

spirit



SAMARBETEN

Återförsäljarutveckling

BRA VIBRATIONER

Fjärrstyrd borrhning

BANAR

VÄG

med Volvos EC350EL



100% VOLVO

LÅT DIN
VOLVO FÖRBLI
EN VOLVO

Volvo originaldelar för underhåll

Volvo originaldelar för underhåll har utvecklats särskilt för din maskinpark. Välj mellan ett stort utbud av reservdelar och servicenivåer som passar dig – och få bästa prestanda och optimerad drifttid. Dessa underhållsdelar är noggrant testade och godkända av Volvo för att bevara din maskins höga kvalitet, och se till att den alltid är redo för arbete, skift efter skift.

Kontakta din lokala återförsäljare för att ta reda på hur.

www.volvoce.com



http://open.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

Nöjda kunder är vårt motto

Volvo Construction Equipments återförsäljare är stöttepelaren i vår verksamhet och en viktig brygga mellan företaget och de kunder som köper och kör våra maskiner. Oavsett hur stora eller små våra kunder är står Volvo CE:s återförsäljare redo att erbjuda råd och support längs hela vägen. Det kan gälla allt från val och inköp av rätt maskin för kundens unika behov, till att se till att maskinen får nödvändig service och underhåll under sin livslängd.

Återförsäljare som arbetar med familjeägda hantverkarföretag, som marmorbrytaren Laplace i Frankrike (sidan 24) och deras två hjullastare från Volvo, är lika involverade i sina kunder som de som levererar till större aktörer, som den amerikanska rivningsentreprenören FERMA Corporation (sidan 10). Tidigare i år tog FERMA emot 20 EC350EL-höjdrivare från Volvo som specialanpassats av Volvo CE för att tillgodose företagets unika behov. Hela maskinparken specialmålades dessutom av oss i FERMA:s grönvita profilmålar (se bild ovan).

Skulle det behövas bevis för all den omsorg som Volvo CE med återförsäljare lägger på att hålla kunderna nöjda, räcker det med att titta på sidan 21 och artikeln om Volvo CE:s mobila servicestationer i Kina. Stationerna placeras på avlägsna arbetsplatser där snabb tillgång till delar och underhåll gör hela skillnaden för att upprätthålla produktiviteten. Vår service för maskinprestanda och efterförsäljning ser dessutom till att kunderna återvänder till sina återförsäljare för att köpa fler Volvo-maskiner när deras företag växer. Polska UNIKOST är ett bra exempel (sidan 16) – ett familjeägt företag som har kommit att bli en av landets största svampproducenter.

Arbetet med att stödja våra dryga 200 Volvo CE-återförsäljare över hela världen med målet att öka kundnöjdheten leds av Volvo CE:s Elsie De Nys, global chef och ansvarig för återförsäljarutveckling i EMEA, som intervjuas på Insidan på sidan 6. På webbplatsen för *Spirit* och i tillhörande appar hittar du ett videoreportage med intervjun samt andra videoreportage som kompletterar de tryckta artiklarna i det här numret. ▯



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

I DET HÄR NUMRET

3 VÄLKOMSTBREV

Nöjda kunder är vårt motto

6 INSIDAN

Intervju med Volvo CE:s globala chef och ansvarige för återförsäljarutveckling i EMEA

16 POLEN

Prisbelönt entreprenör investerar i maskiner från Volvo

21 KINA

Mobila servicestationer

24 FRANKRIKE

Volvos hjullastare betros med värdefull marmor

28 SVERIGE

Fjärrstyrd grävmaskin i strålkastarljus

32 BELGIEN

Gas flödar mellan Frankrike och Belgien tack vare rörliggare från Volvo

36 TEKNIK

Fokus på Volvo CE:s eget recept på kylarvätska

40 BRITTISKT UTOMEUROPEISKT TERRITORIUM

Flygplats byggd med maskiner från Volvo välkomnar första flygplanet

42 MILJÖ

Framtidens eldrivna stenbrott

45 SPONSORSKAP

Gothenburg Horse Show

49 FÖRARHÖRNAN

Den brasilianske föraren väljer Volvos grävmaskin EC700

PÅ FRAMSIDAN

En Volvo EC350EL som ägs och körs av det amerikanska rivningsföretaget FERMA Corporation © Frank Rogozienski

10 USA

Ett specialbeställt målningsarbete är bara en av de modifieringar som Volvo CE har utfört åt en kund i Kalifornien



24



28



6



32

VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

December 2015-januari/februari 2016 UTGÅVA NUMMER: 57

UTGIVEN AV: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTÖR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELL SAMORDNARE: **Krista Walsh**

PRODUKTION OCH DESIGN: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

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



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

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

ÅTERFÖRSÄLJAR- UTVECKLING

Elsie De Nys är en stark kraft inom Volvo CE:s återförsäljarutveckling →

av Cathy Smith

Hennes vänner brukar skoja om att hon går på batterier som räcker en livstid – vilket syftar på hennes höga energinivå och benägenhet att alltid ha många bollar i luften. Elsie De Nys medger att hon har mycket energi – oavsett om hon kör sin traktor för att sköta markerna kring sitt hem på den flamländska landsbygden, utföra renoveringsarbeten hemma eller leda en global telefonkonferens i rollen som global chef och ansvarig för återförsäljarutveckling i EMEA.

Kopplar av gör hon med tai chi- och yogakurser som företaget anordnar eller genom att resa, laga mat, vistas i naturen eller ägna sig åt tyngre fysiskt arbete hemma – som kontrast till kontorsarbetet – där hon tar hand om två hästar, en hund, två katter och höns i sällskap av sin femåriga dotter. "En utmärkt kompanjon och medhjälpare", enligt De Nys.

De Nys är i grunden utbildad jurist men har alltid haft en dragning till affärsvärlden. Föräldrarna drev ett elektronikföretag på den belgiska kusten och hon berättar att hon redan som barn matades med ett kommersiellt och kundinriktat tänk, och att insikten om vikten av kundfokus har bitit sig fast i henne. Hon beskriver det som en *fil rouge* ("röd tråd") som har löpt genom hela hennes karriär sedan hon anslöt sig till Volvo Group år 2002.

På Volvo Trucks i Sverige arbetade De Nys med ett projekt för att utveckla ett säljverktyg till återförsäljare i Europa. Senare utvecklade hon webbplatser åt Volvo Trucks i Benelux-länderna, parallellt med insatser för att stärka återförsäljarnas närvaro online och därigenom förbättra informationen till kunderna. Därefter övergick hon till att administrera internationella mässor åt Renault Trucks i Frankrike.

PRÖVANDE TIDER

2009 fick hon vad hon själv kallar för en "once in a lifetime-upplevelse" som ledare för 12 Renault-lastbilar under en mödosam resa på fyra och en halv månad genom 21 länder – från Nordkap i Norge till Godahoppsudden i Sydafrika. En intressant utmaning enligt De Nys, men att tillbringa dag ut och dag in på vägarna var både stimulerande och påfrestande. Teamet möttes av extrema temperaturer, stopp på grund av punktering, krångliga gränspasseringar, översvämmade lervägar och motorhaverier men nådde trots allt sitt mål till slut. Utöver själva äventyret upplever De Nys att hon fick en inblick i de tuffa förhållanden som är vardag för många av Volvo CE:s kunder.

PARTNERSKAP ÄR RYGGGRADEN I ÅTERFÖRSÄLJARUTVECKLINGEN

Inför expeditionen såg De Nys till att själv ta lastbilskörkort.

"Genom att lära mig att köra lastbil fick jag en känsla för den produkt jag ska sälja och förståelse för kundens behov och förutsättningar. Det är ingen enkel sak när det gäller Volvo CE:s produkter – jag har ju ingen stående hemma i min egen trädgård, även om jag önskar det", skämtar hon.

Så hur toppar man en sådan upplevelse? Man letar upp en ny utmaning, förstås. Den här gången innebar det ett steg bort från lastbilarna via Volvo Financial Services till anläggningsmaskiner. Helt enkelt på grund av att "maskinerna är så häftiga", skrattar Elsie.

"Det kanske låter lite fånigt, men jag har alltid fascinerats av de gula maskinerna – så kraftfulla och imponerande – och hoppats att min karriär en vacker dag skulle leda mig till Volvo CE.

I sina positioner inom Volvo CE – där hon initialt ansvarade för varumärkeshantering och marknadskommunikation för Europa och numera för global och regional återförsäljarutveckling i EMEA – har hon haft stor nytta av sina principer om kundfokus. Arbetet med varumärkeshantering innebar en hel del resor, där De Nys höll varumärkes-workshops för de

team som arbetar med återförsäljarhantering inom företagets EMEA-region. Det var diskussionerna under dessa sessioner som väckte hennes intresse för återförsäljarutveckling.

Sedan hon tillträdde sin nuvarande tjänst har hon upptäckt potentialen i att erbjuda bättre support till återförsäljare över hela världen, och har arbetat för att utveckla Partnership Development-programmet som syftar till att föra tillverkare och återförsäljare närmare varandra. Det har också omfattat utformning av arbetsstandarder för återförsäljare, med syftet att öka kundnöjdheten genom att hjälpa Volvo CE:s dryga 200 återförsäljare över hela världen att förbättra sina kundrelationer och att leverera mer konsekvent service.

"För återförsäljaren är det tydligt att vi finns till för att hjälpa dem, och allt bör i slutändan leda till nöjdare kunder", förklarar De Nys.

"Det kan vara så enkelt som att en återförsäljare använder inaktuellt marknadsföringsmaterial – en liten detalj som ändå kan få konsekvenser för kunden", poängterar hon. "Det kan också handla om ett reservdelslager där vi upptäcker problem med driften – att lagerhanteringen kan göras mer effektiv. Då erbjuder vi riktlinjer och hjälp för att det ska fungera bättre." Partnerskap, förklarar hon, är ryggraden i återförsäljarutvecklingen inom företaget, och det handlar inte

ALLT BÖR LEDA TILL NÖJDA KUNDER



enbart om att hjälpa återförsäljarna att bli bättre: Volvo CE utvärderar även sitt eget arbete och arbetar kontinuerligt för att bli bättre.

PROBLEMET LÖST

"Genom att analysera vårt agerande på marknaden kan vi lättare förstå var vi som ett större internationellt företag som utvecklar, tillverkar och marknadsför maskiner för byggsektorn och relaterade branscher kan ha hamnat lite efter. Kanske har vi problem med produkternas tillgänglighet eller specifikationer. Målet är att stärka vårt erbjudande till kunderna."

De Nys berättar att återförsäljarna har välkomnat initiativet – "de vill gärna delta i diskussionen" – och säger att hon får massor av positiv feedback, i synnerhet när alla inser att bättre service till kunderna bidrar till återkommande affärer. "Att etablera ett samarbete görs inte på en dag, det tar tid innan relationen uppfattas som ömsesidig och båda parter måste bidra med tid och energi. Vi vill växa tillsammans med våra återförsäljarpartner."

