

spirit

LA RIVISTA DI VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



LA NUOVA GENERAZIONE

LE MIGLIORI PALE GOMMATE AL MONDO DI MEDIE DIMENSIONI

Dentro il Progetto: Tomas Kuta ci parla del suo ruolo cruciale nell'assistenza clienti

Primo Piano su.....: in Volvo Qualità significa customer satisfaction

Volvo Financial Services: Un partner aggiornato ed efficiente

Oltre a: Informazioni sui prodotti, relazioni sui cantieri e altro ancora...



indice

5 Dentro il Progetto

Tomas Kuta il nuovo responsabile della Divisione Customer Support di Volvo Construction Equipment ci parla del suo impegno per garantire che le macchine Volvo siano sempre produttive.

9 La Nuova Generazione

Le nuove pale gommate Volvo di medie dimensioni, L45F e L50F, le migliori prodotte da Volvo fino ad ora? Dan Waddell è andato in Germania per scoprirne di più.

13 Primo Piano su...

Qualità: in Volvo Construction Equipment la parola qualità ha un unico significato... customer satisfaction, ce ne parla Niall Edworthy.

23 In Giro per il Mondo

San Paolo: andiamo a vedere come la più grande area metropolitana del mondo stia risolvendo i suoi problemi cronici di traffico.

27 Estrema Prudenza per un Luogo di Estrema Bellezza

Le macchine forestali Volvo all'opera nel Parco Nazionale Jasper National in Canada, uno dei principali tesori dell'America del Nord.

34 Volvo in Condizioni Estreme

Brian O'Sullivan ci parla dei serpenti velenosi e delle pantere nere presso il Progetto Idroelettrico Changuinola a Panama.

44 Un Partner Finanziario per tutte le Stagioni

Mai come ora è stato importante disporre di un partner finanziario aggiornato ed efficiente. Niall Edworthy è andato a trovare Volvo Financial Services.

Un nuovo anno carico di sfide....

L'incredibile svolta negativa della seconda metà del 2008 ha sorpreso buona parte del settore, nonostante ci si attendesse una flessione ciclica della domanda (praticamente dovuta, dopo il 'boom' che l'aveva preceduta), le cui dimensioni, il ritmo e la gravità sono ancor più ingigantiti dalla crisi finanziaria globale abbattutasi a metà del 2008. L'effetto cumulativo è stato quello di allentare i freni di un settore che da anni registrava una crescita, forte, senza sosta e a velocità elevata.

Europa e America del Nord in qualità di principali mercati mondiali, sono stati colpiti duramente. Anche l'Asia ha sofferto, anche se in alcune aree la crescita è continuata seppure ad un ritmo più ridotto. Purtroppo la crisi di tutti i mercati principali ha smentito la teoria secondo la quale i paesi in via di sviluppo abbiano raddoppiato le loro fortune rispetto al resto dell'economia mondiale. Anche queste regioni hanno visto accendersi le luci dei freni.

Tuttavia vi sono buone ragioni per essere ottimisti. Annunci di progetti per infrastrutture del valore di svariati miliardi di dollari dovrebbero risvegliare i settori edili delle principali economie; i mercati finanziari, così come le liquidità stanno dando alcuni segni di speranza. Questi aspetti incoraggeranno gli appaltatori ad andare avanti nelle loro decisioni di acquisto, arrestatesi a causa dello spettro della crisi che si è abbattuta sul mondo. Questo ritorno all'attività nei principali mercati dovrebbe contribuire a riaffermare la fiducia a livello mondiale.

In questo numero di *Spirit* andremo a vedere come Volvo Financial Services stia supportando i clienti del movimento terra in condizioni di mercato così difficili. Quale attore a lungo termine, Volvo si impegna per assistere i propri clienti sotto tutti gli aspetti dell'attività, nella buona e nella cattiva sorte. Un assaggio di questo supporto continuo e completo viene fornito in un articolo sulla divisione assistenza clienti e il suo nuovo responsabile, Tomas Kuta, il cui compito consiste nell'assicurare che le macchine Volvo siano sempre produttive, anno dopo anno, ovunque si trovino. Tutto questo porta verso due obiettivi: far sì che i clienti Volvo siano più soddisfatti e abbiano sempre più successo.



Naturalmente i prodotti sono alla base della nostra offerta ai clienti e in questo numero vi presentiamo le nuove pale gommate L45F e L50F Volvo. Colmando il vuoto tra le macchine grandi e quelle compatte queste due pale sembrano destinate a ridefinire i livelli di prestazioni in questo segmento del mercato.

Mentre l'incertezza a breve termine non è mai piacevole, il successo è garantito dalla collaborazione a lungo termine. Grazie all'impegno di Volvo verso il futuro i clienti possono stare tranquilli di avere un partner su cui contare.

Bill Law Direttore

EDITO DA Volvo Construction Equipment
DIRETTORE Bill Law. SEGRETARIA DI REDAZIONE Audrey Grandjean
PROGETTO EDITORIALE & DESIGN EMG Communications Ltd
TRADUZIONE TESTI Lucia Carretti
COLLABORATORI Niall Edworthy, Tony Lawrence, Ron Mullins, Brian O'Sullivan, Dan Waddell
FOTOGRAFIE Julian Cornish Trestrail

PER LA CORRISPONDENZA POTETE SCRIVERE A VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 - 1082 BRUXELLES, BELGIO O VIA E-MAIL ALL'INDIRIZZO VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

TUTTI I DIRITTI RISERVATI È VIETATA LA RIPRODUZIONE, ARCHIVIAZIONE O TRASMISSIONE ANCHE PARZIALE DELLA PRESENTE PUBBLICAZIONE (TESTI, DATI O GRAFICA) SOTTO QUALSIASI FORMA O STRUMENTO SENZA LA PREVIA AUTORIZZAZIONE SCRITTA DI VOLVO CE. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT NON AVALLA NECESSARIAMENTE L'EFFETTIVA VERIDICITÀ O I FATTI PUBBLICATI NEL PRESENTE NUMERO. RIVISTA TRIMESTRALE, PUBBLICATA SU CARTA ECOLOGICA.



PER UN OPERATORE TRANQUILLO E SERENO

I nuovi Dumper Articolati Full Suspension rappresentano il primo esempio al mondo di questo genere, nonché un gigantesco passo avanti in termini di design.

