

spirit

TREIBENDE KRAFT

Volvo CE Präsident
Martin Weissburg

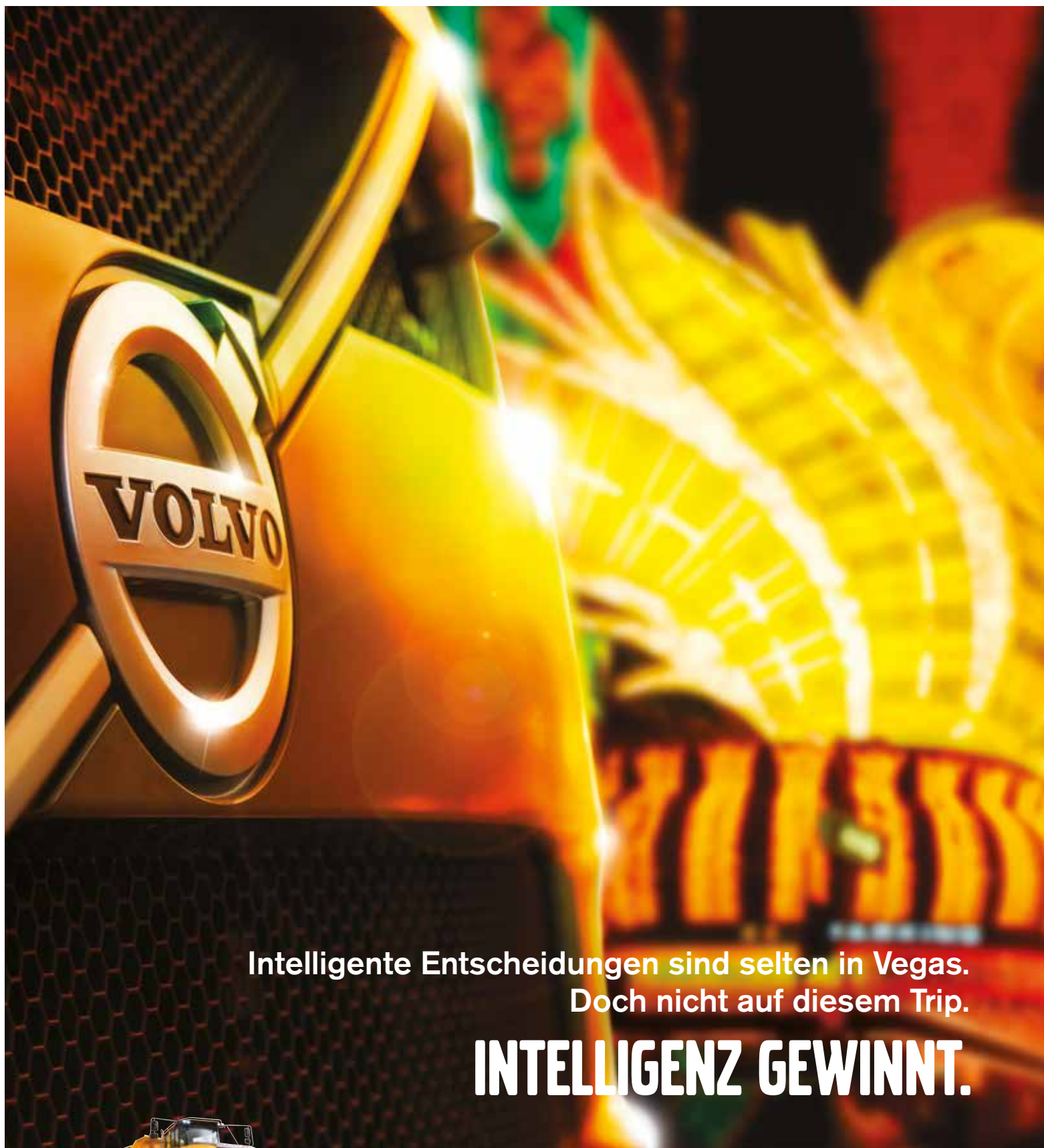
CONEXPO
2014

Volvo-Maschinen
im Rampenlicht

**60 BEWEGTE
JAHRE**

Der Volvo-Radlader
feiert Geburtstag





Intelligente Entscheidungen sind selten in Vegas.
Doch nicht auf diesem Trip.

INTELLIGENZ GEWINNT.



Besuchen Sie uns auf der CONEXPO/CON-AGG 2014 in Las Vegas. Sprechen Sie mit unseren Experten über die neuesten Branchentrends und werfen Sie einen exklusiven Blick auf die intelligenten Innovationen von Volvo. Bleiben Sie stets informiert – laden Sie sich unsere App unter volvoconexpo.com herunter.

North Hall, Stand 10951 • Gold Lot, Stand 1300

Volvo Construction Equipment



WILLKOMMEN



spirit Die 50. Jubiläumsausgabe von Spirit feiert den Innovationsgeist von Volvo Construction Equipment

Im Zentrum dieser aktuellen, in überarbeitetem Layout erscheinenden Ausgabe von *Spirit* steht ein Interview mit dem neuen Präsidenten Martin „Marty“ Weissburg, in dem er über die Bedeutung starker Händler für den nachhaltigen Erfolg von Volvo CE spricht.

Händler werden unter den mehr als 130.000 Besuchern der ConExpo 2014 in Las Vegas reichlich vertreten sein. Volvo CE wird hier seine neue Motorentechnologie gemäß Stufe IV/Tier 4 Final vorstellen. Die neuen Motoren unserer aktuellen Modelle sind nicht nur sauberer und schadstoffärmer als ihre Vorgänger. Die meisten von ihnen sind auch leistungsstärker und effizienter.

Neben den Messen von München und Shanghai ist die alle drei Jahre in Las Vegas stattfindende ConExpo eines der größten und wichtigsten Events der Baubranche. Als einer von 2.400 Ausstellern präsentiert Volvo CE neue Produkte und Technologien aus allen Bereichen der Bauindustrie. Eine Auswahl der auf der ConExpo ausgestellten Volvo-Maschinen finden Sie auf den Seiten 14 bis 19.

Vor mittlerweile 60 Jahren lief der erste Volvo-Radlader vom Band. Mehr über seine Geschichte von damals bis heute und darüber hinaus erfahren Sie auf den Seiten 30 bis 31. Pünktlich zu diesem Jubiläum hat LEGO® Technic ein ferngesteuertes Modell des L350F auf den Markt gebracht – mehr dazu auf Seite 10. *Spirit* begeht diesen Geburtstag zudem mit einem Gewinnspiel, bei dem das beste Leserfoto eines Volvo-Radladers gesucht wird. Alle Einzelheiten finden Sie auf Seite 45.

Darüber hinaus bietet das Magazin eine Fülle an Storys und Bildern über unsere Kunden und ihre Volvo-Maschinen. Und auf der Facebook-Seite von *Spirit* haben Sie Gelegenheit, uns Feedback zu geben.

Wenn Sie mehr zu den Inhalten des Magazins oder über Veranstaltungen auf der ConExpo erfahren möchten, besuchen Sie die ebenfalls neu überarbeitete Website von *Spirit* unter www.volvospiritmagazine.com. Hier finden Sie alle aktuellen News und Infos sowie Begleitvideos zu den Storys dieser Ausgabe. Oder laden Sie sich die kostenlose *Spirit*-App herunter und machen Sie das Magazin zu Ihrem virtuellen Begleiter. 📱

FOLGEN SIE UNS ONLINE:

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Thorsten Poszwa



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment SA

IN DIESER AUSGABE

- 3 WILLKOMMEN**
Eine Einführung zu dieser Ausgabe von Chefredakteur Thorsten Poszwa
- 10 DÄNEMARK**
Was herauskommt, wenn zwei globale Schwergewichte wie Volvo CE und die LEGO Group zusammenarbeiten
- 14 USA**
Lesen Sie alles über die Produkte, mit denen Volvo CE auf der ConExpo 2014 vertreten ist
- 20 NEUSEELAND**
Der preisgekrönte Zuschlagstoffhersteller Stevenson Resources vertraut weiter auf Volvo CE
- 24 BELGIEN**
Ein dediziertes Logistikzentrum für lose Anbauteile sorgt für kurze Lieferzeiten
- 28 CHINA**
Eine neue Serie von Verschleißteilen stößt auf positive Resonanz
- 30 GESCHICHTE**
Der Volvo-Radlader wird 60
- 32 SINGAPUR**
Volvo-Fertiger helfen dem Stadtstaat beim Bau seines ersten Unterseetunnels
- 36 DEUTSCHLAND**
Ein familiengeführtes Bauunternehmen erhält den deutschlandweit ersten Volvo-Motor-Grader der neuen Generation
- 38 ÖSTERREICH**
Ein Berg aus Kalkstein – kein Problem für Volvo-Maschinen
- 41 INDIEN**
Der erste Gewinner des neuen Awards zur Anerkennung von Händlerleistungen
- 42 VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE**
Volvo-Radlader im Einsatz am größten Schüttguthafen des Nahen Ostens
- 45 FOTOWETTBEWERB**
Aufruf an unsere Leser: Senden Sie uns Ihr Foto eines Volvo-Radladers
- 46 VOLVO OCEAN RACE**
Ein Interview mit dem Chefmeteorologen des Rennens
- 49 DIE FAHRECKE**
Ein österreichischer Fahrer ist europäischer Titelträger des Volvo-Fahrerclubs



AUF DEM COVER

6 INSIDER-INTERVIEW
Spirits exklusives Interview mit Martin „Marty“ Weissburg, Präsident von Volvo CE



30



46



49



10

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

März/April/Mai 2014 NUMMER DER AUSGABE: 50

HERAUSGEBER: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELLE KOORDINATION: **Krista Walsh**

EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN: **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

MIT BEITRÄGEN VON: **John Bayliss, Julia Brandon, Patricia Kelly, Hans Grand, Nigel Griffiths, Brian O'Sullivan, Steve Skinner** FOTOS: **Stuart Bell, Pedro Freitas, Hans Grand, Natalie Hill, Iwansntu, Mark Keatley, Erik Luntang-Jensen, Anders Nilsson, Heinz-Joachim Petrus, Juha Roininen, Amory Ross, Steve Skinner**



Bitte senden Sie sämtlichen redaktionellen Schriftverkehr per Post an Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brüssel, Belgien oder per E-Mail an 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.



TREIBENDE KRAFT

Schon lange bevor er die Position als Präsident von Volvo Construction Equipment übernahm, war Martin „Marty“ Weissburg der Meinung, dass starke Händler entscheidend für den Erfolg des Unternehmens sind

von Patricia Kelly

Martin „Marty“ Weissburg ist in der Volvo-Gruppe wahrlich kein Neuling. Bevor er die Führung von Volvo CE übernahm, stand er an der Spitze von Volvo Financial Services, wo er viele Jahre sehr eng mit den Volvo CE-Händlern zusammenarbeitete.

„Ich schätze ihr operatives Fachwissen, ihre Professionalität und ihren Unternehmergeist“, sagt Weissburg. „Diese Händler setzen Tag für Tag ihr eigenes Vermögen aufs Spiel. Oft genug sind sie nicht nur →



Eigentümer, sondern auch Geschäftsführer ihres Unternehmens, und das respektiere ich ungemein. Wir dürfen nie vergessen, dass starke, stabile Händler, die erfolgreich arbeiten, von großer Bedeutung für den nachhaltigen Erfolg von Volvo CE sind.“

So bezeichnet er die Interaktion mit Händlern und dem Händlernetzwerk auch als eines seiner wichtigsten Ziele bei Volvo CE. „Dabei erfahre ich nicht nur mehr über die Bedürfnisse unserer Kunden, sondern auch, was sich auf dem Markt tut.“

Weissburg ist im Volvo-Konzern für einen Führungsstil bekannt, bei dem er viel Wert auf die Weiterentwicklung von Fähigkeiten und Talenten sowie eine gute Unternehmenskultur legt. Teamarbeit und wirtschaftliches Handeln stehen für ihn absolut im Vordergrund. Er ist davon überzeugt, dass Volvo CE seinen Weg des profitablen Wachstums fortsetzen wird.

„Wir werden uns auch weiterhin auf unsere Zwei-Marken-Strategie konzentrieren. Unsere Performance an den etablierten Märkten ist ungebrochen gut, und auch an vielen aufstrebenden Märkten bauen wir unsere Präsenz immer weiter aus“, erklärt er.

„Ich freue mich wirklich darauf, gemeinsam mit dem Vertriebs- und Marketingteam von Volvo CE die Zusammenarbeit mit den Händlern zu fördern. Sie bilden die Schnittstelle zu unseren Kunden, deshalb müssen wir als Team arbeiten.“

Wir haben das beste Produkt, wir haben die besten Mitarbeiter, wir haben das beste Händlernetzwerk – das sind drei starke Säulen, auf die man bauen kann. Wir müssen unseren Kunden ein Rundum-sorglos-

Paket anbieten – mit optimalen Lösungen, erstklassigem Support, Ersatzteilen, Services und Finanzdienstleistungen. Nur so können wir sicherstellen, dass sie für ihre Einkäufe immer wieder zum selben Volvo CE-Händler zurückkehren.“

Martin Weissburg ist ein wahrer Weltenbummler, der mehrere Monate im Jahr mit Reisen verbringt: „Laut meinem Pass bin ich US-Amerikaner. Aber am glücklichsten fühle ich mich, wenn ich etwas über andere Teile der Welt lernen und in fremde Kulturen eintauchen kann – das ist eine der schönsten Seiten meines Berufs.“

Nur wenige Tage nach der Bekanntgabe seiner Ernennung zum Präsidenten im vergangenen November war Weissburg unterwegs und besuchte wichtige Standorte von Volvo CE.

