

spirit

IM EINKLANG
Compliance bei
Volvo CE

IM ANFLUG
Neuer Flughafen
in Australien

**ALLES
AUF
ABBRUCH**

mit dem
Volvo EC480DL
in Amsterdam

PRÄZISE LEISTUNG



Der Motor-Grader G946C von Volvo Construction Equipment liefert präzise Kontrolle bei allen Anwendungen, vom Feinplanieren über Erdbewegungen bis hin zum Schneeräumen. Mit dem speziellen 11-Gang-Getriebe von Volvo hat dieser Motor-Grader für alle Planierarbeiten immer den richtigen Gang. Der G946C ist eine robuste und stabile Planierplattform, die für maximale Leistung und Produktivität auch unter härtesten Bedingungen gebaut wurde.

Der Volvo G946C Motor-Grader: Gebaut für maximale Präzision.

www.volvoce.com



VIDEO

http://opn.to/a/SP_GRA-C_A

Volvo Construction Equipment



WILLKOMMEN



Das neue Straßenbauinstitut von Volvo CE in Brasilien



Bei Volvo Construction Equipment stehen Menschen und Maschinen gleichermaßen im Vordergrund

Unsere Maschinen werden von Menschen bedient, und deren Schulung und Sicherheit hat für Volvo CE höchste Priorität. Unser Artikel auf Seite 36 schildert, welche Rolle das Thema Sicherheit in der Geschichte des Unternehmens gespielt hat. Bei der Eröffnung des neuen Volvo CE-Straßenbauinstituts (Road Institute) in Brasilien, der Schwestereinrichtung unseres seit fast 50 Jahren bestehenden Instituts in den USA, stehen ebenfalls die Anliegen der Menschen im Mittelpunkt. Das neue Institut (siehe Seite 20) unterrichtet Fahrer und Bauteams in der effizienten, sicheren und wirtschaftlichen Nutzung unserer Weltklassemaschinen zur Herstellung hochwertiger Straßenbeläge. Es steht Kunden aus ganz Lateinamerika offen.

Im Insider-Interview auf Seite 6 dieser Ausgabe vom **Spirit** erklärt Zoi Sazaklidou, Rechtsberaterin und Compliance Officer bei Volvo CE, den Compliance-Ansatz des Unternehmens. Auch hier stehen die Interessen, die Sicherheit und das Wohlergehen der Menschen an vorderster Stelle.

Alle Sicherheitsbedenken in den Wind schlagen hingegen die tapferen Segelteams, die seit dem 4. Oktober am Volvo Ocean Race rund um die Welt teilnehmen. Nichtsdestotrotz gibt es starke Parallelen zwischen dem Rennen und dem, was wir bei Volvo als den „Volvo Way“ bezeichnen. Alles, was wir bei Volvo CE tun, ist von Energie, Leidenschaft und Respekt füreinander erfüllt. Genau darauf kommt es auch bei den Seglern an, wenn sie neun Monate an Bord verbringen – nach sportlichem Maßstab eine halbe Ewigkeit. Mehr über dieses unglaubliche Event erfahren Sie in unserer regelmäßigen Rubrik zum Rennen auf Seite 42. Wie gewohnt bietet der **Spirit** Ihnen spannende Storys aus aller Welt über Volvo CE, seine Mitarbeiter und seine Maschinen. Auf der **Spirit**-Website und über die kostenlose **Spirit**-App steht zudem eine Fülle an zusätzlichem Video- und Bildmaterial zur Verfügung.



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit – Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Hauptfoto: © Guadalupe F. Presas/Prata Gelatina; Porträt von Thorsten Poszwa © Image Photo Professional

IN DIESER AUSGABE

3 WILLKOMMEN

Bei Volvo stehen Menschen und Maschinen gleichermaßen im Vordergrund

6 INSIDER-INTERVIEW

Ein Gespräch mit Zoi Sazaklidou, Rechtsberaterin und Compliance Officer bei Volvo CE

10 AUSTRALIEN

Australiens zweitgrößte Binnenstadt erhält bald einen neuen öffentlichen Flughafen

16 NORWEGEN

Der Bau des weltweit längsten Unterwasser-Straßentunnels

20 BRASILIEN

Das neue Straßenbauinstitut von Volvo CE ist das erste seiner Art in Lateinamerika

22 CHINA

Das Remanufacturing Center in Shanghai greift auf über 70 Jahre Erfahrung in der Refabrikation von Volvo CE-Maschinen zurück

26 BRITISCHES ÜBERSEEGBIET

Eine riesige Flotte von Volvo CE-Maschinen arbeitet daran, die Isolation einer der entlegensten Inseln der Welt zu beenden

32 USA

Wie Leser in Nordamerika und Mexiko das *Spirit*-Magazin erhalten

34 USA

Das neue Kundenzentrum von Volvo CE in Shippensburg, Pennsylvania

36 GESCHICHTE

Sicherheit im Volvo-Konzern im Laufe der Jahrhunderte

40 CHINA

Wie aus stillgelegten Volvo-Maschinen Kunst wird

42 VOLVO OCEAN RACE

Der Mount Everest der Segelwelt rückt näher

AUF DEM COVER

Niederlande: Verkaufsberater Peter Gossen (links) von Volvo CE-Händler Kuiken Construction Equipment am Ort des Geschehens mit Robert Eerens von Eerens Demolition © Juha Roininen

47 DIE FAHRERECKE

Auf Abbruch in Amsterdam



16



32



22



26

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

September/Oktober/November 2014 NUMMER DER AUSGABE: 52

HERAUSGEBER: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELLE KOORDINATION: **Krista Walsh**

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

MIT BEITRÄGEN VON: **Julia Brandon, Wenming Dai, Chloe Doyle, Patricia Kelly, Tony Lawrence, Andrew McMillen, Steve Skinner, Cathy Smith, Stephanie Anderson Witmer**
FOTOS: **Silvio Aurichio, David Ball, Gorm K. Gaare, Darrin Henry, Natalie Hill, Heinz-Joachim Petrus, Guadalupe F. Presas, Juha Roininen, Sean Simmers, Olho de Vidro, Henry Zhang**



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.

MIT VOLVO IM EINKLANG

Eine Anwältin von Volvo CE erklärt, wie Compliance-Richtlinien ihren Kollegen bei der Arbeit helfen

von Patricia Kelly

Zoi Sazaklidou gehört zu einem Team von drei Anwälten am Hauptsitz von Volvo CE in Brüssel. Von hier aus unterstützen sie ihre Kollegen an anderen Standorten des Unternehmens. Sazaklidou, Rechtsberaterin und Compliance Officer bei Volvo CE, erklärt, es gebe häufig Missverständnisse darüber, wie die Compliance-Richtlinien des Unternehmens funktionieren. „Unser Ziel ist es nicht, die Leute daran zu hindern, etwas zu tun. Es ist genau andersherum“, erklärt sie. „Wir müssen sicherstellen, dass die Leute tun, was getan werden muss – aber auf sichere Art und Weise.“

Die aus Griechenland stammende Sazaklidou meint, dass die Mitarbeiter des Unternehmens dazu nicht unbedingt weniger tun müssten. „Wenn sie die Compliance-Richtlinien lesen und richtig anwenden und wenn sie sich an den Compliance Officer und ihren Rechtsberater vor Ort wenden, dann können sie in der Regel alles tun, was sie wollen – aber ganz ohne Risiko und compliancegerecht“, sagt sie. Und fügt hinzu, dass es wichtig sei, die Belastungen, die zuweilen durch Compliance-Fragen entstehen, möglichst gering zu halten.

„Es kann belastend sein, wenn man sich nicht sicher ist, ob das, was man tut, richtig ist“, erklärt Sazaklidou. „Die Möglichkeit, den Compliance Officer oder einen Rechtsberater um Rat zu fragen, mindert diese Belastung – so können sich die Mitarbeiter auf ihre Arbeit konzentrieren und kreativ sein, anstatt sich darüber zu sorgen, ob sie das Richtige tun.“

IN KONTAKT

Sazaklidou verließ ihre Heimatstadt Veria in Nordgriechenland im Alter von 18 Jahren und ging für ihr Studium nach London. „Ich dachte immer, ich würde nach Hause zurückgehen, aber daraus wurde nichts“, sagt sie. Obwohl sie ihre Eltern in Griechenland „bei

jeder Gelegenheit“ besuche. Auf einen ersten Abschluss in Politik folgte ein weiterer in Jura. „Meine Großeltern waren Landwirte, und mein Vater ist Arzt“, erklärt sie. „Ich wusste, dass ich niemals den Arztberuf, sondern eher etwas Theoretischeres verfolgen würde. Die Neigung zum Rechtswesen ergab sich ganz natürlich.“

Nach elf Jahren in London führte sie ihr Interesse am europäischen Wettbewerbsrecht nach Brüssel, wo sie ein Praktikum bei der Europäischen Kommission absolvierte. Es folgte eine Anstellung bei einer privaten Anwaltskanzlei, bevor sie schließlich zu Volvo CE wechselte. Sie ist begeistert darüber, wie vielseitig ihre Arbeit bei Volvo im Gegensatz zur Arbeit in einer Kanzlei ist.

„Was ich hier tue, entspricht viel mehr meinen Fähigkeiten“, sagt sie. „Die Arbeit ist sehr von Gemeinschaft geprägt. Ich lese nicht einsam in meinem Büro vor mich hin, wie dies in einer Kanzlei oft der Fall ist. Hier habe ich ständig mit anderen Leuten zu tun, und ich unterstütze Menschen, keine Unternehmen – das hat eine ganz andere Dynamik.“

EIN LOBLIED AUF VOLVO

Sazaklidou meint, sie habe sich unter anderem deshalb für den Job bei Volvo entschieden, weil das Unternehmen jemanden mit Integrität gesucht habe. „So etwas hatte ich nie zuvor in einem Vorstellungsgespräch gehört. Zunächst dachte ich, es könnte vielleicht nur Gerede sein. Aber mittlerweile habe ich festgestellt, dass das Ethos und die Moral des Unternehmens wichtig für die Menschen sind, die hier arbeiten. Und dass sie diese Werte nicht auf die leichte Schulter nehmen, auch nicht für persönlichen Zugewinn.“

Sazaklidou kümmert sich bei Volvo CE vor allem um die Bereiche unternehmerische Gesellschaftsverantwortung (CSR) und Compliance. Nicht nur das Management, jeder Einzelne →

UNSER ZIEL IST ES NICHT, DIE LEUTE DARAN ZU HINDERN, ETWAS ZU TUN. ES IST GENAU ANDERSHERUM



im Unternehmen nehme diese Themen sehr ernst und setze sie bereitwillig um.

Für Volvo zu arbeiten bedeutete, in Brüssel zu bleiben: „Es ist unkompliziert, hier zu leben. Man fühlt sich einfach wohl, auch wenn man nicht von hier ist“, sagt sie. Nach einiger Zeit entschloss sich Sazaklidou, ein Musikinstrument zu erlernen. Doch stattdessen erkannte sie, dass sie eine gute Stimme hat, und begann „Rembetiko“ in einer Band zu singen. Das Rembetiko ist ein griechischer Musikstil, der aus der Subkultur hervorging und sich dann über die Jahre weiterentwickelte, ähnlich wie Blues, Flamenco, Fado oder Tango in anderen Kulturen. Seine Texte handeln von den alltäglichen Sorgen und Erfahrungen des Lebens.

„Ich liebe es“, sagt sie. „Ich bin damit aufgewachsen, also ist es mir sehr vertraut. Ich höre diese Musik schon mein ganzes Leben.“

Mit ihrer Band „Fildisi“ nimmt sie an verschiedenen Wohltätigkeitsveranstaltungen teil und unterstützt dabei vor allem Organisationen, die den Opfern der griechischen Schuldenkrise mit grundlegenden Dingen wie Lebensmitteln und Medizin zur Seite stehen.