I nuovi modelli presentano una sospensione attiva con livellamento e controllo della stabilità su tutte le ruote, consentendo al dumper di viaggiare a velocità più elevate e con maggiori livelli di produttività. Oggi un dumper può viaggiare a 57km/h su strade accidentate con il minimo rollio o beccheggio. Gli operatori che hanno provato il modello Full Suspension dell' A35E FS e A40E FS durante le prove sul campo sono rimasti sconvolti dalla differenza.

Questo grazie al fatto che il sistema garantisce un comfort dell'operatore senza eguali. Il sistema monitorizza il carico e le condizioni del suolo in modo da adattare le sospensioni per

adeguarsi a qualsiasi condizione e garantire sempre una corsa morbida e stabile. Con o senza carico il sistema Full Suspension consente ai dumper di 'flottare' sui terreni più difficili.

E poiché l'impianto idraulico fissato ad ogni ruota riesce a gestire il terreno meglio di qualsiasi altro dumper sul mercato, è necessaria minore manutenzione stradale, che si traduce in un minor costo operativo in generale per il cantiere.

Rispetto ai dumper con sistema di sospensione tradizionale anche i livelli di vibrazione sono molto più bassi consentendo all'operatore di lavorare più a lungo prima di superare i limiti di legge sulle vibrazioni del corpo.

Il nuovo sistema Full Suspension di Volvo Construction Equipment. Velocità. Comfort. Produttività.



UNA NUOVA GENERAZIONE

DAN WADDELL è stato in Germania
in occasione della presentazione
della nuova pala gommata L50F
Volvo, dove ha potuto ammirare
anche la nuova L45F presentata in
contemporanea.

Foto: Julian Cornish Trestrail.



Udo Blum, specialista prodotti compatti.



Udo Blum sembra abbastanza fiducioso, oltre che galvanizzato, rispetto alla nuova pala gommata L50F, non certo senza motivo. Infatti Volvo Spirit era presente al lancio a Brandenburgo, Germania, un mese prima che la macchina fosse disponibile e aveva già creato un certo scalpore.

Udo, specialista di prodotto di Volvo Compact per l'Europa Centrale, ritiene che la L50F sia la macchina in grado di colmare tutte le differenze tra macchine grandi e compatte e diventare la prima di questo genere a poter essere usata in tutti i segmenti del settore. Secondo Udo lo scopo di creare la L50F non era solo quello di migliorare la L50E esistente, ma di provare a produrre la migliore pala gommata Volvo di medie dimensioni che fosse mai esistita.

“Si tratta dell'inizio di una nuova generazione di macchine,” afferma. “Speriamo che non venga vista esclusivamente come una macchina compatta, ma come una pala gommata. Si tratta di una combinazione tra una pala gommata piccola e una grande che racchiude le migliori caratteristiche di entrambe. Una vera e propria innovazione. La vecchia L45 era una 'grande' pala gommata piccola. La vecchia L50 era una 'piccola' pala gommata grande. Si tratta di un concetto totalmente nuovo, con una guida idrostatica al 100 per cento. Il motore non deve essere nella stessa direzione del bilanciere. Come per le pale gommate più grandi.”

Questa caratteristica consente un morbido sollevamento parallelo oltre ad una forza di sollevamento

superiore lungo l'intero arco. Inoltre l'azione parallela la rende ideale anche per il sollevamento e la movimentazione di materiali e pallet.

Volvo è stata pioniera nella produzione di pale gommate posizionandosi come una delle prime aziende ad iniziare la produzione di massa di macchine oltre mezzo secolo fa, ottenendo il successo grazie all'affermazione di diversi principi fondamentali: affidabilità, produttività, economia, confort dell'operatore e versatilità. Udo è convinto che le nuove macchine soddisfino abbondantemente questi requisiti.

“Speriamo che questa macchina sia vista come il nostro migliore risultato e che sia accolta positivamente dai nostri clienti,” afferma con una certa fiducia.

IL MASSIMO NELLA SUA CATEGORIA

Tanto la nuova L45F quanto la L50F presentano le stesse caratteristiche e i vantaggi di una pala gommata più grande che non devono scendere a compromessi in termini di affidabilità, economia dei consumi o confort in cabina. Nella L50F la cabina mantiene l'operatore nel massimo comfort durante tutti i turni, garantendo un'ottima visibilità e una visuale impareggiabile su tutte le attrezzature, il miglior sistema di filtraggio della sua categoria, confort ergonomico, sterzo regolabile, braccioli, sedili e leve.

Un altro punto forte per la vendita consiste nel sistema di oscillazione dell'assale posteriore, che assicura una maggiore stabilità anche sui terreni più difficili, oltre a richiedere



Leva multiuso



Protezione laterale e posteriore



Comandi tastiera di facile lettura

	VOLVO L45F	VOLVO L50F
Peso Operativo	8580kg	9330kg
Volume colmo ISO/SAE	1,4m³	1,6m³
MOTORE		
Nome, modello	Volvo D5DCAE3	Volvo D5DCBE3
Potenza, SAE J1349 net	73 @ 2200 kW @ rpm	85 @ 2200 kW @ rpm
Coppia max, SAE J1995 lorda	420 @ 1600 Nm @ rpm	490 @ 1600 Nm @ rpm
IMPIANTO IDRAULICO		
Impianto idraulico principale	Load sensing	Load sensing
Max pressione	26 Mpa	26 Mpa
Flusso massimo	132 l/min	132 l/min
DIMENSIONI		
Carico di Ribaltamento Statico, diritto (ISO)	6220kg	6840kg
Carico di Ribaltamento Statico, a tutto sterzo (ISO)	5500kg	6050kg
Carico operativo con forche, 80%	3730kg	4000kg
Forza di sollevamento	74kN	90kN
Forza di strappo	66kN	74kN
Tutta lunghezza	6260mm	6400mm
Altezza in cima al ROPS	2950mm	2980mm
Altezza del perno della cerniera	3685mm	3780mm
Altezza di sollevamento, max	4680mm	4840mm
Altezza di ribaltamento	2875mm	2900mm
Sbraccio	860mm	880mm



“SI TRATTA DI UNA COMBINAZIONE TRA UNA PALA GOMMATA PICCOLA E UNA GRANDE CHE RACCHIUDE LE MIGLIORI CARATTERISTICHE DI ENTRAMBE.”

meno manutenzione che mai, consentendo ai clienti di ottenere di più dalla loro macchina e per un periodo più lungo.

