

spirit



GOUDEN DUMPER

Verkocht aan de hoogste bidder
voor het goede doel

CONEXPO
2017
Volvo in Vegas



LEGO.com/Technic

PERSPECTIEF VAN BOVENAF

Ervaar de krachtige Volvo EW160E

Een gedetailleerd LEGO® Technic model, met een geavanceerd pneumatisch systeem, draibare opbouw en in hoogte verstelbare cabine.



42053
Volvo EW160E



Extra functie

Kan omgebouwd worden naar een Volvo L30G compacte wiellader



LEGO en het LEGO-logo zijn handelsmerken van de LEGO Groep. ©2017 De LEGO Groep



Lloyd D. Nabors Demolition of Texas, Verenigde Staten, leidt een vloot van bijna 20 Volvo graafmachines - pagina 24

Bouwprofessionals uit de hele wereld kwamen bijeen in Las Vegas voor de CONEXPO-CON/AGG van dit jaar



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Volvo Construction Equipment



@VolvoCEGlobal



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Waarom zouden aannemers in het noordelijk halfrond hun tijd vullen met een bezoek aan een conferentie als ze midden in de voorbereiding zitten van het 'bouwseizoen'? Wel, al het fraais dat wordt aangeboden in de stad Las Vegas helpt, maar de echte reden is de CONEXPO: een van de grootste en belangrijkste evenementen van de bouwsector - je moet je gezicht laten zien. En dat heeft Volvo Construction Equipment in stijl gedaan. Temidden van 2.500 exposanten hebben we onze nieuwe machines, intelligente bedieningssystemen en een geavanceerde bewakingsdienst gepresenteerd aan het Noord-Amerikaanse dealernetwerk. Nog belangrijker, het was een gelegenheid om u te ontmoeten, onze loyale, deskundige en zeer gewaardeerde cliënten. Mocht u ons gemist hebben in Las Vegas, dan kunt u ons verslag lezen, dat begint op pagina 10.

Tussen alle snacks en de gebruikelijke competitie op CONEXPO had de show dit jaar ook een ander gezicht - dat van samenwerking. Milieusamenwerking. De noodzaak tot samenwerking van de sector om CO2-reductiedoelstellingen te behalen was een belangrijke boodschap. Met het organiseren van de Construction Climate Challenge (CCC), een langetermijninitiatief om duurzaamheid te bevorderen in de waardeketen van de bouwsector, probeert Volvo CE een voortrekkersrol te spelen. In ons artikel op pagina 38 over een CCC-conferentie in het VK leest u hoe reductie van de koolstofvoetafdruk bij de aanleg van infrastructuur niet alleen CO2 uitstoot terugdringt, maar ook de kosten, terwijl prestaties verbeteren. Hoewel vaak gehoord wordt dat onze sector conservatief kan zijn en niet makkelijk nieuwe ideeën overneemt, leiden we nu de weg in de zoektocht naar innovatieve schone leefwijzen. Lees op pagina 16 over de duurzame 'slimme' stad die verrijst in de woestijn van Qatar.

Efficiënte machines moeten efficiënt bestuurd worden. Daarom is het van belang dat bestuurders goed getraind worden, zodat brandstofgebruik terugloopt waardoor ook uitstoot en kosten omlaag gaan, wat goed is voor het milieu. Een van Europa's grootste bouwbedrijven gebruikt Volvo simulatoren voor een uniek trainingsprogramma. Op pagina 6 leest u hoe bestuurders in opleiding worden voorbereid op het echte werk.

Ook vindt u in deze uitgave als gebruikelijk artikelen over hoe onze klanten wereldwijd ongelofelijk werk verrichten met hun Volvo machines. Geniet van de beelden bij deze verslagen in reportages op de *Spirit* website en de *Spirit* app voor telefoon en tablet - gratis beschikbaar in de App Store en Google Play. 📱



TIFFANY CHENG
Algemeen Directeur
Externe Communicatie
Volvo Construction Equipment

VS62 NL
Foto: © Gustav Mårtensson

IN DIT NUMMER

- 3 WELKOM**
Belangrijke boodschappen van Volvo CE
- 6 DUITSLAND**
Training van de volgende generatie bestuurders
- 16 DUURZAAMHEID**
Bouwen aan steden van de toekomst
- 20 ZUID-KOREA**
Veiliger slopen voor bestuurders
- 24 VERENIGDE STATEN**
Sloopbedrijf uit Texas breidt vloot uit met Volvo EC460 graafmachine met hoog bereik
- 29 DE INSIDER**
Control Systems Engineer Albin Nilsson van Volvo CE
- 32 VERENIGD KONINKRIJK**
Portlandsteen delven met Volvo wielladers
- 36 VERENIGDE STATEN**
Wereldtop Slopen
- 38 MILIEU**
Koolstofarme bouw
- 40 POLEN**
Eerste EC750E rupsgraafmachine verkocht in Europa
- 42 CANADA**
Recyclingbedrijf voegt waarde toe aan schroot
- 46 BULGARIJE**
Volvo knikdumpers zijn eerste keus voor bruinkoolmijn
- 48 VOLVO OCEAN RACE**
Dankzij geavanceerde technologie kunnen fans de actie aan boord volgen



OP DE VOORPAGINA
Volvo CE viert 50 jaar productie van de knikdumper met een goud geschilderde A40G dumper

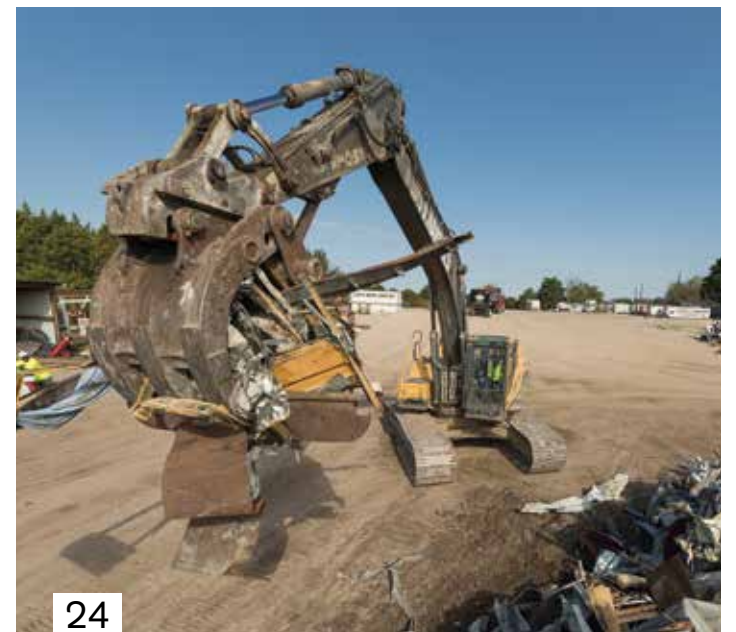
11 VERENIGDE STATEN
Volvo Construction Equipment op CONEXPO-CON/AGG 2017 in Las Vegas



32



48



24



20

VOLVO CE SPIRIT MAGAZINE
maart/april/mei 2017 NUMMER: 62

UITGEGEVEN DOOR: **Volvo Construction Equipment SA**
HOOFDREDACTEUR: **Tiffany Cheng**
REDACTIONELE COÖRDINATIE: **Marta Benitez**

BIJDAGEN VAN: **Katherine Brook; Carol Cassidy; Nigel Griffiths; Oliver Halls; Tony Lawrence; Ron Mullins; Brian O'Sullivan; Jason Strother; Julia Zaltzman**

FOTOGRAFIE: **Kevin Brown; Brian Carlin; Dylan Goldby; Matt Knighton; Ron Mullins; Simon Muncer; Heinz-Joachim Petrus; Ainhua Sanchez**



Stuur uw berichten voor de redactie naar Volvo CE Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussel, België, of per e-mail naar volvo.spirit@volvo.com

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave (tekst, gegevens of beeld) mag worden gereproduceerd, opgeslagen in een zoekstelsel of verspreid worden in welke vorm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Volvo CE. Volvo Construction Equipment staat niet noodzakelijkerwijs achter de standpunten of feitelijke juistheid van de artikelen in dit nummer. Vier nummers per jaar - gedrukt op milieuvriendelijk papier

TRAINING VAN DE VOLGENDE GENERATIE

Een van Europa's grootste bouwbedrijven gebruikt Volvo simulatoren voor een uniek trainingsprogramma

door Nigel Griffiths / foto's van Heinz-Joachim Petrus

Volvo simulatoren voegen een nieuwe dimensie toe aan de training



Cursisten oefenen ook op echte machines

In het rustieke kleine stadje Bebra in Hessen, Duitsland bevindt zich een locatie van 88.000 m², die bomvol staat met allerlei bouwmaterialen, van enorme graafmachines tot minigravers. Dit is het 'trainingscentrum' van STRABAG, een van Europa's grootste bouwbedrijven.

De gespecialiseerde site voor opleiding van de volgende generatie bestuurders van bouwmachines is uniek. En met de introductie van twee hypermoderne Volvo simulatoren dit jaar, is de STRABAG training van nog hoger niveau.

De simulatoren zijn ontwikkeld voor Volvo in Zweden en hebben een nagebouwde cabine van een graafmachine, wiellader, of ander zwaar materieel, en geven de cursist met enorme videoschermen, beweging, trillingen en geluid de virtuele ervaring van het bedienen van de machine in een praktische werksituatie.

NIEUWE DIMENSIE

"De Volvo simulatoren hebben een nieuwe dimensie toegevoegd aan onze werkwijze," aldus Firas Ajouri, hoofd opleidingen van het STRABAG centrum. "Nu kunnen we de simulatoren centraal stellen in ons basistrainingsprogramma voordat de cursisten op echte machines werken."

"Eerder dit jaar kochten we de eerste simulator en we waren zo onder de indruk dat we meteen een tweede bestelden," gaat Ajouri verder. Maar het STRABAG centrum was nog niet



Firas Ajouri

tevreden en heeft onlangs een Volvo EWR150E graafmachine op wielen in gebruik genomen om cursisten op te laten oefenen.

"Onze cursisten kunnen nu rechtstreeks van graafoefeningen met de Volvo simulator naar de cabine van een echte graver."

De simulatoren zijn extreem realistisch en kunnen kantelen, omslaan en schudden terwijl de bestuurder de zware virtuele lading afhandelt.

"Ze zijn veel meer ontspannen in de simulator en kunnen fouten maken zonder dure gevolgen," vertelt Ajouri. "In de simulator werken ze een reeks van bouwactiviteiten af, sommige van wel drie uur lang. Als het fout gaat beginnen ze opnieuw, zonder dat schade is aangericht. Tijdens hun driejarige training →



Simulators kunnen snel geherconfigureerd worden



De volgende generatie bestuurders

op het centrum hebben we een verscheidenheid aan projecten voor hen.”

Vroeger begonnen cursisten hun opleiding met minigravers. “Ze waren overdreven voorzichtig met de machines uit angst om fouten te maken. De simulators kunnen snel geherconfigureerd worden van graafmachine tot wiellader, en helpen de cursisten ook stil te staan bij zaken als beste praktijken en brandstofgebruik” gaat Ajouri verder.

“Daarbij kunnen we nu ononderbroken training aanbieden. Ongeacht het weer, zomer of winter, kunnen wij de vaardigheden van de toekomstige operators verder perfectioneren.”

Ajouri kwam 30 jaar geleden van Syrië naar Duitsland om te werken bij lokaal bouwbedrijf Hermann Kirchner, waar hij hielp bij het opzetten van het trainingscentrum vanaf het eerste begin. Hermann Kirchner werd acht jaar geleden overgenomen door STRABAG en sindsdien geeft Ajouri leiding aan de sterke uitbreiding van het trainingscentrum, ondersteund door het senior management. Het centrum is verhuisd naar de huidige locatie, met klaslokalen en oefenplaatsen voor het graafwerk, en wordt momenteel uitgebreid met een woonblok met ruimte voor 140 bedden.

STRABAG noemt het Bebra-complex een ‘trainingscentrum’ (Konzern-Lehrwerkstatt - KLW) waar in een reeks van onderwerpen onderwezen wordt, van grond- en wegenbouw tot

bouwmateriaal, wagenparkbeheer, mechatronica en industriële mechanica. Het centrum heeft vier trainers en momenteel ongeveer 120 cursisten.

Daarnaast zijn er sportfaciliteiten (voetbal) en een fitnessruimte voor de cursisten. Zij krijgen fietsen zodat ze volledig mobiel zijn. “Wij willen dat de cursisten echt voelen dat ze deel uitmaken van een groot team of gezin. Dat bevordert hun studieresultaten. Sport hoort daarbij. Ze leren alles samen,” benadrukt Ajouri.

INVESTERING

STRABAG ziet het trainingscentrum als een investering in de toekomst. “De senior managers van STRABAG komen zelf op bezoek om ons werk te zien,” legt Ajouri uit. “Het bedrijf realiseert zich dat, ondanks dat het in de top van Europa staat, het moet investeren in haar belangrijkste hulpbron - de bestuurders - om daar te blijven.”

Op het trainingscentrum worden cursisten uit heel Duitsland en Oostenrijk getraind. En ook zijn er 14 enthousiaste vluchtelingen in opleiding voor functies in de bouwsector. Globaal krijgt meer dan 90% van de cursisten werk aangeboden binnen STRABAG na de driejarige opleidingsperiode.

