

spirit



MED GULD I SIKTE
Gruvbrytning i Ghana

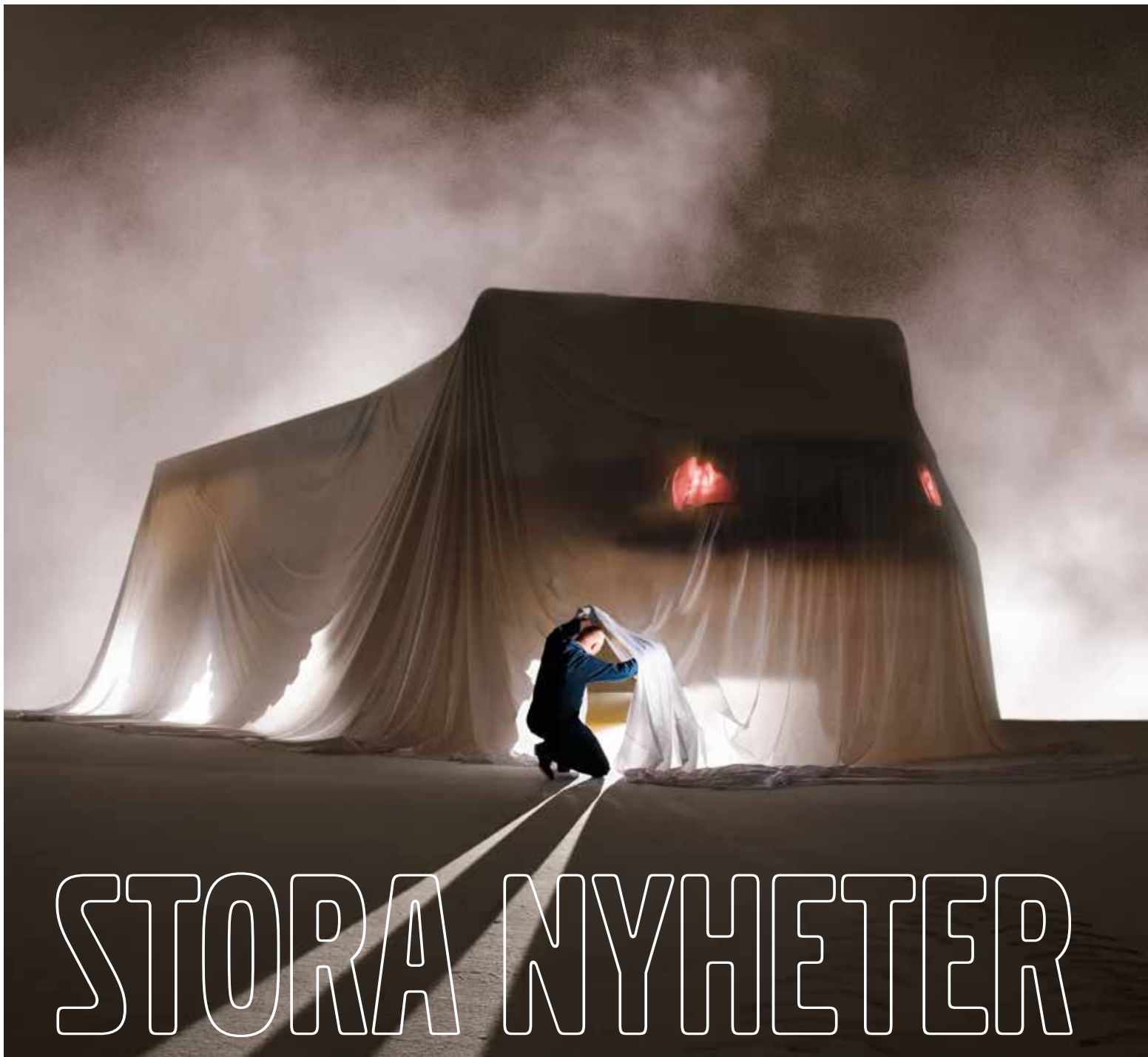
MOTORVÄGSKIRURGI
I hjärtat av Florida

**PIONJÄRER I
PATAGONIEN**

Rörläggning i Argentina



Volvos rälsanpassade hjullastare från reportaget på sidan 34



STORA NYHETER



München, 11-17 april
Hall C4:327
och utomhus FM510

www.volvoce.com

Det är svårt att dölja hemligheter
– i synnerhet stora hemligheter.
På bauma får du veta mer.

Building Tomorrow

Volvo Construction Equipment



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Foton: huvudbild © Gustav Mårtensson, porträtt © Piet Goethals
VS58 SV

Lösningar är nyckeln till framgång hos Volvo Construction Equipment

På Volvo Construction Equipment har vi ett talesätt som lyder: det finns inga problem, bara lösningar. I det här numret kan du läsa om några av alla de kreativa och innovativa metoder som har räddat situationen för våra kunder över hela världen, genom nya idéer och originella lösningar från våra medarbetare.

Vår intervju med Koen Sips (s. 6) på Insidan berättar om hur företaget även har utvecklat ett antal sofistikerade tjänster som utformats för att förbättra maskinernas drifttid, effektivitet och säkerhet, öka produktiviteten samt förbättra bränsleeffektiviteten.

Ett samarbete mellan Volvo Construction Equipment och Volvo Lastvagnar har en viktig funktion för att hjälpa en guldgruva i Ghana (s. 25) att sänka sina produktionskostnader – Volvo Group är unik i branschen genom sin förmåga att erbjuda lastbilar för vägtransport och terränggående maskiner, där kompatibiliteten bara är en av flera fördelar.

För tuffare tider har vi dessutom tagit fram ett unikt erbjudande som ger besparingar på minst 40 % av priset för en ny maskin. I en global satsning lanserar nu Volvo Construction Equipment ett ombyggnadsprogram som startade på den franska marknaden för några år sedan (s. 30), och som gör det möjligt för återförsäljare att återställa en gammal maskin helt så att den blir så gott som ny, genom att bygga om den inifrån och ut.

Den som är nyfiken på helt nya maskiner kan i stället besöka bauma 2016 i München och se vår nya hjulgrävmaskin EWR150E med kort bakre svängradie arbeta på utomhusarenan. Den är en enastående uppvisning i avancerad teknik – läs allt om den på sidan 38 – och den perfekta grävmaskinen för urbana miljöer.

En svensk järnvägsentreprenör (s. 34) hjälpte ingenjörer från Volvo CE med partner att utforma och utveckla en rälstillämpning för EWR150E. Han berättar att han hoppas kunna ersätta befintliga grävmaskiner i sin maskinpark på 20 maskiner med flera av de nya modellerna och han har redan köpt sin första. Han har också berättat att han planerar att ta med sitt team på 14 man till bauma där han – och alla andra – kan se vilka andra överraskningar Volvo har att bjuda på. Du hittar oss i våra två monter (inomhus i C4:327 och utomhus i FM510) – vi ser fram emot att träffa dig där! 🇸🇪



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

I DET HÄR NUMRET

3 VÄLKOMSTBREV

Inga problem, bara lösningar

6 INSIDAN

Intervju med Volvo CE:s ansvarige för kundlösningar

10 USA

Över 60 Volvo-maskiner deltar i ett motorvägsprojekt i centrala Florida

16 TYSKLAND

Den välkända plantskolan omplanterar mogna träd med hjälp av en maskinpark av Volvo-maskiner

25 GHANA

Banbrytande innovationer med hjälp av Volvo CE och Volvo Lastvagnar

30 FRANKRIKE

Volvo CE har skapat ett nytt program som hjälper återförsäljare att bygga om maskiner

34 SVERIGE

Möt järnvägsentreprenören som använder sina maskiner på både räls och väg, tack vare Volvo CE:s Special Applications Solutions Team

38 TYSKLAND

Fokus på Volvo CE:s nya hjulgrävmaskin EWR150E med kort bakre svängradie

42 HISTORIA

Volvos klassiska ramstyrda dumper Grus-Kalle firar 50 år

47 FÖRARHÖRNAN

Få förare kan skryta med en egen YouTube-kanal

PÅ FRAMSIDAN

En av fyra Volvo-rörläggare av modell PL3005D spelar en viktig roll i Argentinas energirevolution, här körd av Oilfield Production Services SRL (OFS) i Patagonien © Patricio Murphy

20 ARGENTINA

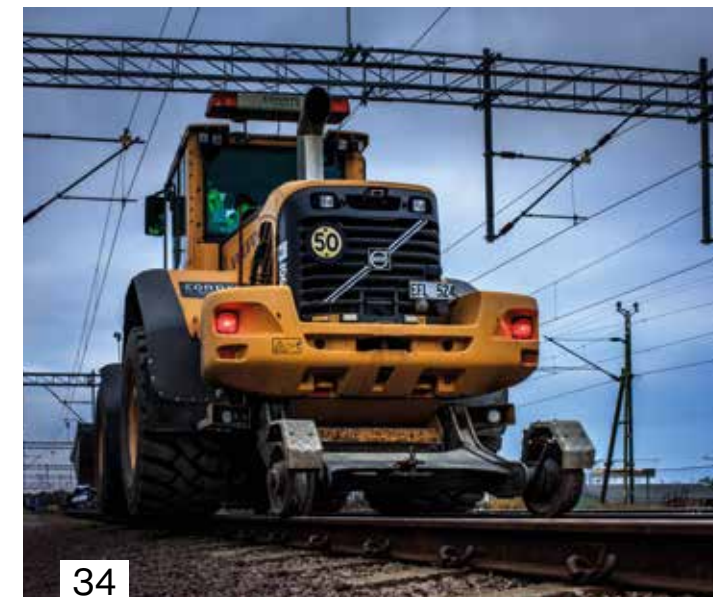
En blandad maskinpark om 20 Volvo-maskiner som används för att exploatera olje- och gastillgångar utmanas dagligen av det torra och blåsiga klimatet på den patagoniska stäppen



25



10



34



6

VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE

Mars/april/maj 2016 NUMMER: 58

UTGIVEN AV: Volvo Construction Equipment SA

CHEFREDAKTÖR: Thorsten Poszwa

REDAKTIONELL SAMORDNARE: Krista Walsh

PRODUKTION OCH DESIGN: CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

SKRIBENTER: Carol Cassidy; Lauren Clifford-Holmes; Nigel Griffiths; Dave Keating; Patricia Kelly; Richard Orange; Marc Rogers; Cathy Smith
FOTON: Sebastian Berger; Jennifer Boyles; Madelene Cronjé; Erik Luntang; Gustav Mårtensson; Patricio Murphy; Heinz-Joachim Petrus; Bryan Regan; Juha Roininen; Brian Tietz; Sander de Wilde



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

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



Foton av Sander de Wilde

INNOVATIVA LÖSNINGAR

Kunderna får mer än en maskin när de köper från Volvo CE

av Patricia Kelly

Volvo CE:s roll som tillverkare av entreprenadmaskiner har utvecklats till något betydligt mer än enbart försäljare av maskiner. Det traditionella sortimentet med reservdelar och redskap, serviceavtal och förlängda garantier finns fortfarande kvar, men företaget har även utvecklat ett antal sofistikerade tjänster som utformats för att förbättra maskinernas drifttid, effektivitet och säkerhet, öka produktiviteten och förbättra bränsleeffektiviteten.

”Marknadens krav skiljer sig en hel del i dag från hur det såg ut för många år sedan”, säger Koen Sips som leder Customer Solutions-teamet.

”Vi investerar allt mer i de funktioner som ökar maskinernas produktivitet”, förklarar han. ”Anslutningsmöjligheterna gör att vi till och med kan fjärrövervaka maskinen och ta reda på vilken status den har”, förklarar han. ”På så sätt kan vi erbjuda fler tjänster som involverar drifttid, produktivitet, bränsleeffektivitet och säkerhet – så att maskinen blir mer intelligent ju mer vi utvecklar den. Och om vi tillverkar mer produktiva maskiner kan våra kunder bli mer produktiva.”

