

spirit



AM REISSBRETT
Maschinendesign

**PANAMA-
CONNECTION**
Straßensanierung

**FUTTER FÜR
DIE HOCHÖFEN**
Stahlproduktion in Frankreich

LEICHTER ARBEITEN MIT DEM EC220E



Nur weil Ihre Arbeitsbedingungen hart sind, bedeutet das nicht automatisch auch harte Arbeit. Der neue Volvo EC220E mit seinem umweltfreundlichen Volvo D6-Motor gemäß Tier 4f/Stufe IV setzt den Kraftstoff noch effizienter in hohe Leistung für den gesamten Arbeitszyklus um. Und auch im Inneren der Kabine ist die Arbeit noch leichter geworden. Dank der überarbeiteten Bedienoberfläche und der erleichterten Bedienung können Sie sich besser auf Ihre Arbeit konzentrieren. Sogar die regelmäßigen Wartungsarbeiten sind noch einfacher und sicherer geworden: Alle Filter sind in Gruppen angeordnet und vom Boden aus erreichbar. Angesichts der umfassenden Garantie und der überragenden Kundenbetreuung können Sie mit dem Volvo EC220E nichts falsch machen.

Entdecken Sie neue Möglichkeiten.
www.volvoce.com



VIDEO http://open.to/a/SP_EXC-E_B

Volvo Construction Equipment



WILLKOMMEN



Wartung von Volvo-Maschinen beim südfranzösischen Händler Payant PACA



Die Händler von Volvo CE gehören zu unserem wertvollsten Kapital

Ein Leitthema dieser Ausgabe ist die Bedeutung unserer Händler auf der ganzen Welt. Sie verkaufen nicht einfach nur Maschinen, sondern geben ihr Bestes, um unsere Kunden, ihr Geschäft und ihre Interessen zu verstehen. Ihre wichtige Rolle verdeutlicht unter anderem unser Bericht aus Großbritannien auf Seite 16, in dem Simon Milligan von SM Plant viel Lob von kleinen wie großen Kunden für seine wertvollen Kaufempfehlungen erhält.

Auf Seite 28 machen wir einen Ausflug nach Südfrankreich, wo Olivier Marziano vom Händler Payant PACA darauf hinweist, wie wichtig die regelmäßige Wartung unserer Maschinen ist, um unseren Kunden optimale Verfügbarkeit zu gewährleisten. Das Foto oben auf dieser Seite zeigt eine Werkstatt von Payant PACA.

Am anderen Ende der Welt, in unserem Hauptartikel aus Panama auf Seite 10, legt der Händler Comercial de Motores großen Wert auf das Training von Fahrern. Die Kunden von CDM berichten, die Schulung der Fahrer habe spürbar positive Auswirkungen auf ihre laufenden Projekte.

Unsere Händler tragen entscheidend zu unseren fortlaufenden Bemühungen bei, die Erwartungen unserer Kunden, der Allgemeinheit sowie unserer Geschäftspartner im Hinblick auf Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu erfüllen. Diese drei wichtigen Grundwerte des Volvo-Konzerns werden in unserem Interview auf Seite 6 mit Jonas Jademyr, Senior Vice President Core Value Management bei Volvo CE, näher beleuchtet.

Darüber hinaus bietet das Magazin eine Fülle an Interviews und Geschichten aus verschiedenen Teilen der Welt, zum Beispiel aus Korea (Seite 20) und Italien (Seite 24), sowie einen Einblick in die Entwicklung einer neuen Maschinenbaureihe. Hierbei handelt es sich um die kürzlich auf der Intermat in Paris präsentierte Volvo-Asphaltwalze DD105 (Seite 36).

Exklusive Videos und Fotos finden Sie in der kostenlosen digitalen Version des Magazins, das für iPhones, iPads sowie Android-Geräte zum Download bereitsteht. Videomaterial finden Sie zudem auf der **Spirit**-Website. Ganz gleich, ob Sie die digitale Ausgabe oder die in 13 Sprachen erscheinende Printversion des Magazins lesen – wir freuen uns jederzeit über Ihr Feedback via Facebook, Twitter oder per E-Mail. Alle Details dazu, wie Sie einfach und problemlos mit uns in Kontakt treten können, finden Sie in der linken Spalte. ☑



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Available on the
App Store
Volvo Spirit Magazine



GET IT ON
Google play
Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Fotos: Hauptfoto © Erik Luntang, Porträt © Piet Goethals
VS55 DE

IN DIESER AUSGABE

3 WILLKOMMEN

Volvo CE-Händler sind ein wertvoller Partner für Kunden

6 INSIDER-INTERVIEW

Ein Interview mit dem Senior Vice President Core Value Management von Volvo CE

10 PANAMA

Sanierung der legendären Panamericana

16 GROSSBRITANNIEN

Ein Blick auf zwei britische Unternehmen und ihre Volvo CE-Händler

20 SÜDKOREA

Ein familiengeführtes Bergbauunternehmen legt größten Wert auf Sicherheit

24 ITALIEN

Unterstützung für den Obstanbau

32 VOLVO CE MASTERS

Ehemalige Gewinner werben für die Teilnahme an diesem internationalen Wettbewerb

36 NEUE PRODUKTE

Die Entwicklung einer neuen Maschinenbaureihe

40 DEUTSCHLAND

Die Volvo CE-Produktionsstätte in der historischen Stadt Hameln

45 VOLVO OCEAN RACE

Knut Frostad, CEO des Volvo Ocean Race, über Rennen der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

49 DIE FAHRECKE

Der italienische Radlader-Spezialist Claudio Luca Piazzi



AUF DEM COVER

Volvo-Radlader L220H des französischen Unternehmens André Simon © Erik Luntang

28 FRANKREICH

Ein familiengeführtes Unternehmen arbeitet seit mehr als 40 Jahren mit Volvo-Maschinen



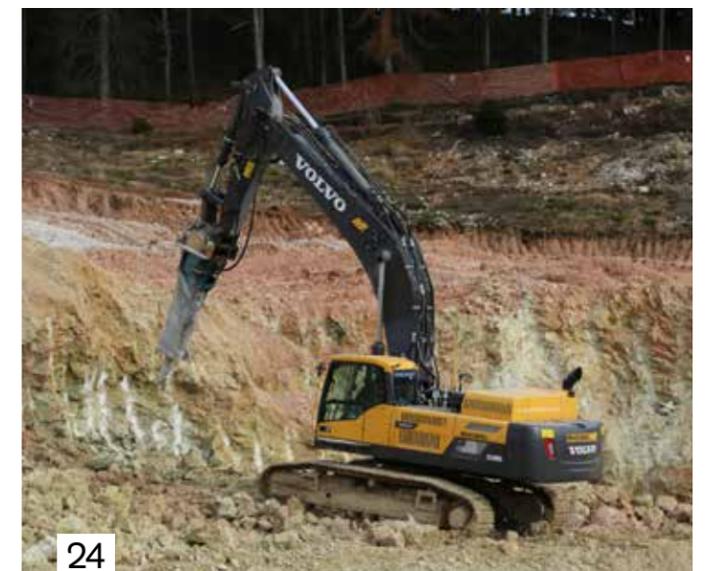
10



40



6



24

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

Juni/Juli/August 2015 NUMMER DER AUSGABE: 55

HERAUSGEBER: Volvo Construction Equipment SA

CHEFREDAKTEUR: Thorsten Poszwa

REDAKTIONELLE KOORDINATION: Krista Walsh, Mehtap Teke

EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN: CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

MIT BEITRÄGEN VON: John Bayliss, Julia Brandon, Julian Gonzalez, Nigel Griffiths,

Emilee Jennings, Patricia Kelly, Tony Lawrence, Cathy Smith

FOTOS: Dan Bigelow, Jennifer Boyles, Andrew Dixon, Piet Goethals,

Erik Luntang, Daniele Mattioli, Hans-Joachim Petrus



Bitte senden Sie sämtlichen redaktionellen Schriftverkehr per Post an Volvo CE 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 auszugeweiht 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

VON GANZEM HERZEN

Der Senior Vice President Core Value Management bei Volvo CE hat den größten Teil seiner bisherigen Karriere beim Volvo-Konzern verbracht

von Patricia Kelly

Vor weniger als einem Jahr tauschte Jonas Jademyr das idyllische Leben auf einer autofreien Insel vor der schwedischen Westküste bei Göteborg gegen die hektische Betriebsamkeit der Brüsseler Innenstadt. Wie für viele Neankömmlinge in der vielsprachigen, multikulturellen belgischen Hauptstadt stellte wohl auch für ihn der berühmte Brüsseler Straßenverkehr den größten Kulturschock dar.

Doch wenngleich er das Meer und den Bootssport vermisst, weiß Jademyr die Vorzüge des Stadtlebens zu schätzen, besonders in solch einer internationalen Stadt wie Brüssel. „Ich möchte immer neue Dinge ausprobieren und liebe es, in meiner Freizeit auf Entdeckungsreise zu gehen“, sagt er und verweist dabei vor allem auf die Nähe der belgischen Nachbarländer.

Jademyrs Umzug von Göteborg nach Brüssel entsprang dem Wunsch, „nicht nur die industrielle Seite des Unternehmens“, sondern das gesamte Geschäft seines Arbeitgebers zu verstehen. Seine früheren Positionen beschränkten sich eher auf den technischen Bereich, wo er in erster Linie operative und Managementfunktionen in Produktentwicklung und Projektmanagement ausübte.

Jademyr, der im Juli 49 wird und seine gesamte bisherige Karriere in Göteborg verbracht hat, fiel es nicht leicht, seine schwedische Heimat zurückzulassen, von seinen Verwandten und Freunden ganz zu schweigen.

„Man merkt bei so einem Schritt erst, wie viele Dinge man als selbstverständlich angesehen hat“, sagt er. „Aber alles in allem war es eine tolle neue Herausforderung, die mir richtig Spaß gemacht hat.“

KERNWERTE

Jademyr übernahm seine aktuelle Managementposition im Herbst 2013 und pendelte ein Jahr lang zwischen Belgien und Schweden, bis er schließlich vollständig nach Brüssel übersiedelte. In seiner Position ist er dafür verantwortlich, die wichtigsten Grundprinzipien des Volvo-Konzerns, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit, bei Volvo CE zu entwickeln und umzusetzen.

Diese drei Kernwerte durchdringen sämtliche Ebenen des Unternehmens. So ist er an allen Aspekten der geschäftlichen →



Aktivitäten beteiligt – von der operativen Entwicklung bis hin zu unternehmerischer Gesellschaftsverantwortung und öffentlichen Angelegenheiten. Am meisten Auswirkungen haben diese Werte, die das Verhalten und die Aktivitäten des Unternehmens bestimmen, jedoch auf die Produkte und deren Nutzer – die Kunden.

„Die Marke Volvo soll auf diesen Kernwerten aufbauen. Unsere Vision ist es, dass alle Teile des Unternehmens in Sachen Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit als führend gelten“, bekräftigt Jademyr. „Volvo CE ist heute in einer starken Position und wird im Hinblick auf diese Werte als Vorreiter angesehen. Wir sind jedoch auch gefordert, denn der Wettbewerb wird immer härter. Der strategische Teil meiner Arbeit besteht also darin, sicherzustellen, dass wir verstehen, was unseren Kunden wichtig ist, was der Wettbewerb tut und wie sich Gesellschaft und Technologien entwickeln. All dies ergibt zusammen ein Gesamtbild, auf dem unsere Planung basieren muss.“

Von diesen drei Grundprinzipien sei der Bereich Qualität traditionell der am härtesten umkämpfte, berichtet Jademyr. Doch Sicherheit und Umweltverträglichkeit holten unübersehbar auf.

„Alle Premiummarken möchten in puncto Qualität als die Nummer eins wahrgenommen werden. Im Hinblick auf Sicherheit und Umweltverträglichkeit findet derzeit ein Wandel statt. Die Öffentlichkeit erwartet heute von Unternehmen, mehr Verantwortung für die Umwelt und die Gesellschaft zu übernehmen.“

Ich glaube, viele Unternehmen haben erkannt, dass sie in Zukunft Produkte entwickeln müssen, die sicher für die Umwelt, sicher für die Fahrer und sicher für die Menschen in unserer Gesellschaft

sind. Deshalb müssen sie sich auch mehr auf diese Aspekte konzentrieren, und der Wettbewerb in diesem Bereich wird härter.“

SPITZENPOSITION

Letztlich zählt laut Jademyr nur das Urteil des Kunden. Doch was die Kernwerte des Unternehmens betrifft, hat Volvo in seinen Augen einen klaren Vorsprung.