„Wir alle haben auch noch unsere Jobs, deshalb ist es mit dem Proben manchmal schwierig. Aber wir schlagen uns ganz gut und

werden langsam immer bekannter. Und natürlich macht es großen Spaß.“

Bei Volvo CE ist Sazaklidou auch für die Unterstützung von Einkauf und Vertrieb zuständig. Dabei kümmert sie sich um rechtliche Belange wie Händlerverträge und Prozesse, sie unterstützt Einkäufer bei Vertragsverhandlungen und erklärt Gesetzesänderungen. „Seit ich bei Volvo bin, hat sich mein Horizont stark erweitert“, erklärt sie. „Zuvor war ich hauptsächlich auf Europa fokussiert. Doch jetzt rücken plötzlich China, Indonesien oder Brasilien in den Vordergrund.“

Sazaklidou weiter: „Auch hier geht es wieder darum, Menschen ohne juristisches Wissen zu helfen, wenn sie sich mit rechtlichen Fragen auseinandersetzen müssen. Natürlich muss ich den Leuten manchmal sagen, dass etwas nicht möglich ist. Das geht am besten, wenn ich ihnen gleichzeitig die jeweiligen Gründe erkläre. Ich versuche immer, alternative Wege zu finden, mit denen dieselbe Aufgabe gelöst oder ähnliche Ergebnisse erzielt werden können. Ich denke, meine Kollegen sind im Großen und Ganzen dankbar und wissen meine Unterstützung zu schätzen.“

**SEIT ICH BEI
VOLVO BIN,
HAT SICH MEIN
HORIZONT STARK
ERWEITERT**

Das Video-Interview finden Sie auf der *Spirit*-Website oder über die *Spirit*-App

STARTBEREIT

Australiens zweitgrößte Binnenstadt darf bald einen öffentlichen Flughafen ihr eigen nennen. Volvo CE trägt entscheidend zu dessen Bau bei →

von Andrew McMillen

Fotos von David Ball





Zehn Millionen Tonnen Erde und Gestein müssen bewegt werden

Ein öffentlichen Flughafen auf unerschlossenem Gelände zu bauen ist in jeder Hinsicht eine gewaltige Unternehmung. Dass die Bauherren sich einen engen Zeitrahmen gesetzt haben, macht das Unterfangen umso bemerkenswerter. „Vom Umgraben der ersten Grasnarbe bis zur Landung des ersten Flugzeugs werden 18 Monate vergehen“, sagt Denis Wagner, Geschäftsführer des Unternehmens Wagners in Toowoomba, mit Gewissheit in der Stimme. Seit der Eröffnung des Flughafens Tullamarine in Melbourne wird der Brisbane West Wellcamp Airport 17 Kilometer westlich von Toowoomba im ostraussralischen Bundesstaat Queensland der erste öffentliche Flughafen sein, der auf der grünen Wiese gebaut wird. „Baumaschinen sind für dieses Projekt von größter Bedeutung“, erklärt Wagner. „Wir bauen eine 2,87 Kilometer lange Start-und-Lande-Bahn. Deshalb brauchen wir unbedingt zuverlässige Maschinen, mit denen wir einen hohen Nutzungsgrad erzielen.“

INTENSIV

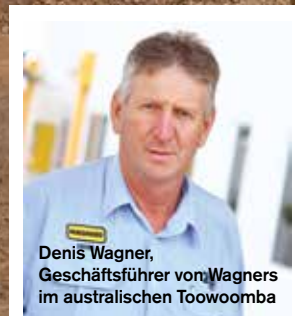
Eine bedeutende Rolle spielt dabei Volvo CE, auf dessen Maschinen Wagners während des intensiven Bauprozesses vertraut. „Wir haben viele Volvo-Maschinen mittlerer Größe in Gebrauch, im Bereich von bis zu 50 Tonnen“, berichtet der 51-jährige Geschäftsführer. „Wir profitieren sehr von ihrer Zuverlässigkeit, dem hohen Bedienkomfort

und von ihrer Sparsamkeit. All das ist enorm wichtig für unser Projekt. Wir arbeiten 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, in zwei 12-Stunden-Schichten.“ „Das gesamte Baumaterial für dieses Projekt stammt direkt von der Baustelle selbst. Wir brechen den Schotter und die Zuschlagstoffe für Beton und Asphalt direkt vor Ort“, fährt Wagner fort. „Wenn wir dieses Material von außerhalb herbeischaffen müssten, bräuchten wir dafür rund 350.000 Lkw-Ladungen. Ohne das Material vor Ort wäre das Projekt wirtschaftlich gesehen sicherlich weniger attraktiv.“ Vor seiner Neugestaltung zum „Code E“-Flugplatz, der für Flugzeuge bis zur Größe einer 747 geeignet ist, wurde das 2.000 Hektar große Gelände in Wellcamp als Weideland für Vieh genutzt. Ende Mai sind die landwirtschaftlichen Wurzeln des Geländes von einem höher gelegenen Aussichtspunkt immer noch zu erkennen: Unter einem strahlend blauen Himmel sieht man Dutzende Rinder, die hinter dem halbfertigen Terminal friedlich vor sich hin kauen. Im Vordergrund zeigt sich jedoch ein Bild ununterbrochener Aktivität und Betriebsamkeit. Neben zwei Gruben, aus denen Felsen gesprengt, ausgehoben und weggekartt werden, liegt die beeindruckende, 45 Meter breite Start-und-Lande-Bahn, von der bereits rund ein Viertel versiegelt ist und die auf die letzte Bitumendecke wartet. In der Mitte des Geländes befindet sich ein Betonwerk, das etwa 26.000 Kubikmeter für den Gebrauch vor Ort produzieren wird. ➔



BRISBANE WEST WELLCAMP WIRD AUSTRALIENS ERSTER OHNE STAATLICHE UNTERSTÜTZUNG ERBAUTER FLUGHAFEN SEIN

Das Projekt Wellcamp läuft rund um die Uhr



Volvo-Maschinen sind täglich im Einsatz

WELTPREMIERE

„Sämtliche Fahrbahnen für die Flugzeuge bestehen aus einem von Wagners entwickelten, umweltfreundlichen Produkt namens Earth Friendly Concrete oder EFC“, so Wagner. „Es ist eine Betonmischung ohne Zementanteil. Dies ist weltweit der erste Flughafen, der mit EFC gebaut wird. Allein bei diesem Projekt verringern sich unsere Kohlenstoffemissionen um 6.600 Tonnen – und das allein durch die Nutzung von EFC.“

Volvo CE trägt seinen Teil zu dieser einzigartigen Innovation bei: „Wir haben einen Volvo-Radlader vom Typ L90F, der das gesamte EFC in die Betonmischanlage befördert, wo es entladen wird“, erklärt Wagner. In den anderen Bereichen der Baustelle sind unter anderem 46-Tonnen-Bagger von Volvo, Radlader vom Typ L90 bis L220 sowie knickgelenkte Dumper vom Typ A40F täglich im Einsatz.

Den Bau finanziert Wagners komplett aus privaten Mitteln, seine Gesamtkosten werden sich auf über 100 Millionen australische Dollar (94 Millionen US-Dollar; 69 Millionen Euro) belaufen. Damit wird Brisbane West Wellcamp Australiens erster öffentlicher Flughafen sein, der ohne staatliche Unterstützung gebaut wurde. Das Unternehmen wurde 1989 von den vier Wagner-Brüdern und ihrem Vater Henry in Toowoomba gegründet. Toowoomba liegt 130 Kilometer westlich von Brisbane, der Hauptstadt des Bundesstaates Queensland, und ist mit einer Einwohnerzahl von 165.000 die zweitgrößte im Binnenland gelegene Stadt Australiens. Heute bilden das Kerngeschäft des Familienunternehmens vor allem die Bereiche Baustoffe und Dienstleistungen für den Bergbau. Wagners beschäftigt derzeit rund 850 Mitarbeiter und kann auf erfolgreich abgeschlossene Projekte in Russland, im Nahen Osten und auf den pazifischen Inseln zurückblicken.

„Brisbane West Wellcamp wird den Fluggastverkehr von Toowoomba und den Darling Downs bedienen“, so Wagner. „334.000 Menschen leben im Einzugsbereich des Flughafens. Wir schätzen, dass wir ziemlich schnell die Zahl von 500.000 Passagieren pro Jahr erreichen werden. Es gibt nur 13 Häuser in einem Umkreis von drei Kilometern um die Start-und-Lande-Bahn, die Beeinträchtigungen für Anwohner halten sich also in Grenzen.“

Angrenzen an den fertigen Flughafen wird der Wellcamp Business

Park, der Raum für gewerbliche Büroflächen, Einzelhandelsgeschäfte, Hotels und Produktionsstätten bietet.

Härter als die 150 Mitarbeiter von Wagners, die auf der Baustelle beschäftigt sind, arbeiten nur die Maschinen selbst. Erst vor Kurzem wurde die Marke von einem Jahr Bauzeit erreicht. Angesichts der 18-monatigen Frist, die sich das Unternehmen selbst für die Fertigstellung gesetzt hat, dürfte es nicht mehr lange dauern, bis der Brisbane West Wellcamp Airport startbereit ist. Ende Mai waren bereits sechs von geschätzten zehn Millionen Tonnen Erde und Gestein bewegt worden. Jeder produktive Tag bringt Wagners seinem Ziel näher, den Terminal im vierten Quartal 2014 in Betrieb zu nehmen. ☐



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



LICHT AM ENDE DES TUNNELS

Volvo-Maschinen helfen beim Bau des weltweit längsten
Unterseetunnels von Stavanger nach Solbakk →

von Chloe Doyle

Seit vielen Jahrzehnten sind die 50.000 Bewohner der entlegenen Inseln vor Norwegens langer, zerklüfteter Küste auf die Dienste von Fahren angewiesen. Doch jetzt hat die norwegische Straßenverwaltung eine Lösung gefunden, die kostspieligen und langwierigen Fahrten mit der Fähre zu umgehen. Die Verwaltung hat den Bau des Solbakk (Ryfast)-Unterseetunnels von Stavanger an der Südwestküste nach Solbakk an der Südküste von Rogaland in Auftrag gegeben.

Stavanger, die viertgrößte Stadt Norwegens, zählt 170.000 Einwohner und befindet sich als Zentrum der Offshore-Öl- und -Gasindustrie des Landes momentan in einer Phase des Aufschwungs. Der Ryfast-Tunnel soll den derzeit zwischen Stavanger nach Tau verlaufenden Fährdienst auf lange Sicht ersetzen.

In unterirdischen Grabungen über eine Länge von mehr als 14 Kilometer werden zwei parallele Tunnelröhren angelegt. Beide Röhren werden zwei Fahrbahnen in jeweils entgegengesetzter Richtung aufweisen und an ihrem tiefsten Punkt nahezu 300 Meter unter dem Meeresspiegel liegen. Die Kosten des Projekts werden sich auf geschätzte fünf Milliarden norwegische Kronen (mehr als 610 Millionen Euro) belaufen, die durch Mautgebühren und Gelder der regionalen Verwaltung finanziert werden. Zu seiner Eröffnung im Jahr 2019 wird erwartet, dass rund 4.000 Fahrzeuge pro Tag den Tunnel nutzen werden. Eine Zahl, die sich bis 2035 auf 8.000 Fahrzeuge erhöhen soll.

LANGSTRECKE

Die erste und längste Phase des Projekts wurde an Marti IAV Solbakk DA vergeben, ein 1922 gegründetes, privat geführtes Familienunternehmen, das Teil der Marti Holding AG ist. Das Unternehmen ist zuständig für die ersten acht Kilometer des Tunnels, ausgehend von seinem Ausgangspunkt in Solbakk. In dieser ersten Phase des Projekts wurden bereits 1.200 Meter für beide Röhren gebohrt und gesprengt. Der Hauptsitz des Unternehmens mit weltweit 4.000 Beschäftigten ist in Moosseedorf in der Schweiz. In der heißesten Phase des Tunnelbaus werden rund 200 seiner Mitarbeiter auf der Baustelle tätig sein.

Marti treibt seine Bohr- und Sprengarbeiten sechs Tage die Woche und zehn Stunden am Tag voran, wobei ein herkömmlicher Mix aus Sprengstoffen zum Einsatz kommt. Das gesprengte Gestein wird anschließend nicht weiter als 500 Meter aus dem Tunnel und direkt zum Brecher befördert. Der Aushub des gesprengten Materials läuft 24 Stunden am Tag. Bis zur Fertigstellung des Tunnels werden etwa 1,3 Milliarden Tonnen Gestein beseitigt worden sein.

Zu den rund 20 größeren Baumaschinen vor Ort zählen fünf Volvo-Radlader vom Typ L250G, zwei Bagger vom Typ ECR235DL und ECR88 mit kurzem Schwenkradius sowie ein Mobilbagger vom Typ EW180D. Sie alle wurden erst im August bzw. Dezember 2013 fabrikneu erworben. Ein Förderband von Marti transportiert das zerleinerte Gestein vom Brecher zur nahe gelegenen Küste, wo es als Füllmaterial verwendet wird.

