

spirit



PARTNERS
Dealerontwikkeling

ONGEBOORD GOED
Boren met afstandsbediening

**ALLES
OPZIJ**

Met de EC350EL
van Volvo



100% VOLVO

HOUD UW VOLVO ORIGINEEL

Originele Volvo onderhoudsproducten

Originele Volvo onderhoudsproducten zijn speciaal ontwikkeld voor uw machinepark. Kies de gewenste producten en serviceniveaus: voor maximale prestaties en optimale productiviteit. De uitvoerig geteste onderhoudsproducten handhaven de hoge kwaliteit van uw machines, zodat deze iedere dienst opnieuw betrouwbaar blijven werken.

Neem voor meer informatie contact op met de lokale dealer.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_DealLoc_B

Volvo Construction Equipment



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine




GlobalVolvoCE

Klanttevredenheid is ons motto

Dealers van Volvo Construction Equipment zijn de hoeksteen van ons bedrijf en een belangrijke brug tussen ons en de klanten die onze machines kopen en bedienen. Het maakt niet uit hoe klein of groot, de Volvo CE dealers staan klaar om onze klanten te voorzien van advies en ondersteuning, van het keuzeproces en de aankoop van de juiste machine tot de zorg voor service tijdens de levensduur van de machines.

Dealers die samenwerken met lokale familiebedrijven, zoals de Laplace marmerafgravingen in Frankrijk (p.24) en hun twee Volvo wielladers, zijn net zo betrokken bij hun klanten als degene die grotere bedrijven voorzien, zoals het Amerikaanse sloopbedrijf FERMA (p.10). Eerder dit jaar nam FERMA 20 Volvo EC350EL high-reach graafmachines in ontvangst, die door Volvo CE speciaal zijn aangepast aan de specifieke eisen van het bedrijf. De gehele vloot werd ook nog door ons in de groene en witte huisstijl van FERMA gespoten (zie bovenstaande foto).

En als de gedachte dat Volvo CE en haar dealers klanten tevreden willen houden, verder onderbouwd moet worden, moet u het artikel op pagina 21 lezen over Volvo CE's mobiele servicestations in China. Deze worden opgezet bij werklocaties in afgelegen gebieden, waar snelle toegang tot onderdelen en onderhoud het verschil maken op het gebied van productiviteit. De prestaties van onze machines en after-sales service zorgen dat klanten bij hun dealers terug blijven komen voor meer Volvo machines, naarmate hun bedrijven groeien. Een goed voorbeeld hiervan is het Poolse UNIKOST, een familiebedrijf dat veranderde in een van de grootste champignonproducenten van het land (p.16).

De Insider van deze editie is Elsie De Nys, Global en EMEA Director of Dealer Development van Volvo CE, die wereldwijd meer dan 200 dealers ondersteunt in ons streven naar klanttevredenheid (p.6). Bekijk de *Spirit* website en apps voor de video met het interview en andere videoverslagen bij de artikelen in deze editie. 



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

Fotografie: hoofdtafelbeelding © Frank Rogozienski; portret © Piet Goethals V&S7 NL

IN DIT NUMMER

3 WELKOMSTBRIEF

Klanttevredenheid is ons motto

6 DE INSIDER

Een interview met de Global en EMEA Director of Development van Volvo CE

16 POLEN

Een gelauwerde ondernemer investeert in Volvo machines

21 CHINA

Servicecentra onderweg

24 FRANKRIJK

Waardevol marmar dat aan Volvo wielladers wordt toevertrouwd

28 ZWEDEN

Een op afstand bestuurbare graafmachine uitgelicht

32 BELGIË

Dankzij Volvo pijpenleggers stroomt er gas van Frankrijk naar België

36 TECHNOLOGIE

Volvo's eigen koelvloeistof in de schijnwerpers

40 BRITSE OVERZEESSE GEBIEDEN

Luchthaven, gebouwd met behulp van Volvo machines, verwelkomt eerste vliegtuig

42 MILIEU

Elektrische afgraving van de toekomst

45 SPONSORING

Göteborg Horse Show

49 COCKPIT

De Volvo EC700 is de eerste keus van een operator uit Brazilië



OP DE OMSLAG

Volvo EC350EL van het Amerikaanse sloopbedrijf FERMA Corporation © Frank Rogozienski

10 VERENIGDE STATEN

Een aangepaste kleur is slechts een van de modificaties die Volvo CE deed voor een klant uit Californië



24



28



6



32

Volvo CE SPIRIT MAGAZINE

December 2015/Januari/Februari 2016 NUMMER: 57

UITGEGEVEN DOOR: Volvo Construction Equipment SA

HOOFDREDACTEUR: Thorsten Poszwa

REDACTIONELE COÖRDINATIE: Krista Walsh

REDACTIONELE PRODUCTIE EN ONTWERP: CMDR sprl
www.cmdrcoms.com

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



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

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

DEALERONTWIKKELING

Elsie De Nys speelt een belangrijke rol in Volvo CE's dealerontwikkeling →

door Cathy Smith

Haar vrienden grappen wel eens dat ze op long-life batterijen loopt - om aan te geven hoeveel energie ze heeft en dat ze multitasking prefereert. Elsie De Nys geeft toe dat ze veel energie heeft, of ze nu met haar tractor de grond om haar huis in het Vlaamse platteland onderhoudt, haar huis renoveert of een internationale conference call voert in haar rol als Global EMEA Director of Dealer Development.

Ontspanning volgt in de vorm van tai chi en yoga cursussen die door het bedrijf georganiseerd worden, maar ook reizen, koken, genieten van de natuur of hard fysiek werk bij haar huis - tegengif voor haar kantoorbaan - met de zorg voor twee paarden, een hond, twee katten en kippen, samen met haar vijfjarige dochter: "Een fantastische metgezel en hulp," vertelt De Nys.

Hoewel ze rechten studeerde, voelde De Nys zich altijd aangetrokken door de zakenwereld. Haar ouders hadden een elektronica-bedrijf aan de Belgische kust en ze kreeg volgens haar de commerciële en klantgerichte benadering met de paplepel ingegoten. Het centraal stellen van de klant is nooit verdwenen. Ze beschrijft het als een rode draad die door haar carrière loopt sinds ze aan de slag ging voor de Volvo Group in 2002.

Bij Volvo Trucks in Zweden werkte De Nys aan de ontwikkeling van een salestool voor Europese dealers. Later ontwikkelde ze websites voor Volvo Trucks in de Benelux, terwijl ze dealers aanmoedigde hun aanwezigheid op het internet te vergroten om klanten beter te informeren. Daarna ging ze verder met de coördinatie van internationale beurzen voor Renault Trucks in Frankrijk.

ZWARE TEST

In 2009 kwam wat ze zelf beschrijft als een unieke ervaring: 12 Renault trucks leiden in een loodzware, vier en een halve maand durende expeditie door 21 landen, van de Noordkaap in Noorwegen tot Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika. Hoewel ze genoot van de uitdaging kwam het voortdurend onderweg zijn met enorme hoogte- en dieptepunten. Ondanks extreme temperaturen, oponthoud door lekke banden, moeilijke grensovergangen, vastzitten op overstromde modderwegen en panne, bereikte het team zijn bestemming. Los van het avontuur vertelt De Nys dat het haar inzicht gaf in de zware omstandigheden waar veel klanten van Volvo CE dagelijks mee te maken hebben.

Voordat ze vertrok, haalde De Nys zelf haar groot rijbewijs.

"Een vrachtwagen leren besturen betekende gevoel krijgen voor het product dat je verkoopt en begrijpen wat klanten in hun omstandigheden nodig hebben. Dat is met de producten van Volvo CE niet eenvoudig - ik heb er geen in mijn achtertuin, hoewel het wel op mijn verlanglijst staat," grapt ze.

Maar hoe kan iemand zo'n ervaring overtreffen? Nou, door een andere uitdaging te zoeken. Deze keer betekende het een overplaatsing van trucks, via Volvo Financial Services naar Construction Equipment. Eenvoudigweg omdat "de machines geweldig zijn", lacht Elsie.

"Het klinkt misschien afgezaagd, maar ik heb de gele machines altijd als iets fantastisch beschouwd - krachtig en indrukwekkend - en ik hoopte altijd dat mijn carrière op een dag naar Volvo CE zou leiden."

En haar posities binnen Volvo CE, in eerste instantie via brand management en marketing communicatie voor Europa en nu dealerontwikkeling voor de EMEA regio en wereldwijd, doen nog steeds een beroep op haar klantgerichte principes. Het werken in brand management betekent dat De Nys bezig bleef met het geven van merk workshops aan dealer managementteams in de EMEA regio van het bedrijf. De discussies tijdens deze sessie

wekten haar interesse voor dealerontwikkeling. Toen ze het potentieel zag van grotere, wereldwijde dealerondersteuning sinds ze in haar huidige functie begon, ontwikkelde De Nys het Partnership Development Program, dat de fabrikant en de dealer dichter bij elkaar moet brengen. Dit betrof ook het opstellen van standaarden voor dealers, gericht op het vergroten van klanttevredenheid door dealers te helpen bij hun klantbenadering en de consistentie van hun service in de meer dan 200 Volvo CE dealers, wereldwijd.

"Voor de dealer is het duidelijk dat we er zijn om ze te ondersteunen en alles zou herleidbaar moeten zijn tot een grotere klanttevredenheid," legt De Nys uit.

"Het kan iets eenvoudigs zijn als verouderd marketingmateriaal, maar dat heeft impact op de klant," illustreert ze. "Of het kan een onderdelenmagazijn zijn, waar we problemen zien in de manier waarop men werkt - en waar het efficiënter kan. We bieden meer richtlijnen en helpen om dingen te verbeteren." Partnerschap is de ruggengraat van dealerontwikkeling binnen het bedrijf. Het gaat dus niet alleen om dealers te helpen verbeteren: Volvo CE kijkt

ALLES MOET HERLEIDBAAR ZIJN TOT KLANTTEVREDENHEID



ook naar haar eigen functioneren en werkt voortdurend om het te verbeteren.

PROBLEEM OPGELOST

"De analyse van onze deelname in de markt helpt ons ook te begrijpen waar we als groot, internationaal bedrijf, dat bouwmaterieel ontwikkelt, produceert en in de markt zet, achter kunnen lopen. Misschien hebben we een probleem met de beschikbaarheid of specificaties van een product. Het doel is ons aanbod aan de klant te verbeteren."

De Nys vertelt dat de dealers het initiatief verwelkomen - "ze willen bij de discussie betrokken zijn" - en ze zegt dat ze veel positieve feedback krijgt, met name wanneer men zich realiseert dat het verlenen van betere service ertoe leidt dat klanten terugkomen. "Een partnerschap komt niet van de ene op de andere dag tot stand; het kost tijd voordat mensen zien dat het gaat om een wederzijdse relatie, waarin beide partijen tijd en energie steken. We willen samen met onze dealer-partners groeien."