„Diese Werte bestimmen unsere Arbeit schon seit so langer Zeit, dass sie bei uns ganz automatisch im Vordergrund stehen“, sagt er. „Sie sind Teil unserer Unternehmenskultur. Es wird sicherlich noch eine Weile dauern, bis unsere Konkurrenten in dieser Hinsicht mit uns gleichziehen können.“

Jonas Jademyr räumt ein, dass es Kunden gibt, denen es nicht um Werte geht, sondern nur darum, ihre Arbeit zu erledigen.

„Aber es gibt auch andere Unternehmen, wie unsere großen Key Accounts, die durchaus nachfragen, was wir in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz oder unternehmerischer Gesellschaftsverantwortung tun. Sie möchten wissen, wie externe Prüfungsgesellschaften uns beurteilen.“

Eine der Herausforderungen besteht darin, Produkte für die unterschiedlichsten Kunden zu entwickeln und sich dabei auch immer auf diejenigen Kunden zu fokussieren, die unsere Kernwerte wirklich zu schätzen wissen.“

Im Allgemeinen seien Kunden in den etablierten Märkten Westeuropas und Nordamerikas bereit, für umweltgerechte Produkte zu zahlen, erklärt Jademyr. In anderen Teilen der Welt liege der Fokus eher auf dem Preis-/Leistungsverhältnis. Doch das ändere sich sehr schnell.

„Mittel- und langfristig werden sich immer mehr Unternehmen

darauf verlegen, Produkte zu bauen, die sicher für die Allgemeinheit sind. Nehmen wir China als Beispiel. Dort findet eine rasante Verlagerung weg von Quantität hin zu Qualität und Umweltverträglichkeit statt.“

HIGHLIGHTS

Wie viele andere Volvo-Techniker auch hat Jonas Jademyr sein erstes Jahr am Fließband verbracht. Dort hat er das Unternehmen und seine Produkte von Grund auf kennengelernt. Das war in Göteborg bei Volvo Trucks, wo er weitere sechs Jahre in der Motorenentwicklung tätig war.

Im Alter von 26 Jahren folgten zwei Jahre bei einem anderen Maschinenhersteller, der unter anderem Volvo CE zu seinen Hauptkunden zählte, bis Jademyr 1996 schließlich wieder zur Motorenentwicklung bei Volvo Trucks zurückkehrte.

Die Akquisition von Mack und Renault führte zu einer großen Umstrukturierung und zur Gründung von Volvo Powertrain, wo Jademyr zuerst in der Produktentwicklung und anschließend als Programmmanager für die Produktparte Hochleistungsmotoren des Volvo-Konzerns tätig war, gefolgt von einer Position als Produktbereichsleiter bei Volvo Trucks ab 2005.

Im Jahr 2011 setzte er bedeutende technologische Upgrades für die erfolgreiche FH-Serie von Volvo Trucks um, die 2012 neu am Markt eingeführt wurde. Jademyr bezeichnet die zweieinhalb Jahre, die er mit dem Relaunch der FH-Serie beschäftigt war, als eines von zwei Highlights seiner Karriere.

„Zu jener Zeit war es das größte Projekt von Volvo Trucks und auch ein enormes Projekt für den Volvo-Konzern insgesamt. Damals

wechselte ich von einer leitenden Position zurück in die operative Arbeit. Das war ein erheblicher Lernprozess und eine gewaltige Herausforderung für mich, bei der ich viel über die Produkte erfahren konnte. Aber vor allem lernte ich, ein richtig großes Projekt zu leiten.“

LEBENSWERK

Mit ähnlicher Begeisterung schildert Jademyr eine seiner früheren Positionen als technischer Produktleiter für den D9-Motor, an dessen Entwicklung er 38 Monate lang von der Konzeption bis zur Markteinführung beteiligt war.

„Neue Motoren werden nicht allzu oft entwickelt“, erklärt er. „Die Arbeit an Motoren beschränkt sich meist auf deren Verbesserung und Weiterentwicklung.“

Als ich 1989 im Bereich Motorenentwicklung begann, war alles noch sehr mechanisch, der Anteil an Elektronik war noch äußerst gering. Heutzutage gilt es, Aspekte wie Produktionseffizienz und Aftermarket-Support zu beachten. Der Volvo-Konzern ist heute viel internationaler aufgestellt, seine Ressourcen und die Produktentwicklung sind über die ganze Welt verteilt. Gleichzeitig haben sich die Technologien stark weiterentwickelt

und sind komplexer geworden. Das Gleiche gilt für die Organisationsstrukturen. Einerseits ist dies auch gut und notwendig. Andererseits stellt es unsere Ressourcen und die Art und Weise, wie wir arbeiten, vor größere Herausforderungen.“

**IMMER MEHR
UNTERNEHMEN WERDEN
SICH DARAUF VERLEGEN,
PRODUKTE ZU BAUEN,
DIE SICHER FÜR DIE
ALLGEMEINHEIT SIND**

Besuchen Sie die *Spirit*-Website oder laden Sie sich die *Spirit*-App herunter, um sich das Video-Interview anzusehen

STRASSE ZUM WOHLSTAND

Nicht weniger als 28 Volvo-Maschinen kommen bei der Sanierung eines Teilstücks der legendären Panamericana zum Einsatz →

von Julian Gonzalez

Fotos von Dan Bigelow



Über eine Länge von 77 Kilometern, umgeben von üppigen Landschaften, verbindet der Panamakanal zwei große Weltmeere und belegt eindrucksvoll, was große Baukunst zu leisten im Stande ist. Heute, 101 Jahre nach der Fertigstellung dieses Bauwunders, trägt Volvo Construction Equipment dazu bei, eine andere lebensnotwendige Verbindung durch Panama zu ermöglichen: durch die Modernisierung der wichtigsten Transitstrecke des Landes, der Panamericana.

Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 823,9 Millionen Euro. Die Firma Odebrecht ist eines von fünf Unternehmen, das von der panamaischen Regierung damit beauftragt wurde, den 185 Kilometer langen Straßenabschnitt zwischen den Städten Santiago und David im Westen des Landes zu sanieren und zu verbreitern.

Odebrecht ist dabei für das längste Stück der stark abgenutzten Straße von Santiago bis Vigüi zuständig, eine Strecke, die mit 71 Kilometern Länge nur sechs Kilometer kürzer ist als der gesamte Panamakanal.

„Von diesem Projekt werden die umliegenden Gemeinden und der Tourismus gleichermaßen profitieren. Die Straße bietet Pendlern eine direkte Verbindung bis nach Costa Rica“, erklärt Victoria Palacios aus der Abteilung Unternehmenskommunikation bei Odebrecht. „Dieses Projekt wird sowohl national als auch international enorme Wirkung zeigen. Wir helfen den betroffenen Gemeinden damit, sich auf vielfältige Weise zusammenzuschließen.“

HARMONIE

Odebrecht hat seinen Hauptsitz in Salvador, Brasilien, und ist mit insgesamt 15 Unternehmen in 21 Ländern und auf vier Kontinenten vertreten. Als Spezialist im Baubereich entschied sich Odebrecht, das Santiago-Vigüi-Projekt mit einem umfassenden Ensemble an Volvo-Maschinen anzugehen: acht Raupenbagger EC220DL, drei Raupenbagger EC380DL, zwei Kompaktlader MC70, fünf Motor-Grader G940 sowie zehn Baggerlader des Typs BL60B. Gemeinsam werden sie dazu beitragen, die stark beanspruchte Straße – die derzeit eher einem bunten Flickenteppich aus Asphaltflecken, Beton und Löchern ähnelt – von zwei auf vier Spuren zu erweitern. Zudem sollen vier neue Autobridgen und sieben Fußgängerbrücken entstehen. Als zeitlicher Horizont sind für das Projekt dreieinhalb Jahre vorgesehen. Odebrecht sieht in Volvo CE den idealen Partner, um die Deadline im August 2017 einzuhalten und die gewünschten Ergebnisse zu erzielen.

„Bei solch langfristigen Projekten haben Kraftstoffeinsparungen höchste Priorität. Unsere Maschinen werden voraussichtlich insgesamt 5.000 bis 6.000 Stunden in Betrieb sein. Wenn jede Maschine im Laufe des Projekts nur vier Liter Kraftstoff pro Stunde verbraucht, können wir eine Menge an Ressourcen einsparen“, betont Claudio Da Silva, zuständiger Maschinenleiter beim Santiago-Vigüi-Projekt für Odebrecht.

Sparsame und mit modernsten Technologien ausgestattete Maschinen seien natürlich optimal, fährt Da Silva fort. Ohne eine fachgerechte Schulung der Fahrer sei das alles jedoch hinfällig. Dabei verweist er auf den EC380DL, der einen Arbeitszyklus schneller als jeder andere Bagger seiner Größe vollendet. Auf der Strecke Santiago-Vigüi müssen 5.387.018 Kubikmeter Erde ausgebaggert, bewegt und wieder ausgekippt werden – gut geschulte Fahrer sind dabei unersetzlich. →



Maschinenleiter Claudio Da Silva von Odebrecht



Zwei Kompaktlader des Typs MC70C arbeiten auf der Baustelle



Justo Santos von Volvo CE



Fünf Motor-Grader von Volvo sind bei dem Projekt im Einsatz



German Diaz vom Volvo CE-Händler CDM



Insgesamt werden elf Volvo-Bagger bei dem Projekt eingesetzt



Zwei der zehn Baggerlader BL60B, die auf diesem Straßenabschnitt beschäftigt sind

„Der Unterschied ist deutlich spürbar. Sie arbeiten sehr schnell. Vor Kurzem wandten wir uns an den örtlichen Volvo-Händler mit der Bitte um Schulungen für unsere Fahrer. Wir erhofften uns, dass sie dadurch effizienter und schneller arbeiten würden“, berichtet Da Silva. Der örtliche Volvo CE-Händler Comercial de Motores SA (CDM) weiß, wie wichtig gutes Fahrertraining ist und welchen positiven Beitrag es zu einem Projekt leisten kann.

„Ein gut geschulter Fahrer weiß genau, wie er die Maschine positionieren, die Erde aufnehmen und sich zum Beladen des Lasters drehen muss und trägt so auch zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch bei“, erklärt Justo Santos, Gebietsleiter Straßenbaumaschinen für Volvo CE Lateinamerika. „Gut ausgebildete Fahrer zu bekommen, ist in den meisten Ländern Lateinamerikas ein Problem. Sie sind sehr gefragt, weshalb häufig die Gefahr besteht, sie an einen besser zahlenden Arbeitgeber zu verlieren. Doch wenn man Maschinen hat, die einfach zu bedienen sind, kann jeder Fahrer innerhalb von zwei bis drei Stunden ausreichend geschult werden, sodass man einen beständigen Mitarbeiterstamm aufbauen kann.“

KABINENKOMFORT

Angesichts der nahenden Tropensturmsaison an der panamaischen Küste gehört die Arbeit rund um die Uhr für die 1.600 Mitarbeiter des Projekts zum ganz normalen Alltag. Darüber hinaus hat Odebrecht dafür gesorgt, dass alle Volvo-Maschinen für Sicherheit und maximalen Komfort mit geschlossenen Kabinen ausgestattet sind.

„Wir haben Fahrzeuge anderer Hersteller in unserer Flotte, deren Kabinenkomfort nicht mit dem von Volvo verglichen werden kann. Die Kabinen von Volvo sind klimatisiert, haben Radiogeräte und sind extrem gut schallisoliert“, bestätigt Da Silva. „Ein zufriedener Fahrer arbeitet härter und effizienter.“

Manche erzählten dem örtlichen Händler sogar, das Arbeiten in der Kabine einer Volvo-Maschine sei wie die Arbeit in einem Raumschiff. Fahrer Jose Montezuma, der unzählige Stunden in einem EC380DL verbringt, stimmt dem zu: „Ehrlich gesagt würde ich den Komfort dieser Maschine um nichts in der Welt eintauschen. Sie ist einfach großartig.“

AUF ABRUF

Neben der marktführenden Technologie und Sparsamkeit seiner Fahrzeuge war für Odebrecht auch der Support von Volvo CE entscheidend. Mehr als drei Stunden von Panama City entfernt muss Odebrecht 838.373 Kubikmeter an Straßenbelag und Tragschichten, 63.095 Kubikmeter Beton und mehr als 400.000 Tonnen Asphalt verlegen. Deshalb war es dem brasilianischen Unternehmen wichtig, auch in den entlegensten Gebieten schnelle Antworten auf potenzielle technische Probleme mit seinen Maschinen zu erhalten.

