

# spirit

## GEGEN ALLE WIDRIGKEITEN

Eine Autobahn durch die Wüste

**CHINA**  
IM  
RAMPENLICHT  
+ BAUMA  
CHINA 2014

**LATINOLADER**  
Dockarbeiter-Genossenschaft

**BERGAUF PFLASTERN**  
Im arktischen Untergrund





# PRODUKTIVE EINBAUARBEITEN



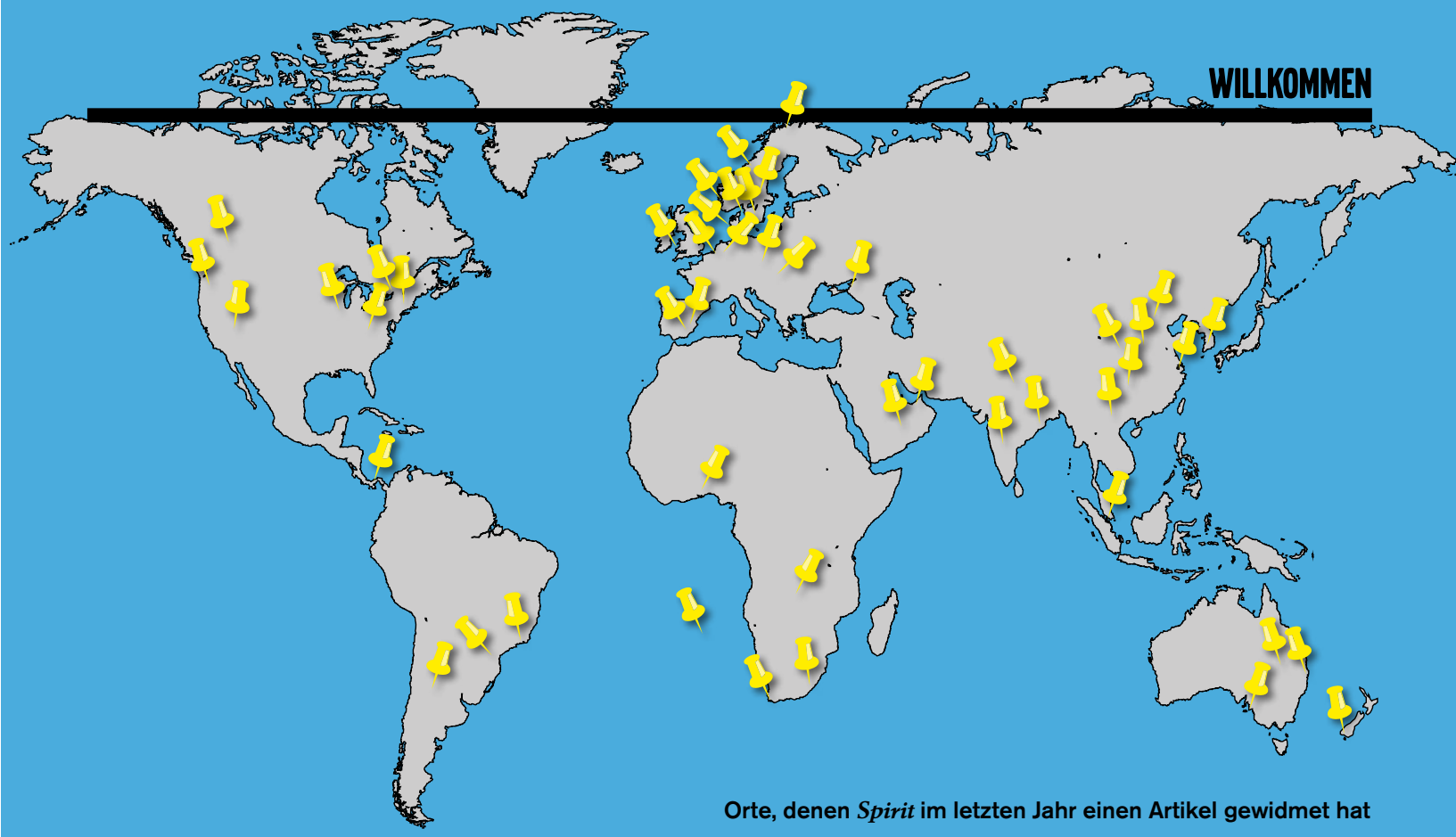
Der ABG Straßenfertiger P8720B von Volvo Construction Equipment ermöglicht einen besonders produktiven, präzisen Einbau im hart umkämpften Markt. Dieser Fertiger mit Doppelstamperbohle ermöglicht einen Einbau mit einer Belagstärke von rekordverdächtigen 400 mm in einer Breite von bis zu 9 m und eine besonders effektive Vorverdichtung. Der P8720B wurde für Arbeiten auf zementgebundenen Tragschichten entwickelt. Er sorgt für besonders hohe Dichte und kontinuierliche Einbauarbeiten.

Der Volvo P8720B ABG Fertiger: konsistent gleichmäßige Ergebnisse.  
[www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)



VIDEO [http://open.to/a/SP\\_PAV-B\\_B](http://open.to/a/SP_PAV-B_B)

Volvo Construction Equipment



Orte, denen Spirit im letzten Jahr einen Artikel gewidmet hat



## Chinas Bauindustrie – die größte der Welt – steht im Rampenlicht

Die Bauma China hat sich mittlerweile als eigenständige Marke etabliert. 2014 fand die internationale Fachmesse bereits zum siebten Mal statt, und es wurden wieder neue Besucherrekorde erwartet. Die diesjährige Ausgabe war ein echtes „Who is Who“ der Baumaschinenhersteller aus der ganzen Welt.

Unter den 3.000 Ausstellern aus 40 verschiedenen Ländern zeigte Volvo CE deutlich Präsenz: Auf einer Ausstellungsfläche so groß wie 42 Fußballfelder wurden den insgesamt rund 200.000 Besuchern der Messe die neuesten Produkte präsentiert. Im Bereich Radlader und Bagger ist unser Unternehmen in China bereits marktführend. Zudem unterstreichen wir unser Engagement in dieser Region mit einer Reihe neuer, speziell für China entwickelter Produkte. Lesen Sie dazu unseren sechsstufigen Beitrag zur Bauma China 2014 auf Seite 10.

Mit dieser Ausgabe beginnt eine neue Artikelreihe zum Thema China. Den Anfang macht ein Bericht aus Xi'an, Heimat der berühmten Terrakottaarmee, wo Volvo-Straßenfertiger am Bau von Tausenden Kilometern neuer Straßen beteiligt sind. In den kommenden Ausgaben von Spirit erwarten Sie spannende Berichte aus so entlegenen Gegenden wie der Provinz Xinjiang, die im Nordwesten Chinas an der Grenze zu Zentralasien liegt. Im Insider-Interview auf Seite 6 dieser Ausgabe steht Francis Sum, Präsident der Vertriebsregion China von Volvo CE, Rede und Antwort.

Die Karte oben auf dieser Seite zeigt die zahlreichen Orte, aus denen Spirit im letzten Jahr über Volvo CE, seine Mitarbeiter, seine Kunden und deren Maschinen berichtet hat – in Artikeln und in Videos, im Magazin sowie auf unserer Website und über unsere iPad-App. Wenn Sie auch Ihre Geschichte in Spirit sehen und Ihren Standort auf der Karte verewigen möchten, nehmen Sie Kontakt mit uns auf.



**THORSTEN POSZWA**  
Global Director  
External Communications  
Volvo Construction Equipment

*Thorsten Poszwa*

spirit  
ONLINE

[www.volvospiritmagazine.com](http://www.volvospiritmagazine.com)



Foto von Thorsten Poszwa: © Natalie Hill  
VS53 DE



# IN DIESER AUSGABE

## 3 WILLKOMMEN

Das Magazin berichtet über Mitarbeiter, Kunden und Maschinen von Volvo CE auf der ganzen Welt

## 6 INSIDER-INTERVIEW

Ein Interview mit Francis Sum, dem wichtigsten Mann von Volvo CE in der Vertriebsregion China

## 10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE auf der bedeutendsten Fachmesse Asiens

## 20 CHINA

Im ganzen Land helfen Volvo-Straßenfertiger beim Bau Tausender Kilometer neuer Straßen

## 26 SCHWEDEN

Unter Tage in der größten Eisenerzmine der Welt

## 30 ARGENTINIEN

Volvo-Maschinen bilden einen wesentlichen Bestandteil einer Dockarbeiter-Genossenschaft

## 34 USA

Eine Sägemühle in Idaho wird zu einem der modernsten und technologisch fortschrittlichsten Werke Nordamerikas umgebaut

## 38 UMWELT

Construction Climate Challenge nimmt Fahrt auf

## 40 NEUE TECHNOLOGIE

Volvo CE vermarktet gebrauchte Maschinen in Europa, im Nahen Osten und in Afrika mit einer eigenen App

## 42 GESCHICHTE

Ein Blick auf die Akquisitionen von Volvo CE im Lauf der Jahrzehnte

## 44 VOLVO OCEAN RACE

Chinas Pioniere im Hochseesegeln

## 49 DIE FAHRERECKE

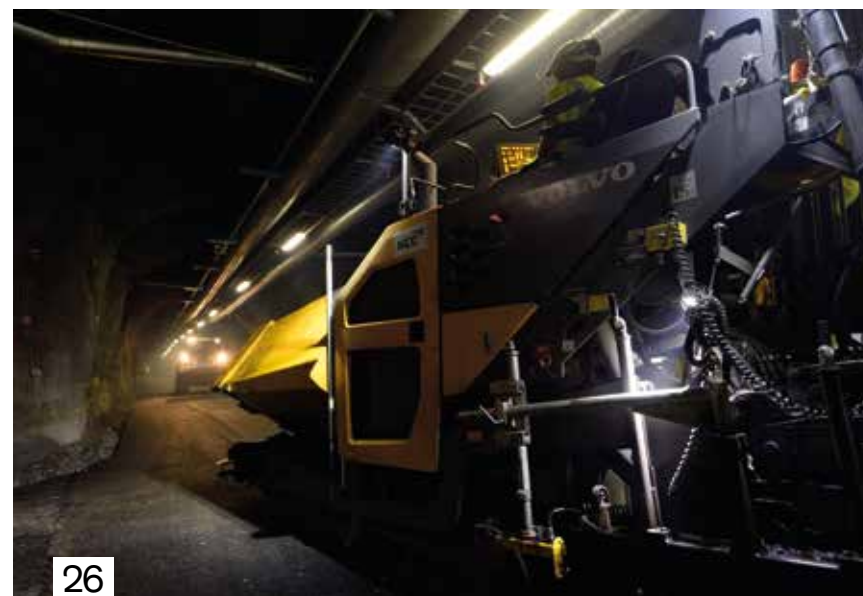
Ein Fahrer aus dem spanischen Valencia mit einer Schwäche für klassische Musik

### AUF DEM COVER

Zwei der 95 Volvo-Maschinen, die im Nahen Osten beim Bau einer neuen Straße durch die größte Sandwüste der Welt eingesetzt werden © Peter Lyall

### 16 SAUDI-ARABIEN

Eine Flotte von Volvo CE-Maschinen kommt beim Bau der ersten Landverbindung zwischen dem Königreich Saudi-Arabien und dem Sultanat Oman zum Einsatz



26



34



6



20

### VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

Dezember 2014/Januar/Februar 2015 NUMMER DER AUSGABE: 53

HERAUSGEBER: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELLE KOORDINATION: **Krista Walsh**

EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN: **CMDR sprl**

[www.cmdrcoms.com](http://www.cmdrcoms.com)

MIT BEITRÄGEN VON: **John Bayliss, Julia Brandon, Julian Gonzalez, Nigel Griffiths, Tony Lawrence, Kristie Robinson, Nathalie Rothschild, Cathy Smith, Derek Workman**

FOTOS: **Algirdas Bakas, Vicent Bosch, Mark Button, Natalie Hill, Peter Lyall,**

**Patricio Murphy, Jonathan Nackstrand, Mike Ridinger, Yann Riou,**

**Ainhua Sanchez, Zhang Yang, 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](mailto: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.





# LEIDENSCHAFT, OPTIMISMUS UND GEDULD

Der wichtigste Mann von Volvo CE in der Vertriebsregion China verrät seine Leitlinien →

*von Cathy Smith*



Francis Sum bevorzugt es, an seinem Schreibtisch zu stehen

**ICH MÖCHTE MEINE CHINESISCHEN KOLLEGEN DAZU ERMUNTERN, EINE EIGENE MEINUNG ZU HABEN**

Um 5.30 Uhr morgens, wenn viele der 23 Millionen Einwohner Shanghais noch schlafen, ist Francis Sum schon draußen bei seinem täglichen Lauf. Der neue Präsident der Vertriebsregion China für Volvo Construction Equipment sagt, er laufe täglich bis zu zehn Kilometer. „Sport wirkt belebend, man tankt Energie für den ganzen Tag. Beim Laufen habe ich Zeit, nachzudenken.“

Und für den 44-jährigen Singapur, der seine neue Position erst seit wenigen Monaten bekleidet, gibt es zweifellos genug Themen, über die er nachdenken muss.

Sum ist kein Neuling bei Volvo, und auch nicht am chinesischen Markt. Er begleitet das Unternehmen seit 13 Jahren und verbrachte acht davon in Peking als Leiter von Volvo Financial Services (VFS) China. 2001, direkt nach der asiatischen Finanzkrise, war er der erste Mitarbeiter von VFS in Asien.

Dank seiner neuen Position bei Volvo CE betrachtet er Baustellen mit völlig neuen Augen: „Ich achte sehr darauf, wofür die verschiedenen Baumaschinen auf einer Baustelle eingesetzt werden. Es macht mich wirklich stolz, wenn ich eine Maschine von Volvo entdecke und meiner Tochter sagen kann: ‚Die da ist von Volvo. Da arbeitet dein Daddy gerade.‘“

## MIT VEREINTEN KRÄFTEN

Seine Begeisterung ist unverkennbar, als er ein maßstabsgetreues Modell eines Baggers in die Hand nimmt und betrachtet: „Bevor ich diese Stelle übernahm, war mir nicht klar, dass Baumaschinen so schön sein können. Es ist einfach wunderbar, sich diese Maschine anzusehen und sich darüber bewusst zu werden, dass es ohne sie all unsere hohen Gebäude und Straßen nicht gäbe.“

Natürlich ist China ein wichtiger Markt, nicht nur für Volvo CE, sondern für den gesamten Volvo-Konzern. Die Tatsache, dass Sum diesen Posten ausgerechnet zu einem Zeitpunkt übernommen hat, an dem die chinesische Konjunktur an Fahrt verliert, scheint ihn jedoch nicht übermäßig zu beunruhigen.

„Mit der Konjunktur geht es mal nach oben, mal nach unten. Ich persönlich glaube, dass es gerade in einer Phase der Abschwächung mehr Chancen gibt“, betont er. „Ein konjunktureller Abschwung bietet uns Raum, unsere Strategien neu zu positionieren, neu zu fokussieren und neu zu betrachten, damit wir umso besser vorbereitet sind, wenn die Konjunktur wieder anzieht.“

Mit anderen Worten: Es ist Geduld gefragt. Und hier kommen die drei Leitlinien von Sum ins Spiel. „Wir müssen mit Leidenschaft arbeiten, stets optimistisch bleiben und unsere Ergebnisse mit Geduld erreichen. Das ist es, was ich an mein Team weitergeben möchte“, sagt er.

