

SWECON MAGAZINE

**"Jag tycker faktiskt att
L25 Electric är världens
bästa maskin."**

Michael Eng, filialchef på
Stena Recycling i Borås

Sidan 15–19

Klimatomställning med möjligheter 03

L220H betar av sockerberget 04

Uptime Center ger smidigare service 20

L25 Electric är den nya favoritmaskinen 24

Ett magasin från Swecon.
Auktoriserad återförsäljare
av Volvo Construction Equipment.

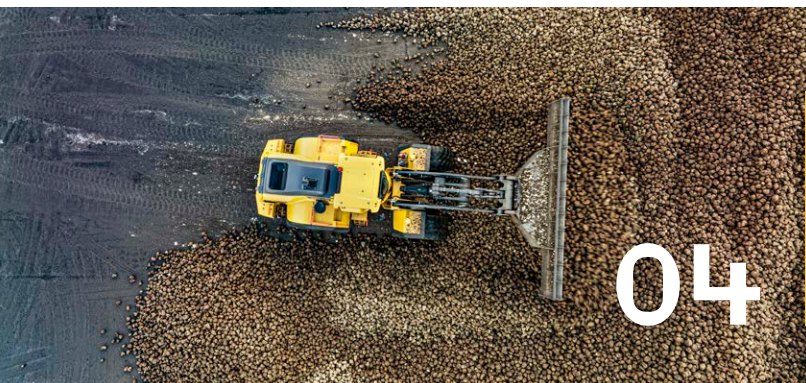
No 1 / 2022



03

Klimatomställning med möjligheter

Takten i klimatomställningen skruvas upp. Under 2021 levererade Swecon de första helelektriska kompaktmaskinerna till kunder ute i landet. I sin ledare lyfter Swecons vd Joakim Arndorw den stora samhällsomvandlingen ur branschens perspektiv.



04

L220H betar av sockerberget

Örtofta sockerbruk i Eslöv slukar 700 ton sockerbetar i timmen. Dygnet runt, året om. En Volvo L220H med specialskopar håller bruket igång.



20

Uptime Center ger smidigare service

På Swecons nya Uptime Center sitter tre medarbetare med en enda uppgift: att bevaka drifttimmarna på kundernas maskiner och föreslå lämplig tidpunkt för service.



24

L25 Electric är den nya favoritmaskinen

Vid sorteringsbandet för mjukplast på Stena Recycling i Borås, där ett tiotal personer jobbar, har L25 Electric ersatt den gamla dieseldrivna hjullastaren. Omdöme: "Det är världens bästa maskin!".

INNEHÅLL SWECON MAGAZINE No 1 – 2022

ANSVARIG UTGIVARE: Joakim Arndorw, 010-556 33 94, joakim.arndorw@swecon.com
REDAKTÖR: Fredrik Rigo, 010-556 34 62, fredrik.rigo@swecon.com
POSTADRESS: Swecon, Box 55, 631 02 Eskilstuna | TEL: 010-556 08 50 | HEMSIDA: WWW.SWECON.SE
Producerat av Swecon i samarbete med Strateg Agency

Ökade möjligheter i klimatomställningen

Takten i klimatomställningen ökar och pågår på alla plan. Från globala överväganden ner till beslut på företagsnivå om nästa maskininvestering ska vara elektrisk. I november förra året avslutades FN:s klimattoppmöte COP26 i Glasgow. Två av mötets viktigaste beslut var att länderna uppmuntras att skärpa sina klimatomställningsmål redan 2022 och att stödet till klimatanpassning ska fördubblas till 2025. De svenska miljömålen är tydliga, att minska utsläppen av växthusgaser till noll nettoutsläpp fram till 2045. Fem år senare, 2050, ska hela EU nå samma mål. I EU:s långtidsbudget för 2021-2027 kommer minst 30 procent av utgifterna att läggas på klimatrelaterade projekt.

I denna gigantiska samhällsomvandling är det samtidigt "business as usual". Det är också nödvändigt, men besluten vi gör idag kommer att påverka om vi når målen. Besluten är inte alltid så enkla, då tydliga alternativ som ger möjligheter att investera klimatsmart inte finns. Jag ser en rad positiva tecken på att det börjar förändras, både för branschen samt för Swecon och våra kunder.

Under 2021 levererade Swecon de första helelektriska kompaktmaskinerna till kunder ute i landet. I år lanserar Volvo ytterligare tre nya modeller eldrivna kompaktmaskiner. En utveckling som gör att det blir lättare och lättare för Swecons kunder att hitta ett eldrivet och koldioxidneutralt maskinalternativ. Det finns från i år även en uppdaterad statlig klimattoppremie för att stödja omställningen till elektriska arbetsmaskiner.



Joakim Arndorw
Vd Swecon Anläggningsmaskiner

De nya reglerna omfattar elektriska arbetsmaskiner från 15kW. Det betyder att de flesta av Volvos eldrivna maskiner är berättigade till ett bidrag på upp till 20 procent av inköpspriset, vilket kan göra valet enklare att byta till en elektrisk maskin. Äger du redan en Volvo maskin och vill bidra till klimatomställningen redan nu, kan samtliga nyare Volvomaskiner tankas med HVO-bränsle som sänker koldioxidutsläppen väsentligt.

I den stora klimatanpassningen måste vi alla vara delaktiga. På Swecon har vi satt som ett första mål att minska koldioxidutsläppen i verksamheten med 20 procent de närmaste åren.

”...noll netto-utsläpp fram till 2045.”

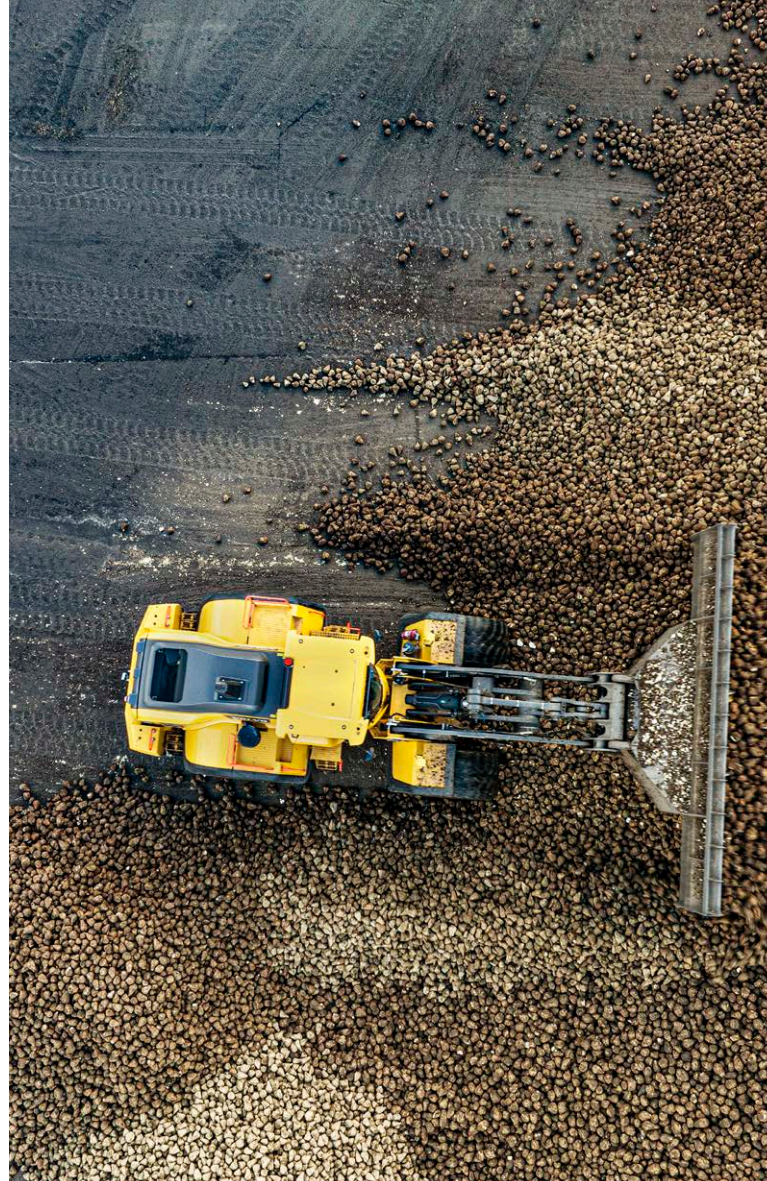
→ Joakim Arndorw

Våra första aktiviteter för att nå målet är att elektrifiera vår egen fordonsflotta där det är möjligt och använda alternativa, mer miljövänliga bränslen, där vi kan. Långsiktigt måste vi minska utsläppen ytterligare och då kommer det att krävas flera förändringar.