Med Volvo CE:s moderna maskinstyrningssystem kan förarna jämföra arbetet de utför med maskinen direkt med de tekniska ritningarna via en skärm. Att ge föraren kontrollen minskar behovet av mer personal och innebär dessutom, enligt Sips, att föraren kan arbeta snabbare än tidigare.

”Vi uppskattar en ökad produktivitet på cirka 20–25 %”, säger Sips och tillägger att det här innebär i sin tur lägre kostnader och högre vinster.

INTERAKTIVT

Customer Solutions har en komplex och flerdimensionell relation till resten av företaget och har regelbunden kontakt med Volvo CE:s personal över hela världen, men också med teknikavdelningen och olika produktplattformar.

”Det pågår en hel del diskussioner kring vad vi behöver utveckla, vad som fungerar och vad vi kan förbättra”, säger Sips. ”Vi har arbetat hårt för att utveckla nya produkter och nya tjänster, och ett flertal av dem är redo för lansering”, fortsätter han, och syftar på en ny, framväxande utveckling på marknaden som kommer att göra hjullastare mer effektiva och produktiva än tidigare.

”Samtidigt”, säger Sips, ”spelar det ingen roll vad företaget gör för att förbättra sina maskiner – kunderna vill ändå att de ska se ut och kännas som Volvo.” Kunderna själva har en viktig roll i arbetet med att testa de nya idéer som kommer från Volvo CE.

”Vi skapar idén och vänder oss sedan till en specifik marknad eller en specifik kund för att testa konceptet”, förklarar Sips. ”Om konceptet visar sig vara det rätta utökar vi med fler produkter, kunder eller regioner. Kundens roll kan med andra ord liknas vid att vi testar vårt koncept i ett verkligt scenario. Vi strävar efter att leverera koncept och system som kan implementeras på olika marknader och anpassas enligt lokala och regionala behov.”

KUNDERNA HAR EN VIKTIG ROLL I ARBETET MED ATT TESTA NYA IDÉER

FÖRTROENDE

Holländaren Sips är utbildad ingenjör och arbetade parallellt som tekniker inom fabriksautomation under sina studier mot en doktorsexamen.

”Jag tror att det är viktigt för människor att se företag ur olika vinklar, men också inom olika branscher”, betonar han. ”Inom en bransch stöter du på samma problem men från olika vinklar och under olika förhållanden, men det handlar alltid om kunder, alltid om människor och alltid om organisation.” Sips kom till Volvo CE från en av Volvos oberoende återförsäljare.

”Återförsäljarna är avgörande för att ett märke som Volvo ska lyckas inom området entreprenadmaskiner, eftersom →

VI INVESTERAR ALLT MER I DE FUNKTIONER SOM ÖKAR MASKINERNAS PRODUKTIVITET

återförsäljarna är själva bryggan till kunderna och kunderna måste ha förtroende för produkten och för den service som återförsäljarna erbjuder", säger Sips. "Kunden vill ju ha säkerhet i form av support efter försäljningen. Ofta är den mänskliga relation som kunden har till säljare och ledning hos återförsäljarna avgörande för att affären ska gå i lås."

"Det är otroligt viktigt att Volvo har ett starkt distributionsnätverk, eftersom det i konkurrensen mellan olika varumärken är servicen och kundernas förtroende för återförsäljarna som styr både försäljningen och antalet marknadsandelar."

Det första uppdrag som Sips ombads att utföra på Volvo CE var att marknadsföra grävmaskiner som företaget tillverkade i Korea. Senare, inom den kommersiella företagsledningen, blev hans uppgift att beräkna efterfrågan genom att se till att företaget byggde exakt så många maskiner som skulle säljas.

Det var en roll som tog honom runt hela jorden.

"Det är viktigt att bygga rätt antal maskiner", förklarar han. "Om du bygger för många växer lagret och rörelsekapitalet ökar. Det är också viktigt att bygga rätt typ av maskiner och på rätt plats i världen. Jag reste över hela jorden och talade med anläggningschefer om processen och om vikten av att säkerställa förtroende, för när det handlar om volymer och att människor ska investera i personal eller produktionsanläggningar, är det viktigt att de kan lita på de siffror vi har gett dem och att deras prognoser stämmer."

I sin roll inom Customer Solutions tillskriver Sips en hel del av sina framgångar med att bygga upp ett brett erbjudande med avancerade tjänster det faktum att han tidigare arbetat hos en återförsäljare.

"Det hjälper mig mycket när jag vill förstå vad marknaden behöver eller hur en återförsäljare tänker. Det som vi erbjuder och utvecklar inom det globala Customer Solutions-teamet är i själva verket verktyg, delar, system och marknadsföringsmetoder som återförsäljarna ska använda för att erbjuda sina kunder bättre service. Det har gjort att jag på kort tid kan avgöra om idéer kommer att fungera eller inte, eller fånga upp en idé från marknaden och snabbt avläsa trender."

"Jag får mycket energi av att tala med mitt team och med människor över hela världen – det ger mig nya idéer och gör att jag utvecklas så att jag ständigt höjer ribban och på så sätt kan erbjuda kunderna fler och bättre lösningar", säger han. "Genom människor och genom vårt erbjudande bygger vi vårt varumärke och utvecklas framåt." ❏



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

SÄKERHETEN STYR ÖVERSYN AV MOTORVÄG

Floridas övertrafikerade vägnät kräver snabba åtgärder av både människor och maskiner →

av Carol Cassidy





Ashley Laurance kör Volvos bandgrävmaskin ECR305C



Föraren John Cooks

De miljontals bilarna på vägarna i Orlando i Florida har bromsat upp flödet på huvudleden mot själva hjärtat av Disney World. Interstate 4-motorvägen i centrala Florida är så belastad och strypt att trafiken ofta står nästan helt still. I en rapport från 2012 från Texas Transportation Institute rankades Orlando som den trettonde mest trafikerade staden i USA, med över 1,5 miljoner resor dagligen på motorvägarna 1–4. Rapporten beräknar att varje frustrerad pendlare slösar bort 45 timmar per år i trafikstockningar.

Centrala Florida lockar 59 miljoner besökare om året, och transportexperterna är eniga om att vägarna 1–4 är ovärdiga, uttjänta och i brådskande behov av översyn.

I en aldrig tidigare prövad allians samarbetar tre väletablerade giganter inom infrastruktur – Skanska USA Civil Southeast, Granite Construction och Lane Construction, som tillsammans utgör byggkonsortiet SGL Constructors – i ett projekt värt 2 miljarder euro för att rita om och bygga om vad de kallar för "1–4 Ultimate".

En analys har visat att det skulle ta 27 år att genomföra projektet om det enbart finansierades av Floridas transportministerium (FDOT, Florida Department of Transportation). Genom ett samarbete mellan offentliga och privata aktörer kallat P3 ska projektet i stället kunna slutföras på mindre än sju år. Avtalet gör det möjligt för FDOT att dela den ekonomiska risken med ett antal privatägda företag, som finansierar en del av projektet.

Uppdraget kommer att engagera nära 2 000 arbetare, och ritningarna omfattar hela 140 broar. 13 av dem ska breddas, över 74 ska ersättas och 53 nya ska byggas längs de 34 km motorväg som berörs.

Projektet tillämpar även nya tekniker, bl.a. användning av återvunnet material som befintlig betong och kalksten. Omsorgsfullt utformade landskap, belysningar, broar, fontäner och konstverk ska enligt planerna göra färden längs motorvägen mer tilltalande.

Att göra ingrepp i motorvägar genom städer är en både farlig och känslig uppgift. SGL:s säkerhetsprinciper ger varje person på arbetsplatsen rätt att avbryta arbetet om han eller hon upptäcker ett potentiellt säkerhetsproblem. Enligt Jon Walker, biträdande projektledare för SGL Constructors, uppmuntras varje individ på det här sättet att vara uppmärksam på alla andra.

"När vi bygger säkert och med hög kvalitet bygger vi också produktivt och enligt våra tidsplaner", säger Walker. "Och alla går hem i samma skick som de kom hit."

Säkerheten styr även Volvo Construction Equipments bidrag i projektet.

Eric Beer, biträdande platschef för Volvo CE:s filial i Orlando, återförsäljaren Flagler Construction Equipment, berättar att SGL har beställt över 60 Volvo-maskiner till uppdraget, bl.a. 31 envälvältar – modellerna SD45, SD75 och SD115 – och 32 bandgrävare, däribland modellerna EC160E, EC350E och EC480E, den kompakta grävmaskinen med kort svängradie ECR88D och ECR235D, även den med kort svängradie. Beer berättar att han räknar med att fler maskiner kommer att beställas under projektets gång.

Volvos maskiner kommer att arbeta med att röja och förbereda arbetsplatserna samt med rörläggning och rivning av broar, med hjälp av Volvo HB450 PLUS och HB2400 Plus-hammare. Hytterna på Volvos grävmaskiner har utformats för att ge föraren optimal säkerhet, effektivitet, komfort och

kontroll, med ergonomiska styrspakar och knappsatser samt digital informationsdisplay.

"Säkerheten är en oerhört viktig del i vårt arbete", förklarar Ashley Laurance, som kör en av Volvos grävmaskiner. "När du går till jobbet vill du veta att du kommer att gå oskadd hem till den familj du försörjer."

Laurance kör en Volvo-bandgrävmaskin av typ ECR305C som utformats särskilt för att arbeta säkert i trånga utrymmen. Den kompakta vagnen roterar bara något längre än dess spårbredd. Det här är särskilt viktigt i 1–4-projektet, eftersom en stor del av arbetet utförs strax intill närliggande hem och företag, och många av vägarna kommer att vara öppna för trafik under byggarbetet.

Laurance berättar att han uppskattar maskinens stabilitet och viktfordelning. "Även om du inte står plant eller om du står vid ett ras kan du arbeta med en spårhacka utan problem", säger han. Banden är "betydligt bredare och mer stabila" jämfört med andra maskinmärken som Laurance har kört, och han tycker att maskinerna inte är lika skakiga som andra spårhackor. "Volvo-maskinerna är inte lika tunga och de balanserar sig själva på ett bra sätt."

GRÄNSER

Säkerhet är också en drivande faktor för föraren John Cooks, som kör en tung Volvo-grävmaskin av modell EC480EL. "Du är omgiven av andra arbetare och har därmed ansvar för deras liv och säkerhet", säger Cooks. "Vilket avstånd ska du ha till omgivande föremål när du roterar för att inte träffa dem och skada dem med din motvikt? Det är otroligt viktigt att veta gränserna för din maskin."

Cooks har sin egen tolkning av detta gränssnitt mellan människa och maskin. "Du är ett med din maskin", förklarar han. Förarna kan trycka på en knapp och utföra ett diagnostiktest, så om något är fel med en remspänning eller om en slang läcker kommer det att synas. Maskinen känner av det och informerar föraren. Systemet håller även reda på nivåerna för hydraulvätska, olja och vatten.

Vätskor och smörjning är "maskinens livsnerv" enligt Cooks. Maskinens automatiska smörjning gör att föraren slipper en smutsig – men otroligt viktig – uppgift.

"Jag har arbetat med maskiner där ingen har brytt sig om att sköta underhållet", berättar han. "När du måste ha fettsprutan med dig i hytten slutar det med fett över hela maskinen och på dina kläder. Med den automatiska smörjningen slipper du det problemet."

HÖJER RIBBAN

Philip Hernandez, en av flera maskinansvariga i 1–4-projektet, instämmer med Cooks. "Förebyggande underhåll gör stor nytta när det gäller tunga maskiner", säger Hernandez. Han ansvarar för att hålla projektets cirka 1 500 maskiner i skick och berättar att han har ett nära samarbete med Flagler CE för att se till att han har rätt maskiner för varje jobb, och att all utrustning är i bra skick.