„Das Gute ist, dass Volvo CE einen Händler gleich in der Nähe hat. Es braucht nur einen Anruf, und schon sind sie in kürzester Zeit bei uns. Für den Fall der Fälle haben sie alle Teile vorrätig. Es ist sehr beruhigend zu wissen, dass sie die Mittel haben, den dauerhaften Betrieb unserer Volvo-Maschinen zu sichern“, schwärmt Da Silva.

„Odebrecht hat uns versichert, dass wir mit unserem Supportsystem und unserer Schnelligkeit, mit der wir defekte



Alle Maschinen sind mit geschlossenen Kabinen ausgestattet

Teile ersetzen, unsere Konkurrenten bei weitem übertreffen. Damit bestätigen sie meinen eigenen Eindruck, und das macht mich sehr stolz“, betont German Diaz vom Händler CDM.

„Wir haben vereinbart, dass sie bei jedem Verkauf einer unserer Maschinen die entsprechenden Ersatzteile vorrätig haben müssen, um unsere Kunden im Servicefall umgehend unterstützen zu können“, fügt Justo Santos von Volvo CE hinzu.

FREIE FAHRT

Seit Jahrzehnten müssen Pendler auf diesem Teil der Panamericana ihre ganzen Fahrkünste aufbieten, um die unzähligen Schlaglöcher zu umfahren und zu umgehen. Für all die kleinen Laster, unterwegs nach Panama City mit riesigen Stapeln von Bananenkisten, ist die Strecke der reinste Hindernisparcours.

Mithilfe seiner Volvo-Flotte verfolgt Odebrecht ein großes Ziel, dessen Nutzen sich nicht so sehr durch Zahlen, sondern vielmehr an den positiven Auswirkungen bemessen lässt, die es für alle Betroffenen haben wird.

„Es wird beispielsweise dazu beitragen, dass der Weg zur Schule und zur Arbeit schneller zurückgelegt werden kann. Eltern müssen am Morgen nicht mehr so früh aufbrechen und kommen

abends nicht mehr so spät nach Hause. Sie gewinnen so mehr gemeinsame Zeit mit ihren Familien“, sagt Diaz, der selbst in der Gegend lebt. „Für die Gemeinden in der Gegend bedeutet das Projekt Fortschritt und eine Fülle an neuen Chancen. Es bedeutet bessere und einfachere Erreichbarkeit von anderen Provinzen und Bezirken – allein die Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Santiago und David wird für alle eine gewaltige Verbesserung darstellen.“

DIESES PROJEKT WIRD SOWOHL NATIONAL ALS AUCH INTERNATIONAL ENORME WIRKUNG ZEIGEN

Besuchen Sie die Spirit-Website oder laden Sie sich die Spirit-App für iPhone, iPad und Android herunter, um sich einen Videobericht aus Panama anzusehen



Volvo-Bagger des Typs ECR500 und ECR88D im Einsatz für Kelbec Civils Ltd.



Volvo-Kunde Rod Cockette (links) und Volvo-Händler Simon Milligan

Fotos von Andrew Dixon

ARBEITSBEZIEHUNG

Drei britische Unternehmen bauen auf bewährte und vertraute Partner

von Tony Lawrence

Auf den ersten Blick scheinen Rod Cockette und Leigh Stevenson nicht viel gemein zu haben: Der eine ist Experte im Tiefbau, der andere im Hausbau. Stevenson ist ein Mann in den 30ern, Cockette in den 50ern. Sie leben in verschiedenen Teilen Englands – und sie haben sich nie zuvor gesehen.

Es gibt jedoch Dinge, die sie verbinden. Beide sind für Familienunternehmen tätig, die kompakte Baumaschinen besitzen und nutzen. Beide packen sehr gerne mit an. Und beide haben gerade erst neue Baumaschinen von Volvo gekauft.

Rod Cockette vertraut seit der Gründung von Kelbec Civils Ltd. vor 15 Jahren auf Volvo-Maschinen. Anfangs bestand die Firma nur aus ihm und seiner Frau. Heute arbeiten für das Unternehmen in Redditch in den englischen West Midlands 40 Mitarbeiter, darunter eine von Cockettes Töchtern.

Eines seiner Teams ist gerade dabei, eine Straße im Zentrum von Solihull, einer Kleinstadt bei Birmingham, neu zu gestalten. Auf der Baustelle sind zwei neue Bagger, ein ECR50D und

ein ECR88D, sowie eine DD15-Tandemvibrationswalze damit beschäftigt, die in die Jahre gekommenen Gehwege und Randsteine aufzubrechen und zu entfernen.

IM AUFSCHWUNG

„In den letzten 18 Monaten haben wir den Großteil unserer Maschinen erneuert“, sagt Cockette. „Viele der weniger effizienten Unternehmen in unserem Sektor haben die Konjunkturlaute der letzten Jahre nicht überlebt. Aber die Zuversicht kehrt langsam wieder zurück. Kurzum: Diese neuen Volvo-Maschinen sind extrem gut. Sie haben einen kleinen Schwenkradius und die neuesten Tier 4-Motoren. Und sie verfügen über Rückschlagventile für sicheres Heben. In Sachen Zuverlässigkeit, geringe Betriebskosten und Werterhalt kann die Konkurrenz da kaum mithalten.“

Bei unseren Volvo-Geräten gibt es kaum Ausfallzeiten. Das wäre für ein kleines Unternehmen wie das unsrige auch zu

kostspielig. Wir sind an enge Zeitpläne gebunden, deshalb müssen wir uns auf unsere Maschinen absolut verlassen können.“

Wenn Cockette eine zweite Meinung zu einer Maschine hören möchte, fragt er seine Mitarbeiter. Grant Turner, ein Vorarbeiter, der seit zehn Jahren im Betrieb ist, hat das Fahren auf Volvo-Maschinen gelernt. „Wir geben Rod immer gerne Feedback. Natürlich gibt es auch noch andere gute Maschinen. Aber die von Volvo sind schon erste Sahne“, bestätigt Turner. „Sie laufen reibungslos und haben ein gutes Ansprechverhalten, sie haben jede Menge Power und sind gleichzeitig sparsam. Und was für einen Fahrer, der den ganzen Tag in den Maschinen verbringt, besonders wichtig ist: Sie bieten unvergleichlichen Komfort.“

EINE GUTE WAHL

Rund 112 Kilometer nördlich sitzt Leigh Stevenson an der Steuerung eines Volvo-Kompaktbaggers des Typs EC27C, mit dem er Baumwurzeln ausreißt, Erde aushebt und mit den Rodungen für eine neue Baustelle in Clay Cross nahe Chesterfield beginnt. Hier möchte Kirk Hallam Homes, die Firma von Stevensons Vater Clive, neun neue Häuser bauen. Im Gegensatz zu Cockette steht Stevenson ganz am Anfang seiner Erfahrungen mit Volvo. „Wir haben unseren EC27C erst seit knapp einem Monat“, sagt er. „Es ist unser erster Volvo, aber wir sind uns jetzt schon sicher, dass wir uns für die richtige Maschine entschieden haben.“

Stevensons Vater führt die zehn Mitarbeiter starke Firma gemeinsam mit seinen Söhnen Jamie und Leigh. Sein dritter Sohn Ryan arbeitet ebenfalls im Unternehmen. Der Vater →



Volvo-Händler Simon Milligan prüft die DD15-Tandemvibrationswalze auf Herz und Nieren



Die Kunden Leigh (links) und Ryan Stevenson (rechts) mit Volvo-Händler Simon Milligan (Mitte)



Die erste Volvo-Maschine des Familienunternehmens Kirk Hallam Homes



Leigh Stevenson an der Steuerung des Kompaktbaggers EC27C

wollte ein Fahrzeug einer anderen Marke erwerben. Leigh Stevenson testete Maschinen von drei Herstellern und sprach anschließend mit einem Freund, der in der Branche arbeitet. „Er sagte, wenn es sein Geld wäre, würde er einen Volvo kaufen“, erzählt Stevenson. „Ich mache die meisten Baggerarbeiten. Der Volvo vermittelt ein angenehmes Fahrgefühl – er ist wirklich ganz auf den Fahrer abgestimmt. Und er ist leistungsstark. Wenn ich Maschinen teste, grabe ich ein Loch und fahre dann hinein. Eines der anderen Modelle kam nicht wieder heraus, bis ich den Rückwärtsgang einlegte. Kabine und Sitz des Volvo sind komfortabel, seine Verarbeitung ist erstklassig. Und es gibt noch viele andere Details, die den Unterschied machen, wie der einfache Wechsel von Anbaugeräten. Es gibt Leute, die Kompaktmaschinen für Spielzeug halten, aber dieser Bagger ist alles andere als das. Nachdem wir den Volvo gekauft hatten, hat mein Dad ihn ausprobiert. Jetzt ist er ganz meiner Meinung. Er bringt genau das, was wir erwartet haben – und noch einiges mehr.“

SELBSTSTÄNDIGKEIT

Es habe noch einen anderen entscheidenden Grund für den Kauf des Volvo gegeben, fügt Stevenson hinzu. Und das sei Simon Milligan gewesen. Milligan und seine Frau Sandie leiten ein Handels- und Vertriebsunternehmen für Volvo Construction Equipment namens SM Plant Ltd. Auch ihre Söhne Sam und Mikey arbeiten in dem Familienbetrieb, der auf engen Beziehungen aufgebaut ist. Nach einer erfolgreichen Karriere bei großen Baumaschinenherstellern

und -händlern kehrte Milligan seiner Position als Verkaufsleiter den Rücken und machte sich selbstständig. Seine Kontakte bei Volvo CE meldeten sich bald darauf bei ihm, und der Rest ist Geschichte. Heute, 15 Jahre danach, hat er 18 Mitarbeiter – darunter sechs von Volvo CE geschulte Servicetechniker. Sein Unternehmen wächst kontinuierlich und besitzt Depots in Birmingham und Rugby. Ein drittes wird gerade von seinem Sohn Sam in Ascot, Berkshire, errichtet.

GROSSE ERWARTUNGEN

Als Stevenson Milligan sagte, dass er den zweieinhalb Tonnen schweren ECR25D haben wollte, fragte Milligan ihn nach dem Grund. „Er war der Einzige, der das getan hat“, erinnert sich Stevenson. „Die anderen holten einfach ihre Bestellblöcke heraus. Wir sprachen darüber, wie die Maschine eingesetzt werden sollte, über den aus Sicherheitsgründen nötigen Schwenkradius und über den Transport von einer Baustelle zur nächsten. Dann sagte Simon, wir bräuchten den etwas größeren EC27C. Und er hatte absolut Recht.“ Milligan ist der Ansicht, die Marke Volvo spreche für sich selbst. Es sei allgemein bekannt, dass sie für Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit stehe. „Unsere Aufgabe besteht darin, die Marke und ihre Kernwerte bestmöglich zu unterstützen“, sagt er. „Letztendlich ist Vertrauen das A und O. Wir haben

sehr unterschiedliche Kunden. Kompaktmaschinen und ihre Eigentümer bilden einen speziellen Sektor mit einer ganz eigenen Denkweise. Dieser Bereich ist sehr dynamisch. Hat sich ein Kunde für einen Volvo entschieden, möchte er ihn auch sofort geliefert bekommen. Und wenn er sich um sechs Uhr morgens mit einem Problem bei dir meldet, sollst du am besten eine Minute später vor Ort sein, um es zu lösen. Erfolgreiche Eigentümer und Fahrer führen ihr Geschäft sehr zielstrebig und arbeiten hart für ihr Geld. Sie können sich keine Verzögerungen leisten.