„Wie in meiner bisherigen Position auch sehe ich es als eine meiner wichtigsten Aufgaben an, mir vor Ort ein Bild von den verschiedenen Betriebsabläufen und Kulturen zu machen, die Mitarbeiter von Volvo CE persönlich zu treffen und mehr über alle Aspekte des Marktes zu erfahren.“

Weissburg kommt aus einem, wie er es nennt, „weichen“ Bereich der Branche: Die Mitarbeiter von Financial Services arbeiten fast ausschließlich im Büro. Deshalb freut er sich darauf, bei Volvo CE auch mit produktionsnahen Mitarbeitern zusammenzuarbeiten.

„Ich kehre jetzt dahin zurück, wo ich eigentlich herkomme: in den Bereich des operativen Geschäfts und der Technologie. Ich bin gerne nah dran am Produkt, an seiner Herstellung und seinen Anwendungsmöglichkeiten“, erklärt er.

Bevor er vor acht Jahren zu Volvo kam, war Weissburg, der schon

als Student bei einem Ferienjob am Bau das Fahren eines Baggerladers erlernte, Präsident eines mittelständischen Fertigungsbetriebs. Seine berufliche Laufbahn im Bereich Baumaschinen begann er, als er direkt nach dem Studium als Marketing Management Trainee zu Caterpillar ging. Weissburg, der im Besitz eines Bachelor of Science der Purdue University sowie eines MBA in International Business der George Washington University ist, kann auf viele Jahre internationaler Führungserfahrung im Verkauf und Vertrieb von schweren Baumaschinen zurückblicken.

„Bei Volvo CE habe ich ein starkes, stabiles und bestens etabliertes Managementteam übernommen, mit dem ich optimal arbeiten und von dem ich viel lernen kann – das empfinde ich als einzigartige berufliche Chance“, sagt Weissburg, der nichtsdestotrotz viel Wert darauf legt, ein Missverständnis im Hinblick auf Financial Services auszuräumen.

„Es geht dabei nicht um Finance als Unternehmensfunktion. Financial Services ist ein Produkt, mit individuellen Kundenlösungen. Jetzt leite ich ein anderes Volvo-Unternehmen – eines, das ein hartes Produkt mit einem weichen kombiniert, nämlich Baumaschinen und Kundenlösungen“, erklärt der Amerikaner.

„Das Schöne an unserer Branche ist, dass wir Produkte herstellen und verkaufen, die für die Infrastruktur an etablierten und aufstrebenden Märkten gleichermaßen wichtig sind. Wir fertigen und verkaufen Produkte für den Bau oder die Reparatur von Straßen, auf denen Waren zu Märkten transportiert werden. Mit unseren Produkten werden die Rohstoffe gefördert, die für den Fortschritt von Gesellschaften

nötig sind. Unsere Produkte helfen beim Bau von Wohnhäusern und Schulen für Menschen in Industrie- und Entwicklungsländern. Das ist etwas, worauf das gesamte Team von Volvo CE und seine Händler

stolz sein können“, betont Weissburg und fügt hinzu: „Und dabei bleiben wir stets unseren wichtigsten Grundprinzipien treu: Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Unsere Arbeit soll sich positiv auswirken und gleichzeitig profitabel für unsere Aktionäre sein. Deren Investitionen setzen wir gezielt dazu ein, das Wachstum dieses Unternehmens zu fördern und unser Geschäft weiter auszubauen.“

Martin Weissburg ist ein Naturmensch. Nach einer anstrengenden Arbeitswoche findet er die nötige Ruhe und Erholung in

seinem Garten, wo er unbehelligt von Handy, Fernsehen, Computer und Meetings ausspannen kann.

„Mit den eigenen Händen zu arbeiten, im Freien zu sein und die Natur zu erleben, ist das Schönste für mich. Deshalb liebe ich es, in meinem eigenen Garten zu sein.“

Weissburg freut sich bereits auf seinen Umzug von North Carolina, USA, nach Brüssel und darauf, die belgische Landschaft zu erkunden. Zwei seiner drei Töchter werden in Belgien zur Schule gehen, die Dritte wird für ihr Studium in den USA bleiben und die Familie zwischendurch besuchen.

„Wir werden uns in Belgien auf jeden Fall ein Haus mit Garten suchen. Ich bin ein durch und durch naturverbundener Mensch – ohne genügend frische Luft würde ich eingehen.“ ☞

WIR HABEN DAS BESTE PRODUKT, DIE BESTEN MITARBEITER, DAS BESTE HÄNDLERNETZWERK

ICH HABE EIN STARKES, STABILES UND BESTENS ETABLIERTES MANAGEMENTTEAM ÜBERNOMMEN



Finden Sie die Unterschiede: Mats Bredborg, Global Director Brand Management bei Volvo CE, und die neuen Modelle – die echten Maschinen sind im Hintergrund zu sehen

Die LEGO-Modelle sind nicht für das Spiel im Freien geeignet

EIN DREAM TEAM

Wenn zwei globale Marken wie Volvo CE und die LEGO® Gruppe zusammenarbeiten, ist ein großartiges Ergebnis quasi garantiert. Der Radlader L350F ist nicht nur das Vorzeigemodell von LEGO® Technic für 2014 – er hat auch das Zeug zum Bestseller für beide Unternehmen

von Brian O'Sullivan

Auf der letzten Nürnberger Spielwarenmesse präsentierte der Spielzeuggigant LEGO das neueste Vorzeigemodell seiner LEGO® Technic-Serie. Mit 1.600 Einzelteilen und dem größten bislang für die Marke hergestellten Einzelelement ist der Volvo Radlader L350F einer der größten Stars des Unternehmens für die Saison 2014 – und mindestens genauso beeindruckend wie sein reales Vorbild. Der ferngesteuerte Radlader kann mit seiner Schaufel bis zu ein Kilogramm heben und überwindet auch schwieriges Terrain, genau

wie der echte L350F. Zudem kann er in einen ebenso imposanten knickgelenkten Dumper vom Typ A25F umgebaut werden. Die ersten Exemplare sollen das Werk in Billund, Dänemark, im kommenden August verlassen. „Der L350F ist das Topmodell der Technic-Serie“, sagt Niels Henrik Horsted, Marketingleiter für LEGO® Technic.

LEGO® Technic ist eine seit 35 Jahren bestehende Untermarke der LEGO Gruppe. Sie steht für authentische Fahrzeuge, die eine Fülle an Funktionen bieten und anspruchsvoll im Zusammenbau sind. →



Designmanager Jeppe Juul Jensen

Und sie steht für Spielzeug, das Spaß macht und eine Menge aushält. Die Langlebigkeit der Marke ist positiv für das Geschäft. Denn wer das Spielzeug in seiner Kindheit lieben lernt, gibt diese Liebe auch gerne an seine eigenen Kinder weiter. Die robusten und detailreichen Modelle richten sich hauptsächlich an Jungen im Alter zwischen 9 und 13 Jahren, haben jedoch auch unter Erwachsenen eine treu ergebene Fangemeinde.

Doch auch erfolgreiche Marken müssen sich kontinuierlich weiterentwickeln. So war eine Zusammenarbeit zwischen Volvo Construction Equipment und dem Spielzeughersteller nur eine Frage der Zeit. Die Anfänge reichen tatsächlich schon etwas weiter zurück. Bereits vor zehn Jahren war Mats Bredborg, Global Director Brand Management von Volvo CE, an ersten Plänen für eine Zusammenarbeit beteiligt. An der Umsetzung des L350F-Projekts im Jahr 2014 hatte er nun ebenfalls maßgeblich Anteil. „Als Premiumhersteller von Baumaschinen wollten wir natürlich auch mit einem Premiumhersteller von Spielzeug kooperieren“, betont Bredborg. „Volvo CE und die LEGO Gruppe passen hervorragend zusammen – sowohl kulturell als auch im Hinblick auf die Ziele, die wir mit unseren Produkten verfolgen.“

KLEINE WUNDER

„Wir haben uns die echten Maschinen sehr genau angesehen. Dabei haben wir sogar eine Baustelle besucht und die Maschinen selbst bedient“, berichtet Designmanager Jeppe Juul Jensen. Er leitete das Team, das für das Design dieser kleinen Wunderwerke verantwortlich ist. „Wir haben versucht, das Modell so realistisch wie möglich zu machen, mit denselben Fahr-, Steuerungs- und Hebeeigenschaften. Außerdem kann man die Filter entfernen, der Kühler lässt sich aufschwingen, die Kolben bewegen sich und der Motor ist grün lackiert... ganz wie beim realen Vorbild. Die Schaufel ist das größte Einzelelement, das je für Technic produziert wurde – wir haben hart daran gearbeitet, die Proportionen richtig hinzubekommen.“

Die Konzeption des L350F war zeitaufwendig und kostete Uwe Wabra, den Designer des Modells, ganze acht Monate. „Diese Maschinen können nicht mit dem Computer entworfen werden“, erklärt Jeppe Juul Jensen. „Sie müssen von Hand geschaffen werden, von Menschen mit Leidenschaft für die Marke und für detailgetreue Arbeiten. Wir ‚skizzieren‘ unsere Entwürfe zunächst zweidimensional

mit Bausteinen. Anschließend entwickeln wir einen Prototyp, indem wir einfach ganz viel herumprobieren. Ein Modell richtig zu konstruieren, ist Kunst und Wissenschaft gleichermaßen – die Elemente können endlos miteinander kombiniert werden, sodass jeder Prototyp immer wieder aufs Neue ab- und aufgebaut wird, bis alles perfekt passt. Der Spaß kommt bei uns aber auch keinesfalls zu kurz. Je spielerischer und kurzweiliger es bei uns zugeht, umso besser wird das Endprodukt.“



VOLVO CE UND DIE LEGO GRUPPE SIND EIN WAHRES DREAM TEAM

SICHERES SPIEL

In diesem Fall stieß das Endprodukt auf uneingeschränkte Zustimmung, sowohl bei Volvo CE als auch bei der LEGO Gruppe. „Wir sind mit dem Ergebnis äußerst zufrieden, sowohl aus funktionaler als auch aus gestalterischer Sicht“, schwärmt Mats Bredborg. „LEGO® Technic hat das Profil, den Ausdruck und die Kraft der Maschinen auf unglaubliche Weise eingefangen und das Modell mit fantastischen Funktionen wie Schwerlasthebefunktion und großer Auskipphöhe ausgestattet. Die LEGO Gruppe legt ebenso viel Wert auf Sicherheit wie wir, deshalb wurden die Modelle gründlich getestet.“

„Die Zusammenarbeit mit Volvo und das gegenseitige

Verständnis waren einfach hervorragend“, stimmt Jeppe Juul Jensen zu. „Die Kulturen unserer Unternehmen sind sich sehr ähnlich, unsere Beziehung war ganz unkompliziert und von Begeisterung geprägt. Das Team von Volvo half uns mit hilfreichen Vorschlägen und gab uns den nötigen Einblick in die Konstruktions- und Bedienweise der echten Maschinen. Es war ein Zusammentreffen zweier Partner, die beide auf der Suche nach Perfektion sind. Eine durch und durch angenehme und positive Erfahrung.“

Das begeisterte Feedback von Zielgruppen lässt darauf schließen, dass LEGO® Technic mit seinem neuen Topmodell einen Volltreffer landen wird. „Seit 35 Jahren gründet unser guter Ruf zu großen Teilen auf gelb-schwarzen Maschinen – und der Volvo L350F führt diese Tradition stilsicher fort und erreicht in Sachen Kreativität und Funktionalität neue Höhen“, fügt Niels Henrik Horsted abschließend hinzu.

„Der L350F/A25F wird nicht nur unser Topmodell für 2014 sein – er könnte sogar zum meistverkauften Technic-Modell aller Zeiten werden.“



FAHR-, STEUER- UND HEBEFUNKTIONEN WIE BEIM REALEN VORBILD

Die LEGO-Modelle sind nicht für das Spiel im Freien geeignet

VOLVO CE AUF DER CONEXPO 2014

Auf der größten US-Baumesse des Jahres im Las Vegas Convention Center stellte Volvo CE seine bisher innovativste Serie von Maschinen und Services vor

Neben einer neuen Generation von Baggern der E-Serie, knickgelenkten Dumpfern der G-Serie und Radladern der H-Serie präsentierte Volvo CE auch seine neuesten Baggerlader, Motor-Grader sowie Kompaktlader und Kompakt-Raupenlader. Mit 17 innovativen Produkten stand dabei die neue Motorentechnologie gemäß Stufe IV/Tier 4 Final im Vordergrund. Diese neuen Motoren sind nicht nur sauberer als ihre Vorgänger. Die meisten von ihnen sind auch leistungsstärker und effizienter. Auf dem Freigelände hatten Besucher die Gelegenheit, sich an einem Baggerlader BL60B und einem Bagger EC55C zu versuchen. Als Anbieter von Komplettlösungen stellt Volvo CE seinen Kunden

eine umfassende Palette an Produkten und Dienstleistungen bereit, mit der jede Maschine über ihren gesamten produktiven Lebenszyklus hinweg begleitet wird. Mit eigenen Fachleuten, die über die neuesten Branchentrends informierten, sowie interessanten Kundenbetreuungsangeboten und maßgeschneiderten Finanzierungslösungen konnte Volvo CE demonstrieren, wie seine Produkte optimal aufeinander abgestimmt sind und neue Standards für Produktivität, Effizienz, Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Qualität der geleisteten Arbeit und Gesamtbetriebskosten setzen. Hier sind einige der Attraktionen, die es am Stand von Volvo zu bewundern gab.