“Voor ons is het fantastisch dat we met de simulators de cursisten via een scherm op afstand kunnen zien werken. De

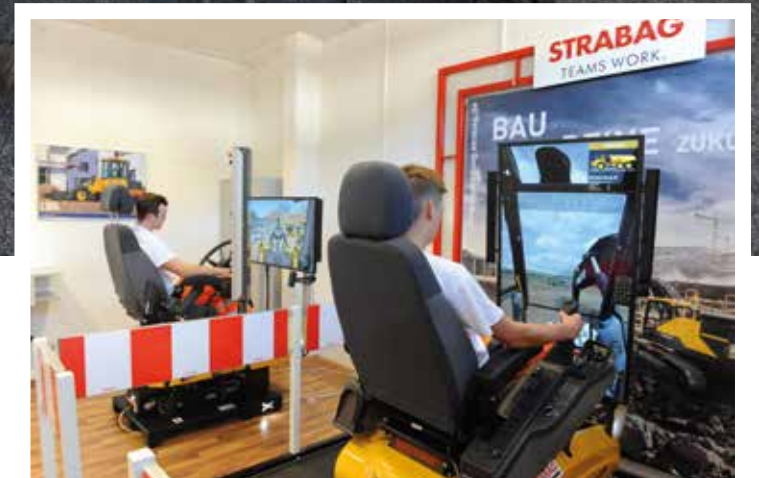
analyses geven aan waar ze goed in zijn, en waarin ze moeten oefenen. De simulators helpen ook met het identificeren van het type machine waarvoor ze het meest geschikt zijn; voor de een is dat een graafmachine, voor de ander een wiellader of bestratingsmachine. Hoe dan ook kunnen we hun niche vinden.”

Sascha Dick, Aftersales Manager bij Volvo CE distributeur Swecon, vertelt dat STRABAG een belangrijke klant is voor Volvo CE, die jaarlijks ongeveer 60 Volvo machines koopt, veelal compacte wielladers. Die machines worden in heel Europa gebruikt.

Een trainingscentrum van het formaat van dat van STRABAG is uniek in Duitsland, vertelt Dick. Hij verwacht dat de trainingsprogramma's de komende jaren een grote impact zullen hebben.

“Het is van vitaal belang om nieuwe generaties bestuurders voor steeds ingewikkelder bouw materieel op te leiden. Er is veel infrastructureel werk gepland in Europa, waarbij een grote behoefte bestaat aan goed opgeleide bestuurders,” zegt hij.

Directeur Global Key Accounts voor Volvo CE in Duitsland, Thomas Stemper, is blij met de keuze van het trainingscentrum voor Volvo: “Doordat cursisten aan het begin van hun carrière werken met Volvo simulators and machines gaan ze de kwaliteit van Volvo waarderen. In het vervolg van hun carrière kunnen ze onze productambassadeurs zijn.”



Vooroplopend in de bouw

STRABAG AG heeft haar hoofdkantoor in Keulen en is onderdeel van het Oostenrijkse consortium STRABAG SE, een van Europa's grootste bouwgroepen, met ongeveer 73.000 werknemers wereldwijd. STRABAG is actief in Oostenrijk en Duitsland, in alle Oost- en Zuidoost-Europese landen, alsmede in Canada, Chili, Afrika en het Midden-Oosten.

Het bedrijf is een grote partner in veel Europese bouwprojecten. Het heeft meegewerkt aan de 675 meter lange Limerick Tunnel onder de rivier de Shannon in Ierland. Het is ook betrokken in het Crossrail project in het VK en maakt samen met Skanska en Costain deel uit van een consortium dat werkt aan de toekomstige uitbreiding van het HS2 hogesnelheidsspoor in Engeland. Wereldwijd heeft het ook geholpen met China's hogesnelheidsspoorweg, in een project dat 80 km tunnel, 280 km bruggen en 140 km grondwerk omvat.

VOER HET HOOGSTE WOORD MET VOLVO SLIJTVASTE TANDEN



Bijt je vast in zware projecten met Volvo Endurance Teeth. Het geoptimaliseerde ontwerp heeft de perfecte combinatie van duurzaamheid, eersteklas techniek en pure kracht om hard materiaal stuk te trekken, waarbij de schok geabsorbeerd wordt - zodat u daar geen last van heeft. Volvo Endurance Teeth zijn te gebruiken in combinatie met graafmachines van elk willekeurig merk, en zijn complementair aan het bestaande Volvo Tooth System (VTS). Verkrijgbaar met drie verschillende profielen, zodat ze gegarandeerd geschikt zijn voor de job. Om elke klus succesvol af te kunnen ronden zijn Volvo Endurance Teeth gemaakt van eersteklas slijtvast materiaal dat een intensief productieproces heeft ondergaan om te voldoen aan de bekende Volvo kwaliteitsstandaarden. Lees hoe Volvo Endurance Teeth productiviteit en prestaties kunnen verbeteren voor een maximaal investeringsrendement.

http://opn.to/a/SP_DealLoc_E

VOLVO ENDURANCE TEETH

Volvo Construction Equipment



VOLVO CE OP DE CONEXPO 2017

Volvo Construction Equipment introduceerde nieuwe machines en nieuwe bedieningssystemen, en lanceerde een toonaangevende actieve machinebewakingsdienst op de expo in Las Vegas, het grootste evenement van de bouwsector in haar soort dit jaar

Een team van meer dan 150 deskundige Volvo experts stond klaar om bezoekers te helpen het meeste te halen uit hun bezoek aan de CONEXPO 2017. De zustermerken van Volvo Construction Equipment - Volvo Trucks, Volvo Penta, Terex Trucks, SDLG en Volvo Financial Services - waren er ook om hun nieuwste producten te tonen, waarmee de capaciteit van de Volvo

Groep om complete klantoplossingen te bieden onderstreept werd. Volvo CE ondersteunt haar Noord-Amerikaanse dealernetwerk met de lancering van ActiveCare Direct, een bewakingsdienst voor telematica die bergen data doorploegt en deze uitfiltert tot die feiten die cliënten nodig hebben om te weten hoe hun machines en bestuurders presteren. →



TOUCH-SCREEN TECHNOLOGIE

Volvo CE's thema voor CONEXPO 2017 was 'Grenzen verleggen', dat benadrukte hoe innovatie en nieuwe technologie een tastbaar verschil kunnen maken in het leven van cliënten. Dankzij interactieve stations konden bezoekers meer te weten komen over Volvo Co-Pilot, een systeem dat een reeks van intelligente machinediensten biedt waarmee operators kwalitatief betere resultaten behalen. Het betreft Load Assist (boven), Dig Assist (onder), Compact Assist en Haul Assist. →

STERKE PRESENTATIE

Met 12.000 m² tentoonstellingsruimte binnen (zie boven) en buiten kon Volvo een vloot van 28 machines presenteren. Bezoekers van de CONEXPO-CON/AGG 2017 dat de combinatie van Volvo machines met de nieuwste besturingstechnologie en machinebeheer een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan terugdringen van de bedrijfskosten.



DE HOOFDROLSPELERS

Op CONEXPO 2017 onthulde Volvo CE nieuwe wielladers. Dit was onderdeel van een presentatie van materieel dat bestond uit walsen en een bestratingsmachine, schrankladers op wielen en rupsbanden, en een serie graafmachines en dumpers, waaronder de nieuwe conceptversie van de HX-02 autonome, batterij-elektrische wiellader.

De 55 ton wegende Volvo A60H voldoet aan de groeiende vraag naar een knikdumper met een grotere capaciteit. Het grotere laadvermogen van de machine - 40% meer dan de Volvo A40 modellen - verlaagt de kosten per ton voor onze cliënten met dumpers aanzienlijk. Het nieuwe formaat is een goed alternatief voor ongelede dumpers en bouwvoertuigen op zachte, oneffen of steile wegen, waarbij belading sneller kan schuiven. Met lange onderhoudsintervallen en minimale onderhoudsvereisten deelt de A60H veel eigenschappen met zijn gerespecteerde voorgangers.



De 75 ton zware Volvo EC750E rupsgraafmachine is voorzien van innovaties voor verbeterd brandstofgebruik en levert hogere productiviteit voor maximaal investeringsrendement.

De EC750E heeft een versterkte zware boom en arm, gemaakt van hoogwaardig staal met grote trekkracht, ontworpen om samen met de machine maximale inzetbaarheid en prestaties te leveren. Voor extra bescherming en betrouwbaarheid, zelfs onder zware omstandigheden, zijn metalen strips onder de arm gelast, en is een zware plaat ingebouwd aan de onderkant van de machine. De machine is ontworpen voor veeleisende toepassingen, en cliënten zullen bijna non-stop productie bereiken, gepaard met verbeterd brandstofgebruik, zonder verlies van prestaties onder de meeste werkomstandigheden.




De gloednieuwe Volvo DD140C (afgebeeld) en DD120C vormen de nieuwe generatie asfaltwalsen met dubbele trommel, met een verscheidenheid aan slim ontworpen functies die zorgen voor verbeterde prestaties en productiviteit. Deze energiezuinige machines, aangedreven door de eersteklas Volvo Tier 4 Final motor, bieden vrije zichtlijnen tot aan de trommel, voor maximale veiligheid en walsprecisie. Dynamische trommelkrachten halveren het opstartvermogen van het trilsysteem, waardoor de wals efficiënter is in brandstofgebruik, zelfs op grote hoogtes. Daarnaast kunnen deze modellen uitgerust worden met de slimme perstechnologie van Volvo Compact Assist, die speciaal is ontwikkeld voor Volvo walsen.



VERENIGDE STATEN

50 GOUDEN JAREN

Volvo CE vierde 50 jaar productie van de knikdumper met een enorme goud geschilderde A40G dumper (onder) die werd geveild in februari. Opbrengsten van de veiling kwamen ten goede van Skills USA/Skills Canada, ter ondersteuning van technisch onderwijs, om te voldoen aan de behoefte aan geschoold personeel in Noord Amerika. Ook aanwezig waren de sterren van de succesvolle reality TV show Gold Rush (Discovery GO), die handtekeningen uitdeelden en advies gaven over goud zoeken. YouTube sensatie Chris Guins ('letsdig18', rechts) deed verslag vanaf de stand, daarmee hopen nog meer dan de 87 miljoen views te krijgen van mensen die hem en zijn collega's aan het werk zien met zwaar bouw materieel. 



EEN SLIMME STAD IN DE WOESTIJN

Lusail, Qatar geeft het voorbeeld voor stedenbouw in de toekomst



Met een snel groeiende bevolking groeit golfstaat Qatar, aan de noordoostelijke kust van het Arabisch schiereiland, als nooit tevoren. Naar aanleiding van de toegenomen behoefte aan woningen verrijst de slimme en duurzame stad Lusail als een oasis in de woestijn.

50.000 jaar geleden was deze barre omgeving, waar hete woestijnwinden de oceaan ontmoeten, het gebied waar nomaden woonden. Er is in de tussentijd veel gebeurd, en intussen is Qatar - gastheer van het

EEN DUURZAME ERFENIS OPBOUWEN

WK voetbal 2022 - een welvend knooppunt voor handel en culturele uitwisselingen in het Midden-Oosten, met uitzonderlijke economische groei en indrukwekkende vooruitgang op sociaal en maatschappelijk vlak.

Er wordt hard gewerkt aan de geheel nieuwe stad Lusail, ontworpen voor 250.000 inwoners en onderdeel van 'Vision 2030' van het land. Gelegen aan de kust, in het noordelijke ontwikkelingsgebied van de hoofdstad Doha, zal de stad ongeveer 20% van de groeiende Qatarese bevolking moeten huisvesten. Met

een nieuwe kijk op duurzaamheid in architectuur, infrastructuur en bouw is het doel om een voorbeeld te stellen van hoe steden in het Midden-Oosten in de toekomst gebouwd zullen worden.

Abdulrahman Al-Ishaq, hoofdarchitect van Lusail, vertelt: "Eigenlijk bouwen we een stad vanuit het niets. Dit project begon met 38 km² woestijnlandschap en zee. Hoewel Lusail een nieuwe stad is, wordt het ook gezien als een uitbreiding van Doha. Duurzaamheid was vanaf het begin de visie van Lusail, dus dat is hoe we het hebben gepland en ontworpen. Dit beperkt de milieuoetafdruk behoorlijk en creëert de basis voor een

duurzame erfenis. Het is zeer verantwoordelijk werk omdat de komende generaties in Qatar zullen oordelen of we het goed gedaan hebben toen we de kans hadden."

KOELSYSTEMEN

De duurzame faciliteiten en nutsvoorzieningen zijn voor een groot deel wat Lusail een slimme stad maken. Het districtskoelsysteem is een belangrijke voorziening. Met vier districtsstations en een buizenstelsel van 175 km lang is dit het grootste koelsysteem →



Essa Mohammed Ali Kaldari (links) met collega in Lusail City

Interview met Essa Mohammed Ali Kaldari, CEO Lusail Real Estate Development Company

Wat zijn de belangrijkste doelen van Lusail?