Deze strategische, persoonlijke ontmoetingen een keer per kwartaal vormen voor de dealers een extra gelegenheid om de fabrikant te laten weten wanneer ze extra ondersteuning nodig

hebben. De Nys zegt dat zowel Volvo CE als de dealers erop gebrand zijn de veranderende behoeften van de klanten tegemoet te komen.

"Klanten vragen gecompliceerdere service van ons, dus hoe gaan we de dealers daarop voorbereiden? Sommige dealers doen hier al proeven mee, maar anderen zoeken meer richting, training en meer informatie over wat we in de toekomst kunnen verwachten. We delen de ambitie van onze dealers om onze klanten echt oplossingen te bieden.

Twee keer per jaar leidt De Nys een dealerontwikkelingsplatform - een denktank waar acht dealers uit verschillende markten aanschuiven om de problemen die hen 's nachts wakker houden te bespreken. Zij noemt dit een geweldige mogelijkheid om de concurrentie een stap voor te blijven. Ze benadrukt dat Volvo CE snel en flexibel moet zijn - iets dat voor een groot bedrijf moeilijker is dan het klinkt.

De Nys beschrijft zichzelf en haar dealerontwikkelingsteam als gepassioneerd, energiek en betrokken bij wat ze doen. Een grote mate van wederzijds vertrouwen en open dialoog, in combinatie met gevoel voor humor zorgen voor een productieve mix. ☒

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

ALLES OPZIJ VOOR DE TOEKOMST

Volvo CE doet uitgebreide aanpassingen aan een vloot graafmachines voor een Californisch sloopbedrijf

door Julian Gonzalez

Terwijl de zon langzaam opkomt ten oosten van Sunnyvale in Californië, ontbrandt de bewegingsloze, droge lucht met een toenemende hitte, die past bij de reputatie van een broedmachine voor hightech reuzen als Apple, Yahoo, Google en Microsoft. Ze hebben allemaal hun thuisbasis, of hebben vestigingen in Silicon Valley.

En in Sunnyvale, dat zich 64km ten zuiden van San Francisco bevindt, is de ambitie om meer high-tech bedrijven aan te trekken niet verminderd. Om ruimte te creëren voor meer groei gebruikt FERMA Corporation, nationaal toonaangevend bedrijf in de sloopindustrie haar eigen geavanceerde materieel, waaronder een vloot Volvo EC350EL graafmachines, die ruim baan maken voor de toekomst van de stad.

In 1963 begonnen vier broers en een partner FERMA als bedrijf in het bouwrijp maken van grond. Door de jaren heen is het geëvolueerd in een pionierend ingenieurs- en sloopbedrijf dat vandaag de dag zo'n beetje alles tegen de vlakte gooit, van torenflats tot kleine kantoorgebouwen, zoals dat wat nu gesloopt wordt door twee EC350EL machines op het toekomstige terrein van een parkeerplaats voor Google. →

Fotografie door Frank Rogozienski



High-reach graafmachines zijn FERMA's specialiteit



FERMA Corp directeur Marc Ferrari

"Ons specialisme is high-reach graafmachines - eigenlijk het uiterste wat een machine in alle richtingen kan bereiken," vertelt Marc Ferrari, directeur van FERMA Corp. "Momenteel hebben we de sloopkraan die het hoogst kan reiken van heel Noord-Amerika, ongeveer 61 meter," legt hij uit. "We hebben op het moment zeven high-reach machines en sommige ervan zijn aangepast voor grote diepten. We hebben ook een machine die tot 34 meter onder water kan met een aantal verschillende aanbouwdelen, voor een grote verscheidenheid aan onderwaterwerk."

VISIE

Net als haar high-tech bureaus is FERMA erop gericht de concurrentie voor te blijven met een visie die het voor de rest van de industrie moeilijk maakt om bij te blijven. Hun mantra van het creëren van onovertroffen waarde door de nieuwste technologie en machines te gebruiken is de reden waarom Ferrari FERMA recent de overstap liet maken naar Volvo CE. De EC350EL heeft een D13 Tier 4 Final motor, een nieuw elektro hydraulisch besturingssysteem en Volvo CE's unieke ECO-stand, die tot 9% zuiniger met brandstof omgaat, iets dat Ferrari aanvankelijk moeilijk kon geloven.

"We hadden bizarre claims van andere merken gehoord, maar dit was werkelijk waar. Ze gebruiken ongeveer 30 liter per uur en doordat we meestal aanbouwdelen gebruiken, laten we ze langer op hogere toerentallen draaien dan bij de meeste andere toepassingen. We zitten altijd aan de hoge kant, of het maximum, afhankelijk van het soort werk dat we doen en de aanbouwdelen die we gebruiken," legt hij uit. "Omdat we sloopwerk doen, wordt er altijd gewerkt, dus halen we meer dan 90% gebruik wanneer de motor draait, tegen de industriestandaard van 60-75%. Als de machines aanstaan, wordt er mee gewerkt."

De eerste van 20 Volvo EC350EL's vergezelt vanaf augustus

2015 de EC480E high-reach graafmachine die Ferrari al in gebruik heeft bij FERMA. Volvo CE dealer Dan McCausland geeft toe dat het niet gemakkelijk was de vernieuwer in sloopwerk te overtuigen dat hun toekomst bij Volvo CE lag.

"In de Verenigde Staten levert Volvo CE pas graafmachines sinds 2000," vertelt McCausland. "De machines hebben de laatste jaren flinke stappen gezet met de Tier 4 Final-motortecnologie en de mogelijkheid meerdere aanbouwdelen te gebruiken, zoals een betonverwerker, een schaar, een hydraulische hamer en verscheidene bakken. Nu kan de operator in de cabine de hydraulische druk en verschillende flow-instellingen programmeren voor de verschillende aanbouwdelen."

Enmaal overtuigd werkte Ferrari nauw samen met lokale dealer VCES bij de training van FERMA operators die nog niet bekend waren met het merk. "We hebben veel hulp gehad van Volvo CE en VCES om onze operators bekend te maken met de Volvo's en

bij het instellen van de bediening, zodat het overeenkomt met dat waaraan ze gewend zijn," vertelt hij.

McCausland voegt eraan toe dat Volvo CE een grote supporter is van de sloopindustrie door ondersteuning van de National Demolition Association (NDA) en door specifiek materieel te leveren aan de sloopindustrie.

Als derde generatie familielid aan het roer van het bedrijf hebben de innoverende ideeën van Ferrari, zoals het door hem ontworpen zware bak-met-duim aanbouwdeel, dat objecten zoals een twee centimeter dikke pijp kan oppakken, hebben de bruto jaaromzet van FERMA helpen groeien van ongeveer €35 miljoen in 2012 naar €62 miljoen in 2014.

En net zo indrukwekkend is de manier waarop Ferrari zijn innovaties en zijn EC350EL-vloot gebruikt om gemiddeld 98,5% van het sloopmateriaal van FERMA te recycleren bij elke klus, een cijfer dat bijna ongekend is in de sloopindustrie. →

FERMA LEGT MET HAAR NIEUWE IDEEËN DE LAT HOOG



Ruimte maken voor een parkeerplaats



FERMA's vloot met EC350EL-graafmachines is speciaal aangepast

"We leggen de lat hoog. We begonnen in 1983 met recycling op locatie. We hebben een grote rol gespeeld bij de ontwikkeling van steenbrekers en hoe we die in de sloopwereld gebruiken. Ook gebruiken we mobiele versnipperaars, houtversnipperaars en materiaalsorteerders. Met al deze technologieën hebben we eigenlijk de grenzen van mechanisch recyclen verlegd, wat het milieu ten goede komt en in lijn is met onze bedrijfsdoelen. Ons materieel ziet er misschien uit als gewone machines, maar ze hebben speciale aanpassingen en modificaties die specifiek inspelen op onze behoeften."

ALLES ANDERS

En net zoals FERMA de grenzen verlegt met nieuwe ideeën, heeft Volvo CE laten zien dat ze hetzelfde kunnen door dingen eenvoudiger en efficiënter te maken voor het bedrijf uit de Bay Area rond San Francisco.

"De EC350EL heeft twee camera's en zware zijbumpers. Volvo CE werkt goed mee als een klant unieke behoeften heeft om in een veilige en beschermde omgeving te kunnen werken. Het zegt veel over Volvo CE hoe ze geprobeerd hebben me tevreden te maken," zegt Ferrari. "We hebben VCE ook gevraagd de bediening aan te passen. We hebben nu digitale radio's in de machines. We hebben de fabrieksradio's eruit gehaald, de nieuwe erin gezet en ze op de fabrieksluidsprekers aangesloten. Daarna hebben we schakelaars ingebouwd voor de microfoons en de spraakschakelaar, waardoor de operator

zijn handen vrij heeft om de graafmachine te bedienen en toch met het personeel om hem heen kan praten. Dit is een erg mooie veiligheidsfunctie."

Iets minder eenvoudig waren echter de strenge voorschriften van de staat Californië op het gebied van gewicht, waardoor FERMA kleine aanpassingen aan de EC350EL moest doen, voordat die in de Golden State aan het werk kon worden gezet.

"De drempel voor ons is ongeveer 42 ton, dus alles eronder is wettig. "Toen we de Volvo EC380E uitprobeerden, zat hij er bijna 200kg onder," legt hij uit terwijl hij naar de twee EC350EL's wijst op de toekomstige parkeerplaats van Google. "Met alle modificaties, zoals extra bescherming, de zwaardere bak, de grotere cilinder en de Volvo S-serie snelwissel komen deze machines momenteel uit op net geen 41 ton.

Voor een ongetraind oog zijn de mechanische aanpassingen misschien moeilijk te zien. Maar de meest in het oog springende aanpassing zie je al van ver. Volvo CE heeft de hele graafmachinevloot van FERMA in de unieke groen/witte huisstijl gespoten.

"Ze hebben echt geweldig werk verricht. Mensen kunnen ons bedrijf eenvoudig identificeren aan de machines in de FERMA-kleuren."

WE HEBBEN VEEL HULP GEHAD VAN VOLVO CE

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



Operator Jaime Lopez

GROEIMARKT

Een Poolse ondernemer transformeerde een familiebedrijf in een van 's lands grootste producenten van paddenstoelen van topkwaliteit en de compost waarop ze worden gekweekt →

door Nigel Griffiths

DE WERKOMGEVING IS VOOR ELKE MACHINE EEN UITDAGING



Deze Volvo wiellader is nog steeds in goede, werkende staat na meer dan 50.000 uur continue in bedrijf te zijn



De machines verplaatsen tonnen compost



Urszula Sztandera-Kardaszynski

Het kleine Poolse dorp Skórzec, ongeveer 90km ten oosten van Warschau is de thuishaven van 's lands toonaangevende producent van champignons en van het compostsubstraat waarop ze worden gekweekt. De paddenstoelen worden door heel Europa geëxporteerd naar winkels in Frankrijk, Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk.

