

spirit



COLABORACIONES
Desarrollo de distribuidores

BUENAS VIBRACIONES
Perforación por control remoto

**ABRIENDO
CAMINO**
con la EC350EL de Volvo



100% VOLVO

VOLVO
NUNCA LE
FALLARÁ

Piezas de mantenimiento originales Volvo

Las piezas de mantenimiento originales Volvo están diseñadas a medida para su flota. Elija entre diferentes productos y niveles de servicio, pensados para multiplicar el rendimiento y maximizar la disponibilidad de su máquina. Estas piezas se han sometido a las pruebas más exigentes para garantizar la máxima fiabilidad de su máquina, día tras día y año tras año.

Si desea más información, póngase en contacto con su concesionario.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_DealLoc_B

Volvo Construction Equipment



Nuestra consigna es la satisfacción del cliente

Los distribuidores de Volvo Construction Equipment son la base de nuestro negocio y constituyen un importante puente entre la empresa y los clientes que compran y usan nuestras máquinas. Independientemente de si son grandes o pequeños, los concesionarios de Volvo CE están ahí para ofrecer asesoramiento y apoyo a nuestros clientes en todo lo que necesiten, desde el proceso de elección y compra de la maquinaria apropiada para sus necesidades, hasta garantizar que recibe el mantenimiento y los cuidados necesarios durante toda su vida útil.

El compromiso de los distribuidores que trabajan con empresas tradicionales y familiares, como las canteras de mármol de Laplace en Francia (página 24) con sus dos cargadoras de ruedas Volvo, no tiene nada que envidiar al compromiso adquirido con empresas de mayor envergadura como, por ejemplo, la contratista de demoliciones estadounidense FERMA Corporation (página 10). A principios de año, FERMA recibió 20 excavadoras de gran alcance Volvo EC350EL específicamente adaptadas por Volvo CE para cumplir con los requisitos únicos de la empresa. Además, pintamos toda la flota con los característicos colores verde y blanco de FERMA (ver foto de arriba).

Si aún hubiera dudas sobre el esfuerzo que Volvo CE y sus distribuidores dedican para afianzar la satisfacción de nuestros clientes, vaya a la página 21 y lea nuestro artículo sobre las estaciones de servicio móviles de Volvo CE en China. Estas estaciones tienen su base en lugares de trabajo remotos, donde es crucial acceder a las piezas y al mantenimiento sin retrasos para mantener la productividad. Además, gracias al rendimiento de nuestras máquinas y al servicio postventa, los clientes regresan a los distribuidores en busca de más maquinaria Volvo a medida que crecen sus empresas. Un ejemplo de ello es UNIKOST (página 16), una empresa familiar polaca que se ha convertido en uno de los productores de champiñones más importantes de su país.

Elsie De Nys se encarga de prestar asistencia a los más de 200 distribuidores que Volvo CE tiene repartidos por todo el mundo con el objetivo de incrementar la satisfacción del cliente. Ella ocupa el cargo de directora de desarrollo de distribuidores de Volvo CE a nivel global y en la región EMEA y nos ha concedido una entrevista para la sección Senderos interiores (página 6). Consulte el sitio web y la aplicación de *Spirit* para ver el video de la entrevista y el resto de los reportajes en video que complementan a los artículos de este número. 



THORSTEN POSZWA
Director global
de comunicaciones externas
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

spirit
EN LÍNEA

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

EN ESTE NÚMERO

3 CARTA DE BIENVENIDA

Nuestra consigna es la satisfacción del cliente

6 SENDEROS INTERIORES

Una entrevista con la directora de desarrollo de distribuidores de Volvo CE a nivel global y en la región EMEA

16 POLONIA

Un emprendedor galardonado invierte en maquinaria Volvo

21 CHINA

Estaciones de servicio itinerantes

24 FRANCIA

Las cargadoras de ruedas de Volvo se encargan del preciado mármol

28 SUECIA

Una excavadora con control remoto en el punto de mira

32 BÉLGICA

El gas fluye de Francia a Bélgica gracias a las máquinas tiendetubos de Volvo

36 TECNOLOGÍA

Analizamos la fórmula de refrigerante desarrollada por Volvo CE

40 TERRITORIO BRITÁNICO DE ULTRAMAR

Aeropuerto construido con maquinaria de Volvo recibe su primer avión

42 MEDIO AMBIENTE

La cantera eléctrica del futuro

45 PATROCINIO

Gothenburg Horse Show

49 EL RINCÓN DEL OPERADOR

Un operador de Brasil elige la excavadora Volvo EC700



EN PORTADA

Volvo EC350EL de la empresa de demoliciones estadounidense FERMA Corporation © Frank Rogozienski

10 ESTADOS UNIDOS

La personalización de la pintura es solo una de las modificaciones realizadas por Volvo CE para un cliente de California



24



28



6



32

REVISTA SPIRIT DE VOLVO CE
Diciembre de 2015/enero/febrero de 2016 NÚMERO: 57

PUBLICADA POR: **Volvo Construction Equipment SA**
REDACTOR JEFE: **Thorsten Poszwa**
COORDINACIÓN EDITORIAL: **Krista Walsh**
PRODUCCIÓN Y DISEÑO EDITORIAL: **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

COLABORADORES: **Julia Brandon; Derrick Butterfield; Sam Cowie; Julián González; Nigel Griffiths; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Cathy Smith**
FOTÓGRAFOS: **Jennifer Boyles; Piet Goethals; Darrin Henry; Natalie Hill; Claes Jakobsson; Gustav Mårtensson; Lianne Milton; Frank Rogozienski; Juha Roininen; Jorma Valkonen**



Pueden enviar su correspondencia editorial a Volvo CE Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bruselas, Bélgica o por correo electrónico a volvo.spirit@volvo.com
Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, almacenamiento en un sistema de recuperación de datos o transmisión total o parcial de esta publicación (texto, datos o gráficos) por medio de cualquier procedimiento sin el consentimiento previo por escrito de Volvo CE. Volvo Construction Equipment no comparte necesariamente las opiniones ni es responsable de la veracidad de los datos mostrados en los artículos de este número. Cuatro números por año, impreso en papel ecológico.

DESARROLLO DE DISTRIBUIDORES

Elsie De Nys representa un papel vital en el desarrollo de los distribuidores de Volvo CE →

por Cathy Smith

Sus amigos bromean con que sus pilas son de larga duración: una referencia a su elevado nivel de energía y a su inclinación por realizar varias tareas a la vez. Elsie De Nys admite que es una persona enérgica en cualquier situación: al conducir su tractor para arar su finca particular situada en una zona rural flamenca, al hacer reformas en su casa o al dirigir una teleconferencia global en su papel de directora de desarrollo de distribuidores de Volvo CE a nivel global y en la región EMEA.

Para relajarse, Elsie practica taichí y yoga a través de los cursos organizados por la empresa, viaja, cocina, y disfruta de la naturaleza o del trabajo físico duro en casa: todo un antídoto para el trabajo en la oficina. Tiene dos caballos, un perro, dos gatos y pollos, y los cuida en compañía de su hija de cinco años de edad: "Es una compañera y una ayudante sensacional", asegura De Nys.

Aunque estudió Derecho, De Nys siempre se ha sentido atraída por el mundo de los negocios. Sus padres dirigían una empresa de electrodomésticos en la costa de Bélgica. Por eso, asegura que la perspectiva comercial orientada al cliente siempre ha estado muy presente en su vida y que nunca ha perdido la importancia del enfoque al cliente. Ella lo describe como un *fil rouge* (denominador común) que la ha acompañado durante toda su carrera profesional desde que se incorporó al Grupo Volvo en 2002.

En Volvo Trucks, en Suecia, De Nys trabajó en un proyecto para desarrollar una herramienta de ventas para los distribuidores de Europa. Más tarde, se encargó del desarrollo de sitios web para Volvo Trucks en el Benelux, animando a los distribuidores a aumentar su propia presencia en la red para informar mejor a sus clientes. Más tarde, se dedicó a la gestión de ferias comerciales internacionales para Renault Trucks en Francia.

TIEMPO DE PRUEBAS

En 2009, vivió lo que ella describe como una "experiencia única en la vida": tuvo la oportunidad de liderar 12 camiones Renault en una agotadora expedición de cuatro meses y medio por carretera a través de 21 países desde Cabo Norte en Noruega hasta el Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica. A pesar de haber disfrutado de la experiencia, el día a día en la carretera trajo consigo sorpresas tanto agradables como desagradables. A pesar de las temperaturas extremas, los pinchazos en las ruedas, las dificultades para atravesar las fronteras, los atascos en carreteras embarradas y las averías, el equipo logró su objetivo. Aparte de la experiencia de la aventura, De Nys afirma que el viaje le permitió darse cuenta de las duras condiciones en que muchos clientes de Volvo CE se encuentran cada día.

Antes de partir, De Nys obtuvo el permiso de conducir para camiones.

"Para mí, aprender a conducir un camión significó conocer más a fondo el producto que estoy vendiendo y comprender las necesidades de los clientes y las condiciones en que trabajan. No es tan fácil hacer eso con productos de Volvo CE: no tengo

ninguno en el jardín, aunque está en mi lista de cosas que me gustaría tener", bromea.

¿Cómo se supera una experiencia como esa? Buscando otro desafío, por supuesto. En esta ocasión, el nuevo desafío consistió en dejar los camiones y empezar con la maquinaria de construcción a través de Volvo Financial Services. Algo muy fácil ya que "las máquinas son increíbles", sonríe Elsie.

"Puede que suene un poco cursi, pero las máquinas amarillas siempre me han parecido fantásticas, potentes e impresionantes, y siempre deseé que mi trayectoria profesional me llevara algún día hasta Volvo CE".

Los cargos que ha desempeñado en Volvo CE (al principio, liderando la gestión de la marca y las campañas publicitarias para Europa y ahora como directora de desarrollo de distribuidores global y en la región EMEA) la han mantenido siempre en contacto con sus principios enfocados a la satisfacción del cliente. Durante su etapa como directora de gestión de marca, De Nys impartió talleres de marca a los equipos de gestión de distribuidores en la región EMEA de la empresa. Las conversaciones que mantenía en esas sesiones despertaron su interés en el ámbito del desarrollo de distribuidores.

Desde que comenzó en su cargo actual, De Nys se percató del potencial que tenía facilitar un mayor apoyo a los distribuidores de todo el mundo y se ha dedicado a desarrollar el programa de desarrollo de colaboración, cuyo objetivo es fomentar la estrecha colaboración entre el fabricante y los distribuidores. Esto también supuso la creación de normas de funcionamiento de los distribuidores

destinadas a aumentar la satisfacción del cliente; para ello, se ayuda a los distribuidores a mejorar el enfoque basado en el cliente y la prestación de unos servicios homogéneos en los más de 200 distribuidores que Volvo CE tiene repartidos por todo el mundo.

"Los distribuidores saben que estamos ahí para ayudarles. Todo esto debe conducirnos a una mayor satisfacción del cliente", explica De Nys.

"Es posible que un distribuidor esté utilizando materiales de marketing antiguos. Es un pequeño detalle, pero esto tiene un fuerte impacto en el cliente", comenta. "También puede ser que un almacén no se esté gestionando de la manera correcta; nosotros podemos hacer que sus operaciones sean más eficientes. Nos encargamos de proporcionar una serie de pautas y les ayudamos a mejorar". La colaboración, declara, es fundamental en el desarrollo de los distribuidores dentro de la empresa; por lo tanto, no se trata solamente de ayudarles a mejorar: Volvo CE también evalúa su propio rendimiento y trabaja constantemente para mejorarlo.