Lusail City is Qatar's meest visionaire project. Dit is waar de verbeelding van Qatar tot leven komt.

De ontwikkeling van deze hypermoderne stad draagt rechtstreeks bij aan Qatar's National Vision 2030.

Begonnen als belangrijke bestemming voor entertainment, bespoedigt dit veelbelovende project de ontwikkeling van Qatar's infrastructuursector en draagt het ook bij aan de uitbreiding van Doha naar het noorden.

Wat waren de grootste uitdagingen bij de planning van Lusail?

Een van de eerste uitdagingen was om een stad van 38 km² te ontwikkelen en tegelijkertijd de infrastructuur tijdens de ontwikkelingsfasen klaar te hebben.

Hoe zijn de uitdagingen veranderd in de afgelopen jaren?

De belangrijkste uitdagingen zijn nog steeds hetzelfde, maar omdat we kunnen beschikken over de juiste expertise en hulpmiddelen kunnen we gerust stellen dat ze adequaat afgehandeld worden.

Hoe draagt Lusail City bij aan de ontwikkeling en groei van Doha en Qatar?

Lusail is een van de meest ambitieuze ontwikkelingsprojecten en iconische slimme steden van Qatar. Het wordt een van de meest bijzondere steden van Qatar die het land op zowel de regionale als de internationale toeristenkaart zal zetten, en daarnaast aanzienlijk zal bijdragen aan de ontwikkeling van de infrastructuursector in Qatar.

Het uitgestrekte gebied zal residentiële, commerciële, en winkelmogelijkheden hebben, naast een reeks van gemeenschapsvoorzieningen zoals scholen, medische faciliteiten, entertainment- en winkelcentra.

Een moderne slimme stad met visie - het overkoepelende doel van het project is om de kwaliteit van leven van mensen te verbeteren door grenzen te verleggen voor gemeenschapsfaciliteiten en diensten.

Met het creëren van deze volledig functionerende slimme stad die een uitbreiding vormt voor een land met significante bevolkingsgroei, vertegenwoordigt Lusail City niets minder dan een bijzondere, verenigende visie voor de toekomst van Qatar.

ter wereld. In cijfers zal dit jaarlijks zorgen voor een geschatte vermindering van 675 miljoen kg CO2 uitstoot.

Gewoonlijk plannen ontwerpers meerdere airconditioners in hun ontwerp om het klimaat van gebouwen te beheersen. Met het districtskoelsysteem hoeven ze enkel een buisstelsel aan te sluiten, omdat koele lucht en koel water centraal worden geproduceerd. Dit zorgt voor een aanzienlijke beperking van de schadelijke effecten op de ozonlaag die anders veroorzaakt zouden worden door de vele kleine elektrische apparaten, legt Al-Ishaq uit.

Een ander uniek aspect van Lusail is het 24 km lange netwerk van afvoerbuizen dat onder de stad is aangelegd. Menselijk afval wordt eenvoudig getransporteerd met dit geavanceerde en zeer efficiënte netwerk van pneumatische en vacuüm buizen.

Om verkeer van vuilniswagens in drukbevolkte gebieden in te perken biedt dit netwerk een nieuwe en innovatieve manier van afvalverwerking. Het netwerk van afvoerbuizen is verbonden met de gebouwen en leidt rechtstreeks naar de recycling- en verwerkingsinstallaties voor afval buiten de stad. "Dat scheelt ongeveer 70 ton afval per dag," aldus Al-Ishaq.

De hete zomers en het droge, genadeloze woestijnklimaat maken dat water schaars is. Niets mag verloren gaan, ook het afvalwater niet. Verwerkingsinstallaties ontvangen het afvalwater van Lusail en verwerken het in het districtskoelsysteem. Daarna wordt het teruggevoerd naar de gebouwen als koele lucht of koel water. Het wordt ook gebruikt om de open groene ruimtes in de stad te bewateren en het omringende landschap te irrigeren.

BAANBREKEND WERK

De eerste graafmachines begonnen in 2009 te werken aan de grond waarop de slimme stad van de 21e eeuw wordt gebouwd. Het project moet voltooid zijn in 2019, dus het werk gaat dag en nacht door. Iedere dag werken ongeveer 45.000 arbeiders aan een gezamenlijke operatie waarvoor planning, betrouwbare apparatuur en goed management vereist zijn.

Volvo CE speelt hierbij ook een belangrijke rol. Tijdens bepaalde fasen van het werk waren meer dan 150 Volvo machines tegelijkertijd op de site, soms 24 uur per dag in drieploegendienst.

"Wij zijn slechts één van de honderden bedrijven die aan het werk zijn in Lusail, en daarvoor is goed management een vereiste," zegt Hadi Kaii, eigenaar van materieel en cliënt van Volvo CE bij EIB Qatar. "Aan het begin van het project gebruikten we 32 machines, maar nu, in de laatste fasen, zijn 22 of 23 machines continu aan het werk. We hebben verschillende



Hadi Kaii op locatie



WE BOUWEN EEN STAD VANUIT HET NIETS

Bouwplaats in Lusail City

projecten lopen in Qatar, maar Lusail moet een voorbeeld worden van hoe ontwikkeling in de toekomst moet plaatsvinden."

De medewerkers van Kaii zijn momenteel aan het werk op een site in hartje Lusail, waar ze ruimte maken voor de funderingen van gebouwen en ondergrondse tunnels. Maar graven in poreus zandsteen is nog niet eenvoudig. De muren zakken snel in, en dus moeten graafmachines voorzien zijn van breekapparatuur om schuiven te voorkomen. Ook de nabijheid van de Perzische Golf bemoeilijkt de bouw, omdat het grondwater de gaten voortdurend vult met zeewater. Hoewel deze aspecten een risico vormen op de bouwplaats is, de verzengende hitte de grootste uitdaging.

's Zomers stijgen de temperaturen soms boven 50°C. Om te kunnen werken zijn de graafmachines voorzien van airconditioners, zodat de operators niet bevangen raken door de hitte tijdens het bedienen van zware apparatuur, en levens in gevaar komen. "Werken in dit klimaat betekent ook zorgen dat je genoeg drinkt en regelmatig pauzeert tegen de vermoeidheid," legt Kaii uit, die verantwoording draagt voor naleving van de veiligheidsvoorschriften.

Lusail zal niet alleen een nieuwe stad zijn, maar zal ook staan voor een nieuwe mentaliteit en levenswijze voor haar inwoners. Een lightrailstelsel, ondergrondse voetgangerstunnels en zelfs een water-taxisysteem zullen het woon-werkverkeer per auto van de reizende inwoners inperken. Onderdeel van Qatar's Vision 2030 is om een moderne levenswijze te combineren met traditionele waarden en cultuur.

"Door deze gezonde, schone omgeving te creëren moedigen we mensen aan te lopen in Lusail - een stad waarin tegelijkertijd gewoond, gewerkt en gespeeld kan worden. Het is de uitdaging mensen gezamenlijk te motiveren voor deze nieuwe levenswijze. We willen een realistische duurzame stad zijn, daar streven we naar en hopen dat te kunnen herhalen op andere locaties," sluit Al-Ishaq af. ☒

Ga naar de Spirit website of download de Spirit app voor het videoverslag.



Senior architect Abdulrahman Al-Ishaq

LUSAIL IN GETALLEN

250.000 nieuwe inwoners in 2020

De Visie 2030 van golfstaat Qatar omvat de bouw van een geheel nieuwe stad. Lusail wordt gezien als onderdeel van het noordelijke ontwikkelingsgebied van Doha en zal 20% van de Qatarese bevolkingsgroei voor zich nemen.

Jaarlijkse besparing van 200.000 ton CO2-uitstoot

Lusail wordt voorzien van een van de grootste centrale koelsystemen ter wereld. Koele lucht en water wordt met behulp van een buizenstelsel van 175 km en vier centraal gelegen stations vervoerd naar de centrale gebouwen in de stad, waarmee het gebruik van kleine airconditioners serieus ingeperkt wordt.

24 km afvoerbuizen

Het geautomatiseerde afvalverwijderingssysteem is een uniek aspect van Lusail. Met dit geavanceerde en zeer efficiënte netwerk van pneumatische buizen wordt afval getransporteerd naar recycling- en verwerkingsinstallaties buiten de stad. Dagelijks wordt ongeveer 70 ton afval vervoerd dat anders over de weg getransporteerd zou worden.

240 Volvo machines op locatie

EC210B, SD110, EC250D, EC210B, EC300D, G970, EC220D, EC460B, EC290B, EC240B, EC350D, EC360D, A40D, L120F, L150F, L150G, L150E, HB22, HB24, HB29.

NIEUWE HOOGTEPUNTEN

Een sloopbedrijf hoopt met hun nieuwe Volvo CE graafmachine met hoog bereik grenzen te verleggen op het gebied van veiligheidsnormen

door Jason Strother / foto's van Dylan Goldby



Doh Moon-gil, CEO en voorzitter van Sungdo Construction, bestudeert een luchtfoto van een van de recente projecten van zijn bedrijf. De foto toont de locatie, ongeveer 300 kilometer ten zuiden van zijn kantoor in Seoul, waar zijn team druk is met de sloop van een uitgestrekt 30 jaar oud ziekenhuis met de Volvo EC480E ultra-high-reach graafmachine die het familiebedrijf begin 2016 aankocht.

“Voor sommige klussen is een normale graafmachine niet genoeg,” zegt Doh, daarbij toevoegend dat dankzij de speciale verlenging van de 28 meter lange boom van de EC480EHR met 3,4 meter, zijn crew het 10 verdiepingen tellende gebouw efficiënter kan slopen.

“Wij hebben ook voor deze machine gekozen vanwege Volvo's after-sales service in Korea en de uitstekende reputatie in de sloopwereld,” vertelt hij.

Sinds de oprichting in 1979 is Sungdo een toonaangevend sloopbedrijf in Zuid-Korea geworden, en het bereikte in 2016 internationaal de 66e plaats van topaannemers in een onderzoek dat werd uitgevoerd door een tijdschrift. Het bedrijf heeft meegewerkt aan enkele van 's lands bekendste sloopprojecten, waaronder het opruimen van het ingestorte

Sampoong warenhuis en de sloop van de verhoogde Cheonggye snelweg. Doh Hyung-rok, tweede generatie van het familiebedrijf, wil uitbreiden in het buitenland, daarbij gebruik makend van de ervaring van Sungdo op de groeiende Aziatische sloopmarkt.

Het is de eerste EC480EHR in het land. Doh Moon-gil legt uit dat Sungdo deze machine niet alleen heeft gekocht omdat hij verwacht dat deze nieuwe mogelijkheden voor

het bedrijf zal bieden, maar ook om de veiligheidsstandaarden in Korea's sloopindustrie te verhogen.

De 73-jarige vertelt hoe de bouw de basis vormde voor de naoorlogse economische ontwikkeling van Korea, die het land hielp ontwikkelen van een van de armste landen in de jaren 50 tot een van de welvarendste landen nu. Maar

hij gelooft dat de normen in Korea nog niet in lijn zijn met wereldwijde standaarden.

Daarom hoopt hij dat de introductie van de EC480EHR op de lokale markt helpt met het bereiken van een nieuw tijdperk van arbeidsveiligheid.

“Het is nu gebruikelijk in de sector om een reguliere

graafmachine omhoog te hijsen naar het dak van een gebouw en omlaag te graven, wat het gevaar van instorting vergroot,” legt Doh uit. “Sloop met hoog bereik is veiliger voor de bestuurders en alle anderen op de site.”

VEILIGHEID

De Volvo EC480E graver met hoog bereik is ontworpen met het oog op veiligheid. De op een stalen frame gemonteerde Falling Object Guard (FOG) van de cabine en de versterkte ramen beschermen de bestuurder tegen vallend puin, terwijl camera's gemonteerd op de giek en de achter- en zijkanten zicht geven op het hele werkgebied.

In de krappe stedelijke ruimte waar het team van Sungdo druk is met de sloop van de resten van de verzorgingsafdeling van het oude Samsung Hospital, zorgen deze eigenschappen voor gemoedsrust.

Hoog uittorend boven de vier meter hoge aluminium schuttingen rond de site van 18.000 m² draait de EC480EHR rond grote hopen van beton en ijzer. De cabine draait moeiteloos 180° terwijl de machine van richting verandert om ruimte te maken voor passerende dumpers die de ongeveer 400 ton puin per dag vervoeren.

De Volvo graafmachine, uitgerust met een schaar van drie ton die door metaal en cement snijdt, stopt en Mun In-hwan klimt uit de cabine. De 37-jarige is misschien wel Zuid-Korea's meest ervaren high-reach bestuurder, en hij vertelt dat hij zich nog nooit zo veilig voelde als wanneer hij achter de joysticks van de machine zit.

Hij vertelt dat hij gedurende zijn 14 jaar lange carrière als graafmachinebestuurder een aantal maal aan de dood is ontsnapt. Hij is een vader die erop wil kunnen vertrouwen dat hij aan het eind van de dag zijn zoon en dochter weer zal zien.

“Als je deze klus zonder high-reach zou doen zou dat zeer gevaarlijk zijn, gezien de onstabiele van dit gebouw,” aldus Mun.