VOLVO IST EINE GLOBALE MARKE, UND DIE LEUTE VON VOLVO LASSEN EINEN NIEMALS IM STICH

„Volvo ist eine globale Marke. Und die Leute von Volvo lassen einen niemals im Stich. Genau wie wir. Wir verkaufen nicht nur Maschinen, kümmern uns nicht nur um die Finanzierung oder stellen einfach nur Serviceverträge bereit – wir bieten auch Lösungen an. Entscheidend ist, wie wir auf die Bedürfnisse unserer Kunden reagieren. Ich kenne unsere Gegend, und deshalb Sorge ich dafür, dass wir jedes Mal eine Schippe drauflegen. Erwartungen zu erfüllen ist gut. Sie zu übertreffen noch viel besser.“ Oder, wie Rod Cockett es ausdrückt: „Wir achten auf unsere Maschinen, aber die richtigen Service- und Wartungsarbeiten überlassen wir den Experten. Wenn ich etwas brauche, rufe ich einfach bei SM Plant an. Mehr ist nicht nötig. Ich weiß, dass sie mein Problem lösen werden. Wenn Simon sagt: ‚Ich übernehme das‘, dann kann ich mich beruhigt zurücklehnen.“

KEIN STEIN AUF DEM ANDEREN

Sicherheit ist der Grundpfeiler
eines erfolgreichen Steinbruchs →

von Emilee Jennings

Fotos von Daniele Mattioli



Wenn die Sonne an einem Wintertag im Süden Koreas aufgeht, sind die Fahrer im Sandsteinbruch Gunwi bereits fleißig am Arbeiten. Volvo-Raupenbagger des Typs EC700C und knickgelenkte Dumper des Typs A40F gehen im Steinbruch ihren täglichen Aktivitäten nach.

In dem von Bo-kwang Industry in der südkoreanischen Provinz Nord-Gyeongsang betriebenen Steinbruch Gunwi wird elf Stunden am Tag und an sechs Tagen die Woche Sandstein abgebaut. Zunächst werden kleinere Brocken aus dem Sedimentgestein herausgebrochen, die von den EC700C aufgenommen und auf die A40F geladen werden. Danach werden diese Steinbrocken zu noch kleineren Teilen oder Sandpulver verarbeitet, bevor sie schließlich an ein Transportbetonwerk geliefert werden.

AUF NUMMER SICHER

Vor einigen Jahren wurde dieser geschäftige und umtriebige Ort Zeuge eines lebensgefährlichen Unfalls. Byung-youn Park, CEO von Bo-kwang Industry und zuständig für den täglichen Betrieb, sagt: „Die Sicherheit unserer Mitarbeiter genießt höchste Priorität.“ Park erinnert sich noch gut an den Zwischenfall, als ein Fahrer bei der Ausübung von Routineaufgaben einen Unfall hatte. „Dank der Volvo-Maschine blieb der Fahrer zum Glück unverletzt.“

Sicherheit steht für dieses familiengeführte Bergbauunternehmen an erster Stelle. „Meiner Ansicht nach ist nichts so wichtig wie die Sicherheit. Deshalb führen wir regelmäßig entsprechende Schulungen für unsere Mitarbeiter durch. Ich lege viel Wert darauf, jeden Mitarbeiter über wichtige Sicherheitsaspekte aufzuklären, damit Gefahrensituationen von vornherein vermieden werden.“

FAMILIENANGELEGENHEIT

Der Sandsteinbruch erstreckt sich über mehr als 430.000 Quadratmeter. Neun Mitarbeiter arbeiten im Büro, 30 in der Produktion. Unterstützt werden sie von sieben Volvo-Maschinen – drei A40F und vier EC700C.

Der 42-jährige Park leitet den Steinbruch seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2004. „Mein Vater gründete das Bergbauunternehmen vor 30 Jahren. An einem anderen Standort leitet mein Bruder ein ähnliches Unternehmen, das unsere Tochtergesellschaft ist.“

Die Sandsteinproduktion von Bo-kwang Industry umfasst prinzipiell zwei Phasen des Abbaus und der Verarbeitung. Im ersten Schritt erfolgt der Zugriff auf das Sandsteinvorkommen und der Abbau durch die Fahrer, die dazu kleine Risse im Stein ausfindig machen oder selbst erzeugen. Kyoo-sung Cho, Fahrer eines EC700C, erklärt seine Rolle wie folgt: „Bevor die Steine in den Brecher kommen, muss ich die größeren aussortieren.“

Die Dumper bringen das Material dann zum Brecher. Dort wird es zur benötigten Größe verarbeitet und schließlich zum jeweiligen Bestimmungsort abtransportiert.

Park muss darauf achten, dass der Steinbruch produktiv und kosteneffizient arbeitet. Einer der Hauptgründe, weshalb er sich für Volvo entschieden habe, sei die Kraftstoffeffizienz der Maschinen. „Wir begannen im Mai 2012 mit der Nutzung von



Die Bagger beladen die Dumper mit Steinen



Einer von drei knickgelenkten Dumpfern des Typs A40F im Steinbruch

SICHERHEIT HAT FÜR UNS HÖCHSTE PRIORITÄT



Byung-youn Park, CEO von Bo-kwang Industry



Fahrer Kyoo-sung Cho

Volvo-Maschinen, um unsere Kraftstoffkosten zu verringern. Ich hatte immer wieder gehört, dass Volvo verglichen mit anderen Marken sehr kraftstoffeffizient ist. Darüber hinaus ist der EC700C eine hervorragende und leistungsstarke Maschine.“

Aus Sicht der Geschäftsführung sind Sicherheit und Effizienz besonders wichtig für den reibungslosen Betrieb des Steinbruchs. Doch für die Fahrer steht auch der Komfort ganz oben auf der Wunschliste. Cho weiß den Komfort seiner Kabine zu schätzen, in der er jeden seiner Arbeitstage verbringt. „Der Steuerungshebel ist sehr leicht zu bedienen. Und weil der Bagger leiser ist als andere Maschinen, ermüdet man nicht so schnell.“

Nach vier Jahren im Steinbruch ist dieser Fahrer vollkommen von den Volvo-Maschinen überzeugt. Durch ihre Geräumigkeit, ihre Sicherheit und ihren Komfort erleichtern sie es den Fahrern, die täglichen Herausforderungen in dieser potenziell gefährlichen Umgebung erfolgreich zu meistern. 

Besuchen Sie die *Spirit*-Website oder laden Sie sich die *Spirit*-App für iPhone, iPad und Android herunter, um sich einen Videobericht aus dem Steinbruch anzusehen

FRUCHTBARE PARTNERSCHAFT

Der Bau eines neuen Reservoirs verhilft dem Obstanbau in Norditalien zur Blüte →

von John Bayliss

Fotos von Jennifer Boyles



Carlo Brentari, Präsident des
Konsortiums Miglioramento Fondiario

DIE AUFGABE BESTEHT DARIN, EINEN KÜNSTLICHEN SEE FÜR DIE APFELGÄRTEN ANZULEGEN



Eines der Reservoirs im Bau

Äpfel werden im norditalienischen Trentino schon seit über 2.000 Jahren angebaut. Die Obstbauern sind meist kleine, lokale Erzeuger, deren Familienbetriebe häufig auf eine jahrhundertalte Geschichte zurückblicken. Das Val di Non liegt auf einer Höhe von 500 bis 1.000 Metern über dem Meeresspiegel. Das besondere Mikroklima dieses Tals sorgt dafür, dass die hier angebauten Äpfel einzigartig in Geschmack, Farbe und Biss sind.

In den 1980er Jahren stellten die Obstbauern des Tals fest, dass der Markt mit Früchten geflutet wurde, die nicht wirklich aus der Region stammten. Deshalb beschlossen sie, einen gemeinsamen Namen für ihre Erzeugnisse eintragen zu lassen, der für authentische Herkunft bürgt. So entstand die kollektive Marke „Melinda“. Sie ist Eigentum einer Genossenschaft, über deren strategische Ausrichtung und Verwaltung die Obstbauern selbst entscheiden.

Dank dieses Schritts konnten sich die Äpfel als feste Größe am Markt etablieren. Der Region verhalf es zu einem Wachstum, um das sie in anderen Teilen Italiens in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten beneidet wird.

WASSERKRAFT

Die Weiterentwicklung der Agrarindustrie stellt die Erzeuger jedoch auch vor neue Herausforderungen. Nicht zuletzt wird

eine zuverlässige und regelmäßige Wasserversorgung während der Anbausaison benötigt.

Um diesen Bedarf zu decken, werden derzeit zwei riesige Reservoirs in den Bergen oberhalb der Apfelgärten des Val di Non angelegt. 2010 begann im Gebiet „Sieben Lärchen“ der Bau des ersten Reservoirs, das bei Abschluss der Hauptarbeiten im Jahr 2015 rund 300.000 Liter Wasser fassen wird.

Laut Carlo Brentari, Präsident des Konsortiums Miglioramento Fondiario, einer privatrechtlichen Einrichtung zur Verbesserung der Bodenqualität, handelt es sich um ein sehr weitreichendes Projekt. „Die Aufgabe besteht darin, einen künstlichen See für die Apfelgärten in diesem Tal anzulegen.“

Und hier kommen die Bagger von Volvo ins Spiel, die mit ihrer Leistungsstärke rund 400.000 Kubikmeter Erde bewegen, um Platz für den neuen Wasserspeicher zu schaffen. Das Wasser wird aus einer Bergquelle in 1.100 Metern Höhe in das Reservoir geleitet. Die Schwerkraft sorgt für den regulierten Fluss des Wassers durch eine Pipeline bis zu den Apfelgärten am Talgrund.

„In diesem Jahr werden wir erst einmal ausgiebig testen. Das Becken muss gefüllt und wieder geleert werden, um sicherzustellen, dass alles problemlos

funktioniert“, erklärt Brentari. Wir gehen davon aus, dass es im März/April 2016 voll in Betrieb genommen werden kann.“ Drei Volvo-Bagger der Serie EC480E sind in diesem Teil des

Projekts im Einsatz. Der letzte dieser Bagger wurde Ende 2014 in Betrieb genommen.

PERFEKT AUSGESTATTET

Dieses aktuelle, besonders effiziente Modell ist mit dem einzigartigen ECO-Modus von Volvo ausgestattet, der den Strömungs- und Druckverlust im hydraulischen System reduziert. Dazu kommen der robuste ebenso robuste wie leistungsstarke Motor gemäß Stufe IV/Tier 4 Final und ein verstärkter Unterwagen. Und die ergonomisch gestaltete Kabine mit ihren optimal positionierten Steuerelementen bietet dem Fahrer eine komfortable Arbeitsumgebung.

Diese drei Maschinen – der neue EC480E sowie ein EC480D und ein EC250D – heben das Becken aus und laden das Material auf Dumper für den Abtransport. Ein Teil des Aushubmaterials wird für die Landschaftsgestaltung rund um das Reservoir genutzt, während der Rest zu anderen Baustoffen weiterverarbeitet wird.

Am Hauptsitz des Bauleitungsunternehmens Misconel im Val di Fiemme finden Recycling und Umnutzung im großen Stil statt. Auch hier springen gleich Maschinen von Volvo ins Auge, unter anderem ein Radlader L250G und ein Raupenbagger EC300D. Giulio Misconel, der Inhaber des Unternehmens, gibt an, dass er zufrieden mit den Maschinen von Volvo CE ist.

„Um das Projekt in der geforderten Zeit abzuschließen, waren effiziente Maschinen nötig. Deshalb haben wir viele Modelle von Volvo. Unter anderem haben wir uns für neue Maschinen der aktuellen Baureihen entschieden. Die neuen Bagger der E-Serie

erfüllen alle Anforderungen des Projekts. Sie sind schneller und verbrauchen weniger Kraftstoff verglichen mit anderen Maschinen derselben Kategorie.“

Ganz im Einklang mit den Kernwerten Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit betont Misconel, dass er sich der Bedeutung des Titels Weltkulturerbe, den die UNESCO der Region verliehen hat, sehr bewusst ist. Das Val di Fiemme war bereits dreimal Ausrichter der Nordischen Ski-Weltmeisterschaften Misconel war dabei am Bau neuer Pisten, Schanzen sowie verschiedener Fremdenverkehrseinrichtungen beteiligt. „Bei allem, was wir tun, versuchen wir, die Umgebung so zu gestalten, dass die bestehende Naturkulisse bewahrt wird“, erklärt er.

APFELUMSATZ

Ökologische Nachhaltigkeit ist für den Erfolg des Apfelanbaus in der Region entscheidend. Jedes Jahr werden mehr als 300.000 Tonnen Äpfel im Val di Non geerntet. Das entspricht mehr als 60 Prozent aller im Trentino erzeugten Äpfel sowie zehn Prozent der italienischen und fünf Prozent der gesamten europäischen Produktion.