TOP SECRET

Vollelektrischer Kompaktbagger der Zukunft

Das neue Konzeptmodell (siehe Abbildung), ein Meisterstück an Nachhaltigkeit und Einfachheit, wurde auf der Messe in Las Vegas zum ersten Mal präsentiert und soll laut Sidney Levy, Chefdesigner von Volvo Product Design, bis 2030 in Produktion gehen. Bediener werden auch in Zukunft noch auf dem Bagger sitzen können. Die meisten Anwendungen werden jedoch mithilfe von Augmented-Reality-Technologie über einen Tablet-Computer ferngesteuert. Dadurch kann der Bediener bei potenziell gefährlichen Arbeiten den nötigen Sicherheitsabstand wahren. „Wir sehen die Einsatzmöglichkeiten in urbanen Umgebungen, auf der Straße oder sogar in Gebäuden, wo das Fahrzeug einfach an die Stromversorgung angeschlossen werden könnte“, sagt Sidney Levy.



STRASSENFERTIGUNG MIT PRÄZISION

Straßenfertiger sind die Hauptattraktion

Die beiden neuen Straßenfertiger von Volvo – der Radfertiger P7170 (siehe Abbildung) und der Kettenfertiger P7110 – bieten Bedienern maximale Vielseitigkeit und liefern genau die Leistung, Präzision, Zuverlässigkeit und Qualität, die von Straßenbauunternehmen gefordert werden. Diese aktuellen Modelle setzen das Vermächtnis der legendären Blaw-Knox-Maschinen fort und sind effizienter als je zuvor. Dank eines Pumpenentkopplers, der nicht benötigte Pumpen auskoppelt, lässt sich der hochpräzise Straßenfertiger auch bei kalter Witterung problemlos starten. Kundendienstvereinbarungen bieten Service und Wartung für maximale Kostenkontrolle und minimale Ausfallzeiten. Und das ausgedehnte Servicenetz von Volvo CE mit seiner weltweiten Infrastruktur aus erfahrenen Technikern, Werkstätten und Händlern sorgt für die nötige Sicherheit.



NEU UND VERBESSERT

Keine Angst vor schweren Lasten

Der L250H ist nicht nur einer der effizientesten, sondern auch einer der produktivsten am Markt erhältlichen schweren Radlader. Er überzeugt mit verbesserten Sicherheitsfunktionen, bis zu 18 % sparsamerem Kraftstoffverbrauch durch OptiShift und dem einfachsten Wartungszugang, den Volvo CE jemals geboten hat. Bediener dieser Maschine, in deren Entwicklung Jahrzehnte an Erfahrung stecken, profitieren von kurzen Zykluszeiten, hoher Schubkraft und exzellenter Manövrierbarkeit. Mit einer Fülle an Produktoptionen haben Volvo-Kunden zudem die Möglichkeit, ihre Maschine an zusätzliche Anwendungsbereiche und Materialien wie Steinblöcke, gesprengtes Gestein oder Abfall anzupassen.

Alle Anbaugeräte sind so gefertigt, dass sie perfekt mit dem L250H harmonieren.



LEISTUNGSSTARK UND PRODUKTIV

Hochleistung unter harten Bedingungen

Der schwere Raupenbagger EC380C ist eine außergewöhnlich produktive Maschine und sorgt durch seinen reduzierten Kraftstoffverbrauch für geringe Betriebskosten. Dank höchster Effizienz, Produktivität und Langlebigkeit bietet er zudem maximale Profitabilität beim Einsatz in Steinbrüchen und für den Massenaushub. Um Kraftstoffverbrauch und Geräuschniveau weiter zu verringern, kann der Bagger so programmiert werden, dass er die Motordrehzahl automatisch drosselt oder den Motor ganz abstellt, wenn seine Bedienelemente über einen bestimmten voreingestellten Zeitraum inaktiv bleiben. Einfache Bedienbarkeit sowie höchste Wartungsfreundlichkeit lassen keine Wünsche offen. Der hochfeste, dreiteilige Unterwagen und der robuste, X-förmige Stahlrahmen wurden für eine lange Lebensdauer verstärkt. Zusätzlich angebrachte Schutzplatten verhindern, dass die Unterseite der Maschine von Schutt und Gestein beschädigt wird.




Laden Sie sich die kostenlose *Spirit*-App herunter, um weitere Bilder und Videos von Volvo-Maschinen auf der ConExpo 2014 anzusehen, oder besuchen Sie www.volvospiritmagazine.com



NÄCHSTE GENERATION

Volvo CE setzt den Standard

Lernen Sie die neue Generation knickgelenkter Dumper kennen – vom Motor bis zu den Achsen, die von Volvo speziell angefertigte Antriebstechnik bietet perfekte Harmonie und optimale Performance. Das einzigartige, selbstkompensierende hydromechanische System des Dumpers A40GFS sorgt für präzise Steuerung, exzellente Manövrierbarkeit und einen kleinen Wenderadius. Alle Dumper von Volvo sind an allen Rädern mit ölgekühlten Nassscheibenbremsen ausgestattet, die auch unter schwierigsten Bedingungen hohe Bremsleistung und eine lange Lebensdauer garantieren. Die gute Rundumsicht aus der zentral positionierten Kabine wird durch eine großzügige Windschutzscheibe, eine vollverglaste Tür, die abfallende Motorhaube und große Rückspiegel unterstützt. Wie bei allen Volvo-Maschinen haben Eigentümer, Bediener und Servicetechniker Zugriff auf eine Fülle an wichtigen Daten, mit denen sich die Produktivität erhöhen und Geld sparen lässt. 

**NACH WASSER SIND ZUSCHLAGSTOFFE
DAS WELTWEIT AM MEISTEN
VERBRAUCHTE PRODUKT**

AUSBAU DER INFRASTRUKTUR IN NEUSEELAND

Ein preisgekrönter Zuschlagstoffhersteller aus Auckland ersetzt seine bestehende Radladerflotte und vertraut dabei weiter auf Volvo CE

von Nigel Griffiths

Das geschäftige Auckland auf Neuseelands Nordinsel ist die größte Stadt des Landes. Mit ihrem warmen und sonnigen Klima, den bildschönen Stränden, Freizeitangeboten wie Segeln und nicht zuletzt wegen der attraktiven Jobangebote zieht die als „Stadt der Segel“ bekannte Metropole immer wieder Menschen aus anderen Regionen Neuseelands und aus Übersee an.

Der stetige Bevölkerungszuwachs in Auckland sorgt dafür, dass die Baubranche floriert. Deren Bedarf wird unter anderem von Stevenson Resources gedeckt, einem der größten und modernsten Steinbruchbetreiber des Landes. Mit Millionen Tonnen von Zuschlagstoffen aller Sorten und Qualitäten unterstützt Stevenson den anhaltenden Bauboom.

Bereits seit 2008 stehen Radlader der beliebten F-Serie von

Volvo CE in Diensten des Unternehmens. Diese sollen jetzt durch eine Flotte brandneuer Volvo-Radlader der G-Serie ersetzt werden – um den Geschäftserfolg und die Effizienz zu steigern und Kosten zu senken. Die sieben neuen Radlader L180G sowie ein L250G werden in den Steinbrüchen von Drury und Huntly eingesetzt, welche die Regionen Auckland und Waikato beliefern.

LANGE TRADITION

Das 1912 gegründete, vielfach ausgezeichnete Familienunternehmen kann auf eine langjährige, erfolgreiche Geschichte als Steinbruchbetreiber zurückblicken. Es spielt nicht nur in technologischer Hinsicht, sondern auch in Sachen ökologische und soziale Verantwortung eine

Vorreiterrolle. Die Steinbrüche des Unternehmens produzieren eine breite Palette an harten Füllstoffen, die im Straßen- sowie im Gewerbe- und Wohnungsbau Verwendung finden.

„Mit mehr als 60 Jahren Erfahrung in der Steinbruch- und Bergbaubranche – einschließlich Erdarbeiten, Mineralgewinnung sowie Verarbeitung und Distribution – sind wir dafür bekannt, hochwertige Zuschlagstoffe zu liefern, die den Anforderungen unserer Kunden durchweg Genüge leisten“, sagt Steve Ellis, Minerals Executive bei Stevenson Resources.

„Wir sind stolz auf die technischen Services und den Support, den wir leisten. Und wir unterstützen unsere Kunden in der Forschung und Produktentwicklung, mit eben diesen technischen Services und unserem eigenen, zertifizierten Labor.“

QUALITÄT

Stevensons Steinbruch in Drury ist einer der größten und technisch fortschrittlichsten Neuseelands. Er verfügt über ein eigenes Labor, um die Qualität der angebotenen Zuschlagstoffmischungen sicherzustellen, ganz gleich, ob es sich dabei um Standardprodukte oder wiederaufbereitete, modifizierte oder auf Bestellung gefertigte Stoffe handelt.

„Zuschlagstoffe sind für den Bau unerlässlich“, betont Steve Ellis und fügt hinzu: „Es heißt, nach Wasser seien sie das weltweit am meisten verbrauchte Produkt.“

Einer der entscheidenden Gründe, weshalb das Unternehmen auch weiterhin auf Volvo-Maschinen vertraut, sei die Qualität der Dienstleistungen des Volvo-Vertragshändlers TransDiesel, meint Ellis.



Stevensons Steinbruch in Drury ist einer der größten und technisch fortschrittlichsten Neuseelands



Ein Radlader der neuen L180G-Flotte in Stevensons Steinbruch in Drury



L-R Stevenson Resources Minerals Executive Steve Ellis, TransDiesel Sales Manager Stuart Bell, Bediener Shailen Sen

„Als hochmotiviertes Privatunternehmen reagieren sie sofort, wenn wir ihre Hilfe benötigen. In einer Branche, die sich keine Ausfallzeiten leisten kann, ist das von entscheidender Bedeutung.“

TransDiesel ist seit 1980 in Neuseeland tätig und weiß, wie man Kunden glücklich macht.

Das Unternehmen gilt als wichtigster Händler des Landes für Dieselmotoren und Getriebetechnik und fungiert als Vertragshändler für einige der renommiertesten Marken. 2011 wurde TransDiesel zum autorisierten Vertragshändler von Volvo Construction Equipment für Neuseeland ernannt.

Mark Keatley, Marketing and Dealer Development Manager bei TransDiesel, bestreitet nicht, dass der Wettbewerb in diesem Sektor hart ist. Er betont jedoch auch, dass die Vorteile der Produkte von Volvo CE, insbesondere im Hinblick auf Sparsamkeit und Komfort, am Markt wohlbekannt seien.

DYNAMISCH

TransDiesel hat viel Energie in die Vermarktung seiner Partnerschaft mit Volvo CE gesteckt. Als die Hochleistungsyachten des Volvo Ocean Race – mit einer Dauer von neun Monaten der längste professionelle Sportwettbewerb der Welt – 2012 in Auckland Station machten, nutzte TransDiesel das Event, um seinen Kunden näherzukommen. Auf einer Veranstaltung in den Steinbrüchen von Stevenson Resources konnte eine ganze Reihe neuer Volvo-Maschinen zeigen, was sie kann. Zur Einführung des Radladers L250G und des Baggers EC480D wurden Kunden selbst aus so weit entfernten Orten wie Singapur nach Neuseeland eingeladen, wo sie zudem eine Demonstration des knickgelenkten Dumpers A40F erwartete. An Bord eines Schiffes durften Gäste darüber hinaus das spannende Hafrennen aus nächster Nähe betrachten.

SPARSAM IM VERBRAUCH

Trotz der engen Beziehungen zu TransDiesel stand es nicht von vornherein fest, dass Stevenson Resources dem Händler den Auftrag

EIN WICHTIGER FAKTOR, DER FÜR DIE VOLVO-MASCHINEN SPRICHT, IST DIE KOSTENERSPARNIS BEIM VERBRAUCH

für die neue Flotte erteilen würde.

„Wir haben uns gründlich umgesehen, bevor wir uns für die Volvo-Maschinen entschieden“, erklärt Steve Ellis. „Die neuen G-Maschinen von Volvo sind mit vielen unserer bereits vorhandenen Zubehörteile kompatibel. Und so zufrieden wir mit der F-Serie auch waren, die Maschinen der G-Serie sind ihren Vorgängern noch ein gutes Stück voraus.“

Ein wichtiger Faktor, der für die Volvo-Maschinen spricht, ist die Kostenersparnis beim Verbrauch.