Kim Gyeong-yong, Sungdo's sitemanager in Changwon, vertelt dat naast de veiligheidskenmerken van de EC480EHR de machine ook het sloopwerk versnelt. “Met de high-reach kunnen we in zeven dagen afronden wat normaal gesproken tien dagen zou duren,” vertelt hij.

Kim voegt toe dat de site gelegen is naast het nieuwe Samsung Changwon Hospital en dat de hele dag door patiënten passeren - wat minimaliseren van stofuitstoot noodzakelijk maakt. De EC480EHR helpt ook daar mee, dankzij het stofbeperkingsysteem met onder andere tot vier spuitkoppen op de giek die een fijne mist sproeien op het oppervlak van een gebouw.

Sungdo Construction heeft eerder grenzen verlegd qua sloopmethoden, en oprichter Doh Moon-gil vertelt dat hij hoopt dat het niet anders verloopt met de standaardisatie van high-reach machines. Hij realiseert zich dat verbetering van de kwaliteit en veiligheid van sloopwerk in Zuid-Korea niet eenvoudig zal zijn. Maar als voorzitter van de Commissie Bouwbeleid van de Koreaanse Vereniging van Gespecialiseerde Aannemers doet Doh wat hij kan om standaarden in de industrie te verbeteren.

“Ik strijd voor de invoering van nieuwe veiligheidsregels,” zegt hij. “Als deze eenmaal zijn ingevoerd, zal ook de vraag naar sloopmachines met hoog bereik toenemen.”

SLOPEN MET HOOG BEREIK IS VEILIGER VOOR BESTUURDERS

DIT IS DE EERSTE EC480EHR VAN HET LAND



EC480EHR bestuurder Mun In-hwan (links) met sitemanager Kim Gyeong-yong



Sungdo Construction van links naar rechts: President en CEO Doh Moon-gil, Algemeen Directeur Doh Hyung-rok, Directeur Min Young-suk

GECONTROLEERDE CHAOS

Dit Texaanse bedrijf koos voor Volvo machines
vanwege de verhoogde productiviteit

door Carol Cassidy / foto's van Kevin Brown



Lloyd Nabors houdt van slopen. Als kleine jongen wilde hij al een sloopbedrijf beginnen. Zijn vader werkte als sloper, en vanaf zijn achtste jaar hielp Nabors hem. Maar hij wilde alleen werken.

Nabors vertelt: "Ik zei, 'Ik wil zelf een machine besturen papa.' Hij antwoordde, 'Als je 10 jaar oud bent mag je je eerste huis slopen.' En dus liet hij me mijn gang gaan. Op mijn tiende bestuurde ik een voorlader en mocht ik mijn eerste gebouw slopen. En ik vond het fantastisch."

Inmiddels, vele jaren later, is Nabors president van Lloyd D. Nabors Demolition LLC, in Hutchins, Texas, even ten zuiden van Dallas. Tot dusver heeft hij projecten gedaan in heel Texas en in de buurstaten Louisiana, Arkansas en Oklahoma. Nabors is nog altijd zeer betrokken bij zijn machines.

"Ik kan ieder apparaat dat we hebben besturen. We hebben geen enkele machine die ik niet zelf kan bedienen," aldus Nabors.

John Satterwhite is vice-president bij Nabors. Hij vertelt, "Mensen werken graag voor Lloyd. Hij zit zelf ook op de machines. Als wij om drie uur 's nachts een brug aan het slopen zijn is de kans groot dat Lloyd met een wiellader het beton aan het afvoeren is."

VERKNOCHT

Nabors vertelt dat hij als jongen al verknocht raakte aan het merk van de machines waarmee hij werkte. Hij kocht voor het eerst Volvo bouw materieel na een gesprek met een vriend in de sloopsector.

"Hij zei: 'Je moet die Volvo's proberen, het zijn goede machines'. Hij vertelde dat hij enorm bespaarde op brandstof. Dus ik dacht, 'OK, laten we het proberen.' En we kochten er een."

Dat was ongeveer 12 jaar geleden. "Wij zijn altijd heel tevreden geweest over onze Volvo machines en de service die we hier in Dallas krijgen. Ze zijn fantastisch voor ons en alles is altijd goed geweest," aldus Nabors.

ALLES IS MOGELIJK

Hij geeft nu leiding aan een vloot van bijna 20 Volvo graafmachines, waaronder een Volvo EC460 high-reach graafmachine. Verkoper Jarred Walker van Romco Equipment adviseerde de high-reach machine in verband met Nabors' grote verscheidenheid aan vereisten van projecten. Walker noemt Nabors

een pionier.

"Hij was de eerste in Texas die de high-reach aankocht," zegt Walker. De flexibiliteit van de machine was een sterk verkooppunt. Dankzij het modulaire systeem kan de verlengde grijparm desgewenst vervangen worden door een graafarm.

"Inmiddels kan één persoon dat in 45 minuten doen," gaat hij verder. "Dat is heel wat, omdat het vroeger twee dagen duurde voordat de lange arm van de machine was verwijderd. De veelzijdigheid is ongelooflijk. De machine heeft zich al vele malen uitbetaald. Ze kunnen nu klussen aannemen die ze vroeger niet konden uitvoeren."

Medewerkers van Nabors Demolition werken nauw samen met Walker en met Phil Riddle, Regionaal Financieel Manager van Volvo Financial Services. Riddle vertelt dat hij over de jaren een langdurige relatie van verantwoordelijkheid en dienstverlening met Nabors heeft opgebouwd. De behoeften van het bedrijf ontwikkelden naarmate het groeide, van een start-up in de garage van Nabors tot een bedrijf met 75 medewerkers.

Riddle streeft ernaar een 'vertrouwensadviseur' te zijn die cliënten kan helpen bij het maken van beslissingen op basis van alle variabelen. Met open gesprekken kon hij Nabors' specifieke behoeften als groeibedrijf analyseren, en een overeenkomst opstellen die aan deze behoeften voldeed en ze overschreed.



Lloyd Nabors leidt een vloot van bijna 20 Volvo graafmachines



Lloyd Nabors

"Dit zijn belangrijke beslissingen voor elk bedrijf," legt Riddle uit, "vaak gaat het over honderdduizenden, soms miljoenen dollars. Wij willen dat cliënten zich goed voelen over de beslissing. Wij werken hard om hun vertrouwen en verdere investeringen te winnen."

Nabors besloot tot leasen met een aankoopoptie. De machine wordt geleased met de optie op koop als de leaseperiode is afgelopen. De verkoopprijs is vastgelegd in de initiële overeenkomst, zodat de cliënt vooruit kan plannen.

VEILIGE AFSTAND

Naast de flexibiliteit waardeert Nabors de veiligheidskenmerken van de high-reach graafmachine. "Onze graafmachine met hoog bereik komt van pas bij het slopen van een gebouw van zes, zeven verdiepingen. Onze bestuurder zit dan op veilige afstand. We kunnen omhoog reiken en een gebouw slopen terwijl we uit de buurt van de structuur blijven wanneer deze valt."

De arm met hoog bereik kan uitgerust worden met een hamer of schaar. Daarmee houden bestuurders de klus onder controle. "We reiken omhoog en snijden de pilaren door. We halen ze omlaag, alles op professionele wijze," zegt Nabors. "Vroeger gebruikten we een sloopbal, maar die kun je niet echt controleren. Daarmee sla je een gebouw tegen de grond, en puin valt waar het valt. Nu kunnen we het sloopwerk veel beter controleren."

Ook VP Satterwhite zegt dat veiligheid en professionaliteit essentiële punten zijn. "In Texas heb je geen vergunning nodig voor sloopwerk. Het kan gebeuren dat een paar cowboys met een pick-up en een sloophamer een appartementencomplex afbreken," vertelt Satterwhite. "Het is onze verantwoordelijkheid om gebouwen te vernietigen, en dat willen we op een veilige manier doen. We willen dat iedereen op dezelfde manier vertrekt als dat zij in de morgen arriveerden."

Satterwhite noemt Volvo's slooppakket, met bescherming voor de voorzijde van de cabine: "Het beschermt de apparatuur, maar nog belangrijker, de bestuurder in de cabine. Als een stuk metaal los schiet weet je niet welke kant het opvliegt. Die bescherming heeft al goed werk gedaan voor ons."

Bij het sloopwerk komen nog heel wat uitdagingen kijken, waar buitenstaanders soms geen idee van hebben. Nabors gebruikt drones met camera's voor het analyseren van sites. Volgens Satterwhite kunnen er allerlei complicaties zijn.

"Je weet gewoon niet hoe een gebouw gaat reageren, vooral als het oud is, of er brand- of stormschade van tornado's is. Wij werken in de wetenschap dat alles mogelijk is."

Satterwhite noemt het echte product van het bedrijf zijn potentieel, al is dat soms moeilijk uit te leggen aan kinderen. "Voor een aannemer is het simpel om te wijzen en te zeggen, 'Dat heeft papa gebouwd'. Wij zeggen tegen onze kinderen, 'Dat heeft papa gedaan,' en tja, er is niets te zien."

Satterwhite beschrijft de open ruimte waar Nabors recentelijk een oud voetbalstadion heeft laten imploderen. "Ik houd er van een leeg stuk grond te zien nadat we klaar zijn, dat het helemaal schoon is met gras erop. Daar zijn wij trots op. Nu is het klaar voor dat iemand er iets moois van maakt. Wij maken een plaats waar een ander iets nieuws kan bouwen," besluit hij. 🏠

Ga naar de Spirit website of download de Spirit app voor het videoverslag.



Jarred Walker van Romco Equipment (midden) op de site met Lloyd Nabors (links) en John Satterwhite

Bescherm uw investering



Uw bedrijf moet altijd beschermd zijn, zodat het in beweging blijft - en onze verzekeringsspecialisten weten precies hoe. Wij bieden een reeks verzekeringsdiensten voor uw specifieke behoeften. Als het mis gaat is een telefoontje genoeg om snel volledige ondersteuning te krijgen. Zorg voor eersteklas bescherming van uw bedrijf tegen financiële risico's. Ontdek onze verzekeringsdiensten en het volledige aanbod van Volvo op www.volvoce.com.

Diensten kunnen verschillen of niet aangeboden worden in specifieke regio's.

Volvo Financial Services



DROOMBAAAN

De blik van deze Volvo CE technicus is stevig gericht op de toekomst

door Brian O'Sullivan

Er zijn niet veel mensen die meteen hun droombaan vinden, maar Control Systems Engineer Albin Nilsson verkreeg een van de interessantste posities in de sector voor bouw materieel. Met een mastertitel in technische natuurkunde van de oudste Zweedse universiteit op zak werd de 31-jarige aangenomen om te

werken bij Volvo CE's Electric Site Project.

Terwijl veel voormalige studiegenoten zich beperkt zien in hun vrijheid om zaken op hun eigen manier aan te pakken, wordt Nilsson aangemoedigd kritisch te zijn op de bestaande situatie en vrij zijn gedachten te laten gaan over hoe dingen kunnen worden verbeterd. →



Albin Nilsson voor het prototype van Volvo CE's autonome batterij-elektrische wiellader.

“Het is een droombaan,” lacht Nilsson. “Meer vrijheid is niet mogelijk - dit is echt pionierswerk voor Volvo CE en de hele sector. Ik raak buitengewoon gemotiveerd door de geestelijke uitdaging van de taken zelf, maar ook door het leren en werken met een fantastisch team met echt innovatieve mensen.”

Doel van het Electric Site Project is om een van de transportfasen in een steengroeve te elektrificeren - van afgraven tot primair breken, transport en secundair breken. Met als doel het terugdringen van brandstofgebruik, CO2 uitstoot, milieueffecten, kosten per ton en totale eigendomskosten, maar natuurlijk betekent dit ook verbetering van productiviteit.

“Het is een onderzoeksproject, dus we zijn overal bezig te kijken naar de processen en hoe die kunnen worden verbeterd,” aldus Nilsson. “Je moet voortdurend overall vraagtekens bij zetten en een gezonde nieuwsgierigheid hebben naar hoe dingen gedaan worden. Zelfs als je een nieuwe oplossing bedenkt moet je meten, vergelijken, berekenen en corrigeren om te zien of die verbeterd kan worden.”

Na eerst gewerkt te hebben bij Volvo als onderdeel van zijn

universitair onderzoek, werd Nilsson een jaar terug voltijds aangenomen. Hij heeft nooit gewerkt aan de bestaande Volvo machines; Nilsson's taak is om mee te werken aan de ontwikkeling van de experimentele dumper 2, beter bekend als HX2, een verbeterde versie van de autonome batterij-elektrische wiellader HX1 die vorig jaar met veel fanfare werd gepresenteerd op het Xploration Forum.