„Was meinen Managementstil angeht, bin ich ein sehr zupackender Typ. Und ich glaube nicht an strenge Hierarchien aus Vorgesetzten und Untergebenen. Ich glaube an Teamwork. Wir alle haben dabei unsere Rolle zu spielen. Als Team können wir weit mehr hervorbringen, als jeder Einzelne das könnte.“

## ENERGIEN IM FLUSS

Sums mit Glaswänden abgetrenntes Büro ist weit davon entfernt, protzig oder präsidial zu wirken. Hier geht er an einem erhöhten Schreibtisch seiner täglichen Arbeit nach – und das vorzugsweise im Stehen. Ebenso wie ihm sein morgendlicher Lauf beim Nachdenken helfe, so trage das Stehen dazu bei, die Energien am Fließen zu halten, während er E-Mails beantwortet oder Telefonkonferenzen führt.

Kaum hat er sich mit dem Markt für Baumaschinen in China vertraut gemacht, das er nicht so sehr als Land, sondern vielmehr als Kontinent mit verschiedenen Sprachen und unterschiedlichen Konjunkturzyklen begreift, findet auch schon die internationale Fachmesse Bauma 2014 vor seiner Haustür in Shanghai statt.

„Dieses Ereignis ist besonders wichtig für Volvo in China. Es bietet Volvo CE die Möglichkeit, der Welt zu zeigen, wie stark es sich am chinesischen Markt engagiert, vor allem im Hinblick auf das aktuell schwierige Umfeld. Und dass wir auch weiterhin in diesen Markt investieren und viele neue Produkte einführen werden.“

## FAMILIENWERTE

Neben der Entwicklung des Geschäfts steht für Sum vor allem seine Familie im Vordergrund. Etwa alle drei Wochen fährt er zurück nach Singapur, wo seine Frau und seine fünfjährige Tochter immer noch leben. Und im Oktober erwartet die Familie Zuwachs. „Auch unser zweites Kind wird ein Mädchen sein. Also werde ich zwei Prinzessinnen – nein, drei Prinzessinnen! – haben, die zu Hause auf mich warten“, korrigiert er sich. „Meine Familie wird 2015 zu mir nach Shanghai ziehen.“

Sum ist ein großer Fan von Shanghai, das er als eine der schönsten Städte der Welt bezeichnet. Sein Großvater stammt aus Guangzhou, also trägt er China bereits im Blut. Und obwohl er schon in jungen Jahren die kosmopolitische Kultur in sich aufgesogen habe, hätten traditionelle chinesische Werte in seiner Familie einen hohen Stellenwert, sagt er. Am meisten interessieren ihn jedoch kulturelle Wesenszüge,

die über Ländergrenzen und Nationalitäten hinweg ausstrahlen. Was ihm an den schwedischen Wurzeln von Volvo beispielsweise besonders gefällt, ist der hohe Stellenwert des Respekts für den Einzelnen.

„Jede Kultur hat ihre Stärken. Aber die Stärke der schwedischen Kultur ist die Bedeutung, die sie einer gesunden Work-Life-Balance sowie dem Glauben an den Beitrag jedes Einzelnen beimisst. Ich möchte meine chinesischen Kollegen dazu ermuntern, immer offen ihre Meinung zu sagen. Ich denke, es werden sich immer mehr Mitarbeiter mit dieser Arbeitsphilosophie anfreunden. Und sie werden die Projekte, an denen sie arbeiten, auch immer mehr zu ihren eigenen machen.“

## CHINA IST EIN WICHTIGER MARKT FÜR DEN GESAMTEN VOLVO-KONZERN

Besuchen Sie die *Spirit*-Website oder laden Sie sich die kostenlose *Spirit*-App für iPad herunter, um sich das Video-Interview mit Francis Sum anzusehen



# VOLVO CE BEWEIST SEIN ENGAGEMENT

Volvo Construction Equipment zeigt Präsenz auf der Bauma China in Shanghai, der wichtigsten Fachmesse Asiens

Mit einer Ausstellungsfläche von 1.804 m<sup>2</sup> stellte Volvo CE sein langfristiges Engagement am chinesischen Markt eindrucksvoll unter Beweis. Der gesamte Messeauftritt des Unternehmens stand dabei unter dem Motto „Caring Drives Innovation“ („Engagement für Innovation“). Neben zahlreichen anderen großen internationalen Anbietern nutzte Volvo CE die Möglichkeit, seine speziell für den chinesischen Markt angepassten und entworfenen Produkte im Shanghai New International Expo Center zu präsentieren. Präsident Martin Weissburg betonte, dass China, wo Volvo CE im Bereich Bagger und Radlader bereits marktführend ist, integraler Bestandteil der Zukunftspläne des Unternehmens sei.

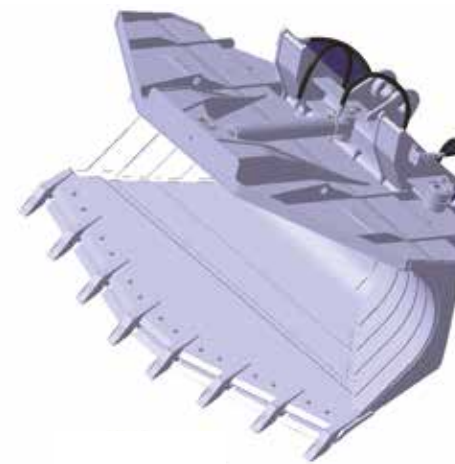
Die Besucher der Messe konnten sich davon überzeugen, welche Vorteile Volvo CE-Kunden dank eines umfassenden Pakets mit Finanzierungslösungen, Flottenmanagement, Ersatzteilen sowie Service- und Supportoptionen genießen. Gezeigt wurden auch Stücke der Designkunstinitiative „Trash to Treasure“, bei der es galt, Altmetall von Volvo-Maschinen in Kunst zu verwandeln. Ebenfalls präsentiert wurde „Operator Idol“, Volvo CEs landesweiter Wettbewerb für ökologisches Fahren, der sich an mehr als eine Million Baggerfahrer in China richtet. Der Wettbewerb ist der erste seiner Art in China und gleichzeitig das größte Trainingsevent für Kraftstoffeffizienz weltweit.



bauma  
China 2014

## MIT CHINA VERBUNDEN

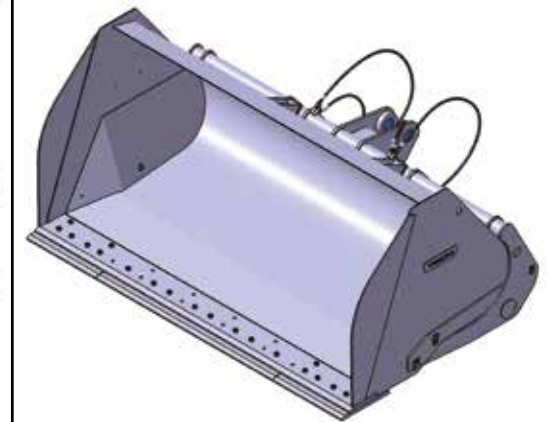
Volvo CE hat eine Reihe von Anbauteilen für seinen L105-Radlader entwickelt, die den Bedürfnissen chinesischer Kunden Rechnung tragen. So wird der anpassungsfähige Radlader zu einer noch vielseitigeren Universalmaschine



Die Auswertung der Konstruktions- und Betriebsdaten zahlreicher Tunnel und Tiefbaugruben in China führte zur Entwicklung einer Seitenkippschaufel für den Radlader L105, um den beengten Platzverhältnissen gerecht zu werden. In Kombination mit der Hebevorrichtung und dem Hydrauliksystem des L105 sorgt diese speziell angefertigte Schaufel für mehr Sicherheit und Komfort bei Minen- und Tunnelarbeiten.



Auf Grundlage jahrhundertelanger Erfahrung mit dem Verladen und dem Transport von Holz in Schweden hat Volvo CE einen fortschrittlichen Holzgreifer für den Radlader L105 entwickelt. Dieses multifunktionale Anbaugerät ist für den Einsatz bei der Holzgewinnung und -verarbeitung konzipiert und macht das Verladen sowie die Beförderung des Rohstoffs effizienter und sicherer.



Eine Hochkippschaufel wurde von Volvo CE ebenfalls eingeführt, um den in China häufig verwendeten hohen Lastwagen mit ihren großen Schütthöhen gerecht zu werden. Die Schaufel ist ideal für Material geringer Dichte wie Schnee, Holzschnitzel, Düngemittel und Kohle geeignet. Ihr integriertes Hydrauliksystem ermöglicht größere Schütthöhen als bei normalen Schaufeln. Das Beladen von Lkw in großer Hubhöhe wird dadurch nicht nur einfacher, sondern auch wesentlich schneller und sicherer. →





# ANGEPASST FÜR DEN CHINESI- SCHEN MARKT

Zu den Stars der Bauma zählten die neuen Straßenfertiger P6820C und P8720B von Volvo CE – beide stehen für hochwertigen Straßenbelag und Kraftstoffeffizienz

**D**er neue mittelgroße Volvo-Kettenfertiger P6820C ist ein Allrounder, der auf hohe Leistung ausgelegt ist. Damit ist er ideal für mittelgroße Aufträge und flexibel genug für größere Projekte. Sein Motor entspricht den aktuellen Abgasnormen und leistet deutlich mehr als das Vorgängermodell. Zugleich verbraucht er weniger und ist leiser. Der Verbrauch wird weiter gesenkt, wenn der Fahrer den smart power-Modus wählt. Dieser senkt die Motordrehzahl, passt die Leistung an den Bedarf an und spart so bis zu 30 Prozent Kraftstoff.

Die Volvo-Variomatic-Bohle bietet hohe Flexibilität, wenn sich die Einbaubreiten häufig ändern, und zwar bis zur doppelten Grundbreite der Bohle von 2,5 bis fünf Meter. Dank Verlängerungen kann er sogar Straßenbeläge mit bis zu neun Metern Breite einbauen. Mit einer festen Volvo-Einbaubohle ist der P6820C erwiesenermaßen noch effektiv, wenn er bis zu 700 Tonnen bei einer Breite von zehn Metern einbaut. Sein Durchsatz macht diesen Fertiger flexibel genug für eine Vielzahl von Anwendungen, von Orts- und Hauptstraßen über Fernstraßen bis hin zu Abfalllagerplätzen. Er kommt auch mit einer breiten Palette an Materialien zurecht, von der Deckschicht und der Binderschicht über die Tragschicht bis hin zu Frostschutzschichten.

Für den chinesischen Markt wurde der P6820C eigens mit einem flachen Kraftstofftank, einem größeren Kübel sowie einem neu konzipierten, oszillierenden Balken mit Schubrollen ausgestattet, die an die Maße der in China gebräuchlichen Kipplaster angepasst sind.

Die Wartung des Kettenfertigers P6820C wurde vereinfacht. Die Servicepunkte sind über die großen Wartungsöffnungen besser zugänglich. Volvo CE hat darüber hinaus eine Entmischungsmethode für den Transport und die Verteilung des Materials entwickelt, die speziell auf den im chinesischen Straßenbau verwendeten Asphaltmix abgestimmt ist. →





# EIN NEUER STAR

Der auf der Bauma gezeigte neue Raupenbagger EC170D ist eine Neuheit für China

Um den zunehmenden Bedarf an Baumaschinen des stetig wachsenden Hoch- und Tiefbausektors in China zu decken, plant Volvo Construction Equipment die Einführung der Baggermodelle EC130D, EC140D, EC170D und EC220DL am chinesischen Markt. Der Raupenbagger EC170D ist ein völlig neues Modell, das zwischen den 14- und 20-Tonnen-Modellen angesiedelt ist, die derzeit in China verkauft werden. Er bietet mehr Produktivität als ein 14-Tonner und ist wirtschaftlicher als ein 20-Tonner. Der EC170D ist ein Paradebeispiel für die moderne, überarbeitete D-Serie von Volvo CE. Ausgerüstet mit einem Motor, der alle chinesischen Abgasnormen erfüllt, bietet er eine verbesserte Kraftstoffeffizienz dank ECO-Modus sowie optimale Manövrierbarkeit. 





# SAND- BEWEGUNGEN

Eine neue Straße durch die größte Sandwüste der Welt wird zur ersten Landverbindung zwischen Saudi-Arabien und Oman

von John Bayliss

**M**it einer Ausdehnung von rund 600.000 Quadratkilometern umfasst die Sandwüste Rub al-Chali („Leeres Viertel“) auf der arabischen Halbinsel ein riesiges Gebiet, das mit der Größe Frankreichs vergleichbar ist. Sie besteht weitestgehend aus aktiven Sanddünen, die bis zu 250 Meter hoch aufragen können, sowie Salzebenen entlang ihres östlichen Randes. Die Wüste ist eine der heißesten, trockensten und unwirtlichsten Gegenden der Erde.

Das saudische Unternehmen Al-Rosan Contracting wurde damit beauftragt, eine 256 Kilometer lange Autobahn zu bauen, die das Königreich Saudi-Arabien und das Sultanat Oman verbindet. Der größte Teil der Strecke besteht in beiden Richtungen aus einer einspurigen Fahrbahn. In Abschnitten mit starker Steigung gibt es jedoch eine zweite Spur für Lastwagen und andere langsame Fahrzeuge. Die letzten 30 Kilometer der Autobahn auf der Oman-Seite sind jetzt beleuchtet.

Laut Fahad Hazza Aba Alros, General Manager von Al-Rosan Contracting, galt es, für das Projekt enorme Hindernisse zu überwinden. „Das Projekt war vom ersten Tag an voller Herausforderungen: von den klimatischen Bedingungen und der Topografie über die große Entfernung zur nächsten bewohnten Stadt bis hin zur Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Services. Keiner der Faktoren, die üblicherweise den Erfolg eines solchen Projekts ausmachen, war hier gegeben.“

## VERSTECKTE HINDERNISSE

Die Autobahn beginnt in der Nähe des Shaybah-Ölfelds von Saudi Aramco und verläuft bis zur Grenze des Sultanats Oman. Eine der vielen Herausforderungen für das Rub-al-Chali-Projekt bestand darin, dass die Straße durch das Ölfeld von Chiba führt. Innerhalb dieses Felds sind Rohre und Stromkabel verlegt und es gibt Telefonleitungen und Strommasten. Der Bau der Straße musste so geplant werden, dass der Betrieb in Chiba in keiner Weise gestört wurde.

Im Sommer können die Temperaturen in der Wüste am Tag bis zu 50 °C erreichen, während sie nachts bis auf 1 °C fallen. Angesichts dieser extremen Bedingungen und Anforderungen fiel die Wahl →



aufgrund ihrer Zuverlässigkeit und Beständigkeit auf Baumaschinen von Volvo CE. Die Maschinen wurden über FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC) beschafft, das für die Dauer des Projekts volle Unterstützung bot.