„Ich schätze, wir verbrauchen pro Radlader etwa einen halben Liter pro Stunde weniger als bisher.“ Über einen Zeitraum von fünf Jahren rechnet er mit einer Ersparnis von rund 500.000 bis 600.000 Neuseeland-Dollar (ca. 400.000 bis 500.000 US-Dollar).

„Die Maschinen sind kleiner, und wir können trotzdem dieselben Schaufelgrößen weiterverwenden. Der L180G hat dieselbe Schaufelkapazität wie der alte L220F, ist jedoch um ein Vielfaches sparsamer.“

Die Bediener hätten richtig Spaß an den Maschinen, merkt Ellis an. „Sie haben einen langen Arbeitstag, von 6.00 bis 17.30 Uhr. Aber sie verlassen ihren Arbeitsplatz fast genauso frisch, wie zu Beginn ihrer Schicht“, sagt er. „Sie arbeiten ganz entspannt in einer sauberen, ruhigen Umgebung, in der sie frei atmen können. Und das ist ihnen sehr wichtig. Viele der Bedienfunktionen wie die Reverse-by-Braking-Funktion, die für mehr Komfort beim Wechsel in den Rückwärtsgang sorgt, und die elektrohydraulischen Servo-Bedienelemente in der Kabine, die konsistente Maschinenbewegungen ermöglichen, finden bei ihnen großen Anklang und erleichtern ihnen die Arbeit. Die Maschinen sind so gut schallgedämmt, dass man sich auch direkt daneben noch gut unterhalten kann.“

FÜNF TAGE LANG TREFFEN SICH DIE BESTEN PERFORMER DER WELT IN VEGAS.



143-700 HP

SEIEN AUCH SIE DABEL.

Besuchen Sie Volvo Penta auf der CONEXPO-CON/AGG 2014 in Las Vegas in der South Hall, Stand 83830 und in der North Hall, Volvo-Stand 10951. Unsere intelligenten Tier-4-Final-Lösungen bieten bewährte Technologie für maximale Leistung und Kraftstoffersparnis. Unsere Motoren liefern eine Performance, die über Jahre hinaus begeistert. Überzeugen Sie sich selbst. Erfahren Sie mehr unter volvopenta.com.

**VOLVO
PENTA**

ZENTRUM DER AKTIVITÄT

Ein Logistikzentrum in Belgien dient als Vorbild für eine Reihe ähnlicher Zentren auf der ganzen Welt. Ihr Ziel: den Anteil am globalen Geschäft mit losen Anbauteilen vergrößern →

von John Bayliss



EINE EFFIZIENTE LIEFERKETTE FÜR LOSE ANBAUTEILE KANN DEN ENTSCHEIDENDEN UNTERSCHIED MACHEN

Karl Serneberg,
Global Director für Anbauteile

Dort, wo sich die beiden belgischen Flüsse Schelde und Leie treffen, liegt die wunderschöne mittelalterliche Stadt Gent, deren Name sich von dem keltischen Wort für Zusammenfluss ableitet. Sie kann auf eine lange Handelstradition zurückblicken, die bis ins Jahr 650 zurückreicht.

Heute, fast 1.400 Jahre später, macht sich Gent wieder einen Namen als internationaler Umschlagplatz. Doch diesmal als Zuhause eines modernen Logistikzentrums, das den Kern einer neuen Lieferkette von Volvo Construction Equipment bildet.

Das dedizierte Logistikzentrum für lose Anbauteile von Volvo CE befindet sich in Desteldonk, am Stadtrand von Gent. Es wurde im Rahmen des Projekts Attachment Processes and Systems (APS) des Unternehmens aufgebaut und hat zu deutlich verkürzten Lieferzeiten für Kunden geführt.

Karl Serneberg, Global Director für Anbauteile, kündigt an, Kunden von Volvo CE könnten sich über Verbesserungen in mehreren Bereichen freuen: „Erstens hat sich der Bestellprozess für lose Anbauteile ganz stark vereinfacht. Zweitens garantiert das zentrale System unseren Kunden kürzere Lieferzeiten und eine hohe Verfügbarkeit von Anbauteilen. Und drittens ermöglicht das Zentrum ein kosteneffizientes Logistiksystem sowie den kostengünstigen Transport von Anbauteilen.“

ZEIT IST GELD

Bevor das Zentrum den Betrieb aufnahm, mussten Kunden, die individuelle Anbauteile bestellten, mit Lieferzeiten zwischen acht Wochen und drei Monaten rechnen. Jetzt beträgt die Wartezeit für große Radlader-Anbauteile maximal vier Wochen von der Bestellung bis zur Lieferung. Kunden, die lose Anbauteile für Kompaktlader oder -bagger bestellen, müssen nur zwei bis drei Wochen warten.

Bei Kompaktmaschinen beträgt die Lieferzeit für den Großteil der Bestellungen gerade mal eine Woche.

Der Aufbau einer komplementären Lieferkette zum Vorteil des Kunden wird in Zukunft eine wichtige Rolle für das Wachstum von Volvo CE und seiner Händler spielen. Es wurde eine Lieferkettenlösung gefunden, in der Abläufe rationalisiert werden und die einen einfachen Bestellprozess ermöglicht.

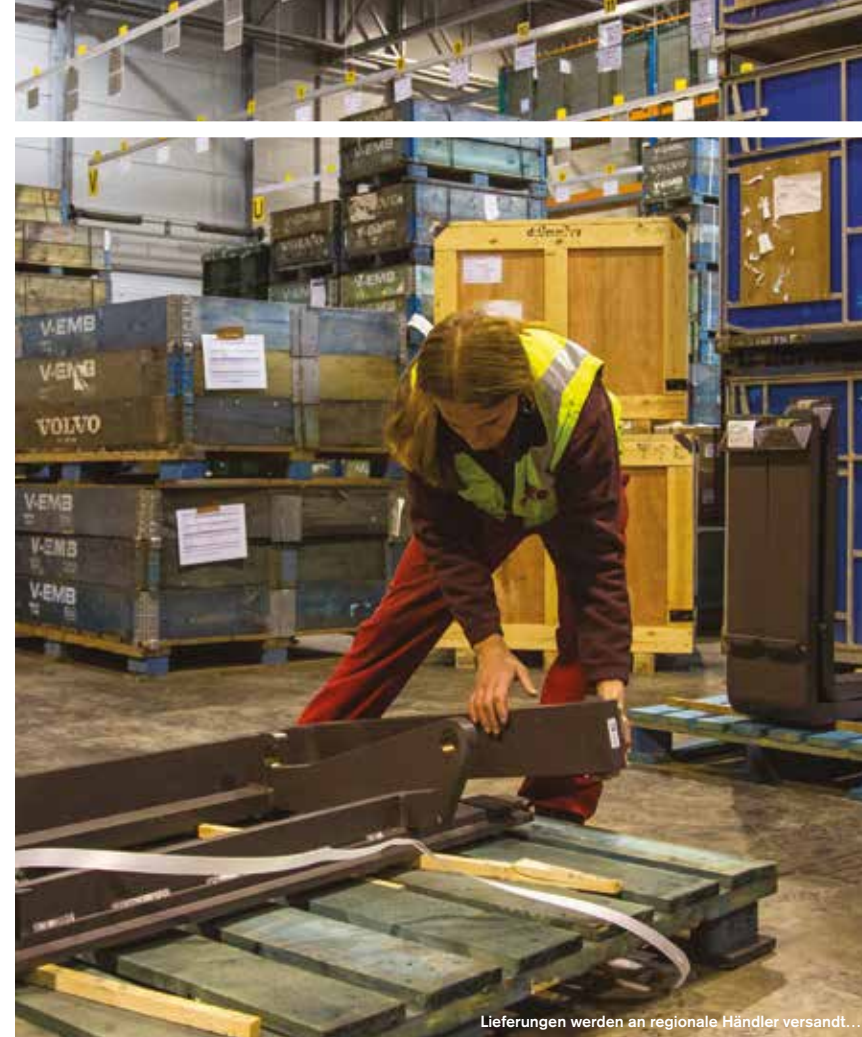
Das Geschäft mit losen Anbauteilen auszubauen, sei ein wichtiges Ziel für Volvo CE, fährt Serneberg fort. Bisher seien Anbauteile direkt mit den Maschinen aus den Fertigungsstätten von Volvo CE geliefert worden. Doch jetzt, sagt er, müsse man einen Schritt weiter denken und einen breiteren Markt ins Auge fassen.

„Maschinen, die unsere Händler auf Lager haben, benötigen manchmal neue Anbauteile. Und dann gibt es Kunden, die ein abgenutztes Anbauteil ersetzen möchten oder die ein neues Anbauteil benötigen, weil sie ihre Maschine für etwas anderes einsetzen möchten.“ Serneberg ist sicher, in Fällen wie diesen könne eine effiziente Lieferkette für lose Anbauteile den entscheidenden Unterschied machen.

BESTENS BESTELLT

Bestellungen werden elektronisch aufgegeben. Die Verfügbarkeit eines bestimmten losen Anbauteils wird unmittelbar vom Bestellsystem festgestellt, und der Volvo CE-Händler wird über die entsprechenden Wartezeiten bis zur Lieferung informiert. Sobald die Bestellung im Logistikzentrum eingeht, wird das lose Anbauteil aus dem Lager geholt und versandfertig gemacht. Artikel, die nicht vorrätig sind, werden vom jeweiligen Zulieferer an das Zentrum geliefert, konsolidiert und anschließend direkt an den Händler versandt.

Durch Konsolidierung und Koordinierung der Bestellungen kann die



Lieferungen werden an regionale Händler versandt...



... oder direkt an Kunden

Beladung der Lastwagen optimiert werden. Die Lieferungen erfolgen entweder an regionale Händler oder direkt an den Kunden. Dieses dedizierte Transportsystem ergänzt den Lieferservice für Ersatzteile oder Maschinen.

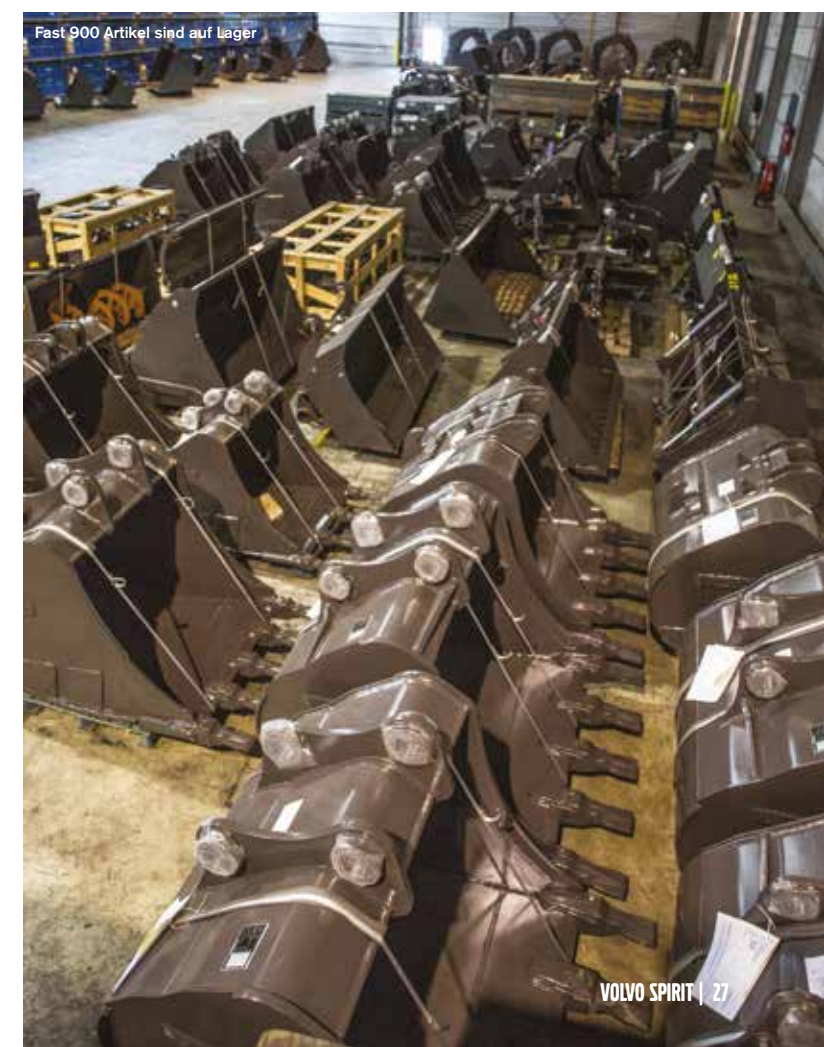
Zulieferer aus aller Welt senden lose Anbauteile an das Logistikzentrum in Gent, wo rund 1.800 verschiedene Artikel bestellt werden können und fast 900 Artikel auf Lager sind. Seit das Logistikzentrum in Gent im April 2012 den Betrieb aufgenommen hat, wurden mehr als 4.000 Anbauteile an Händler und Endkunden ausgeliefert.