I detta nummer av Swecon Magazine kommer du att kunna läsa om några av Swecons kunder som har valt en elektrisk maskin. Om du blir nyfiken så är vi beredda att svara på alla dina frågor hur du kan hitta rätt väg mot framtiden.



Sockerberget betas av med Volvo L220H



Örtofta sockerbruk utanför Eslöv är ett av Europas största. Under betkampanjen - som varar från september till början av februari - matas bruket med 700 ton sockerbetor i timmen. Dygnet runt, veckans alla dagar. – Vi har givetvis jämfört alla märken och maskiner, men Volvo L220 är den optimala lösningen för oss, säger Roger Hurtig, marknadschef på Flexilast.

Specialjobb kräver speciallösningar. Att dagligen ta emot 17 500 ton sockerbetor – stacka dem till mindre berg och sedan fösa dem vidare till transportbandet in i bruket – kräver en kraftfull och pålitlig maskin.

– Vi har haft Volvo L220 sedan vi fick det här uppdraget för 17 år sedan. Vi har kikat på andra lösningar, men inget har visat sig vara bättre, säger Roger Hurtig.

Den stora hjullastaren är dessutom utrustad med två specialskopor, tillverkade av ABL i samband med köpet av den senaste L220H.

– Den stora skopan, 7,5 meter bred och två meter hög, används för att fösa betorna till transportbandet. Den ”lilla” skopan, som är perfekt för att stacka betorna på planlagret, är sex meter bred och 2,4 meter hög.

TONVIS MED SOCKER

Alla siffror är stora när det gäller Örtofta sockerbruk, som numera är Sveriges enda kvarvarande sockerbruk. Bruket, som ägs av tyska Nordzucker, tillverkar cirka 250 000 ton socker per år av betor som levereras av 2 500 betodlare i Skåne, Halland och Blekinge. För transportererna krävs det drygt 100 lastbilar, varav Flexilast står för cirka hälften, som varje dag tippar av 17 500 ton betor vid sockerbruket.

Det ska matas in 700 ton betor i bruket varje timme, dygnet runt. Stannar hjullastaren – vilket Gud förbjude! – stannar hela bruket. Stressigt? Inte för Tobias Olsson som kört hjullastaren vid sockerbruket i 17 år.

– Rullar bara allt på som vanligt, så är det lugnt. Men visst, ibland blir det arbetstoppar, det får man räkna med.

GÅR DYGNET RUNT

Roger Hurtig är också lugn.

– Vi har givetvis en back up-maskin, också det en Volvo L220H. Och förare i beredskap, om någon skulle bli sjuk, säger Roger Hurtig och fortsätter.

– Dessutom har vi serviceavtal på maskinerna och ett bra samarbete med Swecon i Staffanstorps. Vi känner oss trygga

”Stannar hjullastaren – vilket Gud förbjude! – stannar hela bruket.”

→ George Bergdahl

med den lösningen. Under den cirka fyra månader långa betkampanjen – från september till och med januari – går den stora hjullastaren dygnet runt. Ibland, när det är riktigt hektiskt, används även back up-maskinen. Resten av året får de dock vila.

– Någon gång ibland kan vi ha användning för L220 i täkterna, men annars får den stå till nästa betkampanj. Den går ändå fler årstimmar än de flesta maskinerna. ←

FAKTA

- Flexilast är en ekonomisk förening med huvudkontor i Eslöv. Den består av drygt 100 delägare och cirka 220 lastbilar. Utöver det har Flexilast fyra helägda dotterbolag, bland annat EGM Maskin med ett dussin entreprenadmaskiner. Flexilast är även delägare i Skåne Grus.
- Nordic Sugar är den enskilt största kunden. Flexilast sköter bland annat transporter av betor till bruket, hanteringen av betor på området, uttransporter av biprodukten HP-massa till djurhållare i Syd-Sverige samt kundtransporter av färdigt socker.
- Flexilast omsätter cirka 600 miljoner kronor om året. Flexilast är en sammanslagning av flera lastbilcentraler, där de äldsta delarna bildades på 1930-talet

Nya mySwecon: Mer information – och tydligare

mySwecon utvecklas med användarna, som stadigt blir fler. Med den senaste uppdateringen kommer fler bevis på det fungerande samspelet. – Det har funnits önskemål att koppla mer data från CareTrack och visualisera dem tydligt i mySwecon, säger Lovisa Paulsson, projektledare för mySwecon.

Den senaste uppdateringen av mySwecon, en betasite som släpps i månadsskiftet februari-mars, innehåller flera nyheter. Förändringarna rör både designen och den information mySwecon ger.

– Designmässigt har mySwecon anpassats till Swecons nya design. De som varit inne på hemsidan känner igen sig, både till färg och form. Även innehållsmässigt har det skett stora förändringar. En redan populär och användbar sajt har fått nya efterlängtnade funktioner. I nummer tre av Swecon Magazine 2021, intervjuades Anders Eriksson Söderman på Markresurserna i Sala om mySwecon. Han var mycket nöjd, men hade även förbättringsförslag.

– Det vore bra om man kunde synka mySwecon med CareTrack för en mer detaljerad information. Nu ser vi exempelvis bränsleförbrukningen på varje maskin, men inte i detalj hur maskinen körs.

”Man kan även mata in vad maskinen tankas med, diesel eller HVO, och vad bränslet kostar.”

→ Lovisa Paulsson



Lovisa Paulsson

MER INFORMATION

Nu blir Anders, och andra som önskat just detta, bönhörda.

– I nya mySwecon får användarna mer information om hur maskinen körs: drifttimmar, bränsleförbrukning, genomsnittlig bränsleförbrukning och tomgångskörning. Det visas i tydliga grafer. Dessa data kan man även få över en längre tidsperiod och för hela flottan om fler maskiner är anslutna till mySwecon, säger

Lovisa Paulsson och fortsätter.

– Man kan även mata in vad maskinen tankas med, diesel eller HVO, och vad bränslet kostar. Då kan man exempelvis även få fram bränslekostnaden för ett projekt. Till att börja med släpps uppdateringen av mySwecon som en betaversion som nås via en banner på startsidan. På sikt, när eventuella buggar åtgärdats, blir uppdateringen standardversionen av mySwecon.

Finns det fler nyheter på gång? Så klart, men Lovisa Paulsson vill inte avslöja något i förväg. – Vi har egna idéer, förstås. Men viktigast är vad användarna tycker. Ju mer feedback vi får, desto bättre för vårt utvecklingsarbete med mySwecon.

Läs mer på [swecon.se/myswecon](https://www.swecon.se/myswecon) <

FAKTA

- mySwecon lanserades våren 2019. Syftet med mySwecon är att underlätta arbetet för maskinägarna. I början fanns funktioner som maskinernas positioner, drifttimmar, bränsleförbrukning samt möjligheten att boka service on line. Funktionerna har stadigt utökats.
- Det är en kostnadsfri kundportal där en rad digitala tjänster samlas. Den ger en tydlig översikt över maskinparken och fungerar som en digital maskinpärm. Det går även att spara egna pdf-dokument i mySwecon, exempelvis brandskyddsdokument så att allt samlas på ett och samma ställe.
- Tjänsten utvecklas i dialog med kunderna. I dagsläget har mySwecon cirka 2 200 användare och ungefär 13 000 maskiner är anslutna.
- Det är lätt att komma igång med mySwecon. Kontot aktiveras med det kundnummer du har och inloggning sker med bankID. Läs mer på www.swecon.se/myswecon

Nyheter

Jonatan krossar myter om arbetet som servicetekniker

Det finns många myter kring jobbet som servicetekniker för tunga maskiner. Vi bad Jonatan Ericsson på Swecon i Västerås kommentera på de största myterna.