Hernandez förklarar att han förlitar sig på Volvos CareTrack-telematik för att avläsa och övervaka bränsleförbrukningsnivåer och andra vätskor, som står för merparten av maskinens potentiella miljöavtryck. Olja, bränsle, hydrauloljor och andra vätskor måste hindras från att läcka ut på marken eller ut i kanalerna runt 1–4-området. →

HYTTER I GRÄVMASKINER UTFORMAS FÖR OPTIMAL FÖRARSÄKERHET



Föraren Steven Brass vid ratten på sin envälsvält SD115



Bill Reed från SGL



Jon Walker från SGL

Projektet omfattar områden som är rika på såväl vattendrag och fisk som vilda djur och känsliga miljöer. Enligt SGL arbetar man aktivt med att skydda naturtillgångar och kontrollera utsläpp och erosion där man arbetar, och använder sig av Volvo CE:s bränslesnåla maskiner med låga utsläppsnivåer. Över 93 000 inhemska växter, träd och buskar kommer att planteras i samklang med naturliga grässlåg för att skapa en korridor som är tänkt att bli regionens signum. SGL har även satt upp ett mål för minskade

utsläpp, som innebär att 98 % av allt bygg- och rivavfall som genereras i projektet ska återanvändas och/eller återvinnas.

SÄKERHET I ARBETET

SGL:s säkerhets- och miljöansvarige Bill Reed leder arbetet med en säker arbetsmiljö och menar att Volvo CE är en bidragande orsak till hans framgångar. Precis som hos Volvo CE är säkerhet en viktig grundvärdering och en del av företagets kultur – ingen policy.

När SGL köpte sina grävmaskiner från Volvo tillhandahöll Volvo CE en simulator för grävmaskinsutbildning som imiterar arbetsmiljön med dynamiska övningar, förklarar Reed. "När vi anställer någon som säger sig vara förare kan vi testa om det stämmer med hjälp av simulatorm." Reed berättar också att det råder brist på utbildade grävmaskinsförare på grund av projektets storskalighet. "Vi använder Volvos simulator för att utbilda våra förare i hur arbetet ska utföras korrekt. Det är otroligt viktigt för säkerheten i projektet", säger han.

Reed tar rollen som säkerhetsansvarig på största allvar. "Alla som går till arbetet varje morgon ska gå hem i samma skick som de kom hit. Det är extremt viktigt för mig att vi gör allt på rätt sätt."

För arbetsledare, förare, besökare och boende i centrala Florida måste Interstate 4 fungera som mer än bara huvudvägen till Orlandos världsberömda attraktioner. Den måste också vara en säker väg hem. ☑

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

OMSKOLNING PÅGÅR

Ett nytillskott i Volvos maskinpark ökar produktiviteten på den välkända plantskolan för träd och växter

av Nigel Griffiths



Foton av Heinz-Joachim Petrus

Förväntningarna är höga hos personalen på den Hamburg-baserade träd- och växtspecialisten Lorenz von Ehren Nurseries i väntan på att den nya L120-hjullastaren ska komplettera maskinparken med Volvo-maskiner. Den nya maskinen är tänkt att förändra och påskynda processen för att omskola de många större, redan mogna träd som företaget har odlat, däribland 40 år gamla ekar.

L120 kommer att utrustas med en 2 000 mm hydraulisk trädspade på fyra ton – ett skräddarsytt redskap som kan gräva upp rotklumparna hos de gigantiska träden ur jorden på några minuter – intakta.

Lorenz von Ehren är en av Europas största plantskolor för träd och växter och dessutom den äldsta – grundad redan 1865. Företaget etablerades av Johannes von Ehren, son till en sjökaptan från Hamburg, och är fortfarande familjeägt. I dag drivs det av femte generationen i form av verkställande direktör Bernhard von Ehren.

”Vi har i dag över 500 000 träd och buskar under odling fördelat på 550 hektar bördig jord på tre olika platser”, berättar han. ”Stora ekar är ett exempel på de mer spektakulära, vuxna trädarter som vi levererar till många europeiska länder.”

Varje år levereras 1,5 miljoner träd och plantor till destinationer över hela Europa, vilket innebär att flera tusen av företagets plantor befinner sig på de europeiska vägarna varje dag. De vuxna träden, som ekarna, är den största utmaningen.

NYA GRENAR

1904 lyckades Lorenz von Ehren, son till Johannes och andra generationen inom familjeföretaget, att frakta en 40 år gammal hängbok hela 9 km – en minst sagt imponerande insats på

den tiden. Hoppa 110 år framåt till oktober 2014, när en gigantisk ek från plantskolan fraktades till London som en del i omvandlingen av stationen Kings Cross. Den 63-åriga eken (*Quercus Palustris*, eller kärrek) var 12 meter hög och skickades till England havsvägen på en färja.

Samma träd utgör i dag mittpunkten på det 27 hektar stora grönområdet i ett av Londons mest livliga områden. År 2013 levererade plantskolan 37 kärrekar till en lantegendom nära Manchester i Storbritannien. Företaget kan stoltsera med kundreferenser från Schweiz till Ryssland.

”Bara ett fåtal plantskolor klarar att leverera sådana fullvuxna träd”, säger von Ehren. ”Vi är kända över hela Europa och landskapsarkitekter – och till och med privatpersoner – reser långt för att titta på våra träd och välja ut vad de ska ha.”

Träd och växter kräver avsevärda mängder tid och utrymme för att växa. Cirka 170 personer arbetar på plantskolans odlingar i Hamburg, Bad Zwischenahn och Rellingen. Bland de långa gatorna av träd och parkområden finns arter som har nått den aktningsvärda åldern 100 år.

UPPLYFTANDE

Under tillväxtcykeln omplanteras träden oftast vart fjärde till femte år. Det här är ett lämpligt tillfälle att trimma rotklumpen. Den traditionella metoden för att gräva upp stora träd på plantskolan kräver två maskiner. En hjulgrävmaskin av typ EW160D har till uppgift att gräva runt trädets bas för att frigöra rotklumpen. En Volvo-hjullastare av modell L90C tar därefter över jobbet och lyfter upp både träd och rotklump ur jorden med hjälp av ett vanligt gaffelredskap. Därefter spänns trädet fast och sänks försiktigt ned på ett lastbilsflak för transport. →



Verkställande direktör Bernhard von Ehren

Proceduren tar i dag upp till en timme, men kommer att förändras helt med den nya L120-maskinens ankomst. Utrustad med den gigantiska, hydrauliska trädspaden kommer Volvo-maskinen att lyfta upp trädet och rotklumpen ur jorden på mindre än fem minuter.

Företaget har arbetat med maskiner från Volvo i många år, och för närvarande består maskinparken av åtta hjullastare – modellerna L35B, L60F, L70D och L90C – och den extra mobila hjulgrävmaskinen EW160D.

Den nya trädspaden har fyra blad som utan ansträngning kan lyfta upp en två meter bred rotklump från 126 cm djup.

Idén att använda en trädspade som redskap är numera standard i plantskoleindustrin och utvecklades ursprungligen av en expert på utformning av trädspadar i Nürnberg, i samarbete med Lorenz von Ehrens plantskola.

Volvo L120 anpassas med hjälp av en specialdesignad styrspak för att kunna styra den fyra ton tunga spaden.

”Styrspaken är en innovation som vi har bidragit till att utforma”, säger produktionschef Kay Hackmack. ”Den styr vart och ett av de fyra bladen på spaden individuellt samtidigt som den styr själva hjullastaren”, förklarar han. ”Spaden är dessutom utrustad med en kamera på insidan av bladen som ger föraren ännu bättre sikt och precision.”

SLÄKTTRÄD

Sedan en tid tillbaka arbetar plantskolan med en mindre version av systemet för att hantera yngre träd, som kräver regelbunden omskolning. Ett 1 400 mm spadredskap fästs på en Volvo-hjullastare av typ L60F och gör det möjligt att lossa varje träd från marken på några minuter. På det här sättet kan upp till 100 yngre träd omskolas på en enda dag.

I framtiden kommer plantskolans betydligt större och äldre träd att kunna hanteras med nästan samma produktivitet. ”Med vår nya L120 kommer vi att kunna hantera träden betydligt snabbare och spara mycket dyrbar tid”, säger von Ehren.

”De ekar som flyttas nu planterades av min pappa, och de som vi planterar nu kommer att skördas av mina barn om



Flyttad ek vid Kings Cross i London.

20 år”, förklarar han och tillägger: ”Frågan är vilka förhållanden de kommer att ställas inför om 20 år?” För att få svar på det har von Ehren tagit hjälp av modern forskning.


”Vi stödjer olika projekt inom vetenskap och forskning sedan flera årtionden, och just nu ligger fokus på träd för urbana miljöer. Vi vet redan nu att vi om 20 år måste kunna erbjuda träd som klarar klimatfluktuationer med både hetta och köld.

GRÖNA PIONJÄRER

I september 2015 firade plantskolan 150-årsjubileum genom att anordna konferensen Lorenz von Ehren ”Green Pioneers” i samarbete med European Garden Awards.

”Även om såväl tekniken, miljön och trenderna har förändrats kvarstår vår viktigaste drivkraft: vi älskar träd”, bekräftar von Ehren.

Plantskolans omsorgsfulla odlingsmetoder har resulterat i utmärkelser i form av de högsta Ecoprofit-certifieringarna för miljöprogram från tyska Regional Plants Certification Association.

I november 2015 utökades plantskolans meritlista med den prestigefyllda TASPO-utmärkelsen för årets plantskola 2015, som presenterades av odlingsbranschens veckobaserade nyhetsorgan. 

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



UPP TILL 100 UNGA
TRÄD KAN OMPLANTERAS
PÅ EN DAG

Ett spadredskap används för att lossa varje träd från marken

MED FULL KRAFT

Rörläggare från Volvo CE har en viktig roll
i Argentinas energirevolution →

av Marc Rogers

Ar 1931, efter flera års utforskande av vildmarken i Patagonien, skrev den amerikanske geologen Charles Edwin Weaver om en stor klippformation cirka 1 000 km sydväst om Buenos Aires som tycktes innehålla stora oljefyndigheter. Det skulle dock dröja nästan 80 år innan nya bormingstekniker kunde realisera den effekt som "Vaca Muerta", som betyder "död ko", skulle få för Argentinas ekonomi.

År 2011 meddelade det argentinska oljebolaget YPF – då majoritetsägt av Repsol – att man hade upptäckt massiva fyndigheter av skifferolja och -gas flera kilometer under jorden. Ett år senare förstatligade den argentinska regeringen YPF och initierade en ambitiös plan för att utveckla icke-konventionell produktion i regionen.

Vaca Muerta omfattar ett område på cirka 30 000 km², ungefär lika stort som Belgien, och beräknas innehålla världens andra respektive fjärde viktigaste icke-konventionella gas- och oljereserver. På YPF gläds man åt att kunna täcka Argentinas hela energibehov flera decennier framåt enbart genom att utnyttja en bråkdel av fyndigheten.

Upptäckten väcker nytt hopp om framtiden i provinsen Neuquén, där olja har utvunnits i över hundra år, men den konventionella produktionen har minskat under flera års tid. Den skapar också nya möjligheter för lokala företag som Oilfield Production Services SRL (OPS), ett lokalt företag som erbjuder en rad olika tekniska konsulttjänster och byggtjänster till kolväteindustrin.

"Vaca Muerta har haft en gynnsam effekt i området eftersom det har lockat till sig stora investeringar", förklarar Ignacio Pascual, administrativ chef på OPS.

"Vi hade ett starkt incitament, eftersom den nya oljan och gasen behövde komprimeras för att kunna anslutas till huvudledningarna för naturgas, och det är vårt område."

OPS, som startade 2001 med att erbjuda väg- och vattenanläggningar i mindre skala, fattade beslutet att investera stort i nya maskiner för att expandera och kapitalisera på den nya energirevolutionen. "Vi började använda Volvo Construction Equipment för cirka fem år sedan", minns Pascual. "Vi testade en maskin och den visade sig både effektiv och tillförlitlig, så vi bestämde oss för att fortsätta att investera enbart i Volvo, som numera utgör cirka 85 % av vår maskinpark."

Sedan dess har OPS utökat sin Volvo-maskinpark till 20 maskiner, med en blandning av EC220DL-grävmaskiner, L70F-hjullastare, BL70B-grävlastare, G930-våghyvlar och så de senaste tillskotten: fyra rörläggare av typ PL3005D.

