

spirit

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT MAGAZIN



WIE VIEL WIEGT VERGANGENHEIT?

MODERNSTE VOLVO-MASCHINEN IN EINEM 500 JAHRE ALTEN STEINBRUCH

Es regnet nicht nur – es schüttet: Zuverlässige Volvo-Maschinen halten in Papua-Neuguinea die Dinge in Bewegung.

Spotlight: STUFE IV / Tier 4 Final: Wie Volvo CE bei den Abgasen die Quadratur des Kreises gelingt.

Aus der Praxis: Innovative Lösungen rücken den Händler in den Mittelpunkt des Geschehens.

Fahrecke: Zwei Männer, eine Leidenschaft – es muss eine Volvo-Maschine sein.

Plus: Volvo CE ist gut auf das Wirtschaftswachstum in Nigeria vorbereitet und gibt jungen Menschen in Brasilien eine Zukunft.





VON ANFANG BIS ENDE STETS FÜR SIE DA

Volvo bietet eine breite Palette von Produkten und Leistungen an, die von echtem Mehrwert sind – Lösungen, die ihren Besitzern noch Jahre nach dem Kauf von großem Nutzen sein werden. Volvo bietet eine ganzheitliche Lösung für all Ihre Bedürfnisse, die jeden Aspekt im gesamten Lebenszyklus einer Maschine berücksichtigt – von der Finanzierung beim Kauf über den Service und die Telematik bis hin zur eventuellen Modernisierung oder Entsorgung. Alle Leistungen haben das Ziel, für mehr Kapazität, Produktivität, Effizienz und vor allem Zufriedenheit zu sorgen. Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Händler vor Ort oder besuchen Sie uns unter: www.volvoce.com

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



Inhalt

- 5 **Es regnet nicht nur – es schüttet**
Wer eine Flüssiggasleitung in einem abgelegenen Gebiet von Papua-Neuguinea verlegen will, braucht starke, zuverlässige Volvo-Maschinen, um die Dinge in Bewegung zu halten.
- 9 **Inside Track (In der Spur)**
SMT – Nigeria. Wir treffen Pierre Peeters, den Mann mit dem Überblick über das Wachstum von Volvo CE in einem der am schnellsten wachsenden Märkte der Welt.
- 17 **Spotlight (Im Rampenlicht)**
Stufe IV / Tier 4 Final. Das Geheimnis der „Green Power“. Wie Volvo CE bei den Abgasen die Quadratur des Kreises gelingt.
- 25 **Globetrotting – Myanmar**
Volvo CE baut in diesem geheimnisvollen Land, das sich auf dem Weg zum Wirtschaftswachstum befindet, auf seine führende Marktposition im Bergbau.
- 33 **Gib einem Mann einen Fisch...**
Der Volvo-Händler, der immer wieder jungen Leuten in Brasilien eine Zukunft gibt.

Gegensätze ziehen sich an

F. Scott Fitzgerald sagte einmal, hohe Intelligenz erkennt man daran, dass jemand gleichzeitig zwei gegensätzliche Meinungen haben und sich dennoch normal verhalten kann.

Es mag schwierig sein, gleichzeitig an zwei einander widersprechende Konzepte zu glauben. Eines aber wird in dieser neuesten Ausgabe der Zeitschrift Spirit klar: Für Volvo stellt der Umgang mit Widersprüchen kein Problem dar.

In dieser Ausgabe von Spirit unternehmen wir eine Reise nach Italien, in die Apulischen Alpen und besuchen dort einen 500 Jahre alten Steinbruch, aus dem schon Michelangelo sein Material holte und dessen Marmor in einigen der berühmtesten, symbolträchtigsten Bauwerken und Skulpturen verarbeitet wurde. Der italienische Steinbruchbetreiber Henraux arbeitet schon fast 200 Jahre in diesem Steinbruch, heutzutage allerdings mit Baggern und Radladern von Volvo, um die großen, hier geförderten Mengen bewältigen zu können.

Das Umfeld des alten Steinbruchs steht in starkem Kontrast zu der nun folgenden Geschichte, die von brandneuen, hochmodernen Tier 4 Final Motoren von Volvo CE handelt. Mit einer ausgefeilten Technik senken die neuen Motoren die schädlichen Abgase drastisch (95 Prozent).

Spirit entführt uns auch in die fernen Hochebenen von Papua-Neuguinea, wo 70 Volvo-Maschinen bei der Verlegung einer Flüssiggasleitung mitarbeiten. Als ob nicht bereits die Abgeschiedenheit dieses Gebietes schwer genug zu ertragen wäre, fallen hier auch noch mehr als zehn Meter Regen im Jahr, was, gelinde gesagt, widrige Bedingungen zur Folge hat. Volvo-Maschinen macht das allerdings wenig aus. Zur gleichen Zeit arbeitet im heißen, trockenen australischen Neu-Süd-Wales eine Flotte von Radladern und Knicklenkern in einer Sandgrube von mehr als einem Quadratkilometer Fläche, der größten des Kontinents.

Bei so vielen Geschichten darüber, wie schwer Volvo-Maschinen an allen Enden der Welt tagein, tagaus schuffen, müssen wir aber auch erzählen, dass sich Volvo genauso leidenschaftlich engagiert, wenn es nicht um Arbeit geht. Wir sprechen mit Guo Xiang, Senior Manager für Entwicklung von Ersatz- und Zubehörteilen bei Volvo Construction Equipment



China in Shanghai und früherer Handelsmatrose, der an einem Testtörn mit dem Team Sanya, einem der sechs Teilnehmer des Volvo Ocean Race 2011-12, teilgenommen hat. Er spricht über eine der härtesten, aber auch unvergesslichsten Erfahrungen seines Lebens.

Ich glaube, es stimmt, was man sagt, dass sich Gegensätze anziehen. Und Volvo beweist immer wieder, wie erfahren das Unternehmen darin ist, Extreme auf beiden Seiten des Spektrums und alles dazwischen zu bewältigen.

Text: Klas Magnusson

HERAUSGEBER Volvo Construction Equipment
CHEFREDAKTEUR Klas Magnusson **STELLVERTRETENDER HERAUSGEBER** Klas Magnusson
EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN EMG Communications Ltd
MIT BEITRÄGEN VON Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo
FOTOS Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

POSTADRESSE: VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 – 1082 BRÜSSEL, BELGIEN.

E-MAIL: VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

ALLE RECHTE VORBEHALTEN. DIE VERVIELFÄLTIGUNG UND EINSPEICHERUNG SOWIE VERARBEITUNG IN ELEKTRONISCHEN SYSTEMEN VON TEXTEN, DATEN ODER GRAFIKEN IST OHNE VORHERIGE SCHRIFTLICHE GENEHMIGUNG VON VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT WEDER GANZ NOCH AUSZUGSWEISE ZULÄSSIG. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ÜBERNIMMT KEINE VERANTWORTUNG FÜR DIE RICHTIGKEIT DER ANGABEN IN DEN AUTORENBEITRÄGEN ODER DIE DARIN ENTHALTENEN MEINUNGSÄUSSERUNGEN. DAS MAGAZIN ERSCHEINT VIERMAL JÄHRLICH. DRUCK AUF UMWELTSCHUTZPAPIER.

www.volvoce.com/global

Verfolgen Sie uns auf:



Die App vom Volvo Spirit ist nun auch im Apple iTunes-Store erhältlich.



TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



CUSTOMER SERVICE

PRODUKTE UND SERVICELEISTUNGEN VON VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT SIND NUR EINEN KLICK ENTFERNT.

Ihren Händler vor Ort finden Sie unter www.volvoce.com

RELIABILITY



Es regnet nicht nur – es schüttet



Beim Verlegen einer Flüssiggasleitung im abgelegenen Hochland von Papua-Neuginea liegen Unwägbarkeiten förmlich auf der Hand. Jährliche Niederschlagsmengen von mancherorts mehr als 10.000 Millimetern sowie steiles, bergiges Gelände und eine spärliche Infrastruktur sind Dinge, die nur mit bärenstarken, zuverlässigen Maschinen wie denen von Volvo Construction Equipment (Volvo CE) zu bewältigen sind.

DIE ERSTE HÜRDE

Esso Highlands Limited, eine Tochter der weltweit größten börsennotierten Öl- und Gasgesellschaft ExxonMobil, hat das Unternehmen Spiecapag beauftragt, eine 300 Kilometer lange Flüssiggasleitung von den Hides Erdgasfeldern in Zentral-PNG bis Omati an der Küste des Papua Golfs zu bauen. Von hier verläuft die Pipeline weitere 400 Kilometer unter Wasser bis zur Flüssiggas-Aufbereitungsanlage in der Nähe der Landeshauptstadt Port Moresby.

Die Arbeiten an der Überlandleitung begannen in 2010 mit dem Bau eines Planums zu beiden Seiten der Gaspipeline, dem Bau provisorischer Arbeiterunterkünfte und dem Abbau sowie dem Transport von Kalkstein zum Ausgleich von Hügeln und Tälern, die die Pipeline-Trasse kreuzen. Für diese Aufgabe schaffte sich Spiecapag eine Flotte von 70 Volvo-Baumaschinen an. Dabei handelt es sich im Einzelnen um 45 knickgelenkte Dumper A30E, sieben Rohrleger PL461, fünf Motor-Grader G940, fünf Radlader L150F, vier Baggerlader BL71 sowie vier Walzen SD100.

„Nachdem Spiecapag den Zuschlag für die Pipeline erhalten hatte, mussten wir sehr schnell handeln – es blieb kaum Zeit für Verhandlungen“, berichtet Thomas Stemper, Key Account Direktor bei Volvo CE. „Volvo lieferte die Flotte in Zusammenarbeit mit Spiecapag in gerade einmal drei Monaten via Singapur. Es war eine gigantische Aufgabe, aber wir haben es geschafft und die Maschinen noch vor Fristablauf geliefert.“

DAS FUNDAMENT LEGEN

Das Planum entlang der Pipeline dient zum Transport von Arbeitern, Verpflegung, Nachschub, Material und Kraftstoff in der Bauphase. Volvo-Radlader bauen den Kalkstein in den Steinbrüchen entlang der Pipeline-Trasse ab, die knickgelenkten Dumper transportieren den gebrochenen Kalkstein zum Planum. Hier übernehmen Walzen und Motor-Grader den Kalkstein und verteilen und verdichten ihn auf dem Planum zu einer ebenen Straße.

„Es ist sehr schlammig“, erklärt Olivier Balloy, Projektleiter bei Spiecapag. „Ohne die leistungsstarken Volvo-Maschinen hätten wir die Arbeit nicht fortführen können. Sogar in der Trockenzeit können in PNG mehr als 50 Zentimeter Regen im Monat fallen. Dieser kann das Material zum Einebnen wegspülen, so dass wir ständig Nachschub an Gestein zum Wiederauffüllen dieser Bereiche benötigen.“

An verschiedenen Punkten entlang des Planums werden die verlegefertigen Rohre gestapelt. Mit Volvo-Rohrlegern werden speziell für den Transport der Rohre entlang der Trasse umgebaute knickgelenkte Dumper mit großen Aufliegern beladen. „Aufgrund des steilen, schlammigen Geländes können wir für den Transport der Rohre keine herkömmlichen Lkw verwenden. Die geländegängigen Volvo-Dumper sind da die ideale Lösung“, sagt der Projektleiter.

„Die Dumper kommen direkt aus dem Werk, wo sie mit der Anhängerkupplung für die Auflieger ausgerüstet wurden“, fährt Olivier Balloy fort. „Die Maschinen lassen sich nach getaner Arbeit auch wieder zu normalen Dumpfern umrüsten, womit sie für uns doppelt wertvoll sind.“

Volvo-Rohrleger wurden ausgewählt, weil sie unter anderem Rohre stapeln können. „Die auf einem Baggerdesign aufbauenden Rohrleger können sich um 360 Grad drehen. Damit können sie die Dumper am Rohrlagerplatz im Stehen beladen. Das trägt erheblich dazu bei, Kraftstoff zu sparen.“ Die Größe der Rohre variiert: Das größte hat einen Durchmesser von 81 Zentimetern, ist bis zu zwölf Meter lang und wiegt über acht Tonnen. „Diese Rohre werden ohne Zwischenstopp bis zu 20 Kilometer transportiert. Die Geräte müssen also äußerst robust sein.“

Maschinen von Volvo CE werden laut Balloy auch beim Bau der Unterkünfte für die Arbeiter eingesetzt: „Die Baggerlader sind Allzweckmaschinen, die für die Errichtung der provisorischen Unterkünfte und viele andere Aufgaben im Rahmen des Projekts eingesetzt werden.“

„Volvo-Dumper kommen auch auf unwegsamem Terrain zurecht und stellen somit die beste Lösung dar.“



„Es war ein riesiger Auftrag, aber wir haben ihn bewältigt und sogar vorzeitig geliefert.“


WERTSCHÖPFUNG UND UNERREICHTER KUNDENDIENST

„Einer der Hauptgründe, warum wir uns bei diesem Projekt für Volvo CE als Partner entschieden haben, war die zu realisierende Wertschöpfung“, bekennt Olivier Balloy. „Die anspruchsvollen und dennoch robusten Maschinen sind sehr bedienerfreundlich. Volvo hat sogar eigens Ausbilder an diesen entlegenen Ort geschickt, die den Arbeitern vor Ort die Bedienung erklären. Sie haben aber nicht nur die Bedienung erläutert, sondern auch, wie sich die Maschine effizienter und sicherer einsetzen lässt.“

Volvo-Baumaschinen sind gespickt mit Features, die die Sicherheit verbessern. So zum Beispiel ein vergrößertes Sichtfeld, Heckkameras, ergonomische Steuerelemente und On-Board-Wiegesysteme, die der Projektleiter von Spiecapag als unverzichtbar für die Sicherheit betrachtet.