UNIKOST is een groep bedrijven in familiebeheer, die verscheidene stadia van de champignonsgroei verzorgen, van de productie van voedingsstofrijke compost, tot het verzorgen van de delicate oogst onder gecontroleerde temperatuur en vochtigheid.

In 2014 vierde UNIKOST haar 20e verjaardag en één van de eerste acties, vanwege de goedlopende zaken, was de vloot Volvo wielladers, die al meer dan 15 jaar in het hart van het efficiënte productieproces opereren, uitbreiden.

Het bedrijf investeerde in de nieuwste Volvo L120H wielladers en is de trotse eigenaar van de eerste van die generatie, die in Polen werd geleverd. Binnen 12 maanden klokte de machine 4.000 draaiuren, zonder enige technische problemen. In juni

2015 werd de tweede L120H aan UNIKOST geleverd en waarschijnlijk worden er nog twee L180H wielladers aan de Volvo vloot toegevoegd.

PRIJSWINNAARS

In maart 2015 werd UNIKOST vanwege de uitstekende groei bekroond met de prestigieuze *Gazete Biznesu* prijs (Business Gazelle) door het grote Poolse financiële dagblad *Puls Biznesu*.

Een erkenning voor vele jaren hard werken, hoewel het voor de vrouwelijke ondernemer die sinds 1994 de leiding heeft niet altijd van een leien dakje ging.

"Als ik toen geweten had welke problemen ik zou tegenkomen, zou ik waarschijnlijk nooit zijn begonnen," schertst Urszula Sztandera-Kardaszynski. "Met mijn beperkte ervaring waren de eerste drie jaren een zware leerschool."

Sztandera-Kardaszynski reisde door heel Europa en de Verenigde Staten om de details over het kweken van

champignons te leren van de toenmalige topproducenten. Ze introduceerde de nieuwste composteertechniek uit Nederland voor de basisfermentatie van stro en kippenuitwerpselen van lokale kippenhouders.

GROEISTUIPEN

Na een uitdagende startfase begon het bedrijf te groeien en besloot men het materieel te verbeteren. In 2000 kocht Sztandera-Kardaszynski de eerste twee Volvo L120D wielladers. Dit was voor UNIKOST zowel een grote investering als een moeilijk besluit. Ze herinnert zich het afwegen van de complexe opties en koos uiteindelijk op basis van intuïtie voor de Volvo machines, wat later een zeer degelijke investering bleek.

"Het was zeker een goede beslissing," vertelde ze. "In eerste instantie dacht ik dat het een te grote investering was, maar achteraf was ik er blij mee omdat deze machines de productie efficiënter maakten, met minder technische problemen en uitval." →



De compost wordt in een laboratorium getest



Leszek Kardaszynski met een van de meest recente Volvo CE aankopen

Composteren is een ingewikkeld biochemisch proces dat niet zomaar te controleren is. UNIKOST heeft een eigen laboratorium waar technici dagelijks de compost testen op de juiste consistentie. Het proces is omringd met een typisch luchtje - niet iedereen is er dol op - maar Sztandera-Kardaszynski zegt dat ze er door de jaren heen gewend aan is geraakt en noemt het "de heerlijke geur van werk."

De uitdaging voor de Volvo wielladers is om goed te blijven werken in een omgeving die corrosie in de hand werkt. Elke dag verplaatsen de machine tonnen fermenterende compost - een giftige mix van ammoniak en vocht.

Sztandera-Kardaszynski zorgt ervoor dat de machines iedere dag grondig worden gereinigd en de fabriek is voorzien van goed uitgeruste werkplaatsen voor dagelijks onderhoud. Vijftien jaar later zijn de eerste twee machines nog steeds in goede, werkende staat na meer dan 50.000 uur zwaar werk.

NON-STOP

Fermentatie en compostering zijn een deel van een voortdurend proces waaraan de Volvo machines zeven dagen per week in twee of drie ploegdiensten deelnemen. Momenteel heeft de fabriek 80 man personeel in dienst om dit veeleisende schema te kunnen volhouden, en wordt er 1200 ton compost per week geleverd.

"De grote vloot Volvo wielladers heeft de productie comfortabeler gemaakt en helpt bij het leveren van een kwaliteitsproduct, zonder uitval," vertelt Sztandera-Kardaszynski.

Haar man, Leszek Kardaszynski kwam bijna drie jaar geleden bij het bedrijf als directeur logistiek en investeringen. Als voormalig politiemans introduceerde hij veel discipline in het productieproces en hielp hij bij de aanschaf van materieel en bij de ontwikkeling van de moderne champignonkwekerij, 10km van de UNIKOST compostfabriek. Kardaszynski houdt de prestaties van het materieel nauwgezet in de gaten en legt uit dat het besluit om in meer Volvo wielladers te investeren gebaseerd



Jakub Sztandera in een van de cultiveringshallen

was op de lange en positieve ervaringen van UNIKOST met de machines en de langdurige samenwerking met vertegenwoordigers van Volvo CE.

"De machines zijn productief en erg duurzaam, specifiek bij het non-stop werk in ons klimaat, wat in de winter behoorlijk zwaar is. Ze hebben de kracht om zeven dagen per week compost te tillen en verplaatsen, zonder technische problemen. Ook is de omgeving zeer corrosief en vol ammoniak en vocht, wat voor elke machine een uitdaging vormt.

FAMILIEKWESTIE

De champignonfabriek zelf - R & J Sztandera, opgericht door Urszula Sztandera-Kardaszynski's zonen Robert en Jakub - omvat meer dan 30 lange cultiveringshallen met een oppervlak van 30.000m² voor de champignons. De fabriek produceert maandelijks ongeveer 650 ton paddenstoelen en is nu een van de grootste in Polen.

Robert, de derde generatie champignonkwekers binnen de familie, is de directeur en werkt vanuit het hoofdkantoor van UNIKOST, terwijl zijn jongere broer Jakub directeur van de champignonfabriek is en de 200 man personeel aanstuurt. Hiermee zetten ze een familietraditie voort die bijna 40 jaar geleden begon, toen hun oma Danuta begon met de productie van paddenstoelen. En nog steeds is zij bij de organisatie betrokken als adviseur.

In omgevingen waarin de temperatuur en vochtigheid gereguleerd worden, kost het de champignonsporen die in de compost zijn geïmpregneerd ongeveer twee weken om te veranderen in perfect witte champignons, die vervolgens met de hand worden geplukt en gesorteerd, klaar voor de markt en de keukens in heel Europa. 🍄

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



Een van Volvo CE's 'yellow box' mobiele servicestations

BUITEN DE KADERS DENKEN

Volvo CE heeft mobiele servicestations ontwikkeld voor klanten in afgelegen gebieden.

In een land met een formaat als China is het voor klanten in afgelegen gebieden niet altijd eenvoudig om direct toegang te krijgen tot service en onderdelen. Een verzoek van de general manager van de Volvo dealer in de provincie Guanxi om een grote klant met een snel groeiende vloot Volvo machines te helpen, leidde tot de ontwikkeling van mobiele servicestations in gemodificeerde zeecontainers.

Het 'yellow box' servicestation was het geesteskind van Volvo CE's vice-president Wang Yefeng, verantwoordelijk voor

after-market en customer solutions, die in mei 2015 met het idee kwam. Omdat er geen tijd te verliezen was, werd het project in juli gestart.

ELK WEERTYPE

De container werd het eerst naar de provincie Guanxi gestuurd, een regio in Zuid-China aan de grens met Vietnam, waar het regenseizoen vier tot vijf maanden kan duren. Hij werd aan het →



VOLVO CE KAN 24-UURS ON-SITE SERVICE BIJEN



Binnenin de container



GPAC deputy manager Zhou Zhiqiang



General manager Mo Chunyun van Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery, met een team van Volvo CE after-sales personeel

werk gezet bij de Guangxi Pingguo Aluminium Company, een enorm mijnbouw bedrijf voor aluminiumerts, dat met 400.000 ton per jaar de grootste aluminiumoxideproductie in de regio is.

Na eerst acht Volvo knikdumpers te hebben aangeschaft in 2002, werd Volvo voor GPAC al snel de standaardleverancier van zwaar materieel.

"De Volvo knikdumpers kunnen de klok rond werken in elk weertype en leveren geweldige prestaties in termen van efficiëntie en brandstofverbruik," vertelt deputy manager bij GPAC, Zhou Zhiqiang.

Met momenteel 64 knikdumpers, 8 rupsgraafmachines en 8 wielladers in gebruik is onderhoud en de beschikbaarheid van de machines in zware condities zonder dat het ten koste gaat van de productiviteit, voor GPAC een dagelijkse zorg.

PROBLEEM OPGELOST

Zhou benaderde dealer Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery Co Ltd voor een oplossing om de stilstand van machines te beperken.

"Na verscheidene bezoeken aan GPAC zagen we het probleem," vertelt Mo Chunyun, directeur van Zhongnan Huaxing. Het resultaat is het mobiele servicestation, wat ook

fungeert als magazijn, waar reserveonderdelen en vloeistoffen ter plaatse kunnen worden opgeslagen.

"In het verleden moesten we wachten tot onderdelen vanuit het magazijn in Shanghai werden geleverd in Nanning City, de hoofdstad van de provincie Guangxi, waarna ze naar onze werkplaats moesten, wat in totaal een week kostte," legt Zhou uit.

Vertragingen leidden voor het bedrijf tot financiële schade. Maar met onderdelen opgeslagen in de container vlakbij het werk, betekent dat Volvo CE 24-uurs on-site service en onderdelen kan bieden.

HET INITIATIEF IS MILIEUVRIENDELIJK

"Materieel wordt tijdig gecontroleerd en defecten kunnen meteen worden opgelost, waardoor het probleem niet escaleert," vertelt een opgetogen Zhou. "Dit is voor onze continue ontwikkeling van groot belang doordat met dit station de beschikbaarheid van Volvo materieel

enorm is toegenomen, onze onderdelen voorraad kleiner is geworden en er minder druk is vanuit het management."

Naast het verlagen van de vaste kosten, is het initiatief milieuvriendelijk en eenvoudig te installeren aan het begin van een project, waarna het aan het einde wordt verwijderd. Omdat hij populair blijkt onder klanten, wordt de 'yellow box' momenteel geïntroduceerd door het hele land, bij afgelegen mijnen en werklocaties om klanten in zo kort mogelijke tijd van service en onderdelen te voorzien. ☑

UIT MARMER GEHOUWEN

Het delicate transport van enorme blokken marmer wordt toevertrouwd aan Volvo wielladers →

door Patricia Kelly

Tijdens een recente reis naar Londen kon Joseph Laplace het marmer aan de gevels van boetieks op Piccadilly herkennen als afkomstig uit de Arudy groeven in de Franse Pyreneeën, waar zijn familie al generaties lang actief is.