La macchina è stata presentata per la prima volta sul mercato in occasione di una fiera di giardinaggio e paesaggistica a Norimberga, Germania, il ‘Bauma delle macchine compatte’ come la definisce Udo. È andata abbastanza bene, nonostante Udo sia convinto che il loro utilizzo vada oltre il giardinaggio e la paesaggistica e le industrie del riciclaggio, come l’uso forestale, edile in generale e la movimentazione di materiale.

“Potete vedere la macchina impegnata in cave, in una cava di ghiaia, oltre che di pietra o nel riciclaggio rifiuti. Non si tratta solo di una macchina compatta, ma di una pala gommata Volvo. “Effettivamente la L50F è di più di un potenziamento, le sue prestazioni e i dati tecnici superano sia la L45B che la L50E.

Inoltre Udo sottolinea l’economia di consumi della L50F. La macchina vanta un’ineguagliabile efficienza dal punto di vista ambientale grazie alle pompe separate dello sterzo e dell’impianto idraulico load sensing. Ciò significa garantire la massima potenza di sterzo, indipendentemente dal carico sopportato dalle pompe idrauliche principali. E poiché il flusso dell’olio viene regolato automaticamente in base alla quantità di lavoro richiesta, il consumo di carburante risulta decisamente inferiore.

Un altro vantaggio dell’economia ambientale è il blocco del differenziale al 100% che consente alla macchina di non slittare, di conseguenza senza perdite di potenza per il motore. Tutto ciò si aggiunga ad una macchina in grado di garantire maggiori produttività e redditività, e che consente all’operatore un controllo completo, indipendentemente dalle condizioni o dalla dimensione del carico.

Oltre 170 clienti di Volvo Construction Equipment erano presenti a Brandeburgo in occasione dell’anteprima mondiale, per visionare la nuova macchina, oltre che per festeggiare l’apertura della nuova concessionaria in città, Koenicke, il più grande concessionario Volvo Construction Equipment della zona. Una serata di festeggiamenti proseguita il giorno successivo con un porte aperte in cui clienti, operatori e meccanici, insieme ai loro familiari, hanno avuto modo di scoprire la macchina da vicino.

Willi Sandmann, direttore vendite di Koenicke, afferma che la L50F ha già suscitato un notevole interesse. “Ho parlato con alcuni clienti e mi sono sembrati già interessati. Questa macchina rappresenta il futuro delle pale gommate.”

Daniel Cumberow è uno dei clienti interessati, che insieme al figlio Edgar di tre anni ha avuto occasione di sedersi in cabina e fare alcune domande. È rimasto soddisfatto e ne sta valutando l’acquisto per la sua attività agricola.

“Penso che ne comprerò una,” ha dichiarato a Volvo Spirit. “Ho già diverse Volvo in azienda e non mi hanno mai dato problemi. La L50F sembra addirittura migliore delle altre.” **VM**



BRIAN O'SULLIVAN ce ne parla dalla città dei superlativi.



È LA PIÙ CITTÀ PIÙ GRANDE DEL BRASILE. VANTA UNA DELLE AREE METROPOLITANE PIÙ VASTE DEL MONDO, CON CIRCA 17 MILIONI DI ABITANTI. SI TRATTA DELLA CITTÀ PIÙ RICCA DEL PAESE ED È CONSIDERATA IL NUCLEO COMMERCIALE DELL'AMERICA LATINA.

Fondata dai missionari Gesuiti nel 1554 e nominata città nel 1771, San Paolo si è reinventata più volte. Un tempo era famosa per l'esportazione di caffè. Ma all'inizio del XX secolo, con il crollo del commercio, si trasformò in un centro industriale, attirando frotte di immigranti (ed ovviamente San Paolo è nota per essere la città brasiliana con maggior varietà etnica). Oggi è specializzata nell'industria dei servizi ed è sede delle principali banche, uffici legali e multinazionali.

La città è orgogliosa della propria condizione seppur nell'ambito di un Paese politicamente stabile e a rapida crescita, e lo riflette nel suo motto: "Non ducor, duco (Non mi faccio comandare, comando io)".

Chiedete al 'paulistano' medio di cosa sia meno orgoglioso, e probabilmente vi citerà il traffico. Si tratta di uno dei superlativi dei quali San Paolo farebbe volentieri a meno. Code lunghe fino a 100km sono un

fenomeno del tutto normale e a volte durante il weekend o nelle giornate piovose possono arrivare fino a 200km.

Nonostante il suo imponente settore agricolo e l'emergente industria di esportazione del petrolio, Il Brasile risulta penalizzato da un'infrastruttura fatiscente ed anche San Paolo ne paga le conseguenze.



Impegnate 24ore al giorno, su tre turni, queste macchine stanno movimentando oltre 26.000m³ di terreno al giorno.

RODOANEL RAPPRESENTA UNO DEI PIÙ IMPORTANTI PROGETTI EDILI DEL BRASILE.

Divisa in quattro sezioni che distano tra i 20 e i 40km dal centro cittadino, Rodoanel rappresenta uno dei più importanti progetti edili del Brasile.

La sezione occidentale è stata aperta nel 2002, ma i lavori vennero bloccati per problemi politici ed economici. Ciononostante, il progetto è stato ripreso con rinnovato impeto ora ne è previsto il completamento entro il 2014, anno in cui il Brasile ospiterà il Campionato del Mondo di calcio. Il Rodoanel dovrebbe ridurre di oltre il 40% il traffico di camion nelle zone più interessate.

CORSIA DI ACCELERAZIONE

I 64km della sezione meridionale sono in costruzione, con un costo di 1,7 miliardi di dollari e consentiranno un più facile accesso alla zona del porto, che ha una notevole rilevanza economica. Il progetto viene gestito da Desenvolvimento Rodoviario SA (Dersa), per conto del Governo di San Paolo, che ha diviso la sezione meridionale in cinque appalti o lotti. I lotti vengono sviluppati in contemporanea, consentendo un programma di costruzione accelerato che verrà completato nel 2010, nonostante l'esigenza di costruire 136 ponti e viadotti.

Il secondo 'lotto' è gestito dal Consorzio Arcosul (composto dai giganti delle costruzioni Odebrecht e Constran). Il

Circa il 93% del trasporto merci per la città viene realizzato su strada su un sistema assolutamente inadeguato. Dei circa 1 milione e cento mila veicoli che ogni giorno arrivano a San Paolo, quasi un terzo sono solo in transito, senza una vera esigenza di passare all'interno della città. Ogni giorno 19.000 camion danneggiano le strade aumentandone l'inquinamento, la congestione e i costi di trasporto.