Thomas Stemper von Volvo CE, der in den Ausschreibungsprozess direkt eingebunden war, hebt hervor, dass eine Flotte aus Volvo-Baumaschinen weitere Vorteile bringt. „Viele Maschinen der Volvo-Familie verwenden die gleichen Bauteile, wodurch diese deutlich schneller verfügbar sind. Zur Unterstützung dieses Projekts halten wir vor Ort Ersatzteile im Wert von zwei Millionen US-Dollar vor. Mit unserem Ersatzteilverteiler- und Logistiknetz können wir Ersatzteile rechtzeitig liefern, um die Maschinenlaufzeiten zu maximieren.“

„Eine Vor-Ort-Kundenbetreuung ist für uns von unschätzbarem Wert, denn unsere Maschinen müssen pausenlos arbeiten.“

Ein Team erfahrener Volvo-Techniker ist vor Ort, um Reparaturen und Wartungsarbeiten durchzuführen. „Die Volvo-Kundenbetreuung ist unerreich“, lobt Olivier Balloy. „Eine Vor-Ort-Kundenbetreuung ist für uns von unschätzbarem Wert, denn unsere Maschinen müssen pausenlos arbeiten. Der Ersatzteil-Service von Volvo ist einer der Hauptvorteile gegenüber anderen Baumaschinenherstellern, und wir freuen uns auf eine lange Geschäftsbeziehung mit CJD Equipment, unserem Händler in Australien.“ 

Text: Holly Brace





Der Volvo-Mann mit dem Überblick über einen der am schnellsten wachsenden Märkte der Welt.

„DIE LEUTE IN NIGERIA ARBEITEN MIT UNS ZUSAMMEN, WEIL WIR PRÄSENT SIND UND ÜBERALL EINEN KUNDENDIENST ANBIETEN KÖNNEN.“



Fünfzig mobile Werkstätten betreuen die Kunden im ganzen Land.

IN NIGERIA SCHEINT EINFACH ALLES ZU WACHSEN: VON DEN ÜPPIGEN GRÜNEN BÄUMEN UM DIE HAUPTSTADT ABUJA HERUM BIS HIN ZUR WUSELNDEN BEVÖLKERUNG DER HANDELSMETROPOLE LAGOS. EIN LAND IM WACHSTUMSRAUSCH.

Eine prosperierende Ölindustrie, die zu einer immer besseren Infrastruktur führt, und eine stetig wachsende Mittelschicht sind die Eckpfeiler einer der weltweit am schnellsten wachsenden Wirtschaften. Bestes Beispiel hierfür ist das fantastische Eco Atlantic Project in Lagos, über das wir in der vorangegangenen Ausgabe des Volvo Spirit berichteten.

Während die Bauwirtschaft andernorts mit den Auswirkungen der Rezession zu kämpfen hat, wächst der Markt in Nigeria unaufhaltsam. Und SMT-Nigeria, die Volvo-Vertretung in Nigeria und anderen afrikanischen Staaten, kann durch eine ideale Position davon profitieren.

Als Zeichen der grenzenlosen Zuversicht eröffnet SMT-Nigeria diesen Sommer in Abuja eine neue Niederlassung – ein Standort, auf den man vor Ort wirklich stolz ist. Dort werden etwa 50 Mitarbeiter beschäftigt, und es lassen sich bis zu 200 Maschinen unterbringen.

EINE NEUE DIMENSION

Die Hauptstadt wurde in den 1980er Jahren erbaut und wächst ständig. Also ist es folgerichtig, die neue Handelsvertretung hier anzusiedeln. Vorher lag der Hauptsitz von SMT-Nigeria in Lagos und hatte mehr als 50 mobile Werkstätten,



Ein neuer Händler in Abuja wird rund 50 Leute einstellen und 200 Maschinen übernehmen.

„WIR HABEN AUCH VERBINDUNGEN ZU DEN SCHULEN VOR ORT, UM LEHRLINGE AUFNEHMEN UND SIE IN DEN BEREICHEN VERKAUF, VERWALTUNG UND TECHNIK AUSBILDEN ZU KÖNNEN.“

welche die Kunden landesweit betreuen. Diese mobilen Werkstätten werden ihre wichtige Arbeit fortsetzen, doch die neue Vertretung verleiht dem Unternehmen eine ganz andere Dimension.

„Alle großen Baufirmen haben ihren Stammsitz in Abuja“, sagt Geschäftsführer Pierre Peeters, verantwortlich für Verkauf und Kundendienst in Nigeria. „Das ist einfacher, da die nigerianische Regierung, einer der wichtigsten Kunden, ihren Sitz hier hat. Zudem liegt die Stadt zentral, so dass andere Landesteile von hier aus leicht zu erreichen sind.“

Pierre Peeters, der schon in anderen afrikanischen Ländern für SMT-Nigeria gearbeitet hat und ein intimer Kenner des Marktes ist, wird in Lagos bleiben. „Wir müssen hier auch weiterhin präsent sein. Das hat vor allem logistische Gründe. Alle Maschinen kommen hier im Hafen an. Auch der Luftfracht-Expressversand erfolgt über Lagos. Zukünftig wollen wir in Lagos einen ähnlichen Standort wie den in Abuja aufbauen.“

In der Niederlassung in Abuja befindet sich auch die technische Zentrale des Unternehmens, inklusive Schulungszentrum. Das ist notwendig, weil aufstrebende Wirtschaften wie Nigeria häufig noch von einem Fachkräftemangel ausgebremst werden. „Es ist eine Herausforderung, qualifizierte einheimische Techniker zu rekrutieren“, bekennt Peeters. „Deswegen bauen wir das Schulungszentrum. Wir werden auch Fahrer ausbilden und dazu Simulatoren nutzen.“

ENGAGIERTE MITARBEITERGEWINNUNG

„Wir stehen in Kontakt mit lokalen Schulen, um Studenten zu übernehmen und Lehrstellen im Verkauf, in der Verwaltung oder als Techniker anzubieten. Das ist wie in Europa oder dem Rest der Welt: Man muss sich eine Belegschaft aufbauen.“

Die SMT-Gruppe, früher ATC-Nigeria, fasste 2003 im afrikanischen Markt Fuß. Als belgisches Unternehmen

hatte die Firma noch aus der Kolonialzeit gute Kontakte zur Demokratischen Republik Kongo, wo sie sich auch zunächst niederließ.

Seitdem hat sie sich über den gesamten Kontinent ausgebreitet, nach Benin, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Kongo, DR Kongo, Gabun, Ghana, Elfenbeinküste, Liberia, Ruanda und Togo. Warum wächst der afrikanische Markt, und warum geht es SMT-Nigeria so gut? „Wir sind mit der Arbeitseinstellung des Volvo Customer Service hergekommen, was einige unserer Konkurrenten wohl nicht getan haben.“

GUTER KUNDENDIENST IST UNABDINGBAR

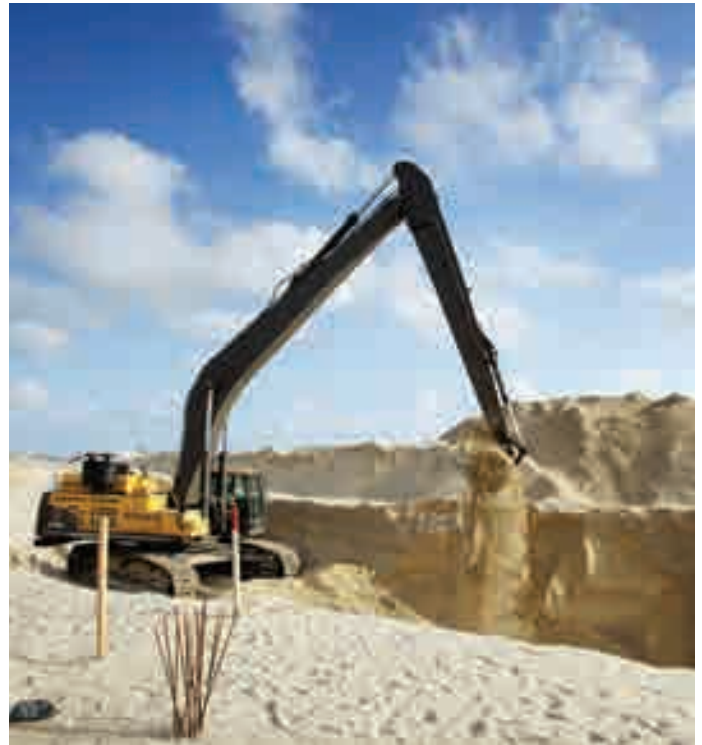
„Steigende Nahrungsmittelpreise und eine wachsende Bevölkerung machten eine schnellere Entwicklung der Infrastruktur notwendig.“

Afrika ist zwar ein einzigartiger Markt mit spezifischen Herausforderungen, aber laut Pierre Peeters, gibt es dennoch viele Gemeinsamkeiten mit anderen Regionen. „Die Menschen verlangen nach einem guten Kundendienst, vielleicht sogar noch mehr als auf dem europäischen Markt. In Europa können Sie ein fehlendes Ersatzteil problemlos auftreiben. Hier kann das ohne Kundendienst auch mal ein oder zwei Wochen dauern.“

Es ist essentiell, die Maschinen am Laufen zu halten und Personal für deren Wartung zu beschäftigen. So stellen wir sicher, dass wir stets für unsere Kunden da sind. Die Leute in Nigeria arbeiten mit uns zusammen, weil wir präsent sind und überall Kundendienst anbieten können.

Deswegen sind die mobilen Werkstätten auch so wichtig. Kunden wollen Techniker haben, die zu ihnen kommen. Viele unserer Kunden haben übers ganze Land verstreut eigene Betriebsstätten. Eben dort, wo ihre Projekte laufen. Von einem Steinbruch oder einer Straßenbaustelle wollen sie die eigenen Maschinen nur ungern weit weg bewegen. Die Techniker müssen zu ihnen kommen.“

Als Volvo Spirit im April die neue Vertretung besuchte, war sie kurz vor der Fertigstellung. Einige der Maschinen, die auf dem weitläufigen Gelände stehen werden, sind auf einer nahegelegenen Abbruchbaustelle im Einsatz. Fünf Bagger des Typs EC380 von ITB Nigeria bauten gerade einen Schutzwall um ein unbenutztes Betongebäude herum, bevor ein kleiner, elektrischer Funke es in Schutt und Asche legte.



„EIN STEINBRUCH ODER EIN STRASSENBAUPROJEKT WILL SEINE MASCHINEN NICHT HERUMFAHREN, SIE MÜSSEN DAHIN KOMMEN.“

„Es dauerte vier Jahre, es zu bauen, und jetzt ist es in 15 Sekunden in sich zusammengefallen“, sagt Joseph El-Haddar, Baustellenleiter. Anschließend machte sich eine Flotte von Volvo-Baggern daran, eine neun Meter tiefe Baugrube für die Fundamente eines neuen Gebäudes auszuheben.

Ein weiteres, aufregendes Projekt in Abuja, bei dem SMT-Nigeria und Volvo Construction Equipment mittendrin sind. 

Text: Dan Waddell

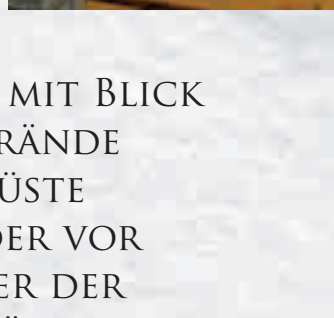
Fotos: Julian Cornish Trestrail



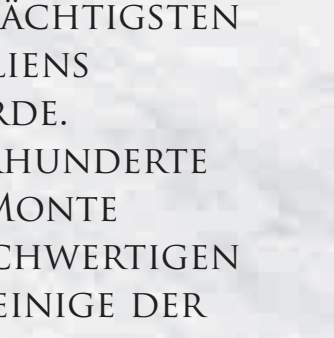
WIE VIEL WIEGT VERGANGENHEIT?



HOCH OBEN IN DEN VORALPEN MIT BLICK
AUF DIE ELEGANTEN RIVIERA-STRÄNDE
DER ITALIENISCHEN VERSALIA-KÜSTE
LIEGT EIN ALTER STEINBRUCH, DER VOR
MEHR ALS 500 JAHREN VON EINER DER



GESCHICHTSTRÄCHTIGSTEN
PERSONEN ITALIENS
ANGELEGT WURDE.
MEHRERE JAHRHUNDERTE
LIEFERTE DER MONTE
ALTISSIMO HOCHWERTIGEN
MARMOR FÜR EINIGE DER



BEKANNTESTEN BAUWERKE
DER WELT UND DAS
AUSGANGSMATERIAL FÜR
BEKANNTE BILDHAUER.
HEUTE ARBEITEN HIER DIE
MODERNSTEN MASCHINEN
VON VOLVO CONSTRUCTION
EQUIPMENT (VOLVO CE).





Die Rohstoffvorkommen des Monte Altissimo wurden im frühen 16. Jahrhundert entdeckt, und ihre Ausbeutung wurde von Michelangelo, einem der großen Köpfe der Renaissance, vorbereitet. Der Bildhauer, Maler, Architekt, Poet und Ingenieur legte drei Jahre lang die Grundlagen für den Marmorsteinbruch, indem er in der Gegend den Bau von Straßen und Brücken beaufsichtigte.



Dann lagen die Steinbrüche im Nordwesten der Toskana mehr als einhundert Jahre brach, bevor sie 1821 von Marco Borrini di Seravezza, einem wohlhabenden Einheimischen, und dem Franzosen Jean-Baptiste Alexandre Henraux aufgekauft und wieder in Betrieb genommen wurden. Nach seitdem ununterbrochenem Betrieb gehören sie heute dem Unternehmen Henraux S.P.A., einem führenden Steinbruchbetreiber, der in zahlreichen Steinbrüchen in dieser spektakulären Gegend Granit und Marmor abbaut.

Der berühmte Marmor von Henraux wurde weltweit in vielen bekannten Bauwerken verbaut. So zum Beispiel in der Kathedrale St. Isaac in St. Petersburg, der Sakristei von St. Peter in Rom, beim Wiederaufbau



„UNSER UNTERNEHMEN ARBEITET SEIT FAST 200 JAHREN IN DEM CARVAIOLE-STEINBRUCH AM MONTE ALTISSIMO.“



der Abtei von Monte Cassino, der Großen Moschee von Abu Dhabi und den Emirates Towers in Dubai. Darüber hinaus haben ihn viele berühmte Bildhauer genutzt: Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Miró oder Isamu Noguchi.

MODERNE TECHNIK

Der 1.300 Meter über dem Meeresspiegel gelegene Steinbruch mag ja schon alt sein, doch die beiden Volvo-Baumaschinen, zum Beispiel ein Raupenbagger EC700C sowie ein Radlader L350F, die dort den heiklen, manchmal gefährlichen, anspruchsvollen Abbau und Transport der schweren Marmorblöcke erledigen, sind es hingegen keineswegs.