Myt 1

– Det är tungt

Med dagens teknik och verktyg är det inte ett tungt jobb. Visst är det imponerande att stå under dessa monster till fordon, men själva jobbet handlar ju inte om att lyfta dem. De flesta åtgärder är enkla att komma åt och kräver inte någon nämnvärd styrka. Och det är ett omväxlande jobb, inte alls så monotont som många andra fordonsyrken är. Det jag jobbar allra mest med är felsökning och diagnostik av system via dator.

Myt 2

– Det är low-tech

Idag är tunga maskiner fulla av ny spännande teknik, ja använder min dator varje dag i de flesta moment jag jobbar med. Tekniken gör jobbet enklare eftersom felsökning och diagnos är enklare än tidigare. Men tekniken gör också att jag själv utvecklas och lär mig nya saker hela tiden.

Myt 3

– Det är ensamt

Den största fördelen med att arbeta som tekniker är att man får relationer med kunder och jag kan bygga ett personligt nätverk med alla sorters kunder. Jag jobbar med både stora och små företag, lär känna dem och hjälper dem att hålla sin maskinflotta i gång. I slutändan är det jag som ser till att de har ett bekymmersfritt liv med sina Volvo-maskiner. Förutom kunderna, så jobbar jag tillsammans med kollegor som också älskar att jobba med tunga maskiner. Vi har kul tillsammans, men framförallt utvecklas vi och peppar varandra på jobbet.

Myt 4

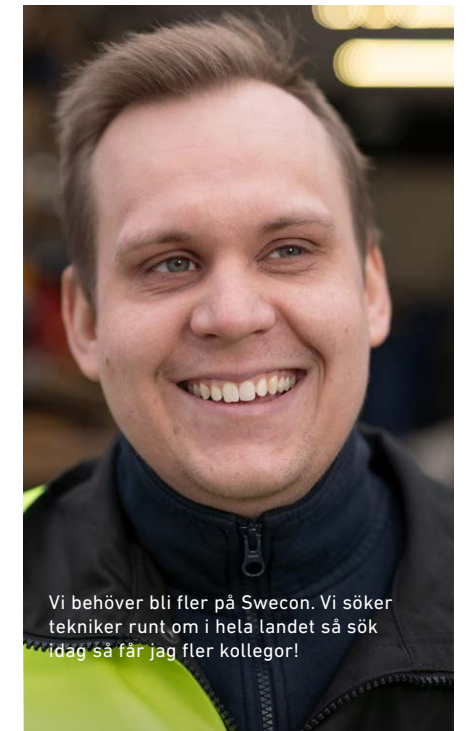
– Det finns inga utvecklings- möjligheter

Det är väldigt enkelt att utvecklas på Swecon. Vi är alla motiverade och trivs med det vi håller på med. Det som förenar oss på jobbet är att vi verkligen brinner för vårt jobb och maskinerna. I en sån miljö lär man sig mycket av varandra varje dag, men vi har också minst två veckors utbildning varje år. Och vi åker även på andra träffar med tekniker och specialister kontinuerligt.

Myt 5

– Det går inte att göra karriär inom yrket

Jag sökte mig till Swecon för att jag kände att det fanns stora karriärmöjligheter. Idag sker nästan hälften av alla rekryteringar internt, vilket för mig innebär att jag kan utvecklas och göra flera olika saker inom samma företag. Och jag kan specialisera mig på olika delar av maskinen. Sen måste jag säga att Swecon är en bra arbetsgivare som låter mig utvecklas i jobbet tillsammans med grymma kollegor.



Vi behöver bli fler på Swecon. Vi söker tekniker runt om i hela landet så sök idag så får jag fler kollegor!



E-Worksite i Göteborg:

Lokalt forskningsprojekt med globalt intresse

Det ser ut som en vanlig arbetsplats när Volvo kompaktmaskiner jobbar med omformningen av Drottningtorget i centrala Göteborg. Det stämmer – men det är också en del av ett banbrytande forskningsprojekt för att skapa framtidens helt elektriska arbetsplats, E-Worksite.

– Det är nu det händer, på riktigt! Kompaktmaskinerna som används på Electric Worksite är sådana som vi redan säljer, säger Martin Nyrén, projektledare på Swecon Group.

Swecon har funnits med som diskussionspartner i arbetet kring ElectriCity, där Electric Worksite är ett delprojekt. Rent praktiskt har Swecon haft supportpersoner i anslutning till arbetsplatsen för att serva och underhålla de elektriska entreprenadmaskinerna.

Christer Söderberg och Martin Nyrén, chef respektive projektledare på Marketing & Business Strategy på Swecon Group, var med när E-Worksite presenterades i höstas. Båda är övertygade om att detta bara är början på en elektrisk "revolution" inom bygg- och anläggningsbranschen.

– Det är nu det händer, på riktigt! Kompaktmaskinerna som används på Electric worksite är sådana som vi redan säljer, säger Martin Nyrén som liknar det vid en ketchup-effekt. nya arbetstillfällen.

– Det ska ju byggas bara ett hundskall bort från vårt kontor. Det är fantastiskt, jag önskar bara att jag var 20 år yngre...

UTMANING

Att allt fler och tyngre maskiner elektrifieras är ett faktum. Likaså att samhällsutvecklingen kräver fossilfria lösningar. Utmaningen är hur övergången ska ske så smidigt och problemfritt som möjligt. Enligt Christer Söderberg blir Swecon en viktig kompetens när dagens 22 000 befintliga

entreprenadmaskiner med bränslemotorer under en tid ska samsas med allt fler elektriska fordon.

– Den stora mängden kunder behöver hjälp för att hitta rätt lösningar i den här övergången. Det handlar exempelvis om att förstå hur mycket byggel som finns tillgänglig på arbetsplatsen. Förstå frågor kring energilagring. Förstå villkoren i upphandlingar när allt fler kräver fossilfria lösningar.

RÄTT KOMPETENS

Den kompetensen arbetar Swecon med sedan en tid tillbaka, likaså med utbildningsinsatser för att möta morgondagens krav på servicesidan.

– Vi måste ha servicetekniker som kan rätt saker. Behovet av datakunskaper och elbehörighet kommer att öka, säger Christer Söderberg. E-Worksite lanserades i höstas av Volvo Construction Equipment tillsammans med flera partners, bland andra Energimyndigheten, Göteborgs stad, NCC, Göteborg Energi, Lindholmen Science Park, Chalmers tekniska högskola och ABB Electrification Sweden. Forskningsprojektet ska grundligt utreda varje moment i elmaskinernas arbete ur ett systemperspektiv, från laddningsinfrastruktur till energiförsörjning.

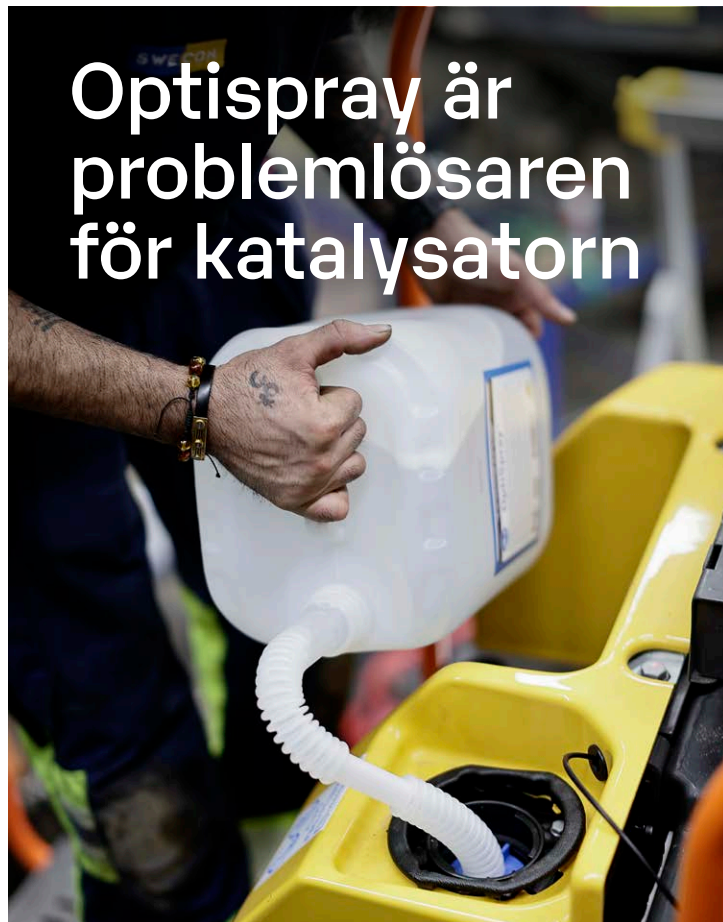
KLARAR KLIMATMÅLEN

E-Worksite har världens ögon på sig – projektet har ett globalt intresse – och lokalt betyder det att Göteborgs stad snabbare kan nå sina klimatmål. Göteborg är en av 23 svenska städer som är med i den andra fasen av Viable Cities satsning Klimatneutrala städer 2030.