PROBLEMA SOLUCIONADO

"Analizar nuestra participación en el mercado nos ayuda a entender en qué aspectos podemos estar fallando como una de

TODO DEBE CONDUCIRNOS A LA SATISFACCIÓN DEL CLIENTE



las empresas más importantes en el panorama internacional en el desarrollo, la fabricación y la comercialización de maquinaria para la construcción y otros sectores afines. A lo mejor tenemos un problema con la disponibilidad o con las especificaciones de un producto. El objetivo es mejorar nuestro servicio a los clientes".

De Nys afirma que esta iniciativa goza de una buena acogida entre los distribuidores: "Quieren participar en el debate". Además, asegura que recibe muchas opiniones positivas, sobre todo cuando todos se dan cuenta de que ofrecer un servicio mejor es inevitablemente bueno para consolidar el negocio. "Es imposible establecer una colaboración de la noche a la mañana. Se necesita tiempo para que la gente lo vea como una relación mutua en la que ambas partes necesitan invertir esfuerzo y tiempo. Queremos crecer junto con nuestros socios distribuidores".

Estas reuniones presenciales estratégicas trimestrales suponen una oportunidad adicional para que los distribuidores comuniquen al fabricante en qué aspectos necesitan mayor soporte. De Nys nos cuenta que tanto Volvo CE como los distribuidores están impacientes por satisfacer las cambiantes necesidades de soporte de los clientes.

"Los clientes nos demandan servicios más avanzados, ¿cómo preparamos a los distribuidores para ello? Algunos ya están enfrentándose y gestionando esta situación, sin embargo, otros buscan una serie de pautas y formación, y más información sobre qué les depara el futuro. Compartimos plenamente la ambición de nuestros distribuidores por convertirse en verdaderos proveedores de soluciones para nuestros clientes".

Dos veces al año, De Nys organiza un consejo de desarrollo de distribuidores, un grupo de debate en el que ocho distribuidores de diferentes mercados se sientan a la mesa y hablan sobre los temas que les quitan el sueño. Ella considera que esta es una gran oportunidad para sacar ventaja a la competencia. Volvo CE, subraya, debe ser rápida y ágil, algo que no siempre es tan fácil como parece para una empresa de gran tamaño.

De Nys se describe a sí misma y a su equipo de desarrollo de distribuidores como apasionados, enérgicos y comprometidos con lo que hacen. Está segura de que la combinación de un alto nivel de confianza mutua y el diálogo abierto con un sentido de la diversión dan como resultado una mezcla productiva. ☐

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación Spirit para ver la entrevista en video

ABRIENDO CAMINO

Volvo CE está realizando diversas modificaciones a una flota de excavadoras de una empresa de demoliciones con sede en California

por Julián González

A medida que el sol se asoma lentamente por el este de Sunnyvale (California), el aire tranquilo y seco se prende con un calor intenso solo comparable con la reputación de la ciudad, sede de gigantes del sector tecnológico como Apple, Yahoo, Google y Microsoft. Todas ellas están radicadas o tienen oficinas en la comunidad de Silicon Valley.

Sunnyvale está situada a 64 km al sur de San Francisco y su ambición por atraer a más empresas del sector tecnológico no tiene fin. Para ello se necesita más espacio y FERMA Corporation, una empresa estadounidense líder en el sector de las demoliciones, utiliza su propia maquinaria de tecnología avanzada, incluida una flota de excavadoras Volvo EC350EL, para despejar el camino hacia el futuro de la ciudad.

En 1963, cuatro hermanos y un socio fundaron FERMA como empresa de acondicionamiento de terrenos. Con el tiempo, FERMA ha pasado a convertirse en una empresa pionera de ingeniería y demolición capaz de derribarlo todo, desde estructuras de gran altura hasta pequeñas instalaciones empresariales como la que están demoliendo actualmente con ayuda de dos máquinas EC350EL en el futuro emplazamiento de una zona de aparcamientos de Google.

"Nuestra especialidad son las excavadoras de gran alcance que son, básicamente, máquinas con una capacidad de alcance extrema en todas direcciones", nos cuenta Marc Ferrari, presidente de FERMA Corp. "En este momento, contamos con la máquina de demolición de mayor alcance de toda América del Norte, con una distancia de casi 61 m", explica. "Actualmente, tenemos siete máquinas de gran alcance y algunas de ellas están modificadas para cavar a gran profundidad. También contamos con una máquina que puede sumergir su brazo hasta casi 34 m en el agua y que permite acoplar una gran variedad de herramientas para llevar a cabo diversas tareas subacuáticas".

VISIÓN

Al igual que sus vecinos del sector tecnológico, FERMA pretende seguir a la vanguardia del sector con una visión única que hace →



La especialidad de FERMA son las excavadoras de gran alcance



Marc Ferrari, presidente de FERMA Corporation

que sus competidores tengan dificultades para seguir su ritmo. La filosofía de Ferrari de crear un valor sin precedentes por medio de los últimos avances en tecnología y maquinaria, es la razón por la que se decantó por el uso de Volvo CE. Su EC350EL incorpora un motor D13 Tier 4 Final, un nuevo sistema de control electrohidráulico y el exclusivo modo ECO de Volvo CE que puede mejorar el ahorro de combustible hasta en un 9 %, algo que, según Ferrari, era difícil de creer al principio.

"Habíamos escuchado auténticos disparates de otras marcas, pero en este caso era realmente cierto. Funcionan con aproximadamente 30,3 l por hora y, puesto que la mayor parte del tiempo utilizamos herramientas, las hacemos funcionar a más revoluciones durante más tiempo que otras aplicaciones. Siempre estamos rozando el límite o trabajamos al máximo en función del tipo de trabajo que hacemos y las herramientas que usamos", explica. "Como nos dedicamos a las demoliciones, siempre tenemos actividad. Por ello, aprovechamos más de un 90 % del tiempo que el motor permanece en marcha para trabajar en comparación con el estándar del sector, que se sitúa en torno al 60-75 %. Estas máquinas, cuando están encendidas, trabajan de verdad".

En agosto de 2015 llegaron las 20 primeras Volvo EC350EL para unirse a la excavadora de gran alcance EC480E de la que Ferrari ya dispone en FERMA. Dan McCausland, del distribuidor de Volvo CE local, admite que no fue fácil convencer a este pionero en demoliciones de que el futuro de FERMA debía estar ligado a Volvo CE.

"Volvo CE lleva comercializando excavadoras en Estados Unidos solo desde el año 2000 aproximadamente", comenta McCausland. "Las máquinas han avanzado considerablemente en los últimos años con la tecnología de motores Tier 4 Final y su capacidad para manejar varios accesorios como procesadores de hormigón, cizallas, martillos hidráulicos, cucharas y tenazas

hidráulicas. Ahora, el operador puede programar todas las presiones hidráulicas de los accesorios y las diferentes configuraciones del flujo desde el monitor de su cabina".

Una vez convencido, Ferrari colaboró estrechamente con el distribuidor local VCES para formar a los operadores que no estaban familiarizados con la marca. "Volvo CE y VCES nos han ayudado en todo lo posible para que nuestros operadores estén cómodos con las máquinas de Volvo y han ajustado los mandos para que sean similares a los que están acostumbrados a manejar", afirma.

McCausland añade que Volvo CE es un gran defensor del sector de la demolición, tanto por su apoyo a la Asociación Nacional de Demolición (NDA) como por suministrar máquinas específicas para este sector.

Como miembro de la tercera generación de su familia en dirigir la empresa, las ideas innovadoras de Ferrari, como el accesorio de cuchara y tenazas de servicio pesado diseñado por él mismo capaz de manipular objetos tan pequeños como una tubería de 25,4 mm, han ayudado a disparar los ingresos anuales brutos de FERMA, que han pasado de los cerca de 35 millones de euros que obtuvieron en 2012 a los cerca de 62 millones de euros que obtuvieron en 2014.

Otro dato igual de impresionante: Ferrari ha utilizado sus innovaciones y su flota de Volvo EC350EL para reciclar una media del 98,5 % de todo el material demolido por FERMA en cada lugar, un dato prácticamente inédito en el sector de la demolición.

"Estamos rompiendo los límites. Empezamos a reciclar en el mismo lugar de trabajo en 1983. Hemos desempeñado un papel importante en la tecnología de la trituración y en el modo de usarla en el sector de la demolición. También utilizamos trituradoras, astilladoras y clasificadoras de materiales móviles. Con ayuda de todas estas tecnologías, hemos ampliado los límites →

FERMA ROMPE LÍMITES CON SUS NUEVAS IDEAS



Despejando el terreno para un aparcamiento

del reciclaje mecánico de materiales para beneficiar al medio ambiente y lograr los objetivos de la empresa. Nuestras máquinas pueden parecerse a una máquina convencional, pero incorporan una serie de ajustes y modificaciones específicos para nuestras necesidades".

TODO CAMBIA

Y, al igual que FERMA rompe los límites con sus nuevas ideas, Volvo CE ha demostrado que puede hacer lo mismo facilitando las cosas y volviéndolas más eficientes para la empresa del Área de la Bahía de San Francisco.

"La EC350EL tiene dos cámaras y parachoques laterales de servicio pesado. Volvo CE presta todo el apoyo posible para satisfacer todas las necesidades relativas a la protección y la seguridad del entorno de trabajo que pueda tener un cliente en concreto. El esfuerzo de Volvo CE para hacerme feliz dice mucho de ellos", comenta Ferrari. "También pedimos a VCES que adaptaran los mandos. Ahora tenemos radios conectadas por frecuencia digital en las máquinas. Quitamos los equipos de sonido de fábrica, colocamos las radios, las conectamos a los altavoces de fábrica y les añadimos botones de control para los micrófonos y el sistema de pulsar para hablar, por lo que ahora el operador no tiene que apartar las manos de los mandos de la excavadora para hablar con el personal que hay a su alrededor. Es una fantástica medida de seguridad".

Menos acogedoras son, sin embargo, las estrictas restricciones

de California sobre el peso, que obligaron a FERMA a efectuar pequeñas modificaciones en la EC350EL para poder usarla en dicho estado.

VOLVO CE NOS HA AYUDADO EN TODO LO POSIBLE

"Para nosotros, el umbral es de 41.912 kg, así que cualquier cosa que pese menos de eso es legal", dice Ferrari. "Cuando probamos la Volvo EC380E, sin las modificaciones, el peso era de 41.730 kg", explica, girándose hacia las dos EC350EL que están trabajando sobre el futuro aparcamiento de Google. "Con todas las modificaciones que hemos realizado, como las protecciones añadidas, las cucharas y tenazas más pesadas, el cilindro de mayor tamaño y el acoplador rápido de la serie Volvo S, las especificaciones de peso de estas máquinas

superan ligeramente los 40.832 kg".

Para el ojo inexperto, las modificaciones mecánicas pueden ser difíciles de distinguir. Sin embargo, la modificación más evidente solicitada por Ferrari puede verse desde muchos metros de distancia. Volvo CE se encargó de pintar con mucho gusto toda la flota de excavadoras con los característicos colores verde y blanco de FERMA.

"Hicieron un trabajo estupendo. La gente puede identificar fácilmente a nuestra empresa por las máquinas pintadas con los colores de FERMA".