„Unser Unternehmen betreibt die Carvaiole-Steinbrüche auf dem Monte Altissimo seit fast 200 Jahren“, erzählt Paolo Carli, Vorstandsvorsitzender von Henraux. „Mit moderner Technik, wie Diamantkettensägen oder -drahtmaschinen, schneiden wir den Marmor aus dem Berg heraus. In verschiedenen großen Blöcken transportieren wir

„CARETRACK SOWIE DIE BETREUUNG UND EIN WARTUNGSVERTRAG LASSEN UNS RUHIG SCHLAFEN.“

ihn dann ins Tal, wo wir ihn zu Platten und Blöcken unterschiedlicher Dicke verarbeiten.“

Im Steinbruch werden fünf verschiedene Sorten Marmor abgebaut: Cervaiolo Arabesque, Altissimo Arabesque, Cervaiolo Statuary, Altissimo Statuary und Altissimo Calacatta. Sie kommen weltweit in Großprojekten zum Einsatz, insbesondere im Mittleren Osten und in den Vereinigten Staaten.

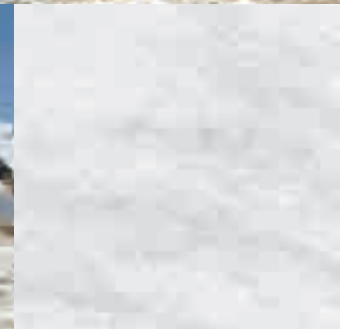
HERAUSRAGENDE VOLVO-QUALITÄT

Henraux besitzt eine große Maschinenflotte, um die großen im Steinbruch abgebauten Mengen an Marmor zu bewältigen. Der EC700C und der L350F sind die wichtigsten unter ihnen. Paolo Carli führt mehrere Gründe an, warum sich das Unternehmen für Volvo CE entschieden hat.

„Als es neue Maschinen anzuschaffen galt, haben wir uns bei Volvo CE intensiv umgeschaut, weil man dort das beste Preis-/Leistungsverhältnis für eine extrem hochwertige Technik bietet. Selbstverständlich sind bei der Auswahl neuer Maschinen zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen. Wir haben also nicht nur Preise und Eigenschaften verglichen. Wir haben auch Leute gefragt, die bereits über Erfahrung mit Volvo-Baumaschinen verfügen und hörten, dass sie durch die Bank eine sehr hohe Meinung von Volvo haben.“

Nach einer detaillierten Bewertung des Bedarfs kaufte Henraux den Raupenbagger EC700C sowie den Radlader L350F und kurze Zeit später einen Radlader des Typs L330E. „Der

Fokus auf Umweltfreundlichkeit sowie die geradezu obsessive Aufmerksamkeit, die Volvo CE den Bereichen Sicherheit und fortschrittliche Technologie widmet, haben uns vollends überzeugt,“ versichert Paolo Carli. „Ein weiterer, genauso wichtiger Faktor ist der hervorragende technische Kundendienst, der schnell und effizient arbeitet. CareTrack sowie ein



Paolo Carli,
Vorstandsvorsitzender von Henraux


„MAN BRAUCHT VIEL POWER,
WENN MAN DIESE BLÖCKE MIT
EINEM GEWICHT VON 20 BIS
30 TONNEN ANHEBEN UND
TRANSPORTIEREN WILL.“

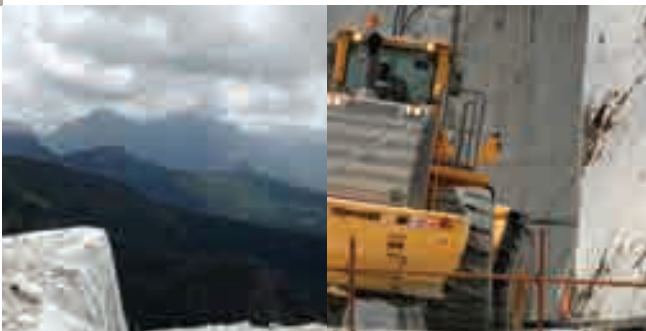
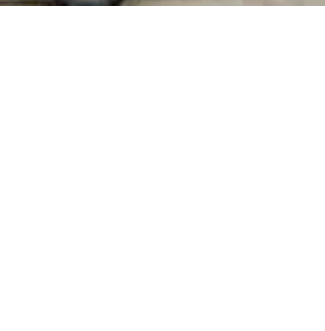
Service- und Wartungsvertrag lassen uns ruhig schlafen.“

SCHLÜSSELMASCHINEN VON VOLVO

Franco Pierotti, Berater des Betriebsleiters und Archivar der Geschichte des Steinbruchs erläutert, wie Maschinen von Volvo CE die Arbeit im Steinbruch erleichtert haben.

„Der Steinbruch wird beherrscht von den Maschinen, die in den verschiedenen Abbauphasen zum Einsatz kommen. Insbesondere der Raupenbagger EC700C wird für unterschiedliche Zwecke verwendet. Zunächst kippt er den Rohblock, der vorne aus dem Steinbruch herausgebrochen wurde. Bei beengten Platzverhältnissen verwendet man dazu hydraulische Winden. Nachdem der Rohblock gekippt wurde, bringt ihn der EC700C an die Stelle, an der er zugeschnitten wird.“

Wenn der Marmorblock den Steinbruch verlässt, verlädt ihn der Radlader L350F auf einen Lkw, der ihn schließlich ins Tal befördert. Heute ist das im Gegensatz zu früher dank solch moderner Geräte eine vergleichsweise simple Aufgabe. Doch es wird eine Menge Leistung benötigt, um die 20 bis 30 Tonnen schweren Brocken zu heben und zu transportieren“, betont Franco Pierotti. Die geschichtsträchtige Vergangenheit wiegt eben schwer im Steinbruch am Monte Altissimo. 





Das Geheimnis der „Green Power“: Wie Volvo Construction Equipment bei den Abgasen die Quadratur des Kreises gelingt.

„ES PASST VOLL UND GANZ ZU VOLVO, SICH SOWOHL DER UMWELT ALS AUCH DER QUALITÄT VERPFLICHTET ZU FÜHLEN.“



Die neu entwickelten Motoren erfüllen alle gesetzlichen Anforderungen der Stufe 4A.

AM 1. JANUAR 2014 TRITT DAS NEUE GESETZ ÜBER ABGASE VON MASCHINEN DER BAUINDUSTRIE IN KRAFT. TIER 4 FINAL (USA) BZW. STUFE IV (EU) SAGT VIELEN LEUTEN AUF ANHIEB NOCH NICHT VIEL, DRÜCKEN WIR ES ALSO ANDERS AUS: DER 1. JANUAR STELLT DEN HÖHEPUNKT EINER PHASE IN DER ENTWICKLUNGSGESCHICHTE DES MASCHINENBAUS DAR, NACH DEM NICHTS MEHR SO SEIN WIRD, WIE ES VORHER EINMAL WAR.

Ist das noch nicht deutlich genug? Wie wäre es hiermit? In Verbindung mit den bisherigen gesetzlichen Regelungen werden diese neuen Standards dazu führen, dass die Stickoxid-Emissionen und die Dieselpartikel drastisch, und zwar um sage und schreibe 95 Prozent, verringert werden müssen.

Wenn man sich das Abgasniveau der Baumaschinen über die letzten 15 Jahre anschaut, sieht es tatsächlich so aus, als wäre es im Diagramm nach unten durchgerutscht.

ERSTAUNLICHE ERRUNGENSCHAFT

Das allein ist schon eine erstaunliche Errungenschaft, die man feiern sollte. Abgesehen davon, ist Volvo Construction Equipment (Volvo CE) noch weiter gegangen. Das Unternehmen hat nicht nur die Abgase verringert, sondern auch daran gearbeitet, zugleich die Kraftstoffeffizienz zu verbessern und den Verbrauch zu reduzieren. So lässt sich „grün“ auch mit Leistung gleichsetzen. Aus Kreisen können eben doch Quadrate werden.

Einige Menschen haben im Hinblick auf die neuen Abgasregelungen prophezeit, dass infolgedessen die Leistung unausweichlich sinken würde. Für Volvo CE war dies ein großer Ansporn.

„Es passt voll und ganz zu Volvo, sich sowohl der Umwelt als auch der Qualität verpflichtet zu fühlen“, sagt Åsa Gabrielsson, Direktor des Projektbüros Technology Platforms.

„Natürlich gilt es, bei großen technischen Herausforderungen zu meistern, unseren Ingenieuren aber liegt es im Blut, gesetzliche Normen einzuhalten oder sogar noch zu unterbieten und dabei gleichsam Leistung und Qualität zu erhalten und die Umwelt nicht aus dem Auge zu verlieren. „Es gab ein paar Probleme während der Zwischenstufe 3B / Tier 4 Interim, die wir jedoch rasch lösen konnten. Im Januar 2014 werden wir funktionierende Maschinen in Betrieb nehmen können. „Unsere Projektteams haben nie daran gezweifelt, dass wir die gesteckten Ziele erreichen.“

Ja, ergänzt Peter Engdahl, Leiter für Motorenleistung, das Ziel bestand von Anfang an darin, nicht nur einfach die neuesten Abgasstandards einzuhalten, sondern gleichzeitig auch den Wirkungsgrad der Motoren zu erhöhen.

„Wir sahen es als Chance und nicht als eine Herausforderung“, betonte er. „Es war stets unser erklärtes Ziel, zusätzlichen Kundennutzen durch bessere Leistung und einen geringeren Kraftstoffverbrauch zu schaffen. Und, um ehrlich zu sein, wir haben unsere eigenen Erwartungen übertroffen.“

EINE EINZIGARTIGE LÖSUNG

„Um die neuesten Normen einzuhalten, die eine 80-prozentige Verringerung der Stickoxid-Emissionen gegenüber dem vorherigen Standard verlangen, entwickelte Volvo CE das neue EATS (Exhaust After Treatment System) zur Abgasnachbehandlung. Es nutzt die SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction), bei der eine nicht-toxische Flüssigkeit (Harnstoff) dosiert in den Abgasstrom eingespritzt wird, die das Stickoxid in unschädlichen Stickstoff umwandelt.

„Das EATS werden wir sowohl für Straßen- als auch für Geländefahrzeuge einsetzen und so die umfangreiche Arbeit nutzen, die unsere Kollegen bei Volvo Trucks und Busse bereits geleistet haben.“

Während das Unternehmen jedoch diese Technologien entwickelte – SCR ist bereits seit 2005 in mehr als einer Million Lkw von Volvo ausgiebig getestet worden – holte es gleichzeitig noch mehr an Effizienz aus seinen V-ACT-Motoren (Volvo Advanced Combustion Technology) heraus.

„Aus mechanischer Sicht ist es dasselbe Motorenkonzept wie zuvor“, erklärt Peter Engdahl. „Seit der Stufe 3B / Tier 4 Interim haben wir immerhin sowohl die Stickoxid-Emissionen um weitere 80 Prozent verringert als auch die

Verbrennung und ihre Steuerungssoftware optimiert. Das heißt auch, dass wir, wenn unsere Produkte nach Stufe IV /Tier 4 final auf den Markt kommen, mehr als drei Jahre Erfahrungen mit diesen Motoren in unseren Baumaschinen haben werden.“

VERBESSERUNGEN BEI WARTUNG UND EFFIZIENZ

Eine weitere wichtige Entwicklung im Hinblick auf Tier 4 final / Stufe IV ist der Wegfall der täglichen Regeneration (alle 10 bis 20 Betriebsstunden) des Dieselpartikelfilters. Bedingt durch das, für die jeweilige Anwendung, beste Abgassystem ist jetzt nur noch alle 500 Stunden ein „Reset“ der Abgasanlage erforderlich, wodurch dem Betreiber nur noch ein ganz geringer Aufwand abverlangt wird.

„Mit der Einführung der SCR-Technologie wird die Motoreffizienz durch den zusätzlichen Verbrauch von Harnstoff mit beeinflusst. Normalerweise könnte man die Kraftstoffkosten drastisch senken, in der Praxis jedoch muss der Betreiber auch die Kosten für das Additiv zahlen. Im Verlauf der Entwicklung haben unsere Ingenieure die Motoren soweit optimiert, dass sie für die Kunden möglichst niedrige Gesamtkosten in puncto Kraftstoff und Additiv verursachen.

„Wir haben einen um bis zu fünf Prozent höheren Wirkungsgrad gegenüber Stufe 3B / Tier 4 Interim gemessen. Das bringt riesige Einsparungen bei den Betriebs- und Instandhaltungskosten der Maschine.“

Alle zusammen haben zu diesem Erfolg beigetragen, erklärt Peter Österberg, Vizepräsident von Technology Platforms.

EINE HERAUSFORDERUNG UND EIN ERFOLG FÜR ALLE

„Das Wissen und Können des gesamten Unternehmens war gefordert – vom Einkauf über das operative Geschäft und dem Verkauf bis hin zum Kundendienst. Jeder musste diese Hürde nehmen. Wir alle mussten Neues lernen.

„Ja, es war eine große wirtschaftliche und technische Leistung, aber als Teil der Volvo-Gruppe hatten wir die Möglichkeit, mit den Bereichen Trucks und Busse, mit Volvo Penta und unseren Motorenpartnern zusammenzuarbeiten. Wir haben sehr eng kooperiert.“

„Das gibt uns eine ganze Palette an Lösungen, aus denen wir wählen können, denn verschiedene Maschinengrößen bringen unterschiedliche Anforderungen mit sich. Keiner unserer Mitbewerber hat so etwas, und wir haben den wesentlichen Vorteil gegenüber kleineren Herstellern, uns auf solche Ressourcen stützen zu können.“

Gabrielsson stimmt zu: „Die Entwicklungsprojekte sind für viele Einsatzgebiete geeignet und spiegeln das gesamte

„DIE ENTWICKLUNGSPROJEKTE SIND FÜR VIELE EINSATZGEBIETE GEEIGNET UND SPIEGELN DAS GESAMTE UNTERNEHMEN VOLVO CE WIDER.“


Unternehmen Volvo CE wider, wobei die Bereiche operatives Geschäft, Kundenbetreuung und Kundendienst stark einbezogen sind. Gemeinsam und bei allen betroffenen Maschinenprojekten bereiten wir uns auf den erfolgreichen Produktions- und Verkaufsstart von Volvo CE in den verschiedenen Regionen vor.“

NUTZEN FÜR DEN KUNDEN

Die neuen Motoren wurden in jeder erdenklichen Situation – von Minusgraden bis zu extremer Hitze und großer Höhe – getestet. Dabei wurde ihre Zuverlässigkeit ständig überwacht, und die Kunden konnten täglich auf die Unterstützung engagierter Technikerteams zählen. Die Motoren wurden mehr als 25.000 Stunden in knickgelenkten Dumpfern, Radladern und Baggern sowie auf Prüfständen getestet.