De showroom van modegigant Hermes in Tokyo heeft marmer uit Arudy, net als het Nederlandse gebouw van de Raad van State in Den Haag en de ingang van het Mandarin hotel in Parijs. Het siert de zuilen op het Place de la Concorde, het grootste openbare plein in de Franse hoofdstad. Dichter bij huis, is het marmer ook gebruikt op altaren in Lourdes, sinds het midden van de 19e eeuw, een belangrijke katholieke pelgrimsplaats, waar jaarlijks miljoenen mensen op afkomen.

Dit zijn slechts een paar van de vele bestemmingen voor het marmer uit Arudy, waarvan de kwaliteit de reputatie van zowel de regio als heel Frankrijk wereldwijd heeft versterkt.

BLIJVEND

Marmer is een uitzonderlijk dicht en splinterbestendig materiaal, dat vorst weerstaat en dat duizenden jaren meegaat.

"Iedere laag heeft zijn eigen dichtheid en nuances, net als een handtekening," vertelt Laplace, wiens grootvader in 1929 begon met graven naar marmer, diep in de bossen van de Pyreneeën. Experts zoals hij kunnen de herkomst van marmer in een

oogopslag herkennen aan de individuele kleuren, vlekken en aders. "Het is een nobel materiaal," verklaart hij.

De drie afgravingen van Laplace - Sainte-Anne, Henri IV en Paloma - staan bekend om hun grijze marmer, momenteel veel gebruikt en gegeerd. De kleuren en patronen van het marmersnijwerk van elke afgraving zijn anders, met verschillende kleuruances en markeringen.

OP STEEN GEFUNDEERD

De marmerafgravingen van Arudy, aan de rand van de Pyreneeën werden opgericht in de 19e eeuw en boden ooit werk aan honderden arbeiders. In de jaren '50 waren er nog 20 actieve afgravingen, maar de industrie is door de jaren geleidelijk afgenomen. Laplace, die samenwerkt met zijn zoon Pierre en negen man personeel, ieder met zijn eigen specialisme, is een van de weinigen die deze natuurlijke steenafzettingen nog afgraaft.

Pierre Laplace, 27, behoort tot de vierde generatie van zijn familie die het vak, overgedragen van vader op zoon, uitoefent. Hij legt uit dat het selecteren van het ruwe materiaal ambachtswerk is, dat een scherp en ervaren oog vergt.

De steen wordt in drie fasen uit de groeve gehaald. Eerst wordt er met een zaag van diamantdraad horizontaal gezaagd, om het meeste uit de natuurlijke breuklijnen te halen, zodat er zo weinig

mogelijk materiaal verloren gaat. In het tweede stadium wordt het marmer verticaal gezaagd, zodat er een gigantische, stenen kubus ontstaat. Dit blok wordt gewassen, waarna er kleinere blokken in verschillende maten en vormen worden gezaagd op basis van de kleur en de richting van de lagen.

De familie Laplace kocht haar eerste wiellader, een Volvo L220D, in 1999. Michel Hawryliszyn van de lokale Volvo dealer Van de Velde vertelt dat hun after-sales en advies over hoe het meest uit de machine gehaald kon worden leidde tot het besluit te investeren in een tweede Volvo wiellader, een L220H, die in 2014 werd geleverd.

"Het soort werk dat ze doen vergt heel veel," vertelt Hawryliszyn.

De wielladers transporteren enorme blokken van de afgravingen naar de opslagruimte, waar de blokken op vrachtwagens worden geladen en naar hun volgende bestemming worden gebracht. De wielladers worden ook gebruikt om de afgravingen netjes te houden, vrij van puin.

Pierre Laplace vertelt dat ze opnieuw voor Volvo kozen omdat de machines aansluiten bij hun specialistische werk. Dankzij de grote tilcapaciteit en parallelle tilarm, liggen de blokken altijd horizontaal, wat veel veiliger is tijdens transport. Het compacte formaat van de machine is een voordeel in de beperkte ruimte van de afgravingen. Het lage brandstofverbruik werd ook in de overweging genomen.

"Het is vitaal dat de blokken marmer tijdens het transport niet beschadigd geraken en de Volvo machines zijn goed aangepast voor dit werk," zegt hij. "Het is belangrijk om duidelijk vanuit de cabine te zien wat we aan het doen zijn. We moeten ten allen tijde het uiteinde van de vork zien en goed zicht hebben."


Als machine operator voegt hij er nog aan toe dat de nieuwe machine comfortabel is en degelijk aanvoelt. "Hij is ook erg stil," zegt hij. "Op het moment dat de operator in de cabine zit, hoort hij de motor nauwelijks nog en kan hij zich goed concentreren op zijn werk."

NATUURSCHOON

De afgravingen zijn vredig en rustgevend, gesitueerd in een beschermd natuurgebied van grote schoonheid en onderworpen aan strikte milieuregels wat betreft geluidshinder en vervuiling - een aspect dat het steeds moeilijker maakt, maar niet onmogelijk om te concurreren met marmer dat uit minder gereguleerde delen van de wereld komt.

Het meeste marmer dat de Laplace familie afgraaft wordt wereldwijd geëxporteerd, veel via het Italiaanse Carrara.

De Verenigde Staten vormen een grote markt en Arudy marmer is ook gegeerd in Italië, Japan en China, hoewel de klanten meestal kiezen voor het product van Laplace omwille van de kwaliteit in plaats van de kwantiteit. Doordat het zowel

binnen als buiten wordt gebruikt, zie je het in gevels van gebouwen, keukens, badkamers, verwerkt in vloeren en trappen, schoorsteenmantels en grafzerken, beelden en monumenten. De gebruiksmogelijkheden zijn eindeloos, net als de duurzaamheid. 

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



De twee Volvo wielladers worden gebruikt om enorme blokken marmer te verplaatsen



Joseph Laplace (links) met zijn zoon Pierre



DE REGELS HERSCHRIJVEN

Een op afstand bestuurbare graafmachine brengt veelzijdigheid naar een nieuw niveau

door Tony Lawrence

Neens verscheen de 30 ton wegende graafmachine en terwijl hij naar de rand van de afgraving reed, schoof de giek uit en zwaaide hij met een hypermodern boor-aanbouwdeel. De menigte toeschouwers keek nog eens goed: er zat niemand in de cabine.

De machine stopte, de cabine draaide 90 graden rond en hij ging aan het werk door met perfectie in een rotsplaat te boren.

Pas toen kreeg het publiek op de tribune tijdens de 2015 Volvo Days extravaganza in Eskilstuna in Zweden de operator in de gaten. Hij stond er ongeveer 20 meter vandaan, gewapend met een headset, terwijl hij de machine op afstand bestuurde.

De EC300E rupsgraafmachine, die te zien was op de machineshow is het directe resultaat van de samenwerking tussen Volvo CE's Special Application Solutions, de Noorse boorspecialist AMV en Volvo CE's Noorse dealer. En, legt Volvo CE's Perjohan Rosdahl uit, hij trekt al behoorlijk wat aandacht in de industrie.

"Booraannemers gebruiken normaal gesproken speciaal ontworpen boorinstallaties voor werk in afgravingen en bij infrastructuurprojecten," vertelt Rosdahl, de global commercial project manager bij Special Application Solutions. "Die gebruiken ook afstandsbediening. Maar onze graafmachines, uitgerust met AMV-boren zijn veel veelzijdiger.

TWEE IN EEN

"De boren zijn heel geavanceerd, maar kunnen eenvoudig worden verwijderd, zodat de machines snel kunnen worden omgebouwd tot standaard graafmachine voor ander til- of breekwerk. Je hebt dus eigenlijk twee machines in een. Dat is een enorm voordeel, specifiek voor kleine en middelgrote aannemers."

En inderdaad, het kunnen wel drie of zelfs vier machines in een zijn. Volvo CE en AMV's complete productlijn met boor/grafmachines van 8 tot 40 ton verbazen zelf hun eigen ontwerpers met hun kunnen.

Het West-Noorse AMV is gespecialiseerd in productiematerieel voor de mijnbouw, tunnelbouw en de offshore olie- en gasindustrie. AMV en de Noorse Volvo CE dealer zijn 18 maanden geleden een strategisch partnerschap aangegaan, voordat de relatie geformaliseerd werd via het Special Application Solutions team.

"Het gaat vanaf het begin allemaal om goede communicatie," vertelt Peder Andersen, CEO van de AMV Group. "Onze eerste boor/grafmachine was een Volvo, die we zelf produceerden en waarvan we al gauw inzagen dat hij aansloot bij onze klanten. Nu krijgen we directe, technische assistentie van Volvo CE, wat ons geholpen heeft de verschillende hydraulische en elektrische interfaces en snelkoppelingen tussen de machine en de boor te verbeteren.

"Iedereen wint, net als onze klanten, die nu een Volvo product krijgen, met alle garanties, ondersteuning en service die daarbij horen."

SUPER ACCURAAT

AMV is een gevestigde expert op het gebied van afstandsbediening, wat ook gebruikt wordt op standaard boorinstallaties. Het systeem werkt eenvoudig: het AMV-systeem biedt een unieke monitor op de handset en een GPS-koppeling voor een nauwkeurigheid tot 20mm - twee vingernagels breed.

Het systeem verbetert de veiligheid, doordat de operators uit de buurt van risicowerk kunnen blijven, in plaats van in de cabine →

Foto's door Gustav Mårtensson



DE EC300E TREKT DE AANDACHT



Martijn Donkersloot, Product Manager, Special Application Solutions



Van links naar rechts: Anders Östberg, CEO AMV Sweden, Per Johan Rosdahl, Volvo CE, Kjell Vidar Hamre, AMV Senior Service Engineer en Peder Andersen, CEO, AMV Group

te moeten zitten, bijvoorbeeld bij het gebruik van explosieven in afgravingen, en ze kunnen om de boor lopen en het werk vanuit iedere hoek controleren, zonder te stoppen met werken.

Er zijn ook andere, onverwachte voordelen. "Toen we dit project begonnen, dachten we dat de machine gewoon boorwerk zou verrichten en gebruikt zou kunnen worden als standaard graafmachine," vertelt Anders Östberg, CEO van AMV Zweden. "Maar vanwege de giek, kun je hoger komen dan met een standaard installatie.

"Dus hebben ze hem ook al gebruikt om rotsen vast te zetten [om de wanden van afgravingen te verstevigen en dus de veiligheid te verhogen]. We kunnen vervolgens de boor vervangen door een personenbak, die het personeel kan optillen om het werk nauwkeuriger te controleren. Dit kan allemaal door één machine gedaan worden."