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación Spirit para ver el reportaje en vídeo



La flota de excavadoras Volvo EC350EL de FERMA se ha modificado específicamente



Jaime López, operador

CULTIVO

Una emprendedora de Polonia ha transformado una empresa familiar en uno de los mayores productores de champiñones de primera calidad y del compost utilizado para cultivarlas →

por Nigel Griffiths

EL ENTORNO DE TRABAJO ES UN DESAFÍO PARA CUALQUIER MÁQUINA



Esta cargadora de ruedas Volvo se mantiene aún en buenas condiciones de trabajo después de más de 50.000 horas de uso continuado



Las máquinas mueven toneladas de compost



Urszula Sztandera-Kardaszynski

La pequeña villa polaca de Skórzec, a unos 90 km al este de Varsovia, es la sede del principal productor del país de champiñones, así como del sustrato que se utiliza para su cultivo. Los champiñones se exportan por toda Europa a establecimientos de Francia, Alemania, Italia y Reino Unido.

UNIKOST es un grupo de empresas familiares que gestionan las distintas etapas del ciclo de cultivo del champiñón, desde la producción de una base de compost altamente nutritivo hasta el cuidado de la delicada cosecha bajo unas condiciones controladas de temperatura y humedad.

En 2014, UNIKOST celebró su 20 aniversario y, con el auge del negocio, una de sus primeras iniciativas fue aumentar su propia flota de cargadoras de ruedas Volvo, la cual lleva formando parte de este eficiente proceso de producción más de 15 años.

La empresa invirtió en las últimas cargadoras de ruedas L120H de Volvo y ahora se enorgullece de ser propietaria de la primera máquina de esta generación que llega a Polonia. En 12 meses, la nueva máquina acumuló más de 4000 horas de uso sin sufrir ningún problema técnico. En junio de 2015, UNIKOST recibió

una segunda L120H y se espera que otras dos cargadoras de ruedas L180H más se incorporen a su flota de Volvo.

CONDECORACIONES

En marzo de 2015, UNIKOST recibió el prestigioso premio *Gazeta Biznesu* (la Gaceta empresarial) por parte del principal diario económico de Polonia, el *Puls Biznesu*, en reconocimiento del espectacular crecimiento de la empresa.

Un tributo a tantos años de duro trabajo. No ha sido un trayecto fácil para la empresaria que lleva dirigiendo el negocio desde 1994.

"Si por entonces hubiera sabido los problemas que iba a encontrarme, nunca habría empezado", bromea la empresaria Urszula Sztandera-Kardaszynski. "Tenía muy poca experiencia, y los primeros tres años resultaron ser una curva de aprendizaje muy pronunciada".

Sztandera-Kardaszynski viajó a lo largo y ancho de Europa y Estados Unidos para conocer los entresijos del negocio de los champiñones de la mano de los productores más importantes del momento. Ella introdujo la última tecnología de compostaje

procedente de los Países Bajos para gestionar la fermentación básica del pasto y el estiércol procedente de las granjas avícolas de la región.

PROBLEMAS DE DESARROLLO

Después de un periodo inicial lleno de desafíos, el negocio empezó a crecer y la empresa decidió actualizar su maquinaria. En el año 2000, Sztandera-Kardaszynski compró sus primeras dos cargadoras de ruedas Volvo L120D. Supuso una gran inversión además de una decisión importante para UNIKOST. Urszula recuerda haber sopesado todas las complejas opciones disponibles y, al final del día, "tener una buena sensación" sobre las máquinas Volvo, y cree que su intuición le ayudó a realizar lo que se convertiría en una inversión muy sensata.

"Sin duda fue una gran decisión", afirma. "Al principio pensé que la inversión fue demasiado grande, pero después me alegré porque, gracias a estas máquinas, se aumentó la eficiencia de la producción y tuvimos menos problemas técnicos y averías".

El compostaje es un proceso bioquímico complejo que no es fácil de controlar. UNIKOST tiene su propio laboratorio, donde →



El compost se prueba en el laboratorio



Leszek Kardaszynski con una de las últimas adquisiciones de su empresa a Volvo CE

los técnicos realizan pruebas diarias sobre el compost para garantizar que su consistencia sea correcta. El proceso tiene un olor particular inherente que no es del gusto de todos, pero Sztandera-Kardaszynski dice que se ha acostumbrado a él con el paso del tiempo y se refiere a él como "el dulce aroma del trabajo".

Las cargadoras de ruedas Volvo se han tenido que enfrentar al desafío de trabajar satisfactoriamente en un entorno de trabajo hostil y corrosivo. Cada día, las máquinas mueven toneladas de compost en fermentación: una mezcla tóxica de amoníaco y humedad.

Sztandera-Kardaszynski se asegura de que las máquinas se limpien a fondo todos los días y la planta cuenta con sus propios talleres debidamente equipados para el mantenimiento diario. Quince años después, las primeras dos máquinas todavía se mantienen en buenas condiciones de trabajo tras más de 50.000 horas de arduo servicio.

SIN TREGUA

La fermentación y el compostaje son parte de un proceso continuo que requiere que la flota de máquinas Volvo tenga que estar activa los siete días de la semana en relevos de dos o tres turnos. En la actualidad, las instalaciones dedicadas al compostaje dan empleo a unas 80 personas para cumplir con este exigente plan de trabajo y producir 1200 toneladas de compost a la semana.

"Esta nutrida flota de cargadoras de ruedas Volvo facilita la producción y nos permite entregar un producto de calidad sin paradas ni averías", afirma Sztandera-Kardaszynski.

Su marido, Leszek Kardaszynski, se incorporó a la empresa hace casi tres años como director de logística e inversiones. Leszek, un antiguo agente de policía, ha aportado una gran dosis de disciplina a los procesos de producción y ayuda a dirigir la adquisición de equipos y el desarrollo de la moderna planta de cultivo de champiñones situada a 10 km de las instalaciones de compostaje de UNIKOST. Kardaszynski vigila de cerca el rendimiento de toda la maquinaria y argumenta que la decisión de invertir en más



Jakub Sztandera en una de las naves de cultivo

cargadoras de ruedas Volvo se basa en la grata experiencia que UNIKOST ha tenido todo este tiempo con las máquinas anteriores y en la cooperación duradera con los representantes de Volvo CE.

"Las máquinas son productivas y muy resistentes, sobre todo cuando trabajan sin tregua en un clima como el nuestro, muy duro en invierno. Son capaces de levantar y mover el compost siete días a la semana sin presentar ningún tipo de problema técnico. Además, el entorno de trabajo es altamente corrosivo y está lleno de amoníaco y humedad, lo cual es todo un reto para cualquier máquina".

ASUNTO DE FAMILIA

El centro de cultivo de champiñones, R&J Sztandera, fundado por Robert y Jakub, hijos de Urszula Sztandera-Kardaszynski, consta de más de 30 grandes naves de cultivo y cuenta con 30.000 m² de superficie para el cultivo de champiñones. La planta produce aproximadamente 650 toneladas de champiñones al mes y actualmente es una de las más grandes de Polonia.

Robert y Jakub forman parte de la tercera generación de cultivadores de champiñones de esta familia. El primero ocupa el cargo de director en la sede central de UNIKOST, mientras que su hermano pequeño, Jakub, es el presidente de la planta de cultivo de champiñones y se encarga de gestionar a sus más

de 200 empleados. Los dos hermanos continúan una tradición familiar que se remonta 40 años atrás, cuando su abuela Danuta inició la producción de champiñones y que aún actúa como asesora en la empresa.

En condiciones controladas de temperatura y humedad, las esporas de champiñones repartidas por el compost de alta calidad tardan alrededor de dos semanas en transformarse en champiñones perfectamente blancos, que luego se recogen y seleccionan para enviarlos al mercado y, en última instancia, a los fogones de toda Europa. 

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación Spirit para ver el reportaje en video



Un "box amarillo": una de las estaciones de servicio móviles de Volvo CE

INNOVACIÓN EN MARCHA

Volvo CE ha desarrollado estaciones de servicio móviles para clientes ubicados en lugares remotos

En un país del tamaño de China, los clientes ubicados en áreas remotas no siempre lo tienen fácil para acceder al instante a piezas de repuesto y a servicio de mantenimiento para sus máquinas. Una petición del director general del distribuidor de Volvo de la provincia de Guangxi dirigida a Volvo CE para prestar ayuda a un importante cliente cuya flota de máquinas Volvo estaba creciendo a un ritmo vertiginoso, desembocó en el desarrollo de estaciones de servicio móviles en forma de contenedores de transporte marítimo modificados.

La idea de crear estaciones de servicio del estilo "box amarillo" se le ocurrió en mayo de 2015 al vicepresidente de Volvo CE Wang Yefeng, responsable de soluciones para los clientes y el

servicio postventa. Sin tiempo que perder, el proyecto se puso en marcha en julio.

SOLUCIÓN TODOTERRENO

El contenedor se envió por primera vez a la provincia de Guangxi, una región al sur de China que limita con Vietnam y cuya estación de lluvias puede durar entre cuatro y cinco meses. El contenedor se puso a prueba por primera vez en Guangxi Pingguo Aluminum Company (GPAC), una importante empresa minera de aluminio y el mayor productor de óxido de aluminio en la región con hasta 400.000 toneladas anuales. →



VOLVO CE ES CAPAZ DE PROPORCIONAR UN SERVICIO PERMANENTE EN EL MISMO LUGAR DE TRABAJO



Mo Chunyun, director general de Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery, con parte de su equipo de servicio postventa de Volvo CE



Zhou Zhiqiang, subdirector de GPAC

Interior del contenedor

Con la compra inicial de ocho dúmperes articulados Volvo en 2002, Volvo CE se convirtió rápidamente en el proveedor de maquinaria de construcción preferido de GPAC.

"Los dúmperes Volvo pueden trabajar día y noche en todo tipo de condiciones meteorológicas y ofrecer un rendimiento extraordinario en términos de eficiencia y consumo de combustible", asegura Zhou Zhiqiang, subdirector de GPAC.

GPAC cuenta actualmente con 64 dúmperes articulados, 8 excavadoras de orugas y 8 cargadoras de ruedas de Volvo, y se enfrenta al reto de mantener una flota y garantizar la disponibilidad de las máquinas a diario bajo duras condiciones meteorológicas sin que la productividad se vea afectada.

PROBLEMA SOLUCIONADO

Zhou acudió al distribuidor Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery Co Ltd en busca de una solución para reducir los tiempos de inactividad de las máquinas.

"Tras varias visitas a GPAC, dimos con la solución al problema", comenta Mo Chunyun, director general de Zhongnan Huaxing. El resultado fue la estación de servicio móvil, que también sirve como almacén para guardar piezas de repuesto y lubricantes en el lugar de trabajo.

"Antes, teníamos que esperar a que se enviaran las piezas

desde el almacén de Shanghai hasta la ciudad de Nanning (capital de la provincia de Guangxi) y después hasta nuestro taller. Todo este proceso requería alrededor de una semana", explica Zhou.

Estos retrasos suponían importantes pérdidas económicas para la empresa. Sin embargo, al tener las piezas almacenadas en el contenedor cerca del lugar de trabajo, la estación de servicio móvil permite a Volvo CE proporcionar servicio y piezas en el mismo lugar de trabajo a cualquier hora del día.

"La maquinaria se revisa de forma oportuna y las posibles averías se pueden eliminar de raíz, evitando así que vayan a más", declara Zhou satisfecho. "Estas estaciones son sumamente importantes para nuestro desarrollo sostenible ya que han incrementado drásticamente la disponibilidad de las máquinas de Volvo y han reducido nuestro inventario de piezas y la presión que implica su gestión".

Además de reducir los costes de propiedad, la iniciativa tiene cierto carácter ecológico, ya que se instala al inicio de un proyecto y se retira fácilmente una vez que concluye.