RÖRDRÖMMAR

2014 års beslut att införliva Volvos rörläggare, som levererades 2015, fattades som en del i OPS plan för att utöka verksamheten på området. Företaget hade börjat använda sina

grävlastare som ett substitut för rörläggare, men upplevde processen som svårhanterlig och ineffektiv, i synnerhet när skalan ökade i nya projekt.

"Vi hade dittills specialiserat oss på gaskomprimeringsanläggningar, och tanken var att utveckla vår satsning på rörläggning", förklarar Pascual. "De nya Volvo-maskinerna har hjälpt oss med det, vilket sparar oss mycket tid."

Enligt Alejandro Faris, logistikansvarig på OPS, hade inköpet av de nya rörläggarna en betydande effekt. "I går lyckades vi lägga 2 800 m gasledningar med tjockleken 61 cm med en enda rörläggare och en förare som ledde arbetet. Tidigare skulle samma arbete ha krävt en grupp på tio personer, och det hade tagit sju eller åtta dagar att lägga 2 800 m."

Faris berättar att samma typ av tidsbesparingar uppnås i samband med projektstarter, vilket är en viktig aspekt i Patagonien där avstånden är stora och kvaliteten på de flesta vägar till avlägsna områden lämnar mycket att önska.

"Vi var tvungna att dela upp de maskiner vi använde tidigare i delar, vilket gjorde att logistiken kring varje arbetsplats kunde ta en hel vecka eller tio dagar", berättar Faris. "I dag får vi Volvo-maskinerna på plats färdigmonterade och kan komma igång med arbetet på två till tre dagar."

HEMIFRÅN MEN HEMMA

Det är inte bara ledningen på OPS som hyllar tillskottet av moderna Volvo-maskiner. Medan företaget arbetar för att vinna nya kontrakt och slutföra pågående projekt på upp till cirka 100 km, arbetar maskinförarna långa skift i de torra och blåsiga landskap som präglar den patagonska stäppen.

"Maskinen är riktigt bekväm och rymlig att arbeta i", säger Claudio Veloso, en av fyra förare som utbildats för att köra de nya PL3005D-rörläggarna. "Arbetet blir säkrare tack vare den goda sikten, och det finns ingen egentlig risk för att maskinen ska välta."

Cristobal Acuña, även han en av de fyra, har kört maskiner för OPS i 11 år och förklarar att han inte kan tänka sig att återgå till de hyrda maskiner han började med. "Det här är första gången jag har arbetat med en sådan här fulländad maskin. Sätet är som en säng där du kan vila under pauser. Den har musikanläggning, riktig luftkonditionering och element. Jag tror att tekniken hjälper förarna att hålla sig friska, eftersom vi annars skulle tvingas arbeta i 30–40-gradig hetta om sommaren."

Regionens särskilda klimat sätter även själva maskinerna på prov. "Patagonien är ett mycket torrt område och ibland nästan extremt för maskinerna, eftersom marken kan vara mycket kompakt och hård", säger Patrick Souyris, chef för Tecnodiesel och distributör för Volvo CE i regionen. "Det här är en utmaning för maskinerna, i synnerhet vid schaktning, men också en utmaning för Volvo CE att →



Guillermo Fernández, YPF



Föraren Claudio Veloso



Alejandro Faris, OPS



Ignacio Pascual, OPS



Patrick Souyris, Tecnodiesel



Föraren Cristobal Acuña



FÖRETAGET HAR SATT SIN TILLTRO TILL VOLVO

tillgodose kundens behov av skär- och grävkomponenter som krävs för att upprätthålla maskinernas prestanda under deras livscykel.

STICKER UT

OPS hoppas att den ökade effektiviteten och tillförlitligheten ska få företaget att sticka ut bland alla tjänsteleverantörer till de större olje- och gasaktörerna, så att man kan vinna fler kontrakt på såväl regional som nationell nivå. Det ser lovande ut: företaget berättar att man redan har lyckats slutföra ett projekt som normalt sett skulle ta ett år på bara 45 dagar, och har nyligen vunnit flera kontrakt med YPF för att slutföra projekt som konkurrenter har lämnat oavslutade eller i ett otillfredsställande skick.

"OPS har arbetat löpande med oss i två år och vi förser dem löpande med nya projekt eftersom vi har sådant förtroende för dem", förklarar Guillermo Fernández, YPF:s

konstruktionsansvarige för byggprojekt på gasfältet Loma la Lata. "Bytet av maskiner har visat sig riktigt effektivt: Volvo har skapat sina maskiner med den senaste avancerade tekniken, vilket gör grävarbetet säkrare och samtidigt flexibelt vid arbete i trånga utrymmen."

När arbetsbelastningen ökar krävs större investeringar i ny utrustning. I november tog OPS emot en helt ny grävmaskin av modell EC220D, som Souyris beskriver som beviset på företagets obrutna "förtroende, lojalitet och tilltro" gentemot Volvo CE.

"Företaget har satt sin tilltro till Volvo", säger Faris. "Vi har inte bara varit nöjda med maskinerna, utan också med allt som följer med dem, som mekanisk service och assistans på plats. Företaget är redo att utöka maskinparken inför de nya projekt som väntar under 2016 och det är därför vi har köpt in den här nya grävmaskinen." ☒

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



MED GULD I SIKTE

I den västra delen av Ghana bryter guldgruvan Kinross Chirano ny mark med hjälp av både Volvo CE och Volvo Lastvagnar →

av Lauren Clifford-Holmes

Foton av Madelene Cronje



Tillsammans spelar Volvo CE och Volvo Lastvagnar en viktig roll



De ramstyrda A40-dumprarna går snabbt att lyfta och sänka



Maskiner och lastbilar arbetar djupt ned under jorden



FMX 8x4 fylls med last under jord



Cirka 80 Volvo-maskiner arbetar vid gruvan

Efter fyra timmars bilresa från Kumasi, Ghanas näst största stad, växer en modern guldbrytningsverksamhet med ett imponerande gruvläger fram mitt i landskapet.

Chirano etablerades 2005 som en mindre gruvtäkt och köptes 2010 av kanadensiska Kinross Gold Corporation. Under åren har företaget successivt utökad produktionen och etablerat fler gruvtäkter och två underjordiska gruvor. Varje år bryts cirka 7 ton guld, och i mars 2015 firade gruvan att man producerat 2 miljoner uns (knappt 57 ton) guld.

Gruvindustrin har haft tuffa tider till följd av den negativa effekt på råvarupriserna som orsakats av den senaste tidens negativa utveckling av den globala ekonomin. 2011 nådde guldpriserna en topp med över 1 900 USD per uns, och har sedan dess sjunkit till cirka 1 100 USD per uns.

”Trots att branschen har mött stora utmaningar har Chirano lyckats bibehålla lönsamheten genom att genomdriva

omfattande justeringar och nya lösningar, framför allt genom att övergå från kontraktbaserad gruvbrytning till självdriven”, berättar Kenneth Norris, vice ordförande och administrativ chef på Chirano. Förändringsarbetet har gett Chirano bättre kontroll över produktionskostnaderna och minskat dem på flera olika sätt. Det är här som Volvo CE och Volvo Lastvagnar spelar en viktig roll.

UNIKT

Chirano-gruvan har cirka 80 Volvo-maskiner på plats, däribland ramstyrda A40-dumprar, hjullastare och grävlare från Volvo CE som arbetar parallellt med FMX 8x4- och 10x4-dumprar från Volvo Lastvagnar. Det finns också olika typer av stödfordon, som vattentankbilar samt bränsle- och underhållsbilar.

Att tänka utanför ramarna är en tydlig del av Chiranos motto och därför är det ingen överraskning att gruvan har hittat ett annat imponerande sätt att modernisera produktionen: för första gången provas en kombination av ramstyrda Volvo-dumprar och Volvo FMX-lastbilar i den underjordiska verksamheten. Det här är ett perfekt exempel på synergin mellan Volvo CE och Volvo Lastvagnar.

Volvo CE:s affärschef för Central- och Västafrika, Frank Schmitt, förklarar att Volvo Group är unikt i branschen. ”Vi erbjuder både lastbilar för vägtransport och terränggående maskiner som Volvos ramstyrda dumprar”, säger han. ”Det här ger våra kunder flera fördelar i fråga om kompatibilitet, men också den lägsta kostnaden för att frakta material från gruvan till en bearbetningsanläggning eller lagringsplats för stenspill.”

De mycket konkurrenskraftiga kapitalkostnaderna för maskinerna, de rimligt prissatta reservdelarna och en effektiv

service på plats är alla faktorer som bidrar till att Chirano Gold Mines Ltd (CGML) väljer maskiner från Volvo. ”Vi får mycket bra service och landsspecifik support, vilket är avgörande för att kunna arbeta i ett land som Ghana. På grund av det krävande arbetet behöver vi en hel del stöd från den lokala återförsäljaren i form av både delar och teknisk support, för att hålla maskinerna igång dygnet runt”, förklarar Norris. Det är här som SMT, Volvos officiella distributör i Central- och Västafrika, kommer in i bilden.

DEDIKERADE

Denis Pylser, vd för SMT Ghana, betonar vikten av att erbjuda tillförlitlig underhålls- och reparationservice. SMT bedriver verksamhet på tre platser i Ghana och ingår i SMT-koncernen, som finns i 26 länder i Afrika och Europa och har →



Denis Pylser



Raphael Komla Okai



Kenneth Norris



Frank Schmitt och Paul Arwona Bejele

sitt huvudkontor i Belgien. Den lokala verkstaden bemannas av åtta tekniker som enbart arbetar för Chirano och garanterar omedelbar hjälp med eventuella problem på Volvo-maskinerna. "Teknikerna minimerar avbrottstiden på maskinerna, vilket optimerar gruvans produktivitet", säger han.

"Det som är unikt är att 8x4-dumprarna arbetar under jord medan 10x4-dumprarna arbetar i dagbrottet. På båda platserna assisteras de av Volvos ramstyrda dumprar och andra stödmaskiner", berättar Pylser. Med stark ramstyrning och effektiv styrning är de ramstyrda dumprarna särskilt väl lämpade för gruvbrytning under jord.

Paul Arwona Bejele, ansvarig för dagbrottsverksamheten, berättar att man tvingades fatta "mycket genomtänkta beslut" för att hålla ned produktionskostnaderna. "Vid gruvdrift i dagbrott i synnerhet utgör transporterna en av de största kostnaderna", säger han. "För oss på Chirano var Volvo ett smart val. Bränsleförbrukningen är låg och maskinerna är lättmanövrerade, vilket innebär att vi slipper bryta upp större ytor för att de ska ta sig fram. De förflyttar sig dessutom snabbt mellan dumpningsplatserna och groparna."

Bränsleförbrukningen har utgjort den största årliga kostnaden för CGML efter lönekostnaderna, och besparingarna har varit betydande.

VOLVO CE OCH VOLVO LASTVAGNAR SPELAR EN VIKTIG ROLL

"Alla Volvo-maskiner är utrustade med Volvo-motorer som har högt vridmoment vid låga varvtal", förklarar Schmitt. "Det ger kunden fördelen med låg bränsleförbrukning, vilket innebär lägre driftskostnader."

Maskinerna kräver dessutom färre typer av vätska – ännu en besparing. "Vi har utformat maskinerna så att de kräver färre serviceintervall, vilket innebär ett minskat behov av underhållsvätskor som olja, smörjmedel och kylmedel", säger Schmitt.

"För att kunna köra exempelvis 12 000 timmar med en ramstyrd dumper behöver du ungefär en tredjedel mindre vätska än konkurrenternas maskiner.

POPULÄRA

De ramstyrda dumprarna är otroligt populära bland de lokala förarna. Med ena handen vilande i en stolt pose mot maskinens imponerande, gula kaross förklarar föraren Collins Hudekpor varför den är så fantastisk att arbeta med. "Den är otroligt smidig på trånga platser och snabb vid dumpning. Den kör inte heller fast när vi arbetar i leriga områden", berättar han. "Men jag tror ändå att det bästa med den här dumpern är att bromssystemet är så effektivt, och att du inte behöver använda bromsarna så mycket i nedåtlutning."