„Das Gestein, durch das wir uns bohren und das wir sprengen, ist extrem hart. Aber das ist für Norwegen normal“, erklärt André Pas, Projektmanager bei Marti. „Die Volvo-Maschinen sind dafür konstruiert, unter harten Bedingungen zu arbeiten. Wir hatten bislang keinerlei Probleme, obwohl sie jeden Tag in langen Schichten im Einsatz sind. Das Arbeiten in den Tunneln stellt hohe Ansprüche an jegliches Gerät. Aber Volvo ist eine erstklassige Marke, und wir führen regelmäßig Service- und Wartungsarbeiten durch, damit die Maschinen immer optimale Leistung bringen. Schließlich sind sie für unsere Arbeit unverzichtbar.“

„Wir sind von den Volvo-Radladern abhängig“, sagt Werkstattleiter Ulrik Benthin. „Unsere Radlader L250G wurden an die Bedingungen im Tunnel angepasst. Sie haben jetzt mehr Sicherheitsmerkmale, wie verstärkte Fenster und zusätzliche Scheinwerfer. Obwohl das Terrain hier außergewöhnlich hart ist, spürt man kaum den Fels und das Geröll unter den Rädern. Die Radlader sind ruhig und komfortabel zu fahren. Was für die Fahrer, die jeden Tag sehr viel Zeit auf den Maschinen verbringen, enorm wichtig ist.“ Einer der Radlader hat seit letztem September bereits mehr als 2.000 Arbeitsstunden absolviert. Die Bagger wurden ebenfalls sicherer gemacht, durch zusätzliche Scheinwerfer und einen speziellen Schutz für Fensterscheiben und Zylinder.

REIBUNGSLOSER BETRIEB

„Die Maschinen von Volvo laufen optimal. Und das Gute an Volvo ist, dass man nie lange auf Ersatzteile warten muss“, so Andreas Jakobitsch, Werkstattmeister. „Es ist wichtig, dass die Maschinen keine Ausfallzeiten haben. Denn wir können unseren Zeitplan nur durch nahtlosen und durchgängigen Betrieb einhalten. Wir haben eine mechanische Werkstatt vor Ort, die alle anfallenden Reparaturarbeiten leistet.“

Bei solch einem ambitionierten und schwierigen Projekt hat Sicherheit allerhöchste Priorität – und das ist auf der gesamten Baustelle deutlich zu sehen. Mitarbeiter können sich im Falle eines Brandes oder bei Steinschlag beispielsweise in eine feuerfeste, mit Sauerstoff versorgte Kammer flüchten.

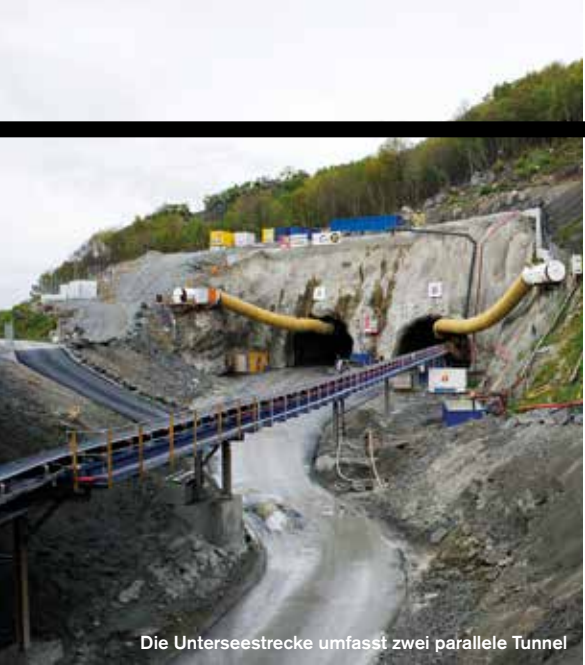
„Marti hat die Maschinen beim norwegischen Volvo-Händler Volvo Maskin AS bestellt. Aber das Unternehmen setzt Maschinen von Volvo auch bei vielen anderen Projekten auf der ganzen Welt ein“, erklärt Ove Folkvord, Gebietsleiter für Volvo CE Rogaland. „Das Thema Sicherheit ist für das Unternehmen sehr

wichtig. Deshalb wurden einige der Maschinen verstärkt und an die Bedingungen im Tunnel angepasst. Wir besuchen die Baustelle regelmäßig, um sicherzustellen, dass die Maschinen voll funktionsfähig sind und ihre Arbeit mit größtmöglicher Effizienz verrichten.“

VISIONÄRER TUNNEL

Phase zwei des Projekts – der Hundvåg-Tunnel – erstreckt sich über 5,5 Kilometer, und das 95 Meter unter dem Meeresspiegel. Nach seiner Fertigstellung wird dieser Teil des Tunnels pro Tag von 10.000 Fahrzeugen genutzt werden. Eine Zahl, die bis zum Jahr 2035 auf 25.000 steigen soll. Der letzte Teil des Projekts, Phase 6, umfasst den Bau von Straßen, die für einen optimalen Zugang zu den Tunneln sorgen sollen. Zudem soll das zuvor gesprengte Gestein dazu genutzt werden, dem Meer Land abzugewinnen und einen neuen Parkplatz sowie einen Busbahnhof an der Küste zu errichten. Das Unternehmen hat sogar ein Boot, die *MS Marti*, im Einsatz, um Inspektionen vor der Küste vornehmen zu können. Die Marti Holding AG umfasst 88 Tochtergesellschaften in der Schweiz sowie in Deutschland, Spanien, Österreich, Norwegen, der Slowakei, Chile, der Ukraine, Russland, Indien und China. Die Unternehmensgruppe ist unter anderem auf den Tunnelbau spezialisiert und konnte bereits zahlreiche bedeutende Tunnelbauprojekte auf der ganzen Welt abschließen.

So gigantisch das Projekt auch ist, der Ryfast-Tunnel ist nur ein Teil einer großangelegten Neustrukturierung von Norwegens Straßennetz. Die Straßenverwaltung des Landes plant den Bau eines weiteren Unterseetunnels von Tungeneset nach Arsvågen, der 2015 beginnen und 2022 abgeschlossen sein soll. ☒



Die Unterseestrecke umfasst zwei parallele Tunnel



Ove Folkvord von Volvo CE (links) mit Ulrik Benthin, Werkstattleiter bei Marti



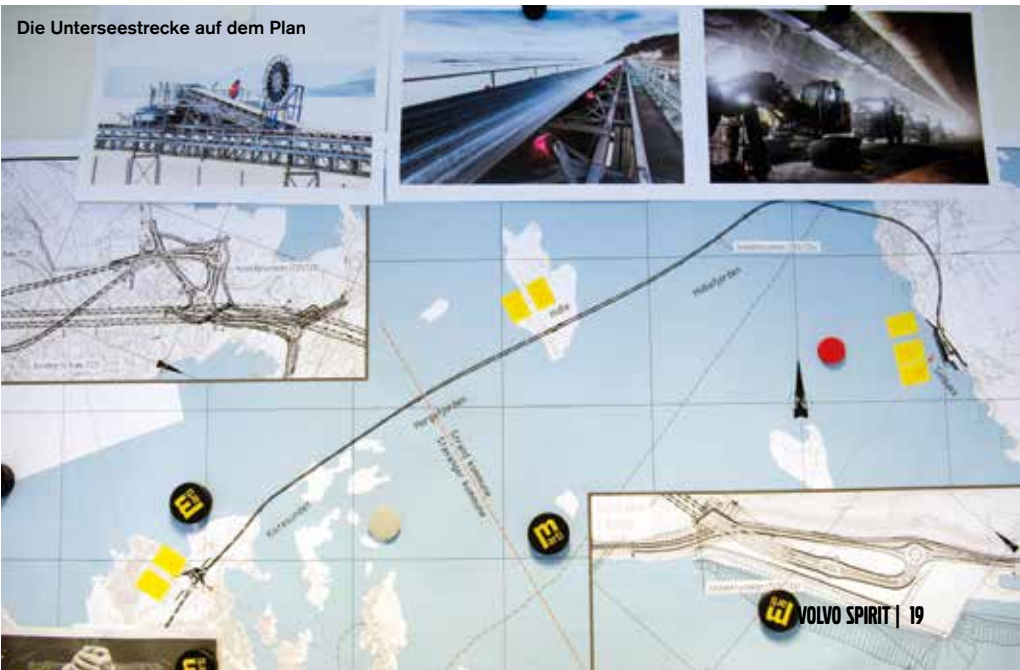
Kurzheckbagger bei der Arbeit



Andreas Jakobitsch, Werkstattmeister bei Marti



André Pas, Projektmanager bei Marti



Die Unterseestrecke auf dem Plan



Der Besitz eines Volvos ist nicht zwingend erforderlich, jeder Kunde kann sich anmelden



Babliton Cardoso, Leiter des Bereichs Straßenbaumaschinen für Volvo CE Lateinamerika

WIN-WIN-WIN

Das neue Straßenbauinstitut von Volvo ebnet den Weg zum Erfolg

von Tony Lawrence

Von einer Win-win-Situation ist häufig die Rede. Doch wenn Babliton Cardoso, Leiter des Bereichs Straßenbaumaschinen für Volvo CE Lateinamerika, vom kürzlich eröffneten Volvo CE Road Institute (Straßenbauinstitut) in Brasilien schwärmt, geht er sogar einen Schritt weiter und spricht von einer „Win-win-win-Situation“.

„Die Einrichtung macht Fahrer und Führungskräfte, die an ihren Kursen teilnehmen, zu Gewinnern“, sagt Cardoso. „Sie werden bessere Straßen bauen, wovon auch die Fahrzeughalter der jeweiligen Region profitieren. Und schlussendlich gewinnt auch Volvo CE, wenn die Leute sehen, was unsere hochmodernen Maschinen zu leisten fähig sind.“

In dem neuen Zentrum, das Anfang dieses Jahres in der südbrasilianischen Stadt Curitiba eröffnet wurde, lernen Fahrer und Bauteams, wie sie die Weltklassemaschinen von Volvo effizient, sicher und wirtschaftlich nutzen, um hochwertige Straßenbeläge herzustellen. Das Institut ist eine Schwestereinrichtung des Volvo CE Straßenbauinstituts in den USA, das bald sein 50-jähriges Bestehen feiern kann.

Cardoso, ein Maschinenbauingenieur, der auf mehr als zwölf Jahre Erfahrung mit schweren Bau- und Straßenbaumaschinen in Lateinamerika, Europa, Afrika und dem Nahen Osten zurückblicken kann, fügt hinzu: „Das Straßenbauinstitut wird entscheidend dazu beitragen, die langfristige Strategie von Volvo CE im Bereich Straßenbaumaschinen für diese Region zu entwickeln und umzusetzen.“

Es wird unserer Einrichtung in den USA sehr ähneln, auch wenn wir unsere Herangehensweise natürlich an die Bedürfnisse lateinamerikanischer Kunden anpassen werden.“

BEST PRACTICE

Die grundlegende Aufgabe des Instituts in Curitiba wird es sein, bewährte Vorgehensweisen und Prinzipien im Bereich Straßenfertigung und Verdichtung zu vermitteln. So mancher Arbeitgeber mag versucht sein, auf Schnelligkeit zu setzen, und erwartet, dass die Fahrer alles Nötige beim Arbeiten lernen. „Aber wir denken, es ist besser, gleich von Anfang an alles richtig zu machen“, sagt Cardoso.

Das Straßenbauinstitut in den USA, das Kurse in Chambersburg, Pennsylvania, und Phoenix, Arizona, anbietet, besteht seit 1965. Damals entwickelte der Straßenbaumaschinen-Hersteller Blaw-Knox ein Trainingsprogramm als Reaktion auf den Straßenbauboom in Nordamerika.

Brasilien, die größte Volkswirtschaft Lateinamerikas, ist der ideale Standort für eine zweite Einrichtung dieser Art. Etwa zwei Drittel des brasilianischen Warentransports werden derzeit über die Straße abgewickelt. Gleichzeitig pumpt das Land Milliarden von Dollar in



Die Reaktionen sind durchweg positiv

DAS TRAINING IST IDEAL FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG, INSPIRATION UND BINDUNG VON MITARBEITERN

Infrastrukturprojekte, die von Investitionen aus dem Privatsektor noch ergänzt werden. Die Wirtschaft Lateinamerikas insgesamt ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen.