Noch in den Jahren 2008/2009 gab es Befürchtungen, dass die Bauindustrie Beschwerden gegen einige der von den neuen Emissionsgesetzen geforderten Maßnahmen vorbringen würde. So zum Beispiel dagegen, dass man Harnstoff in Maschinen mitführen und eine entsprechende Versorgungsinfrastruktur aufbauen soll, um ihn an weit entfernte Baustellen zu transportieren. Diese Ängste sind verschwunden, und das unterstreicht, wie weit die Industrie – und damit auch Volvo CE – gekommen sind.

„Ja, es war harte Arbeit, und wir sind stolz auf das, was wir geschafft haben“, fasst Engdahl zusammen. „Wir haben nun etwa 250 Maschinenmodelle, auch wenn nicht alle von den neuen Gesetzen betroffen sind. Wir haben in den letzten sechs Jahren Tag für Tag über diese Fragen nachgedacht.“

„Das hieß aber auch, jeden Tag etwas Neues zu lernen, und das macht die Arbeit so spannend. Wir sind für Januar 2014 bestens gerüstet. Die nächste Herausforderung wird darin bestehen, dass sich unsere Testergebnisse auch in der Praxis überall wiederholen, sodass unsere Kunden davon voll profitieren.“ 

Text: Tony Lawrence



TESTEN UNTER EXTREMBEDINGUNGEN

Von Minusgraden bis zu großer Höhe und brütender Hitze – die Technik von Volvo CE nach Tier 4 Final / Stufe IV hat die härtesten Tests bestanden und garantiert somit, dass die neue Generation von Volvo-Motoren höchste Leistung und Zuverlässigkeit bietet.

Im Rahmen des Test- und Prüfprozesses wurden die Prototypen der mit Tier 4 Final / Stufe IV ausgerüsteten knickgelenkten Dumper, Radlader und Bagger in die entlegensten Gegenden gebracht. Hier wurden sie Kälte, großer Höhe oder extremer Hitze ausgesetzt. An jeder Testexpedition nehmen rund 100 Motor- und Maschineningenieure teil, die während des monatelangen Testlaufs gemeinsam Hunderte von Tests durchführen. Die Tests werden zweimal wiederholt, einmal im Entwicklungsstadium und einmal danach im Abschlussprozess zum Nachweis der geforderten Eigenschaften.

Volvo CE führt seine Winterexpeditionen in der kältesten Zeit des Winters in Kiruna, weit im Norden Schwedens nahe des Polarkreises durch. Hier können die Temperaturen auch für längere Zeit auf weit unter -30°C fallen. Die Kälte-tests fanden im Bergwerk von Kiruna statt, der größten und modernsten Untertagebau-Eisenerzgrube der Welt. Hier reichte ein am Produktionsstandort tätiger Volvo-Kunde die Prototypmaschinen in seinen Maschinenpark ein. Das bedeutete, dass die Volvo-Ingenieure nicht nur ihre Daten direkt erfassen und die Leistung der Maschinen unter realen Bedingungen überwachen konnten, sondern sie waren auch in der Lage zu verstehen, wie sich die neue Technik vom Standpunkt des Fahrers aus anfühlt.

Andere Tests beinhalteten Standard-Arbeitszyklen und die Kaltstartoptimierung. „Frosttemperaturen bei Tests in kaltem Klima auszuhalten, ist nur ein Teil des Entwicklungsprozesses. Es ist jedoch ein wichtiger Vorgang, bei dem sich zeigt, ob der Motor, die Abgasnachbehandlung und all diese Systeme mit diesen extremen Wintertemperaturen gut zurechtkommen“, erklärt Jan Guthammar, Projektverantwortlicher von Volvo CE für die Initiative Tier 4 Final / Stufe IV.

„In Spanien wiederum führten wir Tests auf Versuchsstrecken durch und beobachteten, wie die Technik die extreme Hitze und die anspruchsvollen Einsatzbedingungen meisterte“, fährt Jan fort. „Wir haben uns zum Beispiel angesehen, wie sich ein knickgelenkter Dumper nach Tier 4 Final / Stufe IV verhält, wenn er mit voller Ladung, in sengender Hitze wirklich steil bergauf fährt. Die Maschinen wurden in den Bergen von Les Deux Alpes in Frankreich auch einer Höhe von 3.500 Metern harten Tests unterzogen. Hier ist die Luft dünn und der Luftdruck niedrig. Wir mussten also die Maschinenleistung, den Kraftstoffverbrauch, das Ansprech- und das Startverhalten der Motoren in dieser dünnen Luft testen und bestätigen.“

Wenn man in großer Höhe arbeitet, in der die Luft viel weniger Sauerstoff enthält, beeinträchtigt dies selbstverständlich alle Verbrennungsmotoren, da Sauerstoff im Verbrennungsprozess eine entscheidende Rolle spielt. Die neueste Generation von Volvo-Maschinen wird jedoch auch unter diesen schwierigen Bedingungen eine bessere Leistung als zuvor aufweisen. Sowohl unsere eigenen Ergebnisse als auch die Reaktion unserer Kunden zeigen uns, dass die gesamte Palette an Produkten nach Tier 4 final / Stufe IV eine bessere Leistung, Kraftstoffeffizienz und Zuverlässigkeit aufweist.“

SANDKASTENSPIELE

STELLEN SIE SICH VOR, SIE ARBEITEN JEDEN TAG IN AUSTRALIENS GRÖSSTEM SANDKASTEN. DIESES VERGNÜGEN HABEN DIE MASCHINISTEN BEI MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES. DIE ZWEI KILOMETER LANDEINWÄRTS DER ATEMBERAUBENDEN KÜSTE VON NEW SOUTH WALES (AUSTRALIEN) GELEGENE SANDGRUBE IST EINZIGARTIG.

Robert Mackenzie, genannt „Macka“, ist gewiss kein Durchschnittsunternehmer. Vor sieben Jahren nahm sich der verheiratete Vater von drei Kindern eine Auszeit von seinem erfolgreichen Unternehmen und entführte seine Familie ins Abenteuer ihres Lebens, wenngleich als Wermutstropfen die älteste Tochter zu Hause bleiben musste, um ihre Friseurlehre abzuschließen. Die 43-jährige australische Frohnatur Macka hatte nicht wirklich auf eine Landkarte geschaut, als er von seinem Zuhause in Salt Ash, 200 Kilometer nördlich von Sydney in New South Wales aufbrach – das war Teil des Abenteuers.

„Ich wollte das wirkliche Australien sehen, und es gibt nichts Besseres, als dies mit der eigenen Familie zu erleben“, erläutert Macka. „Wir wollten nicht die üblichen Touristenhochburgen besuchen, sondern Dinge sehen, die sonst keiner zu sehen bekommt. Ob die Beobachtung des Sonnenaufgangs an einem menschenleeren Strand

„ES IST, ALS WÄRE MAN IN EINER ANDEREN WELT. DER ANBLICK VON DERARTIGEN MENGEN AN FEINEM, WEISSEM SAND IST EINFACH ATEMBERAUBEND.“

in Westaustralien oder die Entdeckung neuer Kulturen in Tasmanien – wir haben jede Sekunde genossen.“

Zusammen legten die Mackenzies während ihrer einjährigen Tour mehr als 26.000 Kilometer zurück und unterrichteten ihre beiden zehnjährigen und elfjährigen Jungen dabei selbst. „Unser Highlight war das Zusammentreffen mit Stämmen der Aborigines, für die schon die nächste Hauptstraße mehr als 800 Kilometer entfernt liegt – vom nächsten Einkaufsladen oder Restaurant ganz zu schweigen. Sie nahmen uns herzlich in ihre Gemeinschaft auf, auch in ihre Häuser“, erinnert er sich. „Besonders zu einer Familie, die wir später auch zu uns nach Newcastle einluden, entwickelte sich eine enge Freundschaft. Es war für einige von ihnen das erste Mal, dass sie ein Flugzeug bestiegen, sozusagen ihr erster Besuch in der Zivilisation. Aber so sehr sie diese neuen Sachen auch aufgesogen haben, wollten sie doch so schnell wie möglich in ihre Gemeinschaft zurückkehren. Das war letztlich doch ein wenig irritierend für uns.“

Und so waren die Mackenzies irgendwie auch glücklich, zum Familienunternehmen Macka's Sand & Soil Supplies zurückzukehren, das Macka im Jahr 1992 gegründet hatte. Da die ursprüngliche Sandgrube nahezu erschöpft war, nahm Macka an einer Ausschreibung für die Förderrechte auf

einem 300 Morgen großen Gelände mit geschätzt 154 Millionen Tonnen Feinsand teil und erhielt den Zuschlag. Das Land gehört dem Worimi-Volk (Ureinwohner dieser Region), die dieses Land mit der Möglichkeit der Ausbeutung von Sand von der Staatsregierung als Teil der Rückgabe von Worimi-Land für die Stockton Bight (heute Worimi-Nationalpark) bekamen. Dank der gewonnenen Ausschreibung wird das Unternehmen aus der größten Sandgrube der Südhalbkugel zukünftig etwa eine Million Tonnen Sand pro Jahr fördern.

Auf den menschenleeren Stranddünen, weit ab von den Touristenpfaden, fühlt man sich wie in einer anderen Welt. Der Anblick von derartigen Mengen an feinem, weißem Sand ist einfach nur atemberaubend.

Sand wird in vielen Bereichen genutzt, wie etwa bei der Glasproduktion, in Gießereien oder für Zement. Begehrte sind vor allem die feineren, reineren Sorten, die andernorts in der Welt nur schwer zu finden sind. „Wir sind der größte australische Sandlieferant für Golfanlagen und wollen unseren Sand zukünftig auch an Ferienressorts, zum Beispiel nach Hawaii, exportieren, zur Erneuerung von Stränden. Dieses Jahr liefern wir auch einen großen Teil unseres Sands an die Bauindustrie nach Sydney“, berichtet Robert Mackenzie.



Mack's Sand hat eine Flotte von zehn Volvo-Maschinen, die bis zu zwölf Stunden am Tag und sechs Tage in der Woche in Betrieb sind. Es sind sechs Radlader und vier knickgelenkte Dumper.



ROBUST AUF FEINSAND

Macka's Sand verfügt über eine Flotte von zehn Volvo-Baumaschinen, die sechs Tage die Woche bis zu zwölf Stunden am Tag in Betrieb sind. Dazu gehören sechs Radlader – der neueste ist ein L220 aus der G-Serie von Volvo – und vier knickgelenkte Dumper, zwei A35E und zwei A40E.

„Die tägliche Arbeit mit Feinsand macht den Maschinen schwer zu schaffen, aber die Volvo-Maschinen sind bei weitem die besten für diesen Job. Trotz der schwierigen Bodenverhältnisse sind die Geräte sehr langlebig, was ihren Wiederverkaufswert erhöht. Das ist ein weiterer, wichtiger Aspekt beim Kauf einer Maschine“, betont Macka.

Maschinist Ross Lavis, der seit 13 Jahren bei Macka's Sand Radlader fährt, sagt: „Ich habe andere Marken probiert, aber Volvo ist mit Abstand am besten geeignet für Feinsand. Mein L180E hat 23.000 Stunden auf dem Buckel und bringt immer noch volle Leistung. Drehmoment, Übersetzung und rutschfeste Räder arbeiten einwandfrei und gewährleisten auf losem Sand eine hohe Traktion. Und man muss den Motor nicht zu hoch drehen lassen, was Kraftstoff spart und die Lebensdauer des Motors erhöht.“

Macka's Sand steht seit Jahren in enger Kooperation mit CJD Equipment, dem Volvo-Händler in Australien. „CJD Equipment ist hervorragend auf unsere Bedürfnisse eingegangen. Sie haben die benötigten Maschinen geliefert und warten sie“, sagt Macka. „Standzeiten sind Gift für unser Geschäft, weil täglich 150 Lastwagen und Sattelzüge ankommen, die beladen werden müssen. Steht auch nur eine unserer Maschinen still, können wir die Nachfrage kaum befriedigen. Der Kundendienst von CJD ist schnell und zuverlässig, genau das, was wir benötigen.“

EINFACHE GLEICHUNG: FAHRER + KOMFORT = PRODUKTIVITÄT

Die Radlader der G-Serie sind eine Weiterentwicklung ihrer Vorgänger. Die Bedienung, aufgrund derer die Volvo-Lader seit Jahren so populär sind, wurde abermals verbessert. Neben Sicherheit – dem Herzstück aller Volvo-Produkte – ist das ein Hauptmerkmal der Konzeption. Die großen Glasflächen der Fahrerkabine sorgen für eine gute Sicht nach vorn und zu den Seiten. Heckkameras vervollständigen den Blick rund um die Maschine. Die Steuerelemente in der Kabine sind ergonomisch um den Fahrer herum angeordnet, was Sicherheit, Komfort und Effizienz optimiert.

Steve Morrison, seit vier Jahren Fahrer bei Macka's Sand, erzählt: „Hier bin ich das erste Mal Volvo gefahren – Luxus pur im Vergleich zu anderen Herstellern. Leistung ohne Ende und keine toten Winkel. Das erleichtert die Bedienung



Von links nach rechts: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis, Glenn Bowtell.