Bejele är också ett stort fan av den ramstyrda dumpern. "Det är en robust och mångsidig maskin som klarar alla förhållanden. För den här branschen är det min föredragna maskin." Från sin position längst bort vid ett av de enorma dagbrotten övervakar han maskinerna där de arbetar sig fram längs de kuperade, roströda vägarna för att tömma sina flak, och poängterar fordonens dumpningskapacitet. "De lyfter vagnen otroligt snabbt, även när de är lastade, och sänker den lika snabbt. Det här är faktorer som förkortar arbetscyklerna och ökar produktiviteten – och en av de saker som hjälper oss att överleva under dessa för gruvdriften så tuffa ekonomiska tider", säger han.

ÖVERTYGAD

Chiranos ansvarige för gruvdriften under jord, Raphael Komla Okai, arbetade vid gruvan innan den blev självdriven. Han minns hur de tidigare entreprenörerna använde tunga maskiner under jord som var både dyra och drogs med höga driftskostnader. När företaget fattade beslutet att välja Volvo hade han vissa invändningar. "Först trodde vi att FMX-lastbilarna inte riktigt var avsedda för verksamhet under jord, men två år senare kan vi konstatera att de är mycket effektiva", berättar Okai.

Till att börja med togs invändningarna på allvar, eftersom den

här typen av lastbilar traditionellt sett inte har använts under jord. Norris hade dock sett dem användas utan problem under jord i både Spanien och Peru, och ansåg att de borde fungera även i Ghana. Numera höjer ingen i gruvan på ögonbrynen när de ser FMX-bilarna bredvid de ramstyrda dumprarna, där de oförtrutet arbetar sig fram 300–500 meter under jordytan.

"Vi är först i Afrika med att använda den här typen av lastbilar under jord, och jag tror att många uppmärksammar det", säger Norris. "Det här är viktigt för att överleva med de låga råvaru- och guldpriser som råder nu – du måste vara innovativ och hitta många olika sätt att göra saker på."

Verksamheten i den här gruvan beräknas i dagsläget pågå till och med 2020, men Chirano utforskar området kontinuerligt och när nya tillgångar hittas ökar chanserna för att livscykeln förlängs – och här räknas Volvos insatser som en bidragande faktor. Genom att sänka produktionskostnaderna har Chirano kunnat utforska nya guldmineraltillgångar, som kanske inte har varit lönsamma att exploatera förrän nu. "Det

innebär en stor fördel för oss", säger Norris. "Genom att sänka våra kostnader för att bryta guld med hjälp av en mer effektiv maskin med lägre driftskostnader öppnar vi nya dörrar och möjligheter att förlänga gruvans livstid." ▣

FÖR OSS VAR VOLVO ETT SMART VAL

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

SÅ GOTT SOM NY

Ombyggda maskiner är ett spännande alternativ i tuffa tider →

av Dave Keating



Sebastien Imbert (vänster) och hans chef Marc Botin, vd för Solomat Location (mitten) med Laurent Pesty från Kléber Malécot



Stéphane Malécot, vd på Kléber Malécot, i verkstaden

Den franska byggsektorn står inför svåra tider. Den övergripande ekonomiska krisen har medfört att färre projekt får grönt ljus. I slutet av 2015 krympte den franska marknaden med cirka 22 % jämfört med föregående år, samtidigt som brist på arbetskraft och högre byggkostnader har resulterat i oavslutade projekt över hela Frankrike.

För leverantörer av entreprenadmaskiner har inbromsningen varit särskilt tuff. När kunderna behöver färre maskiner minskar försäljningen. Så vad kan en kund göra när det är dags att fylla lagret igen, men beställningarna inte rättfärdigar utgiften?

Just det här dilemmat drabbade Solomat Location, ett medelstort uthyrningsföretag med bas utanför Orléans som hyr ut alla typer av anläggningsmaskiner från 17 olika depåer i centrala Frankrike. Solomat hade nyligen beställt ett antal nya maskiner, däribland två nya grävmaskiner från Volvo – en EC300E och en EC380E, båda med förlängd garanti. Samtidigt nådde fyra av företagets ramstyrda Volvo-dumprar av modellerna A30D och A30E slutet av sin livslängd under förra året, och behövde ersättas.

Med tanke på den ekonomiska situationen var det svårt att rättfärdiga ett köp av ytterligare fyra anläggningsmaskiner, trots att de befintliga maskinerna hade slutat att fungera.

Solomat kontaktade ett antal återförsäljare för att hitta bra priser, men när turen var kommen till Kléber Malécot, en medelstor, familjeägd, fransk Volvo CE-återförsäljare som företaget hade arbetat med i trettio år, fick man i stället ett spännande förslag.

”Det är utan tvekan tuffa tider för våra kunder, och därför förstod vi att vi var tvungna att komma med en ny typ av förslag”, säger Stéphane Macélot, ägare till Kléber Malécot. ”Vi erbjöd dem en ombyggnation.”

Solomat accepterade erbjudandet och arbetet kunde börja.

GLOBAL SATSNING

Ombyggnationen ingår i ett nytt program som Volvo CE har skapat för att återförsäljare ska kunna återställa äldre maskiner och göra dem så gott som nya genom att bygga om dem inifrån och ut. Det var ursprungligen tänkt som ett kompletterande erbjudande men är numera ett attraktivt alternativ till att köpa en ny maskin under tuffa marknadsvillkor. I motsats till en reparation innebär en ombyggnad att motorn och andra viktiga delar byts ut helt och hållet. Och, om kunden väljer det mest kompletta ombyggnationspaketet, kan återförsäljaren även återställa inredningen och utvändiga detaljer på maskinen liksom mekaniska komponenter så att den ser ut som ny.

”Programmet initierades för några år sedan på den franska marknaden, och just nu förstärker vi det för att göra det tillgängligt globalt med Volvos godkännandestämpel”, berättar Yasser Oweida, global chef för Volvo Certified Rebuild Program. ”Vårt unika säljargument är att vi erbjuder våra kunder en besparing på minst 40 % av priset för en ny maskin.”

Kléber Malécot kommer att bygga om fyra maskiner åt Solomat, där de första tre beräknas vara klara i januari 2016 och den fjärde i mars – alldeles lagom tills byggsäsongen startar.

PLASTIKKIRURGI

En demonterad ramstyrd dumper bär tydliga spår av sitt långa och slitsamma arbetsliv, framför allt i jämförelse med blänkande nya fordon. Ombyggd och klar kommer den nästan att se ut som ny. Solomat valde det kompletta paketet, där även kosmetisk förnyring ingår. Valet stod mellan paketet för grundläggande maskinprestanda, Volvo Certified Powertrain Rebuild, eller en fullfjädrad Complete Rebuild, som innefattar översyn av hytten och återställning av såväl exteriören som återuppbyggnad av drivlinan.

Marc Botin, som är chef på Solomats huvudanläggning nära staden Sens, kan se alla maskiner som väntar på att bli uthyrda från sitt kontor. ”Vi bestämde oss för att satsa på det kompletta paketet, eftersom vi vill att våra maskiner ska se snygga ut”, säger han. ”Det är lika mycket för arbetarnas som för kundernas skull.” De som ska köra fordonen blir glada när de får en ny maskin, eller i det här fallet en maskin som ser ny ut. Kontrollerna och användningen är dock densamma i maskinen, vilket innebär att förarna slipper lära sig ett helt nytt system.

Arbetet med maskinerna utförs en timme längre bort, vid Kléber Malécots huvudkontor. Ombyggnationen utgår från ett tomt skal som strippats på motorn och inleds med den praktiska maskinvaran, följt av det kosmetiska arbetet som sannolikt påbörjas ungefär en månad senare.

FÖRSÄKRING

Även om de ramstyrda dumprar som väntar på ombyggnation står bland de maskiner som kommit in för vanlig reparation, är planerna för de tidigare betydligt mer komplicerade. Laurent Pesty, teknisk chef på Kléber Malécot, ansvarar för proceduren för ombyggnad och berättar att man har utvecklat en standardiserad process. ”Först undersöker vi maskinen för att beräkna arbetsinsatsen”, säger han. ”Vi har genomfört 12 ombyggnationer och använder oss nu av en utvärderingsprocess för att ta reda på hur proceduren kan optimeras.”

Självklart är det inte alltid enkelt att övertyga kunderna om att en ombyggnation är det bästa alternativet. Kunderna frågar om försäkringens giltighet och om hur de ska hantera det faktum att deras maskiner tas ur drift i flera månader. Pesty förklarar att det går att kringgå dessa problem genom att erbjuda en särskild ombyggnationsförsäkring och genom att utföra arbetet på vintern när bygguppgifterna är färre.

Även återförsäljarna kan ha vissa invändningar, medger Pesty. Om de börjar erbjuda attraktiva ombyggnationer finns trots allt risken att kunderna slutar att efterfråga nya maskiner, men i det rådande ekonomiska klimatet har de ändå ett begränsat antal alternativ.

Malécot säger att han tror att den här typen av erbjudanden passar perfekt i de tuffa tider som råder i byggsektorn och tillägger: ”Det är en perfekt produkt i kristider”. ”Om jag var kund och skulle se över min totala ägandekostnad skulle jag satsa på ombyggnationer.”

SLUTPRODUKT

I början av 2016 bör Solomat ha fått sina ”nästan-som-nya” maskiner, nymålade med nya säkerhetsförbättringar som säkerhetsstänger i orange och videokameror för bakåtsikt. Eftersom maskinerna faktiskt inte är nya behöver de dock inte följa de nya föreskrifter som annars kan medföra ytterligare kostnader för kunden.

Malécot säger att han hoppas kunna underteckna ett nytt avtal med Solomat nästa år för att bygga om ytterligare fyra fordon. För sin del är Botin på Solomat optimistisk kring ett framtida samarbete. Han inser att förtroende är avgörande för ett så pass omfattande projekt – och för Kléber Macélot och Volvo CE har han det förtroendet. ”Ett projekt som det här kräver förtroende”, säger han.

När Volvo CE ska börja kopiera ombyggnationskontrakt av det här slaget globalt, är samma förtroende mellan återförsäljare och kunder avgörande för att fler affärer ska gå i lås. ☛

Bilder av de färdiga ombyggda maskinerna finns att se på Facebook-sidan för Spirit från den 16 mars

PÅ SPÅRET

Kunderna hjälper Volvo CE att
ta fram specialtillämpningar →

av Richard Orange

Ett rasslande ljud hörs, dämpat av den kallfuktiga luften, och sedan susar ett tåg förbi, dekorerat i den pastellblå färg som kännetecknar det skånska tågbolaget Pågatåg.

”Vissa av dem kör i 200 km/h”, säger Conny Andersson, ägare av entreprenadföretaget Connys Entreprenad med banarbeten som specialområde.

Lyckligtvis är det 50 trygga meter och ett rejält staket mellan Andersson och den järnväg som länkar samman Helsingborg med Malmö.

Andersson besöker en bangård nära Helsingborg, där han har vunnit ett kontrakt för att lägga ytterligare 300 meter spår. Han visar hur hans Volvo L90F-hjullastare kan arbeta på rälsen tack vare ett antal justeringar på modellen som utarbetats av Volvo CE:s Special Applications Solutions-team.

Järnvägsentreprenörer är ett särskilt släkte – de har begränsad tillgång till spåren för renovering och reparationer, ofta bara några veckor åt gången och ofta mitt på natten eller under vanliga helger och helgdagar. Driftstörningar medför straffavgifter, så tillförlitligheten har stor betydelse.

Att montera hjullastaren på rälsen går på någon minut. Daniel Nilsson, en av de 14 maskinförare som arbetar för Connys Entreprenad, lirkar upp maskinen på spåret. ”Du måste köra lite bakåt och lite framåt och hela tiden hålla ögonen på hjulen”, förklarar Andersson medan Nilsson positionerar fordonet.

Connys Entreprenad äger tre rälsanpassade hjullastare från Volvo

”Volvos hjullastare är helt enkelt extremt bra”, säger han. ”Den där maskinen har 8 000 timmar på nacken, med mycket få avbrott och haverier.” Han pekar mot fästet till rälshjulet: ”Det är viktigt att det inte tar för mycket plats, det måste vara mycket kompakt”, förklarar han och pekar på mellanrummet under chassit. ”Det är permanent monterat på maskinen, vilket kräver markfrigång på både väg och räls.”