El innovador "box amarillo" está ganando muchos adeptos entre los clientes y se está implementando a petición en minas y lugares de trabajo remotos de todo el país con el fin de proporcionar a los clientes un servicio completo y piezas en el menor tiempo posible. 🏠

LA INICIATIVA TIENE CIERTO CARÁCTER ECOLÓGICO

UNA EMPRESA ESCULPIDA EN MÁRMOL

Las cargadoras de ruedas Volvo reciben la delicada misión de transportar gigantescos bloques de mármol →

por Patricia Kelly

En un reciente viaje a Londres, Joseph Laplace fue capaz de identificar la procedencia del mármol que decoraba las fachadas de las tiendas de Piccadilly: las canteras de Arudy, en el Pirineo Francés, donde su familia lleva generaciones dedicándose a la minería.

La sala de exposiciones en Tokio del coloso de la moda Hermès tiene mármol de Arudy, al igual que el edificio del Consejo de Estado holandés en La Haya y el vestíbulo de entrada del Mandarin Hotel en París. También adorna las columnas de la Plaza de la Concordia, la plaza pública más grande de la capital francesa. Más próximo a su lugar de origen, el mármol de Arudy también adorna los altares del Santuario de Lourdes, un importante lugar de peregrinaje desde mediados del siglo XIX que recibe la visita de millones de personas al año.

Estos son solo unos pocos ejemplos de los numerosos destinos del mármol procedente de Arudy. Su calidad contribuye desde hace tiempo a la buena reputación de la región y de Francia en el mundo entero.

DURADERO

El mármol es un material increíblemente denso e irrompible que resiste las bajas temperaturas y puede durar miles de años.

"Cada depósito tiene su propia identidad y sus propios matices, como si fuera una firma", nos cuenta Laplace, cuyo abuelo empezó a extraer mármol en los profundos bosques de los Pirineos en 1929. Los expertos como él son capaces de

reconocer los orígenes de un determinado mármol de un solo vistazo, ya que cada cual se caracteriza por su color, sus vetas y sus salpicaduras. "Es una sustancia noble", afirma.

Las tres canteras de Laplace (Sainte-Anne, Henri IV y Paloma) son conocidas por su mármol gris, actualmente muy de moda y muy demandado. El color y los patrones de corte del mármol son distintos, con diferentes tonalidades y marcas distintivas en función de la cantera de la que provenga.

CONSTRUIDO EN PIEDRA

Las canteras de mármol de Arudy, situadas a los pies del Pirineo Francés, empezaron a explotarse en 1800 aproximadamente y llegaron a emplear a cientos de personas. En los años 50, aún había 20 canteras activas, pero la industria ha ido poco a poco perdiendo importancia con los años. Laplace, junto con su hijo Pierre y una plantilla de nueve personas, cada una con su propia especialidad, es uno de los pocos que siguen excavando estos depósitos de piedra natural.

Pierre Laplace, de 27 años, representa la cuarta generación de su familia en continuar con el negocio, que se ha transmitido de padres a hijos. Nos explica que la elección de la materia prima es una habilidad artesanal y que se necesita buen ojo, lo cual se adquiere con la experiencia.

La piedra se extrae de la cantera en tres fases: el primer corte se realiza horizontalmente con una sierra de hilo diamantado que

aprovecha las fisuras naturales a fin de que se pierda la menor cantidad de material posible. La segunda etapa consiste en cortar el mármol verticalmente, tras lo cual se obtiene un enorme cubo de piedra. A continuación, el bloque se lava y se cortan bloques más pequeños de diferentes formas y tamaños según el color y la dirección de las vetas.

La familia Laplace adquirió su primera cargadora de ruedas, una Volvo L220D, en 1999. Michel Hawryliszyn, del concesionario local de Volvo Van de Velde, comenta que la familia tomó la decisión de invertir en una segunda cargadora de ruedas Volvo, una L220H que llegó en 2014, gracias a su servicio postventa y su asesoramiento sobre cómo sacar el mejor partido de la máquina.

"El tipo de trabajo que realizan es muy exigente", afirma Hawryliszyn.

Las cargadoras de ruedas transportan enormes bloques de mármol desde las canteras hasta el área de almacenamiento y, desde ahí, los cargan en camiones para llevarlos a su siguiente destino. Las cargadoras también se utilizan para limpiar las canteras y retirar todos los residuos.

Pierre Laplace asegura que se decantaron nuevamente por Volvo porque sus máquinas se adaptan perfectamente a las peculiaridades de su trabajo. Gracias a la gran capacidad de elevación de la máquina y a su brazo elevador paralelo, los bloques se colocan siempre en posición horizontal, lo que incrementa considerablemente la seguridad durante el transporte. Las proporciones compactas de la máquina le confieren ventaja en los rincones de las canteras. También se tuvo en cuenta el bajo consumo de combustible.

"Es vital que los bloques de mármol no se dañen durante el transporte y las máquinas Volvo se adaptan muy bien a este tipo de

trabajo", afirma. "Es importante poder ver con claridad lo que estamos haciendo desde la cabina. Es indispensable poder ver el extremo de la horquilla en todo momento y tener una buena visibilidad".

Él mismo es operador de máquina y añade que la nueva máquina es cómoda y segura. "También es muy silenciosa", agrega. "Desde el momento en que el operador sube a la cabina, apenas puede oír el motor y se puede concentrar en su trabajo".

LA ELECCIÓN DE LA MATERIA PRIMA ES UNA HABILIDAD ARTESANAL

BELLEZA NATURAL

Las canteras son tranquilas y apacibles ya que se encuentran en un espacio protegido de una belleza natural espectacular y, por tanto, sujeto a estrictas regulaciones medioambientales en lo relativo al ruido y la contaminación: un elemento que hace que cada vez sea más difícil, aunque no imposible, competir con el mármol que se produce en regiones del mundo menos reguladas.

La mayor parte del mármol extraído por la familia Laplace se transporta para su exportación mundial, gran parte a través de Carrara, en Italia.

Estados Unidos es un mercado voraz y el mármol de Arudy también es muy conocido en Italia, Japón y China, aunque los usuarios finales del producto de Laplace tienden a buscar más la calidad que la cantidad. Con usos tanto en interiores como en exteriores, el mármol se aplica en fachadas de edificios, cocinas y cuartos de baño, y se usa en solerías, escaleras, chimeneas, lápidas, estatuas y monumentos. Sus aplicaciones son interminables y su perduración está garantizada. 📺

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación Spirit para ver el reportaje en vídeo



Joseph Laplace (izquierda) con su hijo Pierre



Las dos cargadoras de ruedas Volvo sirven para desplazar grandes bloques de mármol

REESCRIBIENDO LA TRADICIÓN

Una excavadora con control remoto redefine el concepto de versatilidad

por Tony Lawrence

De repente, apareció la excavadora de 30 toneladas abriéndose paso hasta el borde de la ladera de la cantera, con la pluma extendida y blandiendo un accesorio de perforación de tecnología avanzada. La multitud de asistentes no daba crédito: no había nadie en la cabina.

La máquina se detuvo, la cabina giró 90 grados y se puso manos a la obra, perforando con maestría una placa de roca.

Fue solo entonces cuando el público, reunido en la grada instalada en el espectáculo del evento Volvo Days de 2015 celebrado en Eskilstuna (Suecia), divisó al operador. Se encontraba a 20 metros de distancia, armado con un mando a distancia y operando la máquina de manera remota.

La excavadora de orugas EC300E que se expone en esta exposición de máquinas es resultado directo de la colaboración directa entre el equipo de soluciones para aplicaciones especiales de Volvo CE, los especialistas noruegos en perforación AMV y el distribuidor de Volvo CE en Noruega. Además, explica Per Johan Rosdahl, de Volvo CE, esta máquina está creando sensación en el sector.

"Desde siempre, las empresas de perforación han utilizado plataformas de perforación especialmente diseñadas para trabajar en canteras y en proyectos de infraestructura", explica Rosdahl, jefe de proyectos comerciales globales del equipo de soluciones para aplicaciones especiales. "Ellos también utilizan el control remoto. Sin embargo, nuestras excavadoras, equipadas con las perforadoras de AMV, son mucho más versátiles".

DOS EN UNO

"Las perforadoras son muy sofisticadas pero se pueden desmontar fácilmente. De este modo, la máquina puede convertirse de nuevo en una excavadora normal rápidamente para realizar trabajos de elevación de cargas o demolición. Por tanto, podemos hablar de dos máquinas en una. Es una gran ventaja, sobre todo para pequeñas y medianas empresas del sector".

De hecho, podríamos tener tres o cuatro máquinas en una.

La gama completa de excavadoras perforadoras de Volvo CE y AMV, que incluye máquinas de entre 8 y 40 toneladas, está sorprendiendo incluso a sus propios diseñadores con todo lo que son capaces de hacer.

AMV, con sede al suroeste de Noruega, está especializada en maquinaria de producción para la minería, la construcción de túneles y la industria del petróleo y el gas en el mar. AMV y el concesionario noruego de Volvo CE acordaron su colaboración como socios estratégicos hace 18 meses y posteriormente formalizaron su relación a través del equipo de soluciones para aplicaciones especiales.

"La buena comunicación es esencial desde el principio", declara Peder Andersen, director ejecutivo del Grupo AMV. "Nuestra primera excavadora perforadora fue una Volvo. Fuimos nosotros los que nos encargamos de su producción y pronto descubrimos que nuestros clientes estaban muy satisfechos con ella. Ahora obtenemos asistencia técnica directamente de Volvo CE, lo que nos permite mejorar las diversas interfaces hidráulicas y eléctricas, así como los acoplamientos rápidos entre la máquina y el taladro".

"Todo el mundo sale beneficiado, al igual que nuestros clientes, quienes saben que están adquiriendo un producto Volvo con todas las garantías, prestaciones y ventajas que conlleva".

LA EC300E ESTÁ CREANDO SENSACIÓN EN EL SECTOR

PRECISIÓN EXACTA

En AMV tienen una amplia experiencia con el uso del control remoto, el cual también se utiliza en plataformas de perforación estándar. El sistema es muy fácil de usar: el sistema de AMV dispone de una exclusiva pantalla de supervisión, además de una función por GPS que permite lograr una precisión en la perforación de unos 20 mm: la anchura de aproximadamente dos uñas de la mano de una persona.

El sistema también mejora la seguridad, ya que permite a los operadores alejarse del trabajo de alto riesgo en lugar de →

Fotografías de Gustav Mårtensson



LA EC300E ESTÁ CAUSANDO UNA GRAN IMPRESIÓN



Martijn Donkersloot, director de productos, equipo de soluciones para aplicaciones especiales



De izquierda a derecha: Anders Östberg, director ejecutivo de AMV en Suecia, Per Johan Rosdahl, de Volvo CE, Kjell Vidar Hamre, técnico de servicio de AMV y Peder Andersen, director ejecutivo del Grupo AMV

permanecer en la cabina, por ejemplo, a la hora de utilizar explosivos en canteras, así como inspeccionar de cerca el taladro y su funcionamiento desde cualquier ángulo sin dejar de trabajar. También tiene otras ventajas menos evidentes. "Cuando iniciamos este proyecto, pensamos que la máquina llevaría a cabo tareas ordinarias de perforación así como las propias de una excavadora normal", comenta Anders Östberg, director ejecutivo de AMV en Suecia. "Pero gracias a la pluma, es posible llegar más lejos que con una plataforma convencional".

"Por eso, también la han utilizado para anclar rocas (de este modo, se fortalecen las laderas de las canteras y, por tanto, se aumenta la seguridad). Después podemos cambiar el taladro y sustituirlo por una cesta de transporte para que el personal pueda subirse y examinar la obra más de cerca. Una sola máquina puede hacer todo esto".