DREIGLEISIGER ANSATZ

Ein effizientes Transportzentrum, das ganz Europa abdeckt, ist einer von drei Grundpfeilern, auf der die neue Lieferkette beruht. Der zweite ist die Kosteneffizienz, die durch ein dediziertes Logistikzentrum für lose Anbauteile und die damit verbundenen kürzeren Lieferzeiten entsteht. Und der dritte ist die verbesserte Funktionalität des Bestellsystems. Das Händlerportal wurde angepasst und der gesamte Bestellprozess vereinfacht und verkürzt.

Das Zentrum in Gent zeigt, dass sich sowohl der Effizienzgewinn als auch die größere Kundenzufriedenheit direkt und positiv auf das Geschäft von Volvo CE auswirken. Laut Karl Serneberg ist Europa erst der Anfang. „Hier in Belgien ging das erste Zentrum im April 2012 in Betrieb. Mittlerweile haben wir ein zweites Zentrum in Nordamerika, etwas außerhalb von Chicago. Und 2014 möchten wir mindestens ein weiteres Zentrum in Asien eröffnen.“

Besuchen Sie www.volvospiritmagazine.com, um das Video zur Story zu sehen



Fast 900 Artikel sind auf Lager



**ES GIBT EINEN BEACHTLICHEN
MARKT FÜR VERSCHLEISSTEILE
WIE ZÄHNE**

POSITIVE PERFORMANCE

Eine neue Serie von Verschleißteilen stößt auf positive Resonanz

Nach der Markteinführung des leistungsstarken und speziell für die Anforderungen chinesischer Kunden entworfenen Volvo Radladers L105 im Jahr 2012 wurde jetzt eine neue Serie von Ersatzteilen für Maschinen in den verschiedensten Einsatzbereichen – vom Straßenbau über den Steinbruch bis hin zum Bergbau – entwickelt.

Im August 2013 wurden zwei neue Zahntypen für die Löffel der Bagger EC360 und EC460 eingeführt. Mittlerweile gibt es eine ganze Reihe kleiner, mittelgroßer und großer Zähne für das gesamte Sortiment an Baggerlöffeln. Darüber hinaus sind eine Auswahl an preiswertem Werkzeug für die Bodenbearbeitung wie Zähne und Adapter sowie eine völlig neue Reihe von Ersatzteilen für Unterwagen erhältlich.

KOSTENBEWUSST

„In Anbetracht der hohen Anzahl an Baggern in China gibt es einen beachtlichen Markt für Zähne und Unterwagen-Ersatzteile“, erklärt Kerstin Enochsson, Global Director für Ersatzteile bei Volvo CE.

„Unsere neuen Produkte für leichte bis mittelschwere Anwendungen bieten generell niedrige Anschaffungskosten und angepasste Lebensdauerspezifikationen.“

Um am wachsenden chinesischen Markt konkurrenzfähig zu sein, setzt Volvo CE alles daran, die richtigen Produkte zum richtigen Preis verfügbar zu machen.

„Die Kunden in China sind sehr kostenbewusst. Deshalb haben wir einen Paradigmenwechsel vollzogen und bei der Neugestaltung bestimmter Produkte mehr Wert auf preiswerte Robustheit gelegt.“

WACHSENDE VERKAUFZAHLEN

Umfassende Marktuntersuchungen nach Einführung der ersten Zähne (siehe Abbildung) haben ein positives Feedback ergeben, und laut Kerstin Enochsson wachsen die Verkaufszahlen beständig: „Vor uns liegt ein riesiges Marktsegment mit einem enormen ungenutzten Potenzial für unsere Produkte.“

Als Teil der Entwicklungsstrategie von Volvo CE sorgt ein engagiertes Team in Shanghai für die schnelle Produktentwicklung von weiteren



Links: Typ Steinmeißel
rechts: Tiger Long



Foto von Kerstin Enochsson: © Steve Skinner

EIN DEDIZIERTES TEAM SORGT IN SHANGHAI FÜR DIE SCHNELLE PRODUKTENTWICKLUNG VON WEITEREN VERSCHLEISSTEILEN

Verschleißteilen. Es befindet sich in geografischer Nähe zu wichtigen asiatischen Märkten sowie zum koreanischen Team für Bagbertechnologie.

Das Projektteam erkundet zudem die Möglichkeiten zur Einführung der neuen Zähne an anderen Märkten in der asiatisch-pazifischen Region sowie in Lateinamerika. Das Marktpotenzial für ältere, weniger intensiv genutzte Maschinen an den etablierten Märkten wird ebenso geprüft. ☒



Juli 2010: Wieder vereint: Evald Mörtsell auf dem originalen H-10, sein Sohn (rechts) sieht zu

Foto: © Anders Nilsson/Eskilstuna-Kuriren

H-10 ebnete den Weg für die weitere Entwicklung von Baumaschinen bei Volvo. Ausgehend von diesen bescheidenen Anfängen entwickelte sich der Radlader zu einem der bedeutendsten Produkte des Unternehmens.

ERSTES MODELL

Das erste Modell steht im Volvo CE Munktell Museum in Eskilstuna, Schweden. Sein einstiger Besitzer Evald Mörtsell hatte den H-10 seinerzeit gebraucht gekauft. Im Juli 2010, zur Feier seines 90. Geburtstags, reiste der pensionierte Kiesgrubenbesitzer aus seiner 800 Kilometer entfernten Heimat in Nordschweden an, um einen nostalgischen Blick auf seinen guten alten H-10 zu werfen. Er erzählte den Kuratoren des Museums, dass die Maschine in den Sommermonaten ununterbrochen, nahezu 24 Stunden täglich, zum

DER ERSTE RADLADER VON VOLVO WAR IM GRUNDE EIN MODIFIZIERTER TRAKTOR



Zukunft: der Gryphon

Beladen von Lastwagen eingesetzt worden sei und dass sie über einen Zeitraum von zehn Jahren, bis zum Austausch durch ein neueres Volvo-Modell, geschätzte 150.000 Kubikmeter Kies bewegt habe. Man habe schon etwas Kraft benötigt, um den Rückwärtsgang einzulegen – etwas, das bei den aktuellen, ganz auf Bedienkomfort ausgerichteten Modellen kaum mehr vorstellbar ist. Ob neu oder gebraucht, Radlader von Volvo werden überall auf der Welt eingesetzt – in Steinbrüchen, zum Umschlag von Fels, Gestein und Zuschlagstoffen, im Hoch- und Tiefbau, für Recycling und Müllumschlag, in Holzlagern und in der Landwirtschaft.

SECHZIG STARKE JAHRE

Volvo Construction Equipment ist der weltweit größte Hersteller von Radladern und feiert in diesem Jahr den 60. Geburtstag seines ersten Modells

Die Nachfrage nach Traktoren und Baumaschinen aller Art stieg nach dem Zweiten Weltkrieg sprunghaft an. Als der erste Radlader von Volvo 1954 auf den Markt kam, handelte es sich dabei im Grunde um nicht mehr als einen modifizierten Traktor mit einer Halterung für Anbaugeräte. Deren parallele Bewegbarkeit erleichterte den Wechsel der Anbauteile. Die heckgelenkte Maschine basierte auf einem umgekehrten Traktor, angetrieben von einem Dreizylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 35 PS und einem 5-Gang-Schaltgetriebe. Der Erfolg des



Gegenwart: die G-Serie

UNVERKENNBARER STIL

In den frühen 1970er-Jahren brachte Volvo große Radlader mit Knicklenkung, einem neuartigen Hubarmsystem und komfortablen Kabinen mit umfassender Sicherheitsausstattung auf den Markt. Im Jahr 1991, nur wenige Radlader-Generationen später, folgte die Einführung der bedienerfreundlichen Care Cab sowie des patentierten Torque-Parallel-(TP)-Hubgerüsts von Volvo. Die D-Serie erschien im Jahr 2000 und setzte nicht nur in Sachen Leistung, Sicherheit, Produktivität und Umweltfreundlichkeit neue Maßstäbe, sondern auch durch ihren unverkennbaren Stil. Neben dem abermals verbesserten Komfort genossen Fahrer jetzt eine noch bessere Rundumsicht und eine verringerte Geräuschentwicklung.

Die 2011 eingeführten Radlader der G-Serie bieten eine Reihe neuer Ausstattungsmerkmale sowie höhere Produktivität, geringeren Verbrauch und optimalen Bedienerkomfort.

Die Evolution des Radladers geht weiter: Der neueste Entwurf der Volvo-Designer ist Gryphon, der Radlader der Zukunft. Er verfügt über einen nahezu emissionsfreien Elektro-Hybrid-Antrieb, geräuschlose elektrische Radnabenmotoren und eine intelligente Kabinenverglasung, die sich bei niedrigen Temperaturen automatisch aufheizt und bei hellem Sonnenlicht automatisch tönt. Schätzungen zufolge würde der Gryphon Energieeinsparungen von bis zu 50 Prozent ermöglichen. Während der Gryphon selbst noch ein Konzeptmodell ist, befinden sich viele seiner Technologien bereits in der Entwicklungs- und Testphase. Es ist davon auszugehen, dass sie innerhalb der nächsten 20 Jahre weite Verbreitung finden werden. ☑

Auf Seite 45 finden Sie alle Einzelheiten zu unserem Wettbewerb, in dem Spirit das beste Leserfoto eines Volvo-Radladers sucht

TUNNEL UNTER DEM MEER

Mit dem Marina Coastal Expressway baut Singapur seinen ersten Unterwasser-Straßentunnel. Teile des Projekts werden mit Straßenfertigern von Volvo bewältigt, um den strengen Anforderungen des Internationalen Rauigkeitsindex zu entsprechen →

von John Bayliss



Singapur: Straßenfertiger von Volvo im Einsatz

Die Regierung von Singapur misst dem Ausbau der Infrastruktur als Basis einer gesunden Wirtschaft große Bedeutung bei. Der Straßenverkehr spielt dabei eine wichtige Rolle.

Der Bau des Marina-Coastal-Expressway-(MCE)-Tunnels begann im ersten Quartal 2010. Die Arbeiten wurden in der zweiten Hälfte des Jahres 2013 abgeschlossen und der Expressway am 29. Dezember für den Verkehr freigegeben. Das beidseitig fünfspurige, fünf Kilometer lange Streckenstück stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Osten und Westen Singapurs dar. Es ersetzt einen Teil des East Coast Parkways (ECP) und bildet einen zusätzlichen Anschluss zur neuen Downtown der Metropole. Dieser Abschnitt des ECP sowie seine Auffahrtstraßen dienen jetzt als wichtige Verkehrsader für den Marina Bay District.

HERAUSFORDERUNGEN

Der Bau des 420 Meter langen Tunnels, Singapurs erste unter dem Meer verlaufende Schnellstraße überhaupt, war mit großen Herausforderungen verbunden. Der Bauabschnitt verlief quer durch den Marina Bay Channel. Damit die Arbeiten durchgeführt werden konnten, mussten Barrieren errichtet werden. Anschließend galt es, gewaltige Mengen Wasser in das umliegende Meer zu pumpen, ohne die Seefahrzeuge bei der Ein- und Ausfahrt in den bzw. aus dem Hafen zu beeinträchtigen.

Beim Aushub sorgten die Überreste eines alten Damms etwa zwölf Meter unter dem Meeresboden für Schwierigkeiten. Dieser war vor mehr als 30 Jahren bei Landgewinnungsarbeiten errichtet worden. Er musste komplett entfernt werden.

Der Großteil der Bauarbeiten fand in weichem Lehmboden etwa 20 Meter unter dem Meeresspiegel und 14 Meter unter dem Meeresboden statt. Insgesamt erstreckten sich die Bauarbeiten über ein Gebiet von 13,1 Hektar und produzierten drei Millionen Kubikmeter ausgehobenen Materials, was dem Volumen von 1.200 olympischen Schwimmbecken entspricht.

HÖCHSTE PRÄZISION

Aufgrund der enormen Dimensionen dieses 4,1 Milliarden Singapur-Dollar (ca. 3,27 Milliarden US-Dollar) teuren Projekts war eine Vielzahl an Unternehmen an dem Bau beteiligt. Zu ihnen zählte auch Samwoh Premix Pte. Ltd. Das Unternehmen war dafür zuständig, den Asphaltbelag auf die Betonoberfläche der Straßen in den MCE-Tunnels aufzubringen. Die Vorgaben waren strikt – so musste die letzte Schicht einem Internationalen Rauigkeitsindex (International Roughness Index, IRI) von zwei Millimetern pro Meter entsprechen. Bei dieser Aufgabe, die höchste Präzision erfordert, verließ sich Samwoh auf seine Flotte aus Volvo-Straßenfertigern, von denen das Unternehmen insgesamt

FÜR SCHWIERIGKEITEN BEIM AUSHUB SORGTEN DIE ÜBERRESTE EINES ALTEN DAMMS 12 M UNTER DEM MEERESBODEN

acht besitzt: drei ABG5770, drei ABG5820 und zwei ABG6820.