I RULLNING

Två boggikonstruktioner, monterade på de främre och bakre ramarna, sänks med hydraulik ned på spåret så att rälshjulen successivt bär mer och mer av maskinens vikt tills gummihjulen har optimal kontakt för att driva fordonet. Därefter kan Nilsson köra hjullastaren fram och tillbaka längs spåret med hjälp av rälsen.

”Det är så här de ska användas”, förklarar Andersson nöjt när maskinen rullar iväg. ”Och om jag använde en grävmaskin är det också exakt så här den skulle förflytta sig på rälsen.”

Processen kan när som helst påverkas av flera olika faktorer, till exempel last i maskinens skopa, och det är sådana detaljer som Volvo CE måste ta hänsyn till – med hjälp av sina kunder.

För Per Johan Rosdahl, kommersiell projektledare i Volvo CE:s Special Applications Solutions-team, är engagerade pilotkunder

som Andersson avgörande för att företaget ska kunna tillgodose ovanliga krav från kunderna genom att anpassa Volvo CE-maskiner för specialtillämpningar.

”Conny Andersson ligger i framkant av utvecklingen med sin rälstillämpning”, säger Rosdahl. ”Han ser till att vi står på tå och letar ständigt efter förbättringar som kan öka effektiviteten, precis som vi.”

Andersson har samarbetat med ingenjörer från Volvo CE och partner för att få hjälp med att designa och utveckla en rälstillämpning för den nya grävmaskinen EWR150E med kort bakre svängradie (se artikel på s. 38). Han hoppas kunna ersätta befintliga grävmaskiner i sin maskinpark på 20 maskiner med flera av de nya Volvo-modellerna och han har redan köpt sin första.

Andersson äger tre rälsanpassade hjullastare från Volvo – inköpta 2008, 2010 och 2012 – och hans första Volvo-maskin, köpt 2006, nådde aktningsvärda 18 000 timmar innan den ställdes av.

Anpassningen av hjullastare och grävmaskiner för banarbeten tillgodoser behoven hos specialentreprenörer, men omvandlingen hindrar dem inte från att användas i normala tillämpningar när de inte behövs för rälsbaserade projekt, eller om arbetet fördröjs eller förhindras på grund av vädret. Flexibiliteten i att äga ”två maskiner i en” garanterar att kunderna får maximal nyttjandegrad och avkastning på investeringen.

VÄXANDE INTRESSE

Anderssons intresse för entreprenadmaskiner väcktes redan i ungdomen på närliggande bondgårdar.

”Min pappa körde trädskördare och min mormor hade flera olika traktorer på sin bondgård. När jag som ungdom började arbeta på en bondgård hade grannen en grävlastare.”

Vid 24 års ålder hade Andersson – i dag 35 år – startat sitt eget entreprenadföretag. Två år senare köpte han sin första maskin och några år senare vann han ett kontrakt på att bygga

16 tågstationer som skulle förena städer och mindre orter runt Malmö och Köpenhamn – ett arbete som avslutades 2014.

Att anpassa hjullastare för rälsarbete har lönat sig för Andersson. Med åtta pågående kontrakt berättar han att det ofta råder stor brist på maskiner för den typ av arbete som han får i uppdrag att utföra.

”I den här regionen finns kanske 150 hjullastare i drift, men bara runt fem av dem kan köras på räls”, förklarar han.

Genom att arbeta sida vid sida kan två av hans rälsanpassade hjullastare byta en uppsättning spårväxlar på 20 ton på en timme, en uppgift som skulle ta sex timmar med en vanlig hjullastare. Tack vare rälsmaskinerna kan hans förare dessutom snabbt köra aggregat och annat material till platser tiotals kilometer längre bort längs spåret från närmaste hämtningsplats.

För att få anpassas för rälsarbete måste hans maskiner dock uppfylla strikta krav som skiljer sig från land till land och förändras från år till år. Från 2017 kommer till exempel nya EU-regler att kräva att Andersson uppdaterar sina grävmaskiner med indikatorer för märkkapacitans, ett lasthanteringssystem som gör det svårare att välta med en överlastad, rälsgående grävmaskin.

Reglerna omfattar även krav på höjdbegränsningar för grävmaskiner och hjullastare, så att lyftarm och skopa inte kan nudda de strömförande ledningarna på 16 kV ovanför rälsen, och att de jordas om detta ändå skulle inträffa. Svänglås är obligatoriskt, så att föraren i en grävmaskin som arbetar på ett spår intill ett spår i drift inte kan råka flytta skopan så att den kommer i vägen för ett passerande tåg. Av samma orsaker finns gränser för hur långt motvikten längst bak på grävmaskinen får sticka ut. Den förkortade bakre svängradien på den nya EWR150E gör maskinen perfekt för just den här tillämpningen.

PRAKTISK

Andersson själv tillbringar en hel del av sin tid bakom spakarna på en maskin. Enligt hans mening är det där en chef hör hemma.

”Det finns två skäl till att du bör sitta där”, argumenterar han. ”Du kan följa utvecklingen bättre och det är enklare att få nya uppdrag när du är ute i fält än när du sitter hemma.”

Hans arbete ger dock inte mycket tid över för vila. ”Jag hinner inget utöver att umgås med vänner och familjen”, medger han. ”När jag inte är ute och arbetar lagar jag maskiner. Har du 20 maskiner är det alltid något som behöver fixas. Det är min hobby och mitt jobb på en gång.”

Till och med när Andersson tar rast är det ofta i sällskap av hans 14 förare.

”Vi arbetar obekväma tider och på helger och därför försöker vi att göra något tillsammans varje år”, berättar han.

Förra vintern åkte vi skidor tillsammans. I år planerar de att besöka bauma-mässan i München, men bara för nöjes skull ...

ATT ANPASSA HJULLASTARE FÖR RÄLSARBETE HAR LÖNAT SIG

Att lägga räls går snabbt



DEN URBANA GRÄVMASKINEN

Volvo CE antar utmaningen med sin nya grävmaskin
EWR150E med kort bakre svängradie

av Nigel Griffiths



Foton av Juha Roininen och Sebastian Berger



Peter Bauer (vänster) från Volvo CE med
Peter Grünenwald från Robert Aebi

Den nya grävmaskinen är anpassad för användning i städer och har den kortaste svängradien i viktclassen bland alla Steg IV-maskiner på marknaden – och den får redan positiv feedback från potentiella kunder. EWR150E har utvecklats på Volvo CE:s fabrik i Konz i Tyskland och tillgodoser behovet av en maskin med kort bakre svängradie för urbana miljöer.

Den nya grävmaskinen, EWR150E, kombinerar de bästa egenskaperna hos både EW140D och EW160E med egna avancerade funktioner, och en viktig sådan hos nya EWR150E är maskinens korta svängradie på endast 1 720 mm. Den gör det möjligt för föraren att arbeta säkert på trånga ytor, i synnerhet smala, enfiliga vägar, utan att störa trafiken.

Allt det här har uppnåtts utan kompromisser med räckvidd, lyft- eller grävprestanda. En imponerande grävräckvidd på 8,7 m och en lyftarm på 2,45 m ger maskinen en enastående lyftkapacitet och förbättrad stabilitet jämfört med en vanlig grävmaskin i samma klass.

En av de viktigaste aspekterna av designen, som gör allt detta möjligt, är att motorn numera sitter längst bak på maskinen.

”Det krävdes en del lateralt tänkande från vår sida för att förstå hur vi skulle placera motorn och kylsystemet bakom hytten”, förklarar Volvo CE:s tekniske produktchef Peter Bauer, som haft en central roll i maskinens designteam.

”Den viktigaste aspekten är att den bakre delen av 150 håller sig på ena sidan av vägen när maskinen roterar för att arbeta på en väg eller trottoar, utan att hindra trafiken i filen på den andra sidan. →

”Att flytta bak motorn ger även bättre sikt, framför allt på förarens högra sida, vilket i sin tur förbättrar säkerheten. Anpassningen minskar bullret kring hytten, eftersom motorn och kylsystemet sitter där bak.

TESTRESULTAT

Designen och funktionerna har utvecklats i nära samarbete med kunderna och därefter förfinats genom kund-clinics samt i fält av testförare över hela Europa (se artikel på s. 34).

Förarupplevelsen har också prioriterats. Inredningen i hytten och hydrauliken har designats så att förarna ska få känslan av att ha ”kommit hem”. Förarna kan även ta med sig alla sina verktyg i en särskild verktygslåda som dras ut från undervagnen. Lådan är en ny funktion och klarar upp till 120 kg. Inne i hytten finns fler förvaringsmöjligheter och rymligt benutrymme.

EWR150E har utformats för att underlätta service. Så snart maskinen har startat kontrollerar den automatiskt alla vätskenivåer, inklusive motorolja och hydraulvätska, och informerar föraren via den digitala displayen om något behöver åtgärdas.

Bomupphängningssystemet med hydrauliska dämpare och gastrycksdämpare innebär att föraren kan förflytta sig snabbare i ojämn terräng, och det övergripande hydrauliksystemet har också förbättrats för högre reaktionssnabbhet.

När EWR150E sattes på prov i tyska Krefeld av kabellägningsentreprenören Gebr. Kickartz GmbH, imponerade den omedelbart på platschef Thorsten Bargatsky.

Stabilitet och manövrerbarhet fick också godkänt, medan utseendet och designen som helhet upplevs som ”tilltalande” och med ”bra känsla”, säger Bargatsky.

”Den korta svängradien är helt klart en stor fördel, eftersom den gör att vi kan arbeta i tätbebyggda bostadsområden utan att hindra trafiken”, förklarar han. ”Våra förare är mycket nöjda med 150-modellens manövrerbarhet och räckvidd. De använder ofta bladet som extra stabilisering vid lyft, vilket ökar säkerheten och stabiliteten ytterligare.”

Kickartz har en maskinpark med 22 mobila grävmaskiner igång och är därmed väl rustad att bedöma maskinens kvaliteter.

”Vi får allt fler uppdrag i städernas grönområden och upplever att miljöstandarderna och kraven i kommunala upphandlingar blir allt högre”, säger Bargatsky. ”När vi köper nya maskiner måste vi förutse framtida normer och standarder från myndigheterna. Utsläppsvärdena från Steg IV-motorerna gör att de här maskinerna sannolikt är en god långsiktig investering för oss.

ANVÄNDARVÄNLIGA

Volvo CE:s globala produktchef Marc Engels förklarar att den nya maskinen i själva verket är en variant av 140-modellen med kortare bakre svängradie och 160-modellens vikt, och att den fyller en viktig lucka på marknaden.

”150-modellen har många nya funktioner i form av manövrerbarhet och sikt för föraren”, säger han. ”Föraren kan dra nytta av maskinens prestanda, och prismässigt är den mycket konkurrenskraftig.”

Matthias Maehler, säljrepresentant hos Volvo CE:s distributör Swecon, får positiv feedback om maskinen från kunderna. Särskilt stor betydelse har Steg IV-motorns effekt och låga utsläppsnivåer.

”Den här motorn motsvarar redan den senaste generationens teknik jämfört med konkurrenterna”, säger Maehler. ”För oss är den nya mobila grävmaskinen med kort bakre svängradie en möjlighet att närma oss nya kunder och erbjuda dem en praktisk maskin för arbete i mer begränsade miljöer.”

Volvos Steg IV-motor i 150-modellen använder V-ACT-teknik, som ger högt vridmoment vid låga varvtal med låg bränsleförbrukning.

Peter Grünenwald på Volvo CE-återförsäljaren Robert Aebi GmbH, betonar också värdet av Volvos intelligenta ECO-läge, som kan minska den urbana grävmaskinens miljöpåverkan och uppfylla de senaste utsläppskraven.