AMV's senior service engineer Kjell Vidar Hamre voegt eraan toe: "Deze machine heeft een enorm bereik. Hij kan

vijf meter lager staan dan waar het boor- of schroefwerk wordt uitgevoerd.

"Standaardmachines zijn heel krachtig, met een geweldige grip, maar hebben nog steeds een toegangshelling nodig om de boorlocatie te bereiken en ze kunnen hun opbouw niet draaien, zoals de graafmachine die in vrijwel elke richting kan boren en schroeven. Dit alles betekent een veel grotere productiviteit voor onze machine."

HYPERMODERN

Volvo CE bouwde het Special Application Solutions team ongeveer vier jaar geleden om dit soort hypermoderne projecten te helpen promoten met de juiste partners. Graafmachines vormen het grootste segment machines dat op deze manier wordt aangepast voor het uitvoeren van specialistische taken, gevolgd door knikdumpers en daarna de wielladers. Martijn Donkersloot,

Special Application Solutions product manager, vertelt dat de Volvo Days een perfecte demonstratie waren.

"Veel bezoekers die de graafmachine kwamen bekijken vertelden dat het precies datgene was wat ze zochten. Veel bezoekers uit de hele wereld vertelden ons: 'Dit is fantastisch en perfect voor onze situatie.' Je kunt je een eigenaar voorstellen met een boorinstallatie aan de ene kant en een graafmachine aan de andere. Twee machines betekenen meer operators, meer reserveonderdelen en zeker meer technici, die met beide moeten omgaan.

Donkersloot en Rosdahl vinden dat ze de beste baan van de wereld hebben.

"We zijn een kleine afdeling, maar worden over de hele wereld vertegenwoordigd en het is geweldig om dit soort projecten te zien slagen," zegt Rosdahl.

"Ik werk al sinds 1998 in de bouw en deze baan biedt zoveel variatie. Iedere dag zijn er nieuwe uitdagingen en nieuwe

ideeën, het is een echte leerervaring," vertelt Donkersloot, die voor Volvo CE werkt in de regio Europa, Midden-Oosten en Afrika.

"Met behulp van onze partners kunnen we onze machines aanpassen aan de specifieke wensen van onze klanten, waardoor we ze helpen effectiever te worden. Sommige van deze specialistische machines hebben functies die we doorvoeren naar andere, wat bijdraagt aan onze kennis en ervaring. Neem deze graafmachine: we hadden een paar weken geleden een probleem met de boorunit, dus belde ik AMV. Ze vertelden me dat ik mijn mobiele telefoon in de cabine moest aansluiten op de diagnostiek van de boorunit. Van daaruit konden ze zien dat de luchtdruk te laag was en het direct oplossen, terwijl ze honderden kilometers verderop waren.

"Deze machine kan op afstandsbediening werken, en je kunt problemen ook op afstand oplossen. Dat is absoluut indrukwekkend," concludeert hij. ☑

VOL GAS

Volvo pijpenleggers werden aan twee kanten van de grens gebruikt om gas voor het eerst van Frankrijk naar België te transporteren →

door Derrick Butterfield



Naast het tegemoet komen aan de toegenomen vraag naar gas in de Belgische regio West-Vlaanderen, zal de nieuwe pijplijn ook gas naar het noordwesten van Europa transporteren. Tussen Alveringem, vlakbij de Franse grens en de haven van Duinkerken, en Maldegem, ten oosten van Brugge in Oost-Vlaanderen kon de bestaande infrastructuur de groeiende vraag van nieuwe woningen en het midden- en kleinbedrijf niet langer aan.

Aan de Franse kant van de grens lag de verantwoording voor de verbinding van het Franse aan het Belgische netwerk bij gasleverancier GRTgaz en werd voor het project een Volvo PL4809D met zwenkfunctie gebruikt door de Franse pijpleidingexpert SPAC, onderdeel van de Colas Group.

SPECIALISTEN

Aan de Belgische kant is de verantwoordelijkheid voor Fluxys Belgium NV, de onafhankelijke provider van de Belgische aardgasinfrastructuur en -opslag, die aardgas over heel België transporteert naar distributiecentra, stroomstations en grote industriële klanten. De pijp met een doorsnede van 92cm loopt over 74km en door deze gezamenlijke operatie kan er voor het eerst 8 miljard kubieke meter aardgas tussen de twee landen worden getransporteerd.

Pijpleidingaannemer A. Hak Leidingbouw, specialisten in pijpleidingen met grote diameter werkte aan een 20km lang gedeelte met twee Volvo PL4608 pijpleggers. Elk stuk pijp van 18m lang weegt ongeveer 6 ton, maar dat is geen probleem voor de PL4608's en hun 80 ton kiepcapaciteit. Het doel was om elke dag ongeveer 1000m -50 lasverbindingen- te voltooien, samen met de Nederlandse onderaannemer Visser & Smit Hanab NV.

A. Hak is geen onbekende voor Volvo pijpleggers, want ze waren de eerste in de wereld die ze kochten - zes machines in 2009. Loe Steenberg, verantwoordelijk voor de inkoop en verhuur van materieel binnen de groep werkt al 11 jaar aan pijplijnen door heel Europa.

Hij vertelt dat hij voor Volvo koos omdat hij de zwenkfunctie voor de opbouw en de goede hefcapaciteit verkiest", en hij voegt eraan toe: "ze presteren als machines met een kiepcapaciteit van 90 ton, zelfs al kunnen ze op papier 80 ton aan." Hij geeft ook hoog op over het zware, hydromechanische, uitschuifbare onderstel.

LEKKER ONDERWEG

Op de route komt men verschillende oversteekpunten tegen. Wegen worden vaak overgestoken door speciale beschermingsmatten neer te leggen, maar voor rails of water zijn andere methodes nodig. Hier onderscheidt de PL4608 zich doordat hij op een transportwagen gezet kan worden, zonder dat hij uit elkaar gehaald hoeft te worden. Als een koppeling gereed

is, kan de machine snel naar de volgende worden getransporteerd, wat tijd en geld bespaart. "Koppelingen kosten rond de €10.000 per stuk," vertelt Steenberg. "Dus besparingen op transportkosten alleen al zijn belangrijk."

Ook de operators zijn de pijplegger van Volvo gaan waarderen. Deze machines hebben momenteel rond de 6.000 uren op de klok, tegen minder dan 2.000 voor zijgieten van het bedrijf, die tegelijkertijd werden aangeschaft.

"Wij zetten graafmachineoperators in want die zijn snel gewend aan de pijplegger," zegt Steenberg over de PL4608's, die worden gebruikt tijdens het koppel-, het las- en het buigproces. Als we de buigmachine gebruiken kan de machine door de zwenkfunctie de pijpen in positie krijgen zonder de situatie op de grond te verstoren, iets dat met een gewone pijplegger niet mogelijk is.


Operator Marcel Wiehink heeft zeven jaar ervaring met pijpleggers en is ook gecertificeerd om zijgieten en rupskranen te bedienen. "Ik houd van de flexibiliteit van de arm," zegt hij. "Als pijpen van de andere kant moeten komen, kan ik ze eenvoudig ophijzen en ze aan de andere kant in positie brengen." Hij waardeert ook het straighttravel-pedaal, die hem vrij handen geeft om de giek en de lier te bedienen.

De schurende, zanderige omstandigheden in Nederland, waar deze machine het meest worden gebruikt, zijn berucht vanwege de schade aan slijtageonderdelen. Op dit bouwterrein, dat ook erg zanderig is, zijn honderden tonnen houtsnippers gebruikt om de machine vrij spel te geven en om lokale boeren te ondersteunen. De biologisch

afbreekbare snippers helpen de hoeveelheid zand in de aarde te limiteren, wanneer de grond weer gebruikt gaat worden voor landbouw.

VERBORGEN VERRASSING

Zoals bij elke pijplijn mochten archeologen het bouwterrein bezoeken voordat het werk begon, om te kijken of er zich schatten in de bodem bevinden. Maar, vanwege de geografische locatie en de geschiedenis van de regio, wezen historische archieven en op locatie uitgevoerde opsporingsmethoden uit dat er specialistische ontminningswerkzaamheden moesten worden uitgevoerd. Er werden ook archeologische studies uitgevoerd om zeker te zijn dat eventuele, begraven, onontpofte munitie, voornamelijk overblijfselen uit de Eerste Wereldoorlog, veilig werden geborgen.

De duurzame benadering van Fluxys in de voorbereiding en constructie van pijpleidingen heeft betrekking op veiligheidszaken en milieu- en ecologische factoren. Het zorgt ervoor, dat als het project klaar is, het land weer kan worden gebruikt voor landbouw, wat perfect aansluit bij Volvo's kernwaarden van veiligheid en milieuzorg. 



Operator Marcel Wiehink (in cabine) met Loe Steenberg van specialist A. Hak Leidingbouw



Tie-in mannen Cor van der Laan (links) en Pablo Velasquez



Pijpenfitter Turgut Yildiz met de Volvo PL4608



Deze foto en onder: Volvo PL4608 pijplegger op locatie



KOEL BLIJVEN

Volvo CE heeft een speciaal ontworpen gamma koelvloeistoffen voor zijn hoogwaardige lage emissie-motoren →

door Nigel Griffiths

Fotografie door Juha Roininen



Zeslitercilinders die Volvo VCS koelvloeistof gebruiken (rechts) versus het niet-compatibele product (links)



Metalen die een aantal uren in vloeistof gedompeld zijn: onderste rij - Volvo VCS koelvloeistof - bovenste rij: zonder Volvo VCS koelvloeistof verschijnt er corrosie



Anne-Marie Rydström laat zien hoe een niet-compatibele koelvloeistof de levensduur van slangen en afdichtingen bekort



DE KOELVLOEISTOF PAST BIJ DE HOGE PRESTATIE-EISEN VAN VOLVO

Waar tot 20% van de motorproblemen te maken hebben met het koelsysteem, is het niet verwonderlijk dat Volvo CE haar eigen koelvloeistof ontwikkelt.

"Omdat Volvo bouw materieel in zeer veeleisende omgevingen en klimaten werken, is het zeer belangrijk om de juiste koelvloeistof te kiezen," adviseert Anne-Marie Rydström van Volvo's afdeling Advanced Technology and Research.

Om aan de eisen van Volvo's geavanceerde, hoogwaardige motoren te voldoen, is er een speciale koelvloeistof samengesteld, Volvo VCS koelvloeistof, die wordt aanbevolen voor de meeste Volvo-motoren, wereldwijd.

"Eigenaren van Volvo CE machines moeten zich realiseren dat het gebruik van de verkeerde koelvloeistof of het mengen van verschillende koelvloeistoffen de motor kan beschadigen, wat tot dure en onnodige reparaties kan leiden. "Het kan leiden tot corrosie, putcorrosie, lekkages en afzettingen, die allemaal de levensduur van een motor reduceren en meer onderhoud vereisen," vertelt ze, en ze voegt eraan toe: "We hebben goede redenen om Volvo VCS koelvloeistof aan te bevelen."