Kjell Vidar Hamre, técnico de servicio de AMV, añade: "Esta máquina tiene un alcance enorme. Puede estacionarse hasta

cinco metros por debajo del lugar donde se está efectuando la perforación o el anclaje".

"Las máquinas convencionales son muy potentes, tienen una gran tracción, pero necesitan una rampa de acceso para llegar al lugar de perforación en este tipo de situaciones y no pueden rotar su estructura superior como la excavadora, ni perforar o anclar en prácticamente cualquier dirección. Por todo esto, nuestra máquina es más productiva".

ÚLTIMA TECNOLOGÍA

Volvo CE creó su equipo de soluciones para aplicaciones especiales hace cuatro años con la misión de promocionar proyectos de última tecnología con los socios adecuados. Las excavadoras son el segmento de maquinaria que más se está adaptando de este modo para llevar a cabo tareas altamente especializadas, seguido por los dúmperes articulados y las

cargadoras de ruedas. Martijn Donkersloot, jefe de productos del equipo de soluciones para aplicaciones especiales, asegura que el evento Volvo Days resultó ser un escaparate perfecto.

"Recibimos muchos visitantes que querían ver la excavadora y nos dijeron que era justo lo que necesitaban. Muchos clientes de todo el mundo nos dijeron: 'Es fantástico, ideal para nuestras canteras'. Es fácil imaginar a un propietario con una plataforma de perforación a un lado y una excavadora al otro: dos máquinas significan más operadores, más piezas de repuesto y, en definitiva, más técnicos que deben formarse en ambas herramientas".

Donkersloot y Rosdahl piensan que su trabajo es el mejor del mundo.

"Somos una unidad pequeña, pero tenemos representación en todo el mundo y es estupendo ver que proyectos como este deciden unir sus fuerzas", declara Rosdahl.

"Llevo desde 1998 en el sector de la construcción y este oficio destaca por su enorme variedad: cada día surgen nuevos desafíos

de ideas, es una auténtica experiencia de aprendizaje", asegura Donkersloot, que trabaja para Volvo CE en la región de Europa, Oriente Medio y África.

"Con la ayuda de nuestros socios, podemos modificar nuestras máquinas estándar en función de las necesidades del cliente y ayudarle a aumentar su productividad. Nuestro departamento de investigación y desarrollo recibe información especializada al respecto, que se suma a nuestro conocimiento y a nuestra experiencia. En el caso de esta excavadora, hace unas semanas tuvimos un problema con la unidad de perforación, por lo que me puse en contacto con AMV. Me dijeron que fuera a la cabina con el teléfono móvil y me conectara al sistema de diagnóstico de la unidad de perforación. Con eso, fueron capaces de diagnosticar que la presión del aire era demasiado baja y lo arreglaron al momento, a cientos de kilómetros de distancia".

"El control remoto no solo sirve para manejar la máquina, sino también para arreglar problemas de forma remota. Es algo fascinante", concluye. ▯

ABRIENDO EL GAS

Las máquinas tiendetubos de Volvo empleadas a ambos lados de la frontera permitieron que el gas circulara por primera vez desde Francia hasta Bélgica →

por Derrick Butterfield



Además de responder a la creciente demanda de gas en la región de Flandes Occidental en Bélgica, la nueva tubería también suministrará gas al noroeste de Europa. La actual infraestructura, situada entre Alveringem, cerca de la frontera con Francia y del puerto de Dunkirk, y Maldegem, al este de Brujas en Flandes Oriental, ya no era capaz de soportar la demanda creciente de las nuevas residencias y las pequeñas y medianas empresas que están empezando a operar en la zona.

En el lado francés de la frontera, la responsabilidad de conectar Bélgica con la red francesa recayó sobre la operadora francesa GRTgaz, en concreto sobre el especialista francés en conductos SPAC, una filial del Grupo Colas, que utilizó una máquina tiendetubos giratoria Volvo PL4809D en el proyecto.

ESPECIALISTAS

En el lado belga, la responsabilidad recayó sobre Fluxys Belgium NV, el operador independiente de la red de transporte de gas natural y de la infraestructura de almacenamiento en Bélgica, el cual transporta el gas natural por toda Bélgica a los operadores del sistema de distribución, las centrales eléctricas y a importantes clientes industriales. La tubería tiene 91 cm de diámetro y un recorrido de 74 kilómetros. Esta operación conjunta permite transportar 8 millones de metros cúbicos de gas natural entre los dos países por primera vez.

El contratista encargado de la obra, A. Hak Leidingbouw, especialista en tuberías de gran diámetro, trabajó en un tramo de 20 km con dos máquinas tiendetubos giratorias Volvo PL4608. Cada tramo de tubería de 18 m pesa alrededor de 6 toneladas, pero esto no es ningún problema para las PL4608 gracias a su capacidad de carga de 80 toneladas. El objetivo era completar alrededor de 1000 m (o 50 soldaduras) al día junto con el subcontratista holandés, los especialistas Visser & Smit Hanab NV.

A. Hak no es una cara nueva para las máquinas tiendetubos. Fue el primer instalador de tuberías y conductos del mundo en adquirir las al comprar seis máquinas en 2009. Loe Steenberg, encargado de la compra y el alquiler de máquinas para el grupo, lleva 11 años trabajando en la instalación de tuberías y conductos en toda Europa.

Explica que se decantó por las Volvo porque le gusta "el concepto de la rotación de la estructura superior y la excelente capacidad de elevación de la máquina", añade: "Rinden como máquinas con una capacidad de carga de 90 toneladas, aunque en teoría sean 80 toneladas". También aprecia el chasis hidromecánico extensible de servicio pesado.

MANEJABLES

Hay varios obstáculos con los que lidiar sobre la marcha. Las carreteras a menudo se atraviesan con una especie de mantos especiales que protegen la superficie, pero se requieren otros métodos para las vías de tren o el agua. En este caso, la PL4608 ofrece una ventaja distintiva, ya que puede cargarse en una transportadora y trasladarla sin necesidad de desmontarla. Una vez realizado un empalme, la máquina se puede transportar

rápidamente al siguiente, con el consiguiente ahorro en tiempo y dinero. "Los empalmes cuestan alrededor de 10.000 € cada uno", afirma Steenberg. "El ahorro únicamente en los costes de transporte es significativo".

Los operadores también están entusiasmados con las máquinas tiendetubos Volvo: estas unidades cuentan actualmente con alrededor de 6000 horas de uso en comparación con las menos de 2000 de las máquinas con pluma lateral que la empresa adquirió al mismo tiempo.

"Utilizamos a los operadores de excavadoras ya que se adaptan rápidamente a la máquina tiendetubos", comenta Steenberg sobre las PL4608, que utilizan para efectuar empalmes durante los procesos de soldadura y curvatura. Al alimentar la máquina dobladora, la rotación de su estructura superior permite a la máquina girar las tuberías hasta colocarlas en su posición sin alterar las condiciones del terreno, lo cual no es posible con una máquina tiendetubos convencional con pluma lateral.

El operador Marcel Wiehink tiene siete años de experiencia con máquinas tiendetubos y también está capacitado para manejar máquinas con pluma lateral y grúas de orugas. "Me gusta la flexibilidad que ofrece su capacidad de rotación", comenta. "Cuando me encuentro con tuberías en un lado y otro, puedo levantarlas y volver a colocarlas en el otro lado". También aprecia el que haya un único pedal de avance, lo cual le permite liberar sus manos para controlar la pluma y el cabrestante.

Las condiciones arenosas y abrasivas de los Países Bajos, donde estas máquinas llevan a cabo la mayor parte de su trabajo, son famosas por el daño que producen en las piezas. En este lugar, que también es muy arenoso, se han utilizado cientos de toneladas de virutas de madera a lo largo de la servidumbre de paso para facilitar el movimiento de la máquina y apoyar a los agricultores locales. Las virutas biodegradables ayudan a limitar la cantidad de arena que se mezcla en el suelo una vez que la tierra se devuelve a su uso agrícola original.

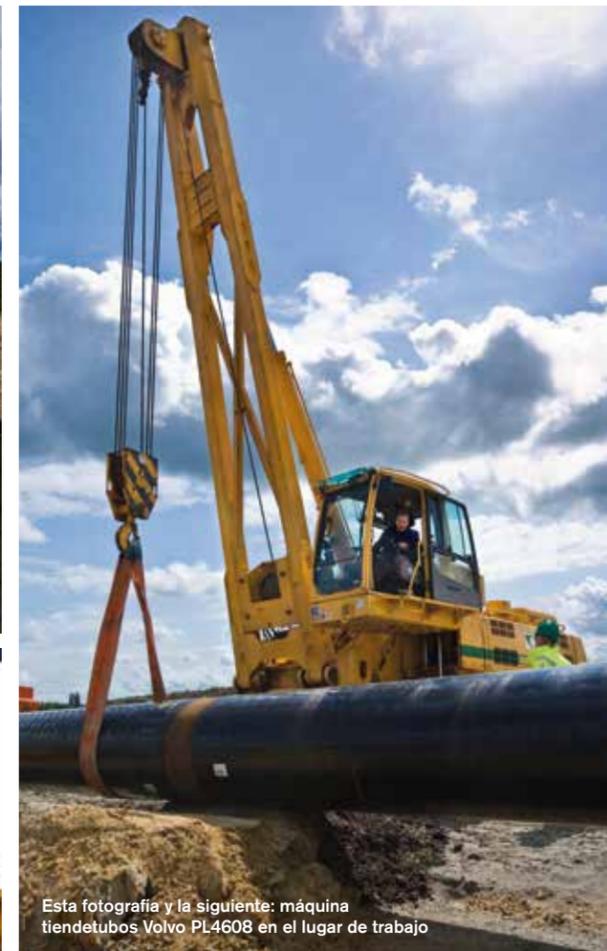
SORPRESA OCULTA

Al igual que ocurre en cualquier trabajo de instalación de tuberías y conductos, los arqueólogos pudieron acceder al sitio antes del inicio de la obra para determinar si había algún tesoro por descubrir. Sin embargo, dada la ubicación geográfica y la historia de la región, tanto los registros históricos como los métodos de detección determinaron la necesidad de llevar a cabo operaciones especializadas de detección de minas. También se llevaron a cabo estudios arqueológicos para garantizar que cualquier munición enterrada y sin detonar (principalmente restos de la Primera Guerra Mundial) se recuperarían de forma segura.

El enfoque sostenible utilizado por Fluxys en la preparación y la construcción de las tuberías contempla los problemas de seguridad, así como los factores ambientales y ecológicos. Dicho enfoque asegura que, una vez finalizado el proyecto, la tierra se pueda devolver a su uso agrícola original, lo cual encaja perfectamente con los valores fundamentales de Volvo en materia de seguridad y cuidado del medio ambiente. ☑



El operador Marcel Wiehink (en la cabina) con Loe Steenberg, de los especialistas A. Hak Leidingbouw



Esta fotografía y la siguiente: máquina tiendetubos Volvo PL4608 en el lugar de trabajo



Cor van der Laan (izquierda) y Pablo Velasquez, del equipo de empalmes



El técnico de tuberías y conductos Turgut Ylidiz junto a la Volvo PL4608



SIEMPRE FRESCO

Volvo CE ha desarrollado una gama de refrigerantes especiales para sus motores de bajas emisiones y alto rendimiento →

por Nigel Griffiths

Fotografías de Juha Roininen



Comparación de un cilindro de un motor de seis litros que utiliza refrigerante VCS de Volvo (derecha) con uno que emplea un producto inadecuado (izquierda)



Metales inmersos en líquido tras unas horas: fila inferior con refrigerante VCS de Volvo; fila superior sin refrigerante VCS de Volvo, aparece la corrosión

Hasta un 20 % de los fallos en el motor se atribuyen a problemas en el sistema de refrigeración. Por esa razón, es lógico que Volvo CE desarrollara su propia fórmula de refrigerantes.