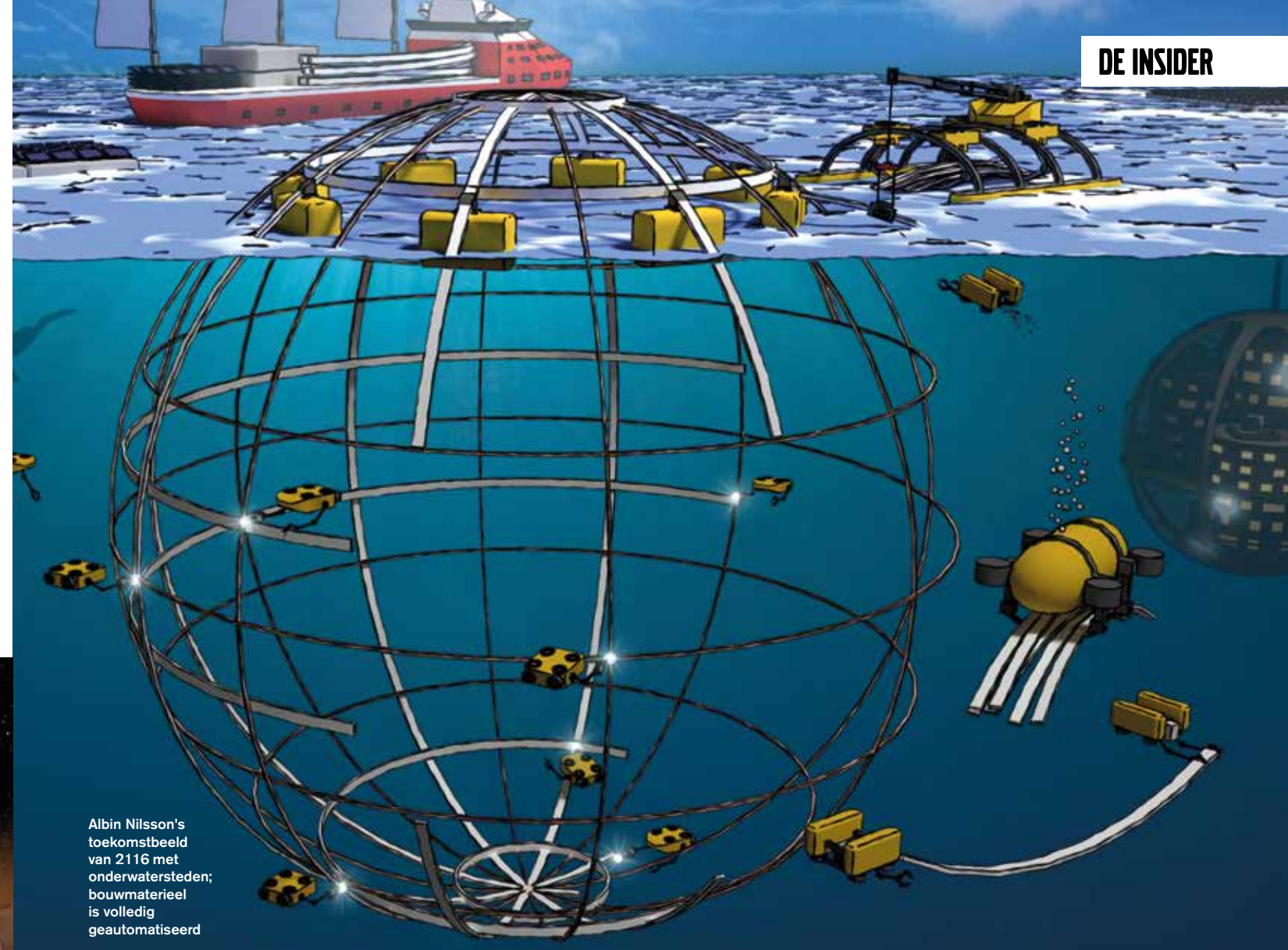
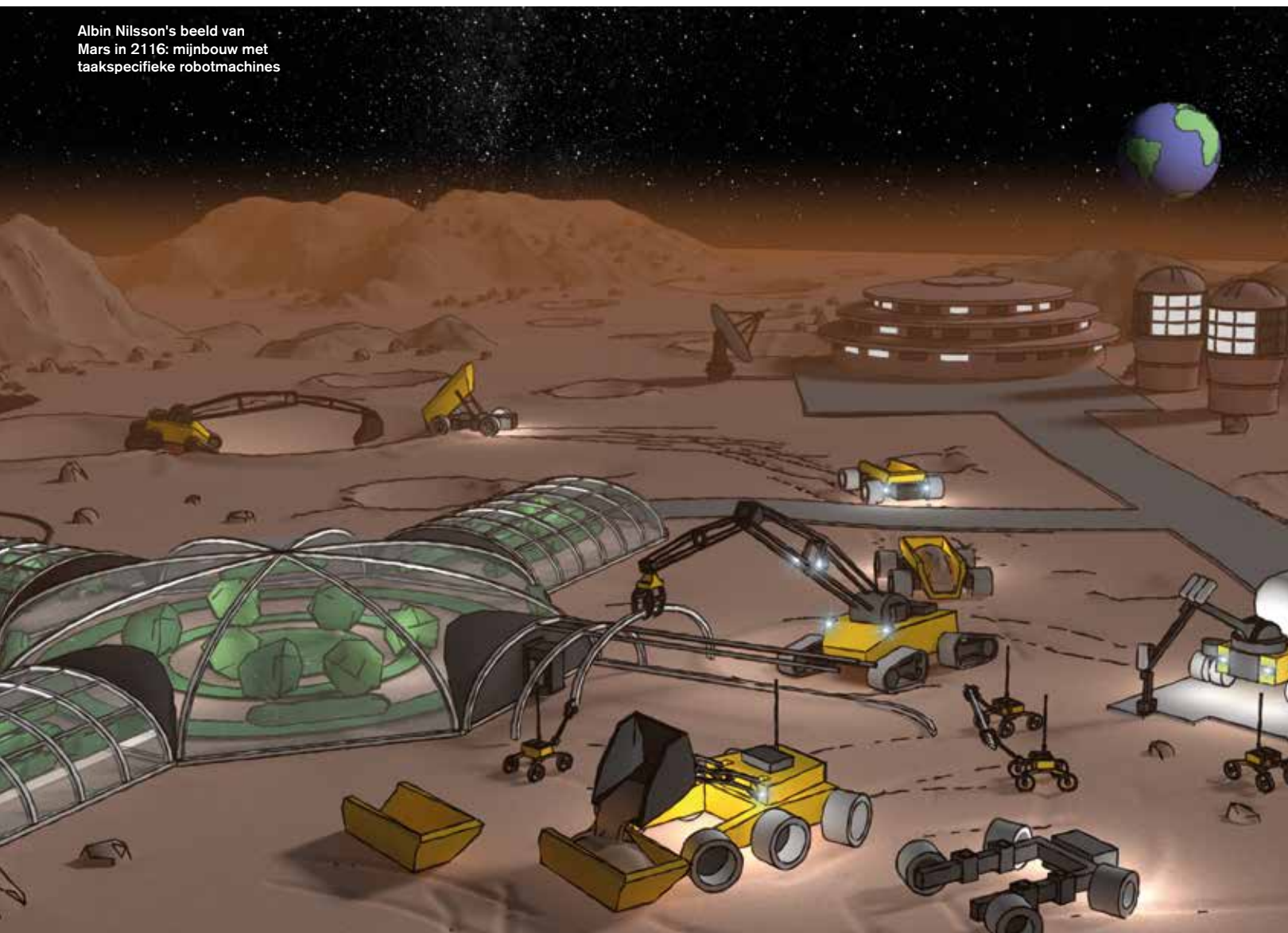
“Ik ben maar een junior lid van het team,” zegt hij. “Soms is dat een voordeel, omdat mijn ideeën niet beperkt worden door ervaring. Maar het is me wel duidelijk geworden dat niet alleen jonge mensen nieuwe ideeën hebben - een van de teamleden heeft

30 jaar ervaring en dat is de meest innovatieve persoon die ik ooit heb ontmoet!”

Alsof betaald dromen over de toekomst over 10 jaar niet genoeg was, won Nilsson recentelijk een Volvo CE/LEGO® wedstrijd, waarvoor medewerkers moesten bedenken hoe bouwmaterieel er over 100 jaar uitziet. Motorliefhebber Nilsson is een begaafd kunstenaar en heeft zichzelf geleerd prachtige afbeeldingen te maken met open source 3D modelleersoftware.

WE STAAN SLECHTS AAN HET BEGIN

Albin Nilsson's beeld van Mars in 2116: mijnbouw met taakspecifieke robotmachines



Albin Nilsson's toekomstbeeld van 2116 met onderwatersteden; bouwmaterieel is volledig geautomatiseerd

“Ik geniet ervan om moeilijke zaken op eenvoudige wijze uit te leggen,” zegt de deeltijd wiskundementor simpelweg. “Mij was gevraagd wat afbeeldingen te creëren om te tonen hoe de elektrische site eruit zou zien, wat mij het vertrouwen gaf om mijn materiaal in te dienen voor de wedstrijd om te laten zien hoe bouwmaterieel er rond 2116 uit zou kunnen zien.”

TAAKSPECIFIEK

De resultaten zijn zeer innovatief. Over een eeuw wonen we volgens Nilsson op Mars en onder de oceaan. Gezien zijn werk is het geen verrassing dat alle machines aangedreven worden met schone elektrische energie, en grotendeels autonoom zijn. De machines, gebouwd met behulp van geavanceerd materiaal en 3D printtechniek, zijn taakspecifiek (in plaats van veelzijdig, zoals momenteel), waarbij elke robot een expert is in een bepaalde taak. Het is het verrassende toekomstbeeld waarvan Nilsson denkt dat het waarheid kan worden.

“Andere planeten en asteroïden zijn rijk aan mineralen, en ontginning zou economisch zinvol kunnen zijn,” zegt hij. “Het is lastiger om het economisch voordeel van leven onder de oceaan te zien. Dat is meer een keuze voor een interessante levenswijze

- maar als mensen het graag genoeg zouden willen kan het makkelijk binnen 100 jaar gebeuren.”

Sommige 3D-afbeeldingen van Nilsson zijn zeer realistisch, maar voor de wedstrijd was zijn benadering eerder die van een striptekenaar.

“Ik wilde dat het er leuk uitzag, niet te serieus of intimiderend - en het moest een aantrekkelijk cartoon-gevoel hebben,” aldus Nilsson. “Mensen moesten weten dat het maar een droom was; ik wilde hen niet het idee geven dat het binnenkort realiteit zou zijn.”

Met het winnen van de wedstrijd, complimenten van collega's en een van de interessantste banen in de sector maakt Nilsson het meeste van de kansen die hem zijn gegeven.

“Het coole is dat al die dwaze ideeën nog kunnen werken ook, als we genoeg tijd hebben en onderzoek doen,” zegt hij. “We helpen de industrie verder met nieuwe ideeën, zelfs als de computerkracht of benodigde materialen om het te verwezenlijken nog niet bestaan. We staan slechts aan het begin en ik weet zeker

dat de technologie ons inhaalt terwijl we verder gaan. Ik maak deel uit van een team dat streeft naar een gemeenschappelijk doel om de industrie schoner, veiliger en productiever te maken - dat is echt te gek.”

NIEUWE TECHNOLOGIE ZAL ONS INHALEN

KEIHARD OVERLEVEN

Volvo machines mochten een rol spelen bij het veiligstellen van de toekomst van het beroemde Portlandsteen

door Tony Lawrence / foto's van Simon Muncer



Bestuurder Wayne Flew



Mijnmanager Mark Godden

Op het eerste gezicht hebben Londen en het eiland Portland niet veel gemeen. Londen heeft een bevolking van 8 miljoen, terwijl op Portland, uitstekend uit de Engelse zuidkust, ongeveer 13.000 mensen wonen. Londen heeft een oppervlak van 1.583 km². Portland is 6 km lang en 2,7 km breed. Londen heeft ongeveer 15 miljoen bezoekers per jaar. Portland niet!

Maar hoeveel van die bezoekers weten, terwijl ze attracties bewonderen zoals Buckingham Palace, St Paul's Cathedral, het British Museum of St Martin-in-the-Fields, dat die gebouwen gebouwd werden met de opvallende witte steensoort uit de Jura-tijd, gehouwen uit de Engelse kust?

Ja, Portland heeft vele plaatsen in Londen hun iconische hart gegeven. Sinds de Romeinen wordt steen afgegraven in Portland - een schiereiland vlakbij het kustplaatsje Weymouth, dat met een enkele weg aan het vasteland is verbonden. De steen staat bekend om haar schoonheid en duurzaamheid en wordt al sinds de 14e eeuw naar de hoofdstad vervoerd. Sinds 300 jaar wordt het gewonnen in de open mijnbouw.

Maar de tijden zijn veranderd. De Romeinse slaven en hun houwelen zijn verdwenen. Net als de luide ontploffingen en stofwolken die tot een paar jaar terug uit de groeve oprezen.

AANPASSEN OF AFSTERVEN

Vandaag de dag ligt de nadruk op de Volvo-waarden kwaliteit, veiligheid en zorg voor het milieu. Open mijnbouw is uit den boze. De beste productiewijze van Portlandsteen lijkt nu om het ondergronds uit te zagen met computergestuurde mijnapparatuur, snijmachines met diamantkoppen en een aangepaste Volvo wiellader - of twee.

Mark Godden, Mijnmanager bij Albion Stone PLC, legt uit: "De afgelopen jaren is het zo goed als onmogelijk om toestemming te krijgen voor nieuwe open mijnbouw, wegens de onlosmakelijk verbonden milieueffecten. Overal rond Portland zie je al oude afgravingen - nu vaak de vindplaats van zeldzame flora en fauna."