„Al-Rosan ist einer unserer wichtigsten Partner und ein treuer Kunde von Volvo CE“, erklärt Amal Almizyen, Geschäftsführer von FAMCO Saudi. „Als sie diesen Auftrag zugesprochen bekamen, war es an uns, sie umfassend logistisch zu unterstützen. Die nächste Stadt lag neun Fahrtstunden entfernt. Noch mehr wurde der Zuverlässigkeit der Maschinen abverlangt. Temperaturen zwischen 50 °C am Tag und bis zu -1 °C in der Nacht und der ständig über das Land wehende Sand machten die Arbeit äußerst schwierig, sowohl für die Fahrer als auch für die Maschinen. Al-Rosan hatte jedoch von Beginn an betont, dass Unterstützung vor Ort entscheidend sei, also mussten wir unsere Serviceleistungen auf diese große Herausforderung einstellen.“

## VERSORGUNGSBRÜCKE

Von seiner Niederlassung in Riad aus richtete FAMCO eine „Logistikbrücke“ ein, um eine abgelegene und isolierte Gegend in einer der kargsten Wüstenlandschaften der Welt mit Volvo-Maschinen zu versorgen. „Angesichts einer Entfernung von 1.000 Kilometern zur nächsten bewohnten Stadt waren wir entschlossen, uns der Herausforderung zu stellen und zu beweisen, dass wir unseren guten Ruf zurecht genießen“, so Almizyen.

„Die Straße durch die Rub al-Chali ist ein perfektes Beispiel für das gelungene Zusammenspiel aus Service, Produktsupport, Kundenbetreuung und Wartung vor Ort“, sagt Paul Floyd, Senior Managing Director der FAMCO Group. „Dieses Projekt ist von größter Bedeutung für die infrastrukturelle Entwicklung Saudi-Arabiens. Wir sind sehr stolz darauf, Teil dieses einzigartigen und ehrgeizigen Projekts zu sein und die Herausforderung angenommen zu haben.“

Insgesamt wurden rund 95 Maschinen von Volvo CE bei diesem Projekt eingesetzt – von knickgelenkten Dumpfern über Bagger bis hin zu Motor-Gradern. Trotz der extremen Wüstenbedingungen mussten keinerlei Veränderungen an den Maschinen vorgenommen werden. FAMCO zeigte sich mit ihrem Betrieb rundum zufrieden.

„Mit 95 Maschinen im Einsatz, einem anspruchsvollen 24-Stunden-Zeitplan, bis zu 300 Meter hohen Dünen und einem unerbittlichen Terrain war unsere Aufgabe alles andere als einfach“, berichtet Ahmad Halwani, General Manager des Bereichs Baumaschinen bei FAMCO. „Ich möchte keine Namen nennen, aber es gab ein paar Wettbewerber, deren Maschinen nach einer Weile den Dienst versagten. Entweder, weil sie nicht mit dem ununterbrochenen Betrieb zurechtkamen, oder weil ihre nächste Servicestation Stunden entfernt lag. Unser entscheidender Vorteil waren die Wartungsdienste, die wir vor Ort bereitstellen konnten. Wobei die Widerstandsfähigkeit der Maschinen in dieser kargen und unwirtlichen Gegend natürlich die wichtigste Rolle spielte.“

Da es weder befestigte Siedlungen noch brauchbares Trinkwasser in der näheren Umgebung gab, mussten für das auf drei Jahre angelegte Projekt Entsalzungsanlagen und provisorische Unterkünfte für die annähernd 600 Fahrer, Baggerführer, Techniker und Hilfskräfte eingerichtet werden. Für die Instandhaltung der Maschinen waren ebenfalls spezielle Einheiten erforderlich, da die nächsten Serviceeinrichtungen 40 Kilometer von der Baustelle



Amal Almizyen von FAMCO

Volvo-Maschinen beförderten  
130 Millionen Kubikmeter Sand

Paul Floyd von FAMCO



**DIESE WÜSTE IST EINE DER  
HEISSESTEN, TROCKENSTEN  
UND UNWIRTlichsten  
GEGENDEN DER ERDE**



95 Volvo-Maschinen kamen bei dem Projekt zum Einsatz



Die Straße ist 256 Kilometer lang

entfernt lagen. Kraftstoff und Ersatzteile ebenso wie Lebensmittel und Trinkwasser für die Arbeiter mussten allesamt herbeigeschafft werden.

„Es ist kein Geheimnis, das Projekt hatte seine ganz speziellen Herausforderungen. Vor allem im Hinblick auf den After-Sales-Support und die Instandhaltung“, berichtet Mark Johnson, General Manager des Bereichs After-Sales bei FAMCO. „Nie zuvor gab es in der Region eine ähnlich entlegene Baustelle. Deshalb musste FAMCO eine eigene, modulare Wartungseinrichtung aufbauen, um den Kunden unterstützen zu können. In Anbetracht der Ablegenheit des Projektstandorts, der schwierigen Beschaffenheit des Geländes, der extremen Umgebungsbedingungen sowie des nicht vorhandenen Telefonnetzes kam dem Aftermarket-Support von FAMCO eine umso wichtigere Rolle bei der erfolgreichen Erfüllung dieses Auftrags zu. Wir errichteten rund um die Uhr operierende Werkstätten vor Ort mit erfahrenen Technikern, um die reibungslose Wartung und Instandhaltung der Volvo-Maschinen zu gewährleisten.“

## GROSSE WIRKUNG

Die starken Winde in der Region halten den Sand ständig in Bewegung und verursachen so ein häufig wechselndes Landschaftsbild. Zudem treten immer wieder Sumpfbereiche auf, die durch an die Oberfläche tretendes Grundwasser entstehen. Für diese Bereiche sind spezielle Konstruktionen wie ein Maschengewebe zum Schutz der Straße vor Hochwasser nötig.

Tag für Tag wurde Sand ausgehoben und mithilfe des salzhaltigen Grundwassers verdichtet, um Sandbrücken zwischen den hohen Dünen und über die Salzebenen hinweg zu bauen. Laut Fayed M. Subbaheen, Projektmanager bei Al-Rosan Contracting, wurden dabei Unmengen an Sand bewegt. „Für den Unterbau der Straße mussten in diesem Projekt rund 130 Millionen Kubikmeter Sand transportiert werden. Darüber hinaus waren weitere zwölf Millionen Kubikmeter an ausgewählten Baustoffen nötig, um die Sanddämme vor Erosion durch Wind oder Wasser zu schützen.“ Zur Veranschaulichung: 130 Millionen Kubikmeter entsprechen in etwa dem Volumen von 26 ägyptischen Pyramiden.

Die neue Straße wird große Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr zwischen Saudi-Arabien und Oman haben. Bislang mussten Waren, die auf dem bestehenden Straßennetz zwischen den beiden Ländern befördert wurden, einen langen Umweg über die Vereinigten Arabischen Emirate zurücklegen. Die direkte Verbindung durch die Rub al-Chali wird die Fahrtzeiten drastisch verkürzen.

Essam Al-Malik, Regional Manager für FAMCO Saudi (Zentralprovinz), ist überzeugt, dass sein Unternehmen nicht ohne Grund für diese Aufgabe gewählt wurde. „Al-Rosan hat sich wegen unseres guten Rufs, wegen der Qualität unserer Produkte und wegen der kontinuierlichen technischen und logistischen Unterstützung, die wir unseren Kunden bieten, für FAMCO entschieden“, betont er.

Ahmad Halwani von FAMCO würdigt die Teilnahme von Volvo CE: „Wir sind stolz darauf, dass Volvo CE zum Gelingen dieser einzigartigen, vielleicht längsten Straße des Mittleren Ostens beitragen konnte“, sagt er. Paul Floyd von FAMCO fügt hinzu: „Durch dieses strategisch bedeutsame Projekt wird die Liste der Erfolge von FAMCO und Volvo um einen Eintrag reicher.“

Ein Video zum Bau der Straße finden Sie auf der Spirit-Website oder über die Spirit-App für iPad



# EIN AMBITIONIERTES ZIEL

Im ganzen Land helfen Volvo-Straßenfertiger beim Bau  
Tausender Kilometer neuer Straßen →

von Cathy Smith





Die berühmten Terrakottakrieger von Xi'an



Zhao Wei, Equipment Manager, Shaanxi Road and Bridge Group



CHINA

### VOLVO CE IST IN CHINA EINER DER MARKTFÜHRER FÜR KETTENFERTIGER



Straßenfertiger ABG8820 arbeiten 14 Stunden am Tag

Xi'an im Nordwesten Chinas, Heimat der berühmten Terrakottakrieger, war einst Hauptstadt des Kaiserreichs. Vor mehr als 2.000 Jahren ging hier Kaiser Qin Shihuangdi seiner Leidenschaft für große Bauprojekte nach. Er begann mit dem Bau der Chinesischen Mauer, er gab die Terrakottakrieger in Auftrag, die ihn nach seinem Tode beschützen sollten, und er ordnete den Bau des ersten Straßennetzes des Landes an.

Heute ist Chinas Straßenbauprogramm um einiges ambitionierter als zu Zeiten der Qin-Dynastie. Bis zu 10.000 Kilometer neuer Straßen werden jährlich gebaut.

Nördlich von Xi'an sind vier Kettenfertiger ABG8820 von Volvo 14 Stunden am Tag im Einsatz, um die letzte Schicht einer neuen, 96 Kilometer langen Autobahn aufzutragen, die in der Provinz Shaanxi im November 2014 eröffnet werden soll.

Beim Blick auf die ländlichen Straßen rund um die Baustelle wird schnell klar, weshalb die neue Autobahn benötigt wird. Immer wieder werden die Fahrbahnen durch dreirädrige Laster blockiert, auf denen sich der frisch geerntete Mais bedrohlich in die Höhe türmt. An einer Kreuzung erinnert das deformierte Wrack eines Wagens an

die tödlichen Gefahren überhöhter Geschwindigkeit.

Die Xian-Xun-Autobahn wird die örtlichen Straßen immens entlasten. Den 716 Millionen Euro schweren Auftrag zum Bau der neuen Mautstraße erhielt die Shaanxi Road and Bridge Group. In dem Unternehmen ist man sich sicher, dass die Einbindung von Volvo-Baumaschinen in das Angebot eine große Rolle bei der Vergabe des Auftrags gespielt hat.

### HÖHERE STANDARDS

Neue Standards im chinesischen Straßenbau setzen eine Haltbarkeit des Belags von mindestens 15 Jahren voraus, wenngleich wenige Straßen diesen Anforderungen auch wirklich genügen. Doch Zhao Wei, Equipment Manager des Unternehmens, ist der Überzeugung, dass Kettenfertiger von Volvo mit ihrer ABG-Doppelstamper-Technologie langlebigere Straßenoberflächen herstellen können.

„Die Fertiger 8820 von Volvo lassen sich einfach und problemlos bedienen. Und sie helfen uns, die nationalen Standards für Straßenbeläge einzuhalten“, sagt Zhao. →





Duan Yanfei, General Manager,  
Tongguan Construction Machinery Co.



**NACH CHINESISCHEN STANDARDS  
MÜSSEN STRASSENBELÄGE  
15 JAHRE HALTEN**

In der glühenden Sommerhitze ist das Aufbringen des kochenden Belags auf die vier Spuren der Autobahn eine schweißtreibende Angelegenheit. Doch Fahrer Xin Ming sagt, er befinde sich am komfortabelsten Platz überhaupt – in der Kabine. „Sie ist sehr gut und ergonomisch konzipiert“, sagt er. „Ich mag das Verdeck, das vor Sonnenlicht schützt. Nicht alle Fertiger haben so etwas. Und wenn bei der Arbeit ein Problem auftritt, bekomme ich die Meldung auf dem Bedienpult auf Chinesisch. Das ist sehr hilfreich.“

## ZEIT FÜR VERÄNDERUNG

Die Straße ist Teil eines neuen Netzwerks aus sechs Autobahnen, das die Urbanisierung in dieser Region vorantreiben und Xi'an mit seinen Terrakottakriegern noch besser für den Tourismus erschließen soll. Es liefert die unbedingt notwendige Infrastruktur für die sich schnell entwickelnde Wirtschaftszone Guanzhong-Tianshui, die mit dem Ziel eingerichtet wurde, die im Vergleich zu den Küstenregionen hinterherhinkende Wirtschaft im Inland zu stimulieren.

Projektmanager Guo Yong meint, in erster Linie werde die neue Straße die Fahrzeiten für Transporte zwischen den Kohlebergwerken im Kreis Xunyi am nördlichen Ende der Autobahn und den belieferten Industriebetrieben in der Gegend um Xi'an um mehr als die Hälfte reduzieren. „Über die Autobahn wird die Fahrt etwas über eine Stunde dauern. Momentan sind zweieinhalb Stunden nötig, das ist ein gewaltiger Unterschied.“


Volvo CE ist in der Provinz Shaanxi gut aufgestellt: Neben der Verkaufsvertretung in Xi'an verfügt jede der zehn mittelgroßen

Städte der Provinz über eine von Volvo anerkannte Servicewerkstatt, sodass Kunden schnell die Hilfe erhalten, die sie benötigen.

## TREIBENDE KRAFT

Obwohl Kettenfertiger von Volvo CE oft zweimal so viel kosten wie die Produkte chinesischer Hersteller, gehört das Unternehmen in diesem Bereich zu den Marktführern in China. Duan Yanfei, Geschäftsführer des Volvo-Vertragshändlers Tongguan Construction Machinery Co in Xi'an, ist davon überzeugt, dass Volvo in Zukunft von den strengeren Straßenbaustandards profitieren wird.

„Der Wettbewerb in China wird immer härter. Es ist davon auszugehen, dass einige der minderwertigeren Marken vom Markt verschwinden werden. Wir sind zuversichtlich, dass wir dank des guten Service und der hochwertigen Maschinen unseren Anteil am chinesischen Markt vergrößern werden.“

Und dieser Markt ist überaus aktiv. Die Zahl der Autos auf chinesischen Straßen hat sich von 23 Millionen im Jahr 2003 auf nunmehr 140 Millionen erhöht – gewerblich genutzte Fahrzeuge nicht mitgerechnet. Bis 2015 plant die chinesische Regierung die Fertigstellung von 120.000 Kilometern Autobahn – eine Zahl, von der Kaiser Qin nicht einmal zu träumen gewagt hätte. 

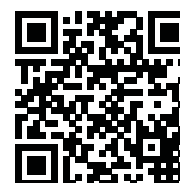
Einen Videobericht zu diesem Artikel finden Sie auf der Spirit-Website oder über die Spirit-App für iPad



**LIEBLING,  
ICH HABE**

**DEN RADLADER  
GESCHRUMPT**

Das abgebildete LEGO® Technic-Modell ist nicht zum Spielen im Freien geeignet.



VIDEO

Ein neues Video von LEGO® Technic zeigt, welchen Aufwand das Designteam des größten Spielzeugherstellers der Welt für seine neuesten Miniaturwunder betrieben hat. Sehen Sie sich hier die ganze Geschichte an: [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

**Behind the Design**  
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment







# EINE STRASSE IN DIE TIEFE

Ein Volvo-Fertiger wurde für den Einsatz zwei Kilometer unter der Erde in der größten Eisenerzmine der Welt angepasst

von Nathalie Rothschild

**D**ie Entdeckung eines gewaltigen Eisenerzvorkommens führte zur Gründung der Stadt Kiruna. 300 Kilometer nördlich des Polarkreises im schwedischen Lappland gelegen, befindet sich die Stadt direkt über einem gigantischen Vorkommen an hochwertigem Magnetit-Eisenerz. Dieses Kiruna-Flöz erstreckt sich über eine Länge von vier Kilometern, reicht zwei Kilometer tief in die Erde und ist durchschnittlich 80 Meter breit.