Het belangrijkste doel van de koelvloeistof is om overtollige hitte uit de motor te geleiden. Slechts een derde van de energie die bij de verbranding vrijkomt, wordt omgezet in bruikbare

energie om het voertuig in beweging te zetten. De andere twee derde wordt omgezet in warmte, waarvan een derde via de uitlaat verdwijnt. De overgebleven warmte moet door de koelvloeistof worden geabsorbeerd en uit de motor worden afgevoerd. Door deze hitte te verwijderen, zorgt de koelvloeistof ervoor dat de motor efficiënt blijft functioneren.

ORGANISCHE TOEVOEGINGEN

Een Volvo koelvloeistof heeft vier hoofddoelen: warmte-uitwisseling en bescherming tegen vorst, oververhitting en corrosie. En het moet geschikt zijn voor alle niet-metalen onderdelen. De belangrijke beschermende elementen in Volvo VCS koelvloeistof zijn organisch in plaats van mineralen. Organische bestanddelen richten zich op de kritieke zones die bescherming nodig hebben, terwijl conventionele, op mineralen gebaseerde producten het metaal met een uniforme laag bedekken, wat meer toevoegingen vereist en de levensduur bekort. Organische bestanddelen worden minder snel afgebroken.

"Er worden bij de constructie van moderne motoren zoveel verschillende metalen en legeringen gebruikt, dat het een uitdaging is een koelvloeistof te ontwikkelen met optimale eigenschappen voor alle metalen," aldus Rydström, getraind als chemisch ingenieur,

verantwoordelijk voor de ontwikkeling van koelvloeistof.

Het Volvo-product, dat op maat is gemaakt om corrosie op elk metalen oppervlak tegen te gaan, voorkomt ook dat rubber gaat opzwellen en scheuren en dat plastic verouderd en vergaat. En heel belangrijk: het laat geen afzettingen achter in het koelsysteem en zorgt voor een hoge mate van warmteoverdracht om de motor tegen oververhitting te beschermen.

WARM EN KOUD

Hoewel het ontwikkeld is om goed te stromen bij temperaturen ver onder het vriespunt, is de koelvloeistof net zo goed aanbevolen voor gebruik in warme klimaten, waar sterke antivriesbescherming misschien vreemd lijkt.

"In de praktijk is de koelvloeistof die wij aanbieden als een pakket bestanddelen die kunnen omgaan met alle potentiële temperatuurvariaties in een motor, terwijl ze ook een aantal andere voordelen bieden," legt Rydström uit.

De formule is al sinds 2006 op de markt en de werking wordt voortdurend getest op nieuwe metaalformules en combinaties die voor Volvo-motoren in ontwikkeling zijn. Laboratoriumtests laten zien hoe het tijdens verhitting werkt, met een hoog kookpunt en

kleinere luchtbellen, zodat het product beter in contact blijft met de oppervlakken, voor goede bescherming in alle omstandigheden.

Volvo biedt twee verschillende koelingsformules: Volvo VCS koelvloeistof, geel van kleur en standaard gebruikt in de meeste machines die sinds 2006 gebouwd zijn. Het is een koelvloeistof op basis van organische bestanddelen, die niet snel worden afgebroken. De standaard groene koelvloeistof van Volvo, voor machines van voor 2006. Dit is een hybride koelvloeistof met traditionele, anorganische en organische bestanddelen.

Volvo koelvloeistoffen zijn zeer uitgebreid getest in Volvo machines en daardoor gegarandeerd geschikt voor alle materialen in het koelsysteem. Ze bevatten ook speciale toevoegingen die de machine beschermen tegen slijtage en zijn door Volvo goedgekeurd voor gebruik in hun motoren. En doordat ze geschikt zijn voor alle materialen die in Volvo motoren gebruikt worden, zorgen ze voor bescherming van het complete koelsysteem en voorkomen ze lekkage. Deze factoren dragen bij aan een langere levensduur van de motor en lagere bedrijfs- en onderhoudskosten gedurende de complete levensloop van een machine. ☒

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



Fotografie door Darrin Henry



The Beechcraft King Air 200 tijdens de landing



Honderden eilandbewoners kwamen naar de luchthaven om de landing te aanschouwen

VOORUITGANG VOOR DE SAINTS

Het eerste vliegtuig is, met behulp van Volvo machines al geland op het nieuwe vliegveld van het afgelegen eiland Sint Helena

Het moment waarvan veel eilandbewoners, ook wel 'Saints' genoemd, nooit gedacht hadden dat het zou komen, was de dag dat het eerste vliegtuig landde op Sint-Helena, een van de meeste afgelegen, bewoonde eilanden ter wereld. Tien jaar nadat het vliegveld werd aangekondigd raakte de historische vlucht om exact 13:44:25 de grond op dinsdag 15 september 2015.

"De landingsbaan is in orde, de omstandigheden zijn goed, jullie hebben prachtige faciliteiten hier," verklaarde Grant Brighton, gezagvoerder van de Beechcraft King Air 200, die vanuit Johannesburg, Zuid-Afrika en een tankstop in Angola de vier en een half uur durende oversteek over de Atlantische Oceaan maakte.

Fotograaf Darrin Henry uit Sint-Helena, die aan dit artikel meewerkte vertelt: "Dit stelt voor sommige lezers misschien weinig voor, maar voor Sint-Helena staat het gelijk aan de landing op de maan."

Het eiland werd in 1502 ontdekt door de Portugezen en de Franse keizer Napoleon Bonaparte werd naar dit eiland verbannen door de Britten, na zijn verlies in de slag bij Waterloo. Momenteel is het na Bermuda het op een na oudste Britse overzeese gebied.

De testvlucht maakt voor Sint-Helena, dat slechts bereikbaar was per schip, een einde aan 500 jaar isolement in het

midden van de Zuid-Atlantische Oceaan. De enige verbinding met de buitenwereld was het maandelijkse bezoek van de *RMS St Helena*, een Brits schip van de Royal Mail dat uit Zuid-Afrika vertrekt en dat binnenkort uit de vaart wordt genomen.

Het vliegveld van Sint-Helena, gebouwd door constructiegigant Basil Read, zal in februari 2016 worden opengesteld voor commerciële vluchten. Het bedrijf moest al het



Uit Spirit editie 52



Basil Read Island Director Deon De Jager en zijn vrouw Chrezelda



Van links naar rechts: Gezagvoerder Grant Brighton, copiloot Dillan Van Niekerk, chief flight inspector Nick Whitehouse, chief pilot Stuart Rawlinson en chief aircraft engineer Jeffrey McKenzie

constructiemateriaal over zee aanbrengen en de eerste machine die het eiland opreed, was een Volvo G940B motorgrader. Deze werd later gevolgd door 65 andere Volvo-machines, waaronder de EC700C rupsgraafmachines, de A40F-FS en A30E knikdumpers, de EW140C graafmachines, de DD24 en SD200DX walsen, de EC380 en EC480 rupsgraafmachines en de MC115C schranklader, naast meer motorgraders (zie *Spirit* editie 52).

Volvo CE customer support manager Leif Waad vertelde: "Het was duidelijk dat het materieel van hoge kwaliteit moest zijn, in staat om veilig in zware omstandigheden te functioneren, met respect voor het milieu. Dit project was voor Volvo Construction Equipment de perfect match."

Directeur Deon de Jager en zijn vrouw Chrezelda van Basil Read, bevonden zich onder degenen die de testvlucht welkom heetten en de landing gade sloegen samen met honderden eilandbewoners.

Volgens copiloot Dillan Van Niekerk: "Voor mij was het belangrijkste toen we het eiland zagen en iedereen op de berg naar ons keek." 🇬🇧



Het asfalt

SCHOKKEND ONDERZOEK

Een groot onderzoek, geleid door Volvo CE, gericht op elektrisch constructiematerieel kan leiden tot enorme energiebesparingen

Het demonstratieproject, geleid door Volvo CE om constructiemachines op stroom te laten lopen in plaats van diesel is gestart in samenwerking met het Zweedse Energie Agentschap (SEA), constructiegigant Skanska Sweden en onderzoeken van de universiteiten van Linköping en Mälardalen.

Het bijna €22 miljoen kostende project loopt tot 2018 en is de eerste stap die laat zien hoe toekomstige afgravingen eruit kunnen zien. Het is gericht op significante brandstof-, uitstoot- en kostenreducties en een verbeterde productiviteit.

"Dit is een nieuwe stap voor de constructie-industrie. We zien een groot potentieel en zijn er trots op deel uit te maken van dit unieke project," vertelt Erik Brandsma, directeur bij SEA.

SEA is een overheidsinstantie voor nationaal energiebeleid en ze werken toe naar het gebruik van herbruikbare energie, verbeterde technologieën, slimmer gebruik van energie en het tegengaan van klimaatverandering.

Men veronderstelt dat de conversie naar elektrische stroom de hoeveelheid energie met 71% reduceert, terwijl de CO₂ emissies van de onderzochte werklocatie wordt teruggebracht van 0,7kg/ton geproduceerd materiaal naar 0,3 kg/ton.

"Samenwerking is een sleutelfactor tot het bereiken van ons milieudoel," vertelt Martin Weissburg, directeur bij Volvo CE.