Våra kvartalsvisa fysiska möten är ett annat tillfälle då återförsäljarna kan förmedla till tillverkaren att de behöver mer

stöd. De Nys berättar att både Volvo CE och återförsäljarna ser fram emot arbetet med att tillgodose kundernas skiftande behov av support.

"Kunderna efterfrågar allt mer avancerade tjänster av oss, så frågan är hur vi bäst förbereder återförsäljarna för det? Vissa återförsäljare deltar redan i de här programmen på prov, medan andra efterfrågar mer vägledning och utbildning samt mer information om vad de kan förvänta sig i framtiden. Vi delar våra återförsäljares ambition om att bli en fulländad leverantör av lösningar för våra kunder."

Två gånger om året anordnar De Nys ett särskilt råd för återförsäljarutveckling – ett slags tankesmedja där åtta återförsäljare från olika marknader sitter ned och diskuterar de frågor som håller dem vakna om nätterna. Enligt De Nys ett utmärkt tillfälle för att behålla försprånget mot konkurrenterna. Hon betonar vikten av att Volvo CE är snabbt och flexibelt – vilket inte alltid är så enkelt för ett stort företag.

De Nys beskriver sig själv och sitt team av återförsäljare som passionerade, energiska och engagerade i uppgiften. Ett stort ömsesidigt förtroende och en öppen dialog i kombination med en känsla av lust och glädje ger den rätta produktiva mixen. ☒

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



BANAR VÄG FÖR FRAMTIDEN

Volvo CE genomför omfattande modifieringar på en hel maskinpark av grävmaskiner åt ett Kalifornien-baserat rivningsföretag.

av Julian Gonzalez

Medan solen sakta stiger i öster i Sunnyvale i Kalifornien, fylls den stilla och torra luften av en allt starkare hetta som bara överträffas av stadens rykte som grogrund för teknikgiganter som Apple, Yahoo, Google och Microsoft. Alla är baserade eller har kontor i samhället Silicon Valley.

Sunnyvale ligger 64 km söder om San Francisco och har en orubblig målsättning att locka ännu fler högteknologiska företag. För att skapa plats för ytterligare tillväxt använder FERMA Corporation, en av landets ledande aktörer inom rivningsindustrin, sina egna tekniskt avancerade maskiner – däribland en maskinpark med Volvo EC350EL-grävmaskiner – för att bana väg för stadens framtid.

FERMA bildades 1963 som ett röjningsföretag av fyra bröder och en partner. Under åren har företaget utvecklats till ett banbrytande konstruktions- och rivningsföretag som numera river allt från höghus till mindre företagskomplex liknande det som för tillfället rivs av två EC350EL-maskiner på vad som ska bli en parkeringsplats åt Google.

”Vårt specialområde är grävmaskiner med lång räckvidd – i princip det absolut längsta som en maskin kan nå i alla →



Fermas specialkompetens är högtgående grävmaskiner



Marc Ferrari, chef för FERMA

riktningar”, förklarar Marc Ferrari, chef för FERMA Corp. ”Just nu har vi den rivningsmaskin som når högst av alla maskiner i hela Nordamerika, närmare bestämt 60,96 m”, berättar han. ”För närvarande har vi sju maskiner med hög räckvidd och några av dem har modifierats för att kunna nå extra djupt. Vi har även en maskin som i dagsläget når 33,53 m under vattenytan och kan utföra olika typer av undervattensarbeten med hjälp av en rad olika verktyg.”

VISION

På samma sätt som FERMA:s högteknologiska grannar fokuserar företaget på att ligga steget före konkurrenterna genom en vision som gör det svårt för övriga aktörer i branschen att hålla jämna steg. Företagets mantra, att skapa oöverträffat mervärde genom att använda det senaste på teknik- och maskinområdet, är orsaken till att Ferrari nyligen bytte FERMA:s standardleverantör till Volvo CE. Företagets EC350EL är utrustad med en D13 Steg IV-motor, ett nytt elektrohydrauliskt styrsystem och Volvo CE:s unika ECO-läge som kan ge upp till 9 procent bättre bränsleeffektivitet, en siffra som Ferrari erkänner att han först hade svårt att tro på.

”Vi hade redan hört tvivelaktiga siffror från andra märken, men det här visade sig faktiskt stämma. De körs på cirka 30,3 liter i timmen och eftersom de mestadels körs med verktyg arbetar de med högre varvtal under längre tid än i de flesta andra tillämpningar. Vi ligger alltid högt, eller maximalt, beroende på den typ av arbeten vi utför och de verktyg vi använder”, förklarar Ferrari. ”Eftersom vi utför rivningsarbeten finns det alltid att göra, och därför når vi en nyttjandegrad på över 90 procent med motorn igång, att jämföra med branschstandarden på runt 60–75 procent. När de här maskinerna är igång arbetar de verkligen.”

FERMA TÄNJR GRÄNSERNA GENOM NYA IDÉER

Den första av 20 Volvo EC350EL-maskiner anlände i augusti 2015 som ett komplement till EC480E-höjdrivaren som Ferrari redan kör för FERMA. Volvo CE-återförsäljaren Dan McCausland medger att det inte var någon enkel sak att övertyga den innovativa rivaren om att FERMA:s framtid stavades Volvo CE.

”Volvo CE har bara marknadsfört grävmaskiner ungefär sedan år 2000 i USA”, berättar McCausland. ”Maskinerna har utvecklats mycket under de senaste åren, med Steg IV-teknik i motorerna och förmågan att köra fler olika redskap, t.ex. en betongprocessor, ett skärredskap, en hydraulisk kross och en skopa med tumme. Numera kan föraren programmera det hydrauliska trycket hos alla redskap och olika flödesinställningar via skärmen i hytten.

När Ferrari väl låtit sig övertygas inledde han ett nära samarbete med den lokala återförsäljaren VCES för att utbilda FERMA:s förare, som inte hade arbetat med märket tidigare. ”Vi har fått mycket hjälp från Volvo CE och VCES med att vänja förarna vid Volvos maskiner och ställa in kontrollerna så att de liknade vad de var vana vid”, förklarar Ferrari.

McCausland tillägger att Volvo CE är en viktig förespråkare för rivningsindustrin, dels genom att stödja rivningsorganisationen NDA (National Demolition Association) och dels genom att bygga maskiner som är specifika för rivningsindustrin.

Ferrari leder företaget som tredje generationen inom samma familj och har med sina innovativa idéer – han har bland annat designat en skopa med tumme för tunga arbeten som kan greppa mindre föremål ända ned till 25,4 mm – bidragit till att FERMA:s årliga bruttointäkt har skjutit i höjden, från 35 miljoner euro 2012 till 62 miljoner euro 2014.

Lika imponerande är det faktum att Ferrari har utnyttjat sina →



Röjer för en parkeringsplats

innovativa idéer och sin maskinpark med Volvo EC350EL-maskiner till att återvinna i genomsnitt 98,5 procent av allt material som rivits av FERMA på varje byggarbetsplats – en nästan otrolig siffra inom rivningsindustrin.

”Vi flyttar fram gränserna. Vi började återvinna på byggarbetsplatserna redan 1983 och har haft en betydelsefull roll inom krossteknik och genom vårt sätt att tillämpa den i rivningssektorn. Vi kör även mobila sönderdelare, flihhuggar och materialsortare. Med alla de här teknikerna har vi praktiskt taget flyttat gränserna inom mekanisk återvinning, vilket gynnar både miljön och våra mål i företaget. Vår utrustning kanske ser ut som vanliga maskiner men de har omarbetats och modifierats för att tillgodose just våra behov.

VI HAR FÅTT MYCKET HJÄLP FRÅN VOLVO CE

STORA FÖRÄNDRINGAR

Inte bara FERMA flyttar fram gränserna med sina nya idéer – även Volvo CE har visat prov på samma förmåga genom att underlätta och effektivisera arbetet för företaget i Bay Area.

”EC350EL har två kameror och stötfångare på sidorna för tyngre arbeten. Volvo CE erbjuder relativt bra stöd när en kund ställer unika krav för att kunna arbeta i en säker och skyddad miljö. Det här säger mycket om Volvo CE, hur de har ansträngt sig för att göra mig nöjd”, säger Ferrari. ”Vi bad också VCES att anpassa styrfunktionerna. Numera har vi digitalradio i maskinerna. Vi ersatte de fabriksinstallerade stereoanordningarna

med radioenheter som vi anslöt till fabrikshögtalarna. Sedan kopplade vi växlingsreglage till mikrofonerna och talfunktionen, så att förarna aldrig behöver släppa styrspakarna till grävmaskinen för att kunna tala med de som arbetar i närheten. Det är en mycket smidig säkerhetsfunktion.”

Fullt så smidiga är däremot inte Kaliforniens strikta viktregler, som tvingade FERMA att genomföra mindre modifieringar av EC350EL innan maskinen kunde tas i drift i den så kallade guldstaten. ”För oss ligger tröskeln på 41 912 kg, så allt därunder är lagligt”, förklarar Ferrari. ”När vi provade ut Volvo EC380E, utan alla våra egna anpassningar, låg vikten på 41 730 kg”, säger han och vänder sig mot de EC350EL som arbetar på den kommande parkeringsplatsen åt Google. ”Med alla våra modifieringar, t.ex. de extra skydden, den tyngre skopan med tumme, den större cylindern och Volvo S-seriens snabbkoppling, landar de här maskinerna på strax över 40 832 kg.”

För ett otränat öga kan de mekaniska förändringarna vara svåra att urskilja. Det är däremot inte Ferraris mest uppenbara förändring, som syns även på flera kvarters avstånd. Volvo CE målade utan knussel hela maskinparken med grävmaskiner i FERMA:s egna, grönvita färger.

”De gjorde verkligen ett fantastiskt jobb. Nu är det lätt att känna igen vårt företag på de FERMA-målade maskinerna.”

Besök webbplatsen för Spirit eller ladda ner Spirit-appen om du vill se videoreportaget



FERMA:s maskinpark med Volvo EC350EL-grävmaskiner har modifierats enligt särskilda specifikationer



Föraren Jaime Lopez

TILLVÄXTBRANSCH

En entreprenör i Polen har omvandlat ett familjeföretag till en av landets största tillverkare av både förstklassig svamp och av den kompost som används för att odla dem →

av Nigel Griffiths

ARBETSMILJÖN ÄR EN UTMANING FÖR ALLA SLAGS MASKINER



Den här hjullastaren från Volvo är fortfarande i utmärkt skick efter över 50 000 timmar i oavbruten tjänst



Maskinerna flyttar tonvis av kompost



Urszula Sztandera-Kardaszynski

I den lilla polska byn Skórzec, cirka 90 km öster om Warszawa, ligger landets ledande tillverkare av svamp i slutna behållare och av det kompostmaterial som används för att odla svampen. Svamparna exporteras över hela Europa till butiker i Frankrike, Tyskland, Italien och Storbritannien.