Albion Stone, opgericht in 1927, wist dat het met haar tijd mee moest gaan. "We moesten een radicaal andere werkwijze hanteren om te overleven," aldus Godden. "Het was een kwestie van aanpassen of afsterven. Dus begonnen we in 2002 te onderzoeken of we ondergronds konden mijnen in plaats van het steen af te graven."

Godden en zijn collega's bezochten vergelijkbare locaties in Europa voordat Albion Stone, met 70 personeelsleden in de mijnen en in de steenfabriek, een testmijn groef om te zien of het plan haalbaar was. En dat was het. De Jordans-mijn werd geopend in 2008 en is sindsdien uitgebreid. Binnen enkele jaren was de werkwijze van Albion Stone overgeschakeld naar high-tech mijnbouw, met twee actieve sites en een derde in ontwikkeling.

Het laatste hoofdstuk van het succesverhaal werd twee jaar terug toegevoegd met de aanschaf van een gloednieuwe, speciaal gefabriceerde 25 ton wegende Volvo L150H wiellader, waarvan vorig jaar een tweede werd gekocht. →



Mike Tizzard van Albion Stone druk met het snijden van steen



Andrew Dunbar van Albion Stone werkt het oppervlak van de steen af



Het eindproduct, klaar voor verzending

“We zagen horizontale tunnels in de wanden van onze oude afgravingen om de mijn te openen, en creëren vervolgens kamers met steunpilaren en gesteenteankers in het plafond. De rotswand wordt ingesneden en de groeven worden gevuld met waterzakken. Die worden gevuld, waardoor de stenen losbreken,” legt Godden uit.

“Vervolgens komen onze Volvo's er aan te pas. Uitgerust met steenvorken van 1500 mm wrikken ze blokken van tot 14 ton los, die vervolgens worden vervoerd naar onze werkplaats waar onze steenbewerkers ze op maat snijden en ze klaarmaken voor verwerking tot muren, vloeren en tegels.”

TREKKRACHT

Aanvankelijk gebruikte Albion Stone een conventionele heftruck, en later verreikers voor het werk. “Die waren echter niet solide genoeg. Wij hadden een echt krachtige, productieve en goed gebouwde machine nodig,” vertelt Godden. “Maar er was een

probleem - die moest ook in de mijn passen.”

Godden liet zijn oog vallen op Volvo CE. Hij was onder de indruk van het vermogen van de L150G wiellader - maar die was te groot. “Dus ik deed wat zoekwerk en vond een Zweeds bedrijf dat zei de uitlaatpijp te kunnen aanpassen en de hoogte van de cabine te kunnen verlagen met ongeveer 350 mm. Volvo hielp ons met de aanpassingen en sindsdien gaat het goed.”

Zakelijk Regiomanager Neil Cooper van Volvo CE herinnert zich: “Het was een fantastisch project om aan mee te doen. Mark is erg deskundig.

Onze technische teams bezochten Portland om alle metingen en hefberekeningen te controleren, waarna we onderaannemers benaderden - inmiddels zijn zij onze voorkeursleveranciers - om de aanpassingen te doen en de structuur van de cabine opnieuw te certificeren.”

De superieure kracht en tractie van eerste aangepaste Volvo machine werd al snel zichtbaar, maar belangrijker was de indrukwekkende uitbrekkracht die bereikt wordt met het

MACHINES VAN PERFECTE KWALITEIT

gepatenteerde Torque Parallel Linkage design. “Dat overtuigde ons ervan een tweede aan te schaffen, die gevolgd werd door een paar Volvo graafmachines van 5,5 ton. Het zijn fantastische machines die het werk goed aankunnen, van perfecte kwaliteit,” aldus Godden. “De aanschaf van de eerste wiellader leek een beetje een gok, maar zodra deze in gebruik werd genomen werd duidelijk dat we de juiste keuze hadden gemaakt.”

VEELZIJDIGHEID

Nadat de L150H's de steenblokken hebben losgewrikt, vervoeren ze die naar buiten voor sorteren en bewerken. Het materiaal wordt vervolgens op trailers geladen en getransporteerd naar de werkplaatsen. Als er tijd is helpen de twee wielladers ook met het opruimwerk, met behulp van een laadbak van 3,8 m³ groot. “Het zijn net Zwitserse zakmessen,” zegt Godden.

Om die veelzijdigheid te bereiken zijn ze uitgerust met Volvo CE's optionele giekophanging en een hydraulisch snelwisselsysteem, zodat accessoires snel gewisseld kunnen worden. Aanvullende veiligheidsvoorzieningen voor het werken

onder de grond zijn het brandbestrijdingssysteem, tweepolige accu-isolatie en een Chalwyn ventiel in verband met regels voor uitstoot in mijnen. De machines worden ondersteund met Volvo CE's Silver klantenservice en hebben contragewichten om te zwaarste belading aan te kunnen, evenals extra LED werkverlichting.

“Ik ben blij dat we voor deze machines hebben gekozen,” zegt bestuurder Wayne Flew. “Ik doe dit al heel wat jaren en naar mijn mening zijn het de beste machines voor dit werk.”

De nieuwe werkwijze van Albion Stone is volledig goedgekeurd door de lokale bevolking - met name door de leden van de cricketclub, waarvan het veld zich direct boven de Jordans mijn bevindt. “Het veld is 16 meter boven het dak van de mijn,” lacht Godden. “Bezoekende teams hebben er geen notie van dat wij aan het werk zijn terwijl ze spelen.”

Het personeel van het bedrijf is terecht trots op hun werk. Het afgelopen jaar bezochten ze Londen om zich te mengen onder de toeristen en voorbeelden van de 'eindproducten' te bewonderen. Londen en het eiland Portland blijken toch nog heel wat gemeen te hebben. ☒



Prijswinnaars Simon Gill (links) en Clinton Dick (rechts) van Liberty Industrial met Patrick Frye van CARDEM (midden)



De Volvo simulator is populair



Steve Ducker, KHL (links) en William Sinclair, Safedem Co, op het podium

PRECIES WERK

Volvo CE was sponsor van de Wereldtop Slopen in Miami

door Katherine Brook

Honderden leiders in de sloopsector kwamen recent bijeen in Miami voor de Wereldtop Slopen. Met Volvo CE als hoofdsponsor werden aanwezigen aangemoedigd deel te nemen aan leerzame en inspirerende sessies, best practices te delen en te netwerken.

“De top bleek een aangename en lonende ervaring,” vertelt Walter Reeves, Volvo CE’s Directeur Nationale Verkoop voor de VS. “Het was fantastisch om zo’n verscheidenheid aan sloopprofessionals bijeen te zien, van nieuwelingen tot experts, van alle leeftijden en nationaliteiten.” Waar het evenement eerder in Amsterdam werd gehouden, zag deze top in Miami een flinke aanwas van deelnemers uit Amerika, naast een groot Europees contingent.

PRIJS

Hoogtepunt van het evenement was de langverwachte uitreiking van de prijzen ter erkenning van de prestaties van een aantal belangrijke spelers in de sector. “Het succes van Volvo CE is gebaseerd op dat van onze cliënten, en het was zeer bemoedigend om te zien dat veel gebruikers van ons sloopmateriaal, waaronder Priestly Demolition, genomineerd waren voor prijzen op de Wereldtop Slopen,” voegt Reeves toe. “Maar tussen alle mooie bedrijven sprong er een echt uit.”

Liberty Industrial, een toonaangevend aanbieder van sloopdiensten - en Volvo cliënt sinds zes jaar - werd beloond met de prijs ‘Contract van het jaar onder \$1m’ voor het werk aan het ontmantelingsproject van de Duck River Bridge. De prijs is een beloning voor veeleisende en lastige sloopprojecten waarvoor een innovatieve benadering vereist is - en dit project was zeker een uitdaging!

Voor het project moest Liberty Industrial een overbodig geraakte leidingbrug van 70 meter over the Duck River verwijderen, nabij de Clyde terminal van Viva Energy in Australië. De brug moest op een duwbak worden gehesen en stroomafwaarts worden vervoerd naar de werf van de terminal met behulp van een combinatie van mobiele kranen. “Nauwkeurige planning en precieze uitvoering waren essentieel voor het succes van het project,” vertelt Clinton Dick, directeur van Liberty Industrial. Daarnaast werd toegang tot de brug met

de duwbak en sleepboten bepaald door eb en vloed, waardoor er slechts een beperkte gelegenheid was om Duck River op te varen en de brug af te breken.

“De prijs voor Liberty Industrial was een hele eer, en zeer verdiend,” voegt Reeves toe.

TOEWIJDING

Maar het is niet voor het eerst dat Liberty Industrial wordt beloond voor haar harde werk en toewijding; zowel in 2014 als in 2015 namen ze een prijs mee naar huis.

“Het ontvangen van een prijs op de Wereldtop Slopen en de nominatie voor nog twee awards dit jaar is de hoogste eer die een bedrijf in deze sector kan krijgen. We zijn heel blij dat we voor het derde jaar op rij hebben gewonnen,” voegt Dick toe.

De Wereldtop Slopen 2017 zal worden gehouden in Londen, en met de doorgaande groei in de sector verwacht Volvo CE dat ook de top zal blijven groeien. “Wij streven ernaar de behoeften van sloopbedrijven te vervullen en gaan verder met evenementen zoals de Wereldtop Slopen om onze innovatieve bedrijfsverbeterende oplossingen voor de industrie te tonen, bespreken en ontwikkelen,” besluit David Arnoldsson, Volvo CE’s Sales Support Manager voor wereldwijd sloopwerk. ☒

WERKEN AAN EEN KOOLSTOFARME TOEKOMST

Koolstofarme bouw drukt de kosten en verbetert resultaten

door Nigel Griffiths

Naast het terugdringen van broeikasgassen (BKG) en bijdragen aan klimaatmaatregelen kan reductie van de koolstofvoetafdruk van de bouw van infrastructuur geld besparen en resultaten verbeteren.

Dat was de boodschap tijdens een recente seminar in Birmingham, VK met de naam 'Koolstofreductie in de infrastructuurbouw'. Deze seminar werd georganiseerd door de Construction Climate Challenge (CCC), gesponsord door Volvo CE.

Sprekers namens enkele van de grootste infrastructuurprojecten in Europa – Crossrail, High Speed Rail (HS2), Thames Tideway, onder andere – legden uit hoe het streven naar reductie van BKG en hun koolstofvoetafdruk substantiële kostenbesparingen en betere resultaten oplevert.

“Door ons te richten op koolstofarm krijgen we het bijkomende voordeel van lage kosten,” aldus Mike Putnam, President en CEO van Skanska en voorzitter van de Groene Bouwraad van de Britse overheid.

DENK KOOLSTOFARM

Technieken en hulpmiddelen om de koolstofvoetafdruk van infrastructuurprojecten in te perken, en het streven om duurzaamheid en koolstofarm denken in de hele waardeketen te integreren waren onderwerp van discussie.

De noodzaak om meer samen te werken in de hele sector zodat koolstofreductiedoelstellingen kunnen worden behaald was een belangrijk onderwerp. “Dit gaat over samenwerking met een hoofdletter S,” aldus Chris Newsome, voorzitter van de Werkgroep Infrastructuur van de Groene Bouwraad en Uitvoerend Directeur bij Anglian Water.

“Het vereist leiderschap, snelle actie, samenwerking op project-, programma-, en sectorniveau - over alle bedrijven en geclusterd. Ik denk dat infrastructuur in het VK en wereldwijd een mooie toekomst heeft. Maar we moeten het een mooie en koolstofarme toekomst maken,” benadrukte hij.

Dr Paul Toyne zat het seminar voor. Deze duurzaamheidsexpert en Commissaris voor Duurzame Ontwikkeling in Londen zei: “Onze sector wil koolstofarme betaalbare oplossingen bieden. We moeten effectief werken en samenwerking voorop stellen. We kunnen allemaal een bijdrage leveren, maar we moeten slimmer zijn en beter samenwerken, om deze oplossingen te kunnen leveren.”

Het seminar werd georganiseerd door de Groene Bouwraad met de ondersteuning van Volvo CE en Volvo Trucks in het VK en bracht ongeveer 100 deelnemers bijeen: zakelijk leiders van grote infrastructuurprojecten, aannemers en onderzoeksinstituten waaronder Skanska, Anglian Water, en de universiteiten van Cambridge en Leeds, alsmede overheidsinstellingen.

Een reeks aan onderwerpen kwam aan bod, waaronder de uitdagingen van koolstofreductie in infrastructuurprojecten, hulpmiddelen en richtlijnen voor het meten en behalen van koolstofreductie, cliëntverwachtingen van de toeleveringsketens, en hoe nieuwe technologie en koolstofarme materialen kunnen helpen bij het bereiken van reducties in koolstof en kosten, gepaard aan verbeterde prestaties.

De ambitieuze milieudoelen van het VK zijn gesteld op een 35% reductie in uitstoot van koolstof in 2025, en 80% in 2050.

“We hebben hoge doelen nodig om ervoor te zorgen dat de sector zich volledig inzet, en bedrijven te dwingen om de zaken fundamenteel anders aan te pakken,” vertelt Andy Mitchell, voorzitter van de Infrastructuur Cliëntgroep en CEO van Thames Tideway Tunnel.