Der Abbau begann 1898 und erfolgte zunächst im Tagebau. In den Anfangsjahren beförderten die Minenarbeiter das Erz in Pferdewagen. Erst in den 1960er Jahren stellte das staatliche schwedische Bergbauunternehmen Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) auf Untertagebau um.

Heute gilt Kiruna als das größte und modernste Eisenerzbergwerk der Welt. Ein Netz aus Bahnen und Straßen schlängelt sich bis in eine Tiefe von 1.542 Metern unter der Erde. Kiruna ist buchstäblich eine Stadt in Bewegung: Im Laufe der nächsten 20 Jahre soll ein Teil der Bevölkerung umgesiedelt werden, rund um ein neues Stadtzentrum, damit die Grube erweitert werden kann.

## GANZ UNTEN

Tief unter der Erde leitet Vorarbeiter Mathias Enlund ein Team von sieben Asphaltierungsexperten, die für die Fertigung des 400 Kilometer langen unterirdischen Straßennetzes des Bergwerks zuständig sind. Der Asphalt wird 17 Kilometer vom Bergwerk entfernt gemischt und anschließend nach unten zum Einbauteam befördert. Laut Enlund ist die Arbeit des Teams seit der Ankunft eines Volvo-Kettenfertigers P7820C um einiges leichter geworden.

„Wir haben vorher mit einem Radfertiger gearbeitet. Jetzt bleiben wir nie mehr stecken, weil diese Maschine Ketten hat und extrem zuverlässig ist. Es gibt keine Arbeitsverzögerungen mehr“, lobt Enlund

den Volvo-Fertiger und fügt hinzu: „Außerdem ist es beruhigend zu wissen, dass er mit einem schadstoffarmen Motor ausgestattet ist, der nicht nur sparsam, sondern auch extrem leise ist.“

Enlund lebt mit seiner Partnerin und zwei kleinen Kindern im nördlich gelegenen Ort Jokkmokk, an den er an den Wochenenden heimkehrt. „Hier beginnt für mich die Welt“, sagt er. Wie der Rest seines Teams arbeitet er während der gesamten Sommersaison, von Mai bis Oktober, an vier Tagen die Woche.

Asphaltiert wird von Juni bis September. Die Maschinen wurden zu Beginn dieses Jahres gewechselt. Fast alle Einbauarbeiten erfolgen auf Anstiegen. Der neue Fertiger von Volvo ist stark genug, die asphaltbeladenen, 55 Tonnen schweren Grubenlaster Steigungen von bis zu sieben Prozent hochzuschieben.

## WIR BLEIBEN NIE STECKEN, WEIL DIESE MASCHINE KETTEN HAT

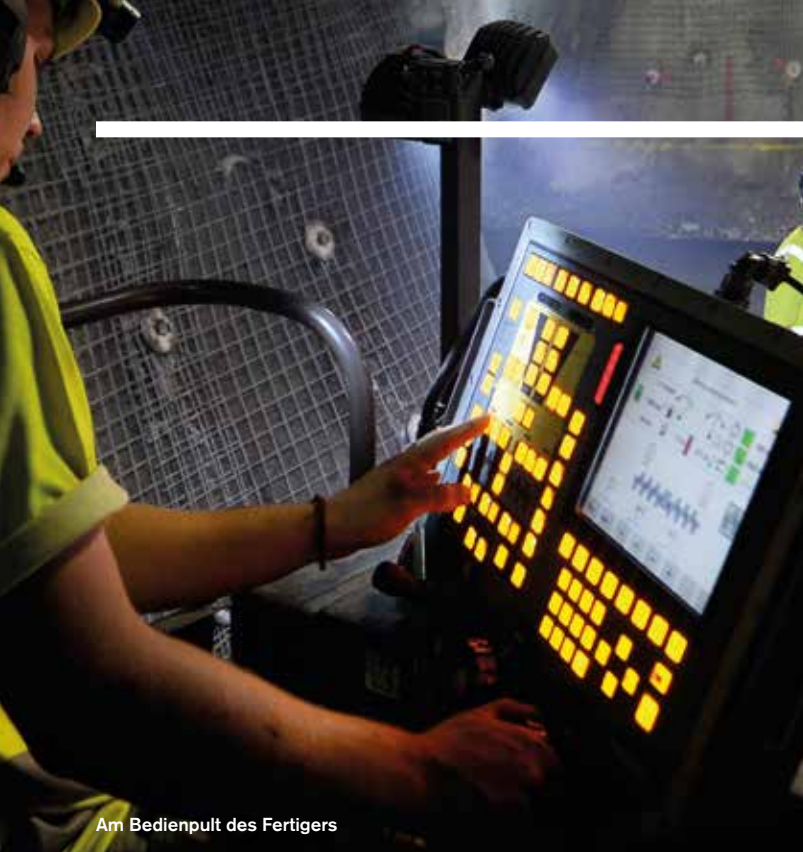
## SCHNELLE REAKTION

Als NCC Roads, eines der führenden Bau- und Grundstückerschließungs-Unternehmen der nordischen Region, von LKAB damit beauftragt wurde, die unterirdischen Asphalt- und Straßeninstandsetzungsarbeiten im Kiruna-Bergwerk zu übernehmen, wandte sich das Unternehmen auf der Suche nach geeigneten Maschinen an den autorisierten Volvo CE-Händler Swecon.

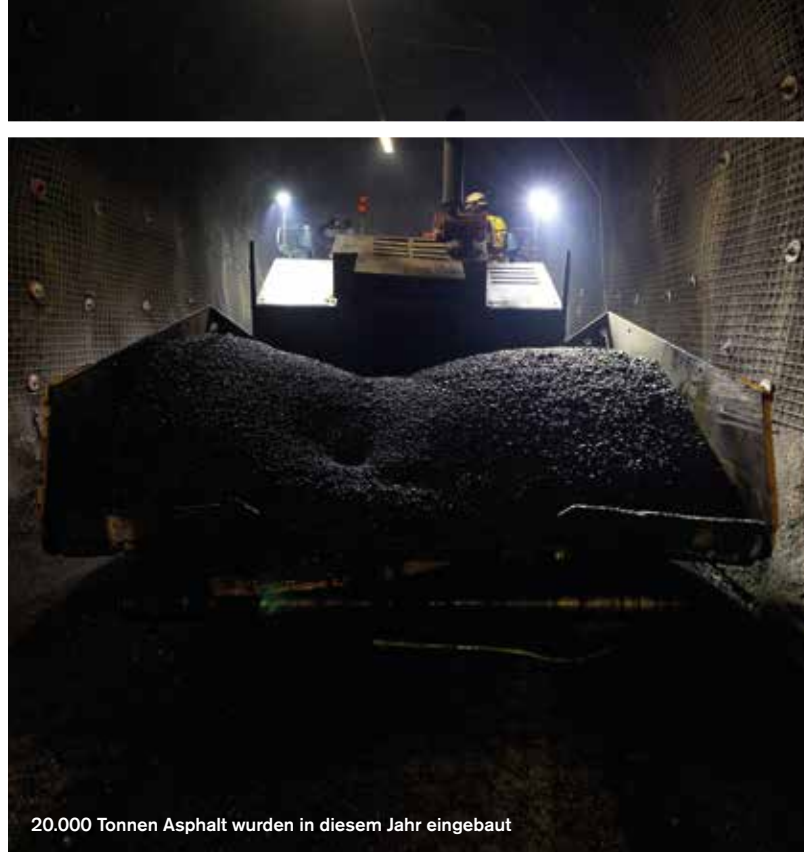
Volvo CE stellte sofort den P7820C zur Verfügung, der nach einigen Anpassungen fast eineinhalb Kilometer unter die Erde musste – eine Reise, die wegen der auf vier Kilometer pro Stunde begrenzten Höchstgeschwindigkeit des Fertigers mehrere Stunden dauerte. Der gesamte Vorgang – vom ersten Telefonat bis zum Beginn der Asphaltierung – dauerte nur zehn Tage, inklusive der Zeit, die für die Anpassung des Fertigers benötigt wurde.

„Der P7820C musste an die besonderen Bedingungen angepasst werden, die unten im Bergwerk vorherrschen“, erklärt Svante Bodare, ein Produktspezialist für Straßenbaumaschinen bei Swecon. „Die unterirdischen Tunnel sind dunkel, ihre Decken niedrig, und die →





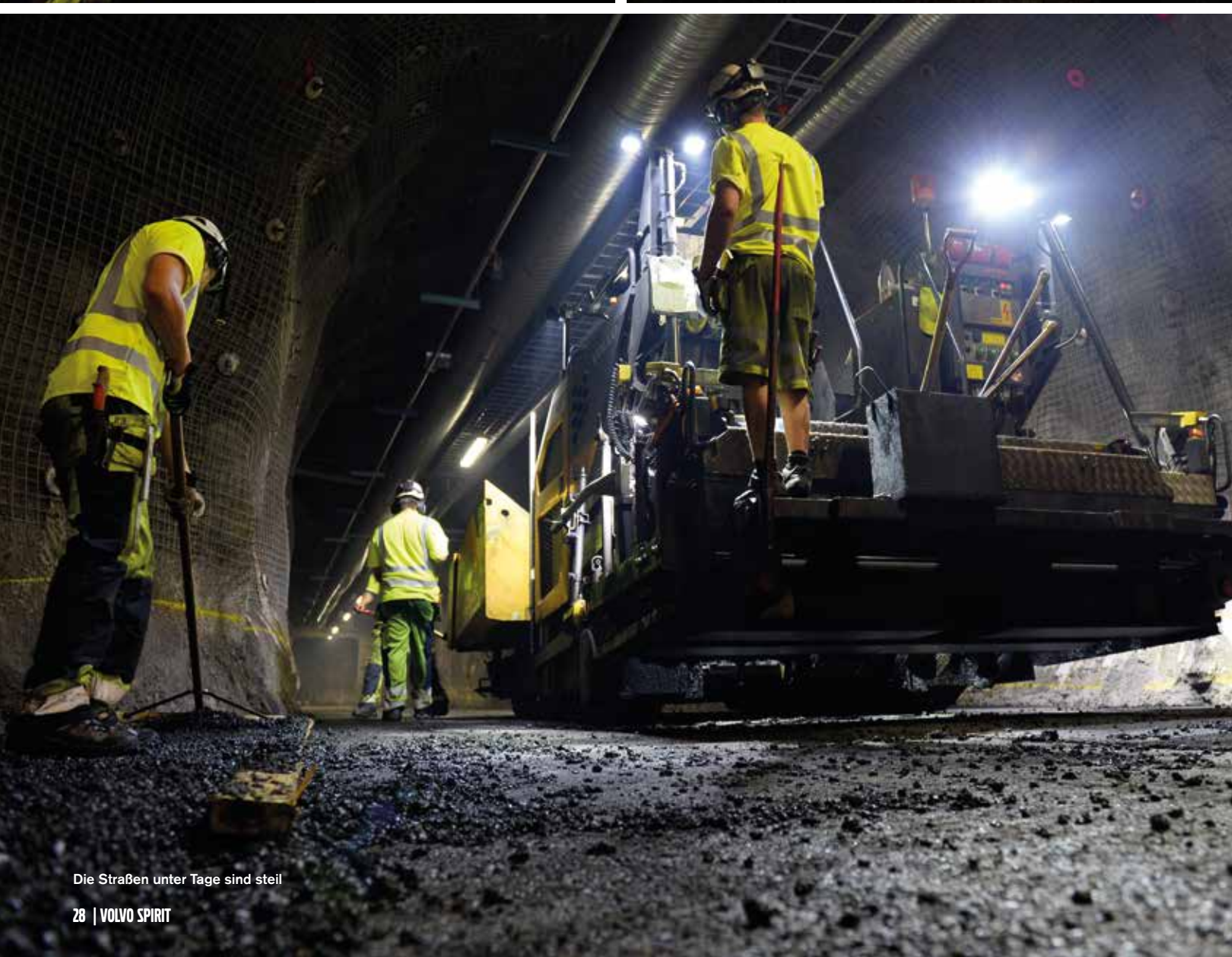
Am Bedienpult des Fertigers



20.000 Tonnen Asphalt wurden in diesem Jahr eingebaut



Der Kettenfertiger P7820C von Volvo wurde an die Bedingungen unter Tage angepasst



Die Straßen unter Tage sind steil

Straßen haben eine nahezu konstante Neigung von sieben Prozent. Also entfernten wir das Dach des Fertigers, kürzten das Abgasrohr und brachten zusätzliche Scheinwerfer an.“

Diese Lösung ist in ganz Schweden einmalig. „In diesem Land werden 98 Prozent der Asphaltarbeiten über Tage und mit Radfertigern verrichtet. Zudem transportieren wir die Fertiger in der Regel auf Lastwagen von einem Einsatzort zum nächsten. Aber in der Mine legt der P7820C alle Wege selbst zurück“, erklärt Bodare.

Bauleiter Johan Pettersson von NCC Roads sagt, der Fertiger sei von entscheidender Bedeutung für die Arbeit seines Teams. „Wenn eine Maschine unzuverlässig ist, schnellt der Puls des gesamten Teams nach oben. Mit diesem Fertiger können wir darauf vertrauen, dass wir unsere Arbeit effizient und ohne Unterbrechungen verrichten können.“

### FÜR DIE GESCHICHTSBÜCHER

Auch wenn die Fahrer sehr zufrieden mit dem Fertiger sind, besteht die größte Herausforderung Pettersson zufolge darin, ihn

am Ende der Arbeitsschicht zu bewegen. Und da der Fertiger unter ungewöhnlichen und extremen Bedingungen eingesetzt wird, ist die richtige Instandhaltung besonders wichtig.

„Im Moment leasen wir die Maschine von Swecon. Die haben eine Werkstatt hier in Kiruna, und ihr Service ist exzellent. Ihre speziell

ausgebildeten Servicemitarbeiter können schnell hier sein, was ein großer Pluspunkt ist. Früher haben wir ältere Maschinen benutzt. Da war das nächste Servicepersonal sieben Stunden entfernt, in Umeå.“

Abgesehen von der Errichtung eines gewaltigen Straßennetzes wird der Volvo-Fertiger auch beim Bau neuer unterirdischer Büros, Werkstätten und Garagen eingesetzt. Der Erzabbau findet derzeit in etwa 900 Metern Tiefe statt. Doch der P7820C

war bereits auf einer Tiefe von 1.480 Metern, wo er im wahrsten Sinne des Wortes den Weg für die zukünftige Erzgewinnung geebnet hat.

„In diesem Jahr wurden rund 20.000 Tonnen Asphalt unter Tage eingebaut. Das ist vermutlich die größte Menge, die je im Kiruna-Bergwerk verarbeitet wurde“, meint Pettersson.