"Puesto que las máquinas de construcción de Volvo trabajan en diferentes entornos y climas muy exigentes, es muy importante elegir el refrigerante correcto", aconseja Anne-Marie Rydström del departamento de investigación y tecnología avanzada de Volvo.

Para cubrir las demandas de los motores avanzados de alto rendimiento de Volvo, se ha desarrollado un refrigerante con una fórmula especial, el refrigerante VCS de Volvo, recomendado para la mayoría de motores Volvo en todo el mundo.

"Los propietarios de las máquinas de Volvo CE deben saber que el uso de un refrigerante inadecuado o mezclar refrigerantes puede dañar el motor, lo cual da lugar a reparaciones costosas e innecesarias", explica Rydström. "Puede provocar corrosión, marcas, fugas y depósitos. Todo ello reduce la vida útil de un motor y aumenta los requisitos de mantenimiento", asegura. Además, añade lo siguiente: "Son muchas las razones por las que recomendamos el refrigerante VCS de Volvo".

El propósito principal de un refrigerante de motor es eliminar el exceso de calor que emana del motor. Solo un tercio de la energía que se desprende a través de la combustión de combustible se convierte en la energía aprovechable que mueve el vehículo. Los



Anne-Marie Rydström muestra los efectos negativos que un refrigerante no compatible puede tener en la vida útil de los conductos y las juntas



LOS REFRIGERANTES SATISFACEN LAS DEMANDAS DE ALTO RENDIMIENTO DE VOLVO

otros dos tercios se convierten en calor. De este calor, un tercio sale a través del tubo de escape. El refrigerante debe absorber el calor restante y alejarlo del motor. Al eliminar este calor, el líquido refrigerante permite que el motor funcione de manera eficiente.

ADITIVOS ORGÁNICOS

Un refrigerante de Volvo tiene cuatro funciones principales: el intercambio de calor, protección contra la congelación, protección contra la ebullición y protección contra la corrosión, y debe ser compatible con todos los componentes no metálicos. Los componentes protectores clave del refrigerante VCS de Volvo son orgánicos, a diferencia de los productos minerales. Los inhibidores orgánicos se dirigen a las áreas críticas que más protección necesitan, mientras que los productos convencionales de base mineral recubren el metal con una capa uniforme, requieren más aditivos y reducen la durabilidad. Los inhibidores orgánicos no se agotan con facilidad.

"Se utilizan tantos metales y aleaciones diferentes en la construcción de motores de alto rendimiento que supone un reto desarrollar un refrigerante con propiedades óptimas para todos los metales", explica Rydström, ingeniero químico experto responsable de supervisar el desarrollo del refrigerante.

El producto de Volvo está diseñado específicamente para prevenir la corrosión en todas las superficies metálicas y evita que el caucho se hinche y se agriete, y que el plástico se deteriore y se descomponga. Es importante destacar que no deja depósitos en el sistema de refrigeración y que garantiza un alto nivel de transferencia de calor para proteger el motor del sobrecalentamiento.

CALIENTE Y FRÍO

El líquido refrigerante se ha desarrollado para fluir fácilmente a temperaturas muy inferiores al punto de congelación e incluso se recomienda su uso en climas cálidos donde la protección anticongelante de alto rendimiento podría parecer extraña.

"En realidad, nuestro refrigerante es como un conjunto de componentes capaces de hacer frente a todas las variaciones de temperatura posibles en un motor y de proporcionar muchas otras ventajas de rendimiento", explica Rydström.

La fórmula lleva en el mercado desde 2006 y su rendimiento se pone a prueba constantemente en nuevas fórmulas y combinaciones de metales en fase de desarrollo para los motores de Volvo. Las pruebas de laboratorio muestran cómo se comporta el líquido durante el calentamiento, con un punto de ebullición muy alto y burbujas más pequeñas que le permiten mejorar el

contacto con las superficies para una protección de calidad en todas las condiciones.

Volvo ofrece dos fórmulas de refrigerante diferentes. El refrigerante VCS de Volvo, de color amarillo, se utiliza habitualmente en la mayoría de máquinas fabricadas a partir de 2006. Es un refrigerante basado en la tecnología de aditivos orgánicos y los aditivos que contiene no se agotan fácilmente. El refrigerante verde estándar de Volvo, para máquinas anteriores a 2006, es un híbrido que incorpora aditivos orgánicos e inorgánicos tradicionales.

Los refrigerantes Volvo se han sometido a exhaustivas pruebas en máquinas Volvo, lo que garantiza la compatibilidad con todos los materiales del sistema de refrigeración. También contienen aditivos especiales que protegen a la máquina del desgaste y que han sido aprobados específicamente por Volvo para su uso en sus motores. Los refrigerantes son compatibles con todos los materiales que se emplean en los motores Volvo y garantizan la protección de todo el sistema de refrigeración, lo cual previene las fugas. Estos factores contribuyen a alargar la vida útil del motor, así como a reducir los costes de funcionamiento y de propiedad durante toda la vida útil de la máquina. ☒

Visite el sitio web de Spirit o descargue la aplicación Spirit para ver el reportaje en video



Fotografías de Darrin Henry



Aterrizaje del Beechcraft King Air 200



Centenares de habitantes de la isla se acercaron al nuevo aeropuerto para presenciar el aterrizaje

LOS "SANTOS" SIGUEN LA MARCHA

Ya ha aterrizado el primer avión en el nuevo aeropuerto construido en la isla remota de Santa Elena con ayuda de máquinas Volvo

El momento que muchos isleños, conocidos como "santos", pensaban que nunca llegaría, llegó con el aterrizaje del primer avión en Santa Elena, una de las islas habitadas más remotas del mundo. Diez años después del anuncio de la construcción del aeropuerto, el avión tomaba tierra exactamente a las 13:44:25 del martes, 15 de septiembre de 2015.

"La pista está bien, las condiciones son buenas, las instalaciones son fantásticas", declaró el capitán Grant Brighton, piloto del Beechcraft King Air 200, quien voló desde Johannesburgo (Sudáfrica) y se abasteció de combustible en Angola para su vuelo de cuatro horas y media a través del Atlántico.

Darrin Henry, fotógrafo de Santa Elena que contribuyó con este artículo, declara: "Puede que esto no impresione a algunos lectores, pero para los habitantes de Santa Elena es algo así como aterrizar en la luna".

Esta isla, descubierta por los portugueses en 1502, es el lugar donde fue exiliado por los británicos en 1815 el emperador francés Napoleón Bonaparte tras su derrota en la batalla de Waterloo. Hoy en día, es el territorio británico de ultramar más antiguo después de Bermudas.

Este vuelo de prueba pone fin a 500 años de aislamiento de Santa Elena, situada en mitad del océano Atlántico sur y a la cual solo se podía acceder por mar. Su única opción para salir

al mundo exterior era la visita mensual del *RMS St Helena*, una embarcación de British Royal Mail procedente de Sudáfrica y que pronto será retirada del servicio.

Basil Read, gigante sudafricano de la construcción, se encargó de construir el aeropuerto de Santa Elena, que abrirá sus puertas para vuelos comerciales en febrero de 2016. La empresa tuvo que transportar toda la maquinaria de construcción por mar y la



Número 52 de Spirit



El director de Basil Read en la isla, Deon De Jager, y su esposa Chrezelda



De izquierda a derecha: el capitán Grant Brighton, el primer oficial Dillan Van Niekerk, el inspector principal de vuelo Nick Whitehouse, el piloto Stuart Rawlinson y el ingeniero aeronáutico Jeffrey McKenzie

primera máquina que se condujo por la isla fue una motoniveladora Volvo G940B. Más tarde, llegaron otras 65 unidades Volvo, como las excavadoras de orugas EC700C, los dúmperes articulados A40F-FS y A30E, las excavadoras de ruedas EW140C, los compactadores DD24 y SD200DX, las excavadoras de orugas EC380 y EC480 y una minicargadora MC115C, así como más motoniveladoras (ver el número 52 de *Spirit*).

El director de atención al cliente de Volvo CE, Leif Waad, afirmó: "Evidentemente, la maquinaria tenía que ser de gran calidad y capaz de operar con garantías en condiciones difíciles y respetando en todo momento el medio ambiente. El proyecto encajaba perfectamente con los productos de Volvo Construction Equipment".

El director de Basil Read en la isla, Deon De Jager, y su esposa Chrezelda se encontraban entre los asistentes que dieron la bienvenida al vuelo de prueba presenciado por cientos de isleños que se habían reunido para ver el aterrizaje.

Según el primer oficial del avión, Dillan Van Niekerk: "Para mí, lo mejor fue ver la isla y a todo el mundo viéndonos desde la montaña". ☒



En la pista

UNA INVESTIGACIÓN ELECTRIZANTE

Un importante proyecto de investigación liderado por Volvo CE cuyo objetivo es electrificar la maquinaria de construcción podría dar como resultado un cuantioso ahorro de energía

El proyecto de demostración, dirigido por Volvo CE con el objetivo de alimentar las máquinas de construcción de una cantera con electricidad en lugar de usar combustible diésel, se ha puesto en marcha en colaboración con la Agencia Sueca de Energía (SEA), el gigante de la construcción Skanska Sweden y los investigadores de las universidades de Linköping y Mälardalen en Suecia.

El proyecto, de aproximadamente 22 millones de euros y cuya finalización está prevista para 2018, es el primer paso hacia la demostración de cómo podrían funcionar las canteras del futuro. Su propósito es reducir de forma significativa el consumo de combustible, las emisiones y el coste total de propiedad, así como aumentar la productividad.

"Es un paso nuevo para el sector de la construcción. El potencial es enorme y estamos orgullosos de formar parte de este proyecto único", declara Erik Brandsma, director general de SEA.

La SEA, una agencia gubernamental dedicada a temas relacionados con la política energética nacional, trabaja para fomentar el uso de las energías renovables y de tecnologías mejoradas, por un uso final más inteligente de la energía y para mitigar el cambio climático.

Se cree que el cambio a la energía eléctrica podría reducir en un 71 % la cantidad de energía utilizada y reducir las emisiones de CO₂ en la cantera objeto del proyecto desde los 0,7 kg/tonelada de material producido hasta los 0,3 kg/tonelada.

"La colaboración es un factor clave para lograr nuestro objetivo medioambiental", declara Martin Weissburg, presidente de Volvo CE.