REALISTISCHE BEDINGUNGEN

Die Reaktionen auf das neue Institut, das auch Seminare zu Bodenverdichtern und Motor-Gradern anbieten wird, sind bisher enthusiastisch. Kunden aus ganz Lateinamerika haben bereits ihren Besuch angekündigt. Arbeitgeber sehen in dem Training eine ideale Möglichkeit zur Weiterentwicklung, Inspiration und Bindung ihrer Mitarbeiter in einem immer härter umkämpften Markt.

Das Institut verfügt über ein großzügiges Gelände, auf dem die Trainierenden die Handhabung von Straßenbaumaschinen üben können. Es gibt mehrere Strecken, auf denen sie lernen, typische Maschinen wie Motor-Grader, Vibrationswalzen und Bodenverdichter zu bedienen, anzupassen und zu steuern.

„Besonders stolz sind wir auf unseren Simulationsbereich für Verdichtung und Belagsarbeiten, der wirklich einzigartig ist“, schwärmt Luiz Vieira, Leiter Kompetenzentwicklung bei Volvo CE Lateinamerika, der seit sechs Jahren im Unternehmen tätig ist. „Von den insgesamt 10.000 Quadratmetern unseres Standorts nimmt allein dieser Bereich 9.000 Quadratmeter ein. Die Trainierenden können unsere Straßenfertiger unter Außenbedingungen bedienen und lernen so, mit den realen, tagtäglichen Herausforderungen auf einer Baustelle umzugehen. Der Bereich soll einer echten Straße so nah wie möglich kommen und wartet deshalb mit einer ganzen Reihe an Kurven und Erhebungen auf. Für das Training wird feuchter Sand verwendet, mit dem sich Asphalt perfekt simulieren lässt. Sand ist leicht zu verarbeiten und kann nach dem Kurs problemlos wieder entfernt werden“, so Vieira.

„Wir bieten unseren Kunden zunächst fünf verschiedene Trainings und Seminare an: von der Bedienung und Anwendung von

Straßenfertigern, Gradern sowie Asphalt- und Bodenverdichtern bis hin zu Best Practices für den Straßenbau und die Instandhaltung von Straßenfertigern.“

ZUVERLÄSSIG INFORMIERT

Das Training vereint theoretische und praktische Elemente und umfasst eine Vielzahl an Optionen wie Rad- und Kettenfertiger, verschiedene Mischungstypen, Verdichtungsgrade und Bohlen sowie Vibrations- und Stampftechnologien.

In der Realität ist die Fertigung von Straßen eine anspruchsvolle Angelegenheit. Auf 95 bis 150 Grad Celsius erhitzte Mischungen sind nur begrenzt haltbar. Deshalb kommt es auf die richtige Bedienung und die regelmäßige Wartung der Maschinen an. Wenn ein Fertiger ausfällt, ist das gesamte Bauteam davon betroffen – von den Verdichtern bis hin zu den Lastkraftwagen.

Viele Kunden sind überrascht darüber, wie viel Wissenschaft und Technik in dieser Arbeit steckt. Ebenso überrascht sind sie darüber, dass der Besitz eines Volvos nicht zwingend erforderlich ist. „Jeder Kunde kann sich anmelden“, bekräftigt Cardoso.

„Unser Ziel ist es, Kunden dabei zu helfen, bestmögliche Arbeit abzuliefern. Die Techniken, die wir vermitteln, können zwar auf jede Maschine angewandt werden. Doch unser Ziel ist es, insbesondere Kunden, die mit Straßenbaumaschinen von Volvo arbeiten, dabei zu helfen, ihre Maschinen optimal zu nutzen. Unsere hochwertigen Maschinen stecken voller einfacher, aber hoch entwickelter Komponenten, die Ergebnisse von exzellenter Qualität liefern. Wir möchten den Kunden Volvo und seinen Straßenbaubereich näher bringen – so ist es für alle Beteiligten ein Gewinn.“

Ein Video zu diesem Artikel finden Sie auf der *Spirit*-Website oder über die *Spirit*-App.

ALLES ÜBER REFABRIKATION

Das China Remanufacturing Center von Volvo CE in Shanghai greift auf über 70 Jahre Erfahrung in der Refabrikation zurück →

von Wenming Dai / Fotos von Henry Zhang

**DAS CENTER NUTZT IN
JEDER PRODUKTIONSPHASE
MODERNSTE AUSRÜSTUNG**



**UMWELTFREUNDLICHE
LÖSUNGEN WIE
REFABRIKATION SIND
SEHR GEFRAGT**

Operations Manager Bob Yoo (links) und Leiter des Centers Alexander Pajari mit Werkstattmitarbeitern

Bei der Refabrikation werden gebrauchte Produkte aufgearbeitet und auf den Qualitätsstandard von Neuprodukten gebracht. Der Rohstoffverbrauch ist dabei minimal. So trägt die Refabrikation zur Schonung der Ressourcen unserer Erde bei. Sowohl aus ökologischen als auch aus Kostengründen sind immer mehr Menschen dazu bereit, alte Produkte zu recyceln und wiederzuverwenden und die begrenzten Ressourcen möglichst effektiv zu nutzen.

Volvo CE meint, dies sollte auch für die Bauindustrie gelten, und geht mit seinem Refabrikationsprogramm mit gutem Beispiel voran. Mit dieser ressourcenschonenden Initiative bietet das Unternehmen seinen Kunden eine breite Palette an wiederaufbereiteten Komponenten an.

Für Volvo CE bedeutet Refabrikation jedoch mehr als nur Recyceln und Wiederverwenden: Sie beginnt bereits beim Design der Komponenten und setzt sich über deren gesamte Lebensdauer fort.

Maschinenkomponenten, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, werden unter Verwendung hochwertiger Originalteile von Volvo wiederaufgearbeitet. Das Ergebnis ist eine nahezu neuwertige Komponente, die Kunden alle Vorteile eines Volvo-Produkts bietet: störungsfreie Maschinenlaufzeiten, lange Lebensdauer sowie geringe Vorhalte- und Betriebskosten.

UMDENKEN IST GEFRAGT

In Europa und Nordamerika ist Refabrikation schon seit vielen Jahrzehnten verbreitet und macht hier bis zu 20 Prozent der Händlerereinnahmen aus. In China ist das Konzept jedoch noch relativ neu. Wenn ein Motor ausfällt, wird er normalerweise repariert oder sogar ausgetauscht. Ersteres kann zu Qualitätsmängeln führen, während Letzteres mit zu hohen Kosten im Verhältnis zum Wert der Maschine verbunden sein kann.

„Der Markt wäre groß genug, aber die Kunden sind sich der Vorteile noch nicht genügend bewusst“, meint Alexander Pajari, Leiter Produktsupport für Volvo CE China. „Wir arbeiten nicht nur

an neuen Produkten und Preisen, sondern auch daran, Denkweisen zu verändern“, fügt er hinzu.

Für chinesische Ohren klingt „refabriziert“ eher wie „repariert“ oder „recycelt“. Und von all jenen Chinesen, die traditionell viel Wert auf gesellschaftliches Ansehen oder Prestige legen, wird alles, was gebraucht oder aus zweiter Hand ist, mit Argwohn betrachtet. Wenn Kunden refabrizierte Motoren angeboten werden, die billiger sind als reparierte, bezweifeln sie in der Regel, dass deren Qualität einem neuen Produkt nahezu gleichkommt.

„Selbst Händler blicken misstrauisch drein, wenn wir ihnen die Preise nennen. Sie glauben, sie seien einfach zu niedrig, um wahr zu sein“, schildert Pajari, Leiter des Centers und Verantwortlicher für dessen Entwicklung.

Pajari hat den 2.000 Quadratmeter großen Komplex gemeinsam mit seinen Kollegen, darunter auch Operations Manager Bob Yoo, aufgebaut. Er befindet sich in Jinqiao, einem Industriegebiet in den Außenbezirken Shanghais, in dem viele große Automobilhersteller und IT-Giganten ansässig sind.

Die Anlage wurde im Dezember 2013 eröffnet und ist das erste Remanufacturing Center von Volvo in China. Dieses gemeinsame Projekt von Unternehmen des Volvo-Konzerns bietet chinesischen Kunden von Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Buses und Volvo Penta zertifizierte refabrizierte Komponenten, die denselben Qualitätsstandards genügen wie neue Bauteile, und das zu einem deutlich geringeren Preis.

PREISGEKRÖNT

Das Team benötigte mehr als 18 Monate, bis das Center den Betrieb aufnehmen konnte. Kaum ein Jahr später, im Mai 2014, erhielt es auf dem International Remanufacturing Summit bereits eine Auszeichnung als „China's Most Potential Remanufacturer“. In der aktuell laufenden Versuchsphase arbeitet das Center mit fünf Händlern zusammen, und noch vor Jahresende wird es seine Tore für insgesamt 36 Händler aus ganz China öffnen. Für Pajari und Yoo gilt

es jetzt, Händler, Techniker und Arbeiter zu trainieren sowie neue Mitarbeiter zu rekrutieren.

Es ist eine saubere und ordentliche Werkstatt, mit einem riesigen Bestand an Motorbauteilen, die in den Regalen für den Refabrikationsvorgang bereitstehen. Die derzeit herrschende Ruhe wird jedoch vermutlich nicht von Dauer sein. „Es dürfte hier bald um einiges lauter werden“, meint Pajari. Sollte das Geschäft wie erwartet anlaufen, gibt es bereits Pläne für eine Erweiterung der Werkstatt und sogar für den Bau eines neuen Standorts.

Um sicherzustellen, dass die Qualität der refabrizierten Produkte an die der neuen herankommt, verwendet das Center modernste Ausrüstung in jeder Phase der Produktion. Die refabrizierten Produkte sind günstiger als neue, werden aber mit derselben Gewährleistung verkauft. Ihre Lieferung erfolgt schneller als bei neuen Produkten, um die Wartezeit der Kunden zu verringern.

Bei der Refabrikation einer Komponente durch Volvo CE werden 85 Prozent der Materialien wiederverwendet. Der Energieverbrauch ist im Vergleich zur Produktion einer neuen Komponente um 80 Prozent geringer.

Das Umweltbewusstsein nimmt in China stetig zu, deshalb werden umweltfreundliche Lösungen wie die Refabrikation auch immer mehr nachgefragt. Pajari sieht Volvo CE potenziellen Konkurrenten gegenüber im Vorteil, da die Einrichtung in Shanghai auf die langjährige Erfahrung des Unternehmens im Bereich der Refabrikation aufbauen kann. Zudem wird sie von einem globalen Netzwerk von Volvo-Refabrikationszentren unterstützt.

Während Pajari davon spricht, in China einen ersten Samen zu säen, verfolgt Yoo einen etwas konkreteren Traum: „Ich hoffe, dass das Bewusstsein für Umwelt und Recycling innerhalb der nächsten fünf Jahre überall in China verbreitet sein wird.“

DIE ENTWICKLUNG DER REFABRIKATION BEI VOLVO CE

Das Refabrikationsprogramm von Volvo CE wurde 1992 ins Leben gerufen und hat sich seither in drei separate Portfolios aufgeteilt: refabrizierte Komponenten, Komponenten für klassische Maschinen und Austauschservices. Das Programm für Austauschservices bietet Kunden die Möglichkeit, volle Dieselußpartikelfilter durch werkseitig gereinigte Refabrikationsfilter von Volvo CE ersetzen zu lassen. Die vollen Filter werden an eine zentrale Refabrikationsstelle von Volvo geschickt, wo sie gründlich gereinigt werden, bis sie wieder 95 bis 98 Prozent ihrer ursprünglichen Kapazität aufweisen. Danach können sie an neue Kunden weiterverkauft werden, wodurch ein echter Wiederaufarbeitungskreislauf entsteht.

Der Service für werkseitig refabrizierte Komponenten bietet Kunden die Möglichkeit, refabrizierte Teile wie Motoren, Turbolader, Getriebe sowie Achsantriebe für Kurbelwellen und Hydraulikpumpen zu erwerben. Wenn eine Volvo-Einrichtung ein Teil erhält, wird dieses unter Verwendung modernster Geräte und Prozesse vollständig zerlegt, geprüft und gesäubert. Beschädigte Teile oder Teile, die nicht Volvos Verschleißtoleranzen entsprechen, werden durch Originalteile von Volvo ersetzt. Die Komponente wird wieder zusammengesetzt, nach den strengen Qualitätsstandards des Unternehmens geprüft und neu lackiert, damit sie denselben Oberflächenschutz erhält, wie ein neues Produkt.