– Vi behöver minska utsläppen av växthusgaser och ser atteldrivna entreprenadmaskiner kommer att hjälpa oss i det miljöarbetet. E-Worksite har den kapacitet som krävs för att påskynda vår gröna omställning, säger Peter Lindgren, verksamhetsutvecklare för elektrifierade transporter på Göteborgs stads trafikkontor. <



Optispray är problemlösaren för katalysatorn



Oplanerade stopp kostar tid och pengar. Men det finns en problemlösare för maskiner som drabbas av kristallisation – kakkbildning – i SCR-katalysatorn.

– Vi har testat Optispray på flera problemmaskiner under hela 2021. Det har funkad till hundra procent, säger Tommy Idh, platschef på Swecon i Södertälje.

Sedan 2005 har det, steg för steg, införts allt strängare lagstiftning kring utsläppen av kväveoxid från dieselmotorer. Det löste fordonstillverkarna, i första hand av tunga fordon, med att anpassa avgassystemet till SCR-teknik, selektiv katalytisk reduktion, som omvandlar den skadliga kväveoxiden till vattenånga och ofarligt kväve.

Tekniken kräver en tillsats, AdBlue, som till en tredjedel består av urea och två tredjedelar avjoniserat vatten.

SCR-katalysatorer har visat sig fungera, men inte fullt ut på alla maskiner.

– Problemmaskinerna är de som körs på låga varv med lätt belastning och med många start och stopp, säger Tommy Idh.

KRISTALLBILDNING

När katalysatorn inte kommer upp i rätt arbetstemperatur, så bildas det kristaller som till slut beakar igen katalysatorn med stenliknande kakor. Maskinen går efter en tid ner i limp mode, viloläge, och måste tas till verkstad för reparation av katalysatorn.

Sedan 2017 har Agrol, som ägs av Lantmännen, haft en lösning på problemet: Optispray.

– Med tiden har allt fler fått upp ögonen för Optispray. Den tillverkas av Yara, som även gör AdBlue, och vi testade den till-



Jonas Engqvist, nöjd kund från Torparnas Entreprenad i Södertälje.



Tommy Idh, platschef på Swecon i Södertälje.



sammans med Volvo Construction Equipment innan vi lanserade produkten, säger Marcus Andersson, produktspecialist på Agrol.

Optispray är en AdBlue i grunden, men den har ett ytspänningsadditiv som ger mindre droppstorlek. Det gör att Optispray fördelar sig bättre i katalysatorn och renar effektivt även vid låga temperaturer.

”VÄRT PENGARNA”

Under 2021 testade Swecon i Södertälje Optispray på ett antal problemmaskiner. Resultatet var mycket lyckat.

– Det fungerade bra till hundra procent. Visserligen kostar Optispray något mer än AdBlue, men det är absolut värt pengarna i jämförelse vad stillestånd och verkstadsbesök kostar, säger Tommy Idh.

En av de nöjda kunderna är Jonas Engqvist som driver Torparnas Entreprenad AB i Södertälje. Hans EW160E har i normala fall service på katalysatorn var 500:e timme, i verkligheten krävde systemet service en gång i veckan.

– Då fick maskinen stå stilla på tomgång i 45 minuter medan katalysatorn genererade. Det funkade ju inte när man har ett jobb att sköta, säger Jonas.

På Swecon i Södertälje fick han tips om Optispray. Det var strax före jul.

– Sedan dess har maskinen gått klockrent, inget krångel alls. Optispray är blandbar med AdBlue, men Marcus Andersson rekommenderar inte en mix av produkterna över en längre tid.

– Nej, då förlorar man den positiva effekten av Optispray.

Även om Optispray är lite dyrare än AdBlue, tror Marcus Andersson att den kommer att ta över marknaden på sikt. <

MASKINLEVERANTÖRERNA PRESENTERAR

MASKINERNAS ÅTERKOMST

SVENSKA MASKINMÄSSAN

SOLVALLA 2–4 JUNI 2022

SVENSKA MASKINMÄSSAN ÄR DEN ENDA MÖTESPLATSEN SOM SAMLAR SVERIGES ALLA MASKINLEVERANTÖRER PÅ ETT OCH SAMMA STÄLLE. SE DET SENASTE INOM BRANSCHEN, PROVA NYA MASKINER, GRÄV, LASTA OCH UPPLEV EN LEVANDE MASKINMÄSSA PÅ RIKTIGT. MASKINMÄSSAN.SE

SVENSKA MASKINMÄSSAN 2022

Högsta betyg till Volvo L25 Electric:

"Tyst, smidig,
snabb – och ger
inga avgaser!"



Kolla på filmen om hur L25 Electric
förbättrar arbetsmiljön på Stena
Recycling i Borås – scanna
QR-koden här.





– L25 Electric är vår bästa maskin, säger Michael Eng, filialchef på Stena Recycling i Borås.

För att lite senare ändra sig. – Jag tycker faktiskt att L25 Electric är världens bästa maskin.

Stena Recycling i Borås är en fullserviceanläggning som återvinner en stor mängd avfall, allt från metall och papper till plast och farligt avfall. Upptagningsområdet är Borås och åtta omkringliggande kommuner.

Varje år tar anläggningen emot cirka 70 000 ton avfall, men affärsidén är att återvinna så mycket som möjligt.

– Vi förädlar skrot till råvara, i många fall kritisk råvara. När vi återvinner papper och skickar tillbaka till pappersbruken, så minskar behovet av avverkade träd och jungfrulig pappersmassa, säger Michael Eng.

INNOVATIONER

Återvinning är en framtidsbransch som ständigt hittar nya koncept som är bra för både miljön och ekonomin. Just Stena Recycling i Borås ligger i framkant när det gäller innovation.

– Vi vill göra saker som ingen annan gör, säger Michael Eng och ger två exempel på två projekt som kan bli framtida koncept.

– Tillsammans med Rockwool återvinner vi stenull, både spill från nyproduktion och isolering från rivningar. Det samlar vi ihop, ändå från Stockholmsregionen, och skickar tillbaka till Rockwool.

Det andra exemplet ligger nära till hands i textilstaden Borås.

– Vi driver även ett projekt där vi återvinner bomullstextilier. Det är lite hemligt, men i korthet så tvättar vi textilerna och behandlar dem kemiskt. Slutprodukten är fiber av viskos som går tillbaka till textilindustrin.

FÖRSTA MASKINEN

Även i produktionen ligger Stena Recycling i Borås i framkant. När nya Volvo L25 Electric skulle lanseras var man tidigt ute och fick den första maskinen i Sverige. Den fick ersätta en dieseldriven liten hjullastare som gick inomhus vid sorteringsbandet för mjukplast där ett tiotal personer jobbar.

– Den gamla maskinen gick visserligen på HVO-diesel, och vi har bra luftrening, men det blev ändå störande avgaser. Plus att den bullrade och skramlade, säger Camilla Granfors, produktionsledare på Stena Recycling. Det är av den anledningen Michael Eng lyfter L25 Electric till världens bästa maskin.

– Den är tyst, smidig, snabb och ger inga avgaser. Maskinen är helt perfekt för oss. L25 Electric är även snålkörande, eftersom den bara använder batteriet vid körning. Tomgångskörning existerar inte. – Vi klarar ett helt skift utan att behöva ladda batteriet. Därför har vi inte behövt skaffa någon snabbladare, vi klarar oss med en vanlig standardladdare över natten.