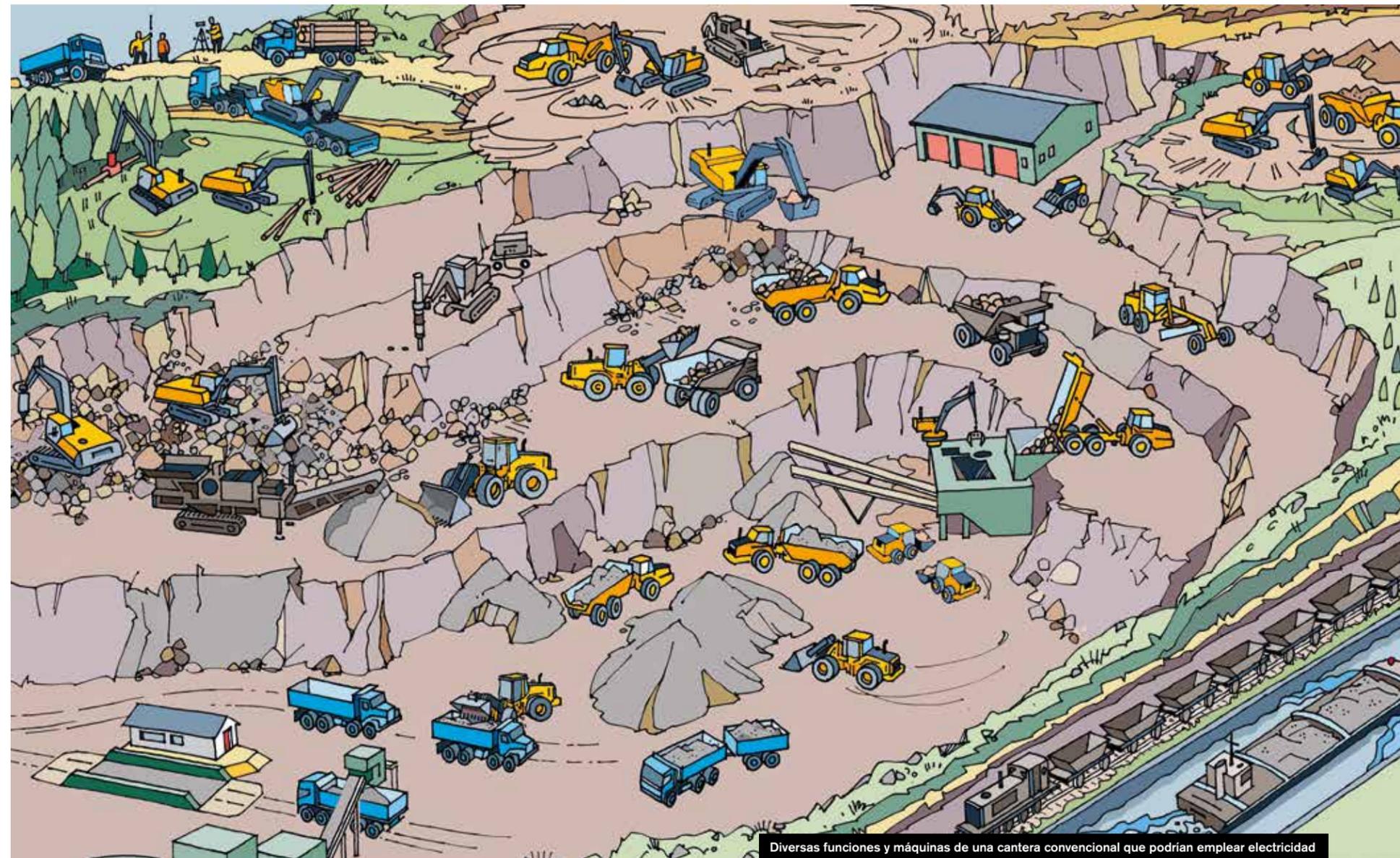
Según las cifras de 2010, la SEA estima un consumo de energía de la maquinaria de construcción en Suecia de 14 teravatios/hora (TWh) en comparación con los 19 TWh de los camiones,

los 3,7 TWh de los autobuses y los 55 TWh de los vehículos privados. La relevancia de estos datos empujaron a la agencia a preguntar a Volvo CE qué podría ocurrir si se utilizara energía eléctrica en lugar de combustible diésel en una cantera normal. Los consiguientes debates dieron lugar al proyecto de demostración de la cantera eléctrica.

"Calculamos que, si se pudiera electrificar una determinada cantidad de funciones en la cantera, podríamos reducir el uso de energía hasta un 71 % (en kWh). La intensidad de la energía es mucho mayor con electricidad, por lo que el ahorro potencial es mayor", declara Brandsma.

"Hay gran cantidad de aplicaciones en las que las excavadoras están paradas el tiempo suficiente como para recibir electricidad a través de cables. Las trituradoras de la cantera de demostración también podrían recibir alimentación a través de cables. Tal vez podríamos desarrollar soluciones híbridas enchufables en el caso de los dúmperes. En el futuro, las máquinas podrían alimentarse completamente a través de baterías, lo cual podría dar lugar a máquinas totalmente autónomas sin conductor y guiadas por ordenador", explica Brandsma.

Volvo CE lleva tiempo trabajando en las tecnologías que se implantarán en el proyecto. La empresa continuará desarrollando los conceptos en sus instalaciones antes de que Skanska incorpore las máquinas a sus operaciones durante la demostración de 2018 para demostrar que la tecnología es viable para el sector.



Diversas funciones y máquinas de una cantera convencional que podrían emplear electricidad

"Este proyecto implica la creación de nuevos conceptos que son parte de nuestra visión de futuro a largo plazo", explica Anders P. Larsson, vicepresidente ejecutivo del departamento tecnológico de Volvo CE. "El trabajo que pretendemos llevar a cabo en los próximos años tiene el potencial de revolucionar el sector de la construcción desde sus cimientos".

La decisión de utilizar una cantera como emplazamiento para realizar las pruebas se debe en parte a que se trata de un entorno de trabajo más estático y menos dinámico que una obra de construcción.

"Creemos que las canteras son un lugar idóneo para empezar con la electrificación: muchas cuentan ya con una instalación eléctrica y algunas máquinas eléctricas", afirma Jenny Elfsberg, directora de tecnologías emergentes de Volvo CE. "Llevamos mucho tiempo trabajando tanto con maquinaria general como con maquinaria de

producción en las canteras, por lo que las conocemos muy bien", afirma. "Podemos detectar y analizar las mejoras en la eficiencia y hacer comparaciones del rendimiento antes y después".

La tecnología podría llegar a utilizarse en grandes proyectos de construcción. La maquinaria de construcción con alimentación eléctrica también aporta la ventaja de una reducción drástica en la emisión de ruido, algo que preocupa especialmente en los entornos urbanos.

Las máquinas eléctricas aportan nuevas posibilidades de diseño, lo que permite a Volvo CE mejorar el rendimiento general de toda la obra, según Sidney Levy, director de diseño de Volvo CE. "Abren un nuevo abanico de posibilidades de

diseño, ya que nos permiten suprimir sistemas y componentes convencionales. Esto nos confiere la capacidad de investigar diseños de máquinas diferentes que mejoren la visibilidad y la facilidad de servicio", explica. ▣

ES UN PASO NUEVO PARA EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

MÁXIMA FLEXIBILIDAD



VÍDEO

La flexibilidad puede implicar más de una cosa y la Volvo EW160E es flexible de dos maneras totalmente diferentes. En primer lugar, se trata de una excavadora de ruedas extremadamente flexible con una nueva interfaz para el operador que se puede programar para adecuarse a la máquina perfectamente con hasta 20 accesorios diferentes de Volvo y, gracias al enganche de remolque que puede instalarse de fábrica, es capaz de transportar estos accesorios hasta el lugar de trabajo. Esto pone de manifiesto su flexibilidad en cuanto a versatilidad. Por otro lado, el sistema de suspensión de la pluma permite al operador moverse por el lugar de trabajo más rápidamente y con mayor comodidad, mientras que la función Smart View de Volvo permite colocar la máquina de manera precisa y segura. Esto pone de manifiesto su flexibilidad también en cuanto a maniobrabilidad. Si a todo esto sumamos su nuevo motor ecológico Fase IV, se convierte en una máquina muy útil apta para cualquier trabajo. Póngase en contacto con su distribuidor Volvo.

www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment



http://opn.to/a/SP_EXW-E_A

PATROCINIO

El jinete alemán Ludger Beerbaum en Chiara



POTENCIA EQUINA

Volvo lleva patrocinando el famoso Gothenburg Horse Show los últimos 40 años

por Julia Brandon

Gothenburg, oficialmente la segunda ciudad más grande de Suecia y situada en 12.º lugar en la lista de Forbes como la ciudad con más inventiva del mundo, es famosa por ser un importante centro de deportes como el fútbol, el balonmano y el hockey sobre hielo. En los últimos 40 años, la ciudad también ha alcanzado fama internacional por sus aclamadas actividades ecuestres, concretamente por el Gothenburg Horse Show.

"Este evento significa mucho para mí y mis colegas", afirma el jinete alemán Ludger Beerbaum, uno de los mejores saltadores de pista a nivel internacional. "El público es increíble, apoya a todos los jinetes sin importar de dónde procedan".

El evento, que alberga concursos de salto en pista y adiestramiento a lo largo de cuatro días, invita a 40 jinetes de todo el mundo, incluyendo Europa, Asia, Canadá y Estados Unidos, para competir al más alto nivel en disciplinas ecuestres.

"El Gothenburg Horse Show tiene una gran reputación: hemos sido votados como uno de los cinco mejores espectáculos del mundo. Al principio, la competición es dura pero en la final,

recibimos a los mejores jinetes de todo el mundo", dice Tomas Torgersen, director del evento.

Cuesta mucho esfuerzo y muchos años preparar un evento con las condiciones idóneas tanto para el jinete como para el caballo. Los caballos no empiezan su adiestramiento hasta los tres años de edad (en el caso de los saltos en pista) y, a menudo, pueden pasar hasta cuatro o cinco años hasta lograr un rendimiento competitivo.

DEPORTE DE ÉLITE

"Si hay suerte y el adiestramiento del caballo es satisfactorio, el caballo debe tener como mínimo ocho o nueve años de edad para participar en el Gothenburg Horse Show", explica Torgersen. "Obviamente, muchos caballos no tienen el suficiente talento o no están capacitados para este tipo de trabajo ya que se trata de un deporte de élite".

Los jinetes no solo necesitan concentrarse en sus propias habilidades, sino también en mantener el caballo en forma y feliz. →

Fotografías: © Jorma Valkonen, © Claes Jakobsson



El jinete holandés Jur Vrieling en Arezzo VDL

VOTADO COMO UNO DE LOS MEJORES ESPECTÁCULOS DEL MUNDO



El director del espectáculo, Tomas Torgersen

El valor de un caballo en la región es de uno a dos millones de euros, por lo que es mucho más fácil para la mente y el bolsillo conservar un caballo que adiestrar uno nuevo, dice Torgersen. Si se mantiene en buenas condiciones, no es raro que un caballo rinda bien en sus últimos años.

El caballo de más edad que ganó un Gran Premio al nivel del Gothenburg Horse Show, aunque es algo excepcional, fue un caballo llamado Welham al mando del jinete británico John Whitaker.

"Welham fue un caballo fantástico y no empezó a competir en el Gran Premio hasta los 16 años de edad", comenta Torgersen. "Maduró a un ritmo más lento".

Del 24 al 28 de marzo de 2016, Gotemburgo será la anfitriona de una Copa Mundial doble, con las finales de salto en pista y adiestramiento. Por lo general, las Copas Mundiales se celebran con una regularidad de tres a cinco años y la competencia es muy dura entre las diferentes sedes internacionales, por lo que acoger ambas finales en un mismo año es todo un éxito.

"Somos un gran evento que acapara una parte de los acontecimientos mundiales del mundo de la equitación y además contamos con jóvenes talentos que se dedican al desarrollo de proyectos de base", afirma Torgersen.

Berbaum añade: "El evento está muy bien organizado: es un gran deporte, un gran entretenimiento y todas las entradas se agotan. Todos los años esperamos volver a Gotemburgo".