Sannolikt får maskinen också godkänt av förarna. ”Inredningen i Volvos hytt ger föraren oöverträffad sikt, och maskinens alla gränssnitt

som styrsparar, knappsats och den stora LCD-skärmen är ergonomiskt placerade”, berättar Grünenwald.

ALTERNATIV

EWR150E kan fås med en av två olika typer av undervagnar som anpassar maskinens vikt och dragkraft till nästan alla typer av tillämpningar. Den lättaste konfigurationen väger 15,1 ton och har en svetsad undervagn med ett radialblad och en drivlina av EW140-klass.

Den tyngsta konfigurationen väger 17,9 ton och har en bultad undervagn med ett parallellblad, bultade stödmedar och en drivlina av EW160-klass för 30 % högre dragkraft.

De robusta grävmaskinsaxlarna med automatisk eller förarstyrd svängning av framaxeln är mycket hållbara. Detsamma gäller undervagnen, som skyddas genom hög markfrigång och är tillräckligt stark för att klara tuffa arbetsmiljöer.

Maskinen är dessutom kompatibel med en rad olika redskap. Med rotortilt och snabbfästen, slitstarka skopor och slagmaskiner kan maskinen inte bara arbeta i trånga utrymmen, den kan dessutom gräva, lasta, krossa och flytta material med maximal effektivitet och produktivitet. Kunderna kan välja mellan 12 olika däckkonfigurationer (däribland enkla däck och tvillingdäck), alltefter rådande markförhållanden. Maskinen är godkänd för användning på väg och kan kombineras med en dragkrok som kan dra upp till åtta ton med överkörningsbromsar och tre ton utan bromsar. ▣



Thorsten Bargatsky (vänster) från Kickartz och Volvo CE:s Marc Engels



EWR150E är effektiv i svårframkomliga stadsmiljöer

GRÄVER I DET FÖRFLUTNA

Volvo CE klassiska ramstyrda dumper "Grus-Kalle" firar 50 år

av Cathy Smith

Se bilden framför dig: det tidiga sextiotalet i södra Sverige. En ung man, bondson, sitter vid sitt köksbord och skissar på idéer till ett fordon som skulle kunna frakta timmer och ta sig fram bland träden på de snötäckta sluttningarna åt landets ytterst viktiga skogsindustri.

Wiking Björn insåg att han behövde synkronisera hjulen på traktor och trailer på något sätt, för att hindra framhjulen från att halka i snön. Därför började han rita en traktor utan framhjul.

"Han insåg att axeln ständigt var i vägen", berättar Lennart Öknegård, som nu nedtecknar en historia som markerar 50-årsfirandet av den banbrytande maskin som skulle bli känd under namnet "Grus-Kalle". "Han struntade därför i axeln och ritade en trailer som drevs med kraft från traktorn – den första hydrauliska, ledade styrningen. Det var en helt lysande idé."

Året var 1964 och Björn hade nyligen börjat arbeta på Livab, ett lokalt teknikföretag i tätorten Braås, och hade lyckats övertyga sin chef om att han var något på spåren.

I dag har Björn passerat åttio år och bor i närheten av Braås, och minns än hur han fick klartecken att lansera vad som skulle bli ett topphemligt projekt för att bygga en prototyp. Olika delar av maskinen byggdes i olika delar av fabriken för att dölja hemligheten.

"Två av mina närmaste kollegor var de enda som arbetade med det hemliga projektet", minns han.

SNABB TESTNING

De första testerna utfördes under stort hemlighetsmakeri på en bondgård utanför anläggningen. "Den fungerade bra för att vara en helt ny typ av maskin – det var en underlig känsla att köra maskinen för första gången." Den ledade lösningen möjliggjordes av traktorns dragkrok, som förhindrade att traktorn reste sig när den drog tunga trailers. Lösningen patentskyddades av Livab i början av 50-talet.

Det lilla teamet pressades att slutföra projektet så snart som möjligt, eftersom det skulle presenteras på en mäsas nära Eskilstuna, där ingen mindre än Sovjetunionens president Nikita Khrushchev skulle närvara under ett officiellt

Sverigebesök. Det finns inget noterat om vad de sovjetiska besökarna tyckte om den nya maskinen – de köpte den inte, men det gjorde däremot den svenska skogsindustrin.

Maskinen var svaret på skogsarbetarnas böner – det imponerande fordonet hade byggts på bara tre månader och hade ledad styrning, fyrhjulsdrift, förarhytt och en bom. Däremot saknade den ett namn och blev därför känd som "Timmer-Kalle" efter Carl Lihnell, Livabs ägare.

Lihnell insåg att maskinen hade framtiden för sig och hade vid det här laget undertecknat ett samarbetsavtal mellan Livab och Bolinder-Munktell (Volvo CE:s föregångare). Det var tydligt att samma teknik kunde användas för att bygga en terränggående, ledad dumper för byggsektorn. Den här insikten skulle senare revolutionera förflyttningen av massor i branta och leriga miljöer som ofta var oframkomliga för andra fordon.

TRENDSÄTTARE

År 1966, för 50 år sedan, föddes DR 631 – mer känd som "Grus-Kalle" eller "Gravel Charlie" – världens första serietillverkade, ramstyrda dumper.

Grus-Kalle hade en lastkapacitet på endast 10 ton (jämfört med upp till 40 ton i dag), men Björns unika koncept fanns med: modellen baserades på en traktor utan framaxel och en dumper med ledad knut kopplad till traktorn. Den var ofjädrad och saknade de bekvämligheter som dagens förare har, men var utrustad med säkerhetshytt – en funktion som imponerar på Öknegård.

"Det är fantastiskt att se vilka standarder man hade för dessa produkter", säger han. "De månader verkligen om säkerheten och komforten för den som skulle köra fordonet. Volvo har alltid varit en trendsättare på det här området."

Öknegård, som är med och skriver den 200 sidor långa historien om Volvos dumprar fram till i dag, är ingen opartisk krönikör. Han var själv en del av Grus-Kalles historia som ansvarig för att administrera avtalet mellan Livab och Bolinder-Munktell för att producera de ledade maskinerna. →

MASKINEN VAR SVARET PÅ SKOGSARBETARNAS BÖNER



Foton av Gustav Mårtensson

Författaren Lennart Öknegård och Grus-Kalle på Munktellmuséet



Grus-Kalle hade en lastkapacitet på 10 ton, att jämföra med dagens 40 ton

Wiking Björn

Hans karriär inom Volvo sträcker sig över 40 år, och i dag arbetar han som volontär på Munktell-muséet i Eskilstuna, som även gav ut boken och har en av de ursprungliga Grus-Kalle-dumprarna för visning.

”Det är en fantastisk historia”, säger han entusiastiskt. ”Vi hade ett suveränt lagarbete. På den tiden var det gott om både uppfinnare och idéer. Alla inblandade hade mycket större praktiska, självförvärvade kunskaper än man har i dag och ett större spelrum som gjorde att de kunde se helheten. I dag är det svårt att föreställa sig att ett fordon skulle gå från idé till prototyp på bara några månader.”

Björn instämmer: ”Jag glömmer aldrig den där tiden, när jag fick möjligheten att bidra med mina stundtals oortodoxa idéer.”

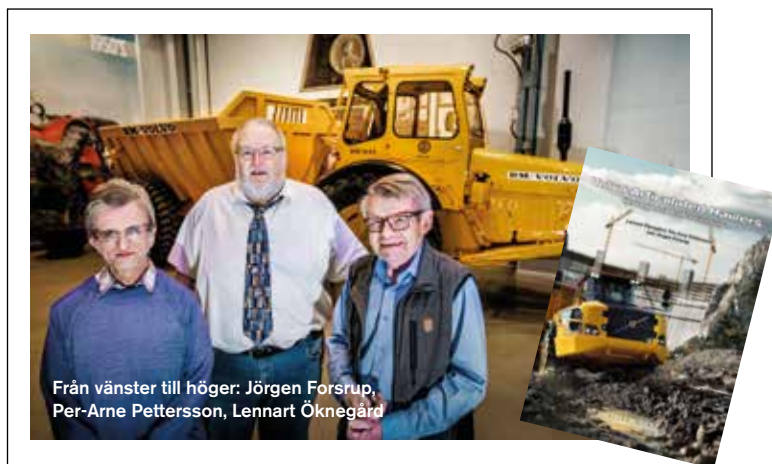
REVOLUTIONERANDE

Grus-Kalle var givetvis bara början. Ett år senare, 1967, kom ännu en modell – DR 860. Den kompletterades med en boggi som gjorde att lasten låg stabilt även i ojämn terräng.

Det var enligt Öknegård det stora genombrottet, då bygg-, gruv- och stenbrottsindustrin upptäckte maskinerna. Manövrerbarheten hos det nya ledade fordonet var inget annat än en revolution. Dess förmåga att ”slingra sig fram som en ål” innebar att den kunde arbeta i extremt brant och svår terräng, och den användes i många komplexa byggprojekt, t.ex. till att bygga kärnreaktorer åt Storbritanniens nya kärnkraftsindustri.

Munktellmuséets bok dokumenterar utvecklingen av Volvos dumper ända fram till dagens maskiner, med all den avancerade teknik som har befäst Volvos position som marknadsledande inom sektorn.

Under sina efterforskningar talade Öknegård med Björn vid ett flertal tillfällen. Han fann det glädjande att se att Björn fortfarande sitter vid sitt bord och funderar ut nya idéer. ”Han är ingen ingenjör utan självlärd, men en briljant man.”



Från vänster till höger: Jörgen Forsrup, Per-Arne Pettersson, Lennart Öknegård

För att uppmärksamma Grus-Kalles 50-årsjubileum ger *Spirit* tio läsare chansen att vinna ett exemplar av boken *Volvodumprar under ett halvt sekel* av Lennart Öknegård, Per-Arne Pettersson och Jörgen Forsrup enligt först-till-kvarn-principen. Skicka ett e-postmeddelande till spirit@volvo.com med texten ”Gravel Charlie” i ämnesfältet och ange om du vill ha ett exemplar på engelska eller svenska.



Femtio år har förflutit sedan den första ramstyrda dumpern rullade ut från Volvos produktionslinje i svenska Braås. Maskinen är känd under namnet ”Grus-Kalle” och skulle bli det första steget på en femtio år lång resa där Volvos dumprar har revolutionerat schaktnings- och transportarbetet i byggsektorn. Femtio år senare är Volvos utbud av ramstyrda dumprar fortfarande ledande.