WEG AUS DEM EXIL

Die Insel St Helena ist einer der abgeschiedensten Orte der Welt. Doch momentan hat sie Besuch: von einer riesigen Armada an Volvo-Baumaschinen →





Die Maschinen müssen unter schwierigsten Bedingungen sicher arbeiten

Die 122 Quadratkilometer große Insel vulkanischen Ursprungs liegt inmitten des Südatlantiks und dürfte den meisten als ein Ort des Exils bekannt sein – vor allem aufgrund des französischen Kaisers Napoleon Bonaparte, der nach der verlorenen Schlacht bei Waterloo im Jahr 1815 hierher verbannt wurde.

St Helena wurde 1502 von Portugiesen entdeckt und galt seither als wichtige Zwischenstation für Schiffe, die von Asien und Südafrika nach Europa segelten. 1657 überließ Englands Oliver Cromwell der Britischen Ostindien-Kompanie die Verwaltung der Insel, worauf sie im folgenden Jahr von der Kompanie befestigt und kolonisiert wurde. Heute ist St Helena Teil des zweitältesten Britischen Überseegebiets nach Bermuda.

Für die 4.255 Bewohner der Insel, auch „Saints“ genannt, gibt es derzeit nur eine regelmäßige Verkehrsverbindung zur Außenwelt: die *RMS St Helena*, ein altes britisches Postschiff, das die Insel einmal monatlich von Südafrika aus anläuft.

Doch das wird sich bald ändern. Auf St Helena ist ein Verkehrsflughafen im Bau, der von Flugzeugen des Typs Airbus A320, Boeing 737 bis 800 sowie Boeing 757 bis 200 angefliegen werden kann. Der erste Flug ist für Februar 2016 geplant. Das Projekt wird vom britischen Ministerium für Internationale Entwicklung finanziert. Es teilt sich in die zwei Phasen Planung/Bau und Betrieb, deren Gesamtkosten sich auf rund 250 Millionen Pfund (307 Millionen Euro; 418 Millionen US-Dollar) belaufen werden. →



Eine von 65 Volvo-Maschinen auf der Insel



Die erste Baumaschine, die auf St Helena landete, war ein Volvo G940B-Motor-Grader (Foto: mit freundlicher Genehmigung von St Helena Airport Project)



Bei den Erdarbeiten verlässt man sich auf Volvo-Maschinen

Zur ersten Phase zählt der Bau des Flughafens und der zugehörigen Infrastruktur, einschließlich einer 14 Kilometer langen Straße zur Hauptstadt Jamestown. Eine kurvenreiche Route, die mit mehr als 500 Metern Höhenunterschied auf den ersten fünf Kilometern an sich schon eine technische Herausforderung darstellt. Phase zwei des Projekts deckt die ersten zehn Jahre des Flughafenbetriebs ab.

VOLVO GEHT AN LAND

Der südafrikanische Bauriese Basil Read gewann die Ausschreibung und legte im Juli 2012 mit seinem 1.530 Tonnen schweren, flachkieligen Transportschiff *NP Glory 4* an einem provisorischen Landesteg in Rupert's Bay an. Die erste Baumaschine, die auf St Helena ganz ohne die Hilfe eines Krans an Land ging, war ein Volvo-Motor-Grader G940B, gefolgt von einem Raupenbagger der Serie EC700C sowie mehreren knickgelenkten Dumpfern von Volvo.

Dazu Leif Waad, Customer Support Manager bei Volvo CE: „Angesichts der einzigartigen Umgebung von St Helena, der Bedeutung des Projekts für die Saints und des speziellen Terrains war es klar, dass die eingesetzten Maschinen von hoher Qualität sein mussten. Maschinen, die unter harten Bedingungen sicher und gleichzeitig umweltschonend arbeiten. Dieses Projekt war für die Produkte von Volvo CE wie geschaffen.“

Und Jimmy Johnston, Project Director für Basil Read, meint: „Seit der Landung des ersten Volvo-Motor-Graders im Jahr 2012 haben wir mehr als 100 zusätzliche Baumaschinen angeliefert, darunter unter anderem 65 Maschinen von Volvo: Raupenbagger EC700C, knickgelenkte Dumper vom Typ A40F-FS und A30E, Mobilbagger EW140C, Walzen vom Typ DD24 und SD200DX, Raupenbagger vom Typ EC380 und EC480, ein Kompaktlader MC115C und natürlich die Motor-Grader G940B.“

Babcock, der Volvo CE-Händler für Südafrika, hatte zuvor Techniker sowie Service- und Ersatztepersonal eingeschifft, die gemeinsam mit einem technischen Leiter von Volvo CE Basil Read unterstützen und dafür sorgen, dass es in der Flotte möglichst wenige Ausfälle gab.

Die aufwendigste Aktion des gesamten Projekts ist vermutlich das Auffüllen der Dry-Gut-Schlucht. Über eine Länge von 750 Metern müssen hier rund acht Millionen Kubikmeter gesprengten Gesteins bis auf eine Höhe von 100 Metern aufgefüllt werden. „Wir müssen diese Schlucht auffüllen, um die Start-und-Lande-Bahn bauen zu können“, erklärt Johnston. „Im September dieses Jahres – nach insgesamt zwei Jahren – wird das Auffüllen der Schlucht beendet sein.“

Bei diesem gewaltigen Erdbewegungsprojekt verlässt man sich vor allem auf Maschinen von Volvo. „Mittlerweile ist das Projekt weit genug fortgeschritten, um sagen zu können, dass die Zuverlässigkeit, Kraftstoffeffizienz und Produktivität dieser Maschinen einfach hervorragend ist“, meint Johnston anerkennend.

EIN KAI FÜR DIE BUCHT

Die Regierung von St Helena und das britische Ministerium für Internationale Entwicklung haben Basil Read auch damit beauftragt, einen dauerhaften Kai in Rupert's Bay zu bauen. Damit erhält die Insel zum ersten Mal in ihrer Geschichte eine richtige Anlegestelle für Schiffe. Es muss wohl nicht erwähnt werden, dass die Maschinen von Volvo auch bei diesem Nebenprojekt gute Dienste leisten.

Die Arbeit an der 1.950 Meter langen Start-und-Lande-Bahn, einer Rollbahn und einem Vorfeld hat bereits begonnen und soll im Februar 2016 vollendet sein. „Der Bau des 3.500 Quadratmeter umfassenden Terminal- und Flugsicherungsgebäudes verläuft ebenfalls planmäßig“, bekräftigt Johnston.

Das Projekt bietet den Inselbewohnern die Möglichkeit, sich

neue Fähigkeiten und Fachkenntnisse anzueignen. „Etwa 340 Saints arbeiten Seite an Seite mit unseren Mitarbeitern, von denen viele mit ihrer ganzen Familie angereist sind“, berichtet Johnston.

Deon de Jager, Island Director für Basil Read, meint, die Mitarbeiter des Unternehmens seien mittlerweile vollständig in die Inselgemeinschaft integriert. „Ich selbst bin zum Vorstand des örtlichen Golfclubs gewählt worden, und es gibt kein einziges Cricket- oder Fußballspiel, keinen Angelwettbewerb, keine Wanderung, kein Sportschießen und kein Motocross-Event, an dem nicht einige unserer Mitarbeiter beteiligt wären“, fügt er hinzu.

Wann immer es möglich ist, werden Mitarbeiter von Basil Read bei Inselbewohnern untergebracht, die ihnen dabei helfen, sich in die Gemeinschaft zu integrieren. Mit den 340 Saints, die beim Flughafenprojekt angestellt sind, hat St Helena eine Arbeitslosenquote von null Prozent erreicht.

UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Partner des Bauprojekts sind sich auch der Auswirkungen bewusst, die diese Vorhaben auf die Umwelt haben werden. Dazu Johnston: „Vor Baubeginn wurden ein umfangreiches Umweltprogramm sowie ein Umweltmanagementplan ausgearbeitet, die sich mit dem Erhalt der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Kultur- und Naturerbes befassen.“

Basil Read unterstützt zudem ein auf vier Jahre angelegtes Landschafts- und Naturschutzprogramm, das sich der Wiederherstellung von Lebensräumen und des Landschaftsbilds widmet.

Auf einer solch geschichtsträchtigen Insel gibt es natürlich auch eine Fülle an denkmalschutzwürdigen Bauten, die es zu beachten gilt: historische Festungen und Häuser sowie Überreste von Wasserleitungen und Entsalzungsanlagen, die von Gefangenen des Burenkrieges erbaut wurden. „Es gibt viel Schützenswertes auf der Insel. Aber wir hoffen, dass der neue Flughafen einige sozioökonomische Probleme für die Saints lösen wird und ihnen durch Tourismus zu Wohlstand verhilft“, fügt Johnston abschließend hinzu. ☒



Jimmy Johnston, Project Director für Basil Read



Deon de Jager, Island Director für Basil Read



EINE AUSSERGEWÖHNLICHE PARTNERSCHAFT

Viele Hände sorgen für die schnelle Verteilung des *Spirit*-Magazins von Volvo CE in den USA, Kanada und Mexiko

von Stephanie Anderson Witmer

Fotos von Sean Simmers

Die nordamerikanischen Leser vom *Spirit* haben vermutlich noch nie von Occupational Services, Inc (OSI) in Pennsylvania, USA, gehört. Dabei haben sie jede Ausgabe des Magazins, das sie in Händen halten, der Arbeit dieser Organisation zu verdanken.

Seit 1957 bietet OSI in den Countys Franklin und Fulton psychisch kranken Menschen sowie Menschen mit geistiger oder körperlicher Behinderung Beschäftigungsmöglichkeiten an. Kleine und große, lokale und internationale Unternehmen geben bei dieser privat geführten Non-Profit-Organisation eine Vielzahl an Dienstleistungen in Auftrag: von der Kuvertierung von Nebenkostenabrechnungen über den Ausdruck von Visitenkarten bis hin zur Etikettierung von Farbdosen. OSI stellt auch eigene Produkte her, zum Beispiel Holzhammer zum Aufbrechen von Schalentieren oder kühlende Gelkissen für das Tiefkühlfach. Alle Sortier-, Kuvertier-, Verpackungs- und Fertigungsarbeiten werden von den 145 Mitarbeitern oder „Klienten“ von OSI verrichtet.

„Alle unsere Klienten wollen unbedingt ihren Beitrag zur Gesellschaft leisten. Projekte wie diese sind genau die Triebfeder, die sie brauchen“, erklärt Jeremy Waechter, Produktionsleiter bei OSI. „Sie besitzen die unterschiedlichsten Talente und Fähigkeiten. Und sie sind extrem stolz auf ihre Arbeit – was sich in ihrem Engagement, ihrer Detailgenauigkeit und ihrem hohen Qualitätsanspruch zeigt. Unsere Produkte sprechen für sich selbst.“

OSI verpackt und verschickt 12.000 Exemplare vom *Spirit*. Die

Magazine werden auf Holzpaletten angeliefert, in großen Stapeln und eingeschweißt. Bei OSI werden sie entpackt und auf neun Arbeitszentren aufgeteilt. Die Klienten haben anschließend die Aufgabe, rund 3.000 verschiedene Pakete mit den Magazinen zu füllen – von kleinen Paketen mit einzelnen Heften für kleine, unabhängige Händler bis hin zu großen Paketen mit Hunderten von Exemplaren. Sobald die Pakete verschlossen und gewogen sind, werden sie vom US Postal Service abgeholt und zugestellt.

Dies ist nicht das erste Mal, das Volvo CE und OSI partnerschaftlich zusammenarbeiten. Vor eineinhalb Jahren spendete das Unternehmen OSI beispielsweise eine Paketierpresse und Hydraulikflüssigkeit. Dies habe es der Organisation erlaubt, einen Recyclingservice einzurichten, erklärt Waechter.

Als exklusiver Distributor des *Spirit*-Magazins von Volvo in Nordamerika hätten die Klienten von OSI die Möglichkeit, ihre motorischen Fähigkeiten zu verbessern und mehrstufige Arbeitsprozesse zu erlernen, so Waechter weiter. Darüber hinaus verschaffe es OSI, seiner Mission und seinen Mitarbeitern mehr Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit.

„Unsere Klienten können viel mehr, als so mancher denkt“, sagt Linda Mayo, Geschäftsführerin von OSI. „Deshalb ist es so eine Bereicherung, mit internationalen Unternehmen wie Volvo CE zusammenzuarbeiten. Sie verstehen, was unsere Klienten zu leisten fähig sind.“

Mehr Informationen zu OSI finden Sie unter www.osinc.org.

