsleförbrukningen ökar. I vissa tillämpningar och under vissa förhållanden kan de nya typerna av olja öka prestandan med 10–15 %. Det är något som de flesta kanske inte känner till.”

Teknikcentret i Eskilstuna är Volvo CE:s största forsknings- och utvecklingsanläggning. Här arbetar 800 experter med banbrytande forskning och testning av avancerad teknik i många olika projekt.

”Fem personer arbetar heltid med smörjmedel”, säger Anders Pettersson, som samordnar utvecklingsarbetet. ”Utöver labbet har vi tillgång till testceller och olika maskiner. Vi granskar massor av data från verkliga anläggningsprojekt, och övervakar prestandan för många maskiner runtom i världen. Vi har också ett nära samarbete med våra partner och med andra delar av Volvo Group.”

”SOM SALLADSDRESSING”

Volvo CE:s oljor och smörjmedel är unika och särskilt anpassade för Volvos maskiner, säger Anders. De utvecklas i samarbete med oljebolag, tillsatsföretag

och universitet. Volvos huvuduppgift är att definiera specifikationer, utveckla formuleringen och verifiera genom testning.

”Det är faktiskt inte så olikt att göra en dressing. Man utgår från en grundolja av något slag – olivolja, rapsolja eller vad du vill – och sedan tillsätter man olika kryddor beroende på om man vill ha en ceasardressing eller en vinägrett. Tillsatserna är bara en liten andel av hela blandningen men har stor betydelse för slutresultatet.”

Vissa Volvo-smörjmedel har utvecklats för extrema förhållanden: -40 °C i Sibirien eller +40 °C i ökenområden. Men knepet är också att tillverka standardoljor som ger optimal funktion under långa perioder i ett brett spektrum av miljöer och temperaturer.

”Det är med olja som med vispgrädd”, säger Donald. ”Oljor av dålig kvalitet tjochnar snabbt till skillnad från bra oljor, som därför fungerar bra längre, skyddar maskindelarna och ger maximal bränsleeffektivitet.”

LÄNGRE DRIFTID

”Det här innebär också att man slipper byta olja lika ofta. Att förlänga intervallen mellan oljebyten är avgörande om man vill förlänga drifttiden. Längre tid mellan oljebytena gör stor skillnad för företag som har stora maskinparker.”

Fokus för teamet på teknikcentret är att utveckla nya produkter, men man vill även förbättra befintliga oljor och smörjmedel. ”Alla har inte tillgång till de senaste eller bästa produkterna men det är viktigt att alla ägare kan få tillgång till smörjmedel som fungerar optimalt och har testats och godkänts av Volvo.”

40-åriga Anders från Sverige och 42-åriga Donald från Skottland, är båda maskiningenjörer med omfattande kemikunskaper. De lärde känna varandra under studenttiden i Luleå i början av 2000-talet.

De är ganska olika som personer, menar de, men tycker om att arbeta och umgås med varandra. De har också en gemensam passion för att skapa förändring.

”Ibland kan det vara frustrerande att folk inte förstår vilken hjälp vi kan ge, men det tar vi som en utmaning”, säger Donald. ”Medvetenheten om smörjmedlens betydelse ökar. Vi håller kurser för återförsäljarna, så att deras personal kan förklara för kunderna hur viktigt det här är.”

Vi blir inte överraskade när vi får höra att Anders är bra på att laga mat och Donald är bra på att baka. Där handlar det också om att skapa ett optimalt resultat med rätt ingredienser. Om någon av dem bjuder på en hemgjord sallad, smakar den förmodligen underbart – glöm inte att fråga hur de har gjort dressingen! 🍴

NYA OLJOR KAN HÖJA PRESTANDAN MED 10-15 %



Anders Pettersson (till vänster) med Leszek Dawidziak från Cementownia Warta

Under intervjun besöks labbet av Leszek Dawidziak från det polska cementföretaget Cementownia Warta. Hans företag äger flera Volvo-maskiner, däribland nio ramstyrd A40-dumprar. ”Jag visste inte att Volvo CE hade den här anläggningen förrän idag”, säger han. ”Tidigare använde vi 16 lastbilar från en annan tillverkare. Sedan upptäckte vi att det räckte med nio Volvo-dumprar för att få samma kapacitet. Maskinerna används i miljöer med mycket damm och smuts men tack vare luft- och oljefiltren är de mycket tillförlitliga. Vi använder Volvos oljor och smörjmedel i alla Volvo-maskiner – och i några maskiner från andra tillverkare. Att minska antalet smörjmedel och förlänga tiden mellan oljebyten är viktigt för oss eftersom det ger lägre kostnader och gör att maskinerna kan användas under längre perioder.”