UNIKOST är en grupp familjdrivna företag som hanterar de olika stadierna i svampens livscykel, från tillverkning av den näringsrika kompostbasen till gödningen av den känsliga skörden under kontrollerad temperatur och luftfuktighet.

År 2014 firade UNIKOST 20 år, och med blomstrande affärer valde man som ett första åtagande att utöka sin maskinpark med hjullastare från Volvo, en maskintyp som utgjort kärnan i den effektiva produktionsprocessen i över 15 år.

Företaget investerade i Volvos senaste hjullastare av modell L120H och är stolt ägare till den första maskinen i denna generation, som nu levererats till Polen. På 12 månader nådde den nya maskinen över 4 000 timmar utan att drabbas av tekniska problem. I juni 2015 tog UNIKOST emot en andra

L120H och snart kompletteras maskinparken sannolikt av ytterligare två hjullastare av modell L180H.

PRISBELÖNTA

I mars 2015 tilldelades UNIKOST det prestigefyllda priset *Gazete Biznesu* (Business Gazelle) av Polens mest betydelsefulla finansstidning *Puls Biznesu* som ett erkännande av företagets enastående tillväxt.

Det blev belöningen efter många år av hårt arbete – resan har varit allt annat än enkel för denna entreprenörskvinna, som har drivit verksamheten sedan 1994.

”Hade jag vetat då vilka problem jag skulle möta hade jag troligtvis aldrig dragit igång”, skämtar Urszula Sztandera-Kardaszynski. ”Med min begränsade erfarenhet innebar de tre första åren en brant inlärningskurva.”

Sztandera-Kardaszynski gjorde många resor i Europa och USA för att lära sig konsten i att odla svamp av de producenter som var störst på den tiden. Hon införde den

senaste komposteringstekniken från Nederländerna för att åstadkomma den grundläggande jäsningsprocessen med halm och kycklingavfall från regionens fågeluppfödningar.

VÄXANDE PROBLEM

Efter en tuff etableringsperiod började företaget att växa och man fattade beslutet att uppgradera hanteringsutrustningen. År 2000 köpte Sztandera-Kardaszynski sina två första Volvo L120D-hjullastare. Det här var både en stor investering och ett svårt beslut för UNIKOST. Hon minns hur man övervägde alla de komplicerade alternativen och hur man till slut fick ”en bra känsla” för Volvos maskiner. Hon tror att denna intuition hjälpte henne att fatta vad som visat sig bli en mycket god investering.

”Det var utan tvekan ett klokt beslut”, konstaterar hon. ”Först tyckte jag att investeringen kändes för stor, men i efterhand kände jag mig nöjd eftersom maskinerna effektiviserade produktionen och resulterade i färre tekniska problem och driftsavbrott.” →



Komposten testas i laboratoriet



Leszek Kardaszynski med ett av företagets senaste inköp från Volvo CE

Kompostering är en komplicerad biokemisk process som inte är helt enkelt att styra. UNIKOST har ett eget laboratorium där teknikerna testar komposten dagligen för att säkerställa rätt konsistens. Processen medför också en viss lukt – som inte uppskattas av alla – men Sztandera-Kardaszynski säger att hon har vant sig vid den med åren och kallar den för "arbetets ljuva doft".

Utmaningen för Volvos hjullastare har bestått i att fungera problemfritt i en ogynnsam och frätande arbetsmiljö. Varje dag flyttar maskinerna tonvis av jäsande kompost – en giftig blandning av ammoniak och fukt.

Sztandera-Kardaszynski ser till att maskinerna rengörs grundligt varje dag, och anläggningen har egna välutrustade verkstäder för det dagliga underhållet. Efter 15 år och över 50 000 timmar i tung tjänst fungerar de två första maskinerna fortfarande utmärkt.

NON-STOP

Jäsningen och komposteringen ingår i en kontinuerlig process som kräver att Volvo-maskinerna arbetar sju dagar i veckan i ett roterande två- eller tre-skiftssystem. För att klara detta krävande schema har komposteringsanläggningen i dag cirka 80 anställda och levererar varje vecka 1 200 ton kompost.

"Vår stora maskinpark med hjullastare från Volvo har gjort produktionen smidigare och hjälper oss att leverera en kvalitetsprodukt utan driftsavbrott", förklarar Sztandera-Kardaszynski.

Hennes make, Leszek Kardaszynski, anslöt sig till företaget för snart tre år sedan som ansvarig för logistik och investering. Som före detta polischef har han tillfört en hel del disciplin i produktionsprocesserna, och samtidigt deltagit i beslut kring förvärv av utrustning samt utveckling av den toppmoderna svampodlingsfabrik som ligger 10 km från UNIKOSTs komposteringsanläggning. Kardaszynski följer



Jakub Sztandera i en av odlingshallarna

hanteringsmaskinernas skick och arbete noga och förklarar att beslutet att investera i fler hjullastare från Volvo baserades på UNIKOSTs långa och positiva erfarenhet av maskinerna och företagets långvariga samarbete med Volvo CE:s representanter.

"Maskinerna är produktiva och mycket slitåliga, i synnerhet med tanke på att de arbetar non-stop i vårt klimat, som är mycket tufft under vintertid. De har den styrka som krävs för att lyfta och flytta komposten sju dagar i veckan utan tekniska problem. Arbetsmiljön är dessutom mycket frätande med höga nivåer av ammoniak och hög luftfuktighet – en utmaning för vilken maskin som helst.

FAMILJEFÖRETAG

Själva svampfabriken R & J Sztandera – som etablerades av Urszula Sztandera-Kardaszynskis söner Robert och Jakub – omfattar över 30 långa odlingshallar med sammanlagt

30 000 m² odlingsyta för svamp. Anläggningen producerar cirka 650 ton svamp varje månad och är numera en av de största i Polen.

Bröderna är tredje generationen svampodlare i familjen och Robert arbetar som chef vid UNIKOSTs huvudkontor, medan hans yngre bror Jakub ansvarar för svampanläggningen där han leder de 200 medarbetarna. De fortsätter en familjetradition som sträcker

sig nästan 40 år tillbaka då deras farmor Danuta, som än i dag fungerar som ständigt rådgivare åt företaget, startade svamptillverkningen.

I kontrollerade temperaturer och fukthalter tar det cirka två veckor att omvandla de svampsporer som sprutats in i den högkvalitativa komposten till perfekta, vita svampar, som sedan plockas för hand och sorteras för leverans ut på marknaden och i slutändan till kök över hela Europa. ☞

Besök webbplatsen för *Spirit* eller ladda ner *Spirit*-appen om du vill se videoreportaget



En av de "gula boxarna" – Volvo CE:s mobila servicestationer

ATT TÄNKA UTANFÖR BOXEN

Volvo CE har utvecklat mobila servicestationer åt kunder på mycket avlägsna platser

ett land av Kinas storlek är det inte alltid enkelt för kunder på avlägsna platser att få snabb tillgång till maskinservice och reservdelar. En förfrågan till Volvo CE från chefen på Volvos återförsäljare i Guangxi-provinsen, om att hjälpa en större kund med en allt större maskinpark av Volvo-maskiner, resulterade i utvecklingen av mobila servicestationer i modifierade containrar för frakt till havs.

Servicestationen "gula boxen" är ursprungligen en idé från Volvo CE:s vice vd Wang Yefeng, som ansvarar för

eftermarknads- och kundlösningar och fick idén i maj 2015. Eftersom ingen tid fanns att förlora, lanserades projektet redan i juli.

KLARAR ALLA VÄDER

Containern skickades först till Guangxi-provinsen, en region i södra Kina mot gränsen till Vietnam, där regnperioden kan vara i fyra till fem månader. Den sattes sedan på prov →



VOLVO CE KAN ERBJUDA DYGNETRUNT-SERVICE PÅ PLATS



Inuti containern



Generaldirektör Mo Chunyun, Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery, med ett team av eftermarknadsmedarbetare

vid Guangxi Pingguo Aluminium Company, en ledande aktör inom aluminiumbrytning med störst produktion av aluminiumoxid i regionen och en årlig produktion på upp till 400 000 ton.

GPAC köpte sina första ramstyrda dumprar från Volvo 2002, och Volvo CE blev därmed snabbt företagets föredragna leverantör av anläggningsmaskiner.

"Volvos dumprar kan arbeta dygnet runt i alla väder och uppnå enastående prestanda i fråga om effektivitet och bränsleförbrukning", säger GPACs biträdande chef Zhou Zhiqiang.

GPAC har för närvarande 64 ramstyrda Volvo-dumprar, åtta bandburna grävmaskiner och åtta hjullastare i drift, och ställs dagligen inför utmaningen att underhålla maskinerna och säkerställa deras tillgänglighet under tuffa förhållanden – utan att tappa produktivitet.

PROBLEMET LÖST

Zhou kontaktade återförsäljaren Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery Co Ltd och efterfrågade en lösning som kunde minska maskinernas avbrottsstid.

"Efter flera besök på GPAC förstod vi problemet", berättar Mo Chunyun, generaldirektör för Zhongnan Huaxing.

Resultatet är den mobila servicestationen, som även fungerar som lager så att reservdelar och smörjmedel kan finnas i lager på plats.

"Tidigare tvingades vi vänta medan delarna skickades från lagret i Shanghai till Guangxi-provinsens huvudstad Nanning City och vidare till vår verkstad, vilket tog ungefär en vecka", berättar Zhou.

Förseningarna medförde finansiella förluster för företaget. När delarna finns i lager i containern intill arbetsplatsen kan Volvo CE i stället erbjuda service på plats och leverans av delar dygnet runt.

ETT MILJÖVÄNLIGT INITIATIV

"Maskinerna går igenom i god tid och eventuella fel kan åtgärdas i ett tidigt skede, så att risken för eskaleringar undviks", förklarar Zhou entusiastiskt. "Det här har stor betydelse för vår utveckling på hållbarhetsområdet, eftersom stationen har ökat tillgängligheten hos Volvo-maskinerna och minskat såväl vårt lager med delar som de administrativa insatserna.

Förutom att minska kostnaderna för ägande är initiativet miljövänligt och enkelt att installera vid projektstart, för att sedan flyttas när projektet är klart. Den innovativa gula boxen har visat sig populär hos kunderna och lanseras nu över hela landet, vid avlägsna gruvor och arbetsplatser där efterfrågan finns för att erbjuda kunderna fullständig service och delar på kortast möjliga tid. ☑

BERGSÄKRA AFFÄRER

Volvos hjullastare betros med den vanskliga uppgiften
att transportera gigantiska marmorblock →

av Patricia Kelly

Under en resa till London nyligen lyckades Joseph Laplace identifiera att marmorn i fasaddekoren runt butikerna på Piccadilly kom från Arudy-brottet i franska Pyrenéerna, där hans familj har brutit sten sedan flera generationer.