Er würde den Volvo-Fertiger gerne weiterbenutzen, da er für die laufenden Instandhaltungsarbeiten von großem Nutzen wäre. „Der Bedarf unter Tage schwindet nie“, sagt er. ▣

## DIESE LÖSUNG IST IN GANZ SCHWEDEN EINMALIG



Fotos von Patricio Murphy



# ALLE MANN AN DECK

Eine Dockarbeiter-Genossenschaft freut sich über Entlastung in einem der geschäftigsten Häfen Argentiniens →

*von Kristie Robinson*

Eine speziell angefertigte Verlängerung an diesem Radlader erhöht die Sicherheit der Arbeiter



Es könnte schlimmer sein. Du könntest auch Schiffe im Hafen beladen.“ Diese Antwort hört man häufig, wenn man sich in Argentinien über den eigenen Job beschwert. Doch die Dockarbeiter einer Genossenschaft in Rosario sprechen voller Stolz über ihren Beruf. Viele von ihnen arbeiten schon in zweiter Generation auf den Docks. Und dank der Mechanisierung ist das Beladen von Schiffen längst keine Knochenarbeit mehr.

An den Ufern des Flusses Paraná, 550 Kilometer stromaufwärts vom Atlantik entfernt, liegt Rosario, die drittgrößte Stadt Argentiniens. Ihr Hafen San Lorenzo ist einer der größten und geschäftigsten des Landes. Rund 85 Prozent des gesamten Öls sowie der gesamten Agrar- und Nebenerzeugnisse des Landes werden in San Lorenzo und den Häfen des Großraums Rosario abgefertigt. Argentinien wurde einst als „Kornkammer der Welt“ bezeichnet. Und auch heute ist die Nachfrage nach Agrarexporten wieder groß.

Die Hafenterminals erstrecken sich über eine Länge von mehr als 50 Kilometer und sind das ganze Jahr über rund um die Uhr in Betrieb. Deshalb sind die Reedereien auf verlässliche Partner angewiesen, die ihre Fracht schnell und effizient verladen.

Diese Aufgabe wird von 1.000 Arbeitern der Dockarbeiter-Genossenschaft von Puerto General San Martín übernommen. Herme Juárez, seit 1969 Präsident der Genossenschaft, kennt das Hafengeschäft wie kaum ein anderer und weiß um die Bedeutung des Hafens von San Lorenzo für das örtliche Gemeinwesen. „Das Leben hier ist ganz vom Rhythmus des Hafens bestimmt“, erklärt er.

## GEMEINSAM STARK

Juárez begann seine Karriere vor mehr als 50 Jahren als Hafearbeiter mit dem Be- und Entladen der anlegenden Schiffe. Heute denkt er unternehmerisch, doch in ihm schlägt das Herz eines Gewerkschafters. Angesichts der harten Lebensrealität der Hafearbeiter, die häufig ausgegrenzt und ausgebeutet wurden, gründete er die anfangs 45 Mitglieder zählende Genossenschaft.

„Wir werden in diese Welt geboren, um etwas zu leisten. Also finden wir einfach damit an“, erklärt er.

Sein Ziel war es, die Lebensbedingungen der Hafearbeiter, die damals als Bürger dritter oder vierter Klasse angesehen wurden, zu verbessern und gleichzeitig den Schiffahrtsunternehmen effiziente Leistungen anzubieten. Die Arbeiter schufteten schwer, gewannen immer mehr Kunden, und schließlich begann die Genossenschaft zu wachsen.

1996 erkannte Juárez, dass der Einsatz von Maschinen das Beladen der Schiffe erheblich beschleunigen würde. Also nahm die Genossenschaft einen Kredit für die Anschaffung von zehn Radladern L70C auf. Dieser Schritt markierte einen Meilenstein in der Geschichte der Genossenschaft und ließ sie rasant wachsen.

„Je schneller wir die Schiffe be- und entladen, umso mehr Fahrzeit sparen unsere Kunden. Drei oder vier Stunden weniger am Dock bedeuten drei oder vier Stunden frühere Ankunftszeit“, erklärt Juárez.

## ZEIT IST GELD

Die eingesparte Zeit wird jedoch nicht in Stunden, sondern in Tagen gemessen. Vor der Mechanisierung hätte es 20 Tage gedauert, ein 56.000-Tonnen-Schiff zu beladen, und das unter miserablen Arbeitsbedingungen. Mithilfe der Radlader konnte die Dauer der



Rettungsboote sind Teil des neuen Notfallzentrums der Genossenschaft



Am Fuße eines Bergs aus Sojamehl

Beladung auf 72 Stunden reduziert werden. Heute könnte dasselbe Schiff innerhalb eines Tages abgefertigt werden. Erst kürzlich wurden zehn zusätzliche Radlader L90F mit sieben Kubikmeter großen Schaufeln bestellt. Damit sind jetzt insgesamt 79 Volvo-Maschinen – hauptsächlich Radlader – für die Genossenschaft im Einsatz, von der jede rund 800 Tonnen pro Stunde bewegen kann.

Im gesamten letzten Jahr hat die Genossenschaft in San Lorenzo und im Großraum Rosario rekordverdächtige 6,3 Millionen Tonnen auf Schiffe verladen. Die Dockarbeiter sind stolz darauf, dem Hafen einen beispiellosen Service anbieten zu können. Und mit der Leistung der Radlader sind sie so zufrieden, dass auf ihren Jahresabschlussfesten und bei anderen Feierlichkeiten immer ein L90 anwesend ist – mit einer Schaufel voller Eis und Champagner.

Juárez betrachtet die Volvo-Maschinen als integralen Bestandteil der Genossenschaftsfamilie. „Was wir erreicht haben, haben wir mit Volvo-Maschinen erreicht. Aber die Volvos fahren natürlich nicht von selbst. Sie werden von Menschen bedient.“ Und die Menschen stehen immer an erster Stelle. Bei der Hafearbeit gibt es viele berufsbedingte Risiken. Doch bei allen Entscheidungen, die es zu treffen gilt, ist der Mensch wichtiger als der Profit. Vor allem im Bereich Arbeitssicherheit.

Gustavo Casas, Key-Account-Manager für Volvo CE in Argentinien und Uruguay, bezeichnet es als Privileg, mit der Genossenschaft

Herme Juárez, seit 1969 Präsident der Dockarbeiter-Genossenschaft von Puerto General San Martín

## VOLVO SPIELT AUCH IN ZUKUNFT EINE WICHTIGE ROLLE FÜR DIE GENOSSENSCHAFT

zusammenarbeiten zu dürfen: „Mit ihrer Vision und ihrem Fokus auf das Wohl der Arbeiter ist die Genossenschaft der ideale Partner für Volvo CE und steht beispielhaft für das Kundenbild, das Volvo CE sucht.“

## SICHERHEITSABSTAND

Die Genossenschaftler sind unter anderem dafür zuständig, Agrarerzeugnisse auf Förderbänder aufzuladen, mit denen die Produkte auf das Schiff transportiert werden. In einem Depot, in dem vier Radlader im Einsatz sind, lagern 180.000 Tonnen Sojamehl. Die Mehlberge sind bis zu 40 Meter hoch.

Fahrer Pedro Fydrizowski erklärt: „Wir schieben das Mehl mit den Maschinen über einen Rost im Boden. Durch diesen Rost fällt es auf ein Förderband und wird auf das Schiff transportiert.“ Diese Arbeit birgt besondere Gefahren. Das hoch aufgetürmte, dicht gepresste Mehl, das manchmal bis zu einem Monat im Depot lagert, kann sich unerwartet lösen und wie eine Lawine über die Arbeiter und Maschinen hereinbrechen. Durch die Verwendung von Radladern konnte die Zahl der Unfälle bereits um 95 Prozent verringert werden. Aber das reichte den Arbeitern nicht.

Also entwickelten die Mechaniker der Genossenschaft vor drei Jahren folgende Lösung: Sie statteten die Vorderseite der Radlader

mit einer kranartigen Verlängerung aus, mit der das Material gelöst werden kann. Diese von der Genossenschaft komplett in Eigenregie entworfene Konstruktion hat die Sicherheit der Arbeiter zusätzlich erhöht, weil sie so mit ausreichendem Abstand zur „Mehlklippe“ arbeiten können.

Mehr Sicherheit bedeutet mehr Effizienz und höhere Gewinne für die Genossenschaft. Diese fließen sowohl in soziale und gemeinnützige Projekte als auch in weitere Sicherheitsmaßnahmen wie das erst kürzlich eingerichtete Notfallzentrum. Das Zentrum mit seinen Hubschraubern, Rettungsbooten und Krankenwagen ist das erste seiner Art in Lateinamerika. Es wurde speziell im Hinblick auf die Gefahren bei der Hafearbeit entwickelt.

Juárez, der schon längst in den Ruhestand gehen könnte, ist ein Visionär, der immer wieder neue Wege sucht, um das Leben der Hafearbeiter zu verbessern. Er ist sich sicher, dass Volvo auch in Zukunft eine wichtige Rolle für die Genossenschaft spielen wird – und denkt bereits über die Anschaffung von Radladern L120 mit Zwölf-Kubikmeter-Schaukeln nach. „Aber nur, wenn unsere Förderbänder das mitmachen.“

Einen Videobereich zu diesem Artikel finden Sie auf der Spirit-Website oder über die Spirit-App für iPad



# DIE ZUKUNFT IM GRIFF

Ein großer Holzproduzent in den USA macht eine seiner Sagemühlen mit Volvo-Maschinen fit für die Zukunft →

*von Julian Gonzalez*





## DAS UNTERNEHMEN VERTRAUT FÜR SEINE EHRGEIZIGEN PLÄNE AUF DIE OPTIMAL ABGESTIMMTEN VOLVO-MASCHINEN



Jim Smith (links) und Dana Schmitz von der Idaho Forest Group

Es wirkt fast wie eine Kombination aus *Jurassic Park* und *Transformers*: Drei High-Lift-Radlader L180GHL von Volvo machen sich auf den Weg in die Vereinigten Staaten, um dort aufzuräumen. Möglich wurde das durch ein zukunftsorientiertes Familienunternehmen, das in der US-amerikanischen Holzindustrie neue Wege beschreiten will.

Die Idaho Forest Group hat ihren Hauptsitz in den dichten, grünen Wäldern im Norden Idahos. Die Holzlader von Volvo benötigt das Unternehmen für seine Sägemühle in Lewiston, die derzeit zu einer der modernsten und technologisch fortschrittlichsten Mühlen Nordamerikas umgebaut wird.

„Unser Ziel ist es, sehr effizient zu arbeiten und technologisch auf dem neuesten Stand zu bleiben, damit wir unsere Kosten möglichst gering halten können. So können wir den Forstbesitzern auch weiterhin konkurrenzfähige Preise für ihre Holzstämmen bezahlen. Zudem erhalten wir den nötigen Spielraum für Reinvestitionen in unsere Mühle. Und die sind dringend nötig“, sagt Dana Schmitz, Business Planning/Analyst bei der Idaho Forest Group.

Zum ersten Mal fiel der L180GHL der Idaho Forest Group während der Besichtigung einer Sägemühle in Österreich auf. Doch erst nach dem Besuch eines Werks in Michigan, das damals den einzigen L180GHL im ganzen Land besaß, beschloss das Unternehmen, bei der Umsetzung seiner ehrgeizigen Pläne auf die optimal abgestimmten Volvo-Maschinen zu vertrauen.

„Wir haben Maschinen gesehen, die größer waren. Aber keine greift

die Ladung so zuverlässig und verteilt das Gewicht so gleichmäßig auf die beiden Achsen wie die von Volvo“, so Schmitz. „Sie scheinen die Ladung viel besser im Griff zu haben als ihre Konkurrenten – und das war für uns einer der entscheidenden Kaufgründe.“

### NEUE HÖHEN

Das Unternehmen betreibt fünf Sägemühlen in Idaho und gehört damit zu einem der größten Holzproduzenten in den USA, mit einem jährlichen Produktionsvolumen von mehr als zwei Millionen Kubikmetern und Kunden auf der ganzen Welt. Die Mühle in Lewiston produziert allein mehr als 2.000 Kubikmeter pro Tag und bis zu 700.000 Kubikmeter im Jahr.

Diese Zahlen sollen noch erheblich steigen. Deshalb hat die optimale Nutzung der Lagerflächen nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten Ende des Jahres höchste Priorität. Und das ist auch der Hauptgrund dafür, weshalb die Radlader L180G mit ihren speziellen Fähigkeiten im Norden Idahos gelandet sind.

John Cushman leitet die Niederlassung des Volvo CE-Händlers Clyde/West Inc. „Die L180GHL stapeln Baumstämmen bis zu einer Durchschnittshöhe von 5,5 Metern. Normalerweise beträgt die durchschnittliche Stapelhöhe in den USA etwas über drei Meter. Mit den Volvo-Radladern gewinnt man also rund zwei Meter an zusätzlichem Lagerraum, was wirklich immens ist“, erklärt Cushman und fügt hinzu: „Die Kapazität wird so um gut 30 Prozent erhöht,

was angesichts der Lagerplatzkosten ein großer Vorteil ist. Zudem führen die kürzeren Fahrwege für die Maschinen zu kürzeren Arbeitszyklen, weniger Verschleiß, geringerem Kraftstoffverbrauch und höherem Durchsatz. All das macht unsere Maschinen zu einer idealen Lösung für den Holzumschlag. Sie ermöglichen die optimale Nutzung der verfügbaren Lagerfläche zu geringsten Kosten.“

### SPRITSPARER

Der 13 Liter große Reihensechszylinder liefert dank V-ACT, der Verbrennungstechnik von Volvo, schon bei niedrigen Drehzahlen hohes Drehmoment. Mit seinem schadstoffarmen Betrieb erfüllt er die Anforderungen von Tier 4 Interim/Stufe IIIB. Das Öko-Pedal zwingt den Fahrer, das Gaspedal bei entsprechendem mechanischen Gegendruck zu betätigen. Das erhöht die Effizienz und senkt den Kraftstoffverbrauch.

In der Sägemühle von Lewiston befördern die drei Lader L180G von Volvo unermüdlich kurze Baumstämmen mit ihren hydraulikbetriebenen, um 360 Grad schwenkbaren Greifern über die Lagerfläche. Die Liste der Vorteile, die der Volvo-Radlader bietet, ist lang. Doch für die Idaho Forest Group waren die Kraftstoffeinsparungen mit Abstand am wichtigsten.

„Das Thema Verbrauch ist einfach entscheidend. Unsere älteren Maschinen schlucken beim Holzumschlag locker 45 bis 49 Liter pro Stunde. Unsere Volvo dagegen kommen mit gerade mal 17 Litern pro Stunde aus. Sie werden in Zukunft zwar noch mehr leisten müssen, aber der Unterschied ist trotzdem beeindruckend“, so Schmitz.

Das Unternehmen schätzt, dass die drei Volvo-Maschinen über ihre gesamte Lebensdauer, die sich idealerweise auf zehn bis 15 Jahre belaufen soll, 1,8 Millionen Euro an Kraftstoff einsparen werden.

Ähnlich begeistert sind die Mühlenbetreiber von der schallisolierten Kabine, die nicht nur durch einen geringen Geräuschpegel von 40 bis 45 Dezibel,

sondern auch durch Klimaregelung, ergonomisch angeordnete Bedienelemente und Rundumsicht überzeugt.