Gästdirigent Kent Nagano med
Göteborgs Symfoniker
© Ola Kjelbye



Göteborgs konserthus
© Sofia Paunovic



Göteborgsoperan
© Ingmar Jernberg

KULTURELL IDENTITET

Volvo stöder kultur- och konstlivet i hemstaden Göteborg

av Kate Holman

Göteborgs Symfoniker och Göteborgsoperan sponsras sedan länge av Volvo Group. "Volvos stöd är ett av skälen till att Göteborgsoperan existerar. Det är ett mycket viktigt samarbete", säger Jessica Malmsten, näringslivsansvarig på Göteborgsoperan.

De två musikinstitutionerna är två grundpelare i Göteborgs, och Sveriges, kulturliv. GSO utnämndes 1997 till Sveriges nationalorkester, efter institutionens framgångsrika arbete med att väcka intresse för nordiska kompositörer och deras musik i övriga delar av världen. Volvos sponsorskap har hjälpt båda institutionerna att skapa och vidareutveckla en hög konstnärlig

nivå och ett gott anseende internationellt.

"Sponsorskapet hjälper oss på så många sätt", säger norska Sten Craner, som i november 2014 blev vd och konstnärlig chef för GSO. "Vi kan utveckla vår kärnprodukt och genomföra fantastiska projekt. Det ger oss extra skjuts.

"Mitt mål är att göra GSO och alla aktiviteter i Göteborgs konserthus till en viktig del av livet för alla invånare i och kring Göteborg", säger han.

"Orkestern ska också fortsätta att vara en viktig del av det svenska musiklivet, och förstärka dess internationella anseende." →

”Vi bidrar till att göra Göteborg till en attraktiv stad att leva i”, fortsätter Jessica. ”Genom musik, teater och dans kan vi höja människors livskvalitet.”

SAMARBETE

Kulturstöd och sponsorskap är en del av Volvos varumärke, och förtydligar företagets engagemang för de anställdas – och hela samhällets – välbefinnande, ur alla livsaspekter. Volvo är GSO:s huvudsponsorer sedan 1983, och en av operans fyra främsta sponsorer.

GSO grundades 1905 och har upplevt många dramatiska ögonblick under sin 110-åriga historia. De ursprungliga lokalerna brann ner på 1920-talet och ersattes av det nuvarande konserthuset. Detta invigdes 1935 och är känt för sin banbrytande arkitektur och fina akustik. Huvudhallens väggar är täckta av hundratals lönnpaneler som återkastar ljudet utan att förvränga det.

Sedan invigningen av det nya konserthuset har GSO blivit dubbelt så stort – orkestern består nu av 109 musiker. Göteborgsoperans personal består av 86 musiker, 22 solosångare, 46 körsångare och 38 dansare. De två institutionerna samarbetar brett med varandra. Flera gemensamma projekt är inplanerade för de närmaste två åren, däribland en samproduktion 2017, där operans sångare kommer att uppträda i konserthuset. ”Vi har en mycket sund och konkret relation”, säger Sten Cranner.

Även Göteborgsoperan är en imponerande byggnad, placerad vid vattnet. Volvo var det första företaget att bidra till byggandet av det nya operahuset, som invigdes i oktober 1994 och renoverades 2009. Över 250 000 personer per år besöker operan, som även erbjuder dansföreställningar, musikaler och konserter. Målet är att nå människor i alla åldrar och med olika bakgrunder, och uppmuntra dem att bli en del av den konstnärliga processen.

Förra året anordnade operan i samarbete med Röda korset en workshop för nyanlända flyktingar, som skapade egna verk utifrån sina upplevelser och erfarenheter.