Modegiganten Hermes showroom i Tokyo har marmor från Arudy, liksom nederländska statsrådets byggnad i Haag och entréhallen till Mandarin Hotel i Paris. Den pryder även pelarna vid Place de la Concorde, den franska huvudstadens största offentliga torg. Närmare hemtrakterna återfinns Arudy-marmorn även på altarna vid helgedomen i Lourdes, en viktig katolsk pilgrimsplats sedan mitten av 1800-talet som varje år besöks av flera miljoner människor.

Det här är bara några exempel på platser med marmor från Arudy, vars kvalitet sedan länge har stärkt både regionens och Frankrikes status över hela världen.

HÅLLER FÖR EVIGT

Marmor är ett extremt kompakt och okrossbart material som klarar frost och kan hålla i flera tusen år.

”Varje fyndighet har en egen identitet och egna färger, ungefär som en signatur”, berättar Laplace, vars farfar började bryta marmor djupt in i de pyreneiska skogarna redan 1929. Experter som han kan identifiera var en viss typ av

marmor kommer ifrån med en snabb blick, eftersom varje sort kännetecknas av en unik färg med egna mönster och marmoreringar. ”Det är ett ädelt material”, förklarar han.

De tre Laplace-stenbrotten – Sainte-Anne, Henri IV och Paloma – är berömda för sin grå marmor, som just nu är både modern och efterfrågad. Färgen och mönstren hos den marmor som bryts i de tre stenbrotten är distinkt, med olika nyanser och unika kännetecken.

BYGGT I STEN

Marmorgruvorna i Arudy, som ligger inbäddade i Pyrenéerna, etablerades på 1800-talet och sysselsatte en gång i tiden flera hundra personer. Ännu på 1950-talet fanns 20 aktiva gruvor, men med åren har branschen präglats av en långsam nedgång. Laplace, hans son Pierre och en arbetsstyrka på nio personer, där var och en har sitt eget specialområde, är en av de få som fortfarande bryter dessa naturliga stenfyndigheter.

Pierre Laplace är 27 år och fjärde generationen i sin familj som engagerat sig i verksamheten, som gått i arv från far till son. Han förklarar det krävs både hantverksskicklighet och ett tränat öga för att välja ut råmaterialet.

Stenen utvinns från stenbrottet genom tre faser – först skärs den horisontellt med en diamantrådssåg på ett sätt som

utnyttjar de naturliga förkastningslinjerna optimalt, så att så lite material som möjligt går förlorat. I nästa fas skär marmor vertikalt så att man får en gigantisk stenkub. Därefter tvättas ämnet, och mindre block i olika former och storlekar skärs ut, allt efter ådromnas färg och riktning.

Familjen Laplace köpte sin första hjullastare 1999, en Volvo L220D. Michel Hawryliszyn hos den lokala Volvo-återförsäljaren Van de Velde berättar att deras eftermarknadsservice och råd för optimalt utnyttjande av maskinen ledde fram till familjens beslut att investera i en andra hjullastare från Volvo, en L220H, som levererades 2014.

”De utför en typ av arbete som är mycket krävande”, säger Hawryliszyn.

Hjullastarna transporterar gigantiska marmorblock från stenbrotten till ett lagerområde och därifrån lastas blocken på lastbilar för vidare transport till nästa destination. Hjullastarna används även till att städa upp i stenbrotten och hålla dem fria från spillmaterial.

Pierre Laplace berättar att man valde att satsa på Volvo igen eftersom maskinerna passar bra till specialtillämpningarna på det här området. Tack vare maskinens höga lyftkapacitet och parallella lyftarm placeras blocken alltid horisontellt, vilket ger avsevärt bättre säkerhet vid transport. Maskinens kompakta proportioner ger också fördelar i stenbrottens trängre delar. En annan faktor som vägde in var den låga bränsleförbrukningen.

”Det är av största vikt att marmorblocken inte skadas under transport och Volvos maskiner är mycket väl anpassade för den här typen av arbete”, förklarar han. ”Det är viktigt att vi kan se tydligt vad vi gör inifrån hytten. Vi måste alltid kunna


se spetsen på gaffeln, och sikten måste alltid vara god.”

Han är själv maskinförare och tillägger att den nya maskinen är bekväm och upplevs som säker. ”Den är dessutom mycket tystgående”, säger han. ”När föraren väl har satt sig i hytten är motorn knappt hörbar, och föraren kan i stället koncentrera sig på arbetet.”

NATURLIG SKÖNHET

Det är tyst och fridfullt i stenbrotten där de ligger i ett skyddat område med slående vacker natur. Arbetet utförs enligt strikta miljökrav som täcker både buller och föroreningar – en aspekt som gör det allt svårare, men inte omöjligt, att konkurrera med marmor som framställs i mindre reglerade delar av världen.

Merparten av den marmor som bryts av familjen Laplace transporteras för global export, en hel del via Carrara i Italien.

USA är en hungrig marknad och marmorn från Arudy är även populär i Italien, Japan och Kina, men slutkonsumenterna för Laplaces produkt tenderar att prioritera kvalitet framför kvantitet. Den fungerar för både in- och utvändigt bruk och används till fasader på byggnader, i kök och badrum, i golv och trappor, på eldstäder och gravstenar, statyer och monument – användningsområdena är oändliga och den långa hållbarheten garanterad. 

ATT VÄLJA UT RÅMATERIALET KRÄVER HANTVERKSSKICKLIGHET

Besök webbplatsen för Spirit eller ladda ner Spirit-appen om du vill se videoreportaget

Joseph Laplace (vänster) med sin son Pierre



SKRIVER OM REGELBOKEN

Fjärrstyrd grävmaskin tar mångsidigheten till en ny nivå

av Tony Lawrence

Den 30 ton tunga grävmaskinen dök plötsligt upp och arbetade sig fram till brytningsfronten med bommen utfälld, svängandes ett toppmodernt borredskap. Gruppen av åskådare tittade en extra gång: det satt ingen i hytten.

Maskinen stannade varpå hytten roterade 90 grader och maskinen började borra i en avsats i berget som om den aldrig hade gjort annat.

Först i det ögonblicket fick publiken på läktaren under de spektakulära Volvo-dagarna 2015 i Eskilstuna syn på föraren. Han stod cirka 20 meter bort utrustad med en handenhet och styrde maskinen via fjärrkontroll.

Den bandburna grävmaskinen EC300E som visades på maskinshowen är ett direkt resultat av ett nära samarbete mellan Volvo CE:s team för specialtillämpningar (Special Application Solutions), den norska borspecialisten AMV och Volvo CE:s återförsäljare i Norge. Enligt Per Johan Rosdahl på Volvo CE har den redan väckt en hel del uppståndelse i branschen.

”Borren ämnar använda traditionellt sett specialdesignade borrhplattformar för att kunna arbeta i stenbrott och infrastrukturprojekt”, förklarar Rosdahl, global chef för kommersiella projekt på Special Application Solutions. ”Även de använder fjärrkontroll. Våra grävmaskiner, som är utrustade med AMV-borror, är dock betydligt mycket mer mångsidiga.

TVÅ I EN

”Borror är mycket sofistikerade men är enkla att koppla loss så att maskinen snabbt kan förvandlas till en vanlig grävmaskin för andra lyft- och brytuppdrag – så i praktiken får du två maskiner i en. Det här är en enorm fördel, i synnerhet för små och medelstora entreprenörer.”

Faktum är att det till och med kan rymmas tre eller hela fyra maskiner i en. Volvo CE:s och AMV:s hela sortiment av grävmaskiner med borrhfunktion, som finns från åtta till 40 ton, överraskar till och med sina skapare med vad de kan åstadkomma.

AMV är baserat i sydvästra Norge och har specialiserat sig på produktionsutrustning för gruvbrytning, tunnelborring och havsbaserad olje- och gasindustri. AMV och Volvo CE:s norska återförsäljare anslöt som strategisk partner för 18 månader sedan, innan relationen formaliserades i form av Special Application Solutions-teamet.

EC300E HAR REDAN VÄCKT EN HEL DEL UPPSTÅNDELSE I BRANSCHEN

”Allt handlar om att etablera god kommunikation redan från start”, säger Peder Andersen, vd för AMV Group. ”Vår första grävmaskin med borrhfunktion var en Volvo, som vi tillverkade själva och snart insåg var något som kunderna efterfrågade. Numera får vi direkt teknisk hjälp från Volvo CE och det har hjälpt oss att förbättra de olika hydrauliska och elektroniska gränssnitten och snabbkopplingarna mellan maskinen och borren.

”Alla vinner på det här, även våra kunder som vet att de får en produkt från Volvo med alla de garantier och den support som ingår.”

NOGGRANN PRECISION

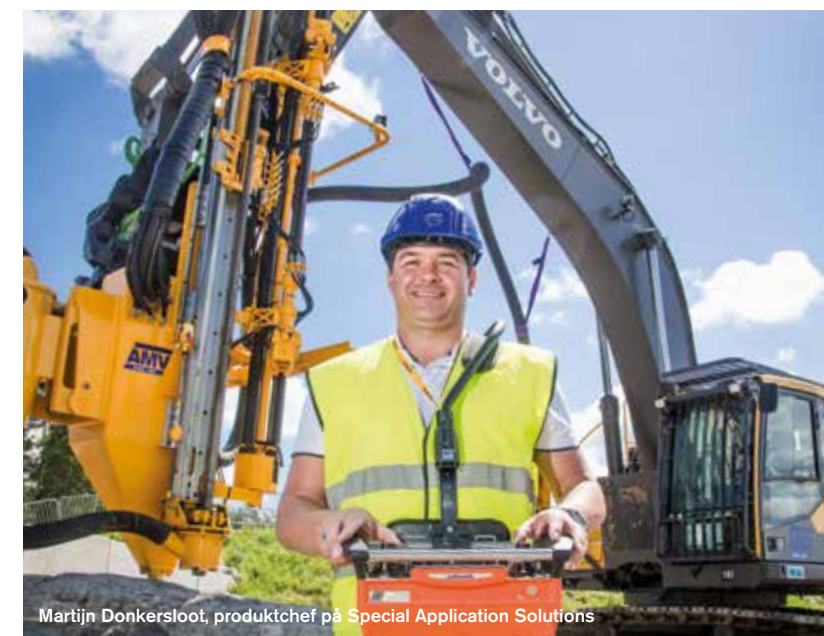
AMV är väletablerade experter på att använda fjärrkontroll, vilket även används på vanliga borrhplattformar. Systemet är enkelt att använda. I AMV:s system ingår en unik övervakningsskärm på handenheten och en GPS-länk som möjliggör borrhprecision ända ned till 20 mm – ungefär lika brett som två fingernaglar.