TRAINING

Laut David Choo, Business Director bei Volvo CE, Singapur, waren die technischen Merkmale nicht der einzige Grund, weshalb Samwoh beim MCE-Projekt auf Maschinen von Volvo vertraute. „Samwoh entschied sich nicht nur wegen der Qualität unserer Straßenfertiger für Volvo. Entscheidend war dabei auch

unser Straßen-Kompetenztraining, mit dem wir einen einzigartigen Mehrwert bieten.“

Auch Lo Chee Seng, Operations Manager bei Samwoh, stimmt dem zu. Er war davon ausgegangen, dass das von Volvo CE in Deutschland organisierte Training für das Samwoh-Team hauptsächlich aus Theorie und ein paar Übungsstunden auf dem Betriebsgelände bestehen würde. Tatsächlich war es jedoch ganz anders. „Was Volvo da gemacht hat, war beeindruckend. Sie gaben uns die Möglichkeit, deutschen Teams, die nach hohen deutschen Standards arbeiteten, über die Schulter zu schauen.“

Obwohl das Training formal bereits 2012 abgeschlossen war, dauerten die Trainingsbeziehungen durch kontinuierlichen Austausch per E-Mail und Telefon weit darüber hinaus an, berichtet Lo Chee Seng.

Auch bei einer Reihe anderer Projekte zur Straßeninstandhaltung und -ausbesserung, die von Singapurs Verkehrsbehörde initiiert wurden, sind Straßenfertiger von Volvo im Einsatz.

„Straßenbelagsarbeiten sind ein hochspezialisiertes Geschäft, für das hochwertige Produkte, hervorragender Service und effektives Kompetenztraining nötig sind“, betont David Choo von Volvo. „Deshalb müssen wir immer als Partner für unsere Kunden da sein und sie in jeder Phase eines Projekts unterstützen.“

Besuchen Sie www.volvospiritmagazine.com und sehen Sie sich die Straßenfertiger im Einsatz beim Bau des MCE-Tunnels an

Fotos: vorherige Seite © Iwansntu/Dreamstime.com

BEKENNEN SIE FARBE mit der Identity Collection



Entdecken Sie die neue Merchandise-Kollektion für Volvo Construction Equipment.

ERHÄLTlich UNTER VOLVOMERCHANDISE.COM

Volvo Merchandise Corporation





STRASSE ZUM ERFOLG

Ein familiengeführtes Bauunternehmen nahm den deutschlandweit ersten Volvo-Motor-Grader der neuen Generation in Empfang – genau rechtzeitig für einen lukrativen Straßenbauauftrag im Schwarzwald

Neuere Bauprojekte sind im malerischen Schwarzwald dünn gesät. Deshalb betrachtet Bauingenieur Georg Bantle es als Glücksfall, dass sein Straßen- und Tiefbauunternehmen den Auftrag für den Bau einer neuen Umgehungsstraße auf heimischem Boden erhalten hat. Die neue Straße wird unweit des Firmensitzes im ländlichen Bösingingen verlaufen – mit neun Brücken und mehreren Zufahrtswegen. Sie soll die Bundesstraße B 462 entlasten, die eine vielbefahrene Querverbindung zwischen den Autobahnen A 5 und A 81 darstellt. Rund 12.000 Fahrzeuge nutzen diese Verbindung täglich und durchfahren dabei auch die Gemeinde Dunningen.

HERAUSFORDERUNG

Die Gebrüder Bantle GmbH übernimmt die Tief- und Straßenbauarbeiten für den 6,4 Kilometer langen Abschnitt und stellt dabei Arbeitskräfte, Maschinen und Material. Zwar erledigt der mittelständische Betrieb sonst eher kleinere Bauvorhaben, wie etwa die Kanal-, Tiefbau-, Asphalt- und Pflasterarbeiten bei der Erschließung von Neubaugebieten, doch das im Jahr 1956 von den Eltern und dem Onkel des heutigen Firmenchefs gegründete Unternehmen ist auch für diese Herausforderung bestens gerüstet. Im Radius von 50 Kilometern beschäftigt Bantle rund 120 ständige Mitarbeiter auf bis zu 20 Baustellen gleichzeitig. Zudem produziert der Betrieb Schotter in zwei eigenen Steinbrüchen, gewinnt Rohgips für die Zementherstellung an zwei weiteren Standorten und ist Mitgesellschafter einer Asphaltmischanlage.

Baumaschinen von Volvo stellen einen bedeutenden Anteil der 65 Fahrzeuge starken Flotte des Unternehmens. Im Einzelnen handelt es sich dabei um sieben Radlader, unter anderem vom Typ L180E und

L250G, einen knickgelenkten Dumper A40E, zwei Mobilbagger EW160D, einen Raupenbagger EC290C sowie sechs Kompakt-Radlader.


Georg Bantle schätzt an den Volvo-Maschinen die hohe Fertigungstiefe, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Dass sie bereits seit 2002 zum festen Bestandteil der Firmenflotte gehören, führt er darüber hinaus auf das gute persönliche Verhältnis zu Tobias Keppler, dem Geschäftsführer des Vertragshändlers Robert Aebi GmbH, zurück.

„Wir können schnell mit passenden Geräten unseren Maschinenpark ergänzen oder Auftragsspitzen abdecken“, sagt Bantle. „So bekamen wir zum Beispiel zwei knickgelenkte Volvo-Dumper für den Erdtransport bei der Ortsumgehung von Dunningen.“

DEUTSCHLAND-PREMIERE

Die Robert Aebi GmbH verfügt über einen großen Bestand an Vorführ- und Mietgeräten. Kein Wunder also, dass der Händler Bantle auch den neuen Motor-Grader G946B für die umfangreichen Erdbauarbeiten des Dunningen-Projekts lieferte. Der Dreiachser mit Allradantrieb und 11-Gang-Getriebe (elf Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge) ist der erste Motor-Grader der neuen Generation von Volvo in Deutschland.

Für millimetergenaue Präzision sorgt bei der neuen Maschine von Bantle eine Kombination aus GNSS- (Globales Navigationssatellitensystem) und Tachymetersteuerung. Georg

Bantle erklärt, ein routinierter Fahrer benötige dank der Daten, die auf dem Monitor in der Kabine angezeigt werden, keinen Bauhelfer am Boden mehr zur Vermessung von Flächen und Mengen. „So erzielen wir perfekte Verdichtungswerte und sparen später viel kostbares Mischgut beim Einbau der einzelnen Asphaltsschichten“, fügt der Geschäftsführer von Bantle hinzu. 

GEORG BANTLE SCHÄTZT DIE HOHE FERTIGUNGSTIEFE, ZUVERLÄSSIGKEIT UND LANGLEBIGKEIT DER VOLVO-MASCHINEN



Geschäftsführer Georg Bantle (rechts) an der Baustelle mit Tomas Kuta, Präsident der Vertriebsregion EMEA bei Volvo CE

EIN GANZER BERG ARBEIT

Das internationale Stahlunternehmen voestalpine Stahl GmbH setzt beim Abbau eines Kalksteinbergs auf Baumaschinen von Volvo

Die voestalpine Stahl GmbH mit Sitz im österreichischen Linz baut seit 1948 hochwertigen Kalkstein im unternehmenseigenen Kalkwerk Steyrling an der Kremsmauer in Oberösterreich ab. Das abgebaute Material geht an die drei Stahlwerke des Unternehmens in Linz, Kapfenberg und Donawitz, wo es zur Verarbeitung von Eisenerz zu Stahl genutzt wird. Seit vergangem Oktober steht mit einem Volvo EC700CL ein 70 Tonnen schwerer Hydraulikbagger im Zentrum des Materialumschlags. Seine Aufgabe ist es, den gesamten Berg des Kalkwerks Steyrling zu verladen.

Es ist eine Lebensaufgabe, wie Werksleiter Björn Kirchner erklärt: „Wir haben hier Ressourcen für gut 80 Jahre und mehr als 80 Millionen Tonnen Material abzubauen. So gesehen brauchen wir uns um die Zukunft dieses Standorts keine Sorgen zu machen.“

FAHRERROTATION

Das Kalkwerk Steyrling ist eines von zwei Bergwerken, die von der voestalpine betrieben werden. Das Werk beschäftigt 49 Mitarbeiter und hat eine jährliche Produktionskapazität von 1,2 Millionen Tonnen. Davon bewegt allein der EC700CL rund 50 Prozent. Kalkstein wird gesprengt, untertägig ausgehoben und über Förderbänder an die Oberfläche gebracht. Mit seiner riesigen, vier Kubikmeter großen Schaufel verlädt der EC700CL jeden Tag rund 3.600 Tonnen Material auf knickgelenkte Dumper von Volvo. Bis zu sechs Fahrer wechseln sich bei der Bedienung des Baggers ab, um die ununterbrochene Produktion zu gewährleisten. Tägliche Wartungsarbeiten werden von werkseigenen, fachkundigen Technikern durchgeführt. →



Die Volvo-Flotte der voestalpine bei der Arbeit im Schatten der Kremsmauer

BIS ZU SECHS FAHRER WECHSELN SICH AB, UM EINE UNUNTERBROCHENE PRODUKTION ZU GEWÄHRLEISTEN

Ab April dieses Jahres wird sich in der Produktionslogistik einiges ändern. Dann geht eine neue unterirdische Doppelband-Förderanlage mit einer Förderleistung von 500 Tonnen pro Stunde und einer Länge von 250 Metern in Betrieb, und der EC700CL wird auf die Spitze der Kremsmauer verlegt, wo er eine mobile Brechanlage beschicken wird.

DIE STEYRLING-FLOTTE

Anfang der 1990er-Jahre setzte die voestalpine die ersten Baumaschinen von Volvo ein, angefangen mit einem Hydraulikbagger EC210 und Radladern vom Typ L180 bzw. L220. Mit Jahresbeginn 2013 nahm Österreichs erster Volvo-Radlader L250G in Steyrling den Betrieb auf. Die Maschine ist der zweitgrößte Radlader aus dem Hause Volvo und das Topmodell der 35-Tonnen-Klasse. Sein 13-Liter-V-ACT-Dieselmotor mit sechs turbogeladenen Zylindern leistet mit hohem Drehmoment bei niedriger Drehzahl fast 400 PS.

In Verbindung mit einem neuen Antriebsstrang sowie dem leistungsstarken Hubgestänge mit Z-Kinematik und Schaufelinhalten bis zu 10,2 Kubikmetern bringt diese Maschine beeindruckende Leistungswerte. Mit gekühlter Abgasrückführung und einem Partikelfilter mit aktiver Regenerierung entspricht der Motor den Emissionsstandards der Euro-Norm IIIB, eine Grundanforderung des Kunden.

STRATEGIE

Durch die Umstellung der Abbaustrategie vom reinen Wand- bzw. Etagenabbau (von vorn nach hinten) zum Scheibenabbau (Schicht für Schicht von oben nach unten) wurde die Investition in einen Großbagger erforderlich. Nach Besichtigung des ersten EC700L in Österreich, der seit 2006 sehr zufriedenstellend in einem steirischen Bergwerk am Grundlsee im Einsatz ist, fiel schließlich



Neue unterirdische Doppelband-Förderanlage

die Entscheidung zugunsten des 70-Tonnen-Baggers von Volvo. Für die Investitionsentscheidung zeichneten vier leitende Mitarbeiter der voestalpine verantwortlich: Werksleiter Björn Kirchner, Einkaufsleiter Erwin Lungenschmid, Bruchbetriebsleiter Wilfried Peyfuß und Werkstättenmeister Herwig Pimminger.

Der EC700CL erfüllt mit seinem 16,1-Liter-Volvo-Motor D16E die Abgasanforderungen der Stufe IIIA und verbraucht durchschnittlich nur 47 bis 48 Liter Diesel pro Stunde. Er wurde seinem Einsatzbereich entsprechend mit zusätzlicher Ausstattung bestellt: einer zusätzlichen Bodenplatte, Steinschlagschutz für die Kabinverglasung sowie Schutzeinrichtungen für Hub- und Löffelzylinder. Für den Komfort von Fahrern und Wartungspersonal wurden zudem weitere Ausstattungsmerkmale wie CD- und MP3-Player mit Fernsteuerung, Klimaanlage, Rückfahrkamera, Zentralschmieranlage und zahlreiche LED-Arbeitscheinwerfer hinzugefügt. ☐

Fotos: © Hans Grand/Ascendum Baumaschinen Österreich GmbH

HÄNDLER ERHÄLT AUSZEICHNUNG

Ein neues Prüfungsverfahren soll Händlern dabei helfen, die Garantieabwicklung für Volvo CE besser verstehen und befolgen zu können

Alle Maschinen und Geräte von Volvo CE sind von einer Werksgarantie abgedeckt, die sich über einen Zeitraum von zwölf Monaten oder 2.500 Betriebsstunden erstreckt. Das neue Prüfungsverfahren zur Garantieabwicklung soll dabei helfen, Kompetenzlücken und Schulungsbedarf in diesem Bereich zu ermitteln. Zudem bietet es die Möglichkeit, Best Practices zu identifizieren und diese mit anderen Händlern zu teilen. Der erste Gewinner einer neuen Auszeichnung für herausragende Leistungen bei der Garantieabwicklung ist der ostindische Händler Suchita Millenium Projects.