Rund ein Viertel der hier geernteten Melinda-Äpfel werden exportiert. Der Jahresumsatz der Apfelbauerngenossenschaft erreicht mittlerweile annähernd 160 Millionen Euro. Das Sieben-Lärchen-Reservoir und das zugehörige Wasserbecken werden dazu beitragen, diesen Erfolg auch in Zukunft zu sichern. ☞

Besuchen Sie die *Spirit*-Website oder laden Sie sich die *Spirit*-App herunter, um sich einen Videobericht anzusehen



VERLÄSSLICH WIE STAHL

Ein familiengeführtes Unternehmen arbeitet seit
mehr als 40 Jahren mit Volvo-Maschinen →

von Cathy Smith

Fotos von Erik Luntang



Jean-Paul Simon (links), CEO von André Simon, mit Olivier Marziano vom Volvo CE-Händler Payant PACA

Nach ihrer Atlantiküberquerung wird die *Diamantina* im Hafen des französischen Fos-sur-Mer am Tiefseedock vertäut. Der Schüttgutfrachter war in Norfolk, Virginia, zu seiner Überfahrt gestartet. Riesige Krane entladen ihre 80.000 Tonnen schwere Kohlenfracht, die für die Hochöfen des wenige hundert Meter entfernten Stahlwerks von ArcelorMittal vorgesehen ist.

Dieser Abschnitt der Mittelmeerküste hat wenig mit den noblen Gegenden um Nizza und St. Tropez gemein. Doch auch wenn er keine Augenweide sein mag, ist er unglaublich faszinierend.

Gigantische Netzwerke rostiger Förderbänder transportieren die Kohle zu großen Lagerstellen, wo sie von Volvo-Radladern des Typs L180H aufgeschaufelt und zu kleinen Bergen aufgehäuft werden. Mit lautem Gedröhne fahren die Maschinen dabei die beunruhigend steilen Hänge der bis zu zehn Meter hohen Haufen hinauf und hinunter.

An anderen Lagerstellen gibt es ähnlich sorgfältig errichtete Pyramiden, doch diese bestehen aus pulverisierten Mineralien. Das Rot und Orange der hier gelagerten Eisenoxide erinnert an einen überdimensionalen Gewürzmarkt.

„Die Herstellung von Stahl ist ein bisschen wie Kochen – man braucht ein wenig hiervon und ein wenig davon“, erklärt Betriebsleiter Bruno Gilles.

Alles an diesem Ort bewegt sich in gewaltigen Dimensionen. Acht Millionen Tonnen an Kohle und Mineralien werden jedes

Jahr von den Docks ins Stahlwerk befördert. Für den Transport ist das ortsansässige Unternehmen André Simon SARL zuständig.

Seit die Firma 1972 den Zuschlag für diese Aufgabe bekommen hat, wurden ausschließlich Maschinen von Volvo zugekauft – insgesamt rund 300 Stück.

FLEXIBILITÄT

„Die Maschinen arbeiten hier unter harten Bedingungen. Manche von ihnen arbeiten 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr. Es ist eine schwere, staubige Arbeit“, erklärt Inhaber Jean-Paul Simon. „Deshalb vertrauen wir seit Beginn unserer Tätigkeit hier auf Volvo. Diese Geräte sind effizient und flexibel.“

Die Maschinen nutzen sich unter diesen Bedingungen stark ab. Deshalb werden sie alle zwei Jahre ersetzt. Zuletzt orderte das Unternehmen zwei Radlader vom Typ L120H und L220H. Beide sind jetzt rund um die

Uhr mit dem Be- und Entladen von Kohle und Mineralien für die Kokerei und die Hochöfen von ArcelorMittal beschäftigt.

Der hier produzierte Flachstahl findet sowohl in der Automobilindustrie als auch in Stahlrohren und Konservendosen Verwendung. Im Jahr 2009 habe der Einbruch der Stahlindustrie heftige Auswirkungen auf sein Unternehmen gehabt, erzählt Simon. „Im ersten Quartal 2009 haben wir praktisch über



Nacht 50 Prozent unseres Geschäfts verloren“, sagt er. Doch das Unternehmen hat die Krise überstanden und ist mittlerweile besser ausgelastet als vorher. Simon kann wieder erleichtert durchatmen.

„Wir haben uns wieder erholt, aber dafür haben wir es heute mit einem globaleren und stärker umkämpften Umfeld zu tun, dass immer weniger linear strukturiert ist“, erklärt Simon.

Das Stahlwerk vertraut auf die Effizienz seiner Maschinen. Dementsprechend stolz ist Simon auch, wenn seine Flotte aus elf Volvo-Maschinen zum Schichtwechsel auf dem Platz außerhalb seines Büros einrollt.

OPTIMAL EINGESETZT

Jede Maschine erfüllt eine ganz bestimmte Aufgabe: Der L50E arbeitet auf engem Raum im Inneren des Stahlwerks, der L180G häuft Kohle und Mineralien auf, und der L220H belädt die Lastwagen. „Der L120H ist unser Mädchen für alles – er macht von allem etwas“, berichtet Simon.

Olivier Marziano, kaufmännischer Leiter beim örtlichen Händler Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), hat dem Unternehmen die Maschinen verlaufen. Er sich über den prestigeträchtigen Kunden, der als Aushängeschild für Volvo CE fungiert. „Besucher des Hafens von Fos sehen unsere Maschinen, und das bringt uns weitere Kunden“, bestätigt Marziano. „Mit jeder Maschine gewinnen wir früher oder später einen neuen Kunden.“

Doch Marziano ruht sich nicht gerne auf seinen Lorbeeren aus. Er arbeitet unaufhörlich daran, die komplexen Anforderungen von Simons Geschäft zu verstehen.

ZUVERLÄSSIGKEIT

„Die Firma gehört zu unseren ältesten Kunden und bleibt uns treu, weil wir unser Geschäft ernst nehmen“, erklärt Marziano. „Wenn Maschinen wie die von Simon 24 Stunden am Tag

arbeiten, kann man sich keine Ausfälle leisten. Man braucht zuverlässige und komfortable Fahrzeuge, denn die Fahrer arbeiten auch in der Nacht unter schwierigen Bedingungen.“

Jean-Paul Simon erklärt, er werde regelmäßig von Herstellern angesprochen, die zu Volvo CE in Konkurrenz stehen und in diesem bedeutenden Geschäft mitmischen möchten.

Doch er entgegnet, dass sein Vater André bereits vor mehr als 40 Jahren auf Volvo vertraut und das Unternehmen der Marke seither treu geblieben ist.

„Wir sind Volvo sehr verbunden“, sagt er und fügt spitzbübisch hinzu: „Auch wenn so mancher Wettbewerber das gerne ändern würde.“

Besuchen Sie die *Spirit*-Website oder laden Sie sich die *Spirit*-App herunter, um sich einen Videobericht anzusehen

WIR SIND DER MARKE VOLVO SEHR VERBUNDEN



MEISTERKLASSE

Ehemalige Gewinner werben begeistert für die Teilnahme an den nächsten Volvo CE Masters

von Tony Lawrence

Von links: Mark Armsworth, Matthew Needham, Billy Heywood, Chris Walker

Für alle Servicetechniker oder Ersatzteilspezialisten, die sich noch fragen, ob sie an den Volvo CE Masters 2015/16 teilnehmen sollen, hat Chris Walker nur eine Antwort: „Nichts wie ran!“

Walker, ein Ersatzteilexperte aus Warrington im Nordwesten Englands, war Teil des britischen Volvo CE-Teams, das in der Saison 2013/14 die Masters gewann. Er erinnert sich an den Wettbewerb, als sei es gestern gewesen.

„Die Masters sind etwas ganz Besonderes – ich habe in vielerlei Hinsicht von der Teilnahme profitiert“, sagt er. „Ich habe Dinge gelernt, die ich bei meiner täglichen Arbeit anwenden kann. Es war faszinierend, Leute aus anderen Teilen der Welt zu treffen, die demselben Job nachgehen. Ich habe es wirklich genossen – und es war die intensivste Erfahrung, die ich bisher gemacht habe.“

Wenn man mich fragt, ich würde jedem raten: nicht lange nachdenken – heute noch anmelden!“

WERTVOLLES KAPITAL

Walkers Begeisterung für den Wettbewerb, den er gemeinsam mit Teamleiter Mark Armsworth sowie seinen Kollegen und Freunden Billy Heywood und Matthew Needham aus Warrington

gewonnen hat, freut Johan Klacksell, Sprecher dieses besonderen Events, ganz besonders.

Klacksell, Systems and Media Manager Global Competence Development bei Volvo CE, gehört zum Organisationsteam des diesjährigen Wettbewerbs, der im August 2015 beginnt und fast 13 Monate später endet.

„Bei der letzten Ausgabe hatten wir rund 2.500 Teilnehmer, und wir möchten uns dieses Mal noch ein wenig steigern“, sagt er. „Es ist ein großartiger Wettbewerb, und er wird immer größer.“

Einerseits bietet er jede Menge Spaß und Spannung und ist sehr informativ. Andererseits zeigt er auch, wie professionell und leidenschaftlich unsere Servicemitarbeiter und Ersatzteilspezialisten bei der Sache sind. Sie möchten ihre eigenen Fähigkeiten ständig verbessern, und das macht sie zum wertvollen Kapital für Volvo CE.“

Die Masters, 1990 ursprünglich als Einzelevent ins Leben gerufen, sind für alle Ersatzteil- und Servicetechniker von Volvo CE-Händlern offen. In den ersten Runden treten die Teilnehmer einzeln an und müssen bei sich vor Ort online theoretische Fragen beantworten.

Aus den Gewinnern werden anschließend Teams zusammengestellt, die im Verlauf des Wettbewerbs sowohl theoretische als auch praktische Tests auf lokaler, nationaler →



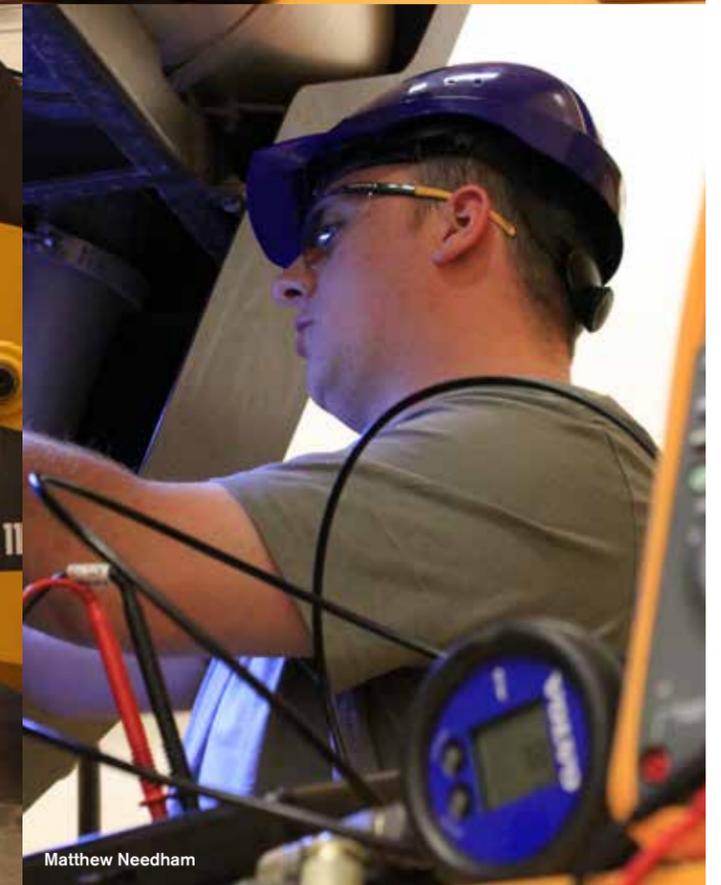
Matthew Needham und Billy Heywood



Chris Walker



Billy Heywood und Matthew Needham



Matthew Needham



Galadinner zur Preisverleihung 2013/14 in Eskilstuna, Schweden

und internationaler Ebene absolvieren müssen. Die beiden besten Teams aus jeder Region – Amerika, Asien-Pazifik, China und EMEA (Europa, Naher Osten, Afrika) – qualifizieren sich schließlich für das große Finale in Eskilstuna, Schweden.

AUF FEHLERSUCHE

Neben technischen Fähigkeiten und Fachwissen müssen die Teilnehmer ihre Professionalität unter Beweis stellen, und dass sie sich bei ihrer Arbeit stets an den Volvo-Kernwerten Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit orientieren.

Ein großer Teil des Wettbewerbs besteht darin, in verschiedenen Maschinen versteckte Fehler zu finden.