ZU IHREN DIENSTEN

Das neue Kundenzentrum von Volvo CE für Nordamerika ist mehr als nur ein neues Gebäude

von Stephanie Anderson Witmer

Fotos von Sean Simmers

An einem verregneten Morgen im Juni ist das Kundenzentrum von Volvo CE in Shippensburg, Pennsylvania, erfüllt vom Klang surrender Elektrowerkzeuge und schlagender Hämmer. Eine Woche vor der großen Eröffnung der Einrichtung sind die Handwerker noch hart am Arbeiten. Doch Marty Breedlove, dem Leiter des Kundenzentrums, bereitet das keine Sorge. Breedlove, der seit 20 Jahren für Volvo arbeitet, erklärt, der besonders harte Winter in Pennsylvania habe die Bauarbeiten um einen Monat zurückgeworfen. Nichtsdestotrotz strahlt er Ruhe und Zuversicht aus: „Alles wird rechtzeitig fertig sein“, sagt er mit einem Nicken und einem Lächeln.

Die gesamte Anlage besteht aus dem 1.860 Quadratmeter großen Kundenzentrum und einem 16 Hektar großen Demonstrationsgelände. Sie sei anders als jede andere Einrichtung von Volvo CE in Nord- oder Mittelamerika, so Breedlove. Jedes einzelne Element sei darauf ausgerichtet, Händlern und Kunden ein interaktives Erlebnis zu bieten.

Das Kundenzentrum beherbergt ein Auditorium für Meetings und Trainingssitzungen, einen VIP-Sitzungssaal, einen Shop mit Volvo CE-Artikeln und anderen Produkten sowie die „Heritage Hall“, ein kleines Museum, in dem die Geschichte und das Vermächtnis von Volvo CE ausgestellt sind. Außerhalb des Gebäudes können Kunden und Händler den Experten von Volvo Fragen stellen, Präsentationen ansehen, Kontakte knüpfen oder sich im Innenhof unterhalten lassen.

Darüber hinaus haben sie die Möglichkeit, Baumaschinen Probe zu fahren: Das Demonstrationsgelände mit seinen Schlammgruben und riesigen Fels-, Schotter- und Erdhügeln bietet die perfekte Simulation einer realen Arbeitsumgebung. Rund um das Gelände schlängelt

sich eine 2,8 Kilometer lange Straße, auf der Kunden beispielsweise erleben können, wie sich ein mit Kies beladener knickgelenkter Dumper fahren lässt.

„Das Demonstrationsgelände ermöglicht es unseren Kunden, unsere Maschinen unter realen Arbeitsbedingungen zu testen“, so Breedlove. „Alle Maschinen, die Volvo CE im Angebot hat, können auf dem Gelände demonstriert werden.“

Das Kundenzentrum ist Teil einer 100 Millionen Dollar (73,4 Millionen Euro) schweren Investition, die Volvo CE bereits 2011 beschlossen hatte. Es unterstreicht das langfristige Engagement des Unternehmens am nordamerikanischen Markt. Das Zentrum liegt gleich neben zwei weiteren Bestandteilen dieser Investition: einer Produktionsstätte und dem Vertriebsbüro für Nordamerika, das vor drei Jahren von Asheville, North Carolina, hierher verlegt wurde. Ihre räumliche Nähe biete Kunden ein unvergleichliches Erlebnis, meint Thomas Caster, Vizepräsident für den Bereich Vertriebsunterstützung. Doch das Kundenzentrum sei weit mehr als nur ein neues Gebäude, erklärt

Caster. Es diene als Symbol für die Verpflichtung von Volvo, seinen Kunden ein einzigartiges, befriedigendes Erlebnis zu bieten. „Die Einrichtung ist ein wichtiger Bestandteil eines größeren Gesamtkonzepts“, sagt er. „Wenn wir unsere Kunden hier empfangen, können wir ihnen die Fabrik zeigen, sie können Fachleute treffen, sie können etwas über unsere Geschichte in der Heritage Hall erfahren und sie können auf dem Demonstrationsgelände unsere Fahrzeuge testen. Das ist ein wichtiger Teil eines umfassenden Erlebnisses, das wir unseren Kunden bieten.“

EIN EINZIGARTIGES, BEFRIEDIGENDES ERLEBNIS



Das Kundenzentrum erhält den letzten Schliff



Thomas Caster, VP Vertriebsunterstützung bei Volvo CE

SAFETY FIRST

Sicherheit spielt für die Gegenwart und die Zukunft von Volvo eine ebenso große Rolle wie für seine Vergangenheit

von Tony Lawrence

Sicherheit ist neben Qualität und Umweltbewusstsein eines der drei wichtigsten Grundprinzipien des Volvo-Konzerns. Seit seiner Gründung ist dieser Aspekt tief in der Philosophie des Unternehmens verankert. In der Baubranche war Volvo CE schon immer einer der Vorreiter in Sachen Sicherheit.

„Sicherheit ist einer der Grundpfeiler unseres Denken und Handelns“, sagt Niklas Nillroth, Vizepräsident für Kernwertemanagement & unternehmerische Gesellschaftsverantwortung (CSR). „Unsere Kunden wünschen sich eine sichere Arbeitsumgebung für ihre Mitarbeiter, und sie achten darauf, ob ein Unternehmen einen guten Ruf für Sicherheit genießt. Das ultimative Ziel ist „null Unfälle“. Ganz so weit sind wir noch nicht. Aber weniger Unfälle bedeuten weniger Unterbrechungen, weniger Ausfallzeiten und weniger menschliches Leid.“

Die ältesten Ausstellungsstücke im Volvo Munktel Museum in Eskilstuna, Schweden, wie der erste schwedische Traktor aus dem Jahr 1913 und der erste Radlader des Unternehmens aus dem Jahr 1954, erscheinen im Vergleich zu heutigen Maschinen fast schon rudimentär. Dies ist der kontinuierlichen Verbesserung der Sicherheitsmerkmale durch Volvo zuzuschreiben.

„Wir sind uns darüber im Klaren, dass unsere Produkte Unfälle nie ganz verhindern können, ganz gleich wie sicher sie sein mögen. Unfälle können immer passieren – durch menschliche Fehler oder durch die Umgebung, in der die Produkte eingesetzt werden“, so Nillroth. „Wir versuchen auf verschiedenste Art und Weise, Risiken zu mindern. Dazu gehört, allen Nutzern unserer Produkte relevante Informationen bereitzustellen. Dazu gehört auch die Zusammenarbeit mit anderen Stakeholdern, die daran arbeiten, Straßen und Transportsysteme sicherer zu machen.“

BRANCHENFÜHRER

Große Schlagzeilen habe das Unternehmen im Jahr 1972 gemacht, erzählt Leif Anväg vom Munktel Museum, „als Volvo CE Kabinen mit ROPS- und FOPS-Schutzaufbau einführte (Überrollschutz und Schutzaufbau gegen herabfallende Gegenstände).“

Heute mag es völlig normal erscheinen, dass eine Fahrerkabine leicht zugänglich, komfortabel, ergonomisch, klimatisiert und voll anpassbar ist – es überrascht sogar niemanden, wenn ein 40 Tonnen schwerer knickgelenkter Dumper einfacher zu fahren ist, als die meisten Pkw. Per Definition steigert eine bessere Arbeitsumgebung die Produktivität des Fahrers, beugt Müdigkeit vor und erhöht dadurch die Sicherheit erheblich. Doch im Jahr 1991, mit der Einführung der Komfortkabine, war Volvo CE seiner Zeit wieder einmal voraus.

Diese Führungsrolle weiterhin zu behaupten, hat immer noch höchste Priorität. In den Jahren 2003 bis 2006 entwickelte Volvo CE beispielsweise seinen strategischen Sicherheitsplan, aus dem schließlich der Sicherheitswettbewerb „Be Number One for Safety“ hervorging. Dies führte wiederum dazu, dass der Sicherheitsrat des Unternehmens seine Kampagne „Safety for You“ ins Leben rief, die es bei den European Excellence Awards 2007 in die engere Wahl schaffte.

LEITFIGUREN

Assar Gabrielsson und Gustaf Larson, die visionären Gründer des Automobilunternehmens, erklärten bereits 1927: „Das Grundprinzip, das jeglichem Design zugrunde liegt und immer zugrunde liegen muss, ist Sicherheit.“

Über die Jahre entwickelte Volvo viele neue Sicherheitsinnovationen, die dieses Leitprinzip widerspiegeln. Ein klassisches Beispiel, das nicht nur vom Volvo-Konzern, sondern auch weltweit übernommen wurde, ist der Dreipunktgurt, der 1959 vom schwedischen Ingenieur Nils Bohlin während seiner Tätigkeit als Sicherheitsingenieur für Volvo erfunden wurde.

Johan Theofron Munktel, der 1832 ein Unternehmen gründete, das für das heutige Volvo Construction Equipment von zentraler Bedeutung werden sollte, bewies bereits fast ein Jahrhundert zuvor, wie sehr ihm die Sicherheit von Fahrern, Maschinen und Arbeitsstätten am Herzen lag. Er überzeugte seine Mitarbeiter davon, anstatt hochprozentiger Spirituosen – das bevorzugte Getränk zu jener Zeit – lieber Bier mit weniger Alkoholgehalt zu →

1959: Volvos Sicherheitsingenieur Nils Bohlin erfindet den Dreipunktgurt



Assar Gabrielsson und Gustaf Larson

**DAS GRUNDPRINZIP,
DAS JEDLICHEM
DESIGN ZUGRUNDE
LIEGT UND IMMER
ZUGRUNDE LIEGEN
MUSS, IST SICHERHEIT**



konsumieren. Es versteht sich natürlich von selbst, dass der Genuss von Alkohol jeglicher Art beim Bedienen von Maschinen heute völlig inakzeptabel ist.

SICHERHEITSDREIECK

Heute stehen bei Volvo CE neben Maschineninnovationen auch die Schulung von Fahrern und Bedienern sowie die Gestaltung der Arbeitsumgebung im Mittelpunkt.

Gemeinsam bilden diese drei Bereiche ein „Sicherheitsdreieck“. „Wir legen den Schwerpunkt auf diese drei Aspekte: sichere Maschinen, sichere Menschen und sichere Arbeitsumgebungen. Gemeinsam bilden sie die Sicherheitskultur unseres Unternehmens“, erklärt Nillroth.

Sicherheitsmerkmale müssen nicht immer Hightech sein. Spitzentechnologie ist natürlich wichtig. Ferngesteuerte Anbaugeräte, Näherungssensoren,

Zweikreisbremsanlagen und Rückfahrkameras erleichtern Fahrern die Arbeit enorm. Telematiksysteme sowie die proprietären Diagnosesysteme der Volvo-Maschinen bieten wertvolle

Erkenntnisse, die für optimale Wartung und dadurch für mehr Leistung und Sicherheit sorgen.

Eine der häufigsten Ursachen für Baustellenunfälle ist jedoch das Ausrutschen auf und Herunterfallen von Maschinen – weshalb Volvo viel Arbeit in die Entwicklung rutschfester Oberflächen investiert. Rutschfeste Stufen, Handläufe und sogar der Winkel von Kabinenleitern haben einen großen Beitrag zur Reduzierung von Unfällen und Verletzungen geleistet. Wartungskontrollpunkte vom Boden aus erreichbar zu machen, hat sich ebenfalls als äußerst wirksam erwiesen. So werden

potenzielle Gefahren ausgeschlossen und die Fahrer sind nicht so schnell versucht, Wartungskontrollen auszulassen. 