QUALITÄTSSICHERUNG

„Unsere Händler müssen den Prozess zur Garantieabwicklung vollständig verstehen und wissen, was von ihnen erwartet wird“, erklärt Lynn Edberg, Director Global Warranty bei Volvo CE. „Die Garantie ist nur gültig, wenn Maschinen oder Teile von Volvo in Einklang mit unseren Anweisungen und Empfehlungen sachgemäß eingesetzt und gewartet werden. Sie soll einerseits unseren Markenwert schützen und andererseits dazu beitragen, die Qualitätsansprüche unserer Kunden zu erfüllen. Zudem liefert sie uns wichtige Informationen“, fügt sie hinzu. „Qualitätsprobleme müssen schnell identifiziert und dann ebenso schnell behoben werden. Nur so können wir gewährleisten, dass die nächste ausgelieferte Maschine nicht dasselbe Problem aufweist.“

Im Händlerprüfungsverfahren werden potenzielle Lücken in der Garantieabwicklung für Volvo CE ermittelt. Anschließend wird ein Aktionsplan erstellt, der die erkannten Defizite beseitigt. Die Garantiebedingungen sehen beispielsweise eine ordnungsgemäße Wartung von Maschinen vor, die sich auf Lager befinden. Bei der Prüfung wird die gesamte Maschinendokumentation kontrolliert, um sicherzustellen, dass alle Wartungsanforderungen erfüllt werden.

Das Händlerprüfungsverfahren soll Defizite erkennen und bietet die Möglichkeit, Best Practices zu teilen. So ist es beispielsweise wichtig, ausgetauschte Komponenten ordnungsgemäß zu verschrotten und dies entsprechend zu dokumentieren. Einige Händler dokumentieren verschrottete Garantieteile lückenlos. Ihre Vorgehensweise dient als Vorbild für Händler, die in dieser Hinsicht Verbesserungsbedarf haben.



Sathish Kumar, Warranty Administration

SPITZENBEWERTUNGEN

2013 führte Volvo CE im globalen Händlernetzwerk



Von links nach rechts: Amita Bhuwaka, Director; Koushik Rana, Field Service Supervisor; Pratik Mukhopadhyay, Warranty Administrator; Souren Bhattacharjee, CST Manager; Suvasish Mukherjee, Service Manager; Arindam Kundu, CareTrack Administrator

insgesamt 71 Händlerprüfungen durch. Die Händler wurden dabei auf einer Skala von 0 bis 100 bewertet. Händler mit niedrigen Bewertungen wurden mit einem individuellen Schulungsprogramm dabei unterstützt, sich zu verbessern. „Bisher haben wir drei Nachfolgeprüfungen durchgeführt, die allesamt deutliche Verbesserungen bei der Garantieabwicklung gezeigt haben“, sagt Lynn Edberg.

Die beste Leistung im Bereich Garantieabwicklung für das Jahr 2013 erzielte Suchita Millenium Projects. Der Händler mit Sitz in Kalkutta deckt das weitläufige Gebiet von Westbengalen ab.

Seit 2011 wurde das Unternehmen dreimal geprüft. Es habe sich von Jahr zu Jahr verbessert, bis es 2013 schließlich eine Bewertung von mehr als 91 erzielt habe, erzählt Sathish Kumar, Deputy Warranty Manager, Indien. „Suchita Millenium Projects beeindruckte uns mit einem ausgezeichneten Garantiemanagement, vor allem im Hinblick auf Dokumentation und Verfahrenskontrolle“, erklärt er. „Ihre Bearbeitung von Garantieansprüchen war außergewöhnlich schnell.“

Das Unternehmen ist seit drei Jahren als Händler für Volvo CE tätig und hat das Verfahren zur Garantieabwicklung bereitwillig übernommen. „Unser junges, hochmotiviertes Team hatte kein Problem damit, sich an die guten Prozesse anzupassen“, betont Amita Bhuwaka, Director bei Suchita Millenium Projects. „Wir sind alle sehr stolz und glücklich über diese Auszeichnung, die wir uns hart erarbeitet haben. Sie motiviert unser Team ungemein.“

„Händler sollten keine Angst vor Prüfungsverfahren von Volvo zur Garantieabwicklung haben“, sagt sie. „Es ist ein Prozess, von dem alle Beteiligten profitieren.“ ☐



Die L350F Radlader am Port Saqr arbeiten 22 Stunden am Tag

SCHÜTTGUTUMSCHLAG IM GROSSEN STIL

Port Saqr im nördlichen Emirat Ra's al-Chaimah ist der größte Schüttguthafen des Nahen Ostens und genießt weltweit wachsendes Ansehen als schneller, effizienter und zuverlässiger Umschlagplatz. Der Kauf von Volvo-Radladern des Typs L350F soll das Verladen schwerer Lasten erleichtern

Die Vielfalt an Materialien, die in Port Saqr umgeschlagen werden, ist einzigartig in der Welt und reicht von Klinker, Kieselerde, Sand, Kohle und Zement bis hin zu Zuschlagstoffen und Kalkstein. Der Durchsatz des Hafens hat sich in nur zwei Jahren um 100 Prozent erhöht. Seine zwölf Anlegeplätze, die Schiffe von bis zu 260 Metern Länge aufnehmen, haben eine Belegungsrate von 85 Prozent und sind das ganze Jahr über ununterbrochen in Betrieb.

Das nahe gelegene Katar, das aufgrund seines geologischen Profils kaum eigene Zuschlagstoffe abbauen kann, ist eines der wichtigsten Fahrtziele für Schiffe, die aus Port Saqr auslaufen. „Mit dem zunehmenden Infrastrukturausbau in Katar ist die Nachfrage nach Zuschlagstoffen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten sprunghaft angestiegen“, erklärt der Geschäftsführer des Hafens, Captain Colin

Crookshank. Indien ist ebenfalls ein wichtiges Ziel für Schiffe, die Port Saqr verlassen. „Kalkstein aus den nördlichen Emiraten ist von außergewöhnlich hoher Reinheit und ein sehr gefragter Rohstoff, vor allem in der Stahlproduktion. Ein großer Teil des Kalksteins für die indische Stahlindustrie wird deshalb hier umgeschlagen.“

BEDIENERFREUNDLICH

Jährlich 50 Millionen Tonnen an Material umzuschlagen, ist eine gewaltige Aufgabe. Doch es gelingt unter anderem dank der effizienten, leistungsstarken und bedienerfreundlichen Radlader von Volvo CE.

Captain Crookshank erklärt: „Seit etwa 1992/1993 wurden in Port Saqr auch Volvo-Radlader des Typs L150 eingesetzt, die mittlerweile mehr als 50.000 Betriebsstunden geleistet haben. Doch in den vergangenen Jahrzehnten setzten sich größere Maschinen von anderen Herstellern durch.“

Das änderte sich 2012, als der Hafen einen Monat lang einen Volvo L350F testete. Mit, laut Crookshank, „exzellenter Unterstützung“ von FAMCO, dem zuständigen Volvo CE-Händler in den VAE, wurde bald ein zweiter und im Juni letztes Jahres ein dritter L350F angeschafft.

Die Radlader L350F mit ihren 6,8 Kubikmeter großen Felsschaufeln sind jetzt jeden Tag 22 Stunden im Einsatz.

„Ich bin von ihrer Leistung und Arbeitsgeschwindigkeit mehr als beeindruckt“, fährt Crookshank fort. „Im Grunde ersetzt jeder

L350F zwei andere Maschinen, sie sind also viel umweltfreundlicher. Und sie machen den Arbeitsplatz noch sicherer – einerseits durch die geringere Anzahl an eingesetzten Fahrzeugen und andererseits durch ihre moderne Sicherheitsausstattung, mit der Maschinen von Volvo CE standardmäßig ausgerüstet sind. Außerdem sind unsere Fahrer begeistert von den Maschinen, was die Produktivität natürlich zusätzlich erhöht.“

„Ein weiterer wichtiger Vorteil der Radlader von Volvo ist, dass das umgeschlagene Material weniger Schaden nimmt als bei anderen Radladern. Für ein Unternehmen wie das unsere ist das entscheidend. Denn wir sind ständig darum bemüht, Schäden am Material, das wir umschlagen, zu verringern und im Idealfall ganz zu vermeiden.“

VERTRAUEN

Port Saqr verfügt zwar über gute Wartungstechniker, aber laut Captain Crookshank hat sich FAMCO – Teil der Al-Futtaim Group, eines der größten Privatunternehmen am Golf – als exzellenter Partner erwiesen, der nicht nur durch Services wie technische Schulungen und Fahrertraining überzeugt, sondern auch alle Vorteile der Servicevereinbarungen und erweiterten Garantien von Volvo bietet. „Das Volvo CareTrack-System zur Überwachung unserer Maschinen sowie entsprechende Servicevereinbarungen geben uns ein sicheres Gefühl. Sollte es ein Problem mit den Radladern geben, können wir absolut darauf vertrauen, dass FAMCO uns zur Seite stehen wird“, →



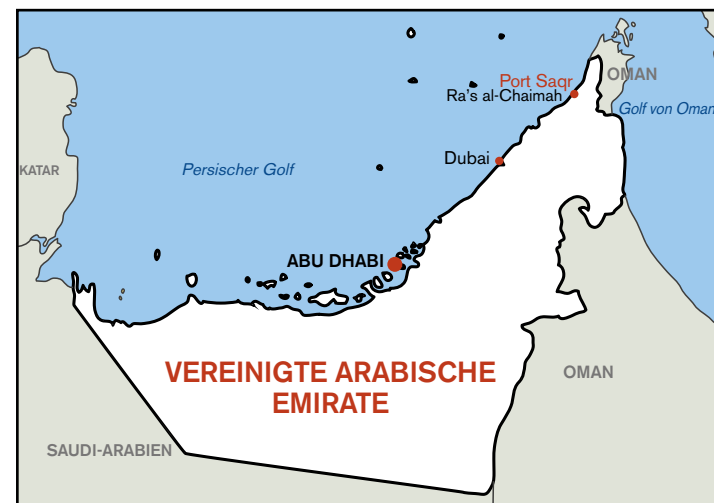
Captain Colin Crookshank (links), Geschäftsführer von Port Saqr, und Fahrer Sukhcharan Sing

UNSERE FAHRER SIND VON DEN MASCHINEN BEGEISTERT, WAS DIE PRODUKTIVITÄT ZUSÄTZLICH ERHÖHT

sagt Colin Crookshank. „Bisher laufen die drei L350F jedoch wie geschmiert. Es gab noch keinerlei Probleme, obwohl die Maschinen rund um die Uhr im Einsatz sind – sei es beim Verladen der Fracht oder beim Räumen der Anlegeplätze.“

Captain Crookshank ist zurecht stolz auf das ISO-zertifizierte Qualitätsmanagement seines Hafens. „Unser bisheriger und auch zukünftiger Erfolg basiert auf dem hohen Standard unserer Betriebsabläufe, bei gleichzeitig hoher Rentabilität. Auch bei Volvo stehen Sicherheit und Qualität an erster Stelle – das haben die Radlader L350F und die Mitarbeiter von FAMCO eindrucksvoll bewiesen. Ich bin mir sicher, dass man in Zukunft noch weitere Volvo-Maschinen in Port Saqr sehen wird.“

Das letzte Wort zum L350F hat Fahrer Sukhcharan Sing, der täglich zwölf Stunden an den Bedienelementen verbringt: „Diese Maschine ist extrem gut und leistungsfähig. Sie ist komfortabel, hat eine tolle Rundumsicht und ist einfach zu bedienen. Verglichen mit anderen Maschinen ist sie definitiv die leistungsstärkste und bedienerfreundlichste. Es ist ein Gerät, auf das ich mich freue, wenn ich zur Arbeit gehe.“



TECHNISCHE DATEN



VOLVO-RADLADER L350F

- Motor: Volvo D16E LA E3
- Max. Leistung bei: 28,3–30,0 1/s (1.700–1.800 1/min)
- SAE J1995 brutto: 397 kW (540 PS)
- ISO 9249, SAE J1349 netto: 394 kW (536 PS)
- Reißkraft: 472,8 kN*
- Kipplast, voller Lenkeinschlag: 34.290 kg*
- Schaufelkapazität: 6,2–12,7 m³
- Greifer-Querschnittsfläche: 5,5–6,3 m²
- Einsatzgewicht: 50,0–56,0 t
- Bereifung: 35/65 R33, 875/65 R33
- *Schaufel: 6,9 m³ gerade mit Zähnen und Segmenten; Reifen 875/65 R33, Standard-Hubgerüst

Weitere Informationen zu dieser Maschine finden Sie unter www.volvoce.com

Fotos: © Steve Skinner



AUF DIE PLÄTZE, FERTIG... KLICK!

Ihre Chance auf einen attraktiven Preis und eine Veröffentlichung im *Spirit*-Magazin

60 Jahre Radlader von Volvo – feiern Sie mit, und senden Sie uns Ihr bestes Foto eines Volvo-Radladers in Aktion. Das Gewinnerfoto wird in Ausgabe 53 von *Spirit* im November dieses Jahres veröffentlicht. Eine Auswahl der besten Fotos wird zudem auf der Website und auf der Facebook-Seite von *Spirit* präsentiert. Der Gewinner erhält ein maßstabsgetreues Modell (1:50) vom futuristischen Konzept-Radlader Gryphin.

Alle Einsendungen müssen bis zum 20. Juni 2014 eingegangen sein. Sie müssen Namen und Alter des Fotografen/der Fotografin enthalten, sowie den Ort und das Datum, an dem die Aufnahme gemacht wurde. Die Fotos müssen in digitalem Format eingesandt werden.