„Wenn ich an unsere alten Maschinen denke, da liegen Welten dazwischen“, sagt Jim Smith, Chefmechaniker der Lewiston-Sägemühle. „Bei der Entwicklung dieser neuen Radlader hat sich jemand wirklich etwas gedacht.“

## DIE LISTE DER VORTEILE, DIE DER VOLVO-RADLADER BIETET, IST LANG

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





# SCHWEDISCHE SAFARI

Die angesagten Animal-Prints sind nicht nur auf den Laufstegen von London, Paris und New York zu sehen, sondern auch an einer Volvo-Maschine auf einem Catwalk der besonderen Art ...

**F**risch aus der Lackiererei hat ein Volvo-Radlader L90F im Geparden-Look seine neue Wirkungsstätte gefunden – im Gepardengehege des Parken Zoo im schwedischen Eskilstuna. Die exotische Spende unterstreicht das Engagement von Volvo CE für den Umweltschutz und steht beispielhaft für die Zusammenarbeit der beiden Organisationen. Volvo CE unterstützt aktiv die Bemühungen des Zoos zur Erhaltung gefährdeter Arten und der biologischen Vielfalt.

Umweltschutz ist neben Qualität und Sicherheit eines der drei wichtigsten Grundprinzipien des Unternehmens. Für seine ökologische Haltung genießt Volvo CE weithin Anerkennung. Seit Ende des Jahres 2013 arbeitet das Unternehmen in seinem 45.000 Quadratmeter großen Werk für knickgelenkte Dumper im südschwedischen Braås klimaneutral. Das Werk bezieht seine Energie ausschließlich aus

erneuerbaren Energiequellen wie Wind- und Wasserkraft oder aus Biomasse. Es ist das erste Werk seiner Art in der Branche.

Mehr als jeder andere Hersteller hat sich Volvo einen Ruf als Vorreiter in Sachen Umweltschutz und Nachhaltigkeit erworben. Das Unternehmen hat im Bereich Kraftstoffeffizienz beeindruckende Fortschritte erzielt und bietet unter anderem Fahrerlehrgänge für sparsames und effizientes Fahren an.

## CLIMATE CHALLENGE NIMMT FAHRT AUF

Volvo CE schätzt, dass 90 Prozent der Klimaauswirkungen des Unternehmens indirekt verursacht werden – durch die Nutzung seiner Maschinen in nahezu jeder Phase von Bauprojekten. Dank seines internationalen Netzwerks kann das Unternehmen direkt auf

## FÜR SEINE ÖKOLOGISCHE HALTUNG GENIESST VOLVO CE WEITHIN ANERKENNUNG

wichtige Stakeholder der gesamten Baubranche zurückgreifen. Volvo ist davon überzeugt, dass die Zusammenarbeit mit Partnern am effektivsten dazu beitragen kann, die selbst verursachten klimatischen Auswirkungen zu reduzieren.

„Mit unseren eigenen unternehmensinternen Initiativen arbeiten wir schon seit vielen Jahren an einer Senkung der Emissionen, und das mit beträchtlichem Erfolg“, sagt Martin Weissburg, Präsident von Volvo CE, und fügt hinzu: „Wir können die Umwelt- und Klimafragen der Welt aber nicht im Alleingang lösen.“

In der festen Überzeugung, dass die Baubranche als Ganzes durch Zusammenarbeit mehr bewirken kann, hat Volvo CE die Construction Climate Challenge (CCC) ins Leben gerufen. Diese neue globale Initiative soll das Bewusstsein der gesamten Baubranche dafür stärken, Maßnahmen gegen die eigenen negativen Umweltauswirkungen zu ergreifen.

Zu diesem Zweck veranstaltet Volvo CE am 24. Juni 2015 einen Branchengipfel in Göteborg, Schweden. Ziel des Gipfels ist es, auf die gesamte Lieferkette der Baubranche einzuwirken, von der Baustoffförderung in Steinbrüchen bis hin zum Gebäude- und Straßenbau. Er stellt den Höhepunkt einer Reihe internationaler Events und Konferenzen dar, die möglichst viel Aufmerksamkeit auf sich ziehen sollen. Über einen Zeitraum von drei Jahren soll die CCC nicht nur das Umweltbewusstsein schärfen, sondern auch den Dialog zwischen Baubranche, Wissenschaft und Politik fördern. Die CCC stellt Mittel für neue Forschungsprojekte auf der ganzen Welt bereit und bietet ein Forum zum Austausch von Fachwissen und Ressourcen, damit die Branche etwas verändern kann. Wissenschaftliche Forschung steht bei der CCC im Mittelpunkt. Sie soll eine Brücke zwischen dem Bausektor und der Nachhaltigkeitsforschung schlagen und die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Industrie fördern. Die erzielten Ergebnisse und Verbesserungen werden ausgewertet, um neue Schwerpunktbereiche für einen weiteren Dreijahreszeitraum zu definieren.

## ENGAGIERTER PARTNER

Die CCC geht auf das Engagement von Volvo CE im Climate-Savers-Programm des World Wide Fund for Nature (WWF) zurück. Volvo CE war das erste Unternehmen der Baubranche, das sich dieser Initiative als Partner angeschlossen und sich damit zur drastischen Reduzierung seiner CO<sub>2</sub>-Emissionen verpflichtet hat. Mit dem Programm sollen Unternehmen dazu inspiriert werden, neue Wege bei der Bekämpfung des Klimawandels zu gehen. Volvo CE hat sich dazu bereit erklärt, als Hauptpartner und Berater mit dem WWF zusammenzuarbeiten.

Die grundlegende Vereinbarung mit WWF Climate Savers lautet, dass Volvo CE sich gemeinsam mit weiteren Unternehmen des Volvo-Konzerns dazu verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Werke bis 2014 gegenüber dem Stand von 2008 um zwölf Prozent zu senken, und das ohne CO<sub>2</sub>-Ausgleichszahlungen. Volvo CE




Das 45.000 Quadratmeter große CO<sub>2</sub>-neutrale Werk von Volvo CE in Braås, Schweden

setzt diese Ziele um, indem es neue Technologien entwickelt, die zu mehr Kraftstoffeffizienz und geringeren Emissionen führen. Als weiterer Beitrag zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes setzt sich das Unternehmen für effizienteres Arbeiten auf der Baustelle ein. Zudem plant Volvo CE, sein aktuelles Fahrertraining und seine Baustellensimulation noch besser auf das Thema Kraftstoffeffizienz abzustimmen.

## VORREITER IN CHINA

Im Rahmen der Vereinbarung mit WWF Climate Savers ist SDLG, die Zweitmarke von Volvo CE und Joint-Venture-Partner in China, das erste chinesische Unternehmen, das sich am Programm beteiligte. Der Volvo-Konzern ist seit 2010 Mitglied der Climate-Savers-Initiative und der erste Hersteller schwerer Lkw, der die Vereinbarung unterzeichnete. Volvo Buses ist ebenfalls mit an Bord.

Seit Einführung des Programms im Jahr 1999 haben die Mitglieder von Climate Savers ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um mehr als 100 Millionen Tonnen gesenkt – was in etwa dem doppelten jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schweiz entspricht. Gleichzeitig konnten sie Wettbewerbsvorteile erzielen und ihren Shareholder Value steigern. 

Auf der *Spirit*-Website und über die App für iPad finden Sie ein Video, in dem Martin Weissburg, Präsident von Volvo CE, über die Ziele der Construction Climate Challenge spricht





# MOBILE LÖSUNG FÜR GROSSE GESCHÄFTE

Volvo CE vermarktet gebrauchte Maschinen in Europa, im Nahen Osten und in Afrika mit einer eigenen App

von Tony Lawrence

Nick Rose von Volvo CE (rechts) mit Kunde Gareth Rees

Vor nicht allzu langer Zeit schienen sich Apps hauptsächlich an Menschen zu richten, die am Download von Musik oder Spielen interessiert waren. Mittlerweile decken sie eine große Bandbreite an Bedürfnissen und Märkten ab, wie die neue App für gebrauchte Maschinen von Volvo CE eindeutig beweist. Die neueste App von Volvo CE wurde Ende Juli veröffentlicht und ist in 25 Sprachen erhältlich. Sie bietet Kunden per Smartphone oder Tablet einfachen und unmittelbaren Zugriff auf alle in der Vertriebsregion Europa, Mittlerer Osten und Afrika (EMEA) erhältlichen Volvo-Gebrauchsmaschinen.

„Wir sehen die App als weitere Möglichkeit, uns auf unsere Kunden zu fokussieren und ihnen einen neuen Kommunikationsweg zu eröffnen“, erklärt Nick Rose, Rental and Remarketing Director für Volvo CE EMEA.

„Wir wissen, dass immer mehr Kunden über ihre Mobilgeräte nach Gebrauchsmaschinen suchen. Bis zu 40 Prozent der aktuellen Suchen nach Gebrauchsmaschinen erfolgen auf diese Weise. Und wir wissen auch, dass unsere Kunden hart arbeiten und häufig zwischen Baustellen unterwegs sind.“

## SOFORTIGER ERFOLG

„Die App bietet ihnen die Möglichkeit, direkt nach gebrauchten Maschinen zu suchen, ganz gleich wo sie sich befinden. Sie ist einfach

zu bedienen und kann Kunden schnelle Lösungen für ihre aktuellen Probleme bieten. Mit der Entwicklung der App haben wir einen neuen und spannenden Weg gefunden, unseren Kunden zu helfen“, erklärt Rose.

Die App ist für Smartphones und Tablets mit iOS oder Android erhältlich und kann kostenlos über die entsprechenden Stores heruntergeladen werden. Sie bietet detaillierte Beschreibungen der gebrauchten Produkte sowie die Kontaktdaten des jeweiligen Händlers.

„Das wird die Art und Weise, wie Kunden gebrauchte Maschinen suchen und kaufen, mit Sicherheit grundlegend verändern“, betont Rose, der schon seit 40 Jahren in der Baumaschinenbranche tätig ist.

„Wenn man die Maschine gefunden hat, für die man sich interessiert, drückt man einfach auf die Anruftaste und befindet sich sofort in direktem Kontakt zum Händler. Und man hat Zugriff auf weitere Angebote wie Finanzierungslösungen, Servicevereinbarungen, Ersatzteile oder sogar Garantieoptionen, wenn gewünscht.“

Unter der Suchkategorie „Volvo Approved Used“ findet man zudem Maschinen, die nicht älter als fünf Jahre sind, maximal 8.000 Betriebsstunden aufweisen und einer gründlichen Inspektion unterzogen wurden. Diese Maschinen sind – wo nötig – generalüberholt und werden mit einer speziellen Garantie angeboten. Die App stößt bereits auf große Zustimmung bei einer ganzen Reihe von Kunden, darunter auch der britische Bauunternehmer Gareth

## DIES WIRD DIE ART UND WEISE, WIE KUNDEN GEBRAUCHTE MASCHINEN SUCHEN UND KAUFEN, VÖLLIG VERÄNDERN

Rees von Gareth Rees Plant in Swansea, Südwesten, der ständig zwischen Baustellen in Südwesten und England unterwegs ist.

„Ich kaufe immer wieder neue und gebrauchte Volvo-Maschinen für mein Bauunternehmen“, erklärt Rees. „Die App ist äußerst hilfreich, wenn man unterwegs nach gebrauchten Maschinen suchen will. Sie ist schnell, leicht zu bedienen, und ich finde problemlos die passenden Maschinen für meinen Betrieb.“

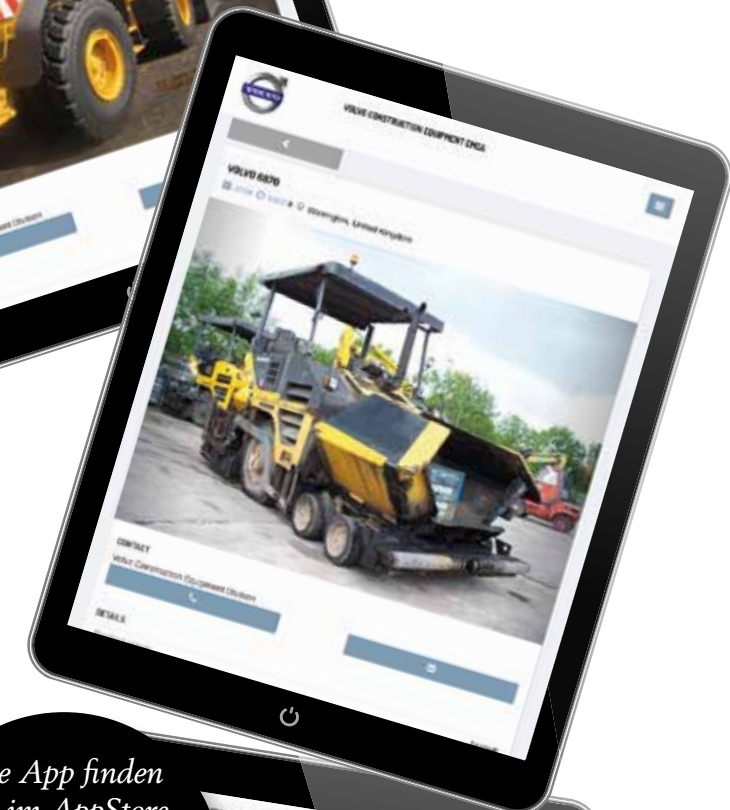
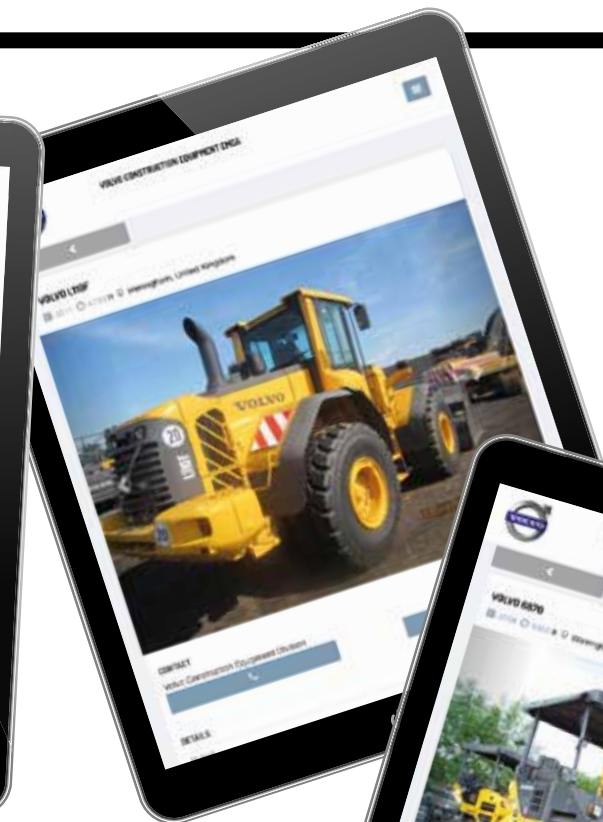
## AUF TASTENDRUCK

Der Einführung des Dienstes gingen intensive Gespräche mit Händlern und Kunden voraus, die regelmäßig die Website von Volvo CE zum Kauf gebrauchter Maschinen nutzen. Die Website ([www.volvoce.com/used](http://www.volvoce.com/used)) gibt Volvo CE Aufschluss darüber, wie viele Kunden sie nutzen, wie viele Maschinenbeschreibungen angesehen werden und wie viele Einkäufe getätigt werden. Laut Rose hat die neue App den Traffic auf der Website bereits deutlich erhöht.