”Vi vill skapa ett konstnärligt sammanhang för de delar av samhället som kanske inte alltid har en röst bland de etablerade kulturinstitutionerna”, säger Stephen Langridge, konstnärlig ledare för opera och drama. ”Det är en uppgift vi tar på mycket stort allvar.”

TOPPKLASS

Utöver samhällsengagemanget är lokalt miljöskydd en hjärtefråga för operan. Man har installerat bikupor på taket och försöker minimera sitt miljöavtryck genom att generera egen solenergi och återvinna avfall.

Även GSO har ett aktivt samhällsengagemang, både i Sverige och utomlands. I april 2015 fick orkestern, med



Jenny Holmgren och Denny Lekstrom
i Gershwins "Crazy for You"
© Mats Bäcker

Volvos hjälp, möjlighet att turnera i fem kinesiska städer. Särskilt stolta var orkestermedlemmarna över den föreställning som hölls för de unga patienterna på barnsjukhuset i Shanghai.

Många framstående musiker har lett GSO genom åren. Den världsberömda svenske kompositören Wilhelm Stenhammar var orkesterns chefsdirigent 1907, och både Carl Nielsen och Jean Sibelius har dirigerat sina egna verk. Nuvarande gästdirigent är amerikanen Kent Nagano, och operans artist-in-residence är den kanadensiska dirigenten och sopranen Barbara Hannigan – en av världens främsta artister inom modern opera.

TURNÉ

Volvos sponsorskap har hjälpt båda organisationerna att sätta ihop ett fantastiskt program för den närmaste framtiden. I november åker GSO – som redan har turnerat i USA, Japan och Asien – på turné i Tyskland. I december börjar Sibeliusfestivalen. ”Då uppför vi samtliga av Sibelius symfonier under en och samma vecka”, säger Kent Nagano.

Göteborgsoperan har planerat in ett brett program, med allt från ett uruppförande av Alfred Hitchcocks spionthriller *Notorious* som opera – med världsberömda dramatiska sopranen Nina Stemme i huvudrollen – till Gershwins ”Crazy for You”, och ett 400-årsjubileum till minne av Shakespeares liv och verk, då operans konserter och föreställningar baseras på *Hamlet* och *Macbeth*. Även dans är en del av operans utbud: Danskompagniet, under ledning av Adolphe Binder, har vunnit internationellt erkännande och arbetat tillsammans med världsberömda koreografer som Sidi Larbi Cherkaoui.

GSO är stolta över att stå i spetsen för digital musiköverföring – man erbjuder gratis live- eller ondemand-sändningar av konserter och evenemang, kompletterade av intervjuer och backstagesamtal.

”Vår digitala konserthall är tillgänglig i hela världen”, säger Sten Cranner. Du kan besöka den via www.gsoplay.se

Besök *Spirit*-webbplatsen eller ladda ner *Spirit*-appen för att se ett videoklipp



GSO:s vd och konstnärliga
chef, Sten Cranner
© Dan Holmqvist



Adolphe Binder, konstnärlig chef för
Göteborgsoperans danskompagni
© Mats Bäcker



En fullsatt Göteborgsopera

ÄLSKLING, JAG

KRYMPTE LASTAREN

LEGO® Technic-modellen är inte utformad för lek utomhus.



VIDEO

En ny videofilm från LEGO® Technic visar hur långt utvecklarna hos världens största leksakstillverkare var beredda att gå för att kunna bygga sina senaste modellunderverk. Filmen finns på [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment



ÖVERLÄGSNA PRESTANDA

En kinesisk förare lovprisar Volvos ramstyrda A40D-dumper →

av Michele Traverso



Foton av Daniele Mattioli



Laogang-deponin i Shanghai har funnits sedan 1989 och är Kinas största deponianläggning. Här drivs ett av Asiens största projekt för framställning av gas (se sida 16). Deponin drivs av Shanghai Old Port Garbage Disposal, och är ett samföretag mellan staten och det franska företaget Veolia.

På platsen används fyra ramstyrda A40D-dumprar från Volvo, och tack vare deras tillförlitlighet kommer fler Volvo-maskiner att köpas in när annan utrustning måste tas ur drift – i den här branschen blir maskiner gamla fort. I leriga och hala miljöer, där det är svårt att använda andra maskiner, kommer Volvo-dumprarna till sin fulla rätt.