RAMSTYRDA DUMPRAR

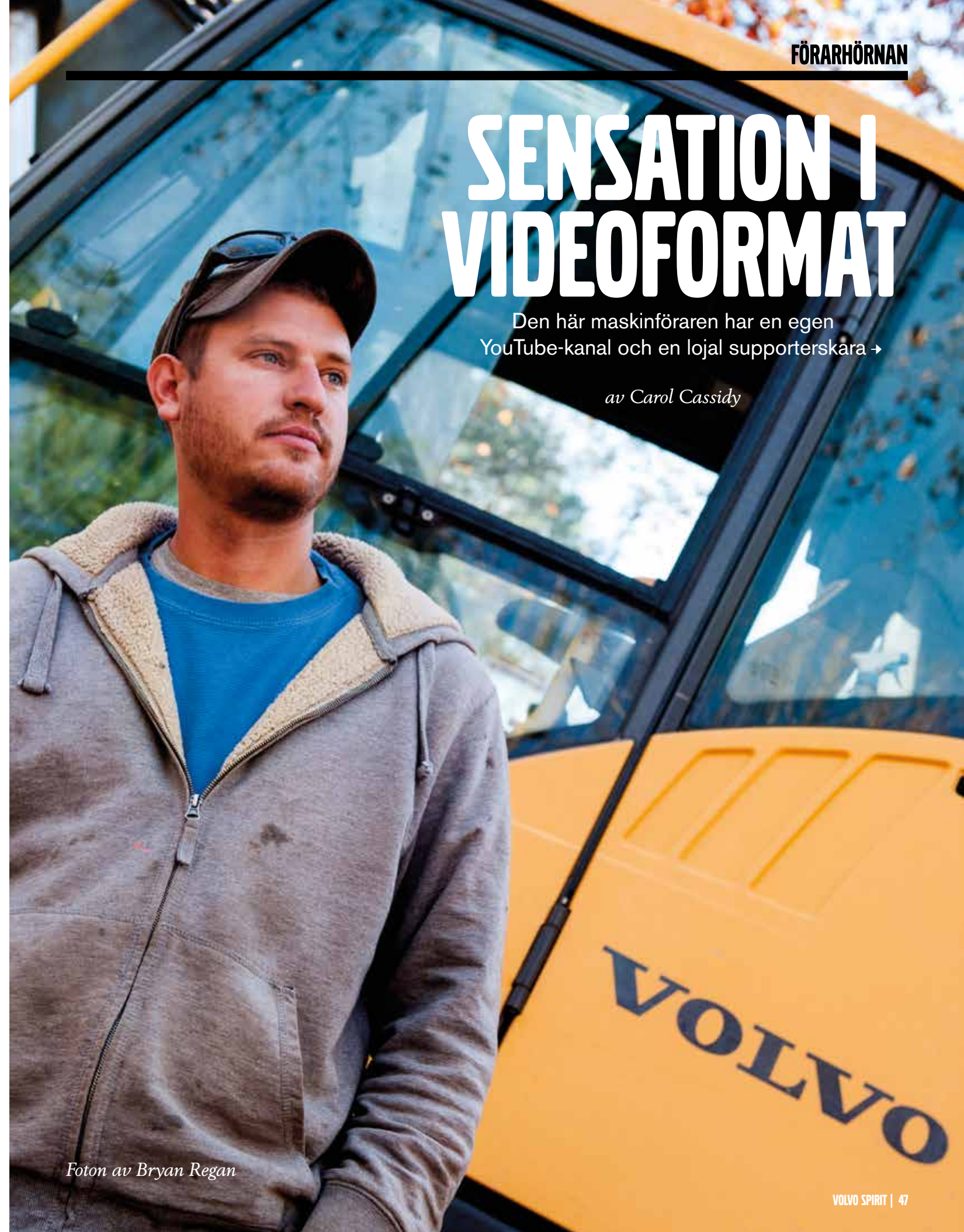
Volvo Construction Equipment



SENSATION I VIDEOFORMAT

Den här maskinföraren har en egen YouTube-kanal och en lojal supporterskara →

av Carol Cassidy



Foton av Bryan Regan

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. Reparation av skador orsakade av filter som inte fungerar kan kosta upp till **100 gånger*** priset för Volvo originaldelsfilter. Endast Volvo originaldelsfilter är utvecklade och testade för att förhindra detta och garantera tillförlitlig, effektiv filtrering och förlängd livslängd för maskinen

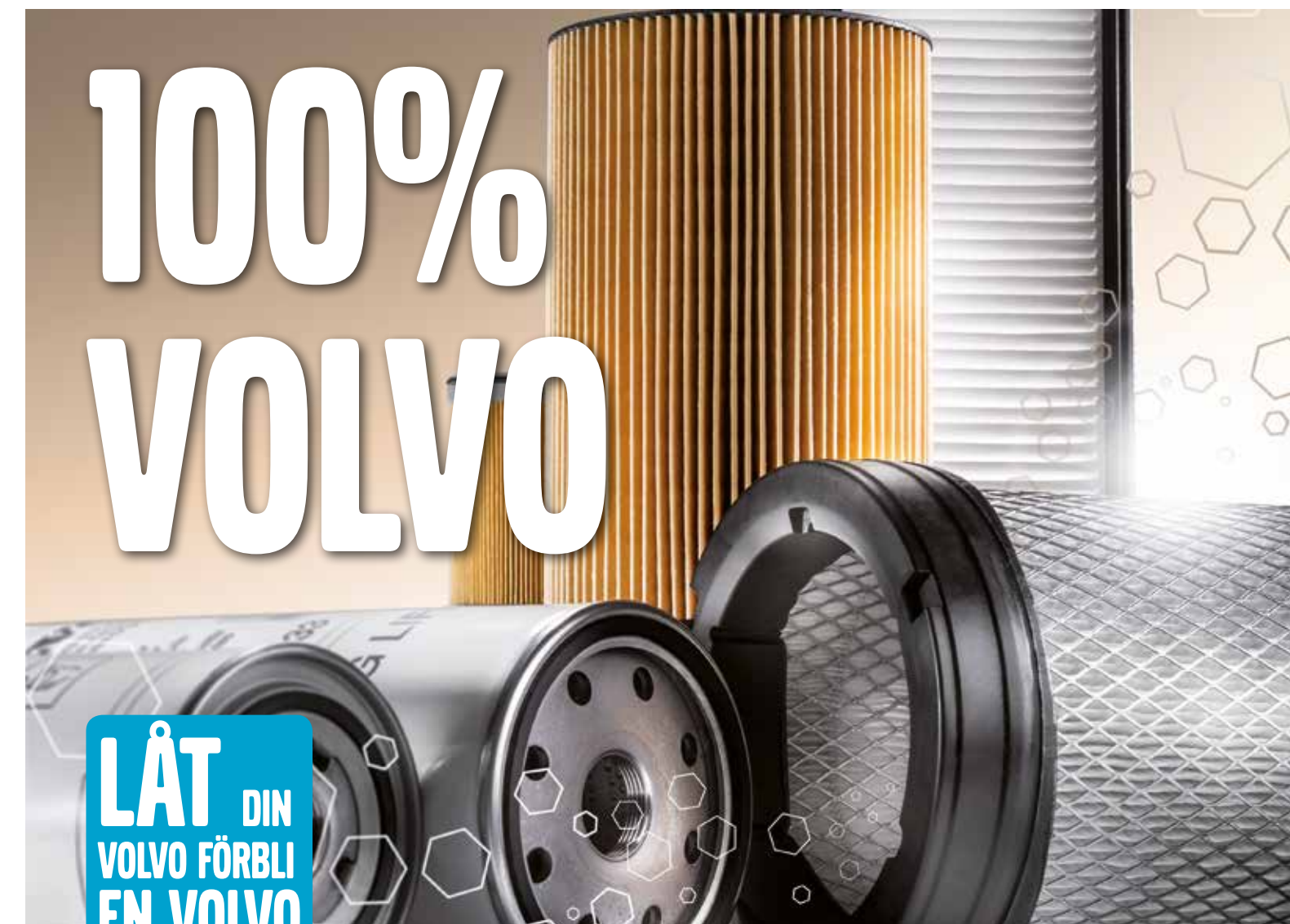
*Baserat på EC380D med 2 500 drifttimmar årligen
Kontakta din återförsäljare för mer information

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_filt_A

Volvo Construction Equipment



VARJE DAG ÄR ROLIG OCH BJUDER PÅ NÅGOT NYTT

Ungefär en miljon gånger varje månad klickar någon någonstans på ett klipp av "letsdig18", en YouTube-kanal där de kan följa Chris Guins när han schaktar jord på bondgårdar och fält i Raleigh med omnejd i North Carolina, USA.

Guins (uttalas joo-ins) har samlat på sig över 70 miljoner klick på de 1 500 videoklipp som han har publicerat hittills, där han visar hur han och hans kollegor kör tunga anläggningsmaskiner som en del i familjeföretaget.

Det var hans farfar som startade Guins' Excavating Service för mer än 25 år sedan, när internet var nytt och långt innan YouTube fanns. I dag arbetar hans barnbarn tillsammans med sin farbror John, som på företagets webbplats beskrivs som "en konstnär inom grävning".

Guins växte upp med en stark beundran för stora maskiner. När han var fem eller sex år gammal brukade hans farfar lyfta upp honom i knäet och låta honom prova spakarna på maskinerna. Redan i tioårsåldern körde han själv, och det dröjde inte länge förrän han insåg att "leken" faktiskt var ett jobb och att han kunde få betalt om han utförde det väl.

LEVER SIN DRÖM

Guins beskriver sitt jobb som "det enda jag någonsin har velat göra" och berättar att han älskar att riva saker – titta på videoklippen "Tearing Down a Shed".

"Det kanske ser kaotiskt ut", säger han och tillägger: "I själva verket är rivning en välplanerad process, eftersom materialet måste sorteras för att kunna kasseras rätt." Guins' Excavating Service är specialister inom klassificering och röjning av mark för hem och vägar och på grävning för dammar och sjöar.

Hans filmprojekt började som en eftertanke. Han tog bilder med en stillbildskamera för att kunna dokumentera och visa upp sitt arbete. En av kamerorna hade videofunktion, och 2007 provade Guins att använda den för att filma vad han beskriver som en "ganska dålig" video från hytten på sin Volvo-grävmaskin.

På den tiden var YouTube fortfarande ett relativt nytt fenomen. Den krångliga överföringen tog över tre timmar via uppringd anslutning, och under tiden låg han på sängen och grubblade över om alltihop var ett stort misstag. Några månader senare råkade han se klippet online, och blev chockad när han upptäckte att nästan 500 personer hade skrivit positiva kommentarer.

Guins säger att han tror att några av hans fans helt enkelt önskar att de själva hade det jobb som han själv älskar så högt. "Jag får ofta trevliga uppdrag som är ganska få förunnade", →

Guins filmar sig själv när han arbetar



Guins YouTube-klipp får positiva kommentarer på många språk

säger han. "Varje dag är rolig och bjuder på något nytt. Jag vet inte vad jag skulle göra annars. Jag skulle bli tokig av att sitta i ett kontorsbås."

RYCKTES MED

Han skrattar och medger att han ändå arbetar i ett slags bås – han tillbringar mellan nio och tio timmar om dagen fem till sex dagar i veckan i en maskinhytt som mäter cirka 1 x 1,2 m. Han berättar att han måste påminna sig själv om att gå ut och sträcka på sig emellanåt, även när det är lerigt och kallt, eftersom han blir så uppslukad av sitt arbete.

Han tycker att dagens hytter är "som att åka Cadillac", till skillnad mot för 20 år sedan då de liknade stålskelett. I dag är hytterna utformade för god förarkomfort, med uppvärmt säte och bra radio. "Det känns som om jag är på bilsemester. Jag ser så mycket som händer här uppifrån."

Guins visar sin supporterskara hur det ser ut "där uppifrån" genom att filma vissa klipp inifrån hytten. Videoformatet ger en konkret känsla av hur det känns att arbeta bakom spakarna på maskinen och tittarna tycks älska det här perspektivet. Över 1 700 personer gjorde tummen upp för hans sju minuter långa klipp "Life of an Excavator Operator", med en Volvo 210 delvis filmad från hytten. Antalet visningar av klippet har redan överstigit 1,3 miljoner.

FILMPROJEKTET BÖRJADE SOM EN EFTERTANKE


"Volvo Excavator 140 Wrestles Massive Boulder", "Volvo 160BL Excavator Loading Big Stumps", "... Clearing Trees", "... Climbing Out of the Pond", "... Ditch Cleaning". Ett stort antal uppdrag och kreativa kameravinklar gör hans samling av klipp både sofistikerad och bred. Ett bra exempel är ett klipp som filmats djupt nere i en grop där en 14-tons Volvo-grävmaskin gräver åt alla håll runt kameran.

FÅGELPERSPEKTIV

Klippen får positiva kommentarer på många språk, bl.a. på ryska och tyska. Det är inte nödvändigt att vara engelskspråkig för att kunna uppskatta filmerna, som ofta är fascinerande.

För att göra både sig själv och sina tittare nöjda investerade Guins nyligen i den senaste videotekniken. Han började använda en högteknologisk drönarkamera för att kunna flyga ovanför sina maskiner och filma sig själv uppifrån när han arbetar.

Drönarkameran har en "följ mig"-funktion som fungerar utan satelliter och GPS, förklarar han. "Så länge du håller i kontrollen följer kameran dig."

Effekten är filmisk. Se med egna ögon genom att ansluta dig till de 50 000 följarna av Chris Guins YouTube-kanal, letsdig18. 

VILL DU HA MER ATT LÄSA?

Nu finns det flera sätt att avnjuta *Spirit*



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

PÅ DATORN • PÅ TELEFONEN • PÅ SURFPLATTAN

volvospiritmagazine.com

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