Systemet förbättrar dessutom säkerheten genom att förarna →

Foton av Gustav Mårtensson



EC300E VÄCKER UPPMÄRKSAMHET



Martijn Donkersloot, produktchef på Special Application Solutions



Från vänster till höger: Anders Östberg, vd för AMV i Sverige, Per Johan Rosdahl, Volvo CE, Kjell Vidar Hamre, Senior Service Engineer på AMV och Peder Andersen, vd för AMV Group

slipper sitta i hytten vid högriskarbeten – t.ex. vid användning av explosiva ämnen i gruvor – men det innebär också att de kan röra sig runt borren och följa borrhningen från alla vinklar utan att avbryta arbetet.

Det finns även andra, mer oväntade fördelar. ”När vi inledde det här projektet tänkte vi att maskinen skulle kunna utföra vanliga borrhuppdrag och ändå ha kapaciteten att användas som en vanlig grävmaskin”, säger Anders Östberg, vd för AMV i Sverige. ”Men bommen gör att du kan nå högre än med en standardplattform.

”De har också använts till bultning av bergväggar (d.v.s. till att stärka brytningsfronter för att förbättra säkerheten). Sedan kan vi ersätta borren med en personkorg och lyfta upp personer som kan inspektera arbetet på närmare håll. Allt detta med en och samma maskin.”

Kjell Vidar Hamre, Senior Service Engineer på AMV, tillägger: ”Den här maskinen har massiv räckvidd. Den kan

placeras fem meter lägre än platsen där borrhningen eller bultningen ska utföras.

”Standardmaskiner är mycket kraftfulla och har utmärkt dragkraft, men behöver ändå en körramp för att nå borrhunkten i sådana lägen. De kan inte heller svänga runt överbyggnaden på samma sätt som en grävmaskin, eller borra och bulta i praktiskt taget alla riktningar. Sammantaget innebär det här att vår maskin ger betydligt högre produktivitet.

I FRAMKANT

Volvo CE skapade sitt Special Application Solutions-team för cirka fyra år sedan för att bidra till att främja den här typen av avancerade projekt med lämpliga partner. Grävmaskiner är det största maskinsegment som anpassas på det här sättet för att utföra mycket specialiserade uppgifter, och åtföljs av ramstyrda dumprar och hjullastare. Martijn Donkersloot, produktchef på

Special Application Solutions berättar att evenemanget under Volvo-dagarna fungerade perfekt som marknadsföring.

”Vi har haft många besökare som sett grävmaskinen och förklarat att den är precis vad de behöver. Vi har haft kunder från hela världen som sagt: ”Det här är fantastiskt – och perfekt för våra gruvor.” Tänk dig en ägare med en borrhplattform i den ena änden av arbetsplatsen och en grävmaskin på den andra – två maskiner innebär fler förare, fler uppsättningar av reservdelar och definitivt fler tekniker som måste utbildas i båda.”

Både Donkersloot och Rosdahl tycker att de har världens bästa jobb.

”Vi är en liten enhet men representerade över hela världen, och det är fantastiskt att få se projekt som det här bli verklighet”, säger Rosdahl.

”Jag har arbetat i byggsektorn sedan 1998, och det här jobbet är så varierat – varje dag innebär nya utmaningar och idéer,

och det är så lärorikt”, säger Donkersloot, som arbetar inom Volvo CE:s region för Europa, Mellanöstern och Afrika.

”Med våra partners hjälp kan vi modifiera våra standardmaskiner efter kundernas specifika behov och hjälpa dem att bli mer effektiva. En del av denna specialistinformation skickas sedan till vår avdelning för forskning och utveckling, och bidrar på så sätt till ny kunskap och erfarenhet. Den här grävmaskinen är ett bra exempel – för några veckor sedan fick vi problem med borrhneten, så jag ringde till AMV. De uppmanade mig att ta med mig mobiltelefonen in i hytten och koppla upp den mot borrhnetens diagnostikverktyg. På så sätt kunde de ställa diagnosen att lufttrycket var för lågt och åtgärda det direkt på plats – trots att den stod flera hundra kilometer bort.

”Den här maskinen kan inte bara köras med fjärrkontroll, du kan dessutom åtgärda fel genom fjärrstyrning. Det är otroligt imponerande”, avslutar han. ☑

GASEN I BOTTEN

Rörläggare från Volvo användes på båda sidor av gränsen för att för första gången öppna gasflödet mellan Frankrike och Belgien →

av Derrick Butterfield



Förutom att svara på den ökande efterfrågan på gas i den belgiska regionen Västflandern, kommer den nya gasledningen även att förse nordvästra Europa med gas. Den befintliga infrastrukturen i området, som ligger mellan Alveringem nära den franska gränsen och Dunkirks hamn samt Maldegem öster om Brygge i Östflandern, klarade inte längre den ökande efterfrågan från ny bebyggelse och små och medelstora företag som etablerar sig i området.

På den franska sidan av gränsen tilldelades uppgiften att ansluta Belgien till det franska nätverket till den franska nätdistributören GRTgaz, där en roterande rörläggare från Volvo av modell PL4809D användes i projektet av den franska rörläggningsspecialisten SPAC, ett dotterbolag till Colas-koncernen.

SPECIALISTER

På den belgiska sidan vilar ansvaret på Fluxys Belgium NV, en oberoende operatör i Belgiens distributionsnät och lagringsinfrastruktur som distribuerar naturgas över hela Belgien till operatörer i distributionssystemet, kraftstationer och större industrikunder. Rörledningen är ca 90 cm i diameter och 74 km lång, och samarbetet gör det möjligt att för första gången överföra 8 miljarder kubik naturgas mellan de två länderna.

Rörläggningsspecialisten A. Hak Leidingbouw, som är specialiserad på rörledningar med stor diameter, arbetade med en delsektion på 20 km med hjälp av två roterande rörläggare av modell PL4608 från Volvo. Varje rorsektion om 18 m väger cirka sex ton, men det är ingen match för PL4608-maskinerna, som har en lyftkapacitet på 80 ton. Målet var att lägga cirka 1 000 m – eller 50 svetsningar – varje dag parallellt med den nederländska underleverantören, specialisten Visser & Smit Hanab NV.

A. Hak, som arbetat med Volvos rörläggare tidigare, var först i världen bland alla rörläggningsspecialister att köpa modellen – sex maskiner – år 2009. Loe Steenbergem ansvarar för inköp och hyring av maskiner åt koncernen och har arbetat med rörledningar över hela Europa i 11 år.

Han berättar att han valde Volvos modell eftersom han gillar "konceptet med en roterande övre struktur och maskinens höga lyftkapacitet", och tillägger: "De presterar som maskiner med 90 tons lyftkapacitet, även om det står 80 ton på pappret." Han hyllar också den hydromekaniska, förlängningsbara undervagnen för tunga arbeten.

LÄTTKÖRDA

Det finns olika typer av korsningar att brottas med längs vägen. Vägar korsas ofta genom att särskilda ytskyddsmattor läggs ned, men för järnvägar eller vattendrag krävs andra metoder.

Här ger PL4608 en tydlig fördel eftersom den kan lastas på en transportör och flyttas utan att behöva nedmonteras. Så fort en sammanlänkning är klar kan maskinen snabbt transporteras till nästa, vilket sparar både tid och pengar. "Varje sammanlänkning kostar cirka 10 000 euro", säger Steenbergem. "Besparingar på enbart transportkostnader har stor betydelse."

Även operatörerna har visat entusiasm för Volvos rörläggare – de här enheterna har för närvarande cirka 6 000 timmar på mätarklockan, jämfört med mindre än 2 000 för företagets sidobommar, som köptes samtidigt.

"Vi använder oss av grävmaskinsförare eftersom de vänjer sig snabbt vid rörläggaren", säger Steenbergem om PL4608-maskinerna, som används till sammanlänknings- och under svetsnings- och böjningsprocesserna. När böjningsmaskinen matas gör den roterande övre strukturen att maskinen kan svänga rören på plats utan att marken under maskinen påverkas, vilket inte är möjligt med en vanlig rörläggare med sidobom.

PL4608 GER EN TYDLIG FÖRDEL

Föraren Marcel Wiehink har sju års erfarenhet av rörläggare och har även licens för att köra sidobommar och bandburna kranar. "Jag gillar flexibiliteten i svängfunktionen" säger han. "När jag stöter på överkorsade rör kan jag enkelt lyfta och flytta dem till motsatt sida." Han uppskattar även den enkla, raka pedalen, som ger föraren händerna fria till att styra boomen och vinschen.

Miljön i Nederländerna med sin slipande sand, där de här maskinerna utför merparten av sitt arbete, är känd för att orsaka skador på slitagedelar. På den här arbetsplatsen, som också är mycket sandig, har flera hundra ton träflis lagts ut längs vägservitutet för att underlätta förflyttning av maskiner och stödja regionens bönder. Det biologiskt nedbrytbara fliset bidrar till att minska andelen sand som blandas ned i jorden när marken åter ska användas i jordbruket.

HEMLIG ÖVERRASKNING

Precis som vid alla rörläggningar fick arkeologer tillgång till platsen innan arbetet påbörjades, i syfte att hitta eventuella frilagda skatter. Med tanke på platsens geografiska läge och regionens historia pekade dock både historiska data och detekteringsmetoder på behovet av särskilda minröjningsåtgärder. Arkeologiska undersökningar genomfördes även för att säkerställa att eventuell begravd, icke-detonerad ammunition – framför allt lämningar från andra världskriget – omhändertogs på ett säkert sätt.

Det hållbara tillvägagångssätt som Fluxus använder vid förberedelse och konstruktion av rörledningar omfattar såväl säkerhetsaspekter som miljömässiga och ekologiska faktorer. Metoden ser till att marken kan återställas för jordbruk när projektet är klart, vilket stämmer perfekt med Volvos kärnvärden om säkerhet och hänsyn till miljön. 🌱



Föraren Marcel Wiehink (i hytten) med Loe Steenbergem från specialistföretaget A. Hak Leidingbouw



Cor van der Laan (vänster) och Pablo Velasquez arbetar med sammanlänkning



Rörmontör Turgut Yildiz med Volvo PL4608



Denna bild och nedan: Volvos rörläggare PL4608 på plats



BEHÅLLER KYLAN

Volvo CE har utvecklat ett specialsortiment med kylmedel för de egna högpresterande motorerna med låga utsläpp →

av Nigel Griffiths



Cylindrar i en sexlitersmotor som använder Volvos eget kylmedel VCS (höger) jämfört med en olämplig produkt (vänster)



Metaller nedsänkta i vätska efter ett par timmar: nedre raden - med Volvos eget kylmedel VCS - övre raden: utan Volvos VCS-kylmedel uppstår rost



Anne-Marie Rydström visar hur ett icke-kompatibelt kylmedel kan förkorta livslängden för slangar och packningar



KYLMEDLEN STÄMMER VÄL MED VOLVOS KRAV PÅ HÖG PRESTANDA

Med tanke på att upp till 20 procent av alla motorfel tillskrivs problem med kylsystemet, känns det helt logiskt att Volvo CE har tagit fram ett eget recept på kylmedel.