RYKTET GÅR

I den stora Stena-koncernen har ryktet om L25 Electric spridit sig. Flera intresserade har gjort studiebesök och några kommer att följa Borås exempel.

– Vad jag vet är L25 Electric på gång till anläggningarna i Skövde, Västerås och Hallstahammar, säger Michael Eng som önskar att elektrifieringen snabbt går uppåt i storlekarna.

– En elektrisk Volvo L60 vore något, det hoppas jag kommer snart. <

”En elektrisk Volvo L60 vore något, det hoppas jag kommer snart.”

→ Michael Eng



Förarlöst på virkesterminalen

En förarlös Volvo L180H high lift lastar och lossar virke på SCA:s virkesterminal utanför Timrå sedan mitten av november. Om forskningsprojektet Remote Timber slår väl ut, innebär det stora rationaliseringsvinster för skogsindustrin.

Den som kör hjullastaren sitter i en specialinredd container en bit från virkesområdet i Torsboda. Här har Volvo CE byggt en exakt kopia av förarmiljön i L180H och kompletterat med fem skärmar som visar bilder från totalt elva kameror. Uppkopplad på 5G fjärrstyrs hjullastaren från containern, som i teorin skulle kunna placeras var som helst.

– Vi ser att fjärrstyrning ger stor framtida potential för våra kunder att förbättra sin verksamhet. I farliga miljöer kan operatören flyttas till en säker plats med bättre arbetsmiljöförhållanden. I fall där man bedriver verksamhet på flera olika

platser kan en förare sköta flera terminaler samtidigt. Projektet ger oss en möjlighet att testa vår fjärrstyrningsplattform i en ny applikation med höga precisionskrav och lära oss hur systemet behöver utformas för att möta industrins behov, säger Christian Spjutare, Advanced Engineering Program Manager på Volvo CE.

Hur funkar det då? Bra, enligt Mats Haapala, en av de två förarna som kör hjullastaren.

– Det är jätteroligt att få vara med och testa fjärrstyrning. Fördelen är att sikten är bättre, eftersom kamerorna gör att jag ser mer än vad jag gör i maskinen. Men jag saknar maskinkänslan och ljudet...

Forskningsprojektet Remote Timber, som inleddes 2019, är ett samarbete mellan Mittuniversitetet, Biometria, SCA, Volvo CE, Skogforsk, Telia samt Vinnovas program för Fordonsstrategisk Forskning och Innovation, FFI. <



Proaktiv service ger ökad trygghet



Isabelle Klingenberg är en av tre medarbetare på Uptime Center.

Nyheter



Anders Westby, chef för logistik och inköp på Swecon.

Swecons nya centrala supporttjänst Uptime Center är ett stort steg för att uppnå målet maximal drifttid och minimal risk för oplanerade stopp.

– Uptime Center gör det lättare för våra kunder att planera in service och underhåll. Det blir också enklare för oss att jobba effektivt, säger Anders Westby, chef för logistik och inköp på Swecon.

Uptime Center är ett komplement för dem som ännu inte anslutit sig till mySwecon och dess digitala tjänster. Hos Uptime Center, som består av tre medarbetare, samlas data från de maskiner som är anslutna till CareTrack. – Vi fångar upp drifttimmarna på maskinerna och ser när det är dags för service. När det är cirka 50-100 timmar fram till planerad service, kontaktar supporten på Uptime Center kunden och föreslår en tid för åtgärden. Då slipper de risken att hamna i tidsnöd när de själva ska kontakta Swecon och boka in en service.

– När vi ringer upp, passar vi även på att fråga om kunden behöver något annat, exempelvis smörjmedel, lampor och andra komponenter. Vi försöker också samordna besöket med eventuella garantiarbeten och andra arbeten hos kunden eller i närheten, säger Anders Westby.

KUNDNYTTAN I FOKUS

Satsningen på Uptime Center har förberetts av Swecon i ett par års tid och smögs igång i maj förra året med anläggningarna i Karlstad och Göteborg. Undan för undan har Swecons övriga anläggningar anslutits till Uptime Center och i slutet av 2021 anslöts Linköping som den sista anläggningen.

I dagsläget är Uptime Center bemannat med tre personer – Leo Hamrén, Isabelle Klingenberg och Karin Granberg – och det finns redan idéer på hur supporttjänsten kan byggas ut.

– Men först ska vi landa i den verksamhet vi dragit igång och få den att fungera till hundra procent. Kundnyttan är det viktigaste, säger Anders Westby som redan fått mycket positivt gensvar på Uptime Center. – Många blir förvånade när supporten ringer upp. I nästa andetag blir de glada och tacksamma. ➡



Hallå där...

... Johan Stanell, som i slutet av januari började jobbet som teknisk reservdelssupport på Swecons supportavdelning i Eskilstuna.

Vad gjorde du innan du började på Swecon?

– Jag jobbade i tolv år på ett företag i Strängnäs som specialiserat sig på att sälja nya och begagnade reservdelar till Volvo entreprenadmaskiner. Jag började som säljare, men med tiden har jag sysslat med det mesta, allt från fakturering och inköp till tekniska frågor.

Hur kommer det sig att du sökte dig till Swecon?

– Jag har ju jobbat med Volvos maskiner så länge. Att äntligen få jobba på Swecon är lite som att komma hem.

Du har visserligen inte jobbat så länge som teknisk reservdelssupport, men vilka är de vanligaste frågorna?

– Som sagt, jag är ganska ny på jobbet, men jag skulle nog säga att det är kunder som vill veta när de beställda varorna levereras och så är det en del frågor om restfördelar.

I ditt förra jobb fick du en gedigen erfarenhet av Volvo entreprenadmaskiner, men har du även kört själv?

– Nja, jag har ju hjullastarkort. På min förra arbetsplats var det jag som snöröjde samt lastade och lossade med en Volvo L50C. Sedan har jag truckkort... Jo, för några år sedan hyrde jag en minigrävare och grävde för en nytt spabad. Det var jättekul!

Nu får du pendla från Strängnäs till jobbet i Eskilstuna. Hur funkar det?

– Det är absolut inga problem. Jag började min yrkeskarriär som lastbilschaufför. Under en period jobbade jag också som Transportledare och bilförsäljare och pendlade till Stockholm/Katrineholm och Eskilstuna.

Till sist, vad saknar du mest av allt efter två år av pandemi och restriktioner?

– Jag har kommit lindrigt undan och vill inte klaga. I juni 2020 fick visserligen jag och min fru ställa in vår planerade resa efter 30 år som gifta. Det var lite tråkigt, men vi passade på att fira det i december istället, innan jag började på Swecon. Vi åkte till Kap Verde, det var en härlig resa!



Drivex frontsoop DXU-25

Med frontsoop DXU-25 kan du från maskinhytten, via Drivex MH eller exicontrol, styra funktioner som att aktivera och avaktivera sidoborstar, ställa in dess rotationshastighet, justera bevattningsmängden och dessutom justera marktrycket på huvudvalsens.

Med denna kombination kan även autoläge köras, där föraren själv väljer vilka funktioner som ska starta automatiskt när hydraulfunktionen i maskinen aktiveras.



Lågt byggt med bra sikt och stor vattentank

Med hjälp av styrsystemet kan du optimera alla inställningar och på så sätt minska både bränsleförbrukning och slitaget på huvudvalsens borstar.

Alla fördelar från föregångaren har bevarats som till exempel den lågbyggda modellen för bättre sikt, den stora vattentanken, det enkla bytet av borstkammarna och naturligtvis de tre hjulen som frontsoopen är utrustad med.

Valsupphängningen gör att sopvalsen alltid följer marken vid ojämnt underlag och hela tiden har samma förinställda tryck mot marken.

DXU-25 kopplas hydrauliskt via lastmaskinens 3:e funktion och via kontakt-don till styrsystemet, och styrs från förarhytten utan några andra justeringar.

DXU-25 levereras med Drivex MH som standard



SVENSKTILLVERKADE KVALITETSREDSKAP
Drivex AB | Box 117, 828 22 Edsbyn | Tel 0271-588 00
E-post info@drivex.se | Webb www.drivex.se



Berlin satsar på Volvo L25 Electric

Tysklands största kommunala avfallshanteringsföretag, BSR, har köpt nio Volvo L25 Electric.