„DIE TÄGLICHE ARBEIT MIT FEINEM SAND BEANSPRUCHT DIE MASCHINEN SCHON SEHR. VOLVO-MASCHINEN SIND DAFÜR AM BESTEN GEEIGNET.“

ungemein. So kann man sich auf seine Arbeit konzentrieren – und dabei Spaß haben. Klimaanlage, Radio, ein bequemer Sitz und Sonnenblenden sind zusätzliche Merkmale, die wir bei 40 Grad Celsius unter australischer Sonne als echtes Geschenk betrachten.“

Macka selbst weiß nur zu gut, wie wichtig der Bedienkomfort ist, saß er doch einst selbst viele Jahre auf einer Maschine, bevor er sein eigenes Unternehmen gründete: „Wenn es die Fahrer gut haben, macht die Arbeit einfach mehr Spaß. Wenn sie jeden Tag gerne zur Arbeit kommen, sind sie produktiv. Und wenn sie zufrieden sind, bin ich es auch.“

Paul Carleton, seit 16 Jahren Dumper-Fahrer bei Macka's Sand, betont: „Volvo ist der Konkurrenz beim Fahren auf Sand um Längen voraus. Andere Marken sind zu schwer, aber die Dumper des Typs A40E sind obendrein noch schnell und kraftstoffsparend, den Komfort nicht zu vergessen. Auch nach einer Zwölf-Stunden-Schicht bin ich noch voller Energie.“

Text: Holly Brace



Das traumhaft schöne, mysteriöse Land bereitet sich auf das Wirtschaftswachstum vor und öffnet sich für den Rest der Welt.



Tausende Kilometer an Straßen sind anzulegen: Myanmar liegt im Herzen Asiens.

DAS GEHEIMNISVOLLE MYANMAR IST GEWISSERMASSEN AUS SEINEM LANGEN DORNRÖSCHENSCHLAF ERWACHT. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT (VOLVO CE) IST GUT AUFGESTELLT, UM VOM NEUEN GEIST UND DER NEUEN OFFENHEIT DIESES WUNDERSCHÖNEN LANDES ZU PROFITIEREN.

„Ganz anders als jedes Land, das Sie kennen“, schrieb einst der berühmte britische Schriftsteller Rudyard Kipling über Myanmar, das frühere Burma, in Anspielung auf seine Mysterien und seine sagenhafte Schönheit.

Viele Jahrzehnte war Myanmar verborgen, ein unentdecktes Juwel, weit abseits der ausgetretenen Touristenpfade. Doch jetzt öffnet sich das Land für die restliche Welt und zeigt seine erhabene, natürliche Schönheit und sein faszinierendes Erbe.

Myanmar hat unglaublich viel zu bieten – ganz gleich, ob Mandalay, das geistige Zentrum des Landes, mit seiner königlichen Vergangenheit und atemberaubenden Architektur, den ruhigen Fluss Ayeyarwady, der sich durch einen großen Teil des Landes windet oder die spektakuläre Shwedagon-Pagode in Yangon, die Somerset Maugham, ein anderer Schriftsteller, einst als „golden glänzend, wie eine plötzliches, helles Licht für die Seele in einer dunkeln Nacht“ beschrieb.

Die 54 Millionen Bewohner sind friedliebend und freundlich – ein Volk, dessen gesamte Geschichte und Kultur vom Buddhismus geprägt sind. Das Land ist reich an Edelsteinen, Mineralien und Naturschätzen und jetzt, wo man sich endlich für den Rest der Welt öffnet, wächst auch die Wirtschaft.



Stell das Gebäude hin, dann kommen sie schon. Dies ist die Idee, die hinter den riesigen Investitionen im Lande steht.

„VOLVO CE MUSS SEINE FÜHRENDE
MARKTPOSITION AUSBAUEN UND IN BEREICHE
AUSSERHALB DES BERGBAUS VORDRINGEN.“

EINZIGARTIG

Das Tempo der Veränderung ist beispiellos. Präsident Thein Sein bezeichnete es dem Time Magazine gegenüber treffend: „Wir sind mitten in einer nie dagewesenen Übergangsphase von einer Militärdiktatur zu einer demokratischen Regierung, von bewaffneten Konflikten zu Frieden und von einer zentralistischen zu einer neuen, marktorientierten Wirtschaft.“

Für diesen Übergang ist eine neue Infrastruktur essentiell, und die Regierung hat sich aktiv beim Bau von Straßen, Flughäfen und Seehäfen engagiert, während in vielen großen Städten von Myanmar Hotels und neue Bürogebäude aus dem Boden schießen.

Vor kurzem besuchte Eberhard Wedekind, Executive Vice President Sales and Marketing von Volvo CE, das Land und war beeindruckt von dessen Kultur und Schönheit. Er spürte hautnah den allgegenwärtigen Optimismus, der die Wiederbelebung des Landes begleitet.

„Die Bauindustrie allgemein sieht ein gewaltiges Potenzial in Myanmar. Unsere Kunden betrachten den Straßenbau und den Allgemeinen Hoch- und Tiefbau als besonders vielversprechend. Es liegt auf der Hand, warum tausende Kilometer Autobahn gebaut werden müssen: Myanmar liegt im

Herzen Asiens mit Indien, China und Südostasien direkt vor der Haustür. Es ist in einer idealen Position als Ost-West- und Nord-Süd-Umschlagplatz.“

GROSSE AMBITIONEN

In mancherlei Hinsicht ist das Land jedoch auch etwas überambitioniert. 2005 wurde der Regierungssitz des Landes von Yangon nach Nay Pyi Taw verlegt, eine der derzeit am schnellsten wachsenden Städte der Erde. Allerdings stellte Eberhard Wedekind bei seinem Besuch fest, dass die 16-spurige (!) Autobahn zum Flughafen vollkommen leer war. „Das war ein amerikanischer Architekt...“, so die vielsagende Erklärung von H.K. Aliwarga, Geschäftsführer der Volvo-Vertretung.

Der neue Flughafen der Hauptstadt erzählt eine ähnliche Geschichte: Gebaut nach weltweit geltenden Normen mit ausreichend Kapazität für zahlreiche internationale Flüge pro Tag werden zurzeit nur wenige Kleinflugzeuge und eine Handvoll Passagiere abgefertigt.

„Einmal gebaut, werden sie schon kommen, ist der Hintergedanke solcher riesigen Investitionen“, sagt Wedekind. „Aber im Moment ist es noch ein Geisterflughafen, genauso verwaist wie die 16-spurige Autobahn zum President Office und den Ministerien.“

Bald werden sie kommen und Myanmar ist bereit. So wie auch Win Strategic, der Volvo Händler, der auch Volvo Trucks, Bus und Penta in der Region vertritt. Durch dessen Erfolg hat Volvo Construction Equipment (Volvo CE) eine gute Position auf diesem Markt.

UNGEHEURE POTENZIALE

„Volvo CE muss seine führende Marktposition ausbauen und in Segmente außerhalb des Bergbaus vordringen. Insbesondere sollte man die Zwei-Marken-Strategie zu seinem Vorteil nutzen“, ergänzt Eberhard Wedekind.

Für die Wirtschaft des Landes wird für 2013 ein Wachstum von 5,4 Prozent prognostiziert. Grund dafür sind ausländische Investitionen in Öl, Erdgas und Stromerzeugung und das Wachstum von Bau- und Tourismusindustrie und Export. Allerdings beginnt sich das Wachstum im Bergbau etwas zu verlangsamen. Trotzdem konnte Volvo CE seine



Eberhard Wedekind, Executive Vice President Sales and Marketing bei Volvo CE

„WIR WOLLEN UNS MEHR AUF DIE BAUBRANCHE KONZENTRIEREN, DA WIR HIER IN DEN KOMMENDEN JAHREN MIT EINEM BOOM RECHNEN.“

Marktführerschaft behaupten. Aber das Unternehmen will sich in den kommenden Jahren nicht auf seinen Lorbeeren ausruhen.

„Wir haben in der Vergangenheit im Bergbau ein guten Job gemacht, aber wir sollten nicht selbstgefällig werden“, mahnt Roger Tan, Vize-Präsident der Zentrale Südostasien. „Wir werden uns angesichts des in den nächsten Jahren zu erwartenden Booms noch mehr auf den Bausektor konzentrieren.“

„Das Land öffnet sich, das Potenzial ist da. Allerdings wird es nur ein langsames Wachstum geben, weil viele Bereiche wie das Justizwesen und der Bankensektor noch nicht wirklich funktionieren. Das Potenzial für Volvo CE ist dennoch enorm. Aber wir müssen Wege finden, unsere Präsenz in Myanmar langfristig zu stärken.“ **W**

Text: Dan Waddell

A large yellow tracked excavator with a long boom is shown in a construction setting. The excavator is positioned on a dirt embankment, and its boom extends upwards and to the left. The background shows a clear blue sky and other construction equipment in the distance.

Angewandte Inspiration

Special Applications Solutions
Partnership – gemeinsam zur
Maschine nach Maß.



Volvo-Baumaschinen verfügen über eine einzigartige Anziehungskraft und ihre eigene Identität. Aber was ist mit potenziellen Kunden, die die Spitzentechnologie und grundsolide Zuverlässigkeit einer Volvo-Maschine suchen, deren spezifische Anforderungen ein Volvo allerdings nicht erfüllt?

Kunden, die vielleicht in der Forstwirtschaft arbeiten, eine Maschine für den industriellen Materialumschlag oder ein Bohr- und Rammgerät benötigen. Früher mussten sie eine Volvo-Maschine von einem Dritten ohne Unterstützung von Volvo für ihre Bedürfnisse umrüsten lassen.


Das war jedoch mit gewissen Risiken verbunden: Wenn die Maschine nach einer Umbaumaßnahme Schäden aufwies oder sich ein Problem entwickelte, hatte der Kunde nicht den umfassenden Garantieanspruch eines herkömmlichen Geräts.

Die Partnerschaft für Sondermodelle (Special Applications Solutions Partnership) hat das verändert. Nun können Kunden ihrem Händler die nötigen Umbaumaßnahmen beschreiben, und ihre Bestellungen werden gemäß der gleichen strengen technischen Richtlinien wie für andere Volvo-Maschinen ausgeführt. Und die Kunden erhalten den gleichen Kundendienst, für den Volvo Construction Equipment (Volvo CE) bekannt ist.

„SOLLTEN AN DEN UMGERÜSTETEN FAHRZEUGEN IRGENDWELCHE SCHÄDEN AUFTRETEN, IST DER KUNDE ABGESICHERT, DENN BEI DEN UMBAUTEN SIND ALLE ENTSPRECHENDEN VOLVO CE-RICHTLINIEN EINGEHALTEN WORDEN.“

Esbjörn Fritzell, Global Director Business Development bei Volvo CE





„WIR FREUEN UNS, DASS WIR UNSERE KAPAZITÄTEN ERWEITERT HABEN UND NUN IM GLOBALEN MASSSTAB LÖSUNGEN FÜR BESONDERE EINSATZGEBIETE ANBIETEN KÖNNEN. ES GIBT JEDOCH NOCH VIEL ZU TUN.“

Esbjörn Fritzell, Global Director Business Development bei Volvo CE

PARTNERSCHAFTEN

Um höchste Qualität zu gewährleisten, ist Volvo CE Partnerschaften mit erfahrenen Unternehmen wie der schwedischen CeDe-Gruppe eingegangen und so seinem Ruf als innovatives Unternehmen einmal mehr gerecht geworden. Diese Partner können die vom Kunden gewünschten Umbauarbeiten gemäß der hohen Volvo-Standards ausführen.

Esbjörn Fritzell, Global Director Business Development bei Volvo CE, erklärt warum: „Die Maschine ist so gut, als käme sie direkt von Volvo. So weiß der Kunde, dass er alle Vorteile eines von Volvo zugelassenen Produkts genießen kann, wie Schutz, Sicherheit und seine Seelenruhe.

„Im Falle eines Schadens an einem umgebauten Fahrzeug ist der Kunde geschützt, weil die Umrüstung unter Beachtung aller Volvo-Richtlinien vorgenommen wurde, sofern sie bei einem zugelassenen Partner erfolgte. Die Händler nehmen die Veränderungen nicht mehr auf eigene Gefahr vor.“

Daraus ergeben sich auch zahlreiche Vorteile für Volvo CE und den Kunden. Die Händler werden ermutigt, sich als Anbieter von Lösungen einzubringen, und es bieten sich

ihnen weitere Möglichkeiten, am Markt teilzunehmen. Durch das Anbieten solcher Anwendungen verfügt der Volvo-Händler über eine große Bandbreite an Sondermaschinen und kann so in Märkte vordringen, in denen er traditionell nicht so stark vertreten ist, wie zum Beispiel in der Abbruch- und Recyclingindustrie.

VERSCHLANKT

Ein Beispiel ist ein „Amphibien“-Fahrzeug, bei dem ein Bagger mit speziell umgebauten Raupen fast wie ein Boot im Wasser arbeiten kann. Solche Maschinen sind weltweit im Einsatz.

Die neue strukturierte Herangehensweise ist auch deutlich schlanker als die vorherige, bei der verschiedene Händler in verschiedenen Regionen ihre jeweils eigene Lösung angeboten haben, anstelle einer einheitlichen, globalen Lösung.

Selbstverständlich ist die Zuverlässigkeit der Partner von Volvo CE das A und O. Die CeDe-Gruppe mit Sitz im Hafen von Malmö (Schweden) war der erste. Sie kann umgerüstete Maschinen an Händler in der ganzen Welt verschicken. Um aber Kunden noch kürzere Lieferzeiten zu ermöglichen, will Volvo CE weitere Partner aus Europa, Nordamerika und Asien einbeziehen.

**„MITUNTER WÜNSCHT DER KUNDE NOCH
EINIGE ÄNDERUNGEN IM DETAIL, UND EIN
BESUCH DES WERKS, IN DER DIE MASCHINE
GEBAUT WIRD, WÄRE VON VORTEIL.“**

Knut Grepperud, Sales Manager Recycling / Abbruch bei Volvo Maskin AS,



POTENZIAL

Zu den neuen Partnern gehört HTMC in Korea. Hier hat man sich auf Ausrüstung für die Forst- und Abbruchindustrie spezialisiert. Young Corp. in den USA (Bereich industrieller Materialumschlag), TSA in Indonesien (Forstwirtschaft), EIK in Malaysia, BECO in den Niederlanden und Fliegl in Deutschland sind weitere Beispiele.