„Billy, Matt und ich sind schon seit Langem befreundet. Unsere Aufregung steigerte sich von Runde zu Runde“, erinnert sich Walker. „Ich hatte schon einmal am Wettbewerb teilgenommen, war aber nicht über das britische Finale hinausgekommen. Dieses Mal wurden wir in unserem Land Erster und reisten für die nächsten Runden nach Deutschland und Schweden. Als wir dann

das Finale erreichten, waren wir komplett aus dem Häuschen. Im Finale dachten wir schon, es wäre alles vorbei, weil wir uns bei einer Maschine einen Patzer leisteten: Wir hatten den Fehler gefunden, aber der Kapillarschlauch wurde in einem Scharnier eingeklemmt, sodass Öl auslief. Doch wir bekamen das glücklicherweise in den Griff, es blieb also ohne schwerwiegende Folgen.

Ich wollte schon immer nach Schweden reisen, um zu sehen, wie Volvo CE dort arbeitet. Wir waren eine ganze Woche dort und hatten ein tolles Programm – einmal fuhren wir sogar zum Krabbenfischen aufs Meer.

Ich hatte nach dem Wettbewerb das Gefühl, wirklich etwas erreicht zu haben. Und Matt hat es seither sogar zum Produktexperten für Großbritannien geschafft.

Als ich bei Volvo begann, hielt ich den Hof sauber und half im Lager aus. Jetzt habe ich die Masters gewonnen, was einfach großartig ist. Mein Ziel ist es, Abteilungsleiter für Ersatzteile zu werden.“

**NICHT LANGE
NACHDENKEN – HEUTE
NOCH ANMELDEN!**

Besuchen Sie www.volvocemasters.com, um alles über die Teilnahme am Wettbewerb 2015/16 zu erfahren



**WILLKOMMEN ZUR KLIMASCHUTZINITIATIVE
DER BAUINDUSTRIE**

Volvo CE hat die Construction Climate Challenge für mehr Umweltbewusstsein in der Bauindustrie ins Leben gerufen. Die Initiative soll den Dialog zwischen Baubranche, Wissenschaft und Politik fördern. Zudem stellt die CCC Mittel für neue Forschungsprojekte bereit und bietet ein Forum zum Austausch von Fachwissen und Ressourcen, damit die Branche etwas für die nachfolgenden Generationen verändern kann.

Volvo CE setzt sich seit Langem dafür ein, die schädlichen Emissionen seiner Produkte und Einrichtungen zu reduzieren. Das Problem des Klimawandels ist jedoch zu groß, um von einem Unternehmen allein bewältigt zu werden. Schon 1972 fasste der ehemalige Präsident und CEO des Volvo-Konzerns, Pehr G. Gyllenhammar, es treffend zusammen: „Wir sind Teil des Problems – aber wir sind auch Teil der Lösung.“

Mehr über die Construction Climate Challenge erfahren Sie hier: constructionclimatechallenge.com



SCHLÜSSIGER ENTWURF

Das Volvo CE-Werk im niedersächsischen Hameln stellte sich der Herausforderung, eine Maschine von Grund auf neu zu entwerfen – die Asphaltwalze DD105

von Nigel Griffiths

Auch wenn in der dreijährigen Entwicklungsphase verschiedene Volvo-Standorte am Design der Asphaltwalze DD105 beteiligt waren – bei ihrem Debüt auf der Intermat in Paris prangte ein unübersehbares „Made in Hameln“ auf ihrer Karosserie. Das Produktentwicklungsteam nutzte die Ressourcen von Volvo auf der ganzen Welt. Doch der Hauptanteil an Inspiration und technischem Know-how kam aus dem Werk in Hameln, der historischen Stadt, die für die Legende vom Rattenfänger berühmt ist.

„Anfang 2012 analysierten wir das Produktangebot unserer Konkurrenten und erkannten, dass es auf dem Markt Raum für eine neue Volvo-Produktreihe gab. Also machten wir uns daran, eine neue Maschine zu entwerfen“, erklärt Systemingenieur Michael Kreische. „Wir begannen bei Null und hatten so die Freiheit, uns genau zu überlegen, auf was es den Eigentümern und Fahrern eines solchen Geräts am meisten ankommt.“

Das Ergebnis ist die DD105, eine zehn Tonnen schwere Tandemvibrationswalze. „Sie ist das erste Modell einer völlig neuen Generation von Asphaltwalzen für den europäischen Markt“, erklärt Senior Global Market & Launch Manager David Herwarth von Bittenfeld. „Diese Maschinen bieten branchenführende Kraftstoffeffizienz sowie hohe Leistungsfähigkeit und Produktivität.“

EIN AUGE FÜR DAS RICHTIGE DESIGN

Asphaltwalzen kommen in der letzten und kritischen Phase des Aufbringens neuer Straßenbeläge zum Einsatz. Die Oberfläche des Belags muss sowohl in funktioneller als auch in ästhetischer Hinsicht makellos sein.

Die Mitarbeiter des Volvo CE-Werks in Hameln bauen seit mehr als 65 Jahren Straßenbaumaschinen. Der Standort gilt als ein Zentrum der Ingenieurskunst in diesem Sektor.

Besonderes Augenmerk legten die Hamelner Konstrukteure auf Rundumsicht, Wartungsfreundlichkeit und natürlich auf Kraftstoffeffizienz. „Der Fahrer einer Asphaltwalze muss sowohl nach vorne als auch nach hinten freie Sicht auf die Walzen und das Sprühsystem haben. Schon kleine Verunreinigungen können

das Oberflächenfinish ruinieren“, erklärt Produktmanager Antonio Romao.

„In der Konzeptionsphase konnten sich unsere Ingenieure Gedanken über wichtige Designfragen machen. Zum Beispiel über die Positionierung des Motors hinter der Kabine, um Lärm und Vibrationen zu reduzieren sowie die Sicht für den Fahrer zu verbessern. Zu den wichtigen Designmerkmalen zählen zudem das Podestfahrgestell und die säulenfreie Frontscheibe, die dem Fahrer freie Sicht offeriert.“

Im Vordergrund der Designüberlegungen standen auch Bedienelemente und Fahrerkomfort. Die große, gekrümmte Frontscheibe gewährleistet eine ungehinderte Sicht auf die Walze und das Sprühsystem und ermöglicht so präzises Arbeiten. Der Fahrersitz ist verschieb- und drehbar, um die Sitzposition den jeweiligen Sichtbedingungen anzupassen.

Um die wichtigsten Motorkomponenten für die Wartung zugänglich zu machen, wurde die Walze mit einer weit nach oben aufschwingenden Motorhaube ausgestattet. Der gepolsterte Kabinenboden reduziert zusätzlich die Vibrationen und beugt der Ermüdung des Fahrers vor.

PROTOTYP

Ein wichtiger Bestandteil des Designprozesses der DD105 war der Bau eines Prototyps aus Holz in Originalgröße. „Dadurch konnten wir die Größen- und Platzverhältnisse realitätsgetreu einschätzen“, erklärt Design Director Sidney Levy von Volvo CE. „Es half uns, viele Designprobleme schnell zu lösen und neue Ideen zu entwickeln. Unter anderem konnten die Designer so die Sichtlinien des Fahrers prüfen. Und es wurde deutlich, dass noch weitere Stufen für den Einstieg in die Kabine fehlten.“

Im Laufe der dreijährigen Entwicklung der DD105 wurde das Designteam von Volvo-Mitarbeitern aus fernen Ländern wie Indien und den USA bei der Konzeption des Motors, der Kabine und der Software unterstützt.

Kraftstoffeffizienz stand bei der Entwicklung im Vordergrund. Die DD105 ist mit einem modernen, Stufe IV-konformen D3.8-Motor von Volvo ausgestattet, der für optimalen Kraftstoffverbrauch bei gleichzeitig minimalen →



Digitale Illustration der DD105



Sidney Levy, Director of Design bei Volvo CE



UNVERKENNBAR VOLVO



Prototyp der DD105 in Originalgröße



Produktmanager Antonio Romao (links) und Systemingenieur Michael Kreische

Foto von Michael Kreische und Antonio Romao: © Heinz-Joachim Petrus

Schadstoff- und Lärmemissionen sorgt. Der ECO-Modus verringert den Verbrauch um bis zu 30 Prozent – und das ohne Leistungseinbußen. Die Leerlauffunktion schaltet den Motor nach fünf Sekunden Stillstand automatisch in den Leerlauf.

Ein neues, seitlich versetztes Vibrationssystem in der Walze arbeitet sparsamer und erzeugt weniger Lärm. Die Vibrationsamplitude kann dem jeweiligen Anwendungsbereich angepasst werden.

NUTZERORIENTIERT

„Wenn ein Volvo-Designer eine Asphaltwalze entwirft, muss er neben Sicherheit und Kraftstoffeffizienz vor allem auch

Ergonomie und Fahrerlebnis im Blick behalten“, fügt Levy hinzu.

„Bei der Entwicklung der DD105 war es wichtig, die Bewegungsmuster des Fahrers in das Design der Kabine einfließen zu lassen. Merkmale wie der gleitende Sitz und einfach zu öffnende Fenster sorgen für Komfort und Effizienz, selbst bei schwierigen Witterungsbedingungen.

Was den Look der DD105 betrifft, haben wir das Verhältnis von Gelb zu Grau neu überarbeitet und einige Features hinzugefügt, die der Maschine ein dynamischeres Aussehen verleihen und ihre Leistungsfähigkeit widerspiegeln. Es ist fast so, als könnte man ihre Power sehen“, betont Levy. „Mit der DD105 ist dem Designteam von Volvo CE ein gleichermaßen funktionales und zeitgemäßes Design gelungen. Einfach unverkennbar Volvo.“

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



VIDEO

http://opn.to/a/SP_PAV-B_B





PERFEKTE PERFORMANCE

Hameln ist für seinen legendären Rattenfänger berühmt – aber auch für die Ingenieurskunst in einem der wichtigsten Fertigungszentren von Volvo CE →

von Nigel Griffiths



DAS WERK IST EIN GLOBALES CENTER OF EXCELLENCE

Fotos von Heinz-Joachim Petrus



Geschäftsführer Dirk Heusing

Das Volvo-Werk in der malerischen, mittelalterlich geprägten Stadt Hameln liegt nur 45 Minuten von der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover entfernt. Deutsche Ingenieurskunst ist auf der ganzen Welt berühmt. In der Hamelner Fabrik werden seit mehr als 65 Jahren Straßenbaumaschinen höchster Qualität gebaut. Im Jahr 2007 akquirierte Volvo CE das damals unter ABG (Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft mbH) firmierende Werk. Mittlerweile hat es sich als ein globales Center of Excellence für das Design und die Produktion von Straßenfertigern und Verdichtern etabliert.

Das Werk wurde grundlegend umgebaut und um 83.000 Quadratmeter erweitert. Gleichzeitig wurde das Kundenschulungszentrum auf rund 120.000 Quadratmeter vergrößert. Es wurden neue IT-Systeme eingeführt, um die Fabrik nahtlos ins globale Volvo-Netzwerk zu integrieren.

ÜBERGANG

Die erfahrenen Mitarbeiter lernten zudem neue Methoden von Volvo zur Produktion und Qualitätskontrolle. Die Anpassung an die Abläufe von Volvo war eine Herausforderung für die 500 Betriebsangehörigen. Aber der Übergang hat das Werk auf ein völlig neues Niveau gehoben.

Seine Belegschaft setzt sich vornehmlich aus der örtlichen Gemeinde zusammen und ist äußerst stabil.

„Die besondere Stärke des Hamelner Werks sind seine Mitarbeiter“, sagt Geschäftsführer Dirk Heusing. „Ingenieurskunst sowie hohe Standards bei Fertigung und Einkauf liegen ihnen im Blut. Unsere Mitarbeiter sind extrem motiviert und hoch qualifiziert. Neben Ausbildung und Schulung reichen auch die älteren Kollegen ihr Fachwissen und ihre Erfahrung an die jüngeren Generationen weiter. Eine weiteres Plus ist, dass unsere Leute sich sehr stark mit

dem Unternehmen und seinen Produkten identifizieren.

Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit sind eine Lebenseinstellung“, fährt Heusing fort. „Jeder hier ist sich der geforderten Standards bewusst – es gehört einfach zur täglichen Arbeit dazu.“

Volvo Hameln sichert die Qualität seiner wichtigsten Komponenten, indem sie direkt im Haus gefertigt werden. Insgesamt werden mehr als 18.000 aktive Teile für den Bau aller Produktvarianten benötigt. Dazu zählen auch Bohlen, die Kernkomponenten von Straßenfertigern, die von Straßenbauunternehmen auf der ganzen Welt hoch geschätzt werden.