**EINE BESSERE
ARBEITSUMGEBUNG STEIGERT
DIE PRODUKTIVITÄT DES
FAHRERS, BEUGT MÜDIGKEIT
VOR UND ERHÖHT DIE
SICHERHEIT**

GEWINNEN SIE EINEN VOLVO CE IDENTITY RUCKSACK



Die mit dem Red Dot Design Award ausgezeichneten Rucksäcke von Volvo CE sind nur in limitierter Anzahl erhältlich, und *Spirit* verschenkt drei Exemplare an seine Leser

Die Gewinner werden nach dem Zufallsprinzip ermittelt

Teilnahmeschluss:
30 November 2014

Alle Details erfahren Sie über die *Spirit*-App für das iPad



SCHATZSUCHER

Ein innovativer, von Volvo CE mit Unterstützung der China Resource Recycling Association ins Leben gerufener Kunstwettbewerb ermutigt Künstler dazu, Altmetall von Volvo-Maschinen in Kunst zu verwandeln und damit neue Wege zum Schutz der Umwelt zu beschreiten. Im Folgenden sind die Beiträge der vier ausgezeichneten Finalisten der Upcycling-Designkunstinitiative „Trash to Treasure“ (von Müll zu Kunst) von Volvo CE beschrieben.

von Wenming Dai

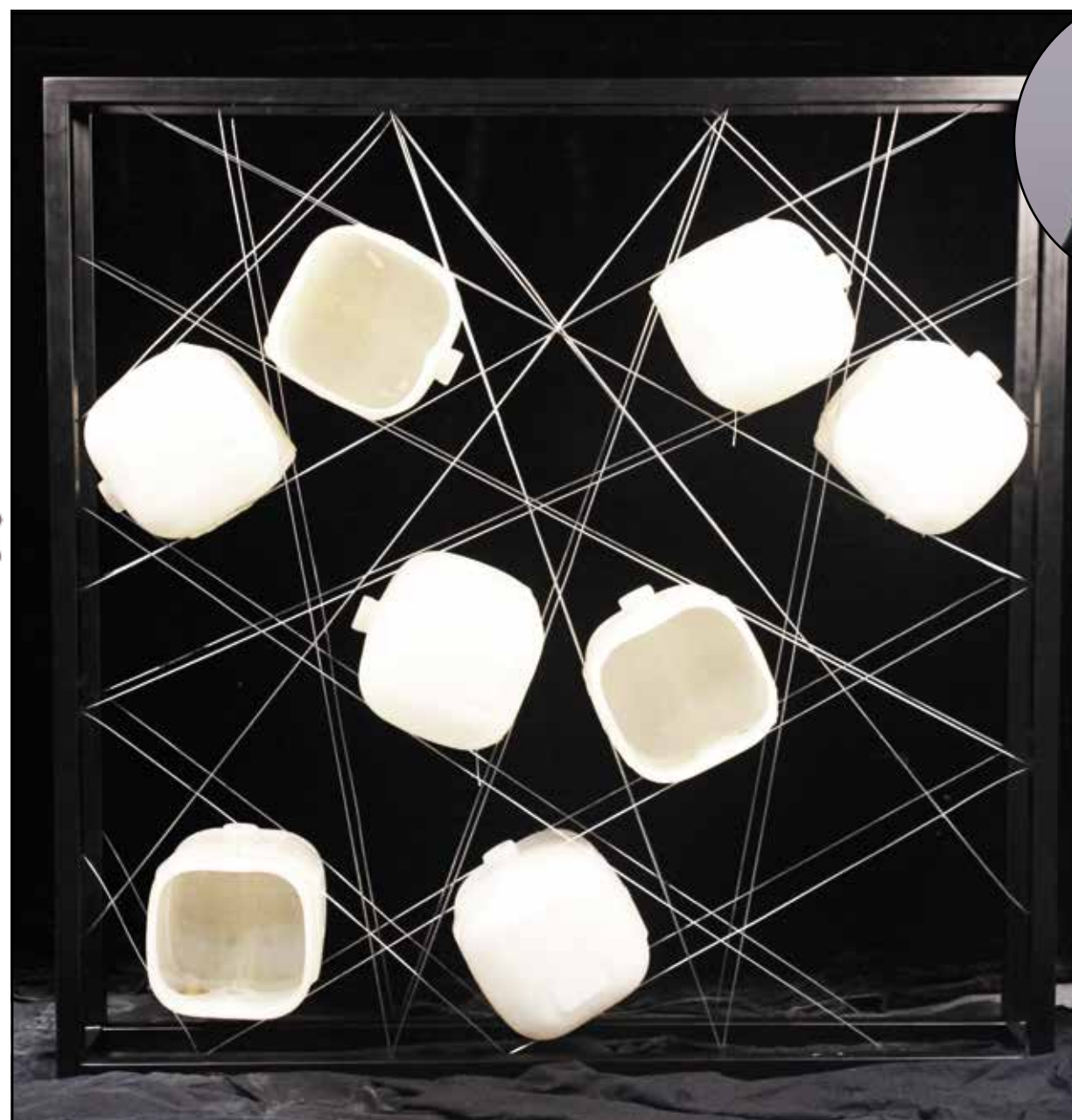


SEEPFERD

Minghui Chen, ein 29-jähriger Art Director einer Werbeagentur in Shanghai, entwickelte schon während seiner Kindheit in der zentralchinesischen Provinz Hunan eine Vorliebe dafür, Gegenstände aus Ersatzteilen zu erschaffen. „LEGO konnte sich meine Familie nicht leisten. Deshalb waren Ersatzteile die Begleiter meiner Kindheit“, erzählt er.

Zum Teil inspiriert vom chinesischen Jahr des Pferdes, das Anfang 2014 begann, ließ er seiner Kreativität beim Arbeiten mit Ersatzteilen freien Lauf und erschuf die drei Meter hohe Installation „Seepferd“ aus Bremsbelägen.

„Ein echtes Kunstwerk zu entwerfen und herzustellen, ist so anders als eine 3-D-Animation auf dem MacBook“, sagt Minghui. „Man muss nicht nur mit den Metallteilen kommunizieren, sondern auch auf jedes winzige Detail achten, zum Beispiel auf die Lichteffekte“, erklärt er.



REGAL

Der Gewinner des Hauptpreises dieses Wettbewerbs für die Verwandlung von Metallschrott in Kunst darf ein einmonatiges Praktikum in der Designabteilung von Volvo CE in Göteborg, Schweden, verbringen. Xitian Si ist Studentin im vierten Studienjahr an Chinas renommiertester Kunstschule, der Central Academy of Fine Arts. Für die Zeit

nach ihrem Abschluss im Juli hatte sie ohnehin eine Reise nach Europa geplant, um ihre Studien fortzusetzen. Als Gewinnerin des einmonatigen Praktikums in Schweden freut sich Xitian vor allem auf die Zusammenarbeit mit den Designern von Volvo CE.

„Während des gesamten Studiums habe ich auf eigene Faust gearbeitet. Ich kann es kaum erwarten, mich mit erfahrenen Designern auszutauschen und mit ihnen gemeinsam an Projekten zu arbeiten“, sagt die 25-jährige Xitian.

Zudem freue sie sich darauf, mehr über „echtes Industriedesign“ zu erfahren, das für die Massenherstellung verwendet werden kann, im Gegensatz zu „konzeptuellem Design, das nur den eigenen Vorlieben folgt“.

Xitians prämiertes „Regal“ setzt sich über das gängige Bild rechteckiger, nach einer Seite gewandter Regale hinweg. Es ist einfacher, filigraner und cooler, und dabei nicht weniger nützlich. Mit ihrem Regal aus alten Ausdehnungsbehältern, Stahlrohren und Stahldrähten beweist Xitian, dass man ausrangiertes Material mit der richtigen Idee und etwas Mühe nicht nur mit neuem Leben erfüllen, sondern sogar in ein ästhetisches Objekt verwandeln kann.

Den Rahmen des Regals bilden einfache, schwarze Stahlrohre. Stahldrähte teilen das Regalinnere rautenförmig auf. Und es hat keine Schubladen: Gegenstände werden in unregelmäßig platzierten Ausdehnungsbehältern abgelegt, die willkürlich nach oben oder zur Seite ausgerichtet sind.

Xitian meint, ihr leichtes und transparentes Regal könne auch als Raumteiler dienen.

„Einfach nur waagrecht und senkrecht ist langweilig – ich wollte, dass es dynamisch wirkt und ein klein wenig anders als gewohnt“, so Xitian.



GÜRTEL

Wen Yuan arbeitet als Dolmetscherin bei einer japanischen Logistikfirma in Shanghai, doch in ihrer Freizeit zeichnet sie Comics. Sie hat bereits ein allseits beliebtes Buch veröffentlicht, das Kindern die Grundlagen des Comiczeichnens vermittelt. Für „Trash to Treasure“ tauschte sie zum ersten Mal Stift und Pinsel gegen Metallteile ein. Einen ganzen Monat lang verbrachte sie ihre Wochenenden mit Metallbauern in einer Werkhalle, bis sie schließlich einen eleganten, zum Teil vergoldeten Gürtel aus Altmetallteilen fertiggestellt hatte.

„Accessoires werden immer mit Eleganz und Schönheit in Verbindung gebracht, Metallteile aber nicht“, so die 33-jährige Wen. „Deshalb habe ich die Eigenschaften von Accessoires mit denen von Metall vereint, um ein neues Verständnis von Schönheit auszudrücken.“



GEWEIH

Sisi Ni, Doktorandin mit dem Hauptfach Tourismusmanagement an der Sun-Yat-sen-Universität und Lybing Wang, Doktorand an der Chinesischen Universität für Bergbau und Technologie, beide 23, arbeiteten gemeinsam an ihrem „Geweihspiegel“. Inspiriert wurden sie dazu von Hirschen, weil sie „für Kraft, Lebendigkeit und Sanftheit stehen“. Das für den Rahmen verwendete Altmetall von Volvo CE erhielt von den Künstlern einen wärmeren und freundlicheren Anstrich in Rotgold. Wer in den Spiegel blickt, verwandelt sich in einen Hirsch, was die Wechselbeziehung zwischen Mensch und Natur aufzeigen soll.



DIE ULTIMATIVE HERAUSFORDERUNG

Kein anderer Extremsport ist so langwierig, zermürend, aufregend oder gefährlich wie der am 4. Oktober beginnende Volvo Ocean Race →

von Julia Brandon





Das neue Volvo Ocean 65 von Team Dongfeng wird lackiert

„Bei meiner ersten Teilnahme überhaupt feuerten wir unseren Skipper schon nach der ersten Etappe. Am Ende kamen wir trotzdem als Zweite ins Ziel“, erzählt Richard Mason, ein Veteran des Volvo Ocean Race. „Beim Volvo Ocean Race kommt es darauf an, potenzielle Katastrophen in Erfolg umzumünzen. Man muss aus dem Schlechtesten das Beste machen. Jeder, der in diesem Jahr zum ersten Mal dabei ist, sollte zwei Dinge beachten: Erstens: Das Team kann nur als Einheit funktionieren. Und zweitens: um keinen Preis aufgeben.“

Mit einer Dauer von unglaublichen neun Monaten ist des Volvo Ocean Race die längste Segelregatta der Welt – und an ihrem Ende winkt den Siegern kein Preisgeld. Über elf Stationen – vom spanischen Alicante bis zum schwedischen Göteborg – müssen die Teams 38.739 Seemeilen zurücklegen. Es ist die größte rund um die Welt verlaufende Segelregatta, die den Fans auf ihren zahlreichen Zwischenstopps die Möglichkeit gibt, die Boote aus der Nähe zu betrachten und spektakuläre Hafenrennen zu erleben.

Die teilnehmenden Crews gehen bis ans Limit, nur um von sich sagen zu können, dass sie diese wohl härteste Regatta der Welt, den Mount Everest des Segelsports, bewältigt haben. Das Rennen zieht Millionen von Besuchern an und wird von mehr als 1,3 Milliarden Fernsehzuschauern auf der ganzen Welt verfolgt.

Einige Teams beginnen bereits bis zu zwei Jahre vor dem Start mit dem Training. Acht Stunden am Tag arbeiten die Teilnehmer eng zusammen und teilen denselben Raum zum Leben, Essen und Schlafen. Das kann das Nervenkostüm schon einmal in Mitleidenschaft ziehen, zumal das Problem von Schlafmangel noch hinzukommt. Nur diejenigen, die am meisten von der Motivation getrieben sind, die Welt zu umsegeln, halten auch bis zum Ende durch.



Von links nach rechts: Volvo Ocean Race-Experten Richard Mason, Phil Harmer, Chris Nicholson und Emerson Smith (Farr Yachts) arbeiten am neuen Boot der Einheitsklasse Volvo Ocean 65

HARTE ZEITEN

„Am Ende kennt man sein Team besser als die eigene Familie“, meint der Australier Mason, der das Frauenteam SCA bei der Regatta 2014/15 mit seiner immensen Erfahrung als Leiter des technischen Landteams unterstützt.

„Das Rennen bringt die besten und die schlechtesten Seiten der Menschen zutage. Es ist wichtig zu erkennen, welche Seite gerade die Oberhand hat. Nur so kann man ein Team erfolgreich leiten.“

Während seiner 16-jährigen Karriere als professioneller Segler nahm Mason an fast jedem wichtigen Event dieses Sports teil.