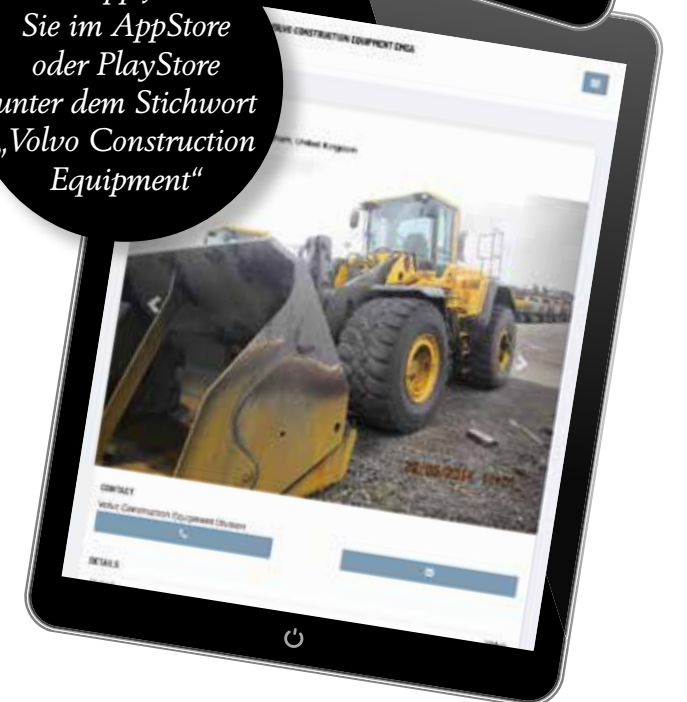
„Die Wirkung war sofort spürbar“, sagt er. „Unsere Händler sind schwer begeistert. Während wir uns unterhalten, kann ich auf meinem Telefon sehen, dass in dieser Region 1.741 gebrauchte Maschinen verfügbar sind, von kompakten Maschinen bis hin zu einem knickgelenkten Dumper mit 40 Tonnen. Viel effektiver und umfangreicher geht es nicht.“

Der Dienst ist kundenorientiert, benutzerfreundlich und bietet unmittelbare Lösungen. Und je nach Kundenfeedback und Rezensionen werden wir weiter daran arbeiten, ihn zu verbessern.“

Hauptfoto © Mark Buttion



Die App finden Sie im AppStore oder PlayStore unter dem Stichwort „Volvo Construction Equipment“





# VOM INGENIEURBÜRO ZUM GLOBAL PLAYER

Dank kluger Akquisitionen ist Volvo CE ein weltweit führendes Unternehmen

von Nigel Griffiths

**A**nfang dieses Jahres hat Volvo CE die 2013 angekündigte Akquisition der Off-Highway-Dumper-Sparte der US-amerikanischen Terex Corporation abgeschlossen. Für Volvo CE Präsident Martin Weissburg bedeutet die Transaktion „eine Möglichkeit für Volvo CE, Lücken in der Produktpalette zu schließen“. Angesichts eines zu erwartenden Verkaufsanstiegs im Bergbaubereich sei es zudem der richtige Zeitpunkt gewesen, in den Markt für starre Dumper einzusteigen. Das Unternehmen beschreibt den Zukauf als eine „strategische Akquisition, die Volvo CE beträchtliches Wachstumspotenzial bietet“. Sie steht exemplarisch für einen Wachstumsprozess, der es Volvo CE ermöglicht hat, sich von den bescheidenen Anfängen als kleine Maschinenwerkstatt im schwedischen Eskilstuna über fast zwei Jahrhunderte hinweg zu einem Global Player zu entwickeln, der in verschiedenen Geschäftsbereichen tätig ist.

## ERGÄNZENDES WACHSTUM

Über die Jahre haben zahlreiche strategische Akquisitionen die interne Entwicklung und das organische Wachstum des Unternehmens ergänzt. Durch diesen Prozess konnte sich Volvo CE von einem reinen Maschinenbauer hin zu einem Anbieter von Komplettlösungen und dem weltweit größten Hersteller von Baumaschinen entwickeln.

Neben seinen marktführenden Baumaschinen wie Radlader,

Kompaktmaschinen, Mobil- und Kettenbagger, Motor-Grader, knickgelenkte Dumper und Straßenfertiger bietet Volvo CE auch eine ganze Reihe an Dienstleistungen und Aftermarket-Lösungen an: gebrauchte Maschinen, Mietfahrzeuge, Ersatzteile, Services, Anbauteile und Finanzdienstleistungen. Das Unternehmen verfügt heute über Produktionsstätten in Schweden, Frankreich, Deutschland, China, Brasilien, Mexiko, Südkorea, Indien, Polen, Russland und den USA.

In den Anfangsjahren war Volvo ein kleines Ingenieurbüro rund um die brillanten Köpfe der schwedischen Ingenieure Johan Theofron Munktel sowie der Brüder Jean und Carl Gerhard Bolinder. Während des Zweiten Weltkriegs begann Volvo AB – das Produkt der beiden schwedischen Visionäre Assar Gabriellson und Gustav Larson – bei der Produktion von Traktoren und anderen Maschinen mit Bolinder-Munktel (BM) zusammenzuarbeiten. 1950 wurde das Unternehmen Bolinder-Munktel von Volvo AB gekauft, das von Gabriellson und Larson im Jahr 1927 gegründet worden war.

Während der blühenden 1950er und 1960er Jahre wurden wegweisende Baumaschinen entwickelt – Maschinen, die im Laufe der Zeit die Produktion des Unternehmens dominieren sollten. Der erste Traktor mit Dieselmotor kam 1952 auf den Markt, zwei Jahre später folgte der erste Vorläufer des Radladers mit Knickgelenk.

Dank der Übernahme des Ingenieurtalents Lucas Lihnell, eines schwedischen Waggonbauers, konnte 1966 der weltweit erste serienmäßig hergestellte knickgelenkte Dumper, auch bekannt als „Grus-Kalle“ („Kies-Kalle“), vorgestellt werden.

## NEUE SCHWERPUNKTE

1973 wurde das Unternehmen in Volvo BM umbenannt. In den darauffolgenden Jahren lieferte Volvo seine hochwertigen Baumaschinen in die ganze Welt.

Im Jahr 1977 konzentrierte sich Volvo BM ausschließlich auf die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Baumaschinen, in erster Linie Radlader und knickgelenkte Dumper. Zugunsten der Baumaschinen wurden 1979 die Bereiche Land- und Forstwirtschaft komplett aufgegeben.

Nach einer strategischen Neuausrichtung des Unternehmens wurde die Traktorensparte 1985 verkauft. In den 1980er und 1990er Jahren nahmen die Akquisitionen mit dem Erwerb einiger amerikanischer, europäischer und asiatischer Baumaschinenhersteller wieder an Fahrt auf.

Um am amerikanischen Markt Fuß zu fassen, ging Volvo BM 1985 eine Kooperation mit dem US-Hersteller Clark Equipment in Form einer Fusion der Baumaschinentöchter der beiden Unternehmen ein. Das Ergebnis war die VME Group, die unter ihrem Dach die Marken Volvo BM, Michigan und Euclid vereinte.

Unterdessen erweiterte VME in Europa seine Produktpalette und stieg durch die Übernahme der Aktienmehrheit an der Zettelmeyer Baumaschinen GmbH im Jahr 1991 in den Markt für Kompakt-Radlader ein.

Zur selben Zeit erfolgte auch die vollständige Übernahme des traditionellen schwedischen Baggerherstellers Åkermans Verkstad AB.

## DIE GEBURT VON VOLVO CE

1995 erwarb der Volvo-Konzern die Anteile von Clark Equipment an VME, und der Name des Konzerns wurde in Volvo Construction Equipment geändert. Im selben Jahr erweiterte sich das Sortiment durch die Akquisition des führenden französischen Herstellers Pel-Job um Kompaktbagger.

Motor-Grader wurden der Produktpalette von Volvo CE mit dem Kauf des kanadischen Grader-Riesen Champion im Jahr 1997 hinzugefügt. 2001 wurden schließlich die ersten Motor-Grader von Volvo eingeführt, die sich bald zum Branchenstandard entwickeln sollten.

Durch die Akquisition des Baumaschinenbereichs von Samsung Industries im Jahr 1998 war Volvo das erste ausländische Unternehmen, das in die südkoreanische Industrie investierte.



Aus dieser Übernahme ging die Volvo Construction Equipment Korea Ltd. hervor.

Der Markt für Kettenbagger war für Volvo CE von besonders großem Interesse, sodass innerhalb weniger Jahre eine ganze Reihe neuer Volvo-Bagger im südkoreanischen Changwon vom Band liefen.

## EXPANSION IN DEN USA

Mit der Übernahme der Straßenbausparte von Ingersoll Rand drängte Volvo CE auf den US-amerikanischen Markt für Straßenbaumaschinen. 2008 richtete das Unternehmen mit „Volvo Construction Equipment & Services California“ ein internationales Vertriebsnetz für Serviceleistungen und Ersatzteile ein. Erst kürzlich wurde mit „Mathews Machinery“ ein weiteres Unternehmen mit Sitz in Kalifornien erworben.

Durch diesen Kauf kamen Produktionsstätten in Pennsylvania, Deutschland, China und Indien hinzu sowie 20 Vertriebs- und Serviceeinrichtungen in den USA und rund 2.000 Mitarbeiter weltweit.

Damit hatte Volvo CE seine Position in den USA und anderen Regionen außerhalb Europas gestärkt und war in der Lage, eine Vielzahl an Produkten wie Straßenbaumaschinen, Kompaktlader und Fahrzeuge für den Materialtransport zu verkaufen, zu vermieten und mit Serviceleistungen zu unterstützen.

Heute besitzt und vermarktet Volvo CE ein gewaltiges Spektrum an Maschinen, die auf vier Kontinenten hergestellt und in mehr als 200 Ländern über Händler oder Vermieter vertrieben werden. Sie alle genügen denselben hohen Ansprüchen an Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit.





# CHINAS PIONIERE IM HOCHSEEGELN

Das Dongfeng Race Team startet beim Volvo Ocean Race für China und ist damit Teil einer langfristigen sportlichen Mission

von Julia Brandon

Die Geschichte des chinesischen Segelsports steht möglicherweise vor einem drastischen Wandel. Vollzogen wird er vom Dongfeng Race Team, einer Crew, die ausschließlich von chinesischen Sponsoren finanziert wird. Der Anteil an chinesischen Crew-Mitgliedern ist beträchtlich, sowohl auf dem Wasser als auch an Land. Und so segelt das Team nicht nur für sein Heimatland China, sondern auch stellvertretend für die Zukunft des chinesischen Segelsports.

Sowohl die Segler als auch die Support-Mitglieder des von OC Sport gemanagten Dongfeng Race Teams sind Teil einer langfristigen sportlichen Mission. Sie sollen nicht nur ein respektables Ergebnis beim Rennen der Saison 2014/15 erzielen, sondern auch den Weg in Richtung einer rein chinesischen Crew bereiten – ein Ziel, das mit dem Rennen 2020/21 erreicht werden soll. Die Erfolge des Teams bedeuten einen gewaltigen Schub für die Entwicklung des professionellen Segelsports in China. Und jeder Erfolg wirkt umso unglaublicher, wenn man bedenkt, dass die Crew quasi aus dem Nichts geschaffen wurde.

„Im Grunde genommen mussten wir alles, wofür andere im Durchschnitt zehn bis 20 Jahre brauchen, auf wenige Monate komprimieren. Das war keine leichte Aufgabe“, schildert Mark Turner, Vorstandsvorsitzender von OC Sport. „Aber das liegt in der Natur dieses Projekts. Wir versuchen, eine Basis für das Rennen im Jahr 2020 und darüber hinaus zu legen.“

Start der ersten Etappe war am 11. Oktober in der spanischen Hafenstadt Alicante. Bis Mitte Dezember sollten die sieben teilnehmenden Teams am Ende der zweiten Etappe angekommen sein, die vom südafrikanischen Kapstadt bis nach Abu Dhabi, der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate, führt. Gegen Ende Januar 2015 werden die Boote im südchinesischen Sanya erwartet. Von dort aus sind es noch sechs weitere Etappen bis zum großen Finale, das im Juni im schwedischen Göteborg stattfindet.



Ankunft in Alicante vor dem Start des Rennens

**JEDER SEINER  
ERFOLGE WIRKT UMSO  
UNGLAUBLICHER, WEIL  
DAS TEAM QUASI AUS DEM  
NICHTS GESCHAFFEN WURDE**

Fähigkeiten zu kompensieren. Und so überwiegt der Anteil professioneller Segler aus dem Westen, die aufgrund ihrer Erfahrung im Einhandsegeln die nötige Fertigkeit für dieses anspruchsvolle Rennen mitbringen. Skipper Charles Caudrelier und der schwedische Segler Martin Strömberg sind die einzigen Segler bei Dongfeng, die schon einmal am Rennen teilgenommen haben. Zudem befinden sich in der Crew des Dongfeng Race Teams sechs chinesische Segler, die →

## SEGELGESCHICK

Das neunmonatige Rennen wird keine leichte Aufgabe für die chinesischen Segler an Bord des Boots von Dongfeng. Während andere Teams mit erfahrenen Veteranen segeln, ging die chinesische Crew mit sehr geringen Kenntnissen über den Bootstyp Volvo Ocean 65 und nur wenig Erfahrung im Hochseesegeln ins Rennen. Sechs professionelle, nicht aus China stammende Segler wurden dazugeholt, um dieses Defizit mit ihren umfassenderen





## OB ZU WASSER ODER AUF DEM LAND, DIE ENTSCHLOSSENHEIT UND DIE BEGEISTERUNG SIND INSPIRIEREND

während des Rennens auf zwei bis drei Positionen an Bord und auf wichtigen Positionen an Land rotieren werden.

China kann auf eine lange Seefahrtstradition zurückblicken und hat seit acht Jahren sein eigenes olympisches Segelteam. Doch das hilft beim Hochseesegeln wenig.

„Bei den Olympischen Spielen segelt man ein kleines Boot für ein oder zwei Stunden mit hohem Tempo“, meint Turner. „Dabei kommt es nicht auf Seefahrtskunst oder die Kenntnis des Ozeans an. Man muss nicht an Bord leben, erfährt keine Unannehmlichkeiten.“

Das Dongfeng Race Team hat sich im Anschluss an eine 18-tägige Trainingsfahrt auf dem Pazifik als erstes Team offiziell für das Volvo Ocean Race 2014/15 qualifiziert. Das Team wird von Dongfeng Trucks – einem führenden chinesischen Hersteller von mittelschweren und schweren Lkw und Titelsponsor des Dongfeng Race Teams – finanziert und hat ein paar wesentliche Ziele zu erfüllen. Das erste besteht darin, das chinesische Hochseesegeln zu

fördern. Weiterhin soll es den internationalen Bekanntheitsgrad von Dongfeng an neuen wichtigen Zielmärkten wie Südafrika, Brasilien, dem Nahen Osten und Europa erhöhen. Kein anderes Sportereignis bietet hierfür eine anspruchsvollere Plattform. Doch ähnlich wie das Hochseesegeln sind auch Sponsoring und internationale Vermarktung ein relativ neues Konzept für China. Also hofft man, dass die Verschmelzung zweier neuer Initiativen weltweite Medienaufmerksamkeit erregen und gleichzeitig die Unterstützung des heimischen Publikums gewinnen wird. Man kann sagen, dass der Druck auf das Dongfeng Race Team nicht gerade gering ist.