Tuttavia, la città ha la risposta: il Rodoanel Mario Covas, una circonvallazione a quattro corsie da 170km che incrocerà le 10 principali strade di accesso a San Paolo.

progetto da 6,9km risulta complicato per la necessità di costruire nove ponti, due cavalcavia e 12 sottopassaggi, senza dimenticare gli oltre 120m di scorciatoie e i 60 di riempimenti. Lavoro questo che compete alla società di movimento terra Contern Construções e Comércio Ltda.

Contern, una società a conduzione familiare, è stata fondata 30 anni fa. Appartenente al Gruppo Bertin, ha come obiettivo di diventare entro il 2010 la quinta società edile del Brasile. Oltre 350 dipendenti del suo organico di 3000 persone sono impegnati sul cantiere, utilizzando 150 macchine movimento terra pesanti.

I macchinari di Contern sono nuovi fiammanti, e solo per questo tratto della Rodoanel la società ha investito oltre 14 milioni di dollari USA. Le macchine di Volvo Construction Equipment costituiscono il 65% della flotta, con oltre 50 escavatori (EC210 ed EC360) e 15 pale gommate (L50, L90 & L120) forniti dal concessionario locale TRACBEL S.A. Si tratta di una sfida enorme, che richiede la rimozione di oltre sei milioni di m³ di terra. Impegnate 24 ore al giorno, su tre turni, queste macchine movimentano oltre 26.000m³ al giorno.

Márcio Henrique Loureiro, il responsabile mezzi, spiega perché abbiano scelto Volvo. "Nella mentalità del Gruppo Bertin, quando acquistiamo una macchina e ne siamo soddisfatti, ci piace renderla parte della famiglia," afferma. "Il vantaggio di questo approccio è che conosciamo il concessionario, che sappiamo come fare la manutenzione delle macchine e che fanno un ottimo lavoro per noi."

FACILE DA USARE, FACILE DA MANUTENTARE

"Le macchine Volvo consentono un'ottima visibilità. Sono potenti e ben impostate e facili da manovrare. In garanzia, pretendiamo l'assistenza del concessionario al 100%. Ma a garanzia scaduta, considerato che non si rompono quasi mai, i manuali sono facilmente comprensibili e i problemi comuni risultano di facile soluzione, possiamo occuparci della manutenzione da soli, con un'elevata qualità. Voglio che le nostre macchine vengano trattate con la stessa cura a loro riservata da TRACBEL durante la garanzia."

La flotta Volvo, aggiunge, garantisce una disponibilità macchina di oltre il 90%.

Un altro aspetto fondamentale della strategia aziendale consiste nella formazione, grazie a cui gli operatori possono trarre le migliori prestazioni dalle loro macchine. "Da quando abbiamo iniziato la formazione i nostri costi di manutenzione si sono ridotti drasticamente," afferma Loureiro. "Le macchine Volvo sono



Márcio Henrique Loureiro, responsabile mezzi di Contern per il progetto.

"LE MACCHINE VOLVO SONO FAMOSE ANCHE TRA I NOSTRI OPERATORI. ADDIRITTURA CE N'È UNO CHE SI RIFIUTA DI USARE QUALSIASI ALTRA MACCHINA!"

famose anche tra i nostri operatori. Addirittura ce n'è uno che si rifiuta di usare qualsiasi altra macchina!"

Il successo del progetto Rodoanel avrà una proiezione molto positiva su Contern e Volvo. Entrambi sono nella condizione ideale per trarre vantaggio da molti altri progetti di infrastruttura su larga scala che un Brasile in grande ripresa ha in programma.

Tra l'altro San Paolo può vantare un altro incredibile superlativo: possiede il maggior numero di elicotteri al mondo, circa 400, addirittura più di New York o di Tokyo. La maggior parte dei voli vengono utilizzati dagli uomini d'affari per evitare gli ingorghi del traffico.

Nel futuro, però, persino loro saranno tentati di tornare con i piedi per terra. **VM**



Prudenza Estrema per un luogo di Estrema Bellezza!

Ce ne parla RON MULLINS da Alberta, Canada.

Il Parco Nazionale Jasper ad Alberta, in Canada è un luogo dalla bellezza incredibile, uno dei più grandi tesori naturali dell'America del Nord. Si estende per oltre 10.000km² ed è sede dei ghiacciai dell'Icefield della Columbia, di sorgenti termali, di cascate, laghi e cime ricoperte di neve, nonché di ogni specie di flora e fauna, compresi orsi grigi, alci, caribou, orsi ghiottoni, puma e la grande alce, emblema nazionale del Canada.

Attualmente l'Oleodotto Multiprodotto Trans Montana (TMX) costituisce il progetto edile più ecologicamente rilevante al mondo, e attraversa Jasper, il parco nazionale più

grande e più settentrionale delle montagne rocciose canadesi. Qualsiasi cantiere edile deve essere a prova di ambiente, ma qui in particolar modo, trattandosi di un luogo talmente rigoglioso, ogni fase del progetto richiede particolare prudenza.

Essendo stato il parco dichiarato Patrimonio dell'Unesco nel 1984, gli sguardi dei protezionisti di tutto il mondo sono fermamente puntati sul cantiere di costruzione dell'oleodotto. Con la pressione esercitata da un tale scrutinio, è fondamentale prendere ogni precauzione per garantire il rispetto totale delle variegata flora e fauna presenti nell'area, e dei suoi delicati e fragili ecosistemi.



Don Matthew



Si tratta di una responsabilità che Kinder-Morgan Canada Inc. e il loro primo appaltatore, North American Construction, hanno preso molto sul serio. Per realizzare alcune delle operazioni più delicate di sgombrò si sono rivolti a Chinook Cove e alla loro flotta di macchine forestali Volvo. Prima di intraprendere la posa delle tubazioni, è stato necessario ripulire il tracciato da tutto il legname, per la maggior parte secolare, tutti i tronchi sono stati rimossi e ogni altro ingombro tirato via, ogni ceppo rimosso e tutti i cespugli e i ceppi eliminati.

Don Matthew, Presidente di Chinook Cove, ci spiega: "Le trattative per questo progetto sono andate avanti per oltre due anni. Non si tratta solo di un parco nazionale, ma dei tradizionali terreni di caccia e di cattura della nostra gente, il Gruppo First Nations Simpcw (noto anche come Gli Abitanti del tratto Nord del Fiume Thompson). Il nostro capo voleva accertarsi che i membri dell'associazione venissero ricompensati e che venisse offerta loro l'occasione di lavorare in questo progetto. Penso che sia questo il motivo per cui sono qui. Sono

un membro del Gruppo, così come la maggior parte dei miei operatori. E' un progetto per il quale siamo naturalmente i più competenti."