”Eftersom Volvos anläggningsmaskiner arbetar i många krävande miljöer och klimat, är det extremt viktigt att välja rätt kylmedel”, förklarar Anne-Marie Rydström på Volvos avdelning för avancerad teknik och forskning.

För att tillgodose de krav som ställs för Volvos avancerade, högpresterande motorer har ett specialutvecklat kylmedel tagits fram och produkten rekommenderas till de flesta Volvo-motorer över hela världen.

”Ägare till maskiner från Volvo CE måste känna till att motorn kan skadas om de använder fel kylmedel eller blandar olika kylmedel, vilket kan leda till kostsamma och onödiga reparationer”, förklarar Rydström. ”Konsekvenserna kan bli korrosion, punktfrätning, läckage och beläggningar – faktorer som alla förkortar motorns livslängd och ökar behovet av underhåll”, säger hon och tillägger: ”Det finns många goda skäl till varför vi rekommenderar Volvos eget kylmedel VCS.”

Kylmedlets främsta syfte är att eliminera överskottsvärme från motorn. Endast en tredjedel av den energi som utvinns vid förbränningen av bränslet omvandlas till användbar

energi för att förflytta fordonet. Återstående två tredjedelar omvandlas till värme, av vilken en tredjedel försvinner ut via avgasröret. Den återstående värmen måste tas upp av kylmedlet och ledas bort från motorn. Genom att avlägsna den här värmen ser kylmedlet till att motorn kan arbeta effektivt.

ORGANISKA TILLSATSER

Volvos kylmedel har fyra huvudsyften: värmewäxling, frostskydd, kokskydd och rostskydd, och måste vara kompatibelt med alla icke-metalliska komponenter. De viktigaste skyddskomponenterna i Volvos kylmedel VCS är organiska, i motsats till mineraliska. Organiska hämmare riktar in sig på de kritiska områden som behöver skydd, medan konventionella, mineralbaserade produkter täcker metallen med ett jämnt lager, vilket kräver mer tillsatser och förkortar livslängden. Organiska hämmare utarmas inte lika snabbt.

”Det finns så många olika metaller och legeringar som används till konstruktion av högpresterande motorer, vilket gör det till en utmaning att utveckla ett kylmedel med optimala egenskaper för alla metaller”, förklarar Rydström, som är utbildad kemiingenjör

och som lett arbetet med att utveckla kylmedlet.

Volvos produkter har anpassats särskilt för att förhindra rost på alla metalltyper, och förhindrar att gummit sväller och spricker och plasten från att åldras och brytas ned. Framför allt ger de inte upphov till beläggningar i kylsystemet och garanterar effektiv värmeöverföring för att skydda motorn från överhettning.

VARM OCH KALL

Kylmedlet har en sammansättning som gör det lättflytande vid temperaturer långt under fryspunkten, och rekommenderas även för användning i varmt klimat där högpresterande frostskydd kan kännas något udda.

”I själva verket kan vårt kylmedel beskrivas som ett antal komponenter som klarar alla tänkbara temperaturskiftningar i en motor och samtidigt ger många andra prestandarelaterade fördelar”, förklarar Rydström.

Medlet har funnits på marknaden sedan 2006, och dess effekt testas kontinuerligt på nya metallprodukter och -kombinationer som just nu utarbetas för Volvos motorer. Laboratorietester visar hur det fungerar vid upphettning, med mycket hög kokpunkt

och mindre bubblor för att bibehålla en bättre kontakt med ytorna och ge optimalt skydd under alla förhållanden.

Volvo erbjuder två olika kylmedel: Volvo Coolant VCS, som är gult och ofta används till de flesta maskiner som byggts sedan 2006, är ett kylmedel baserat på organiska tillsatser och innehåller tillsatser som inte bryts ned så lätt. Volvos gröna standardkylmedel, för maskiner byggda före 2006, är ett hybridmedel som innehåller traditionella, icke-organiska och organiska tillsatser.

Volvos kylmedel har testats i stor omfattning i Volvo-maskiner och kan därmed garantera kompatibilitet med samtliga material i kylsystemet. De innehåller även särskilda tillsatser för att skydda maskinen från slitage och har godkänts av Volvo för användning i märkets egna motorer. De är kompatibla med alla material som används i Volvos motorer och garanterar att hela kylsystemet skyddas. På så sätt förhindras läckage. Ovanstående faktorer bidrar till att förlänga motorns livslängd, men ger också lägre kostnader för drift och ägarskap under maskinens hela livslängd. ☐

Besök webbplatsen för Spirit eller ladda ner Spirit-appen om du vill se videoreportaget



Foton av Darrin Henry

ÖBORNA BYGGER UT

Det första flygplanet har redan landat på den flygplats som byggts på den avlägsna ön Sankta Helena med hjälp av maskiner från Volvo

Ögonblicket som många öbor, även kallade för "Saints", aldrig trodde skulle komma var dagen då det första flygplanet landade på Sankta Helena, en av världens mest avlägsna bebodda öar. Tio år efter att flygplatsens tillkomst tillkännagavs skedde den första, historiska landningen, närmare bestämt klockan 13:44:25 tisdagen den 15 september 2015.

"Landningsbanan är utmärkt, förhållandena likaså och ni har en fantastiskt fin anläggning här", utbrast kapten Grant Brighton, pilot på Beechcraft-planet av modell King Air 200, som flugit från Johannesburg i Sydafrika och fyllt på bränsle i Angola för den fyra och en halv timme långa flygresan över Atlanten.

Sankta Helena-baserade fotografen Darrin Henry, som tagit bilderna till den här artikeln berättar: "Det här kanske inte framstår som en stor händelse för alla läsare, men för oss som bor på Sankta Helena är det att jämföra med en månlandning.

Ön, som upptäcktes av portugiserna 1502, är platsen dit den franske kejsar Napoleon Bonaparte förvisades av britterna år 1815 efter förlusten i slaget vid Waterloo. I dag är ön det näst äldsta brittiska utomeuropeiska territoriet efter Bermuda.

Provflygningen är slutet på 500 år av isolering för Sankta Helena, som ligger mitt i södra Atlanten och hittills enbart kunnat nås med båt. Öns enda länk till omvärlden har varit de månatliga besöken av RMS *St Helena*, ett av den brittiska

flottans fartyg som kör från Sydafrika men som snart ska tas ur trafik.

Flygplatsen på Sankta Helena har byggts av den sydafrikanska byggjätten Basil Read och öppnar för kommersiellt flyg i februari 2016. Företaget tvingades frakta dit alla anläggningsmaskiner havsvägen och den första maskin som kördes på ön var en väghyvel från Volvo av modell



Från Spirit nummer 52



Beechcraft King Air 200 landar



Basil Reads öansvarige Deon De Jager och hans fru Chrezelda



Hundratals öbor kom till den nya flygplatsen för att se landningen



Från vänster till höger: Kapten Grant Brighton, förste befälhavare Dillan Van Niekerk, flyginspektör Nick Whitehouse, chefpilot Stuart Rawlinson och flygtekniker Jeffrey McKenzie

G940B. Den åtföljdes senare av ytterligare 65 Volvo-maskiner, däribland bandburna EC700C-grävmaskiner, A40F-FS och ramstyrda dumprar av modell A30E, hjulburna EW140C-grävmaskiner, vältar av typ DD24 och SD200DX, bandburna grävmaskiner av modell EC380 och EC480 samt en kompaktlastare av modell MC115C och ännu fler väghyvlar (se *Spirit* nummer 52).

Leif Waad, ansvarig för kundsupport på Volvo CE, berättar: "Det fanns tydliga krav på att utrustningen skulle hålla hög kvalitet, kunna arbeta säkert under tuffa förhållanden och samtidigt ta hänsyn till miljön. Projektet passade Volvo Construction Equipment som hand i handsken."

Basil Reads öansvarige Deon De Jager och hans fru Chrezelda var på plats för att välkomna den första provflygningen i sällskap av flera hundra öbor som hade samlats för att se landningen.

Flygplanetes förste befälhavare Dillan Van Niekerk berättar: "Det största för mig var att se ön och alla människor som samlats på berget för att se oss." ☺



På den asfalterade banan

ELEKTRIFIERANDE FORSKNING

Volvo CE har lett ett omfattande forskningsprojekt med målet att uppnå stora energibesparingar genom att elektrifiera anläggningsmaskiner

Demonstrationsprojektet, som Volvo CE har drivit med ambitionen att köra anläggningsmaskiner i en gruva på el i stället för diesel, har lanserats i samarbete med Energimyndigheten, byggjätten Skanska och forskare vid universitetet i Linköping och Mälardalen.

Projektet, som kostat cirka 22 miljoner euro och beräknas vara klart år 2018, är ett första steg för att visa hur framtidens gruva kan drivas. Målet är att uppnå betydligt lägre bränsleförbrukning, utsläpp och total ägandekostnad, men samtidigt höja produktiviteten.

”Det här är ett nytt steg för byggindustrin. Vi ser stora möjligheter och är stolta över att vara en del av detta unika projekt”, säger Energimyndighetens generaldirektör Erik Brandsma.

Energimyndigheten är en statlig myndighet för nationella energifrågor och har som mål att främja användningen av förnybar energi, bättre teknik och smartare energitjänstutnyttjande hos slutkonsumenterna samt begränsa klimatförändringarna.