TOELEVERINGSKETEN

Om de industrie te helpen met het behalen van deze doelen werd in mei 2016 de eerste norm voor koolstofbeheer in infrastructuur geïntroduceerd; de PAS 2080. De standaard is ontwikkeld voor partijen in de waardeketen en biedt een gezamenlijke taal voor de sector om koolstof effectief terug te dringen. “De richtlijnen van de PAS 2080 moeten vanaf het begin worden geïmplementeerd, daar in de eerste fase de kans op reductie van koolstof en kosten het grootst is,” zo hoorde het publiek.



v.l.n.r: Andy Robinson, Future Cities Catapult; David Crick, Ecogreen Plant Hire; Jenny Elsberg, Volvo CE; Andy Spencer, CEMEX VK; Magnus Hammick, Advance Conversion Technology; Andrew McCann, Topcon; Mark Huges, Polypipe Civils

Mark Fenton van het grote high-speed rail project HS2, bevestigde: “Alleen door binnen de gehele toeleveringsketen samen te werken kunnen we onze doelen bereiken. PAS 2080 is essentieel. Het geeft een referentiekader voor het bereiken van koolstofreductie.”

Jannik Giesekam, duurzaamheidsexpert op de universiteit van Leeds, stelde dat naarmate broeikasgassen beperkt worden in sectoren die goed worden begrepen, zoals de bouw, we minder afhankelijk

worden van sectoren die we minder goed begrijpen.

“Bouwbedrijven in slechts 14 landen beïnvloeden 4,4 gigaton koolstofdioxide-uitstoot van de toeleveringsketen. Door toeleveringsketens af te stemmen kunnen doelstellingen bereikt worden”

Bill Law, Senior Vice-President van Volvo CE, organisator van het CCC project, stelt dat

koolstofarme infrastructuur op dit moment centraal staat in de klimaatdiscussie. “Infrastructuur staat hoog op de politieke agenda in het VK, en het aan te bieden op duurzame wijze is een van de uitdagingen van het land.

“Volvo CE streeft al lange tijd naar reductie van schadelijke uitstoot van haar producten en faciliteiten, maar het onderwerp klimaatverandering is te groot voor een bedrijf om alleen aan te pakken. De CCC is een platform voor de hele sector om samen te werken. Gezamenlijk hebben we een betere kans om een oplossing te vinden. Het maakt niet uit wie de leiding neemt, als iemand het maar doet.”

HOGE DOELEN NODIG

KOPPOSITIE

Een Pools bedrijf heeft de eerste in Europa verkochte Volvo EC750E rupsgraafmachine in ontvangst genomen

door Katherine Brook



De EC750E is de perfecte match

De enorme 75 ton wegende EC750E is klaar voor zwaar, vies werk. Het eerste model geleverd in Europa is inmiddels druk aan het werk voor het Poolse cementbedrijf Cementownia Warta SA.

Innovatie houdt nooit op bij Volvo, en de EC750E - Volvo CE's grootste rupsgraafmachine beschikbaar op de reguliere markt - is geen uitzondering. Warta keek met zo groot verlangen uit naar de machine, dat ze er zelfs al een besteld hadden voordat de introductie van de 75-ton rupsgraafmachine op de Bauma expositie in München in april 2016 had plaatsgevonden.

Warta is gebaseerd in de provincie Pajęczno, en vernoemd naar de op twee na grootste rivier die daar door centraal Polen stroomt. Het bedrijf produceert cement voor de aanleg van wegen, luchthavens en hydraulische structuren, zoals dammen en waterkrachtcentrales.

"Het is een eer om de eerste klant in Europa te zijn die de EC750E ontvangt," zegt Dariusz Gawlak, Algemeen directeur van Warta en vice-president van de Poolse Cementvereniging. "Onze machines moeten lange dagen draaien met behoud

van efficiëntie, dus comfort voor de bestuurder en langdurige inzetbaarheid zijn belangrijke vereisten. Om deze redenen was de EC750E de perfecte match voor onze behoeften."

De EC750E biedt innovatieve elektro-hydraulische technologie die geoptimaliseerd is om samen te werken met de robuuste motor, voor verbeterde bediening en productiviteit. Voorts biedt de toonaangevende Volvo cabine de superieure bestuurservaring waarnaar Warta op zoek is, met een geluidsarme omgeving voor optimale productiviteit van de bestuurder. Ergonomisch geplaatste besturingselementen - waaronder de joysticks, toetsenbord en LCD monitor - en vrij zicht rondom zorgen voor maximale efficiëntie en gebruiksgemak.

HOGЕ VERWACHTINGEN

De graafmachine werd in oktober 2016 aan Warta geleverd en is meteen ingezet in de kalksteengroeven van het bedrijf. Tijdens de overdrachtsceremonie op Warta's hoofdkantoor in november 2016 vierden de twee bedrijven de ingebruikname van de

machine als bij een oceaanstomer - door een fles champagne stuk te slaan op de zijkant.

Hoewel de machine toen nog maar een paar weken op locatie gewerkt had, was Gawlak enthousiast over de prestaties tot dan toe. "Het doet me deugd een graafmachine te kunnen presenteren in zijn natuurlijke omgeving, om te doen waar deze goed in is. Tot dusver maakt de EC750E alle verwachtingen waar. De machine is ook compatibel met onze Volvo A40E's, en wanneer uitgerust met knikdumperverlengstukken op de zijkant van de carrosserie van de dumper leidt dat tot 15% extra vervoerd materiaal bij hetzelfde brandstofgebruik," voegt hij toe.

"Er is geen betere manier om dit te vieren dan door de machine hard aan het werk te zien," aldus Rob Lane, Bedrijfsleider bij Volvo CE. "Dit soort momenten geven meerwaarde aan de aankoopervaring van de cliënt, ze ondersteunen en versterken continu onze werkrelatie."

INNOVATIE HOUDT NOOIT OP BIJ VOLVO

Warta is een goede bekende van Volvo CE. Het bedrijf is met de aanschaf van haar eerste machine in 2008 - een L120F wiellader die nog altijd wordt ingezet in de afgravingen - al acht jaar klant. Momenteel bezit Warta in totaal 20 Volvo machines: vier rupsgraafmachines (EC700B, EC700C, EC290C en nu de EC750), vijf wielladers (L350F, L220F, L120F, L120G en BL71) en 11 40-tons knikdumpers (modellen A40E and A40G).

"Met een vloot met zoveel Volvo machines lag de keuze voor een nieuw model voor de hand. Niet alleen voldoen de machines aan de prestatievereisten, maar Volvo is ook sterk in aftersales, wat essentieel is voor maximale inzetbaarheid en ultieme productiviteit op de site," zegt Gawlak. ☑

POLEN



Algemeen Directeur van Warta Dariusz Gawlak op locatie



v.l.n.r.: Sebastian Broncel, Volvo CE; Rob Lane, Volvo CE; Dariusz Gawlak, Warta; Mariusz Wisniewski, Volvo CE; Sławomir Goszdzak, Warta

METAAL MASTERCLASS

Dit Canadese recyclingbedrijf laat zien hoe
het waarde toevoegt aan schroot

Tekst en foto's van Ronald Mullins



Recent aangeschafte Volvo EC480D

BETROUWBARE MACHINES MET LAGE BEDRIJFSKOSTEN

Iedere morgen, kort na zonsopgang, wanneer Algemeen directeur Stuart Sharpe en zijn team arriveren op de uitgestrekte locatie van Tervita Metals Recycling in het noordoosten van Red Deer in Alberta, Canada, zien ze bergen en bergen materiaal die anderen afval noemen, terwijl zij waardevolle schatten zien.

Deze enorme site van 7 ha is het hoofdkwartier van Tervita's metaalrecyclingsactiviteiten, en is een doolhof dat bestaat uit ieder denkbaar type schroot. Voor een toevallige bezoeker lijkt het waarschijnlijk georganiseerde metaalrecyclingchaos. Er staan beschadigde tramwagens, rijen met versleten treinwielen, 'overleden' stadsbussen, kilometers oude gasbuizen, eenmalig gebruikte delen van olieputten en boorinstallaties, bitumenconcentrators, koelradiators, verwarmingseenheden en delen van gasraffinaderijen.

Als het is gemaakt van metaal en zijn nut heeft gehad, kun je het waarschijnlijk hier vinden. Het bedrijf heeft ook twee locaties voor metaalrecycling in Peace River en Fort McMurray, Alberta.

Tervita Metals Recycling is onderdeel van Tervita Corporation in Calgary, Alberta. Tervita heeft meer dan 2.000 medewerkers in Canada en is een toonaangevend aanbieder van milieuoplossingen en vertrouwd duurzaamheidspartner van een groeiend aantal bedrijven in olie, gas, en industriële activiteiten, alsmede mijnbouwbedrijven.

BRONMATERIAAL

Het bedrijf verzamelt het schroot op verschillende manieren. Het beheert een aantal afvalcontainers op strategische plaatsen in centraal Alberta, doet on-site sloop en terugwinning van metaal, en koopt ook metaalschroot van individuen.

De spoorbergingsactiviteiten van Tervita zijn uniek. Deze afdeling wordt momenteel ingehuurd door de twee grootste spoorwegmaatschappijen van Canada, Canadian Pacific en Canadian National, en staat 24/7 paraat - snelheid is altijd essentieel. In geval van een ongeluk of ontsporing rukt het bedrijf uit om het spoor vrij te maken en de beschadigde

wagons en rails te bergen. Daarnaast biedt Tervita on-site sloop- en metaalrecyclingsdiensten aan een aantal grote olie- en gasproducenten van het land, zoals Cenovus, Suncor en Shell.

Wanneer het schroot arriveert op de site wordt het gewogen en gecontroleerd op besmetting, inclusief straling. Zodra het is goedgekeurd wordt het verdeeld in ferro en non-ferro materiaal. Vervolgens wordt het verwerkt en versneden tot verkoopbare afmetingen, gebundeld, verkocht en per spoor verzonden naar smelterijen in Canada en de VS, en per spoor of schip naar smelterijen in het buitenland.

RUPS BANDEN

In deze fase van sorteren en snijden spelen de zware machines op rupsbanden een rol. Momenteel bevinden zich op de Red Deer-locatie van Tervita vijf hydraulische scharen op rupsbanden en vier grote laders op rupsbanden. En dit is ook waar Volvo Construction Equipment en haar dealergroep Strongco een belangrijke rol spelen. De laatste vier rupsgraafmachines die door Tervita werden gekocht kwamen van Volvo CE, waaronder de EC340D, EC350E, EC380E en de meest recente aanschaf, een EC480D.



Quang Nguyen, Senior Machinebestuurder, Tervita (l) met Dave MacLeod, Key Account Manager, Strongco

Wanneer hem gevraagd wordt wat voor het bedrijf belangrijk is bij de aanschaf van een nieuwe rupslader, zegt Sharpe: "In het verleden hadden we gewoonlijk machines van 45-50 ton, maar sinds de hydraulische scharen verbeterd zijn, en lichter en sterker, kunnen we goede solide scharen monteren op kleinere laders. Die kleinere machines zijn efficiënter met brandstof en eenvoudiger te vervoeren en besturen tijdens de werkzaamheden.

Gezien het ruime aanbod van rupsladers vandaag de dag is de volgende vraag natuurlijk waarom Tervita kiest voor Volvo. Sharpe aarzelt geen moment: "Als onderdeel van een groot bedrijf vragen we offertes van alle aanbieders als we een lader voor onze scharen nodig hebben. Onze vier laatst aangekochte machines zijn van Volvo en dat is vanwege de extreem goede waarde die we krijgen voor ons geld. Ze zijn erg concurrerend, en leveren extreem betrouwbare machines met lage bedrijfskosten. Dat is de reden dat Volvo de laatste vier biedingsrondes heeft gewonnen."

Momenteel bezit het bedrijf 10 rupsladers voor hun hydraulische scharen, en een reeks ondersteunende apparatuur waaronder grijpers, persmachines, wielladers en schrankladers.

Wade Englesby, Tervita's Operationeel directeur, is erg blij met de recente Volvo-aankopen. "Om succes te kunnen hebben in deze sector moet je kostenefficiënt werken," vertelt hij. "Toen we keken naar Volvo waren er een aantal sterke punten qua brandstofgebruik, maar ook qua afmetingen en gewicht van de machines. Wij transporteren regelmatig machines van en naar sites, en op dat gebied scoorde Volvo beter dan andere merken. We besloten het te proberen met Volvo en kochten een machine. Het brandstofgebruik was fantastisch, maar belangrijker nog, dat gold ook voor de klantenservice. Dat is heel belangrijk voor ons omdat uitvaltijd van een machine erg kostbaar is. Ik wil uitvaltijd minimaliseren en inzetbaarheid van mijn machines vergroten, en dat is precies wat we krijgen van Volvo en Strongco."

ECHTE BESTUURDERS

Natuurlijk is het verstandig om zulke cruciale vragen over de Volvo-aankopen te stellen aan het management team. Maar hoe staat het met de mensen die de machines besturen, die dagelijks acht tot tien uur in de cabine zitten?