Para añadir más emoción, esta edición coincide con el 40.º

aniversario del evento y se celebrará una gran fiesta durante la noche del último día de la competición. "Uno de los elementos más importantes del Gothenburg Horse Show es su público", comenta Torgersen. "Desde hace 40 años, cerca de 11.000 personas acuden a nuestras gradas para presenciar casi cada actuación, por lo que creo que es importante que participen en la celebración".

Volvo se convirtió en el patrocinador principal por primera vez en 1978. El hecho de compartir la ciudad natal es una muestra de que ambas marcas tienen una fuerte relación con la población sueca local y forman parte del patrimonio de la ciudad, aunque también existe una sinergia natural entre ambas. Muchos de los vehículos clave de Volvo, como sus todoterrenos con tracción a las cuatro ruedas XC60 y XC90, son el modo ideal de transporte para los jinetes, quienes necesitan tirar de remolques de caballos y aparcar en terrenos embarrados. En el caso de los camiones para caballos todo en uno, la demandada gama FH de camiones Volvo para caballos son un verdadero segundo hogar para jinetes viajeros y sus corceles de confianza, equipados con cuadras y una estancia para descansar o dormir. La relación también se ha consolidado a lo largo del tiempo gracias al patrocinio de Volvo en los últimos 40 años, así como su patrocinio de la Copa del Mundo ecuestre en todo el mundo en los últimos 20 años.

"Me he criado en Gotemburgo y Volvo siempre ha sido una de las principales industrias de la ciudad", nos cuenta Torgersen. "El compromiso que Volvo ha demostrado con su patrocinio demuestra su grado de implicación con este deporte".

CARIÑO,

HE ENCOGIDO LA CARGADORA

El modelo de LEGO® Technic de la fotografía no es apto para jugar al aire libre.



VIDEO

Un nuevo video de LEGO® Technic muestra todo lo que estaba dispuesto a hacer el mayor equipo de diseño de juguetes del mundo para perfeccionar sus últimas minimaravillas. Descubre cómo lo hicieron en youtube.com/GlobalVolvoCE



Volvo Construction Equipment



LA VOZ DE LA EXPERIENCIA

Las excavadoras Volvo tienen lo que hay que tener y mucho más →

por Sam Cowie

Fotografías de Lianne Milton

EL RINCÓN DEL OPERADOR

En una fría tarde de jueves, en el estado brasileño de Río Grande del Sur, una flota de máquinas de construcción trabaja sobre una enorme cantera de carbón. Un total de 8 excavadoras y 20 camiones trabajan sin cesar en las instalaciones de la empresa minera brasileña Fagundes las 24 horas del día y seis días a la semana, ya que el domingo es día de descanso.

Las excavadoras amarillas Volvo EC700 arrancan trozos gigantescos del terreno y depositan el carbón en los camiones, que posteriormente transportan sus cargas por los sinuosos caminos de tierra de la cantera antes de regresar en busca de una nueva carga.

Carlos Evaldo Rodrigues, veterano operador de máquina, observa con admiración el trabajo de las máquinas Volvo desde el borde de la cantera. Nos cuenta que la EC700 es su máquina preferida porque es un equipo sólido que da resultados.

"No solo proporciona fuerza, sino también un gran nivel de productividad", agrega.

VENTAJAS

Rodrigues es empleado de la empresa minera Fagundes, uno de los mayores contratistas de minería de Brasil con presencia en 7 de sus 27 estados. La empresa es el mayor comprador del mundo de la excavadora Volvo EC700, con más de 60 unidades adquiridas desde 2008.

Rodrigues lleva trabajando con la EC700 desde que Fagundes la introdujo en la empresa y destaca su productividad, su comodidad, su fiabilidad, su disponibilidad y su seguridad entre las razones que hacen de esta máquina su opción preferida.

Hoy en día, Rodrigues es supervisor en la mina B3 de Fagundes, donde las excavadoras Volvo de la empresa se ocupan de extraer alrededor de 2,5 millones de toneladas de carbón al mes. Este

estado, situado cerca de la frontera con Argentina y Uruguay, es uno de los más prósperos de Brasil y es el cuarto que más contribuye al PIB del país. El carbón es la fuente de energía no renovable más consumida en Brasil y Río Grande del Sur aporta casi la mitad de la producción total de carbón del país, lo que lo convierte en el mayor proveedor de Brasil.

Rodrigues explica que trabajar en una mina del tamaño de la B3 requiere máquinas resistentes y fiables capaces de mantener altos niveles de productividad. Manejar una excavadora es un trabajo agotador y exigente que requiere una concentración absoluta para trabajar con seguridad y garantizar una productividad máxima. Rodrigues afirma que una de las características más importantes de la EC700 es su alto nivel de comodidad, que permite a los operadores trabajar a todo rendimiento sin distracciones.

"Como operador de máquina, puedo decir que es una máquina cómoda", nos confirma. "Esto es fundamental, ya que la comodidad influye sobre la productividad".

Cuando se trabaja en turnos largos en una mina, el peligro siempre está presente en la mente de un operador. Esto constituye otra distracción que puede afectar a la productividad, por lo tanto, es fundamental que el operador pueda confiar en su máquina, afirma Rodrigues.

"Uno se siente seguro al trabajar con la EC700, algo muy importante. Si trabajas en una mina, necesitas poder confiar en la máquina que estás manejando".

PRIMERA ELECCIÓN

Aparte de los aspectos de seguridad, fiabilidad y comodidad, una de las mayores ventajas de las EC700, según Rodrigues, es que es tan popular y se utiliza tanto que siempre hay piezas disponibles si la máquina necesita reparación.

"Si trabajas con una máquina con poca presencia en el mercado, es difícil cambiar las piezas cuando algo va mal. No es el caso de las máquinas de Volvo", explica.

Rodrigues opera máquinas desde 1998 y ha tenido la oportunidad de trabajar con la mayoría de las máquinas disponibles en Brasil. Al borde de la cantera de Fagundes, afirma que Volvo siempre será su opción preferida.

"Puedo decir que he trabajado con casi todas las máquinas que se usan actualmente en Brasil y, en mi opinión, Volvo es la mejor. No hay nada igual".

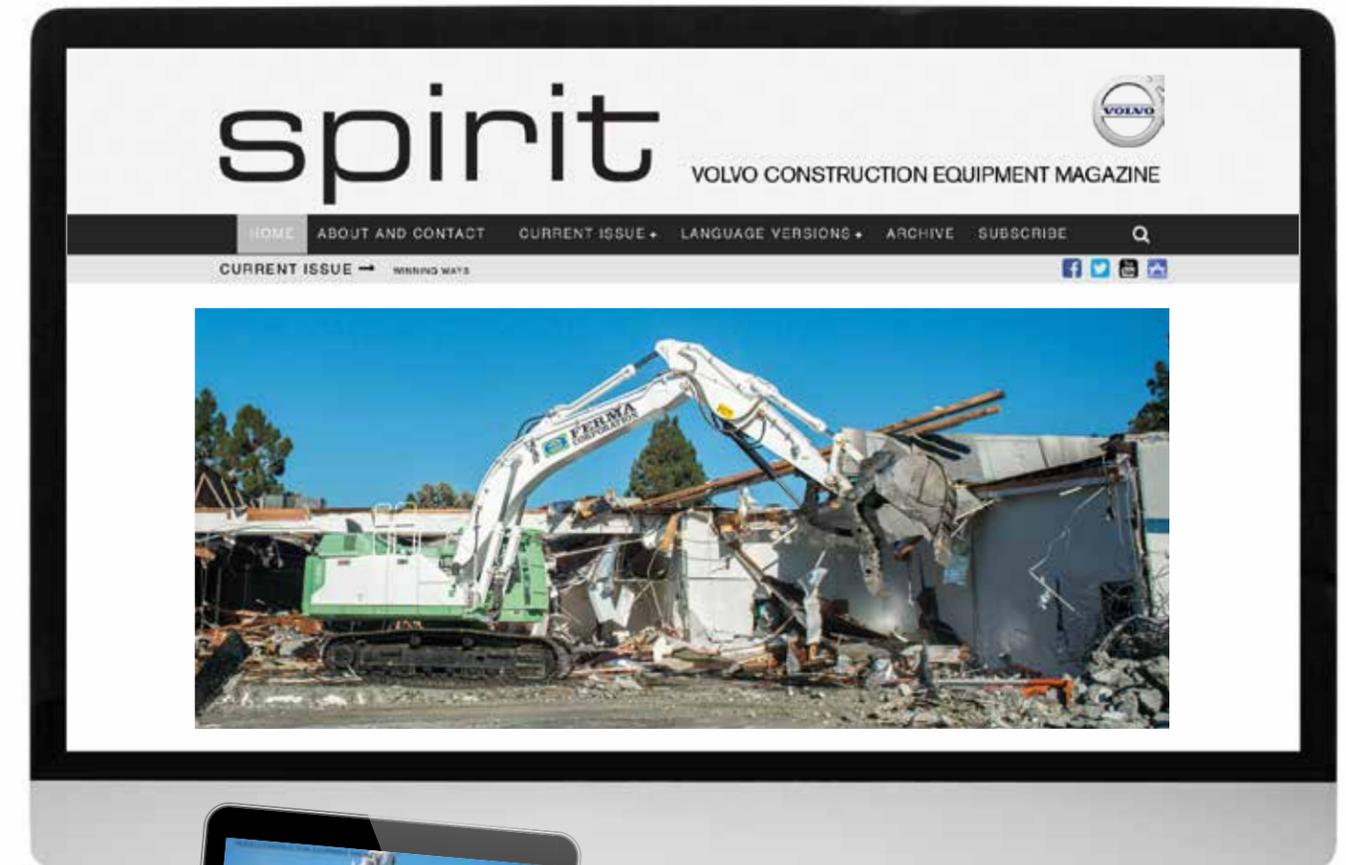
EL TRABAJO REQUIERE MÁQUINAS RESISTENTES Y FIABLES CON ALTOS NIVELES DE PRODUCTIVIDAD



Página anterior: Carlos Evaldo Rodrigues con Fernando Fagundes, director comercial de la empresa minera Fagundes (derecha)

¿NO HA TENIDO BASTANTE?

Ahora hay más opciones para disfrutar de *Spirit*



GET IT ON
Google play

Available on the
App Store

Disponible en todos los dispositivos Android e iOS. Descargue la aplicación o visite nuestro sitio web para ver contenido extra y vídeos exclusivos

EN SU ORDENADOR • EN SU TELÉFONO • EN SU TABLET

volvospiritmagazine.com

La iniciativa Construction Climate Challenge es parte del compromiso de Volvo CE con el programa Salvadores del clima de WWF.



BIENVENIDO A LA INICIATIVA POR EL CLIMA PARA EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

Construction Climate Challenge es una iniciativa de Volvo CE para promocionar la sensibilización con el medio ambiente en el sector de la construcción. Nuestro objetivo es establecer un diálogo entre los representantes del sector, el mundo académico y los políticos, así como conseguir financiación para nuevas investigaciones y compartir los conocimientos y los recursos para que el sector pueda cambiar su rumbo y cambiar el futuro de las próximas generaciones.

El compromiso de Volvo CE para reducir la emisión de gases nocivos en sus productos e instalaciones data de mucho tiempo atrás. Pero el cambio climático es un problema demasiado grande para solucionarlo con los recursos de una sola empresa. Como reconocía en 1972 el antiguo presidente y director ejecutivo del Grupo Volvo, Pehr G. Gyllenhammar: "Somos parte del problema, pero también somos parte de la solución".

Más información sobre la iniciativa Construction Climate Challenge aquí: constructionclimatechallenge.com