Achten Sie dabei auf eine möglichst hohe Auflösung – d. h. 300 dpi und eine Bildgröße von mindestens 20 x 14 cm. Sämtliche im Foto abgebildeten Personen müssen der Aufnahme sowie einer möglichen Veröffentlichung zugestimmt haben. Wenn Sie Personen bei der Arbeit fotografieren, stellen Sie bitte sicher, dass diese die jeweils angemessene Sicherheitsbekleidung tragen. Der Wettbewerb ist offen für Teilnehmer aus aller Welt. Die vollständigen Teilnahmebedingungen und wie Sie am Wettbewerb teilnehmen können, erfahren Sie unter www.volvospiritmagazine.com. Wenn Sie das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, benötigen Sie das Einverständnis Ihrer Eltern oder eines Erziehungsberechtigten.

IM AUGEN DES STURMS

Ein Porträt des Mannes, der vor und während des Volvo Ocean Race für die Analyse aller meteorologischen Daten zuständig ist

von Julia Brandon

„Erfahrung wird überbewertet“, behauptet Gonzalo Infante, Chefmeteorologe des Volvo Ocean Race. „Die Segler werden zwar aufgrund ihrer Erfahrung ausgesucht, aber zehn Jahre schlechte Erfahrungen bringen ein Team auch nicht weiter. Wir sollten den jungen Leuten das Gewinnen überlassen und die Erfahrung der Älteren für das Coaching einsetzen.“ Das wäre Infantes Wunschscenario: Wenn er etwas am Rennen verändern könnte, dann würde er mehr junge Segler an Bord holen.

Vor und während des neun Monate dauernden Volvo Ocean Race ist Gonzalo Infante für die Analyse aller meteorologischen Daten zuständig. In den drei Jahren vor jedem neuen Wettkampfzyklus ist er damit beschäftigt, die Intensität verschiedener Streckenabschnitte →

zu beurteilen, potenzielle Wettergefahren zu erkennen und Unmengen an meteorologischen Daten in Statistiken umzuwandeln, die von der Wettkampforganisation genutzt werden können. Auf Grundlage von Daten zu klimatischen Veränderungen, die über einen Zeitraum von acht Jahren erfasst werden, simuliert er unterschiedlichste Witterungsbedingungen sowie deren Auswirkungen auf das Rennen. Die gewonnenen Erkenntnisse fasst er anschließend in seinen Statistiken zusammen.

ZENTRALE ROLLE

Während des Events selbst – das Rennen 2014/2015 beginnt im Oktober – ist er in der Wettkampfleitung für die Sicherheit zuständig. Das heißt, er überwacht den reibungslosen Ablauf des Rennens und versucht zu prognostizieren, was auf die Teilnehmer zukommt, während sie auf dem Wasser sind. Im Falle eines Bootschadens oder Unfalls ist Infante aktives Mitglied des Krisenteams.

Kurzum, er spielt eine zentrale Rolle für das Rennen. Das Leben der Teilnehmer hängt davon ab, ob er alles richtig macht. Bei kritischen Entscheidungen verlässt sich das operative Team ganz auf seine Daten, etwa bei der Festlegung der Dauer von Zwischenstopps oder der optimalen Startzeit. Oder wenn es gilt, Prognosen über die Sichtverhältnisse auf den verschiedenen Teilabschnitten zu erstellen. Bei seiner Arbeit gibt es nur wenig Spielraum für Fehler, und er ist ganz auf sich allein gestellt. Er kann sich allein auf sein eigenes Fachwissen, seine Software und natürlich auf seine jahrelange Erfahrung verlassen – das aber völlig zu Recht. Infante, der selbst leidenschaftlicher Segler, Radfahrer und Triathlet ist, wuchs im spanischen Alicante auf und ist von klein auf von dem Volvo Ocean Race fasziniert. „Seit meiner Kindheit bin ich dem Rennen eng verbunden. Es steht für alles, was ich mag: mein Interesse an der technischen Seite des Segelns und meine Liebe zur Natur. Man stößt dabei an seine Grenzen, sowohl körperlich als auch mental.“

An der Universität studierte Gonzalo Infante Elektrotechnik und nutzte den Sommer dazu, professionell zu segeln. Nach seinem Abschluss wurde er als Navigator in das America's-Cup-Team Desafío Español aufgenommen. In dieser Position sammelte er vier Jahre lang Erfahrung im professionellen Küstenegele und durfte mit den neuesten Technologien arbeiten. Doch damit wollte er sich noch nicht zufriedengeben. Um seine Kenntnisse im Hochseesegeln zu verbessern, musste er das Wetter besser verstehen lernen. Deshalb kehrte er an die Universität zurück und studierte Meteorologie.

DAS LEBEN DER TEILNEHMER HÄNGT VON IHM AB



Gonzalo Infante

„Ich bin ein analytischer Typ und möchte gerne alles verstehen, was ich sehe. Und das geht nur mit dem entsprechenden Fachwissen“, betont Infante. Die Entscheidung zahlte sich bald aus. Einer seiner Freunde gewann einen Sponsor für eine Regatta rund um die Welt und verpflichtete Infante als Navigationscoach.

NERVENKITZEL

Es gibt jedoch Momente, in denen selbst der beste Navigator nicht mehr weiter weiß. Während der Rennsaison 2011/2012 fielen nur 48 Stunden nach der ersten Teilstrecke in Alicante zwei Boote einem noch nie da gewesenen orkanartigen Sturm im Mittelmeer zum Opfer. „Wir hatten den Sturm zwar erwartet“, erzählt Infante. „Aber er war viel stärker, als wir gedacht hatten.“

Natürlich besteht seine Aufgabe darin, die Witterungsbedingungen zu verfolgen und vorherzusagen. Nur unter extremen Bedingungen, beispielsweise bei gefährlichem Treibeis oder einem tropischen Wirbelsturm, würde eine alternative Strecke für das Rennen erarbeitet werden. Wegen des Risikos der Bevorteilung geschieht dies jedoch nur im äußersten Notfall. Zudem glaubt Infante, dass sich kaum ein Skipper daran halten würde. Und damit wären wir auch schon bei einem seiner wichtigsten Charaktermerkmale: Er liebt seine Arbeit, aber in erster Linie ist er ein Vollblutsegler, der den Nervenkitzel sucht.

„Bei meiner Arbeit geht es nicht nur um das Entschlüsseln von Daten. Ich schlüpfte in die Rolle der Segler und versuche zu verstehen, womit sie konfrontiert sind und was sie dabei fühlen. Erfahrung im Segeln ist wichtig, ebenso wie solide meteorologische Kenntnisse – aber das eine nützt nichts, wenn man vom anderem nichts versteht.“

Fotos: vorherige Seite: © Amory Ross/PUMA Ocean Racing/Volvo Ocean Race; diese Seite: © Pedro Freitas/Volvo Ocean Race

SIEGER-TYP

Ein Fahrer aus Österreich ist europäischer Titelträger des Volvo-Fahrerclubs

Als erstmaliger Teilnehmer hatte der 29-jährige Johannes Unger nicht wirklich mit einem Sieg beim schwierigsten und am härtesten umkämpften Wettbewerb in der Geschichte des Volvo-Fahrerclubs gerechnet. Der Konkurrenzkampf war enorm – von 2.000 Teilnehmern aus ganz Europa hatten es nur 22 Fahrer aus elf Ländern in die Endrunde geschafft.

Die Qualifikationsrunde bestand aus einem Slalom-Parcours, der auf einer Asphaltwalze DD22 bewältigt werden musste. Anhand der erzielten Zeiten wurde die Reihenfolge der Startplätze für den eigentlichen Wettkampf festgelegt. Es folgten zwei Disziplinen für alle 22 Finalisten, nach deren Abschluss die zehn Besten in die letzte und entscheidende Runde einzogen. Die kombinierte Zeit aus allen drei Disziplinen ergab schließlich den Gesamtsieger.

PRÄZISION

Die erste Runde bestand darin, mithilfe eines Kurzheckbaggers vom Typ ECR88D ein Loch auszugraben. Es musste mindestens 50 x 50 Zentimeter groß und exakt 30 Zentimeter tief sein. Das ausgehobene Material musste direkt hinter dem Loch aufgehäuft werden. Weder Material noch Baggerlöffel noch Fahrer durften

Foto: © Image Photo Professional



Johannes Unger mit dem Siegerpokal

dabei einen 40 Zentimeter entfernten verlaufenden Begrenzungsdraht berühren. Für das Berühren des Drahts oder eine zu geringe Lochgröße oder -tiefe wurden Strafsekunden zur Gesamtzeit hinzuaddiert. Bei dieser Übung kam es daher auf Konzentration, Präzision und Einschätzungsvermögen der Fahrer an.

In der zweiten Runde wurden die Finalisten mit einem schwingenden Reifen konfrontiert. Mit einem speziellen Aufnahmegerät, das mit einer Kette an der Ladegabel eines Radladers L70G befestigt war, musste ein Lkw-Reifen von einer Plattform gehoben werden. Mit angehobenem Reifen mussten die Fahrer rückwärts durch ein Tor und dann vorwärts zu einer anderen Plattform fahren, um den Reifen dort abzulegen. Beide Plattformen waren von vier Säulen umgeben, auf denen jeweils ein Tennisball lag. Jeder heruntergefallene Ball wurde mit weiteren Strafsekunden geahndet.

NUR SEKUNDEN VORAUSS

Vor der letzten Disziplin war zwischen den zehn verbliebenen Teilnehmern aus sechs Ländern noch nichts entschieden. Jetzt mussten die Fahrer mithilfe eines Raupenbaggers ECR145D mit kurzem Schwenkradius einen Turm aus Porenbetonsteinen bauen. →



Die 22 Finalisten

JOHANNES UNGER SICHERT SICH DEN TITEL AUF SPEKTAKULÄRE WEISE



Der Bagger ECR145D mit kurzem Schwenkradius in Aktion



Asphaltwalzen-Slalom



Präzises Graben mit dem Bagger ECR88D


Dabei mussten die Steine mit den Zähnen des Löffels aufgenommen werden. Zum Schluss galt es, einen Eimer mit Sand sicher auf dem Turm abzustellen.

Johannes Unger sicherte sich auf spektakuläre Weise den Titel und lag dabei nur 19 Sekunden vor dem neunmaligen Finalisten Ueli Hunziker aus der Schweiz. Michael Rosendahl aus Deutschland wurde Dritter mit 22 Sekunden Vorsprung auf den Viertplatzierten Martin Moser aus Österreich.

Ein begeisterter Johannes Unger jubelte, den Pokal fest in den Händen: „Hier auf dem Podium zu stehen mit dem Pokal in der Hand, ist einfach ein tolles Gefühl. Es ist ein perfekter Tag.“

Unger, der in Münster, Tirol, lebt und bei der Firma Gubert GmbH einen Volvo-Bagger EC210C fährt, fügt schmunzelnd hinzu: „Jetzt, wo ich das europäische Finale gewonnen habe, hoffe ich, dass meine Firma einen neuen Volvo-Bagger der D-Serie anschafft.“

Mike Humphrey, Vice President Marketing von Volvo CE für die Vertriebsregion EMEA (Europa, Naher Osten und Afrika), meint: „Ich finde es großartig, dass der Volvo-Fahrerclub Baumaschinenfahrern die verdiente Anerkennung schenkt und ihnen die Möglichkeit gibt, sich untereinander zu messen und Kontakte zu knüpfen. Wir bei Volvo CE sind sehr stolz auf den Club. Umso mehr freut es mich, ankündigen zu dürfen, dass sich der Club 2014 durch die Teilnahme Russlands weiter vergrößern wird.“

Der Kreis des Volvo-Fahrerclubs erweitert sich ständig und steht Fahrem von Baumaschinen aller Größen und Marken offen. Wenn Sie teilnehmen möchten, besuchen Sie einfach www.volvoce.com. Wählen Sie dort Ihr Land aus, und klicken Sie auf das Register für den Volvo-Fahrerclub. 

Wenn Sie einen Volvo-Baumaschinenfahrer kennen, den Sie gerne auf dieser Seite sehen möchten, schreiben Sie uns eine E-Mail an volvospirit@volvo.com

Fotos: © Steve Skimmer

MEHR SPIRIT



Besuchen Sie unsere optimierte und erweiterte Website mit noch mehr Neuigkeiten und Informationen zu Volvo CE...

www.volvospiritmagazine.com



... oder laden Sie die kostenlose *Spirit*-App herunter und machen Sie das Magazin zu Ihrem virtuellen Begleiter



DIES IST NICHT NUR EINE STRASSE.
ES IST EIN ERFOLGREICH IM ZEITPLAN
FERTIGGESTELLTES PROJEKT.

SERVICEVEREINBARUNGEN



Mit den Servicevereinbarungen können Sie nicht nur in Steinbrüchen arbeiten und Straßen mit maximaler Betriebszeit, Expertenwissen und optimierter Produktivität bauen, sondern Sie können auch die Infrastruktur in Klein- und Großstädten sowie Ländern überall auf der Welt mit dem vollen Support Ihres Volvo-Händlers beeinflussen.

Erfahren Sie mehr unter www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