Föraren Xu Nong Ming använder sin Volvo-dumper för att gräva upp jord som ska läggas ovanpå det växande avfallsberget. Var trettonde sekund anländer en ny lastbil för att dumpa sitt avfall. Genom att täcka över avfallet med jord förhindrar man lukt och utsläpp av lakvatten från avfallet. Volvo-dumprarna används även för att transportera bort lakvattnet – upp till fem laster per dag – och ibland även själva avfallet.

BRÄDSELSSENTUSIAST

Även då hjulen sjunker ner i leran kan föraren koppla in och ur olika drivkombinationer under arbetet.

”Hög fordonsbas är också en fördel”, säger Xu, som började arbeta vid Laogang-deponin 2005.

Han inledde sin karriär i det militära, där han lärde sig köra tunga fordon. ”Jag började min militärtjänst i december 1993, i Hangzhou”, säger han. ”Men det är säkrare att arbeta med Volvo-dumprar.”

Den 45-årige lokalbon kommer från Pudong, en del av kommunen Shanghai, öster om floden Huangpu. Tills för ca 20 år sedan var Pudong en förbisedd granne till det mer utvecklade området Puxi, väster om floden. Idag är Pudong

stadens nyaste del, hemvist för moderna skyskrapar, börsen och andra finansinstitutioner, liksom den internationella flygplatsen samt – söder om flygplatsen – Laogang-deponin där Xu arbetar.

På fritiden tycker Xu om att spela mahjong, det populära kinesiska strategibrädspelet. Mahjong har fyra spelare och spelas ofta utomhus, vid provisoriskt uppställda bord, inför förbipasserande grupper av åskådare. Xu ägnar sig också åt att fiska och äter gärna sin fångst, trots att han enligt egen utsago hittills aldrig har fångat någon riktigt stor fisk.

ARBETSDAGEN

Xus åttatimmars arbetsdag börjar klockan sju på morgonen. ”När vi kommer till jobbet går vi igenom utrustningen och underhåller eller reparerar den.” Resten av dagen ägnas mestadels åt att köra runt på deponin för att flytta den jord som används för att täcka över de senaste avfallshögarna.

Xu uppskattar särskilt dumperns utmärkta offroad-egenskaper. ”Min A40D fastnar aldrig i leran, även om den är fullastad.” Breda däck ger lågt marktryck och extremt hög offroad-kapacitet. ”Även då hjulen sjunker ner i leran kör jag med fyrhjulsdraft, och med stora däck går det lätt.”

Xu, med en bakgrund från det militära, blev överraskad över att de nyare dumprarna på deponin inte var så komplicerade som han hade befarat. ”Jag trodde att det skulle vara svårare att manövrera dem eftersom de är helt automatiska. I själva verket är det enklare, tack vare ramstyrningen.”

Volvo-maskinen har vunnit hans hjärta: ”När det gäller lastkapacitet, användbarhet och effektivitet skulle jag välja Volvo, tack vare robustheten.”

**”MIN A40D FASTNAR
ALDRIG I LERAN,
ÄVEN OM DEN ÄR
FULLASTAD.”**

VILL DU HA MER ATT LÄSA?

Nu finns det flera sätt att avnjuta *Spirit*



Finns för alla Android- och iOS-enheter. För extra innehåll och exklusivt videomaterial, ladda ner appen eller besök webbplatsen

PÅ DATORN • PÅ TELEFONEN • PÅ SURFPLATTAN

volvospiritmagazine.com



100% VOLVO

**KEEP
YOUR VOLVO
A VOLVO**

Genuine Volvo Maintenance Parts

Äkta Volvo-smörjmedel tillverkas av Volvo, för Volvo. Smörjmedel av andra fabrikat kan inte ge din Volvo-maskin lika höga prestanda. Välj delar och servicenivåer som passar dig – maximera prestanda och optimera drifttiden. Volvo-smörjmedlen är utvecklade för att förlänga maskinens livslängd och minska den totala ägandekostnaden, och kan fördubbla serviceintervallen, upp till **4 000 timmar***.

*För vissa maskiner och smörjmedel
Kontakta din återförsäljare för att få mer information.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_Lub_A

Volvo Construction Equipment