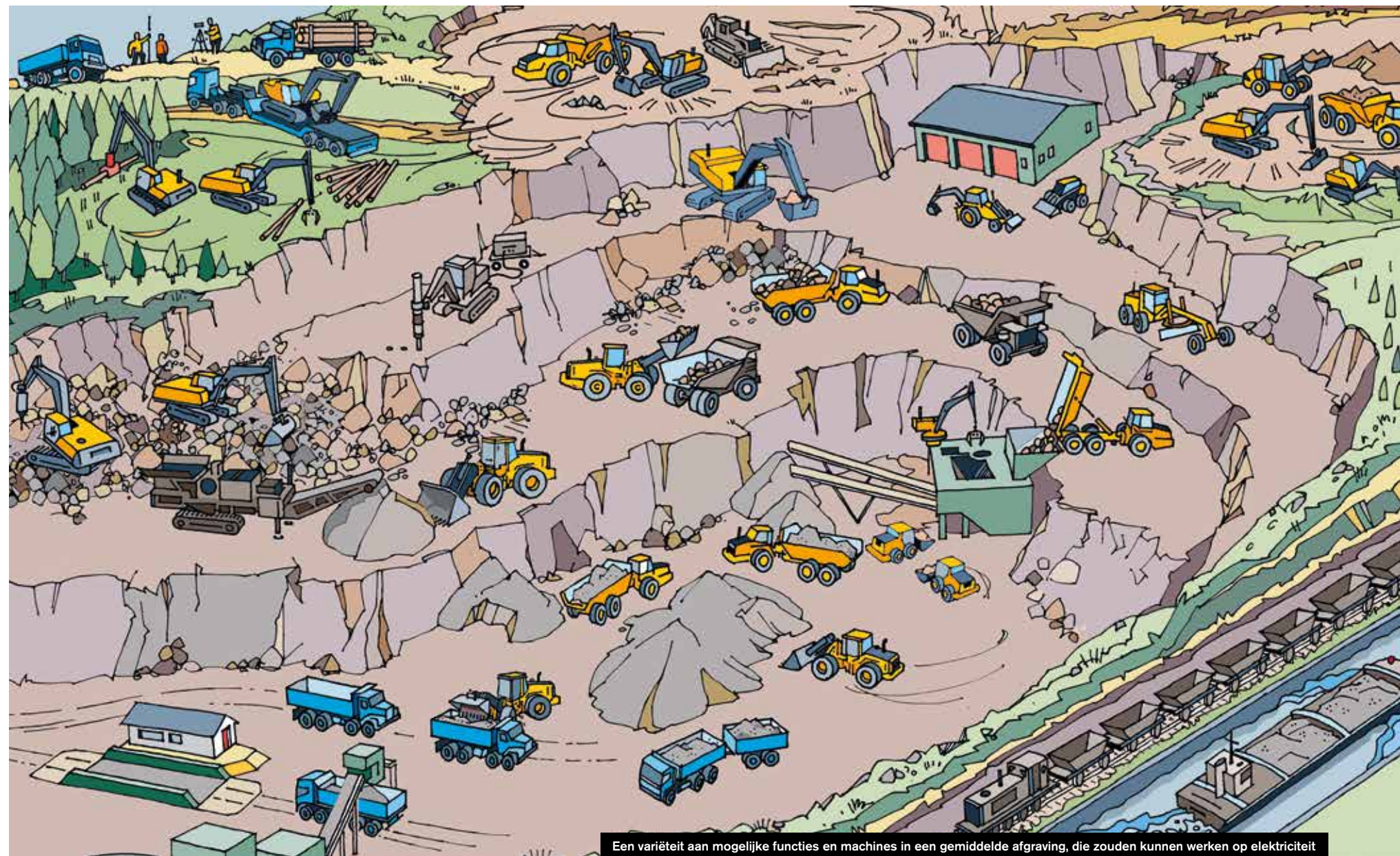
Op basis van cijfers uit 2010 gaat SEA er vanuit dat het energieverbruik van constructiematerieel in Zweden 14 Terawatt-

uur bedraagt, tegen 19 TWh voor vrachtwagens, 3,7 TWh voor bussen en 55 TW/h voor privéauto's. De significantie van deze cijfers leidde het agentschap ertoe Volvo CE te vragen wat er zou gebeuren als men in een gemiddelde afgraving stroom zou gebruiken, in plaats van diesel. De discussie die hieruit volgde, leidde tot het demonstratieproject.

"We schatten in dat als we een aantal functies in de afgraving elektrisch zouden maken, we het energieverbruik met 71% [in kWh] zouden kunnen terugbrengen. De intensiteit van de energie is bij elektriciteit veel hoger, waardoor de potentiële besparingen hoger zijn," vertelt Brandsma.

"In veel toepassingen werken graafmachines genoeg op een plek om via elektriciteitskabels van stroom te worden voorzien. In onze demonstratie-afgraving kunnen slagmolens ook via kabels van stroom worden voorzien. Voor dumpers moeten we misschien een plug-in hybride oplossing verzinnen. In de toekomst kunnen machines wellicht volledig elektrisch werken op accu's, wat zou kunnen leiden tot volledig autonome machines die door computers worden bestuurd," legt Brandsma uit.

Volvo CE werkt al een tijd aan de technologieën die in het project worden gebruikt. Het bedrijf zal de concepten zelf



Een variëteit aan mogelijke functies en machines in een gemiddelde afgraving, die zouden kunnen werken op elektriciteit

voort ontwikkelen voordat Skanska de machines tijdens de demonstratie in 2018 in projecten zal inzetten, om aan te tonen dat de technologie voor de industrie haalbaar is.

"Dit project gaat om het creëren van een nieuw concept, dat aansluit bij onze langetermijnvisie," vertelt Ander P. Larsson, executive vicepresident voor Volvo CE's technologiefunctie. "Het werk dat we de komende jaren doen heeft de potentie om de hele industrie te veranderen."

Het besluit om een afgraving als testomgeving te gebruiken komt deels doordat het een meer statische werkomgeving is, minder dynamisch dan een bouwplaats.

"We beschouwen afgravingen een goede plek om met elektriciteit te starten. Veel zijn al voorzien van elektriciteit en gebruiken al elektrisch materieel," vertelt Jenny Elfsberg, director of emerging technologies bij Volvo CE. "Wij werken al geruime

tijd met algemeen- en productiematerieel in afgravingen, dus weten we waar we het over hebben," zegt ze. "We kunnen ze analyseren en verbeteringen in efficiëntie vinden en de prestaties voor en na vergelijken."

De technologie kan uiteindelijk worden toegepast op grote bouwprojecten. Elektrisch materieel heeft ook het voordeel van iets minder geluidsoverlast, vooral relevant voor bewoonde gebieden.

De elektrische machines bieden nieuwe ontwerp mogelijkheden voor Volvo CE, waardoor het bedrijf de mogelijkheid heeft om de algehele prestaties van de bouwplaats te verbeteren,

volgens Volvo CE director of design, Sidney Levy. "Ze creëren geweldige ontwerp mogelijkheden doordat we conventionele systemen en onderdelen weg kunnen laten. Hierdoor kunnen we andere machineontwerpen verkennen, met beter zicht en onderhoudsmogelijkheden," vertelt hij. ▮

DIT IS EEN NIEUWE STAP VOOR DE CONSTRUCTIE-INDUSTRIE

DE SPIEREN LOSMAKEN



VIDEO

Flexibiliteit kan meerdere dingen betekenen - en de Volvo EX160E is op twee totaal verschillende manieren flexibel. Allereerst is het een ontzettend flexibele graafmachine met een vernieuwde operatorinterface die geprogrammeerd kan worden om de machine perfect te laten aansluiten op maximaal 20 Volvo aanbouwdelen. En met de trekhaak die af-fabriek gemonteerd kan worden, kan hij deze aanbouwdelen meenemen naar de bouwplaats. Dus flexibel als in veelzijdig. Ten tweede zorgt het Volvo Boom Suspension System ervoor dat de operator zich sneller en comfortabeler over de bouwplaats kan bewegen, terwijl Volvo Smart View ervoor zorgt dat de machine accuraat en veilig kan worden gepositioneerd. Dus ook flexibel als in makkelijk te hanteren. En, met de nieuwe, milieuvriendelijke Stage IV motor is het een bruikbare machine voor op de bouwplaats. Vraag er naar bij uw Volvo dealer.

www.volvoce.com

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

Volvo Construction Equipment



SPONSORING

De Duitse springruiter Ludger Beerbaum op Chiara



PAARDENKRACHT

Volvo sponsort al 40 jaar de wereldberoemde Göteborg Horse Show

door Julia Brandon

Göteborg, officieel de tweede stad van Zweden en door Forbes als 12e meest inventieve stad van de wereld geïdentificeerd, heeft naam gemaakt als sportcentrum voor voetbal, handbal en ijshockey. De laatste 40 jaar is Göteborg ook internationaal beroemd geworden in de hippische sport: de Göteborg Horse Show.

"Deze show betekent veel voor mij en mijn collega's," vertelt de Duitse ruiter Ludger Beerbaum, een van 's werelds top springruiters. "Het publiek is ongelooflijk en juicht voor iedere ruiter, het maakt niet uit waar je vandaan komt."

Met zowel spring- als dressuurevenementen in een periode van vier dagen, worden 40 ruiters uitgenodigd van over de hele wereld, waaronder Europa, Azië, Canada en de Verenigde Staten om het op het hoogste niveau tegen elkaar op te nemen.

"De Göteborg Horse Show is zeer hoog aangeschreven - we zijn gekozen in de top vijf van de wereld - dus is ons deelnemersveld

altijd heel sterk, maar als we de finale organiseren doen de beste ruiters van de wereld mee," vertelt Tomas Torgersen, show director.

Het kost bloed, zweet en tranen en vele jaren om het evenement voor zowel ruiter als paard klaar te krijgen. Omdat paarden tot hun derde jaar nog niet eens beginnen aan hun training (voor springpaarden), kan het tot vier of vijf jaar duren voor ze op wedstrijd niveau zijn.

TOPSPORT

"Als je veel geluk hebt en je bent succesvol in het trainen van een paard, begint hij op zijn vroegst pas op zijn achtste of negende levensjaar aan de Göteborg Horse Show," vertelt Torgersen. "Er zijn natuurlijk een aantal paarden die simpelweg niet genoeg talent hebben of geschikt zijn voor dat soort werk, want het is topsport." →

Fotografie: © Jorma Valkonen, © Claes Jakobsson



De Nederlandse ruiter Jur Vrieling op Arezzo VDL

GEKOZEN TOT EEN VAN DE BESTE SHOWS IN DE WERELD



Show director Tomas Torgersen

De ruiters moeten niet alleen zorgen voor hun eigen kunnen, maar moeten het paard ook gezond en gelukkig houden. Met een waarde in de orde van een tot twee miljoen euro is het een stuk beter voor de portemonnee om een paard te behouden dan een nieuwe te trainen, legt Torgersen uit. Als het paard in goede conditie blijft, is het niet ongewoon dat hij tot ver in zijn latere jaren kan blijven deelnemen.

Het oudste paard dat ooit een prijs won op een Grand Prix van het niveau in Göteborg, hoewel zeer uitzonderlijk, was een paard genaamd Welham, bereiden door de Britse ruiter John Whitaker.

"Welham was een fantastisch paard en begon pas aan Grand Prix deel te nemen toen hij 16 jaar oud was," zegt Torgersen. "Hij was een laatbloeiër."

In 2016 is Göteborg gastheer van een dubbele World Cup in zowel springen als dressuur, waarvan de finales worden gehouden tussen 24 en 28 maart. De World Cups worden normaal gesproken iedere vier tot vijf jaar gehouden en er is vanuit de andere internationale plaatsen veel rivaliteit, dus om er twee in een jaar te mogen houden is een flinke prestatie.


"We zijn een groot evenement en deel van een wereldwijde gebeurtenis in de hippische sport. Dit wordt allemaal ondersteund door onze talentontwikkeling via onze grassrootsprojecten," vertelt Torgersen.

Beerbaum voegt eraan toe: "De show is heel goed georganiseerd - het is veel sport, groots entertainment en de kaarten zijn iedere

dag uitverkocht. Elk jaar kijken we er weer naar uit om naar Göteborg te gaan."