„Als Segler kann man sich auf alle Eventualitäten im Rennen vorbereiten. Aber man muss auch alle Aspekte des Boots kennen, seine technischen und mechanischen Anforderungen, und man muss körperlich fit sein. Das beste Team ist ein Schmelztiegel unterschiedlicher Talente. Eine Crew könnte aus den besten Seglern der Welt bestehen, und es würde trotzdem nicht funktionieren. Man braucht einen dynamischen Pool von Leuten: die Unkonventionellen, die Ruhigen (wenn alles so richtig schief läuft), die Cleveren, die Peniblen – und erst dann kann man gemeinsam richtig stark werden.“



Mason hat an vier Volvo Ocean Races teilgenommen und segelte zuletzt als Wachführer und Bootskapitän von Team Sanya beim Rennen 2011/12 mit. Seither hat es einige wichtige Änderungen an dem Event gegeben. Unter anderem wird die Regatta erstmals Station im US-amerikanischen Segelmekka Newport, Rhode Island, machen, und es wird mit Den Haag in den Niederlanden einen neuen Boxenstopp-Hafen geben.

„Der zeitliche Rahmen ist jetzt straffer, und die Regatta wird immer kommerzieller und professioneller“, meint Mason. „Aber die tiefgreifendste Änderung betrifft wohl den Faktor Zeit. Die Teams segeln jetzt an jeder Station auch im Hafen, sodass sie schon drei bis vier Tage am Segeln sind, bevor eine Etappe überhaupt beginnt.“

„Und die Zwischenstopps sind viel komprimierter. Es gibt nur wenige freie Tage, und selbst die sind prall gefüllt – Medien, Familie, technische Verpflichtungen. Es ist wirklich hart.“

UNERSCHROCKENE SEGLER

Der erste Volvo Ocean Race fand 1973 statt. Er wurde von Guy Pearce und Anthony Churchill konzipiert. Dazu inspiriert wurden sie durch Robin Knox-Johnstons Sieg im Jahr 1969 beim „The Sunday Times Golden Globe Race“ – dem ersten Nonstop-Einhand-Weltumsegelungsrennen.

In einer Flotte von 17 Hochseebooten stachen 167 abenteuerlustige Segler in See, die ihre Boote mit Koppelnavigation steuerten und sich mit gutem Essen, Wein und dem Reiz des Unbekannten bei Laune hielten. Sie segelten zu fremden Küsten, kämpften gegen die Elemente an und konnten sich dabei nur an den Kursen der Rahsegler aus dem 19. Jahrhundert orientieren. Trotz dreier Todesfälle galt der erste Volvo Ocean Race als großer Erfolg, und so war ein Wettbewerb geboren, dessen Teilnehmer sich den großen Unwägbarkeiten des Meeres stellten.

Seither gab es viele Veränderungen, allen voran die neue Einheitsklasse Volvo Ocean 65, die für das Rennen 2014/15 eingeführt wurde. Mit diesem neuen Hochleistungsboot der Spitzenklasse werden alle Teams, auch die weniger erfahrenen oder später angemeldeten, unter den gleichen Voraussetzungen an den Start gehen. Zudem halten sich die Kosten für die Teams in Grenzen, da es weniger Möglichkeiten zur Weiterentwicklung gibt. Gleichzeitig verschiebt sich der Fokus des Rennens weg von den technischen

Elementen und hin zum seglerischen Können der Crew.

In diesem Jahr werden auch Medienvertreter mit an Bord sein. Der Hintergedanke ist, mehr vom Alltag an Bord mitzubekommen, was sonst häufig untergeht. Dadurch soll das Rennen seinem Publikum noch näher gebracht werden.

GUT VORBEREITET

Für alle potenziellen Krisensituationen

wurden Notfallpläne ausgearbeitet, sowohl innerhalb der Teams als auch auf Seiten der Organisatoren von Volvo. Im Durchschnitt hat jedes Team zwei oder drei Sanitäter mit an Bord, also Segler, die als Ersthelfer geschult sind. Und die Boote werden 24 Stunden am Tag verfolgt. Sollte die Crew in Schwierigkeiten geraten oder ein Mitglied während des Rennens krank werden oder sich verletzen, können die Sanitäter an Bord unverzüglich über eine Telefonhotline erfahrene Ärzte zurate ziehen.

„Die Teams sind in diesem Jahr so gut vorbereitet wie nie zuvor“, sagt Mason. „Aber das Rennen verläuft nie so, wie man es erwartet. Ich habe vier Rennen gebraucht, um zu erkennen, dass es mit jedem Mal besser wird – immer, wenn ich Kap Hoorn umsegle, ist das ein enormes Erfolgsgefühl. Aber man muss stets mit dem Unerwarteten rechnen.“

Ein Video zu diesem Artikel finden Sie auf der *Spirit*-Website oder über die *Spirit*-App.



HEAVYWEIGHT



42030
Der neue, einfach nur beeindruckende ferngesteuerte Volvo-Radlader L350F,
bestehend aus 1.600 einzelnen LEGO Technic-Teilen
LEGO.com/technic

Go Build It

LEGO und das LEGO-Logo sind Marken der LEGO Gruppe, ©2014 Die LEGO Gruppe.

JEDER NEUANFANG IST SCHWER...

... ohne einen Volvo-Bagger EC480DL,
der die größte Arbeit übernimmt →

von Cathy Smith



Ein älterer Anwohner beobachtet die Abbruchmaschinen bei ihrer Arbeit in De Banne, einem nördlichen Vorort von Amsterdam. Obwohl ihn beim Anblick seines ehemaligen Einkaufszentrums, das langsam in seine Bestandteile zerlegt wird, ein Anflug von Nostalgie überkommt, gibt er zu, von den Baggern fasziniert zu sein.

Und es ist tatsächlich ein fesselnder Anblick: Eine 50 Tonnen schwere Maschine, die mit ihren riesigen, gezackten Zähnen stählerne Kabel aus Betonblöcken herauszieht, als wären es Spaghetti.

An den Bedienelementen des Volvo EC480DL sitzt der 21-jährige Pim Weinands. Im Alter von 16 Jahren lernte er bereits, mit schweren Baumaschinen umzugehen, noch bevor er Auto fahren konnte. „Die Maschinen sind einfach spektakulär – eine echte Herausforderung. Ich hab mir gedacht: Wenn man mit dem Fahren dieser Maschinen Geld verdienen kann, dann ist das genau der richtige Job für mich.“

Er arbeitet seit acht Wochen am Abbruch des alten Einkaufszentrums in De Banne. Die Hauptstruktur des Gebäudes ist bereits abgerissen. Jetzt ist er damit beschäftigt, das Fundament des 8.500 Quadratmeter großen Komplexes aufzubrechen, wobei Metalle, Beton und elektrische Leitungen getrennt und dem Recycling zugeführt werden.

VERTRAUEN

Es ist das erste Mal, dass Weinands einen so großen Bagger führen muss. Aber seit er die Bedienelemente des EC480DL beherrscht,

ist er ein großer Fan. „Die Maschine befolgt alle Befehle genau. Sie macht das, was man ihr vorgibt. Nach ein paar Fahrten weiß man, wozu sie fähig ist, und man beginnt, ihr zu vertrauen.“

Ganz in der Nähe hat bereits ein brandneues Einkaufszentrum für die Einwohner des Amsterdamer Vororts eröffnet. Das Gelände des alten wird geräumt, um Platz für eine neue Grundschule zu schaffen.

Weinands arbeitet für Robert Eerens. Dessen Unternehmen, Eerens Sloopwerken (Eerens Abbrucharbeiten) im nordniederländischen Assen, wurde als Subunternehmer hinzugezogen, um das Abbruchprojekt mit schwereren Maschinen zu beschleunigen. Der Abbruchbagger EC460HR mit großer Reichweite hat den Job begonnen, die Maschine mit geringerer Reichweite beendet ihn.

Robert Eerens sieht in Pim Weinands ein Stück von sich selbst, sie beide seien „aus demselben Holz geschnitzt“. Er begann ebenfalls im Alter von 16 Jahren mit der Ausbildung zum Baggerfahrer. Doch seine Leidenschaft für den Abbruch reicht noch viel weiter zurück.

„Schon in der Grundschule war ich verrückt nach Abbrucharbeiten. Wenn in meiner Gegend etwas abgerissen wurde, war ich dabei. Ich habe mich viel mehr für Abbruchmaschinen interessiert, als für meine Schulaufgaben.“

Eerens teilt Weinands' Begeisterung für die Volvo- Maschinen, und insbesondere für den EC480DL, obwohl er heute alles eher von der betriebswirtschaftlichen Seite sieht. „Die Maschine ist gut dafür geeignet, Fundamente aufzureißen. Sie ist sehr leistungsstark →

**DIE ZAHL DER BESTELLUNGEN
NIMMT ZU, SEIT DIE
NIEDERLÄNDISCHE
WIRTSCHAFT DIE REZESSION
OFFIZIELL ÜBERWUNDEN HAT**



Fahrer Pim Weinands in seiner Kabine



Fahrer Pim Weinands
wechselt die Anbaugeräte
am EC480DL

Der Bagger EC480DL mit Pim Weinands an den Bedienelementen



Robert Eerens von Eerens Demolition

und verbraucht gleichzeitig weniger Kraftstoff als Maschinen der Konkurrenz.“

Der Händler, von dem Eerens alle seine sechs Volvo-Maschinen bezogen hat, ist Kuiken Construction Equipment Netherlands, eine Firma aus Emmeloord, nordöstlich von Amsterdam. Verkaufsberater Peter Cnossen sagt, jetzt, da die niederländische Wirtschaft die Rezession offiziell überwunden habe, nehme die Zahl der Bestellungen wieder zu. Und Kunden, die bereit seien, zu investieren, würden nicht mehr nur auf das Preisschild schauen.

„Wenn Sie etwas kaufen, dann möchten sie erstklassige Maschinen kaufen. Die Kunden achten sehr auf Kraftstoffeffizienz, geringe stündliche Betriebskosten sowie die Gesamtbetriebskosten eines Baggers. „Niederländische Kunden sind zudem sehr anspruchsvoll“, fügt er hinzu. „Sie wollen einen Raupenbagger, der multifunktional ist – einen, der sowohl zur Erdbewegung als auch für Abbrucharbeiten und Recycling eingesetzt werden kann.“

SAUBERES IMAGE

Der EC480DL bietet genau diese Flexibilität. Innerhalb von Minuten schafft es Weinands, den Greifer vom Ausleger abzumontieren und ihn durch einen 5,5 Tonnen schweren Brecher zu ersetzen, damit er den Beton in noch kleinere Stücke zerbrechen kann. Im Anschluss daran wird ein mobiler Recyclingbrecher auf das Gelände gebracht, der die Trümmer noch weiter zerkleinert, in vier Zentimeter große Schottersteine. Die gesamten 15.000 Tonnen Beton aus diesem Projekt werden abtransportiert und als Tragschicht beim Bau neuer Straßen wiederverwendet.

Bei der Wiederverwertung von Abriss- und Bauschutt liegen die Niederlande im europäischen Vergleich weit vorn. Cnossen sagt, seine Kunden seien sehr umweltbewusst, und das beeinflusse sie bei der Auswahl ihrer Baumaschinen. Volvo CE, erklärt er, habe ein „sauberes und grünes“ Image in den Niederlanden, und die Kunden seien beeindruckt von den emissionsarmen Motoren der neuesten Modelle, die der Euro-Norm IIIB entsprechen.

Weinands, der seinen Bagger über die letzten Überreste des Einkaufszentrums aus den 1960er Jahren steuert, ist einfach glücklich darüber, eine so große Maschine bereits so früh in seiner Karriere fahren zu dürfen. Die erwartete Lebensdauer von Maschinen wie dem EC480DL liegt bei etwa 10.000 Stunden. Bei bislang nur 200 geleisteten Stunden hat dieser Bagger noch ein langes Arbeitsleben vor sich. Es könnte der Beginn einer wunderbaren Freundschaft sein. ☺

Einen Videobericht zu diesem Artikel finden Sie auf der *Spirit*-Website oder über die *Spirit*-App

MEHR SPIRIT



Auf der *Spirit*-Website finden Sie mehr News und Informationen zu Volvo CE, einschließlich exklusiver Videos zum Magazin...

www.volvospiritmagazine.com



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



Available on the
App Store

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

WER WAGT, GEWINNT.

Das Volvo Ocean Race ist eines der härtesten Rennen der Welt. Jetzt suchen auch wir die Herausforderung. Bei jedem Zwischenstopp des Volvo Ocean Race stellen wir uns und unsere Maschinen vor eine neue Aufgabe. Warum sollten wir den Seglern den ganzen Spaß überlassen? Folgen Sie uns rund um die Welt auf volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