Bislang haben zwei teilweise chinesisch gesponserte Teams am Volvo Ocean Race teilgenommen: Green Dragon beim Rennen 2008/09 und Team Sanya 2011/12. Bei beiden Teams war jeweils nur ein chinesisches Teammitglied an Bord. Sie bildeten jedoch immerhin die ersten Schritte auf dem Weg, den das Dongfeng Race Team jetzt beim Volvo Ocean Race beschreitet.

Rettingsinsel springen, ihre Teamfähigkeit beweisen und um drei Uhr morgens Intelligenztests lösen, ohne vorher geschlafen zu haben. Wir wollten sie geistig und körperlich an ihre Grenzen bringen, um zu sehen, wer von ihnen am Ende immer noch lächeln kann und einsatzfähig ist“, erklärt er.

Die Herausforderungen im Training waren gewaltig, von unüberwindbarer Seekrankheit bis hin zu totaler Erschöpfung und hohem Zeitdruck. „Ideal wäre es gewesen, wenn wir ein weiteres Jahr Zeit gehabt und mit einer Truppe von 20 Leuten hätten trainieren können“, erklärt Turner. Doch am härtesten traf alle das Element der Überraschung, nachdem sie an Bord gegangen waren. „Sie waren total geschockt“, erzählt er. „Sie hatten keine Ahnung, auf was sie sich da eingelassen hatten. Man kann es den Leuten auch nicht wirklich erklären, das muss man am eigenen Leib erfahren.“

Die Trainingsfahrt führte das Team von China über die USA bis nach Frankreich und Großbritannien – 10.000 Seemeilen über zwei Ozeane, den Pazifik und den Atlantik.

### PATRIOTISCHER EHERGEIZ

Nachdem er es ins Team geschafft hatte, sagte Yang Jiru, der mit Spitznamen „Wolf“ genannt wird: „Mein Traum geht in Erfüllung. Das ist der stolzeste Moment meines Lebens. Vor dem Dongfeng Race Team gab es in meinem Leben keine wirkliche Richtung. Jetzt schon. Ich weiß, wer ich bin und wo ich hin will. Ich werde mein Land beim Volvo Ocean Race vertreten.“

Caudrelier meint, unter den Chinesen in seiner Crew sei Cheng Ying Kit, genannt „Kit“, der erfahrenste und technisch versierteste Segler. Er und Wolf seien großartige Teamplayer: „Das ist auch einer der Gründe, weshalb sie es ins Rennteam geschafft haben“, so Caudrelier. Mit 22 Jahren ist Chen Jin Hao das jüngste Crew-Mitglied. Caudrelier meint jedoch, er habe „großes Potenzial“.

Das Dongfeng Race Team ist ein chinesisches Projekt, das von chinesischen Mitteln getragen wird – Aeolus Tyres und die Autostadt Shiyuan zählen ebenfalls zu den Sponsoren. Trotz aller offensichtlichen Nachteile strahlen doch alle Teammitglieder, ob zu Wasser oder auf dem Land, eine Entschlossenheit und Begeisterung aus, die einfach nur inspirierend ist. Was ihnen an Können und Erfahrung fehlt, machen sie durch Mut, Ehrgeiz und Hingabe wett.

„Man kann nur hoffen, dass durch diese Teilnahme das Segeln und das Sponsoring in China an Ansehen und Glaubwürdigkeit gewinnen. Und natürlich, dass das Projekt an sich erfolgreich ist“, meint Turner.

„Und es geht dabei ja nicht nur um die chinesischen Segler. Es geht auch darum, dem chinesischen Landteam beizubringen, wie ein Projekt dieser Größenordnung aus kommerzieller, logistischer, technischer und kommunikativer Sicht effektiv zu managen ist. Denn in Zukunft muss ein chinesisches Team auch diese Fertigkeiten besitzen und nicht nur segeln können.“

„China ist wieder da und steht am Beginn einer neuen Ära im Segeln“, sagt Wolf und fügt hinzu: „Mir geht es nicht nur um das Volvo Ocean Race 2014/15, sondern auch um die Zukunft des Segelns in China. Wenn der Segelsport in China erst einmal populär ist, wird die Welt staunend auf unser großes Potenzial blicken.“

Dieses Mal war der Rekrutierungsprozess etwas aufwendiger. Aus mehr als 200 Bewerbern wurden zunächst 20 Segler ausgewählt, von denen es schließlich zwölf in die letzte Auswahlrunde schafften. Der Skipper des Teams, Charles Caudrelier aus Frankreich, hatte bei der Zusammensetzung der Crew das letzte Wort. Beim intensiven Auswahlverfahren standen Sprachkenntnisse, körperliche Fitness und Segelerfahrung im Vordergrund. Die Segler Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng und Liu Xue wurden schließlich von Caudrelier als Mitglieder der Crew ausgewählt, die für China ins Rennen geht.

### HARTE HERAUSFORDERUNG

„Im Grunde haben wir sie einfach 48 Stunden lang nicht schlafen lassen“, sagt Turner. „Wir haben sie an Land und auf dem Wasser mit Unmengen an Aufgaben traktiert. Sie mussten schwimmen, in eine

Fotos: © Yann Riou/Dongfeng Race Team;  
© Alinhoa Sanchez/Volvo Ocean Race

Besuchen Sie [volvoceanrace.com](http://volvoceanrace.com), und verfolgen Sie die Fortschritte der Teams





## Der Weg zu höheren Gewinnen beginnt mit intelligenter Finanzierung

Eine Finanzierungslösung sollte flexibel sein und sich Ihrer individuellen Situation anpassen. Volvo Financial Services kennt die Bau- und Bergbauindustrie, genau wie Sie. Und darauf kommt es an. Wir kennen die Herausforderungen, wir wissen, wie Sie Ihre Maschinen einsetzen, und wir verstehen, dass Jahreszeiten manchmal eine Rolle spielen. Es sind die kleinen Dinge, die einen voranbringen. Erfahren Sie mehr auf [volvoce.com](http://volvoce.com)

Volvo Construction Equipment



DIE FAHRECKE

# IN EINKLANG MIT DER MASCHINE

Ein Fahrer aus Spanien mit einer Schwäche für klassische Musik

von Derek Workman

An der Windschutzscheibe des Radladers L110G von Volvo hängt ein Foto eines dreijährigen Jungen in einem blauen Pullover, der schüchtern lächelt. Sein Name ist Aitor Molero, und er leistet seinem stolzen Vater Eusebio während der langen Stunden hinter dem Lenkrad Gesellschaft. Dass Molero bei der Arbeit von einem Foto seines Sohnes begleitet wird, ist nichts Ungewöhnliches. Seine anderen Begleiter findet man in einem Radlader jedoch eher selten: Mozart, Beethoven und Schostakowitsch.

„Weil ich Fan von Real Madrid bin, glauben die meisten, ich hätte meinen Sohn nach Aitor Karanka benannt, einem ehemaligen Spieler und Co-Trainer des Clubs. Aber ehrlich gesagt hat meine Frau Ana den Namen ausgesucht.“ Moleros Lächeln lässt jedoch erahnen, dass er der Idee nicht ganz abgeneigt war.

## MUSIKALISCHE BANDE

Der 37-jährige Eusebio Molero unterstützt sein Team schon die meiste Zeit seines Lebens. Doch der Fußball kommt nur an zweiter Stelle nach seiner großen Leidenschaft, die auch die klassische Musikbegleitung in seiner Fahrerkabine erklärt. In seiner Freizeit spielt Molero Saxophon – gemeinsam mit 15 anderen Musikern in einer lokalen Band, der „Agrupación musical l'atropello“, sowie in einer 110 Musiker starken Stadtkapelle.

„Ich begann im Alter von sieben Jahren mit dem Musikunterricht. Aber Mitglied in einer Band wurde ich erst, als ich 14 war“, erklärt er. Er spielte Alt- und Tenorsaxophon und tut dies 23 Jahre später

immer noch. Zeit zum Üben findet er zwischen 14 und 18 Uhr, nach seiner Frühschicht bei Antonio Tarazona SL, Spaniens drittgrößtem Erzeuger von Düngemitteln und industriellen Zusatzstoffen mit Sitz in Valencia. An diesem Arbeitsplatz hat Molero sein gesamtes bisheriges Berufsleben verbracht, nur zehn Fahrminuten von seinem Zuhause in Paiporta entfernt.

„Wir spielen auf allen möglichen Festivals und Fiestas wie den Las Fallas, Valencias berühmtem Fest, das an vier Tagen im März stattfindet und vermutlich das größte Spaniens ist“, erklärt Molero. „Es mag einige überraschen, aber wir spielen auch klassische Stücke von großen Komponisten, die wir für Blasmusik adaptieren. Klassik war schon immer mein Favorit. Wenn ich in meiner Kabine sitze, läuft fast immer eine CD mit klassischer Musik. Das entspannt mich und hilft mir, mich auf meine Arbeit zu konzentrieren, vor allem, wenn wir schnell reagieren müssen. Zum Beispiel, wenn wir die Ladung eines Schüttgutfrachters umschlagen müssen, die direkt vom Hafen in Valencia an die Fabrik geliefert wird. An einem Tag schlagen wir rund 3.000 Tonnen um. Klassische Musik erleichtert mir die Arbeit ungemein.“

## DIE GUTE ALTE ZEIT?

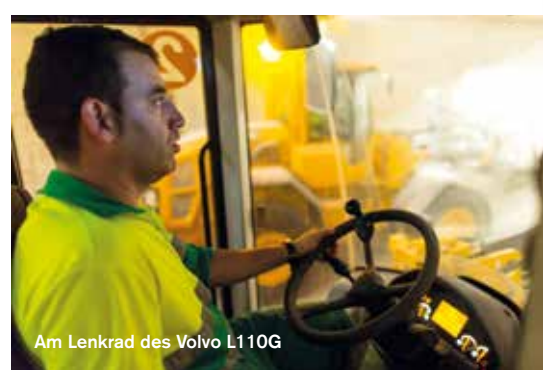
Molero ist sehr zufrieden mit der Maschine, die er täglich führt – einem von vier Volvo-Radladern, die seine Firma kürzlich gekauft hat. Sie sind Lichtjahre von der schweren Maschine entfernt, die sein Vater für Tarazona bedient hat, bevor er nach 23 Jahren Tätigkeit für das Unternehmen in den Ruhestand gegangen ist. →

Fotos von Vicent Bosch





Fahrer Eusebio Molero (links) und Jorge Tarazona von Antonio Tarazona SL kennen einander seit ihrer Kindheit



Am Lenkrad des Volvo L110G

„Schon als ich ein kleiner Junge war, nahm mich mein Vater Eusebio an den Wochenenden mit zur Arbeit. Ich bin also praktisch mit Radladern groß geworden“, erzählt er. „Die Radlader der damaligen Zeit waren sehr schwer zu bedienen. Die frühen Modelle fuhren sich wie ein Panzer. Man brauchte zum Lenken so viel Kraft, dass man sich am Ende des Tages fühlte, als hätte man im Fitnessstudio Gewichte gestemmt.“

Sich in einem Fitnessstudio zu verausgaben, wäre den meisten Menschen vor 30 Jahren nicht in den Sinn gekommen, meint er. Sie hätten sich durch harte Arbeit fit gehalten.

„Ich erinnere mich, wie mein Vater abends nach Hause kam und sich ein elektrisches Heizkissen um die Lenden legte. Damals hatten viele Fahrer Probleme mit den Nieren wegen all der Stöße, die beim Heben und Senken der Schaufel verursacht wurden.“ Ein anderes gängiges Leiden war eine schmerzhafteste Versteifung im linken Knie, weil man das linke Bein aufgrund von Platzmangel den ganzen Arbeitstag lang nicht bewegen konnte. Ergonomie am Arbeitsplatz war vor drei Jahrzehnten noch kein Thema.

## EINE MASCHINE VOLLER WUNDER

Es ist also keineswegs überraschend, dass Molero von seinem neuen Volvo L110G begeistert ist. Die Hubgerüstdämpfung (Boom Suspension System, BSS) absorbiert Stöße und verhindert das Verschütten von Material bei schnellem Fahren. Die elektrisch betriebene, weit aufschwingende Motorhaube ermöglicht eine schnelle und einfache Reinigung und Wartung. Und die automatische Motorabschaltung schaltet den Motor automatisch aus, wenn die Maschine während eines vorher festgelegten Zeitraums (zwischen zwei und 50 Minuten) nicht genutzt wird.


„Man könnte ihn mit nur einem Finger lenken, und die Hubhöhe seiner Schaufel lässt sich in zwei Sekunden neu einstellen“, schwärmt Molero. „Die Schaufel stoppt automatisch am vorgegebenen Punkt, sodass die von früher gewohnten Stöße ausbleiben. Das schont Schaufel und Boden und macht die Arbeit für den Fahrer komfortabler. Alles an diesem Radlader ist auf Produktivität ausgerichtet. Er ist extrem sparsam und bietet gleichzeitig mehr Leistung. Es ist wirklich eine Maschine voller Wunder.“

Antonio Tarazona SL ist immer noch ein Familienbetrieb. Und in gewisser Weise ist Molero Teil dieser Familie: Er und Jorge Tarazona, einer der Tarazona-Brüder, der für den Bereich Technik/Industrie verantwortlich ist, kennen sich seit ihrer Kindheit.

„Tarazona war nie ein Unternehmen, bei dem das Management im Alleingang Entscheidungen trifft, die von den Arbeitern geschluckt werden müssen“, erklärt Molero. „Als es darum ging, die Radlader auszutauschen, die wir seit acht Jahren benutzt hatten, kamen Vertreter aller

Unternehmensbereiche – Management, Verwaltung, Finanzen und operativer Betrieb – an einen Tisch.“

„Als ein Mitarbeiter von Maquinaria y Recambios de Levante SL, dem ortsansässigen autorisierten Volvo CE-Händler, einen Volvo-Radlader mitbrachte, konnten wir die Maschine in Aktion sehen. Und wir bekamen die Gelegenheit, alle Fragen zu stellen, die einen Fahrer interessieren. Die finanzielle Seite geht uns nichts an. Aber wir sind diejenigen, die Tag für Tag in der Kabine sitzen müssen. Als Fahrer können wir am besten beurteilen, worauf es bei einer Maschine ankommt und ob sie für die ihr zugeordnete Aufgabe geeignet ist.“

Molero und seine Fahrerkollegen sind zuversichtlich, dass sie an ihren Volvo-Maschinen, die mit einer erweiterten Fünf-Jahres-Garantie ausgestattet sind, noch viel Freude haben werden. 

# Mehr Spirit erleben



Alle News und Infos zu Volvo CE, einschließlich exklusiver Videos, auf Ihrem Computer oder iPad



# volvospiritmagazine.com



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](http://volvoceanrace.volvoce.com)

Volvo Construction Equipment