Seit vielen Jahren konzentriert sich die Produktentwicklung darauf, die Zuverlässigkeit, den Komfort und die Umweltverträglichkeit der Maschinen zu verbessern. Umweltschutz genießt höchste Priorität, weshalb kontinuierlich an der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie von Lärm- und Schadstoffemissionen gearbeitet wird.

Ein gut funktionierendes Qualitätsmanagementsystem, SAP-gestützte Produktplanung, strenge Prozesskontrolle in der Fertigung sowie umfangreiche abschließende Tests sind allesamt Garantien für die Einhaltung der Qualitätsstandards von Volvo.

„Wir fertigen exakt gemäß der Anforderungen unserer Kunden“, sagt Heusing. „Dadurch wird die Kapazität unserer Montagebänder für Straßenfertiger und Verdichter immer optimal genutzt.“

HOCHSAISON

Das Werk liefert seine Produkte in alle Welt. Deren Fertigung ist ganz auf Flexibilität und begrenzte Volumina ausgerichtet. Straßenbelagsarbeiten sind saisonal begrenzt. Deshalb finden 70 Prozent der Produktion in der ersten Jahreshälfte statt.

„Während des übrigen Jahres müssen unsere Mitarbeiter sehr flexibel sein. Wir setzen ein Zeitguthabensystem ein, um die in

der Hauptproduktionszeit geleistete Mehrarbeit auszugleichen“, erklärt Heusing. „Die ruhigeren Monate nutzen wir für Schulungen und Fortbildungsmaßnahmen. Wir legen viel Wert auf die Schulung und Entwicklung unserer Mitarbeiter. Dafür steht auch unser hochwertiges Ausbildungssystem.“

Auf das Ausbildungsprogramm ist Heusing, der selbst als Azubi zum Unternehmen kam und sich dann hocharbeitete, besonders stolz. „Unsere Ausbildungs- und Schulungsprogramme stellen sicher, dass die Mitarbeiter von morgen optimal darauf vorbereitet sind, zu unserem zukünftigen Erfolg und Wachstum beizutragen“, sagt er.

Das moderne Service- und Schulungszentrum für Kunden des Hamelner Werks bietet eine umfassende Auswahl an Schulungen zu Produkten sowie technische Beratung. Hier werden Servicetrainer und -techniker, Maschinisten und Straßenbauexperten aus Europa und darüber hinaus geschult.

Dank der Schulungsprogramme stehen die Hamelner Ingenieure zudem in ständigem Kontakt mit Straßenbauteams, die ihnen wertvolles Feedback für das Produktdesign liefern.

Die Fertigung nach Kundenwünschen macht einen beträchtlichen Teil der Arbeit in Hameln aus. Das Werk stellt immer wieder Maschinen her, die für spezielle Anwendungsbereiche angepasst sind – von Projekten mit stark geneigten Flächen bis hin zu anspruchsvollen Großprojekten, bei denen höchste Qualität und Leistung gefragt sind.

Je nach Region variieren die Umgebungsbedingungen, und es sind unterschiedlich komplexe Anwendungen oder Sonderfunktionen gefragt. Das Werk stellt bereichsübergreifende Teams zusammen, um die richtigen Lösungen zu entwickeln. Kunden, Händler und Zulieferer sind dabei stets willkommen. „Wir müssen oft Lösungen bereitstellen, die nicht dem Standard entsprechen“, fügt Heusing hinzu. „Dabei stellen wir eine Verbindung zwischen der Maschinenteknologie und der Welt des

Straßenbaus her. Unsere Leute sind darin geschult, die Technologie an die Bedürfnisse und Vorstellungen der Kunden anzupassen.“

IN DEN SCHLAGZEILEN

2014 war Volvo Hameln an der Erneuerung des Belags der Formel 1-Rennstrecke in Singapur beteiligt.

Der Große Preis von Singapur wird auf einem Stadtkurs ausgetragen, der rund um Marina Bay verläuft. Zwei Wochen vor dem Rennen sollte der Belag mit einer Hochleistungs-Asphaltmischung erneuert werden. Der Belag musste für die bis zu 320 km/h schnellen Formel 1-Boliden absolut eben sein.

Das mit der Ausführung beauftragte Unternehmen hatte für die Belagsarbeiten zwei Straßenfertiger von Volvo vorgesehen. Also bereitete das Volvo-Werk in Hameln zwei Kettenfertiger ABG6820 (mit bis zu 8 Metern Breite) in Kombination mit Bohlen des Typs VB 78 ETC vor.

Die Belagsarbeiten am Marina Bay Circuit wurden innerhalb von nur einer Woche erfolgreich abgeschlossen. Zwischen Mitternacht und fünf Uhr früh sorgten die beiden Volvo-Maschinen und ihre Teams für den idealen Belag, auf dem der Brite Lewis Hamilton vergangenen September schließlich Sebastian Vettel kurz vor der Ziellinie noch um den Sieg brachte.

Ein weiteres schlagzeilentragendes Projekt beinhaltete die Erneuerung des Belags auf dem Runway des Londoner Flughafens Gatwick in England. Gatwick ist der meistfrequentierte Flughafen der Welt mit nur einer Start- bzw. Landebahn. Diese Arbeiten werden alle elf Jahre durchgeführt und finden mitten in der Nacht statt, um eine Schließung des Flughafens zu vermeiden.

Zwischen März und Dezember 2012 entfernten Volvo-Maschinen unter Flutlicht den alten Belag und ersetzten ihn durch neuen, qualitativ hochwertigen Asphalt, ohne den Flugbetrieb zu unterbrechen. ☒

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

SERVICEVEREINBARUNGEN



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

Erfahren Sie mehr unter www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment



AM RUDER

Knut Frostad, CEO des Volvo Ocean Race, erklärt seine Leidenschaft für das Event und gibt einen Ausblick auf die Zukunft →

von Julia Brandon



Knut Frostad (2. von rechts), CEO des Volvo Ocean Race, beim Segelurlaub in Sanya, China, mit einem Extreme-40-Katamaran
© Maria Muina/MAPFRE

Das Volvo Ocean Race ist die ultimativste Herausforderung, die es auf dem Planeten gibt“, betont Knut Frostad ohne zu zögern. „Es ist ein körperlicher Kraftakt unter extremen Bedingungen, der gleichzeitig die enge Zusammenarbeit mit anderen Menschen erfordert – was an sich schon eine große Aufgabe ist. Ich finde, diese Kombination ist einzigartig. Es gibt einfach keinen Wettbewerb, der vergleichbar wäre.“

Der 48-jährige Frostad, heute CEO des Wettbewerbs, ist zwischen 1993 und 2006 bereits viermal selbst mitgesegelt – zweimal als Skipper und zweimal als Crewmitglied. Seine Meinung ist also absolut fundiert. Frostad war viele Jahre lang professioneller Segler und nahm unter anderem an den Olympischen Spielen von Seoul 1988 und Barcelona 1992 teil. Die Leidenschaft für den Sport – und insbesondere die Rennen – hat er sich bewahrt.

Er ist immer noch begeistert von der Größe des Events, dem unglaublichen Druck, dem die Rennteams ausgesetzt sind, und den extrem harten Bedingungen, die alle Teilnehmer an Bord neun Monate lang erdulden müssen. Sein großer Respekt gilt all jenen, die sich dieser Herausforderung stellen. „Eine Leidenschaft für den Ozean und die freie Natur“ sowie „sich seiner selbst bewusst sein“ sind seiner Ansicht nach die wichtigsten Grundvoraussetzungen, um sie zu bestehen.

WIE EINE SUCHT

„Entweder man liebt das Rennen, oder man hasst es. Es ist, als wäre man verheiratet und müsste gleichzeitig einem extrem fordernden 24-Stunden-Job nachgehen“, scherzt er. Frostad ist jedenfalls einer, den das Rennfieber durch und durch gepackt hat. Einer, der sich an all der Dramatik und dem Adrenalin berauscht. „Es ist ein

bisschen wie eine Droge. Man bekommt seine Dosis monatlang, 24 Stunden am Tag. Bis man schließlich süchtig wird und es immer wieder tun will. Man möchte stets gewinnen und immer wieder zurückkehren, um es noch besser zu machen. Es ist schon eine einzigartige Erfahrung: der extreme Stress, die Fahrt um die ganze Welt und zu all dem auch noch die Aufregung des Rennens. Es ist eine gewaltige menschliche Meisterleistung. Man lernt viel über sich selbst und wie man mit anderen Menschen interagiert. Und man lernt seine Grenzen zu überschreiten in Situationen, die es so an Land nicht geben würde. Für mich war das immer auch eine sehr befriedigende Erfahrung.“

MAN LIEBT DAS RENNEN, ODER MAN HASST ES

Der in Norwegen geborene und in Küstennähe aufgewachsene Frostad hat den Übergang vom leidenschaftlichen Sportler zum versierten Geschäftsmann und motivierenden Fürsprecher erfolgreich gemeistert. Seine Führungsqualitäten schreibt er seiner Zeit als Skipper zu.

VERSTECKEN UNMÖGLICH

„Als Skipper am Volvo Ocean Race teilgenommen zu haben, noch dazu mit einer guten Leistung, ist wahrscheinlich einer meiner größten Erfolge, von dem ich den Rest meines Lebens profitieren kann.“

Wenn man an Bord ist, gibt es kein Büro, in dem man sich verstecken kann, und keinen Titel, der einen von den anderen unterscheidet. Man ist Teil eines Teams. Und das weiß genau, worin man gut ist und worin nicht. Es ist eine sehr ungeschützte Umgebung, in der man gute Arbeit leisten muss. Tut man dies nicht, wird es schnell offensichtlich, und man hat kaum eine Chance, durchzukommen.“



Frostad spricht zu VIPs bei den ProAm Races
© Amalia Infante/Volvo Ocean Race

Wenn es um die tägliche Strategie, das Management und die Planung des Rennens geht, packt Frostad gerne selbst mit an. Er möchte an allem beteiligt sein – sowohl an den Details als auch am großen Ganzen. Mit seinem geschäftlichen Scharfsinn und seinem sportlichen Fachwissen trug er maßgeblich zur Einführung des neuen einheitlichen Bootsdesigns für das Volvo Ocean Race 2014/15 und 2017/18 bei.

Die Einführung des neuen Boots war in erster Linie keine Designfrage, sondern eine Folge der drastischen Veränderungen, die vor dem Hintergrund der globalen Finanzkrise und der finanziellen Ausrichtung des Events nötig wurden. „Es war vielmehr die Konsequenz eines anderen Ziels, das wir verfolgt hatten“, erklärt Frostad.

Der Kampf um große Sponsorenverträge, die zahlreichen Schäden an den Booten im Verlauf des Rennens sowie untragbare Teamkosten machten einige „radikale Veränderungen“ unumgänglich, sagt er. Doch mit Veränderungen kommt auch der Fortschritt, ganz zu schweigen von der Halbierung der Teamkosten.

AUF AUGENHÖHE

„Die Einführung der einheitlichen Bootsklasse hatte auch viele weitere positive Auswirkungen“, erklärt Frostad. „Die Boote

wurden zuverlässiger und stabiler. Neue Unternehmen zeigten wieder mehr Interesse daran, ins Rennen einzusteigen, weil sie, zumindest was die Ausstattung betrifft, nicht mehr von vornherein benachteiligt waren.“

Außerdem wurde der Wettbewerb so auch für Frauen interessant. Die früheren Boote waren körperlich zu anspruchsvoll gewesen. Und wir haben die Medienausstattung an Bord verbessert, indem wir beim Design des Boots gleich zu Beginn an die nötigen TV-Geräte gedacht haben. Es war ein schwerer Prozess. So wie bei jedem Sport sind die Menschen gewisse Abläufe gewohnt und

stehen Veränderungen erst einmal ablehnend gegenüber. Aber heute sind alle glücklich und zufrieden.“

Das Ergebnis ist erstaunlich. Die Zahl der Bruchschäden ist erheblich gesunken, und die Teams kämpfen härter als je zuvor um jede Etappe, was das Rennen viel offener und spannender macht. Das Zuschauerinteresse hat dadurch deutlich zugenommen, und die Besucher erwartet heute ein faszinierenderes Rennerlebnis als je zuvor.