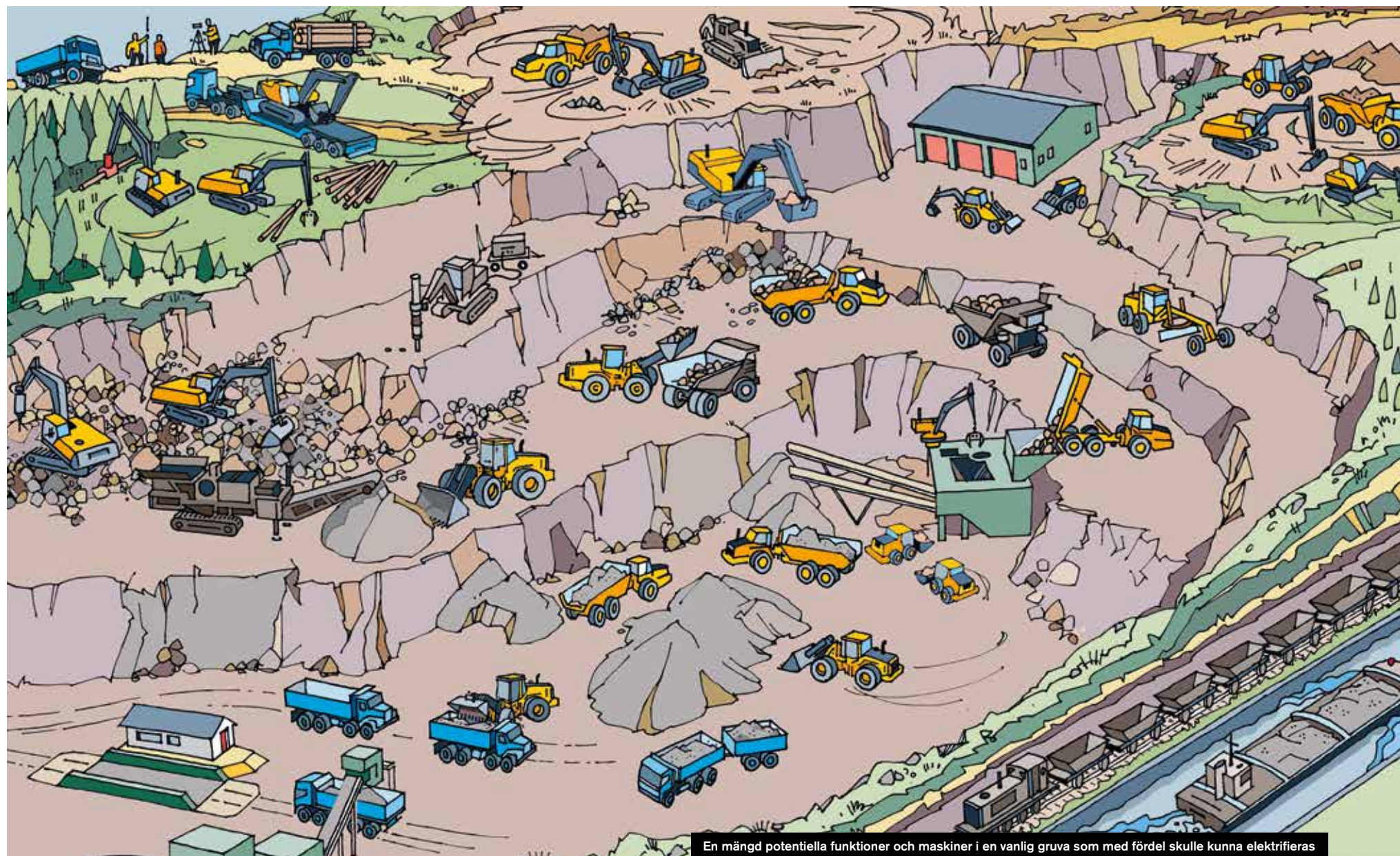
Enligt beräkningar skulle övergången till elbaserad energi minska energiåtgången med 71 procent och samtidigt minska koldioxidutsläppen i den berörda gruvan från befintliga 0,7 kg/ton producerat material till 0,3 kg/ton.

”Samarbete är en avgörande faktor för att vi ska nå vårt miljömål”, säger Martin Weissburg, chef för Volvo CE.

Baserat på 2010 års siffror beräknar Energimyndigheten energiförbrukningen hos svenska anläggningsmaskiner till 14 terawattimmar (TWh), att jämföra med 19 TWh för lastbilar, 3,7 TWh för bussar och 55 TWh för privatbilar. Siffrornas stora betydelse fick myndigheten att fråga Volvo CE vad som skulle kunna hända om elbaserad energi användes i stället för diesel i en vanlig gruva. De efterföljande diskussionerna resulterade i demonstrationsprojektet för eldrivna gruvor.

”Vi beräknade att vi skulle kunna minska energiförbrukningen med 71 procent (i kWh) om vi kunde elektrifiera ett antal funktioner i gruvan. Energiintensiteten är betydligt högre med elektricitet och därför är även de potentiella besparingarna högre”, förklarar Brandsma.

”I många tillämpningar är grävmaskinerna tillräckligt stationära för att kunna drivas med el via kablar. Även krossmaskinerna i vår demonstrationsgruva kunde få energi via kablar. Kanske skulle vi kunna utveckla kabelanslutna hybridlösningar för dumprar. I framtiden skulle maskinerna kunna elektrifieras enbart via batterier, vilket skulle möjliggöra helt autonoma, förarlösa maskiner som styrs via dator”, förklarar Brandsma.



En mängd potentiella funktioner och maskiner i en vanlig gruva som med fördel skulle kunna elektrifieras

Volvo CE har arbetat med de tekniker som skulle användas i projektet under en tid. Företaget kommer att fortsätta att utveckla koncepten internt, innan Skanska införlivar maskinerna i sin verksamhet under själva demonstrationen år 2018 för att visa att tekniken är lönsam för industrin.

”Projektet handlar om att skapa nya koncept som ingår i vår långsiktiga vision för framtiden”, säger Anders P. Larsson, vice vd för Volvo CE:s tekniska funktion. ”Det arbete som ligger framför oss de närmaste åren har potentialen att förändra hela byggindustrin.

Valet att använda en gruva som provområde gjordes delvis eftersom det är en mer statisk arbetsmiljö och mindre dynamisk än en vanlig byggarbetsplats.

”Vi tror att gruvorna är en bra miljö för att börja med elektrifiering – många av dem har redan indragen el och viss eldriven utrustning förekommer”, säger Jenny Elfsberg,

ansvarig för ny teknik på Volvo CE. ”Vi har arbetat med maskiner för allmänt bruk och produktion i gruvor under lång tid och känner dem väl”, förklarar hon. ”Vi kan analysera och identifiera effektivitetsförbättringar och jämföra prestanda före och efter på ett enkelt sätt.”

I slutändan skulle tekniken kunna tillämpas på större byggprojekt. Eldrivna anläggningsmaskiner får också fördelen med drastiskt lägre bullernivåer, vilket är särskilt intressant i stadsmiljöer.

De eldrivna maskinerna ger Volvo CE nya möjligheter på designområdet och företaget får därmed möjlighet att förbättra effektiviteten på byggarbetsplatsen som helhet, enligt Volvo CE:s designchef Sidney Levy. ”De har en stor designpotential eftersom vi kan ta bort konventionella system och komponenter. På så sätt kan vi utforska olika typer av maskindesign för att åstadkomma bättre sikt och smidig service”, avslutar Levy. ☐

DET HÄR ÄR ETT NYTT STEG FÖR BYGGINDUSTRIN

FLEXIBEL KRAFT



VIDEO

Flexibilitet kan betyda mer än en sak – och Volvo EW160E erbjuder flexibilitet på två helt olika sätt. För det första är det en extremt flexibel, hjulburen grävmaskin med ett nytt förargränssnitt som kan programmeras så att det passar exakt för maskinen, med upp till 20 olika Volvo-redskap och med dragkroken som kan fås fabriksmonterad kan den själv transportera redskapen till platsen. Den är alltså flexibel i fråga om mångsidighet. För det andra innebär Volvos bomförlängningssystem att föraren kan förflytta sig snabbare på arbetsplatsen och med bättre komfort, medan Volvo Smart View (för 360 graders synfält) gör det enklare att placera maskinen exakt och säkert. Den är med andra ord flexibel även i fråga om manövrerbarhet. Det här, i kombination med den nya miljövänliga Stage IV-motorn, gör maskinen mycket användbar på plats. Tala med din Volvo-återförsäljare.

www.volvoce.com

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

Volvo Construction Equipment



SPONSORSKAP

Tyske ryttaren Ludger Beerbaum på Chiara



HÄSTKRAFTER

Volvo sponsrar världsberömda Gothenburg Horse Show sedan 40 år tillbaka

av Julia Brandon

Göteborg är officiellt sett Sveriges andra största stad och rankas av Forbes som den 12:e mest uppfinningsrika i världen. Staden har gjort sig ett namn som ett betydelsefullt centrum för fotboll, handboll och ishockey. De senaste 40 åren har Göteborg även vunnit internationellt erkännande för sina populära evenemang inom hästsport, nämligen Gothenburg Horse Show.

”Det här evenemanget betyder mycket för mig och mina kollegor”, säger den tyske ryttaren Ludger Beerbaum – en av världens ledande internationella hoppryttare. ”Publiken är helt otrolig och hejar fram varje ryttare – det spelar ingen roll var du kommer ifrån.”

De fyra dagarna som arrangemanget pågår rymmer både hoppning och dressyr, där 40 inbjudna ryttare från hela världen, däribland Europa, Asien, Kanada och USA, tävlar på den allra högsta nivån inom hästsport.

”Gothenburg Horse Show har ett mycket högt anseende – vi har röstats fram som en av världens fem bästa tävlingar

– och har alltid ett starkt startfält. När vi står som värd för finalen deltar världens bästa ryttare”, säger Tomas Torgersen som är chef för evenemanget.

Det krävs blod, svett och tårar och många års träning för att både ryttare och häst ska bli redo för evenemanget. Eftersom hästarna inte börjar tränas förrän vid tre års ålder (för hopphästar) tar det ofta upp till fyra eller fem år innan de når tävlingsnivå.

ELITSPORT

”Har du riktig tur och lyckas bra med hästen du tränar, kan du som tidigast delta i Gothenburg Horse Show när hästen är åtta eller nio år gammal”, säger Torgersen. ”Självklart finns det mängder av hästar som helt enkelt inte håller måttet eller ens passar för ändamålet, eftersom det här är en elit sport.”

För ryttarna gäller det inte bara att koncentrera sig på sin egen förmåga – de måste också hålla hästen frisk och i form. →

Foto: © Jorma Valkonen, © Claes Jakobsson



Den holländske ryttaren Jur Vrieling på Arezzo VDL

FRAMRÖSTAD TILL EN AV VÄRLDENS FRÄMSTA TÄVLINGAR



Evenemangschef Tomas Torgersen

Med tanke på att varje häst är värd mellan en och två miljoner är det frestande för både huvud och plånbok att behålla en häst än att utbilda en ny, förklarar Torgersen. Det är inte ovanligt att en häst, om den hålls i god form, kan fortsätta att tävla högt upp i åldern.

Den äldsta häst som vunnit en Grand Prix på den nivå som Gothenburg Horse Show håller var en häst som hette Welham och som reds av den brittiske ryttaren John Whitaker, men det rör sig om ett ganska unikt fall.

"Welham var en fantastisk häst och startade faktiskt inte på Grand Prix-nivå förrän han var 16 år", berättar Torgersen. "Han blommade ut sent."

2016 kommer Göteborg att stå värd för en dubbel världscup, när världscupfinalerna i både hoppning och dressyr hålls i staden den 24–28 mars. Normalt sett anordnas världscuperna vart tredje till vart femte år och konkurrensen om att stå som värd är hård från övriga internationella arenor, så att få arrangera båda samma år är något av en bragd.

"Vi är ett stort evenemang och ingår i ett globalt arrangemang inom ridsport och allt vi gör blir ännu bättre genom att vi utvecklar unga talanger via våra gräsrotsprojekt", säger Torgersen.

Beerbaum tillägger: "Evenemanget är fantastiskt välorganiserat – det är en gigantisk sport med stort underhållningsvärde och biljetterna är slutsålda varje dag.