– Vi såg Volvo L25 Electric på Bauma-mässan 2019 i München och blev imponerade direkt: inget ljud, inga avgaser och inga partiklar. Vi var tvungna att beställa några, säger Arvid Rüster, produktchef på BSR.

Hos BSR, eller Berliner Stadtreinigung, kommer maskinerna att få en rad arbetsuppgifter i den tyska huvudstaden. Allt från att hålla stadens gator och trottoarer rena till hantering av stadens 26 000 allmänna avfallskärl samt snöröjning och sandning på vintern.

Arvid Rüster är produktchef med ansvar för sop- och anläggningsmaskiner i BSR:s flotta på cirka 1 800 fordon och maskiner. Flottan omfattar allt från bilar och skåpbilar till sopbilar

och sopmaskiner och omfattar till och med hjullastare, schaktmaskiner och grävmaskiner. Cirka 230 av dessa maskiner är redan eldrivna med stöd från transportministeriets program "Clean Air".

ANVÄNDARVÄNLIG

Enligt Arvid Rüster var användarvänligheten och det intuitiva gränssnittet avgörande vid valet av L25 Electric. Alla depåer har inte fast personal, och det är absolut nödvändigt att alla BSR-operatörer kan köra de heelektriska hjullastarna.

Ett 60-tal anställda har fått undervisning om den nya tekniken och alla är imponerade av dess prestanda. Operatörerna är särskilt entusiastiska över hur mycket tystare deras arbetsdagar är med den nästan tysta driften av L25 Electric och kan inte längre tänka sig att byta tillbaka till ett dieselalternativ. <



FULLAUTOMATISKA SNABBFÄSTEN
FÖR LASTMASKINER

IMPROVE
YOUR
MACHINE
BE BETTER



Thomas om L25 Electric:
"Bra för plånboken
– och bra goodwill"





Branden sommaren 2019 kunde ha ödelagt hela Toleruds gård i värmändska Kil. Den begränsades till en ladugård som brann ner – och när den skulle byggas upp igen, så började Thomas Larsson tänka i nya miljö-vänliga banor. – Nu har vi solceller på ladugårdstaket och har en ny Volvo L25 Electric som gårdsmaskin.

Toleruds gård, med 160 hektar åkermark, drevs i många år av Thomas Larssons föräldrar. Undan för undan slussades Tomas in i arbetet, samtidigt som han åtog sig entreprenadjobb och snöröjning med sin begagnade Volvo BM 846.

– Vi köpte gården av Hammarö pastorat 1995. Mina föräldrar och jag blev hälftenägare. Samtidigt startade vi Toleruds Hästfoder och Maskin AB.

Nu är Thomas och hustrun Marie Bryske ensamägare och verksamheten har växt till sig ordentligt. Genom uppköp omfattar nu gården 1 100 hektar, varav 750 hektar är skog. Dessutom arrenderar Thomas ytterligare 850 hektar åkermark.

– På åkermarken är det hälften vall och hälften spannmål. Totalt omsätter vi cirka 25 miljoner kronor om året.

TUR I OTUREN

Av spannmålet blir det en mix av produkter, allt från maltkorn till öltillverkning och havre för hästfoder till gryn och brödvete. Vallodlingen ger både torkat hö och upp emot 25 000 balar pressat och torkat hösilage om året, där varje bal väger 350 kilo. Allt har tickat på enligt plan, till den ödesdigra högsommardagen i juli 2019. Ett brandflyg lyfte för en rutinflygning från näraliggande Karlstad flygplats. Av en slump upptäckte de att det brann i en ladugård på Toleruds gård.

– Det var tur i oturen. Dels att branden upptäcktes så tidigt, dels att vinden låg rätt och inte spred sig till andra byggnader. Branden fick ett våldsamt förlopp. Cirka 600 ton hö, till ett beräknat värde om cirka 2,5 miljoner kronor, gick upp i rök. Till det ska läggas värdet av byggnad och maskiner för ytterligare cirka tre miljoner kronor.

– Vi hade försäkrat, så den biten löste sig bra, även om det var mycket jobb. Det vi var mest oroliga för var att tappa våra befintliga kunder.

KLIMATVÄNLIG SATSNING

Så skedde inte, de trogna kunderna stannade. Och Thomas började tänka nytt. Ladugården byggdes upp igen, dubbelt så stor. På taket installerades solceller som försörjer både de kraftfulla torkfläktarna och delar av gårdens övriga elbehov.

Den klimatvänliga satsningen fortsatte i somras, då Thomas – med stöd av Klimatinitiativet – köpte en L25 Electric som komplement till den befintliga L60H.

– Det är bra för plånboken, men det är även bra goodwill för gården. Vi kan nu erbjuda klimatsmart hö till kunderna, torkat med el från solceller och lastat med en lastmaskin som går på el. El-hjullastaren är en perfekt gårdsmaskin, tycker Thomas. Tyst, stark och smidig. Med enklare gårdsjobb, klarar batteriet en hel arbetsdag. Vid tyngre sysslor kan den laddas över lunchen.

KLIMATVÄNLIG SATSNING

Ryktet om maskinen spred sig dessutom snabbt. Flera kollegor inom lantbruk har antingen provkört L25 Electric på Toleruds gård eller lånat hem den för provkörning.

– Vad jag vet är det fyra kollegor i Värmland som köpt en likadana L25 Electric, bland annat Sörby gård alldeles intill och Åhs säteri på Värmlandsnäs.

Som ägare till ett stort jordbruk, blir det mycket kontorsjobb för Thomas. För mycket, tycker han själv.

– Så här års, i februari-mars, så vaknar man till liv igen och vill ut och jobba. Pappersjobbet är viktigt, men det är ute på åkrarna som jag trivs bäst. <



Semi-automatik

Den nya funktionen för automatisering av bom, skopa, släntskopa/tiltrotator gör det enklare för dig som maskinförare att genomföra mer komplexa grävjobb.

Scanna QR-koden och se videon om semi-automatik >>>



LEICA MACHINE CONTROL
#oneforall



Leica Geosystems AB
010 - 303 19 00
leica-geosystems.se



- when it has to be **right**

Leica
Geosystems

L25 Electric

Volvo A25 med lastväxlare:

Snilleblixten som håller efter 25 år



Det var på ett studiebesök för 25 år sedan, i skogarna utanför Växjö, som Stefan Lundqvist såg den ombyggda skogsmaskinen med en mindre lastväxlare.

– Det ville jag spinna vidare på, men med en ombyggd dumper. Vi hade ju problem med interntransporterna.

Idén håller än i dag. I december fick Holmen Paper sin fjärde specialanpassade A25 dumper med lastväxlare.

Stefan Lundqvist är inne på sitt 41:a år som arbetsledare på Holmen Paper i Norrköping. Uppgifterna har växlat genom åren, men det har alltid handlat om maskiner. Nu är han ansvarig för underhåll både på Holmen Paper och Bravikens sågverk, som är granne sedan 2010, samt delaktig i alla fordonsinköp.

– Så fort det är något på hjul som behöver fixas, då är det min avdelning, skrattar han.

– Med sågverket tillkom det arbetsuppgifter. De har 18 maskiner, den minsta är en 18 tons gaffeltruck. Men jag klagar inte, jag har ett roligt jobb. Ingen dag är den andra lik.

Något som är sig likt, och som fungerar i det närmaste problemfritt, är interntransporterna av containers på industriområdet. Det handlar om totalt 18 containers, utplacerade på olika platser, som fylls med allt från spån och rester av hylsor från papperstillverkningen till slam från produktionen och aska från flispannan.

DÅLIGA LÖSNINGAR

Tidigare, innan den framgångsrika lösningen med ombyggd dumper, användes askvagnar kopplade till hjullastare samt en sorts bygelvagn med olika mindre lådor. Inget fungerade särskilt bra.

– Vi kör femskift i produktionen, så därför måste även fulla containers tömmas 24/7. På varje skift har vi två operatörer som kan köra både de tolv hjullastarna vi har och dumpern, säger Stefan Lundqvist.