„Wir sind stolz darauf, dass wir Sonderlösungen zunehmend auch weltweit anbieten können, aber es bleibt noch viel zu tun. Derzeit führen wir Gespräche mit einem möglichen neuen Partner in China und wollen auch unsere Präsenz in Südamerika ausbauen“, fügt Esbjörn Fritzell hinzu. „Neue Konzepte entwickeln und jeden Tag innovative Lösungen finden – die Zukunft von Volvo Special Application Solutions war noch nie strahlender.“

Knut Grepperud, Verkaufsleiter für Recycling/Abbruch bei Volvo Maskin AS, einem norwegischen Händler, kennt die

Vorteile des Special Applications Solutions Programms. Viele seiner Kunden benötigen eine maßgeschneiderte Maschine, die ihre Arbeit schnell und effizient erledigen kann.

„Der Kunde ist von Beginn an am Prozess beteiligt. Wir reden mit ihm, erklären verschiedene Lösungen unseres Segments Sondermodelle und prüfen seine Zeichnungen und Konzepte. Manchmal will der Kunde vielleicht noch einige Details ändern, und wir besuchen dann das Werk, in dem die Maschine umgerüstet wird.“

Wir arbeiten eng zusammen und verfolgen und überarbeiten die Lösung gegebenenfalls. Es kommt sehr selten vor, dass ein Kunde unzufrieden ist, da er von Beginn an bis zum fertigen Produkt in den Prozess involviert ist. Allerdings müssen wir als Schlüssel für nachhaltige Kundenzufriedenheit anschließend auch den entsprechenden Service und Kundendienst bieten.“ **VM**

Text: Dan Waddell

„Gib
einem
Mann
einen
Fisch...“





Als Linck Maquinas, Handelspartner von Volvo Construction Equipment in Brasilien, das „Projeto Pescar“ („Das Fischerprojekt“) startete, stand dahinter eine einfache Idee: Jungen, benachteiligten Menschen aus Familien mit geringem Einkommen eine berufliche Qualifizierung und Zukunft anzubieten. Das Ergebnis knapp 40 Jahre später? Eine ganze Reihe internationaler Auszeichnungen – und Tausende Leben verändert.

Der brasilianische Geschäftsmann und Unternehmer Geraldo Tollens Linck wurde 1976 Zeuge eines Überfalls auf einen wehrlosen Mann durch eine Gruppe Jugendlicher.

„Wie ich sah mehrere Leute tatenlos zu und waren angesichts der Gewalt wie versteinert und wussten einfach nicht, was zu tun ist. Dann kam die Polizei, und ich ging – vollkommen erschüttert“, erinnert er sich.

Geraldo Tollens Linck, Gründer und Präsident von Linck Máquinas S.A., dem Handelspartner von Volvo Construction Equipment (Volvo CE) in den Staaten Rio Grande do Sul, Paraná und Santa Catarina, stellte allerdings fest, dass sein Entsetzen

schnell einer Entschlossenheit zu handeln wich.

Als er einer Gruppe von Kollegen am nächsten Tag von dem Vorgang berichtete und sie fragte, was man zur Lösung des Problems beitragen könnte, wies jemand darauf hin, dass es nicht ihre Aufgabe sei, soziale Probleme zu lösen. Als er jedoch drängte, „es hilft nicht, immer den Regierungen die Verantwortung zuzuschieben und selbst nichts zu unternehmen“, schlug ein anderer Folgendes vor: „Na gut, wir könnten diesen Jungs Fahrzeugmechanik beibringen. Damit kennen wir uns aus.“

Das ist mittlerweile 37 Jahre her. Heute, im Mai 2013, hat die unter dem Namen



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, Präsident von Linck's Management Council

„Projeto Pescar“ bekannt gewordene Initiative dazu beigetragen, dass insgesamt 21.747 Studenten einen Abschluss in verschiedenen Ausbildungsgängen geschafft haben. Mehr als 3.500 Freiwillige koordinieren neben 36 Angestellten das Projekt. Elf Unternehmen, einschließlich Volvo, gründeten die Stiftung, die mit 142 Zweigstellen in Brasilien, 27 in Argentinien, einer in Paraguay und einer in Angola vertreten ist.

DIE MENSCHEN ZUSAMMENBRINGEN

Noch außergewöhnlicher ist die Tatsache, dass 80 Prozent der Studenten nach ihrem Abschluss eine feste Arbeit gefunden haben.

Das Projekt hatte allerdings große Schwierigkeiten, auf die Beine zu kommen. Blicken wir zurück ins Jahr 1976, als sich eine Gruppe von Arbeitern des Volvo-Händlers jeden Tag gegen 7 Uhr morgens vor der Arbeit traf, um nach Wegen zu suchen, wie man die Menschen vor Ort für die Idee gewinnen könnte. Sie trafen auf Schwester Maria José Trevisan, die sich

bereit erklärte, bei der Rekrutierung der ersten Schülergruppen zu helfen. Leider waren andere Leute weniger ermutigend.

Luiz Carlos Matte, der jetzige Vorstandsvorsitzende von Linck Maquinas, erinnert sich: „Wir kontaktierten zahlreiche Behörden und baten um Hilfe bei der Gründung eines sozialen Projekts, das auf unterdrückte junge Menschen abzielte, die zudem vorzugsweise in der Nähe unseres Unternehmens wohnten. Unsere Absicht war es, diesen jungen Leuten eine Berufsausbildung anzubieten und sie dann später in den Arbeitsmarkt einzugliedern, um sie vor einer kriminellen Laufbahn zu bewahren.“

Aber es war so ernüchternd zu sehen, dass die angesprochenen Personen absolut kein Interesse zeigten. Darüber hinaus wurden uns derart viele bürokratischen Hürden in den Weg gestellt, dass wir fast aufgegeben hätten. Aber stattdessen entschieden wir uns, auch ohne das Zutun irgendeiner Behörde, etwas zu unternehmen.“

ERFOLG DURCH MUNDPROPAGANDA

Die erste Schulstunde an der Linck Technical School wurde am Vormittag des 8. März 1976 gehalten. Es waren 15 Jungen und der Lehrer Jair Fick anwesend. Sie machten noch im Dezember des gleichen Jahres ihren Abschluss in der beruflichen technischen Qualifikation.

Das sprach sich schnell herum. Die Schüler erzählten es ihren Freunden, und ihre Familien erzählten es wiederum ihren Nachbarn. Die Schülerzahl wuchs schnell von 15 auf 30. Kurze Zeit später verdoppelte sich die Anzahl erneut auf nunmehr 60. Jetzt gab es schon 200 Anwärter für einen Platz im Lehrgang.

Mittlerweile haben Geraldo Tollens Linck und seine Vorstandskollegen ihren Geschäftskontakten – auch der Konkurrenz – die Idee wärmstens empfohlen und zugleich ihre Hilfe angeboten, sollten ähnliche Projekte ins Auge gefasst werden.

Derweil hat sich der Lehrplan weiterentwickelt. Die Schüler konnten



Die Stiftung lockt jährlich 3.100 neue Studenten an.

nicht nur Mechaniker-Lehrgänge, sondern nun auch Lehrgänge für portugiesische Grammatik, Sprachenklassen und Kurse für Teamwork und Mitarbeiterführung besuchen. Inzwischen wurde die Verteilung der Abschlussdiplome genau wie in den öffentlichen Schulen zu besonderen Ereignissen, zu denen Familienmitglieder und Gäste eingeladen waren.

1991 erhielt das „Projeto Pescar“ die Auszeichnung des „Eco Award – Category Education“ vom Nationalen Verband der Amerikanischen Handelskammern in São Paulo, der auch Neugründungen von Schulen fördert.

ZAHLREICHE AUSZEICHNUNGEN

„Nach der Gründung von drei Schulen beschlossen wir, eine Projeto Pescar-Stiftung ins Leben zu rufen, mit dem besonderen Ziel, die Gründung neuer Schulen durch Unternehmer im ganzen Land zu fördern, und gleichzeitig die bestehenden Schulen dauerhaft zu unterstützen“, blickt Luiz Carlos Matte zurück.

Bei der Namensgebung ließen wir uns von der chinesischen Konfuzius-Weisheit inspirieren: „Gib einem Mann einen Fisch,

und du ernährst ihn für einen Tag. Lehre einen Mann zu fischen, und du ernährst ihn für sein Leben.“


Es folgten weitere Auszeichnungen: unter anderem die Anerkennung von der Weltbank und der Getulio Vargas Foundation, der UNESCO (*) Institutional Seal, der „Child Award“ von der Abrinq Foundation (**), der „Top Human Being“ und der „Citizenship Award“. Geraldo Tollens Linck starb im Jahr 1998 und hinterließ das, was laut seinem Freund und Partner Luiz Carlos Matte möglicherweise die wichtigste Aufgabe seines Lebens war, die ihn sehr stolz machte und ihm große Freude bereitete.

Heute zieht die Stiftung, die im Jahre 2000 offiziell als unabhängige Organisation etabliert worden ist, jedes Jahr etwa 3.100 neue Schüler an. „Die Arbeit der Stiftung war, ist und bleibt fantastisch. Das Ergebnis ist einfach wunderbar, zur Freude aller, die an dieser Initiative teilnehmen oder je teilgenommen haben“, bekräftigt Luiz Carlos Matte.

Linck Maquinas spielt selbst nach der Übertragung der Programmaufsicht an

eine unabhängige Stiftung weiterhin eine wichtige Rolle im Projeto Pescar.

Nicht genug damit, dass Luiz Carlos Matte, die Projeto Pescar-Stiftung leitet, sondern Linck Maquinas unterstützt heute das Programm mit dem, was es am meisten auszeichnet: mit praktischer Erfahrung. An insgesamt drei Linck-Standorten stehen Klassenräume für das Projeto Pescar zur Verfügung. An den Standorten Eldorado do Sul, Palhoça und Curitiba machen jedes Jahr 20 Schüler ihren Mechaniker-Abschluss.

Die Einheit in Curitiba, Paraná, ist der neueste Standort des Projeto Pescar, der erst dieses Jahr im Rahmen der Niederlassungsexpansion des Volvo-Händlers den Betrieb aufnahm. Das neue Klassenzimmer ist hell und luftig. Durch die Glasscheiben im Klassenzimmer können die Schüler während ihrer Ausbildung das Treiben in der Niederlassung beobachten. So erhalten sie ganz nebenbei eine Vorstellung dessen, was es bedeutet, bei einem Handelspartner von Volvo Construction Equipment zu arbeiten. 

Text: Luiz Carlos Beraldo & Tony Lawrence
Fotos: Tania Meinerz und Linck Maquinas

(*) United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization <http://www.unesco.org>

(**) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Save the Children



Höchste Fitness, allen Anforderungen gewachsen, der Umwelt verpflichtet – dieser Volvo-Mann verfügt über alles, was gebraucht wird.



Guo hat ein sechsmonatiges, hartes Training in Großbritannien hinter sich.

GUO XIANG VERBRACHTE ALS MATROSE DER HANDELSMARINE ACHT JAHRE AUF SEE. DOCH SELBST JEMAND WIE ER, DER SO VIELE MEILEN AUF SEE VERBRACHT HAT, IST BEEINDRUCKT VON DEN ENORMEN HERAUSFORDERUNGEN DES VOLVO OCEAN RACE.

Als sich ihm die Möglichkeit bot, Teil der Crew für das Rennen 2011/12 zu werden, ergriff der Chinese, heute Senior Manager für die Entwicklung von Ersatz- und Zubehörteilen bei Volvo Construction Equipment China in Shanghai, zögerte er keine Sekunde. Er wurde aufgrund seiner Erfahrung auf See, seiner extremen Fitness und einer ausgeprägten Teamfähigkeit als Kandidat für das Team Sanya nominiert.

Guo Xiang ist ein erstklassiger Schwimmer und hat mehrere Wettbewerbe gewonnen. So war er für die enormen physischen Strapazen des Trainings für das Ocean Race geradezu prädestiniert. Er absolvierte einen halben Monat lang ein

Training in Hamble (Großbritannien) bevor er mit dem Team Sanya an einem Test-Törn von Hamble nach Dublin (Irland) teilnahm.

Das erste Mal auf einem Segelboot wurde er auf dem 38-stündigen Trip nach Irland direkt mit Geschwindigkeiten von 25 Knoten konfrontiert. Obwohl er



Das Volvo Ocean Race gilt als härteste Segelregatta der Welt.

„GUO WURDE AUFGRUND SEINER ERFAHRUNG,
SEINER AUSSERORDENTLICHEN FITNESS UND
SEINER TEAMFÄHIGKEIT NOMINIERT.“

unsanft Bekanntschaft mit dem kalten Wasser machte, schlug sich Guo erstaunlich gut. Trotzdem war er erleichtert, als sie in Dublin eintrafen. Dort erlebte er gleich noch eine Premiere – ein handgezapftes Guinness mit seinen Kameraden.

UNVERGESSLICH

„Das war das unvergesslichste Erlebnis meines Lebens. Wir mussten mit Sturm und kaltem Wasser kämpfen. Es war hart, machte aber wahnsinnig viel Spaß“, schwärmt Guo.

Guo Xiang wurde wegen mangelnder Segelerfahrung zwar nicht in die endgültige Crew berufen, bereut aber dennoch keine einzige Sekunde. „Es war eine wirklich tolle Erfahrung, die meine Lebenseinstellung verändert hat. Das Training ist hart, niemand kann ein so schweres Rennen ohne solch ein Training bestreiten. Es ist definitiv der härteste Segelwettbewerb der Welt. Mein Traum ist die Teilnahme am Volvo Ocean Race 2014-2015.“

In der Zwischenzeit hat Guo als Mitarbeiter von Volvo Construction Equipment (Volvo CE) an Land mehr als genug zu tun. Er kam 2004 als Wartungsingenieur zum Unternehmen, wurde dann Regionalmanager für Wartung und entwickelt jetzt Soft- und Hardware für den Zubehörmarkt. Volvo CE ist für ihn „nicht das einzige Unternehmen, für das ich gearbeitet habe, aber es ist die Familie, die ich liebe“.

„Die Volvo-Kultur sagte mir von Anfang an zu. Ich liebe Blau, das Blau des Meeres, das Blau im Volvo-Logo. Ich glaube manchmal, dass auch mein Blut nicht rot sondern blau ist. Ich bin stolz, für Volvo und mit meinem Team bei Volvo CE Region China zu arbeiten.“

STOLZ

Einer der Gründe, warum Guo darauf stolz ist, ist die neue 400Plus Hotline, die speziell für den chinesischen Markt entwickelt wurde. Kunden aus dem ganzen Land können hier 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche anrufen und einen Wartungstechniker buchen, Ersatzteile bestellen und überprüfen, wo ihre Lieferung gerade steckt. Es wird auch eine Echtzeit-SMS-Verfolgung angeboten: Der Kunde erhält eine SMS, wann ein Techniker voraussichtlich eintreffen wird oder ob ein Ersatzteil in einer bestimmten Provinz verfügbar ist.