Nell'ottobre 2007 Don ha portato qui la sua flotta "E' stato davvero un evento speciale..." ci spiega Don... "Oserei dire emozionante. Ci siamo messi a tagliare legname di prima e seconda crescita che in diversi casi era rimasto in piedi per ben più di cento anni. E in alcuni posti forse anche da sempre."

La squadra di Chinook Cove ha dovuto superare un certo numero di ostacoli. Per prima cosa lavorare durante i mesi invernali, in un zona dove le ore di luce erano veramente scarse, la temperatura raramente superava i -20°C e solo durante un mese all'anno non cadeva la neve.

Gli operatori dovevano lavorare vicino, spesso a soli pochi centimetri dall'attuale 'linea calda' della Conduttura Trans Montana, mentre questa era in piena attività. In molti



Alle condizioni avverse si aggiungono temperature rigidissime e giornate brevi.

"NON RIUSCIVO A CREDERE CHE QUESTA MACCHINA CONSUMASSE COSI' POCO. COSI' COME IL COMFORT DELLA CABINA. SEMPLICEMENTE FANTASTICA."

punti il tracciato affiancava la linea principale della Ferrovia nazionale canadese, con treni merci e passeggeri ad alta velocità che sfrecciavano a tutte le ore del giorno e della notte. Nella zona c'erano linee elettriche ad alta tensione oltre alla principale autostrada est-ovest trafficata di camionisti e turisti curiosi di vedere cosa stesse succedendo. Non si è trattato di una normale operazione di raccolta forestale.

UNA REPUTAZIONE FATIGOSAMENTE MERITATA

Don ha scoperto Volvo nel 2003, durante una visita al Great West Equipment a Kamloops, il concessionario di Volvo Construction Equipment della zona.

"Mi mandarono in cantiere un escavatore forestale Volvo nel giro di pochi giorni. Non conoscevo molto Volvo, ma ne divenni presto un grande estimatore."

Don ha messo a dura prova quel suo primo EC210B FX Volvo. Doveva rimuovere dei tronchi sul fianco della



montagna per preparare l'area per la riforestazione. Le giornate erano lunghe, cocenti e le condizioni molto difficili.


"La prima cosa che ho realizzato è stata l'economia nel consumo di carburante," racconta. "Non riesco a credere che questa macchina consumasse così poco. Così come il comfort della cabina. Semplicemente fantastica. Ho usato quella prima macchina per due anni e non ho dovuto farci nulla, se non la manutenzione ordinaria. Quella macchina mi ha letteralmente rimesso in piedi."

Per quanto riguarda il progetto TMX, tutte le macchine della flotta di Don sono Volvo. cinque EC210B FX Volvo, tutte dotate di pinze elettriche (un'attrezzatura simile alla forca, ideale per la cernita di cespugli e pietre, escludendo la terra). Un escavatore EC240B FX Volvo, una pala per tronchi EC240B FX Volvo e un processore EC210B FX Volvo (attrezzatura usata per abbattere e sezionare gli alberi in tronchi), la Volvo originale di Don con oltre 6900 ore e un dumper articolato Volvo A30D.



“Con nessuna di queste macchine abbiamo avuto il minimo problema. Tutte le Volvo si sono comportate e hanno lavorato in modo impeccabile.”

Gli fa eco l'operatore Chuck Matthew, il quale non può che essere stupito dalla resistenza dell'EC210B FX a temperature così estreme. “Si tratta di una macchina eccezionale,” afferma. “L'unico problema è ... che si accende sempre! Persino a -30°C e dopo essere stata ferma tutta la notte, non posso usare la scusa della macchina che non si accende per prendermi cinque minuti di pausa!”.

A marzo Chinook Cove ha concluso la sua parte di questo gigantesco progetto nel Parco Jasper dopo essersi assicurata che questa preziosa area venga protetta in modo da poter ritornare al suo originale stato selvaggio. Ora Don e la sua squadra stanno aspettando che torni il grande freddo prima di portare la flotta ad iniziare il lavoro di pulizia del prossimo tratto di costruzione della Conduttura Trans Montana. 

“CON NESSUNA DI QUESTE MACCHINE ABBIAMO AVUTO IL MINIMO PROBLEMA. TUTTE LE VOLVO SI SONO COMPORTATE E HANNO LAVORATO IN MODO IMPECCABILE.”

LE MACCHINE VOLVO LAVORANO TUTTA LA NOTTE PER NON BLOCCARE IL TRAFFICO

TONY LAWRENCE è andato a constatarlo per noi in Belgio.

Fotografia: Julian Cornish Trestrail.

Non è stato un fine settimana normale per Joris Muylaert. Di solito passa il venerdì sera in casa con la moglie e i bambini, magari gustando il suo piatto preferito con una birra belga. Ma questo fine settimana Muylaert ha dovuto scavare un buco: 26,000m³ per l'esattezza.

Per fortuna ha potuto contare sull'aiuto di 50 colleghi, qualche escavatore, lo strano bulldozer e una flotta di 16 dumper articolati Volvo.

Muylaert è responsabile di progetto per la multinazionale Jan De Nul che si occupa di draghe e opere immobiliari.

L'azienda ha vinto l'appalto per la ristrutturazione e modernizzazione totale di un'uscita su un'arteria principale presso Lummen, una cittadina in una vecchia regione di estrazione di carbone a circa 60km al nord est della capitale belga Bruxelles. E ovviamente, il tutto senza causare blocchi al traffico.

“L'intersezione tra la E313 e la E314 era diventata un punto cruciale di incidenti causati dall'alta velocità,” dice Muylaert. “Era stata progettata circa 50 anni fa quando il traffico non era minimamente paragonabile a quello di oggi. Era necessaria una revisione profonda”. Le strade costituiscono un collegamento vitale tra Lovanio, Anversa e il Porto di Ostenda ad



Tutta la prima fase doveva essere realizzata in un solo fine settimana.

Joris Muylaert, responsabile di progetto.

occidente, che porta a nord verso l'Olanda e ad est verso la Germania.

Una delle maggiori difficoltà del progetto da un anno e da 10 milioni di euro è il fatto di dover rompere in due parti il terrapieno che sostiene la E313, 14,000m³ di terreno dalla prima parte e 12,000m³ dalla seconda, e rimpiazzarle con due ponti in cemento armato.

I ponti, costruiti in loco, pesano ognuno 6.000 tonnellate, sono larghi e profondi rispettivamente 40 metri ed alti quasi 10 metri. Devono essere piazzati tramite l'uso di speciali leve idrauliche prima che le livellatrici spianino la loro superficie stradale.

E in più, c'è anche il tranello.

Muylaert deve garantire che la prima fase del progetto venga interamente completata in un unico fine settimana per poter riaprire la E313 il lunedì mattina in tempo per il traffico di punta.

"Abbiamo spaccato il terrapieno in una sola notte," dice. "Il momento in cui sono state effettuate le prime aperture è stato davvero impressionante. Abbiamo iniziato alle 20.00 del venerdì per terminare alle 6 del sabato mattina. I dumper articolati hanno fatto 2.000 viaggi per rimuovere il terreno che verrà usato in un'altra parte dell'uscita. Ovviamente è anche nevicato durante la notte e di prima mattina. Di questi tempi è rarissimo che nevichi in Belgio, ma è capitato proprio questo fine settimana. Ma non è un problema, non ho mai temuto di non riuscire a finire il lavoro."

Jan De Nul, che opera a livello mondiale, ha fiducia cieca nei dumper Volvo. Ne possiede 100, compresi quattro nuovi A40E acquistati specificatamente per Lummén.

Muylaert non ci dice quale sia la ragione in particolare per la quale le Volvo continuano ad essere la prima scelta rispetto alle macchine dei concorrenti. Saranno i motori di ultima generazione V-ACT (Volvo Advanced Combustion Technology) e la loro potenza a bassa velocità e coppia, il Controllo Automatico della Trazione che garantisce facilità delle operazioni e i ridotti consumi di carburante e usura dei pneumatici su qualsiasi tipo di terreno, o la maggiorata capacità di carico da 43 tonnellate. O sarà la straordinaria Cabina Care e la sua enfasi sul comfort dell'operatore, la spaziosità, la visibilità e i comandi ergonomici. O saranno anche la loro affidabilità e i consumi carburante da record.

"Alla fin fine, devi poter contare sul fatto che le tue macchine faranno un lavoro eccellente. E noi ci contiamo," dice.

Molti dei dumper sono stati consegnati da VCM, il concessionario esclusivo Volvo in Belgio.

Anche i dipendenti di VCM sono a disposizione del cliente per aiutarlo nella sua sfida. Il venditore di successo Chris Van Haute, che lavora in azienda da 29 anni e Ronald Boerboom sono in loco per accertarsi che tutto vada per il meglio mentre il tecnico Peter Souffriau, con due dumper di riserva, è a disposizione per subentrare in caso di avarie.

Ci raggiunge anche il Responsabile Marketing Peter Mutton. Mutton sa bene che cosa voglia dire l'ingegneria di alto

"ALLA FINE DEVI POTER CONTARE SUL FATTO CHE LE TUE MACCHINE FARANNO UN LAVORO ECCELLENTE. E NOI CI CONTIAMO."

livello – restaura carri militari per hobby – ma persino lui è colpito dall'entità di questo progetto.

La sua unica preoccupazione è assicurarsi che i dumper Volvo operino al 100% di efficienza durante tutto il fine settimana. Le pause sono semplicemente impossibili.

"Siamo sempre stati esemplari nel servizio al cliente, ma ciononostante cerchiamo sempre di migliorare. Siamo assumendo e formando nuovi ingegneri, estendendo le ore di servizio e migliorando i tempi di risposta. È la nostra priorità assoluta per poterci distinguere dalla concorrenza.

"Usiamo aziende di posta celere per consegnare pezzi di ricambio ai nostri meccanici situati nelle varie regioni e i nostri uffici a Vilvoorde sono giusto accanto all'aeroporto di Bruxelles, quindi possiamo ricevere qualsiasi cosa dalla Svezia o dalla Germania in modo praticamente immediato.

"Lavoriamo in stretta collaborazione con Volvo. La formazione ed il supporto Marketing sono di prima scelta. Per

essere sincero, non ho mai visto nulla del genere in nessun'altra azienda in cui ho lavorato.

"I belgi amano le marche riconosciute. Credono che valga la pena pagare un po' di più per ottenere la qualità che desiderano. E Volvo, in tutto ciò che rappresenta, dalle macchine ai camion, è una marca che funziona davvero bene in Belgio. A volte, quando dico che lavoro per VCM la gente sembra confusa. È molto più facile dire: 'Vendo Volvo.'"

È quasi ora che i ponti vengano posizionati.

Kenneth Waeytens, uno degli operatori dei dumper di Jan De Nul, sa che presto, dopo una lunga nottata e giornata di lavoro, si trasformerà in un semplice spettatore.

E se la ride. "È dura? No! Le Volvo sono talmente potenti da sbaragliare qualsiasi concorrente. E poi c'è la cabina... che mi permette di vedere davvero tutto. E il sedile, che posso regolare come mi pare e che veramente mi dà supporto su qualsiasi tipo di terreno. Faceva freddo ieri notte? Non qui dentro. Anzi, a proposito, per favore, chiuda la porta!"

Mutton vuole parlare brevemente con Souffriau per fare il punto finale della situazione, ma il tecnico VCM è sparito. Risulta che è già stato mandato a casa dal cliente stesso. Non gli è rimasto nulla da fare, sorride Muylaert. **FIN**

VOLVO IN CONDIZIONI ESTREME

Nel caso in cui la costruzione di una centrale elettrica da 217 MW nella giungla tropicale non fosse impresa già sufficientemente ardua, i lavoratori del Progetto Idroelettrico Changuinola si trovano a dover combattere con numerosi animali selvatici. Ce lo racconta BRIAN O'SULLIVAN dalle profondità settentrionali di Panama.

Ogni tanto capita a tutti di lamentarci degli inconvenienti del nostro lavoro. E nel settore edile questi inconvenienti possono essere peggiori che in altri. Lunghe ore, esposizione alle intemperie, pressione delle scadenze, mesi e mesi lontano da casa, non c'è che l'imbarazzo della scelta circa i motivi di cui lamentarsi. Ma la prossima volta che vi capiti di sentire una lamentela, pensate ai lavoratori impegnati nel Progetto Idroelettrico Changuinola, in piena foresta pluviale nello Stato di Panama. Essi devono affrontare tutti i disagi di cui sopra, oltre a scorpioni che si arrampicano nei loro alloggi, serpenti velenosi che gli cadono addosso dagli alberi, pantere nere, puma e addirittura l'ape assassina!

Vicino al confine con il Costa Rica e a 600km dalla capitale Panamá si trova Changuinola, un villaggio di pescatori che prende il nome dal Fiume Changuinola di fianco al quale è stato costruito. Da secoli patria delle tribù indiane, gli unici estranei che prima si siano avventurati in questa densa foresta pluviale sono stati coltivatori di banane e turisti avventurosi. Ma ora Panama sta cambiando. La sostanziale espansione del famoso canale non è che una parte del boom edilizio che sta consentendo al Paese di conseguire una posizione sempre più importante sulla cartina geopolitica dell'America centrale trasformandolo in un'importante destinazione turistica ed economica.

Tale espansione sta però mettendo sotto pressione l'infrastruttura del Paese, nonché il suo potenziale di produzione di energia. Per ovviare a questo problema sta per partire un nuovo ambizioso progetto per imbrigliare l'energia dei fiumi del Paese e garantire così una notevole fornitura di energia. Il Progetto Idroelettrico Changuinola di Panama è il progetto pilota. Una diga in calcestruzzo rollato di 90 m di altezza, ampia 545 m e con una portata di 122 milioni di metri cubi di acqua che passerà in un canale adduttore in cemento armato lungo 3.952m verso una turbina principale da 207 MW. Una volta completo il progetto produrrà 939 GWh di energia all'anno.



Un grande progetto, con scadenze serrate e in una zona sconfinata.



Abraham Acosta e Tommy Hokkanen.

AES Changuinola, una filiale di AES Corporation, con sede negli Stati Uniti, è titolare del progetto insieme ad un consorzio di cui fanno parte la società francese Alstom e due società danesi E Pihl & Søn, e MT Højgaard. Da quando è iniziato nel 2007 il progetto coinvolge circa 1000 persone e 300 operatori sono destinati a 150 macchine movimento terra. Volvo è il principale fornitore del progetto che attraverso il suo concessionario locale, Commercial de Motores SA, ha fornito oltre 34 macchine. La flotta Volvo è costituita da 16 dumper articolati A35D, 11 pale gommate, due escavatori gommati EW180C Rototilt-fitted (per il livellamento degli argini), un EC700 da 70 tonnellate, un motor grader G710B e una terna BL60. Con una data di fine lavori prevista per il 2011 l'affidabilità delle macchine è di fondamentale importanza. L'intera flotta Volvo è supportata dal contratto 'Gold' di assistenza clienti che assegna la responsabilità di riparazioni e manutenzione a Volvo, la quale garantisce anche che la disponibilità meccanica della flotta non sia inferiore al 90% per le ore macchine da zero a 8.000. In base ai dati attuali dopo il primo anno di attività la disponibilità della flotta è stata addirittura del 98,31%!

Il 41enne Tommy Hokkanen, responsabile della flotta Volvo, è cresciuto nella città svedese di Vaxjo, dove

vengono fabbricati i dumper Volvo. Con l'aiuto del supervisore locale Abraham Acosta, nove tecnici e cinque container carichi di ricambi e utensili, Tommy e la sua squadra sono impegnati 18 ore al giorno, su due turni, sei giorni alla settimana.

"Qui il clima è caldo, umido e appiccicoso, con un sacco di animali selvatici e di scarafaggi" sorride Tommy. "Queste condizioni non sono difficili solo per le persone, lo sono anche per le macchine. Piove parecchio e le macchine non si fermano mai, indipendentemente dal tempo."

APPICCILOSE TORTE DI FANGO

"La terra è in argilla rossa e appiccicosa," conferma Abraham. "Anche i riscaldatori sottoscocca dei dumper faticano a lavorare. A volte diventano terribilmente appiccicosi, fino a trasformarsi in una vischiosa torta di fango! Ma queste macchine se la cavano bene, l'EC700 è molto valido nella pulizia, per smantellare il materiale di scarto e per lo sbancamento di massa, mentre le pale gommate alimentano i frantoi prendendo le pietre dal fiume."

In condizioni così estreme non è facile trovare persone competenti sul cantiere e la preparazione degli


"QUESTE CONDIZIONI NON SONO DIFFICILI SOLO PER LE PERSONE, LO SONO ANCHE PER LE MACCHINE."

operatori è molto impegnativa per Tommy e Abraham, e prevede anche l'addestramento all'uso della benna per il riempimento laterale quando le pale gommate iniziano a lavorare nel canale che porta alla galleria.

Considerata la vastità del programma che copre un'area così ampia le tribù indiane locali stanno vivendo letteralmente nel bel mezzo del cantiere. Il che significa che grandi e piccini camminano lungo le strade di trasporto e che per qualsiasi attività occorre molta prudenza. La sicurezza del cantiere viene presa estremamente sul serio con telecamere dotate di radar per il controllo della velocità che monitorizzano la velocità sulle strade di trasporto. Le sanzioni per chi infrange le regole sono severe e possono prevedere la

sospensione del permesso di guidare sul cantiere, o addirittura l'esclusione dal progetto. Queste misure stanno funzionando, perché a parte il rischio di qualche morso di serpente, il cantiere risulta decisamente sicuro.

"La sicurezza non è l'unico aspetto importante," afferma Per Moberg, responsabile di tutte le macchine presenti sul cantiere. "Qui l'ambiente è decisamente delicato, oltre alla riserva pluviale ci sono 1.922 ettari di riserva indiana. Pertanto dobbiamo stare attenti alle perdite di olio e, se succede, per ogni litro di olio versato, occorre rimuovere completamente 1m³ di terreno circostante. Fortunatamente, per quanto riguarda fuoriuscite e perdite tutte le macchine si sono comportate molto bene."

Una volta completato il progetto, la natura potrà prendere di nuovo il sopravvento. Gli alberi verranno ripiantati e l'incredibile tasso di crescita delle foreste tropicali potrà rapidamente cancellare le tracce del passaggio dell'uomo. Ma fino ad allora Tommy e la sua squadra dovranno sopportare la pioggia, il fango, il caldo, gli animali selvatici, gli insetti e i lunghi turni. "Volvo si è impegnata a fornire queste macchine fino al 2011, sogghigna Tommy. "Quindi ci toccherà stare qui!" 