Den senaste dumpern med lastväxlare – ombyggd av Volvo CE:s dotterföretag i Malmö, Engineering Solutions – är en A25G. I grunden är det en standarddumper, men den har förlängts med 1,2 meter för att ge plats åt lastväxlaren. Dessutom har den extra pumpar till hydrauliken samt snurrbar förarstol för att underlätta backning.

– I grunden är det egentligen samma lösning som vi fick med den första maskinen för 25 år sedan. Skillnaden är att då vände vi oss direkt till Volvos dumperfabrik i Braås, som ordnade modifieringarna.

37 000 TIMMAR

Dumprarna på Holmen Paper får jobba hårt. Den ombyggda A25D, som köptes in 2003, gick nyligen i "pension" efter 37 000 timmar. Den senaste dumpern, en A25E som köptes 2009, är numera reservmaskin för den nya A25G.

– Det är sällan något problem med dumprarna. Man ska vara noga med att ta bort snö och is på vintrarna, det kan orsaka trassel. Annars är det bara service och däckbyte.

På Holmens biokombinat har Stefan Lundqvist även ansvar för den egna verkstaden. Där servas och underhålls både pappersbrukets och sågverkets maskiner, bland annat ett dussin Volvo hjullastare i olika storlekar.

– Vi gör mycket själva i verkstaden, men vi har också ett väldigt bra samarbete både med Lantmännen Maskin i Norrköping och Swecon i Linköping. Det är tryggt att ha dem i ryggen. <





Loeb slog Vettel och korades mästarnas mästare i Race Of Champions på svensk snö

Frankrikes rallylegend Sébastien Loeb stod för en imponerande prestation och besegrade 17 andra superstjärnor inom den globala motorsporten för att ta hem 2022 års upplaga av Race Of Champions. Allt avgjordes under en dag fylld av non-stop action på den frusna Östersjön vid Pite Havsbad, cirka 15 mil söder om polcirkeln.

Helgen inleddes på lördagen med att far-och-son-duon Petter och Oliver Solberg i Team Norway fick höja bucklan i ROC Nations Cup efter att ha besegrat Team USA:s Jimmie Johnson och Colton Herta med tre heatsegrar mot en i en spännande final som bjöd på isande action.

När ROC Nations Cup var avgjord så kastades alla samarbeten ut genom fönstret. I den prestigefulla individuella tävlingen under Race Of Champions ställdes några av världens bästa förare mot varandra på ROC:s ikoniska parallellbana, specialbyggd på is för första gången under tävlingens drygt 30-åriga historia. Efter ett kraftigt tidvatten så tvingades man att genomföra lördagens tävlingar på den inre halvan av banan, men på söndagen kunde förarna släppa loss över hela banan efter ett fantastiskt arbete av maskinförare och banpersonal.

Finalen avgjordes i blåst och snöfall inför fullsatta läktare med svenska fans som trotsade kylan för att se en duell i fem akter mellan ett par riktiga legender: niofaldige världsrallymästaren Sébastien Loeb och fyrfaldige F1-världsmästaren Sebastian Vettel.

Efter en spännande final där båda förarna verkligen pressade sig till gränsen i snöstormen, besegrade fransmannen Loeb sin tyska rival med tre heatsegrar mot en för att bli korad till

ROC Champion of Champions för fjärde gången i ordningen. Han delar nu rekordet på fyra segrar med Didier Auriol som för övrigt var hans partner i Team France i lördagens ROC Nations Cup.

Under helgen tävlade stjärnförarna om äran i en blandning av identiska fordon – inklusive FIA RX2e eldriven rallycrossbil, Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport, offroad Polaris RZR PRO XP och de med 100 % fossilfritt biobränsle drivna SuperCar Lites-bilarna.

Förarna som gjorde upp om titeln i Race Of Champions Snow & Ice var; Sebastian Vettel, Mick Schumacher, Mika Häkkinen, Sebastian Loeb, Helio Castroneves, David Coulthard, Tom Kristensen, Didier Auriol, Jimmie Johnson, Colton Herta, Benito Guerra, Jamie Chadwick, Mattias Ekström, Johan Kristoffersson, Timmy Hansen, Emma Kimiläinen samt Petter och Oliver Solberg. För att möjliggöra genomförandet hade arrangören hjälp av en uppsättning Volvo hjullastare från Swecon. Läs mer om Swecon och Race Of Champions på www.swecon.se/roc22



SE Equipment lagerhåller & levererar redskap för att snabbt kunna möta dina & marknadens behov.

SE EQUIPMENT
NORDENS STÖRSTA REDSKAPSLAGER

www.seequipment.se

FS

En produktportfölj för verklig grävmaskinseffektivitet!



STEELWRIST
EARTHMOVING EFFICIENCY

www.steelwrist.com

Hans Fransson om Dig Assist: Bästa grävsystemet – och bra support

Hans Fransson har kört med grävsystem sedan 2000-talet och testat det mesta. De senaste två åren har han använt Dig Assist Topcon 3DMC och betyget blir högt. – Dig Assist är ett av de två bästa grävsystemen, om inte det absolut bästa.

Hans Fransson bor med familjen i Gävle, men det var på gymnasiet i Bräcke han fick sin maskinförarutbildning. Examen från skolan tog han 2003, men han satt och spakade grävmaskin långt innan gymnasieåren.

– Ja, efter sexan så sommarjobbade jag hos en bonde som hade en Åkerman H7. Det var långt före alla tekniska och digitala hjälpmedel. Jag satt och grävde med en stel tandskopa. Jag är glad att jag har den erfarenheten, om det digitala någon dag skulle krångla.

Nu har Hans inte haft något krångel med just Dig Assist. Tvärtom, när han började på Maskinresurserna i Sala för två år sedan – med arbetsplats på Microsofts bygge av serverhallar i Gävle – så fick han en splitter ny Volvo EW160E med Dig Assist Topcon 3DMC.

ANVÄNDARVÄNLIGT

– Swecon ordnade utbildning på Dig Assist när jag fick maskinen. Sedan har det funkat bra. Jag gillar verkligen hur Dig Assist är uppbyggt. Det är användarvänligt och det finns hur många funktioner som helst. Jag använder inte i närheten av alla funktioner, men de finns där om jag skulle behöva dem.

Till vardags använder han Dig Assist i alla jobb. Utsättaren, som inte behöver vara på plats, skickar digitala filer på grävjobb trådlöst till hans Dig Assist. Sedan är det bara att köra.

– Jag skulle kunna köra på gps hela tiden, men när det blir riktigt finlin kör jag med laser på det gamla sättet med fasta utsättpunkter. Handlar det exempelvis om självfallsledning, där fallet ska vara några centimeter på 25 meter, så måste allt vara på millimetern. En annan fördel med Dig Assist är samarbetet med mjukvaruleverantören Topcon.

– De lyssnar på oss och de kommer ständigt med förbättringar. Dessutom har de en väldigt bra support.



DIG ASSIST VÄXER

I december hade Markresurserna i Sala bjudit in Kristofer Karlsson, utbildare på Swecon, för en halv dags utbildning i Dig Assist. Det uppskattar Hans Fransson, även om mycket var repetition.

– Det är bra att repetera, men det var också en hel del nytt. Det var också nyttigt för mina kollegor som inte känner till Dig Assist så bra. Av Markresursernas 20-tal grävmaskiner är hälften utrustade med Dig Assist. De övriga har andra grävsystem. Anders Eriksson Söderman, vd och ägare av Markresurserna, skulle gärna att det var mer enhetligt.

– Jag tror Dig Assist kommer att dominera den svenska marknaden för grävsystem, så jag vill gärna ha det systemet i fler maskiner. Men det är inte riktigt så enkelt.