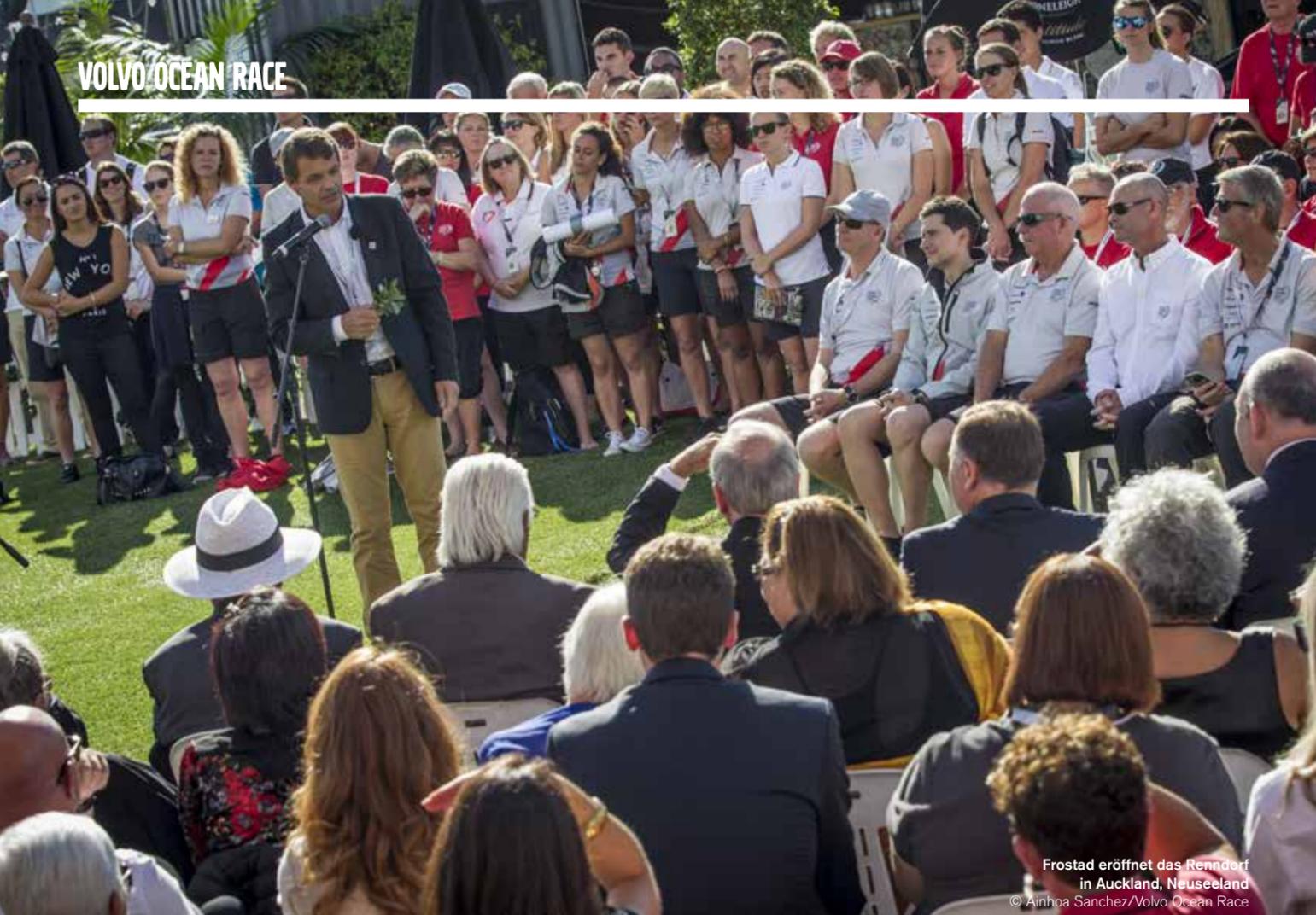
MAN ÜBERSCHREITET SEINE GRENZEN IN SITUATIONEN, DIE ES SO AN LAND NICHT GIBT

ERWEITERTER HORIZONT

Jetzt, wo das Volvo Ocean Race die finanzielle Stagnation →



Frostad (rechts) und Meteorologe Marcel Van Triest prüfen die Wetterbedingungen
© Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race



Frostad eröffnet das Rennodorf in Auckland, Neuseeland
© Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race

überwunden und seinen Reiz als Sportwettbewerb wiederbelebt hat, sieht Frostad die Zukunft des Rennens in der globalen Expansion und der Ausschöpfung seines medialen Potenzials.

„Die großen Investitionen, die wir in diesem Jahr in China getätigt haben, tragen jetzt ihre Früchte“, sagt er. „In China haben wir jetzt eine fantastische Medienpräsenz, an der wir auch in Zukunft arbeiten möchten, da China ein so bedeutender Markt ist.“

Was die Planung neuer Etappen betrifft, werden wir uns sicherlich auf China und Südostasien, vielleicht auch den Nahen Osten konzentrieren. Im Rest der Welt wird alles mehr oder weniger beim Alten bleiben, obwohl wir in der nächsten Ausgabe des Rennens eine Etappe in Cardiff austragen werden. Wir waren schon seit der Saison 2005/2006 nicht mehr in Großbritannien. Es ist also an der Zeit, dass wir wieder einmal dorthin zurückkehren.

Die größten Veränderungen wird es in Zukunft aber vermutlich im Bereich Medien und Kommunikation geben“, fügt er hinzu. „Wir werden immer mehr zu einem Live-Event, bei dem sich die Zuschauer direkt über ihre Smartphones und Tablets bei den Booten einklinken und Updates in Echtzeit erhalten können. Diese Entwicklung wird sich mithilfe

schnellerer Satellitenübertragung von den Booten zukünftig noch beschleunigen. Es liegt dann nur noch an uns, die Inhalte für die Zuschauer packend zu gestalten.“

In Zukunft hoffe ich auch, Teams aus Brasilien, Italien und Großbritannien begrüßen zu dürfen, das würde unseren Marktwert in diesen Ländern deutlich steigern.“

Frostad, der in seiner Freizeit gerne Kajak und Ski fährt, seit er die Seglerei an den Nagel gehängt hat, erlebt das Rennen jetzt indirekt über die Teams. Doch er zieht nach wie vor Inspiration, Kraft und Demut aus dem Event, dem Sport und den Lebenserfahrungen, die er zu seiner aktiven Zeit gemacht hat.

„Eines meiner liebsten Hobbys ist es derzeit, Zitate zu sammeln. Denn daraus lässt sich immer etwas Nützliches lernen“, sagt er. „Es ist eine einfache Sache, aber es kann etwas bewirken. Ich habe eine Menge großartiger Menschen kennengelernt, die großartige Dinge tun. Doch die Definition dessen, was großartig ist, ändert sich im Laufe des Lebens. Zuerst mag es der Sport sein, später ist es vielleicht humanitäres Engagement.“

Die Einstellung zum Leben ändert sich und entwickelt sich ständig weiter.“

Auf volvooceanrace.com finden Sie aktuelle News und Videos zum Rennen

DIE GRÖSSTEN VERÄNDERUNGEN WIRD ES IN ZUKUNFT IM BEREICH KOMMUNIKATION GEBEN



Claudio Luca Piazza in der Kabine eines neuen Volvo L250G-Radladers

ITALIENISCHE LEIDENSCHAFT

Maschinen der Oberklasse lassen das Herz dieses Radladerexperten höher schlagen

von John Bayliss / Fotos von Jennifer Boyles

Claudio Luca Piazza fährt leidenschaftlich gerne Auto und Motorrad. Aber eines seiner Lieblingsfahrzeuge ist derzeit der neue Volvo-Radlader L250G. Tatsächlich behauptet der 35-Jährige, die Maschine hätte seine Arbeitsschichten für die Baufirma Misconel im norditalienischen Cavalese komplett verändert.

Alle Projekte von Misconel in Norditalien laufen über die Büros des Unternehmens im Val di Fiemme. Neben Bau- und Erdarbeiten bildet die Weiterverarbeitung von Rohstoffen zu verschiedenen Endprodukten wie Asphalt einen Teil seines Kerngeschäfts. Hier arbeitet Piazza als leitender Experte für Radlader.

Unzählige Dumper liefern das Material, das bei den verschiedenen Bau- und Erdbauprojekten von Misconel anfällt, nach Cavalese, wo es zu Produkten wie Sand oder Kies verarbeitet wird. Hier findet man Piazza und seinen L250G zwischen riesigen Materialhügeln, die entweder auf ihre Weiterverarbeitung warten oder bereits in Rohbaustoffe umgewandelt worden sind.

HÜGELBAUER

Piazza sortiert die verschiedenen Stoffe, bevor er mit dem rohen →

DIE FAHRECKE

Bodenmaterial eine Presse beschickt. Durch den effizienten Antrieb des Radladers gestalte sich seine Arbeit viel reibungsloser, erklärt er, und die Maschine sei auf dem geschäftigen Betriebsgelände sehr gut manövrierbar.

Stück für Stück baut er die hoch aufragenden Hügel ausgehobenen Materials ab, nur um anschließend neue Berge aus weiterverarbeiteten Rohbaustoffen zu errichten. Die Szenerie des Werksgeländes ändert sich laufend.

Das nötige Drehmoment für diese anspruchsvolle Arbeit überträgt der L250G auf seine hochbelastbaren Vorder- und Hinterachsen. Ihr Design verringert die Beanspruchung des Fahrzeugs und verlängert seine Lebensdauer.

Piazzì sagt, die Volvo-Maschine sei ideal für die Bewegung großer Lasten in solch einer schwierigen Umgebung geeignet. Der L250G hat eine größere Schaufel als seine Vorgänger und arbeitet mit mehr Leistung. Das Volvo-Hubgestänge mit Z-Kinematik bietet eine hohe Reiß- und Hubkraft, die selbst für schwerste Materialien ausreichend ist.

DIE TECHNOLOGIE ERMÖGLICHT ES DEM FAHRER, DAS MATERIAL SEHR SCHNELL AUFZULADEN UND ZU HANDHABEN

„Ich bin von diesem fantastischen neuen Modell begeistert“, schwärmt Piazzì. „Mit der Ankunft dieses neuen L250G konnten wir einen Dumper und einen anderen Radlader ersetzen, was unsere Arbeit viel effizienter macht. Diese Maschine kann einfach alles.“

Besonders zufrieden ist er mit der Kabine. „Die Technologie ermöglicht es dem Fahrer, das Material sehr schnell aufzuladen und zu handhaben. Dank OptiShift ist der Radlader richtig schnell, was mir sehr entgegenkommt“, bestätigt Piazzì. Die schallisolierte Kabine helfe zudem, die Belastungen der täglichen Arbeit zu verringern.

SPORTSMANN

Piazzì und seine Frau Lorenza, die ebenfalls bei Misconel angestellt ist, sind seit sechs Jahren verheiratet. Er lebt schon von Geburt an im Val di Fiemme. Das hoch in den italienischen Dolomiten gelegene Tal ist sowohl im Sommer als auch im Winter ein sehr beliebtes Ziel für Touristen. Neben der Fülle an Freizeitangeboten vor Ort gefällt Piazzì besonders, dass er nur 50 Minuten von Trient und 90 Minuten von Verona entfernt wohnt.

Angesichts der unzähligen Skipisten in den Dolomiten ist es nicht verwunderlich, dass der Wintersport zu seinen Lieblingsbetätigungen zählt. Wenn Piazzì nicht Ski oder Motorrad fährt, geht er sehr gerne laufen. Seine Leidenschaft für das Bauen schlägt sich jedoch auch in seinem Privatleben nieder. In seiner Freizeit beschäftigt er sich sehr häufig mit kleineren Bau- und Handwerksprojekten.

Daneben entspannt er auch oft bei Musik: „Ich höre alle Arten von Musik – von Klassik bis Rock, je nach Stimmung oder Situation.“ Ein kurzer Anfahrtsweg zu seinem Arbeitsplatz mit einem höchst effizienten und komfortablen L250G runden das Ganze ab und lässt Piazzì keine Sekunde daran zweifeln, dass er mit seiner Work-Life-Balance zufrieden sein kann. ☒



Der Volvo-Radlader L250G hat eine größere Schaufel als seine Vorgänger



SIE WOLLEN MEHR?

Jetzt gibt es noch mehr Wege, *Spirit* zu genießen



Erhältlich auf allen Android- und iOS-Geräten. Exklusive Inhalte und Videos finden Sie auf der Website. Oder laden Sie sich einfach die App herunter

AUF IHREM DESKTOP • AUF IHREM TELEFON • AUF IHREM TABLET

volvospiritmagazine.com

Besuchen Sie die Spirit-Website oder laden Sie sich die Spirit-App herunter, um sich ein Video anzusehen

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