NELLA BUONA E NELLA CATTIVA SORTE: UN PARTNER FINANZIARIO CHE MERITA FIDUCIA

di Niall Edworthy.

Un'enorme nube ha oscurato l'economia mondiale nel 2008, e le previsioni concordano nell'affermare che la situazione continuerà a peggiorare nei prossimi mesi, quando la crisi si abatterà anche sul settore delle costruzioni e su quello immobiliare. Mai prima d'ora è stato così importante godere del supporto di un partner finanziario competente e disponibile, in grado di aiutare i propri clienti ad uscire dalla crisi prima che la ruota della fortuna economica riprendesse a girare a loro favore.

Il mercato immobiliare è stato particolarmente colpito in alcune delle maggiori economie mondiali, e ciò inizia ad avere ripercussioni anche sui progetti per la realizzazione di infrastrutture, con conseguenze negative per le aziende produttrici di macchine movimento terra. Stiamo assistendo ad una contrazione della liquidità, ovvero dei fondi che, attraverso il sistema, vengono destinati agli strumenti finanziari, mentre molti istituti di credito impongono condizioni più restrittive e, in alcuni settori, qualcuno ha persino deciso di abbandonare il mercato dei servizi finanziari.

La buona notizia è che, a differenza di molte istituzioni finanziarie, Volvo Financial Services continua a godere di ottima salute, ed è in grado di fornire il proprio supporto a marchi quali Volvo e Volvo Construction Equipment, ai concessionari Volvo e ai loro clienti. Consapevole della natura ciclica che contraddistingue il settore delle costruzioni, nell'ambito delle attività creditizie e di leasing Volvo Financial Services ha sempre adottato un approccio coerente in tutte le

fasi del ciclo economico. Nella buona e nella cattiva sorte, Volvo Financial Services continua a supportare i propri clienti proponendo un'ampia gamma di soluzioni finalizzate ad aiutare questi ultimi ad uscire dalla crisi.

UNO STRETTO LEGAME CON IL CLIENTE


La maggior parte dei clienti non si accontenta della semplice fornitura di macchinari. Nella scelta del marchio al quale affidarsi, possono essere determinanti i costi totali di proprietà. Ecco perché fare il "miglior affare" non significa semplicemente acquistare una macchina competitiva, ma ottenere un finanziamento vantaggioso e godere di adeguati servizi di supporto quali contratti di assicurazione e manutenzione, tutte soluzioni che fanno parte di un pacchetto studiato ad hoc secondo le esigenze di ciascun cliente.

Volvo Financial Services incoraggia i propri clienti a creare uno stretto legame con il loro distributore Volvo, in modo da garantire che le loro esigenze vengano rispettate. Un

VOLVO FINANCIAL SERVICES CONTINUA A GODERE DI OTTIMA SALUTE ED È IN GRADO DI FORNIRE IL PROPRIO SUPPORTO AL MARCHIO VOLVO.

distributore Volvo, ad esempio, è in grado di fornire consiglio ai clienti che si trovano a dover scegliere se acquistare, prendere in leasing o noleggiare una macchina, per poi studiare un contratto che si adatti al meglio alle circostanze. Attualmente, molte aziende ricche stanno optando per l'acquisto di macchine ricorrendo a usufruendo di prestiti, in modo da poter sfruttare le agevolazioni fiscali legate alla proprietà e approfittare delle condizioni di pagamento flessibili creando, al contempo, un patrimonio per la loro azienda. Per altre aziende, tra cui quelle che cercano macchine da utilizzare nel medio termine, il leasing potrebbe essere la soluzione migliore in quanto garante di flessibilità. Il noleggio, da parte sua, avrebbe senso per quei





CONCESSIONARI E PROPRIETARI SI
RIVOLGERANNO SEMPRE ALLE ISTITUZIONI IN
GRADO DI SOSTENERE LE LORO ATTIVITÀ.

clienti che hanno bisogno di utilizzare determinate macchine solo per brevi periodi.

UN APPROCCIO COERENTE ALL'ATTIVITÀ CREDITIZIA

Allo stato attuale delle cose, per alcune nuove aziende potrebbe essere più difficile trovare una fonte di finanziamento, ma le aziende già consolidate non dovrebbero avere difficoltà ad assicurarsi la disponibilità delle stesse risorse finanziarie che avevano prima che scoppiasse la crisi. Nel prendere le decisioni, attualmente le migliori istituzioni finanziarie si stanno servendo del vecchio buon senso, e concedono prestiti a condizioni tali da permettere al cliente di gestire le proprie risorse in maniera ottimale.

“Volvo Financial Services mantiene un approccio coerente al prestito nell'intero ciclo economico, e il suo impegno non si ferma nemmeno di fronte all'attuale crisi. Continuiamo ad offrire ai nostri clienti finanziamenti con un buon profilo di credito e continuiamo a supportare il marchio Volvo, i suoi distributori e i relativi clienti,” spiega Martin Weissburg, presidente e CEO di Volvo Financial Services America.

Volvo Financial Services offre un'ampia gamma di prodotti finanziari quali prestiti, contratti di leasing con opzione di riscatto, leasing FMV, finanziamenti per l'acquisto di macchine usate e servizi di dealer financing per importi compresi tra 10.000 \$ e 100 milioni \$.

SHOPPING MONOMARCA

Volvo Financial Services è una società finanziaria captive (ovvero la filiale di una capogruppo più grande) e, proprio come le istituzioni di credito indipendenti, ha l'obiettivo di garantire il successo delle transazioni commerciali e la realizzazione di buoni profitti. Tuttavia, uno dei maggiori vantaggi di una società finanziaria captive rispetto alle società concorrenti è il concetto di “one-stop shopping”, o shopping monomarca. Volvo Financial Services, infatti, lavora in stretta collaborazione con i partner di Volvo CE, Volvo Rents e i rispettivi distributori in tutto il mondo al fine di garantire un servizio esaustivo alla propria clientela. Questa collaborazione permette al gruppo di essere riconosciuto come il centro preferenziale al quale rivolgersi per acquistare una macchina o un pezzo di ricambio, richiedere servizi di assistenza o finanziamento. Tutte possibilità garantite dallo stesso marchio di fiducia. I proprietari e i distributori di macchine dedicano la loro vita alle loro aziende, e saranno sempre in grado di proporre soluzioni adatte alle esigenze dei loro clienti e di sostenerli nei momenti di crisi congiunturale. 