– Förarnas trivsel är också mycket viktigt. Vill de ha något annat, så är jag flexibel. Men jag försöker styra mot Dig Assist i nya maskiner. <



FAKTA DIG ASSIST

- Dig Assist i kombination med Volvo Co-pilot är en samling verktyg utformade för att leverera noggrannhet vid grävning på betydligt mindre tid jämfört med konventionella metoder. Oavsett om du jobbar med markplanering, dikesgrävning, släntning eller skapar markprofiler blir arbetet med grävning snabbare, enklare eller säkrare.
- 2D är avsett för ytjustering och släntarbeten och använder realtidsdata för att lotsa till det perfekt utförda jobbet.
- N Field Design gör tidskrävande jobb enklare med hjälp av navigationsteknik som ger noggrannhet ner till centimeternivå vid exempelvis dikning samt förberedelser för grunder, uppfarter och pooler.
- 3D är det perfekta valet för komplexa och större infrastrukturprojekt. Topcon 3DMC för Dig Assist erbjuder full tredimensionell funktionalitet, så att designen kan laddas upp direkt till Volvo Co-pilot. Importera bara en projektfil och börja arbeta.

DFDS beställer totalt 125 eldrivna lastbilarfrån Volvo



Volvo Lastvagnar har fått en order på ytterligare 25 tunga, helelektriska lastbilar från DFDS, norra Europas största sjöfrakt- och logistikföretag. De nya fordonen är en tilläggsbeställning till rekordordern på 100 Volvo FM Electric i oktober och innebär att Volvo ska leverera totalt 125 eldrivna lastbilar till DFDS.

– Gröna investeringar i den tunga transportindustrin är en förutsättning för att nå de utsläppsminskningar som behövs för DFDS, kunder och samhället. Vårt partnerskap med Volvo Lastvagnar gör att DFDS kan investera ytterligare i gröna transportlösningar, som redan är mycket efterfrågade bland kunderna. Vi hoppas att detta ökar efterfrågan på gröna infrastrukturlösningar över hela Europa, säger Niklas Andersson, Executive Vice President och Head of Logistics Division på DFD.

Lastbilarna som är av modellen Volvo FM Electric, kan köras upp till 500 km under ett arbetspass, med en snabb-laddning under exempelvis ett lunchstopp. Volvo FM Electric har en totalvikt på upp till 44 ton och kan laddas både över natten vid hemmadepån och via högeffektladdning under dagen.



Volvo Lastvagnars ellastbilar testade i extrem vinterkyla

Volvo Lastvagnar har testat sina eldrivna lastbilar i extrem vinterkyla nära Polcirkeln.

– Vi har kunder över hela världen och våra lastbilar behöver prestera överallt, så därför är det av högsta vikt att göra tester i tufft klimat, säger Jessica Sandström, global produktchef på Volvo Lastvagnar. Vad händer med en batterielektrisk lastbil när termometern visar -25° C och vinden är hård? För att kunna besvara frågan har Volvo Lastvagnar genomfört vintertester i den nordligaste delen av Sverige. Ett resultat av vintertesterna är en ny funktion för att bibehålla batteriernas prestanda, även när temperaturen kryper ner långt under nollgradigt, som kallas för Ready to Run. Funktionen förbereder lastbilen för arbetsdagen genom att sätta på värmen i förväg vid kyla, eller när det är riktigt varmt väder, genom att kyla ner batterierna och lastbilshytten. Den optimala temperaturen för batterierna är runt +25° C och föraren kan på ett enkelt och smidigt sätt fjärrstarta värmen eller kylan i förväg via en app.

Swecon på Instagram

Nyheter om Swecon dyker upp på sociala medier varje dag. Här är några höjdpunkter från våra lokala Instagram-konton som vi vill lyfta. Har du sett några egna favoriter? Tipsa oss gärna på swecon-magazine@swecon.com eller skicka ett pm på [@sweconvolvoce](https://www.instagram.com/sweconvolvoce)



"RGS Nordic i Norrköping med sin nya EC220EL för materialhantering. Oilquick för snabba byten, extra hyttfilter för säker förarmiljö, gummipads mm. Tack för denna gång!"



"Leverans av EWR130E till Nybro Schakt! Lasse o Mille ska sköta om denna maskinen."



"Efter leveransbesök hos Sven-Johan Magnusson på Axelvalds Gård utanför Laholm. Denna fina L60H utrustad med bl a Light-skärmar, Michelin-hjul och mycket mer levererade vi för en tid sedan. Vi på Swecon tackar Sven-Johan och önskar ett stort lycka till med maskinen."

Möt Volvo LX03: anläggningsbranschens intelligenta framtid

Volvo LX03 är inspirerad av ett koncept utarbetat av ingenjörer och designers hos Volvo CE och LEGO® Technic och är en betydande milstolpe som bryter ny mark i utvecklingen av smarta entreprenadmaskiner. Det är också första gången som en LEGO® Technic-modell har byggts som en riktig maskin i verklig storlek. Den representerar både nästa steg i Volvo CE:s forskning och utveckling av maskinintelligens och företagets åtagande att fasa ut fossila bränslen i anläggningsbranschen.

– Vi måste förändra anläggningsbranschen genom smarta och mer hållbara lösningar som kan göra skillnad globalt, säger Melker Jernberg, vd för Volvo CE. Vår senaste Concept Lab-prototyp LX03 är ett exempel på just detta.

Prototypen LX03 har byggts av ett tvärfunktionellt team av ingenjörer, programmerare och verkstadstekniker från Volvo



Prototypen LX03 med LEGO® Technic koncept-hjullastaren ZEUX.



LX03 med sin unika "sax"-ram.

CE:s anläggningar i Eskilstuna, Sverige och Konz, Tyskland, i samarbete med designers i Göteborg, Sverige. Den är en 5-tons hjullastare vilken har utvecklats som ett modulärt koncept med möjlighet att göra maskinen större eller mindre enbart med en eller två ändringar i tillverkningsprocessen. Den delar dessutom drivlinan med L25 Electric, vilket gör den till en utsläppsfri maskin med låg ljudnivå och en drifttid på upp till åtta timmar beroende på applikationen.

LX03 är utformad för att vara smart och säker på arbetsplatsen, utrustad med intelligens som ger förmåga att anpassa sig till olika scenarier, fatta beslut i realtid och, framför allt, samarbeta med människor. Den kan programmeras att utföra tunga, repetitiva eller riskfyllda arbetsuppgifter, vilket minskar behovet av att ha personal på platsen.

Ny på jobbet

Swecon växer och vi blir fler. Här presenterar vi nya medarbetare som har nära kontakt med våra kunder och partners.



Camilla Fridolfsson är ny servicechef i Södertälje. Hon började sin anställning den 1 januari.



Michael Holm är ny reservdelschef i Göteborg. Han började sin tjänst den 1 januari.



Johan Ottosson började sin anställning som försäljningschef Region syd den 18 januari. Han är placerad i Staffanstorps.



Kristoffer Holmberg heter Swecons nye säljare i Växjö. Han började sin tjänst den 1 februari.



Jessika Hägglings är från 1 mars vår nya platschef i Umeå.



Jonathan Thorsson heter vår nye servicechef i Göteborg. Han började sin anställning den 1 januari.

Tyck till och tipsa!

Det här var ytterligare ett nytt välmatat nummer av Swecon Magazine! Hoppas att du uppskattar blandningen av nyheter samt reportage om intressanta företags- och människor. Har du synpunkter, mejla oss gärna på swecon-magazine@swecon.com

Självklart vill vi även att du tipsar oss om du vet något intressant som skulle passa Swecon Magazine.

Fredrik Rigö
Chef Marknadskommunikation



Volvo
Minigrävare

V O L V O

Volvo EC18E i ett startklart paket

Volvo EC18E säljs i paket med det nya tiltfästet TCX från Steelwrist, en skopsats med grävskopa, kabelskopa, planerskopa på ett maskinsläp från Brenderup. Priset gäller så långt lagret räcker. Läs mer på www.swecon.se/ec18e-22



Volvo
Reservdelar

V O L V O

Begagnade delar med beprövad kvalitet

Swecon driver en miljöanpassad demonteringsanläggning och erbjuder begagnade Volvo reservdelar med garanti, så att du kan fokusera på din kärnverksamhet. Finns delen i lager skickas den direkt. Läs mer på www.swecon.se/begres



Agrolkortet
Laddat med fördelar!

Agrolkortet hos Swecon

Agrolkortet är ett Mastercard laddat med bondförnuftiga förmåner. Det ger dig ett av marknadens bästa pris på bränsle, bättre försäkringsskydd och enklare pappersarbete tack vare alla köp samlat på ett ställe. Läs mer och ansök på www.swecon.se/agrolkortet