Wat de show deze keer nog groter maakt, is het 40-jarige jubileum, dat op de avond van de laatste showdag met een groot feest zal worden gevierd. "Een van de belangrijkste elementen van de Göteborg Horse Show is het publiek," zegt Torgersen. "Al 40 jaar hebben we bijna elke wedstrijd ongeveer 11.000 mensen op de tribunes, dus we vinden het belangrijk ze deel te laten zijn van de feestelijkheden."

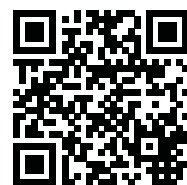
Volvo werd in 1978 hoofdsponsor. Doordat ze de thuisbasis delen, betekenen beide merken veel voor de lokale, Zweedse bevolking en zijn ze deel van de stad, maar er is ook een natuurlijke synergie. Veel van Volvo's belangrijke auto's, zoals de XC60 en XC90 SUV's zijn het perfecte transport voor paardensporters met hun trailers en modderige parkeervelden. Wat betreft alles-in-één paardentrailers, is Volvo's felbegeerde FH-serie trailers een waar thuis van huis onderweg voor de ruiters en hun trouwe paarden, uitgerust met stallen en een leef/slaapaccommodatie. De relatie is door de jaren heen steviger geworden door Volvo's 40-jarige sponsorschap van de show en het 20-jarige sponsorschap van de hippische sport, wereldwijd.

"Ik ben in Göteborg opgegroeid en Volvo was altijd een van de grootste industrieën van de stad," vertelt Torgersen. "Met de toezegging die Volvo door hun sponsorschap heeft, zal de verbinding met de sport altijd sterk zijn." 

HONEY, I

SHRUNK THE LOADER

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



VIDEO

Een nieuwe video van LEGO® Technic laat zien hoe ver het ontwerpteam van 's werelds grootste speelgoedmaker ging om hun nieuwste miniwonders te perfectioneren. Bekijk hoe dit ze dit hebben gedaan op [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)



Volvo Construction Equipment



ERVARINGSGELUIDEN

Volvo graafmachines kunnen het... en meer →

door Sam Cowie

Foto's door Lianne Milton

Op een kille donderdagmiddag in de Zuid-Braziliaanse staat Rio Grande do Sul werkt een vloot met constructiematerieel in een enorme kolenafraving. Acht graafmachines en zo'n 20 trucks werken momenteel 24 uur per dag, zes dagen per week, met zondag als rustdag op de locatie van de Braziliaanse Fagundes Mining Corporation.

De gele Volvo EC700 graafmachines scheuren enorme happen uit het terrein, deponeren de kolen in trucks, die vervolgens hun lading over de zich naar boven wentelende wegen transporteren, voor ze terugkeren voor een nieuwe lading.

Carlos Evaldo Rodrigues, veteraan machine-operator, staat aan de rand van de afgraving het werk van de Volvo's te bewonderen. Hij zegt dat de EC700 zijn voorkeur heeft omdat het een degelijk apparaat is, dat resultaat levert.

"De machine is krachtig en levert tegelijkertijd een enorme productiviteit," voegt hij eraan toe.

VERKOOPARGUMENT

Rodrigues werkt bij de Fagundes Mining Corporation, een van Brazilië's grootste mijnbouwers, die actief is in zeven van de 27 staten. Het bedrijf is de belangrijkste koper van de Volvo EC700 graafmachines met meer dan 60 aangeschafte machines sinds 2008.

Rodrigues werkt al met de EC700 sinds Fagundes ze in het bedrijf introduceerde en noemt productiviteit, comfort, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid als redenen waarom de machine zijn eerste keus is.

Vandaag de dag werkt Rodrigues als opzichter in de Fagundes B3-mijn, waar de Volvo graafmachines bezig zijn om iedere maand 2,5 miljoen ton kolen uit de grond te halen. Deze staat

vlakbij de grens met Argentinië en Uruguay is een van Brazilië's meest welvarende staten en staat op de vierde plaats in de bijdrage aan het nationale BNP. Kolen vormen de meest gebruikte bron van niet-hernieuwbare energie in Brazilië en Rio Grande do Sul levert ongeveer de helft van de totale hoeveelheid kolen, wat het tot Brazilië's grootste leverancier maakt.

Rodrigues legt uit dat een operatie van het formaat van de B3-mijn sterke en betrouwbare machines vergt, met een hoog productiviteitsniveau. Een graafmachine bedienen is een vermoeiende baan die veel concentratie vergt om veilig en optimaal te werken. Rodrigues zegt dat een van de belangrijkste functies van de EC700 het hoge comfort is, waardoor operators op hun maximale potentieel werken, zonder te worden afgeleid.

"Als machine-operator, kan ik je vertellen dat het een comfortabele machine is," bevestigt hij. "Dit is essentieel, want comfort beïnvloedt de productiviteit."

Bij het draaien van lange dagen op het terrein van een mijn, is gevaar altijd een belangrijke bezorgdheid van een operator. Omdat dit een afleiding vormt die de productiviteit kan beïnvloeden, moet de operator op zijn machine kunnen vertrouwen, vertelt Rodrigues.

"Je voelt je veilig als je de EC700 bestuurt en dat is belangrijk. Als je

op het terrein van een mijn werkt, moet je je machine kunnen vertrouwen."

EERSTE KEUS

Naast zaken als veiligheid, betrouwbaarheid en comfort, is een van de grootste pluspunten van de EC700 volgens Rodrigues, het feit dat hij zo populair is en dat onderdelen makkelijk te krijgen zijn, mocht de machine gerepareerd moeten worden.

"Als je met een machine werkt waarvan er maar weinig op de markt zijn, is het moeilijk onderdelen te vervangen als er iets misgaat. Dit is bij Volvo machines niet het geval," legt hij uit.

Omdat hij sinds 1998 met machines werkt, heeft Rodrigues met de meeste machines die in Brazilië beschikbaar zijn, kunnen werken. Terwijl hij aan de rand van de afgraving van Fagundes staat, bevestigt hij dat Volvo altijd zijn eerste keus zal zijn.

"Ik kan zeggen dat ik met vrijwel alle machines die in Brazilië gebruikt worden heb gewerkt en naar mijn mening is Volvo de beste. Er is geen vergelijking mogelijk." ▣

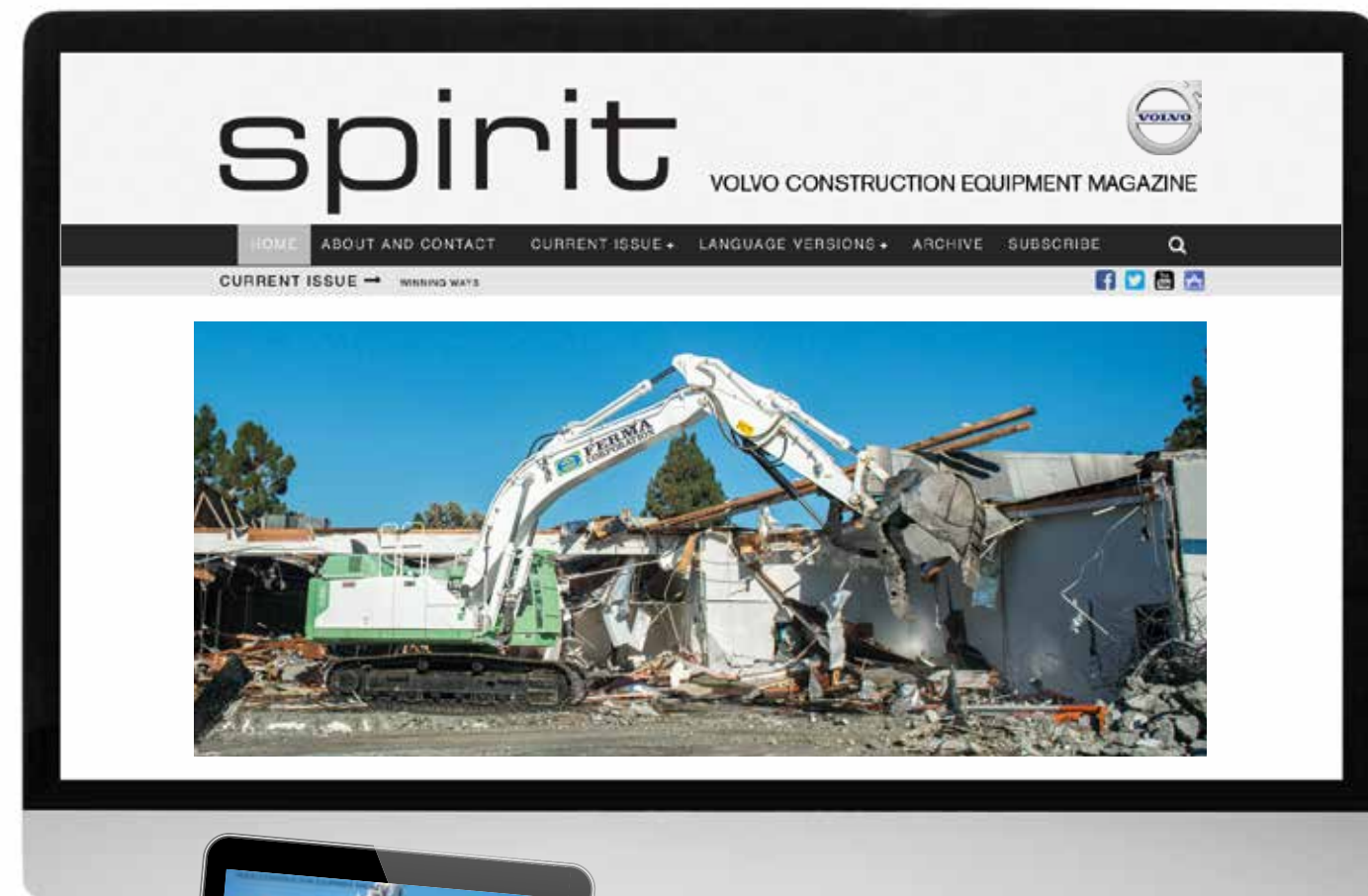
HET WERK VEREIST STERKE EN BETROUWBARE MACHINES MET EEN HOOG PRODUCTIVITEITSNIVEAU



Vorige pagina: Carlos Evaldo Rodrigues, hier met Fernando Fagundes, commercieel directeur van de Fagundes mining corporation (right)

MEER?

Er zijn nu verschillende manieren om *Spirit* te lezen



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

OP UW DESKTOP • OP UW TELEFOON • OP UW TABLET

volvospiritmagazine.com

WELKOM BIJ HET CONSTRUCTION INDUSTRY CLIMATE INITIATIEF

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

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

Meer over de Construction Climate Challenge leest u hier: constructionclimatechallenge.com