Wie kam es zu dieser Idee? „In China bleiben die Kunden mit ihren Maschinen selten an einem Ort. Wenn sie einen Auftrag bekommen, sind sie auch mal weit weg“, erklärt Guo. „Ein Kunde beschwerte sich, dass er den lokalen Händler am neuen Standort nicht kontaktieren konnte, weil er keine Kontakt Nummer hatte. Da haben wir gedacht: Warum nicht eine landesweite Plattform mit einheitlicher Hotline-Nummer einrichten? Dann können wir die Kunden unabhängig von ihrem Aufenthaltsort betreuen.“

„Nachdem die chinesische Führungsriege die Sache genehmigt hatte und uns unterstützte, dauerte es von der Konzeption bis zur Inbetriebnahme gerade einmal sechs Monate.“

Ergebnis war eine drastisch geringere Frustration der chinesischen Kunden, die zuvor gelegentlich nicht wirklich wussten, wie lange ihre Maschine nicht einsatzfähig sein wird. Das System hat im Prinzip den gesamten Kundendienst neu belebt. Kunden, Techniker und Vertriebsmitarbeiter wissen jetzt genau über den Stand der Dinge Bescheid.

INTEGRIERT

„Kundendienst spielt bei der Kundenzufriedenheit und -bindung eine wichtige Rolle. Ohne ihn gibt es keine loyalen Kunden. In einem so großen und aufstrebenden Markt wie China ist es nicht einfach, die Erwartungen der Kunden zu erfüllen oder gar zu übertreffen. Die 400Plus Hotline ist ein Kundendienstmerkmal, durch das sich Volvo eindeutig von der Masse abhebt. Man könnte sagen, es ist das volle Programm“, sagt Guo.



„DER KUNDENDIENST HAT GROSSE BEDEUTUNG FÜR DIE KUNDENZUFRIEDENHEIT UND KUNDENBINDUNG, UND ER SCHAFFT TREUE KUNDEN.“

Nun, da die 400Plus Hotline eingerichtet ist und funktioniert, warten neue Herausforderungen auf ihn. Er wird ins Projekt-Managementteam für das Service-Leadership-Projekt wechseln. Das Projekt soll die Konkurrenzfähigkeit und Profitabilität des Kundendienstes von Volvo-Händlern in China weiter verbessern.

Wenn er nicht auf Arbeit oder am Schwimmen ist, verbringt Guo bevorzugt Zeit mit seiner kleinen Tochter und seiner Familie, bei einem Tieguanyin-Tee. Guo ist ein engagierter Umweltschützer, der mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt und es vermeidet, Wasser aus Flaschen zu trinken. 🚲

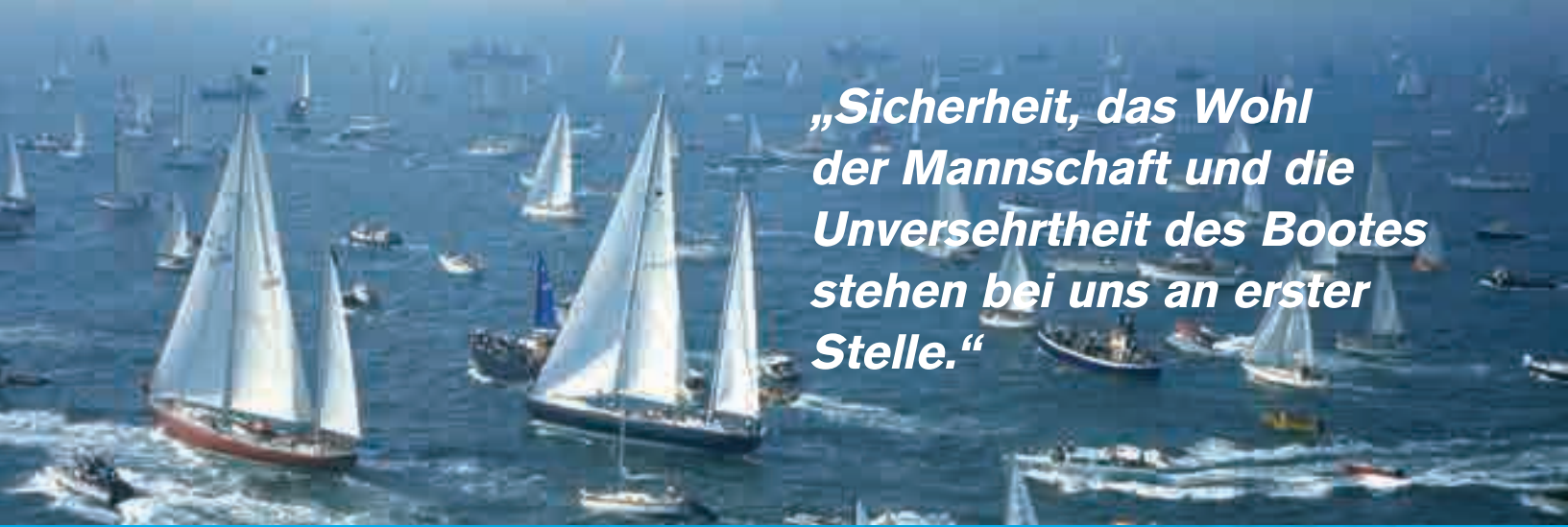
Text: Dan Waddell



DAS VOLVO OCEAN RACE ERREICHT DIE GOLDENEN VIERZIGER

Seit nunmehr 40 Jahren bringt das Volvo Ocean Race Helden und Legenden bei der weltumspannenden Hochseeregatta hervor. Um dieses Jubiläum zu feiern, blicken wir auf einen Wettkampf zurück, der eine einzigartige Herausforderung und die ultimative Charakterprüfung in der Welt des Sports darstellt.





„Sicherheit, das Wohl der Mannschaft und die Unversehrtheit des Bootes stehen bei uns an erster Stelle.“

Als am 8. September 1973 insgesamt 17 Boote mit 167 mutigen Pionieren den Hafen von Portsmouth verließen, begann ein großes Abenteuer – und das in mehr als einer Hinsicht. Die Fernsehbilder dieser Regatta sind aufsehenerregend, waren doch die großen Holzboote mit geräumigen Kabinen zu sehen, die mit Bier und Wein sowie mit Kühlschränken voller Fleisch beladen wurden. Manche Teams hatten sogar Platz für eine Küche an Bord.

Auch wenn der ein oder andere Teilnehmer anfangs noch glauben mochte, an einer Touristenkreuzfahrt teilzunehmen, wurde er schon bald eines Besseren belehrt – spätestens wenn die Boote das frostige Südpolarmeer erreicht hatten. „Sie können keine Angst vor dem haben, was Sie nicht kennen“, sagte Grant Dalton, der die erste seiner sechs Teilnahmen in den Jahren 1981-82 mit der Flyer antrat. „Sie hatten keine Ahnung davon, wie kalt ihnen werden wird und wie nass sie werden.“

Es war bei Weitem nicht sicher, dass die Regatta erneut stattfinden würde, aber die erneute Unterstützung des einstigen Hauptsponsors, der britischen Brauerei Whitbread, für die Auflage 1977-78 sowie die verbesserten Sicherheitsvorkehrungen trugen dazu bei, eine weitere große Flotte auf die Beine zu stellen, welche die Zukunft der Regatta sicherte.

Zu den Teilnehmern dieser zweiten Auflage gehörten große Namen, wie Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis und Alain Gabbay. Auch der Niederländer Conny van Rietschoten, der für eine neue Professionalität in der Regatta sorgte, war dabei.

Die Regatta veränderte sich schnell. Bei der folgenden Auflage 1981-82 holte Lionel Péan im Alter von gerade mal 29 Jahren für Frankreich den Sieg. 1989-90 nahm das erste reine Frauenteam mit Tracy Edwards als Skipperin teil, und der Neuseeländer Peter Blake gewann mit der Yacht Steinlager 2 das Rennen. Vier Jahre später war es Grant Dalton, der den letzten Erfolg der „großen Alten“ einführte, bevor die neue Generation des Whitbread 60/Volvo Ocean 60 mit den Amerikanern Paul Cayard und John Kostecki, die sich in die Liste der siegreichen Skipper eintragen konnten, letztlich das Ruder übernahm.

Kostecki gewann 2001-02 mit der Illbruck Challenge die erste Regatta unter Regie der neuen Eigentümer. Seitdem hat sich das Volvo Ocean Race ständig weiterentwickelt.


Die Ära der Volvo Open 70 Klasse brachte atemberaubende Geschwindigkeiten hervor, mit Booten die aus Sicht so mancher an Bord beängstigende Leistungen zu bieten hatten. Mike Sanderson auf der ABN Amro One und Torben Grael auf der Ericsson 4 trugen überwältigende Siege davon. Franck Cammas feierte 2011-2012 mit der Groupama 4 in der wohl spannendsten Regatta in der Geschichte des Whitbread/Volvo Ocean Race den Triumph.

Manchmal scheint es, dass sich in den letzten 40 Jahren nahezu alles bei dieser Regatta verändert hat – vom Design der Boote bis zur Professionalität der Besatzung, von der gefriergetrockneten Nahrung bis zu den Kommunikationssystemen an Bord. Auch wenn das Rennen auf den ersten Blick ganz anders aussieht, ist der Kern doch immer noch derselbe, und niemand unterschätzt mehr die Herausforderung, denen sich die Beteiligten stellen müssen.

Die Organisatoren haben für die beiden nächsten Auflagen die Einheitsklasse Volvo Ocean 65 eingeführt. Nachdem bei den vergangenen Rennen viele Materialschäden und Verluste durch geradezu „überzüchtete“ Entwürfe zu verzeichnen waren, fiel diese Entscheidung zugunsten der Sicherheit, aber auch des niedrigeren Finanzbedarfs für die Teilnahme an der Regatta. Des Weiteren muss künftig eine Rettungsluke im Heckbereich vorgesehen sein.

„Die Sicherheit, das Wohlergehen des Teams und die Unversehrtheit des Bootes stehen im Vordergrund“, sagte kürzlich Rennleiter Jack Lloyd.

Wenn die Auflage 2014-15 am 4. Oktober nächsten Jahres startet, werden die Besatzungen sich allem stellen müssen, was das Meer ihnen auch immer abverlangt wird. Sie werden beißender Kälte und brütender Hitze standhalten müssen. Sie werden sich manchmal zu Tode erschrecken und immer todmüde sein, und all das mit nur einem Ziel im Blick – Teil des schnellsten Teams der Welt zu sein.

Es gibt neben der Trophy für das Volvo Ocean Race keinen Preis zu gewinnen, nur die Ehre, Teil der ungebrochenen Tradition großer Seeleute zu sein, die manchmal fast schon mit Besessenheit alles dafür gegeben haben, um den Sieg beim ultimativen Abenteuer in der Welt des Sports davonzutragen. 

DER WEG ZUM REKORD:

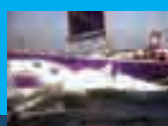
Die Segeljachten der Klasse Whitbread 60, Volvo Ocean 60 und Volvo Open 70, die den Geschwindigkeits-Weltrekord „Längste Strecke in 24 Stunden mit einem Einrumpfboot“ in den Rennen Whitbread und Volvo Ocean Race gebrochen haben, sind:



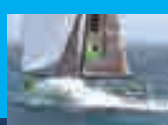
1994 Intrum Justitia, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 428 nautische Meilen bei durchschnittlich 17,83 Knoten



1997 Toshiba 64ft, Dennis Connor (USA) - 434,4 nautische Meilen bei durchschnittlich 18,1 Knoten



1997 Silk Cut, 64ft, Lawrie Smith (GBR) - 449,1 nautische Meilen bei durchschnittlich 18,71 Knoten



2002 Illbruck, 64ft, John Kostecky (USA) - 484 nautische Meilen bei durchschnittlich 20,16 Knoten



2005 Movistar 70ft, Bouwe Bekking (NED) - 530,19 nautische Meilen bei durchschnittlich 22,09 Knoten



2005 ABN AMRO ONE, 70ft, Mike Sanderson (NZL) - 546,14 nautische Meilen bei durchschnittlich 22,75 Knoten



2006 ABN AMRO TWO, 70ft, Sébastien Josse (FRA) - 562,96 nautische Meilen bei durchschnittlich 23,45 Knoten



2008 Ericsson 4 70ft, Torben Grael (BRA) - 596,6 nautische Meilen bei durchschnittlich 24,85 Knoten

ENTFERNUNG IN SEEMEILEN:

1973-74: 27,000
1977-78: 26,780
1981-82: 26,095
1985-86: 26,740
1989-90: 32,018
1993-94: 31,975

1997-98: 31,600
2001-02: 32,250
2005-06: 31,250
2008-09: 37,000
2011-12: 39,270
2014-15: 39,895

SIEGER:



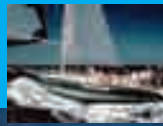
1973-74
Boot: Sayula II
Skipper: Ramón Carlin (MEX)



1977-78
Boot: Flyer
Skipper: Conny van Rietschoten (NED)



1981-82
Boot: Flyer
Skipper: Conny van Rietschoten (NED)



1985-86
Boot: L'Esprit d'Equipe
Skipper: Lionel Péan (FRA)



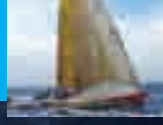
1989-90
Boot: Steinlager 2
Skipper: Peter Blake (NZL)



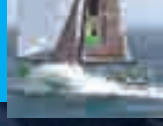
1993-94
Boot: New Zealand Endeavour (Maxi class)
Skipper: Grant Dalton (NZL)



1993-94
Boot: Yamaha (Whitbread 60 class)
Skipper: Ross Field (NZL)



1997-98
Boot: EF Language
Skipper: Paul Cayard (USA)



2001-02
Boot: Illbruck
Skipper: John Kostecky (USA)



2005-06
Boot: ABN AMRO ONE
Skipper: Mike Sanderson (NZL)



2008-09
Boot: Ericsson 4
Skipper: Torben Grael (BRA)



2011-12
Boot: Groupama 4
Skipper: Franck Cammas (FRA)



**„Der wohl
beste Baustellen-Lkw
der Welt“**



Der neue Volvo FMX wurde im Frühjahr auf der „bauma“ erstmals vorgestellt. Er setzt neue Maßstäbe in Sachen Robustheit, Handling und Fahrkomfort. Claes Nilsson, Präsident von Volvo Trucks, beschreibt ihn als den „wohl besten und robustesten Baustellen-Lkw der Welt“.