Quang Nguyen is ervaren in de sloopwereld in zijn geboorteland Vietnam, in Hong Kong, Macau en China, en de afgelopen 30 jaar in Canada. Hij werkt al meer dan 35 jaar met graafmachines en scharen op rupsbanden. Hij wordt gerespecteerd voor zijn expertise in de combinatie van rupsgraafmachines en hydraulische scharen; zozeer zelfs dat rupsgraafmachineproducenten, waaronder Volvo CE, hem vragen om zijn advies en leiding.

Vandaag werkt Nguyen met Tervita's laatste aanwinst, de Volvo EC480D. "Ik heb met machines van allerlei merken gewerkt. Ik houd van de Volvo, die past goed bij mij. Hij heeft een groot vermogen om de schaar te besturen; dat werkt goed. En de cabine is perfect - ik heb zicht op alles. De stoel is ook fantastisch - ik ben maar klein; de Volvo is fantastisch."

De 50-tons, 373 pk Volvo EC480D rupsgraafmachine heeft het vereiste bereik en hefkracht, en meer dan voldoende hydraulische druk, waarmee het de ideale lader met schaar is voor



Stuart Sharpe, Algemeen directeur, Tervita



Wade Englesby, Operationeel directeur, Tervita

Tervita. Met een breedte van 363 cm is de lader eenvoudig te transporteren, en werkt hij prima in kleine ruimtes.

INTERESSANTE TIJDEN

'Interessant' is een treffend woord om de recent afgeronde klus van Tervita's afdeling Spoorberging te beschrijven. Het team moest de afgelopen winter afreizen naar Churchill, Manitoba aan de kust van de Hudsonbaai in het verre noorden van Canada. Daar moesten de puinhopen van een eerder treinongeluk van de Hudson Bay Railway Company opgeruimd worden. De Volvo EC380E met hydraulische schaar werd via drie provincies naar Churchill vervoerd om het ongeluk op te ruimen en een aantal verouderde treinstellen te ontmantelen. Vervolgens werd het schroot direct op Tervita's eigen treinstellen geladen en in zuidelijke richting vervoerd naar smelterijen in de VS.

Het was een lastige klus: het team bevond zich met de machine in de wildernis 30 km ten zuiden van Churchill, het was minus 30° Celsius, en het beperkte daglicht op die breedtegraad in die tijd van het jaar maakte het niet eenvoudiger. Maar de EC380E kweet zich prima van zijn taak en de klus werd in recordtijd geklaard.

Sharpe vat samen: "We zijn bewust aan het kiezen voor de kleinere machines. De nieuwe generatie scharen is lichter en erg krachtig, en kan gebruikt worden met machines van 35-40 ton. Dat leidt tot lagere investeringen, lagere bedrijfskosten, veel lager brandstofgebruik en de flexibiliteit om snel bij het schroot te kunnen komen - het geeft ons een concurrentievoorsprong in deze sector. Wij zijn erg tevreden met Volvo CE en dealer Strongco." 📄

Ga naar de *Spirit* website of download de *Spirit* app voor het videoverslag.

LASTENVERLICHTING

De grootste bruinkoolmijn in Zuidoost-Europa
kiest voor Volvo knikdumpers

door Oliver Halls



24 UUR PER DAG IN BEDRIJF

De provincie Stara Zagora in centraal Bulgarije is gelegen in een omgeving die zeer rijk is aan bruinkool. Staatsbedrijf Maritsa Iztok mijnt er als sinds de vroege jaren 50 bruinkool. Met een productie van meer dan 23 miljoen ton bruinkool per jaar is dit het grootste energiecomplex in Zuidoost-Europa.

Het grootste deel van de kool wordt vervolgens verkocht aan drie nabijgelegen thermische elektriciteitscentrales. Een daarvan is Bulgaars staats eigendom, terwijl de andere twee behoren tot het in de VS gebaseerde ContourGlobal en AES, die ongeveer 30% van Bulgarije's elektriciteit produceren.

Om de kooltoevoer - en Bulgarije - op gang te houden wordt veel van het graafwerk voor de mijnen uitgevoerd door Globus, een onderaannemer uit Stara Zagora-stad, ongeveer 50 km van de mijn. Globus heeft een vloot van 60 graafmachines en wielladers van verschillende merken om de toplaag van 10-15 meter dik te verwijderen, waaronder de onbewerkte bruinkool ligt.

"Tot voor kort gebruikten we gewone trucks om de bruinkool van de mijnen naar de verwerkingsfabriek te vervoeren," aldus Stoyan Rusev, Algemeen directeur van Globus. "Door de moeilijke aard van het werk moesten de machines lange uren draaien onder zware omstandigheden, wat leidde tot extreme onderhouds- en reparatiekosten, en operationele problemen als gevolg van uitvaltijd."

De hoge totale eigendomskosten van de wagens leidde ertoe dat Globus de mogelijkheid van de aanschaf van een vloot eerste klas knikdumpers voor de taak onderzocht.

KOPLOPERS

Na het testen van verschillende modellen van verscheidene fabrikanten kwam Volvo voor Globus als beste uit de bus. Volvo CE is actief in Bulgarije sinds 2001, en werkt sinds 2007 samen met onafhankelijke dealer Sigma Bulgaria. Sindsdien bouwt het merk aan een solide aanwezigheid in

het land. "Met betrekking tot knikdumpers is Volvo CE het beste merk; de competitie komt niet eens in de buurt qua productiviteit, duurzaamheid en brandstofgebruik," vertelt Rusev.

Sinds oktober 2015 heeft Globus vier gebruikte A40F's geïmporteerd en vijf nieuwe A40G knikdumpers bij Sigma aangeschaft, samen met een L35G compacte wiellader. De machines draaien inmiddels 24 uur per dag op de site, met als doel het verplaatsen van 3 miljoen m³ grond per jaar.

HET MERK BOUWT AAN EEN SOLIDE AANWEZIGHEID

Het 24-uurs gebruik iedere dag belast de machines enorm, en maakt onderhoud voor Sigma lastig. "De dumpers moeten iedere 500 uur bedrijfstijd onderhouden worden, en wanneer ze elke dag vrijwel de hele dag door draaien, moet iedere machine iedere 21 dagen een beurt krijgen," legt Haris Bailas, Algemeen directeur bij Sigma

Bulgaria, uit. "Bij negen machines betekent dit dat ongeveer iedere twee dagen een machine een beurt moet krijgen. Het is gewoonweg niet praktisch om iedere twee dagen een monteur naar de site te sturen, en dus moesten we op zoek naar een andere oplossing."

ALTIJD BESCHIKBAAR

Om de best mogelijke dienstverlening te kunnen bieden bouwde Sigma een on-site onderhoudswerkplaats van € 30.000, en nam een voltijds onderhoudsmonteur aan om uitvaltijd tot een minimum te beperken. "De werkplaats heeft alle nodige reserveonderdelen op voorraad en de monteur woont dichtbij de Globus site, dus hij kan desgewenst snel ter plaatse zijn," gaat Bailas verder. "Veel vrije tijd heeft hij niet, maar hij is een beetje een workaholic, dus dat vindt hij niet erg!"

"Wij krijgen nu al positieve feedback van cliënten en partners van Globus over onze aanwezigheid daar," besluit Nicolas Broisin, Bedrijfsleider bij Volvo CE in Bulgarije. "De betrouwbaarheid en productiviteit van onze machines valt op, net als onze bereidheid om een stap extra te doen voor onze klanten. Dit project is een stap voorwaarts voor alle betrokkenen." ▢

KEIHARD OVERLEVEN

Dankzij geavanceerde technologie kunnen zeilfans de actie aan boord volgen

door Julia Zaltzman



De Deense zeilers Nicolai Sehested en Peter Popp Wibroe van Team Vestas Wind live in gesprek met TV2 Denmark dankzij een Inmarsat uplink, oktober 2014



Team SCA, havenrace Kaapstad, oktober 2014

We kunnen gerust stellen dat de Volvo Ocean Race een wat paradoxaal evenement is. Enerzijds is het een zeer moderne sportieve uitdaging, waarbij geavanceerde Inmarsat satellietnetwerken op 36.000 km afstand worden gebruikt om de jachten van 19,81 meter te volgen in hun strijd tegen 3-meter hoge golven op oceanen wereldwijd, via een satellietkoepel bevestigd op de achterkant van de boot.

Anderzijds is er een mediablokkade voor alle crewleden gedurende de negen maanden lange race, om eventuele hulp van buiten te voorkomen. Dus terwijl de crew de meest innovatieve zeevaardige raceboot ter wereld bestuurt, zijn ze tegelijkertijd afgesneden van de dagelijkse stroom wereldwijde internetcommunicatie.

“De crew kan sociale inhoud de wereld insturen, maar ze kunnen met niemand communiceren, anders zouden ze geholpen kunnen worden!” zegt Eric Ernst, Volvo Ocean Race IT Manager Tussenstops. De uitdaging ligt er dan ook in om de aandacht van het publiek vast te houden terwijl de hoofdrolspelers afgesloten

op zee zijn. “Connectiviteit is altijd ons grootste probleem geweest, omdat dat de enige manier is waarop het verhaal verteld kan worden. Connectiviteit maakt deel uit van ons DNA,” zegt hij.

FANCLUB

Naast de vereiste veiligheidsvoorzieningen voor de bemanning wordt de vraag naar meer connectiviteit gedreven door de zucht naar meer vermaak voor de fans. Iedere boot in de Volvo Ocean Race heeft een verslaggever aan boord, wiens exclusieve taak het is om de verhalen van de race en de crew vast te leggen. De reporter mag niets doen dat met zeilen te maken heeft; de rol is beperkt tot het versturen van kwaliteitsmateriaal naar de raceleiding en het creëren van redactionele inhoud.

Tijdens de laatste race leverde dit leuke inzichten in het leven aan boord op, al waren de verslagen meer uit het →

Aan boord van Abu Dhabi Ocean Racing met zeilers Ian Walker en Simon “SiFi” Fisher februari 2015



Raceleiding, Alicante, Spanje





Jordi Neves



Eric Ernst

Team Vestas Wind verlaat de Kaapverdische Eilanden oktober 2014

perspectief van de verslaggever dan dat van de crew. Senior Digitaal Stafflid voor de Volvo Ocean Race Jordi Neves legt uit dat het nu de bedoeling is dat de verslaggever achter de camera blijft, en dat de crewleden zich inleven in hun rol als merkambassadeurs.

“Voor de editie 2017-18 hopen we dat de zeilers zich realiseren dat de echte wereld met hen meekijkt,” vertelt Neves. “Ze zullen voor het eerst een apparaat krijgen waarmee ze kunnen twitteren en berichten plaatsen op Facebook, Instagram en Snapchat. Ze zullen de antwoorden niet kunnen zien omdat ze geen toegang hebben tot de sites, en we niet willen dat mensen hen geheime boodschappen versturen om te helpen, maar we zijn een portaal aan het ontwikkelen voor deze eenrichtingscommunicatie.”

De raceleiding is de verbinding van de crew met de buitenwereld. “Het is een NASA-achtige ruimte in Alicante waarvan enerzijds de veiligheid van de vloot wordt gewaarborgd, en anderzijds alle boodschappen en inhoud van de boten wordt ontvangen en wordt verspreid over de wereld. Vanuit die ruimte vertellen we het verhaal,” voegt Neves toe.

De hoop is dat een dagelijks overzicht met statistieken en medialogs dat naar ieder crewlid wordt verzonden hen

gemotiveerd houdt. Tegelijk creëert dit ook een directe band tussen crew en fans, zodat het publiek thuis kan dromen over het leven aan boord en de hoogte- en dieptepunten en het leven op zee kan ervaren.

Maar de fans krijgen nog meer. In elk racedorp bij de tussenstops is een mediacentrum gevestigd vanwaaruit Ernst en zijn team live IP-uitzendingen verzorgen met behulp van netwerken tussen helikopters en redactie bureaus, met gebruik van satelliet- en TV-signalen.

“Alles wat we bouwen moet echt goed tegen een stootje kunnen vanwege de omgeving waarin de jachten racen,” legt Ernst uit. En terwijl ze technologisch al voorop lopen, zegt hij dat dit type meeslepend entertainment alleen maar meer geavanceerd zal worden.

“Voor toekomstige edities denken we aan 360° camera's, virtual reality en augmented reality, met een focus op hoe we de race als publiek beleven, en hoe fans een beter begrip van het leven aan boord kunnen krijgen. Dat alles zal van grote invloed zijn op hoe wij het drama van de mensen op zee naar de mensen thuis brengen.”

Bezoek volvoceanrace.com voor nieuws en nieuwe videoverslagen

BETER GRAVEN BETER PRESTEREN



VIDEO



De EC380E and EC480E graafmachines van Volvo Construction Equipment zijn ontwikkeld voor het leveren van buitengewone graaf- en uitbreekkracht voor maximale productiviteit. Uitgerust met een Volvo Tier 4 Final/Stage IV-conforme motor en Volvo's

unieke ECO-modus koppelen deze graafmachines een verbetering van tot 9% in brandstofgebruik aan krachtige prestaties. De Volvo EC380E en EC480E: de ultieme machines voor zwaar werk.

www.volvoce.com
http://opn.to/a/SP_EXC-E_D



Volvo Construction Equipment

WELKOM BIJ HET CONSTRUCTION INDUSTRY CLIMATE INITIATIEF

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

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

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