Vi ser fram emot att återvända till Göteborg varje år."

Ett ytterligare spänningsmoment i år är att tävlingen firar 40 år, vilket kommer att firas med en stor aftonfest den sista dagen. "En av de viktigaste aspekterna av Gothenburg Horse Show är publiken", säger Torgersen. "Vi har haft runt 11 000 på läktarna vid varje tävling i runt 40 år nu, och därför tycker vi att det känns viktigt att de får delta i firandet."

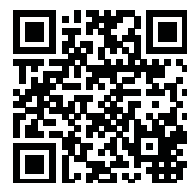
Volvo gick in som huvudsponsor 1978. Att de båda varumärkena delar samma hemstad har gjort dem båda starkt förankrade hos den svenska lokalbefolkningen och till en del av stadens arv, men det finns även en naturlig synergi. Många av Volvos viktigaste bilar, t.ex. de fyrhjulsdrivna SUV-modellerna XC60 och XC90, är perfekta transportmedel för hästfolk med hästtransporter på släp och leriga åkrar som parkeringsplats. När det gäller allt-i-ett-transporter för hästar är Volvos eftertraktade FH-serie för hästlastbilar ett riktigt mobilt hem för mobilt hästfolk och deras trogna springare, med både boxar och bodel för övernattnin. Under åren har relationen dessutom fördjupats genom Volvos 40-åriga engagemang som sponsor av showen, liksom företagets 20 år långa sponsorskap i den globala världscupen inom ridsport.

"Jag är uppvuxen i Göteborg och Volvo har alltid varit en av stadens viktigaste industrier", berättar Torgersen. "Med det åtagande som Volvo har haft via sitt sponsorskap kommer man alltid att ha en stark koppling till sporten." ☞

ÄLSKLING, JAG

KRYMPTE HJULLASTAREN

Modellen från LEGO® Technic på bilden är inte lämplig för utomhuslek.



VIDEO

En ny videofilm från LEGO® Technic visar hur långt designteamet på världens största leksakstillverkare var beredda att gå för att uppnå perfektion när de skapade sina senaste mästerverk i miniatyr. Se hur de gick tillväga på [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)



Volvo Construction Equipment



ERFARENHETENS RÖST

Volvos grävmaskiner har vad som krävs ... och lite till →

av Sam Cowie

Foton av Lianne Milton

Det är en kylig tisdagseftermiddag i den sydbrasilianska delstaten Rio Grande do Sul och en maskinpark med anläggningsmaskiner arbetar vid en gigantisk kolgruva. Åtta grävmaskiner och hela 20 lastbilar är för tillfället aktiva på platsen, där det brasilianska gruvföretaget Fagundes driver verksamheten dygnet runt, sex dagar i veckan med söndagar som vilodag.

De gula Volvo-grävmaskinerna av modell EC700 river upp enorma jordklumpar och lastar kolet på lastbilar, som sedan transporterar lasten upp för gruvans vindlande jordvägar för att snart återvända för påfyllning.

Maskinföraren och veteranen Carlos Evaldo Rodrigues står vid gruvans kant och beundrar Volvo-maskinernas arbete. Han förklarar att EC700 är hans favorit, eftersom den är en solid maskin som når resultat.

”Du får styrkan och samtidigt höga produktivitetsnivåer på köpet”, tillägger han.

SÄLJARGUMENT

Rodrigues är anställd av gruvföretaget Fagundes, en av Brasiliens ledande gruventreprenörer med verksamhet i sju av landets 27 delstater. Företaget är världens största inköpare av Volvos grävmaskin EC700, och har köpt över 60 stycken av modellen sedan 2008.

Rodrigues har arbetat med EC700-modellen ända sedan Fagundes införde dem i företaget och nämner produktivitet, komfort, tillförlitlighet, tillgänglighet och säkerhet som några skäl till varför maskinen är hans favorit.

I dag är Rodrigues arbetsledare vid Fagundes B3-gruva, där företagets Volvo-grävmaskiner arbetar med att utvinna cirka 2,5 miljoner ton kol varje månad. Den här delstaten, nära gränsen mot Argentina och Uruguay, är en av Brasiliens

mest välmående regioner och den fjärde största bidragaren till landets BNP. Kol är den icke-förnybara energikälla som förbrukas mest i Brasilien, och Rio Grande do Sul står för cirka hälften av landets totala kolproduktion, vilket gör delstaten till Brasiliens största totalleverantör.

Rodrigues förklarar att en verksamhet av samma storlek som B3-gruvan kräver starka och tillförlitliga maskiner med höga produktivitetsnivåer. Att köra grävmaskin är ett tröttsamt och krävande jobb som kräver fullständig koncentration för att arbetet ska vara säkert och produktiviteten maximal. Rodrigues berättar att en av EC700-modellens

viktigaste funktioner är den höga komfortnivån, som gör att förarna kan arbeta med optimal potential utan distraktion.

”Som maskinförare kan jag rapportera att den här maskinen är bekväm”, försäkrar han. ”Det här har stor betydelse, eftersom komforten påverkar produktiviteten.”

Vid arbete i långa skift i gruvmiljöer har föraren alltid riskerna i åtanke.

Eftersom det här är ännu en källa till distraktion som kan påverka produktiviteten måste föraren kunna lita på sin maskin, säger Rodrigues.

”Du känner dig säker när du kör EC700 och det är viktigt. Arbetar du i gruvmiljöer måste du kunna lita på maskinen du använder.

FÖRSTAHANDSVAL

Utöver frågor som säkerhet, tillförlitlighet och bekvämlighet är en av EC700-modellens största fördelar, enligt Rodrigues, att den är så populär och spridd att delarna alltid finns i lager om maskinen behöver repareras.

”Arbetar du med en maskin som det bara finns ett fåtal av på marknaden är det svårt att byta ut delarna när något går sönder – så är det inte med Volvos maskiner”, förklarar han.

Efter att ha arbetat som maskinförare sedan 1998 har Rodrigues haft möjlighet att arbeta med de flesta maskiner på den brasilianska marknaden. Stående vid kanten av Fagundes-gruvan försäkrar han att Volvo alltid kommer att vara hans förstahandsval.

”Jag kan säga att jag har arbetat med i stort sett alla maskiner som används i Brasilien, och enligt min mening är Volvo bäst. Ingen annan kommer i närheten.”

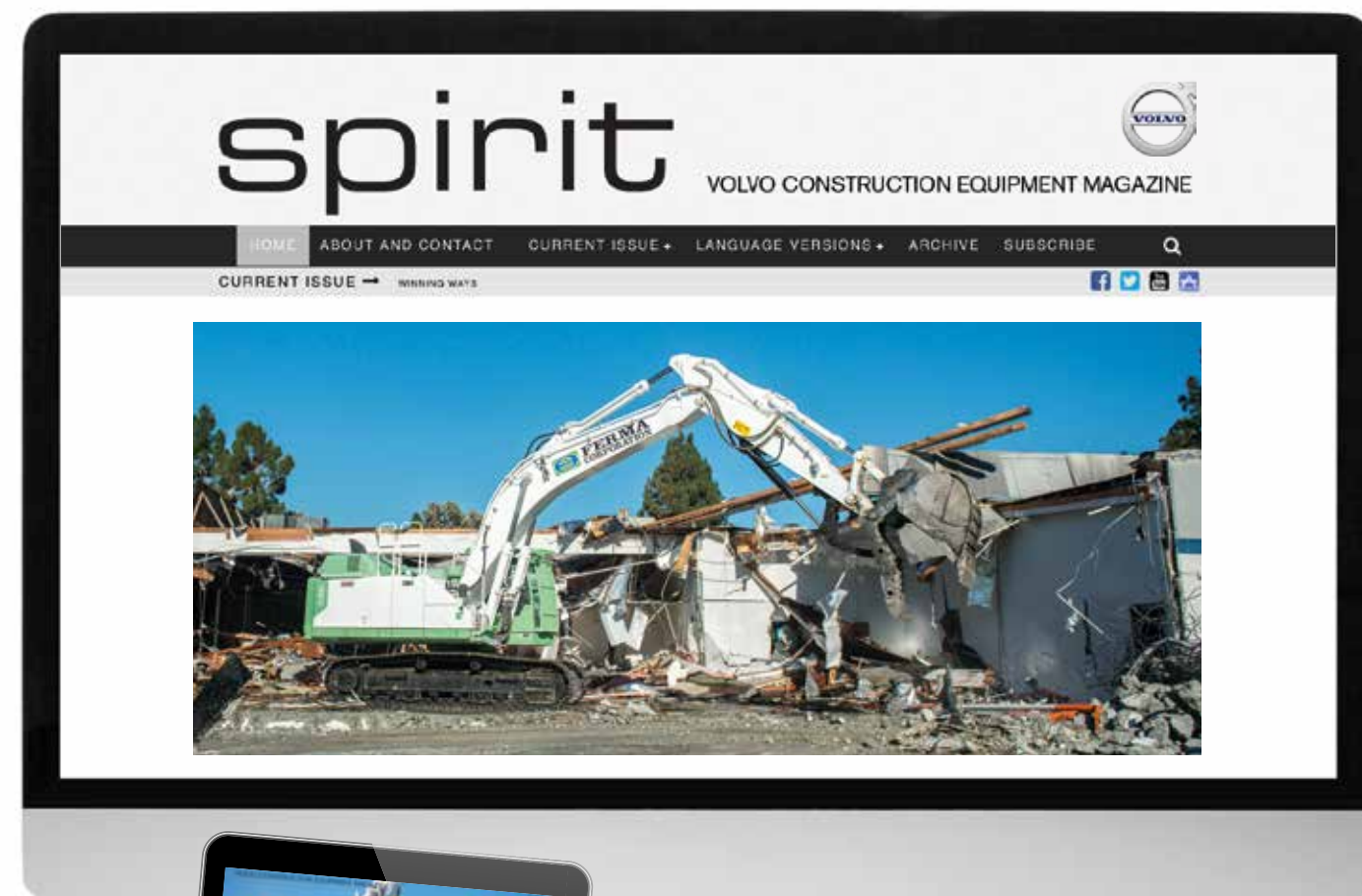
ARBETET KRÄVER STARKA OCH TILLFÖRLITLIGA MASKINER MED HÖGA PRODUKTIVITETSNIVÅER



Föregående sida: Carlos Evaldo Rodrigues, här med Fernando Fagundes, kommersiell chef för gruvföretaget Fagundes (höger)

VILL DU HA MER ATT LÄSA?

Nu finns det flera sätt att avnjuta *Spirit*



GET IT ON
Google play

Available on the
App Store

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

PÅ DATORN • PÅ TELEFONEN • PÅ SURFPLATTAN

volvospiritmagazine.com

VÄLKOMMEN TILL BYGGBRANSCHENS KLIMATINITIATIV

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

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

Läs mer om initiativet Construction Climate Challenge här: constructionclimatechallenge.com