Das neue Modell komplettiert das Angebot von Volvo Trucks im Segment der schweren Baustellenfahrzeuge. Der erste FMX kam 2010 auf den Markt. Nun gibt es mit der nächsten Generation ein völlig neu konzipiertes Fahrerhausinterieur, eine neue Luftfederung, eine größere Bodenfreiheit und Volvo Dynamic Steering, eine Weltneuheit, mit der sich die Wendigkeit des Fahrzeugs deutlich verbessert. „Wir haben jedes noch so kleine Detail, das Robustheit und Wendigkeit unter den härtesten Bedingungen gewährleistet, verbessert“, unterstreicht Nilsson.

„Der neue FMX ist ein ehrliches, leistungsstarkes Arbeitstier. Man sieht genau das, was man bekommt. Ein voll ausgestattetes Arbeitsgerät, hundertprozentig bereit für harte Arbeit. Dieser Baustellen-Lkw ist wie ein Actionheld – je härter die Arbeit, desto besser seine Performance“, drückt es Design Direktor Rikard Orell aus.

SICHT, FAHRERPOSITION UND BEDIENELEMENTE – ALLES VERBESSERT

Das niedrige Fahrerhaus erlaubt einen bequemen Einstieg und eine bessere Sicht im Nahbereich. Das verringert die Gefahr von Fahrzeugschäden und erhöht die Sicherheit von Personen, die in der unmittelbaren Nähe des Lkw arbeiten.

„Dass alle Frontleuchten, Blinker und die stark geneigten Tagfahrlichter im selben Gehäuse untergebracht sind, erleichtert die Wartung. Der Kunde kann die Lichtausbeute noch erhöhen, wenn er Bi-Xenon-Lampen verwendet“, sagt Rikard Orell.

Das Fahrerhaus des neuen Volvo FMX wurde innen komplett überarbeitet. Schwerpunkt war ein komfortabler und ergonomischer Arbeitsplatz für den Fahrer. Es bietet dem Fahrer im Vergleich zum Vorgängermodell jetzt mehr Platz und Stauraum, der Fahrer profitiert von einer verbesserten Instrumententafel und einer vielseitigeren Sitzverstellung.



„Die Luftfederung hinten bietet erheblichen Komfort und Wendigkeit, sowohl bei beladenem als auch leerem Lkw.“

Durch Download der neuen App „My Truck“ kann der Fahrer bestimmte Lkw-Funktionen per Fernsteuerung überwachen und bedienen. Die App ermöglicht das Einschalten der Heizung und die Überprüfung von Alarm, Türverriegelung und Flüssigkeitsständen.

BESSERES HANDLING UNTER ALLEN BEDINGUNGEN

Verschiedene Innovationen erhöhen die Effizienz und Geländetauglichkeit. Der Fahrer kann dank einer neuen Technologie, dem Volvo Dynamic Steering, einen schwer beladenen Lkw ohne großen Kraftaufwand lenken.

Ein elektronisch gesteuerter Elektromotor, der mit der Lenkspindel verbunden ist, stellt die große technologische Innovation des Volvo Dynamic Steering dar. Der Elektromotor, der in Verbindung mit der hydraulischen Servolenkung des Lkw funktioniert, besitzt ein Drehmoment von maximal 25 Nm und wird mehrere tausend Mal pro Sekunde durch das elektronische Steuergerät geregelt.

„Bei geringer Geschwindigkeit verstärkt der Elektromotor die Kraft des Fahrers. So kann der Fahrer entspannt und ohne Kraftaufwand lenken. Die Aufgabe des Elektromotors besteht darin, in jeder Fahrsituation ein perfektes Lenkgefühl zu vermitteln.“, erläutert Rikard.

NEUE LUFTFEDERUNG HINTEN

Die meisten neuen Fahrgestell- und Antriebsstrangmerkmale im neuen Volvo FMX verbessern die Produktivität des Lkw.

„Dies ist ein Bereich mit hoher Priorität für unsere Baufahrzeuggkunden. Das neue Luftfederungssystem sorgt beispielsweise für hervorragende Fahreigenschaften und wurde ausschließlich für Baustelleneinsätze maßgeschneidert. Die hintere

Luftfederung bietet erheblichen Komfort und Dynamik – sowohl bei beladenen als auch bei leeren Lkw“, erläutert Peter Frleta, Experte für Fahrgestelle bei Volvo Trucks.


Das Federungssystem besitzt eine automatische Fahrhöhensteuerung, während die Bodenfreiheit von 300 Millimetern ein hervorragendes Vorankommen auch auf schwerstem Terrain ermöglicht.

I-SHIFT KOMBINIERT MIT VERBESSERTEM ALLRADANTRIEB

Das I-Shift-Getriebe arbeitet bereits hocheffizient, wenn das Fahrzeug bei niedriger Geschwindigkeit manövriert werden soll und lässt sich auch mit einer angetriebenen Vorderachse kombinieren. Ein weiteres neues Merkmal von I-Shift ist ein längeres Ölwechselintervall (45.000 Kilometer).

Das Frontantriebssystem wurde weiterentwickelt und ist nun noch besser für den Einsatz im Gelände geeignet und noch langlebiger. Der neue Volvo FMX ist in zwei verschiedenen Motorisierungen erhältlich: als 11- beziehungsweise 13-Liter-Motor in Euro 6-Ausführung. Der D13-Motor leistet 380 bis 500 PS, während der D11-Motor über einen Leistungsbereich von 330 bis 450 PS verfügt. Für Märkte außerhalb Europas sind für Euro 3, Euro 4 und Euro 5 angepasste Motoren erhältlich.

Um die Euro 6-Anforderungen zu erfüllen, ist der Motor mit einem nicht gekühlten EGR-System zur Abgasrückführung ausgestattet. Dadurch werden die Abgastemperatur und der Stickoxid-Gehalt zugunsten einer wirkungsvollen Nachbehandlung optimiert.

Claes Nilsson ist fest davon überzeugt, dass der neue Volvo FMX mit derartig vielen Neuerungen seinen Platz unter den besten Baustellen-Lkw der Welt behaupten wird. 



300 Kilometer, zwei Männer, eine Leidenschaft.

„ICH HABE SCHON ANDERE KNICKGELENKTE DUMPER GEFAHREN, ABER SIE SIND MIT DIESEN ÜBERHAUPT NICHT ZU VERGLEICHEN.“



Mitunter steckten wir bis zum Oberschenkel im Schlamm.

AUF DEN ERSTEN BLICK HABEN THIERRY QUINTARD UND MICHEL MARTIAL NICHT VIEL GEMEINSAM. SIE STAMMEN AUS ZWEI VERSCHIEDENEN GENERATIONEN. SIE KOMMEN AUS UNTERSCHIEDLICHEN REGIONEN FRANKREICHS. SIE VERRICHTEN NICHT DIE GLEICHE ARBEIT. UND DER EINE HAT ZEHNMAL MEHR ERFAHRUNG ALS DER ANDERE.

Einer ist Fußballfan. Der Andere würde lieber mit Freunden Hirsche und Wildschweine jagen. Es ist wirklich schwer vorstellbar, dass die beiden zusammensitzen und angeregt plaudern.

Eine Gemeinsamkeit haben sie aber offensichtlich doch: Sie arbeiten auf derselben Baustelle in der Nähe von Poitiers im Westen Zentralfrankreichs. Und sie teilen eine Leidenschaft – eine große, gelbe mit der Aufschrift „Volvo“.

Michel Martial lässt keinen Zweifel aufkommen. „Nach meiner persönlichen Meinung sind die Baumaschinen von Volvo Construction Equipment einfach die besten“, stellt er fest. „Und ich glaube, dass dem all meine Kollegen hier zustimmen. Ich bin schon andere knickgelenkte Dumper gefahren, aber das war absolut nicht dasselbe.“

„ICH HÄTTE SOGAR EINEN VOLVO GESTOHLEN“

„Wir konnten uns die Marke der Maschinen, die wir hier fahren, ja nicht aussuchen. Aber wenn ich was anderes hätte fahren müssen, hätte ich sogar einen



Die Volvo-Maschinen arbeiten auch unter sehr schwierigen Bedingungen und meistern diese hervorragend.

„WIR KONNTEN UNS NICHT AUSSUCHEN, MIT WELCHEM FABRIKAT WIR ARBEITEN MÜSSEN. ABER ICH HÄTTE SOGAR EINE VOLVO-MASCHINE GESTOHLLEN, WÄRE MIR EINE ANDERE MARKE ZUGETEILT WORDEN!“

Volvo gestohlen, wenn keiner hingeschaut hätte“, schmunzelt Michel Martial.

Thierry Quintard, ein 53-jähriger Baggerfahrer, und der 25-jährige Michel Martial arbeiten auf der wohl größten Baustelle Europas, der mehr als 300 Kilometer langen zukünftigen South Europe Atlantic (SEA) Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den Städten Tours und Bordeaux.

Auf der Strecke wird Frankreichs Hochgeschwindigkeitszug TGV (Train à grande vitesse) verkehren, der eine Reisetempo von rund 320 km/h erreicht.

Das auf zweieinhalb Jahre veranschlagte Bauprojekt weist eine lange Liste beeindruckender Zahlen auf. Es wird etwa sieben Milliarden Euro kosten. Es werden Tausende neue Jobs geschaffen. Es werden 46 Millionen Kubikmeter Erdreich ausgehoben, wovon anschließend 30 Millionen wiederverwendet werden. Und es werden 415 neue Eisenbahnüberführungen und 10.000 Meter Eisenbahnviadukte gebaut.

Der Zeitplan ist extrem knapp bemessen, müssen die Bauarbeiten doch bereits im September 2014 abgeschlossen sein. Dann sollen die Gleise verlegt werden, um anschließend umfangreiche Tests durchführen zu können.

FÜR VOLVO KEIN PROBLEM

Schnee und Regen zu Beginn des Jahres 2013 haben die Aufgabe nicht gerade erleichtert. Am Rande von Poitiers arbeitet eine Baggerflotte gerade an einem Eisenbahntunnel. Dafür musste eine Autobahn zeitweilig verlegt werden. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Autobahn wieder auf der alten Trasse direkt über dem neuen Tunnel verlaufen.

Während diese Zeilen geschrieben werden, ist die Baustelle nur ein tiefer Abgrund aus aufgerührtem Schlamm und Ton. Unmöglich, da hindurch zu laufen – der Schlamm reicht zum Teil bis zu den Oberschenkeln. Für den A40E von Michel Martial ist das jedoch kein Problem.

„Die Volvo-Dumper sind bärenstark. Sie können viel besser als andere Maschinen in schlammigem, matschigem Gelände voller Pfützen manövrieren. Und sie sind deutlich komfortabler – ein weiterer großer Pluspunkt. Du spürst die Schläge deutlich weniger, wenn du in ein Loch fährst“, erzählt Martial.

„Und das ist wirklich wichtig. Bei dieser Arbeit handelst du dir nämlich schnell Rückenprobleme ein.“

„EIN JUWEL VON EINER MASCHINE“

Thierry Quintard dagegen ist, obwohl er schon 25 Jahre in diesem Bereich arbeitet, erst kürzlich „konvertiert“. Sein 30-Tonner EC300D, mit Tier 4i (Stufe IIIB) Volvo-D8H-Motor, der 11 Prozent mehr Leistung und 18 Prozent mehr Drehmoment als seine Vorgänger leistet, war für ihn eine regelrechte Offenbarung.

„Ich bin vorher noch nie einen Volvo gefahren. Für mich ist er ein Juwel, ich mag ihn wirklich. Er reagiert deutlich besser und ist einfacher zu steuern als andere Maschinen, auf denen ich gefahren bin. Und er ist sehr stark und kommt durch jeden Boden.“

Ich habe vorher viel im Straßenbau und für Versorger gearbeitet, Hoch- und Tiefbau, aber noch nie in dieser Größenordnung. Ich genieße diese Erfahrung, lerne jeden Tag etwas Neues.

Hier arbeiten viele Maschinen auf engstem Raum, eine gute Sicht ist da unabdingbar. Das Sichtfeld des Volvo-Baggers ist hervorragend. Das ist sehr wichtig, auch wenn man noch Augen im Hinterkopf gebrauchen könnte.“

Thierry Quintard und Michel Martial haben die nächsten zwei Jahre einen sicheren Job. Insbesondere Quintard ist dafür sehr dankbar. Das Leben hat es in den letzten Jahren nicht



„DIE SICHTLINIEN DER VOLVO-MASCHINE SIND SEHR GUT. DAS IST BESONDERS DANN WICHTIG, WENN DU AUCH HINTEN AM KOPF AUGEN BRAUCHST!“

sonderlich gut mit ihm gemeint. Er war eine Zeit lang arbeitslos, bevor er den jetzigen Vertrag erhielt. „Das war eine großartige Sache für mich“, bestätigt er.

Michel Martial gesteht, dass er in einer perfekten Welt wohl Profifußballer bei Real Madrid geworden wäre. Es gab Zeiten, da wollte er auch Buchhalter werden.

Die Arbeit an der frischen Luft als Fahrer eines knickgelenkten Dumpers – „eines knickgelenkten Dumpers von Volvo“, wie er nachdrücklich betont – ist aber jetzt genau das Richtige für ihn. **W**

Text: Tony Lawrence

Fotos: Julian Cornish Trestrail

KONTAKT HALTEN - AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN

Verfolgen Sie das Volvo Spirit Magazin
weltweit auf:

www.volvoespirmagazine.com



Erfahren Sie mehr über uns auf Twitter und Facebook, oder laden Sie unsere kostenlose Spirit-iPad-App für exklusive Artikel, Videos und mehr herunter.



Official Volvo Merchandise

VOLVO

ÜBUNG MACHT DEN MEISTER

Die Leidenschaft für Perfektion
beginnt am Anfang.

Entdecke die „Yellow Tab“-Warenkollektion
unter: www.volvomercandise.com



OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation