

spirit



MASSARBEIT

Individuell gefertigte Maschinen

TECHNOLOGIE
Unverzichtbare Öle

KLIMASCHUTZ
Volvo CE als Vorreiter

Ihr Unternehmen braucht Maschinen, um zu wachsen? Volvo Financial Services greift Ihnen unter die Arme.



Ein Bauunternehmen muss flexibel sein, um wachsen zu können. Deshalb benötigen Sie eine flexible Finanzierung für die Maschinen, die Sie im Arbeitsalltag verwenden. **Volvo Financial Services** kennt die Anforderungen der Branche und behält Ihren finanziellen Erfolg immer im Blick. Mit unseren maßgeschneiderten Finanzierungs- und Versicherungsprodukten bleibt Ihr Unternehmen produktiv und gleichzeitig innerhalb der gewährten Kreditlinie Ihrer Bank. Spezielle Angebote und mehr finden Sie unter **volvoce.com**.

Die angebotenen Produkte und Dienstleistungen sind nicht auf allen Märkten erhältlich.

Volvo Construction Equipment



WILLKOMMEN



Die Forscher Dr. Anders Pettersson (links) und Dr. Donald McCarthy von Volvo CE (Seite 41)



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Fotos: Hauptfoto © Gustav Mårtensson, Porträt © Piet Goethals
VS56 DE

Maßanfertigungen für zufriedene Kunden

In zwei großen Artikeln dieser Ausgabe stehen Volvo-Maschinen, die eigens für das Arbeiten unter extremen und harten Bedingungen konstruiert wurden, im Mittelpunkt. Das Team von Special Application Solutions wurde erst vor vier Jahren gegründet, hat in dieser kurzen Zeit jedoch schon große internationale Projekte verwirklicht.

Auf Anfragen der neuseeländischen Forstindustrie für spezielle Bagger reagierte das Team schnell und effizient (Seite 10). Ein begeisterter Volvo-Händler meinte, seine Kunden hätten genau das bekommen, was sie erwartet hatten. Die beiden ausgelieferten Modelle – speziell für den Forsteinsatz gebaute Raupenbagger des Typs EC250DL und EC300DL – sorgen in Neuseeland für viel Aufmerksamkeit. In die Niederlande, wo der Hochwasserschutz höchste Priorität genießt, konnte Volvo CE ebenfalls eine Reihe individuell angefertigter Maschinen für den Einsatz an Hochwasserbarrieren liefern (Seite 36).

Aber Volvo CE stellt nicht nur Baumaschinen her. Unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeit erstreckt sich auch auf Produkte wie Schmierstoffe. In dieser Ausgabe besuchen wir eines unserer Labore, in dem Forscher an der Entwicklung von Ölen und Schmierstoffen für Volvo CE arbeiten (Seite 41).

Der Volvo-Konzern ist als Vorreiter in Sachen nachhaltiger Produktion bekannt. Und auch in der Baubranche geht Volvo CE durch seine innovative Partnerschaft mit dem World Wide Fund for Nature zur Reduzierung der Emissionen von Produkten und Produktionsabläufen mit gutem Beispiel voran. Auf Seite 24 haben wir Volvo CE-Präsident Martin Weissburg zum Thema Klimaschutz befragt und wollten wissen, wie das Unternehmen auf die damit verbundenen Herausforderungen für die Branche reagiert.

In unseren Geschichten aus verschiedenen Teilen der Welt kommen unter anderem Kunden zu Wort, die mit den Leistungen von Volvo Financial Services (VFS) überaus zufrieden sind. Viele unserer Kunden greifen beim Kauf von Baumaschinen auf Darlehens- oder Leasingverträge zurück. In VFS finden sie dafür genau den richtigen Partner. In unserem Artikel auf Seite 32 erklären wir, wie es funktioniert.

Alle Inhalte sowie zusätzliche Fotos und Videoberichte finden Sie auch auf der *Spirit*-Website oder über die kostenlose *Spirit*-App für Smartphones und Tablets. Die Printversion des Magazins erscheint in 13 Sprachen. Wenn Sie das Magazin nicht bereits abonniert haben, finden Sie auf der Website alle Informationen dazu, wie Sie es ab sofort kostenlos nach Hause geliefert bekommen. 



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

IN DIESER AUSGABE

3 WILLKOMMEN

Volvo CE baut Spezialanfertigungen für zufriedene Kunden

6 INSIDER-INTERVIEW

Johan Wollin setzt die Energiesparmaßnahmen von Volvo CE in die Praxis um

10 NEUSEELAND

Die Forstwirtschaft ist nichts für Zartbesaitete

16 CHINA

Die Laogang-Mülldeponie in Shanghai nutzt Gas aus Abfällen zur Energiegewinnung

20 FRANKREICH

Ein Kalksteinbruch wird von einem lokalen Unternehmen betrieben, dessen Geschichte bis 1895 zurückreicht

24 UMWELT

Ein Interview mit Volvo CE-Präsident Martin Weissburg

26 BRASILIEN

Ein brasilianisches Unternehmen ist der weltweit größte Käufer des Volvo-Baggers EC700

30 SICHERHEIT

Sicherheit steht bei allen Aktivitäten von Volvo CE im Mittelpunkt

32 FINANZEN

Volvo Financial Services kennt die Anforderungen von Volvo-Kunden und deren Branchen

41 NEUE TECHNOLOGIE

Volvo CE betreibt Forschung und Entwicklung im Bereich Schmierstoffe und Öle

44 SPONSORING

Volvo unterstützt die Kunst- und Kulturszene von Göteborg

49 DIE FAHRECKE

Ein chinesischer Fahrer preist die Vorzüge des knickgelenkten Dumpers A40D von Volvo

AUF DEM COVER

Einer von sechs individuell gefertigten Volvo-Baggen der Firma de Vries & van de Wiel im Einsatz an einer niederländischen Hochwasserbarriere © Erik Luntang

36 NIEDERLANDE

Speziell angefertigte Volvo-Bagger stärken den Hochwasserschutz des Landes



10



30



24



16

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

September/Oktober/November 2015 NUMMER DER AUSGABE: 56

HERAUSGEBER: Volvo Construction Equipment SA

CHEFREDAKTEUR: Thorsten Poszwa

REDAKTIONELLE KOORDINATION: Krista Walsh

EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN: CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

MIT BEITRÄGEN VON: Sam Cowie, Julian Gonzalez, Nigel Griffiths, Justin Harper, Kate Holman, Patricia Kelly, Tony Lawrence, Jeff Rogers, Cathy Smith, Michele Traverso, Catherine Wells
FOTOS: David Alexander, Mats Backer, Jennifer Boyles, Piet Goethals, Dan Holmqvist, Ingmar Jernberg, Ola Kjelbye, Erik Luntang, Gustav Mårtensson, Daniele Mattioli, Lianne Milton, Sofia Paunovic, Bea Uhart, Sander de Wilde



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 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.



VOLLER ENERGIE

Lernen Sie den Mann kennen, der die
Energiesparmaßnahmen von Volvo CE
in die Praxis umsetzt

von Cathy Smith

Schon als Teenager entdeckte Johan Wollin in der heimischen Garage im südschwedischen Helsingborg seine Liebe zum Herumschrauben. Mit 14 zerlegte er Mopeds und Motorräder, um ihre Motoren zu frisieren.

„Einmal hatte ich drei Motorräder, war aber noch zu jung für den Führerschein“, erinnert er sich.

Während er einem in Anzug und Krawatte gegenüber sitzt, fällt es schwer, sich den Teenager von damals im ölschmierigen T-Shirt vorzustellen. Heute ist Wollin unter anderem für die Umweltverträglichkeit der Werke von Volvo Construction Equipment zuständig. Maschinenbau zu studieren, sei ein logischer Schritt für ihn gewesen, erzählt er. Sein Studium begann er im schwedischen Trollhättan, der Heimat von Saab. 1996 zog es ihn nach Coventry, zur Geburtsstätte der britischen Autoindustrie – ein Ort, den er damals sehr schätzte.

GESCHICHTSTRÄCHTIG

„Man konnte den Hauch der Automobilgeschichte förmlich spüren. Überall in Coventry begegneten einem große und ehrwürdige Namen wie Jaguar und Rover oder Singer Motors und Triumph.“

Er lacht, als er sich daran erinnert, wie er damals als Student in Großbritannien kein britisches Auto, sondern den gebrauchten Volvo 440 eines Farmers kaufte. „Er muss in dem Wagen Tiere transportiert haben. Der strenge Geruch ging nie weg. Und als ich ihn zehn Jahre später verkaufte, fand ich immer noch Stroh unter den Sitzen“, erzählt er schmunzelnd.

Dieses treue Auto brachte ihn im Jahr 2000 zurück nach Göteborg, wo er bei Volvo Cars als Ingenieur in der Motorenentwicklung einstieg. →



**WIR BLEIBEN UNSEREN
KERNWERTEN TREU**



Nach fünf Jahren in Schweden verbrachte er einige Zeit in China und Frankreich, wo er für Autoliv arbeitete, den schwedischen Spezialisten für automobiler Sicherheitssysteme. Danach war er mehrere Jahre für Toyota in Brüssel tätig.

GRÜNE WURZELN

Im Jahr 2012 kehrte Wollin zu seinen Wurzeln zurück und wechselte zu Volvo CE in Brüssel. Hier trägt er derzeit gleich mehrere Titel: Global Director Industrial/Manufacturing Engineering sowie Global Director Health & Safety und Environmental Care.

Mit dem ökologischen Teil seiner Arbeit knüpft er erneut an seine Tage in Coventry an. Seine dort verfasste Doktorarbeit über die Optimierung des Luftstroms in Katalysatoren war Wollins erster Ausflug in den Bereich Umweltschutz – ein Thema, das seither eines seiner größten Anliegen geblieben ist.

„Wenn wir die globale Erwärmung nicht auf weniger als zwei Grad begrenzen, wird das für sehr viele Menschen auf der Welt erhebliche Konsequenzen haben. Deshalb müssen wir unseren Teil dazu beitragen, dass dies gelingt“, bekräftigt er.

Besonders stolz ist Wollin auf die Teilnahme von Volvo am Climate Savers-Programm des World Wide Fund for Nature: „Meiner Ansicht nach leistet Volvo sehr viel für den Umweltschutz. Wir bleiben unseren Kernwerten treu und betrachten unser Engagement keinesfalls als Marketing-Gag.“

Wollin leitet ein umfassendes Projekt für Volvo CE, dessen Ziel es ist, die Energieeffizienz unter anderem durch die Reduzierung von Leerlaufstrom zu erhöhen – das ist Strom, der in den Werken außerhalb der Betriebszeiten an Wochenenden oder nachts verbraucht wird.

„Es geht dabei um eine Verhaltensänderung und darum, Dinge abzuschalten, die gerade nicht im Einsatz sind. Wenn man sein Zuhause verlässt, schaltet man den Fernseher doch auch ab“, erklärt er. „In unseren Werken kann man nicht alle Maschinen komplett

abschalten. Aber man kann beispielsweise das Hydrauliksystem ausschalten, während das zugehörige Steuerungssystem weiterläuft.“

ERHELLENDE STRATEGIE

Der WWF überprüft die Ergebnisse der Initiative, und so hat Volvo CE seine Stromsparebemühungen laut Wollin deutlich verstärkt. In einigen Volvo-Werken gingen rund 40 Prozent des Stromverbrauchs auf das Konto nicht abgeschalteter Geräte und Maschinen. Das anvisierte Ziel ist es, den relativen Verbrauch von Leerlaufstrom auf weniger als 15 Prozent zu reduzieren. Einige der acht größten Werke von Volvo haben diese Vorgabe bereits übertroffen.

Dabei hebt Wollin besonders Südkorea und Brasilien hervor, wo sogar Werte von unter zehn Prozent erreicht wurden. In einem Diagramm, das den Stromverbrauch im südkoreanischen Volvo CE-Werk abbildet, weist er auf einen deutlichen Rückgang zur Tagesmitte hin.

„Zu diesem Zeitpunkt werden die Lichter ausgemacht, weil es in die Mittagspause geht. Unsere Leute dort nehmen diese Initiative wirklich sehr ernst.“

Und natürlich sind solche Maßnahmen auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll. Es ist eine Strategie, die sich selbst finanziert. Die jährlichen Einsparungen werden sich voraussichtlich auf rund eine Million US-Dollar belaufen – Geld, das wiederum in die zweite Phase der Climate Savers-Initiative, die Senkung des Energieverbrauchs bei der Produktion, investiert werden kann. Das große Ziel ist es, am Ende CO₂-Neutralität in allen Werken von Volvo CE zu erreichen.

Johan Wollin nimmt diese Herausforderung an und zitiert den früheren Präsidenten und CEO von Volvo, Pehr G. Gyllenhammar: „Bereits 1972 sagte er über den Klimawandel: *Wir sind Teil des Problems – aber wir sind auch Teil der Lösung*.“

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

MASSARBEIT

Individuell gefertigte Bagger von Volvo unterstützen einen bedeutenden Zweig der neuseeländischen Wirtschaft →

von Jeff Rogers



Fotos von David Alexander



Rory Button von Button Logging (links) mit Mark Keatley von TransDiesel

Das dicht bewaldete Hochland der Region Canterbury in Neuseeland ist kein Ort für Zartbesaitete. Vor allem während der Wintermonate im Juni, Juli und August, wenn Schnee und Frost die Temperaturen auf bis zu $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ sinken lassen. In dieser rauen Landschaft, mit dem Gebirgszug der südlichen neuseeländischen Alpen im Hintergrund, werden Kiefern für den Export angebaut.

Zum Ernten des Holzes ist das passende Gerät vonnöten. Deshalb liefert Volvo CE seit Kurzem Maschinen nach Neuseeland oder *Aotearoa*, wie es auf Maori genannt wird, die speziell für die harten Bedingungen in dieser Region gebaut sind.

Vier dieser Spezialanfertigungen sind bereits in Neuseeland im Einsatz, zwei weitere sind gerade dorthin unterwegs. Derzeit sind zwei verschiedene Modelle erhältlich: der Raupenbagger EC250DL und der etwas schwerere EC300DL.

Die Malvern Hills von Canterbury, an der Ostküste der neuseeländischen Südinsel, sind die Arbeitsstätte von Rory Button. Hier bearbeitet der Fahrer von Button Logging Hunderte von Hektar Wald auf einem neuen EC300DL, der unmittelbar nach seiner Ankunft in Betrieb genommen werden konnte.

ROBUSTE MASCHINEN

„Die Forstwirtschaft ist einer der härtesten Industriezweige Neuseelands. Die Maschinen, mit denen wir arbeiten, müssen einiges aushalten“, sagt er. „Hier bei uns ist die Holzfällerei ganz anders als in Europa. Die Bäume sind viel größer und wir setzen viel häufiger Kettenfahrzeuge ein.“

Die Maschinen wurden vom Special Application Solutions-Team von Volvo CE entwickelt, unter Leitung von Projektmanager Peter Lam. Der in Christchurch ansässige Volvo CE-Händler für

Neuseeland, TransDiesel, wirkte entscheidend an der Umsetzung des spezialangefertigten Baggers mit.

TransDiesel bekam genau das, was es sich gewünscht hatte. Marketingmanager Mark Keatley ist von dem Ergebnis begeistert. „Wir bilden hier unten nur einen sehr kleinen Markt“, betont er. „Aber wir haben unser Anliegen überzeugend vorgebracht, und Volvo hat gleich ein Team geschickt.“

Um eine Forstmaschine entwickeln zu können, die den anspruchsvollen Bedingungen in Neuseeland gerecht wird, besuchte das Team von Volvo verschiedene Forstbetriebe.

Das Terrain ist schlammig und voller Felsen, die eine ständige Gefahr für das verwendete Gerät darstellen. Deshalb verfügen die Forstmaschinen über einen hohen und breiten Unterwagen und sind mit einem speziellen Fahrzeugunterseiten- und Kettenschutz ausgestattet. Zu den weiteren Vorzügen der Maschine zählen eine robustere Motorhaube, stabilere Seitenteile sowie verstärkte Kraftstoff- und Hydrauliktanks. Eine speziell entworfene und verstärkte Kabine mit drei Notausstiegen – Heckfenster, Seitentür und Dachluke – gehört zu einer Reihe an Merkmalen, die für mehr Fahrersicherheit sorgen.

Die Maschinen sind mit einem Schnellwechsler von Volvo ausgestattet, an den eine ganze Reihe von Anbaugeräten wie Schaufeln oder Greifer für unterschiedliche Aufgaben montiert werden können. „Der Volvo kann Bäume ernten, verarbeiten und verladen, er kann Baumstümpfe ausgraben, Gräben ziehen, Bäume pflanzen und Straßen ebnen“, sagt Keatley.

ALLES IM BLICK

„Der Volvo ist einer der besten Bagger, die ich je gefahren habe“, bestätigt Button. „Er lässt sich mühelos bedienen, und sein Ausleger spricht →



Juni, Juli und August sind hier Wintermonate

unheimlich schnell an.“ Über zwei Kameras hat er jederzeit im Blick, was hinter dem Fahrzeug und im toten Winkel hinten rechts passiert.

Der Bagger ist zudem mit dem CareTrack-Telematiksystem ausgestattet. Damit weiß das Unternehmen immer, wo sich die Maschine gerade befindet. Und sie kann durch Überwachung des Kraftstoffverbrauchs und der Betriebszeiten nachverfolgen, wie effizient der Fahrer die Maschine nutzt. Darüber hinaus benachrichtigt das System den Fahrer und TransDiesel, sobald der nächste Servicetermin für den Bagger ansteht.

Nach Landwirtschaft und Tourismus ist die Forstwirtschaft der drittgrößte Industriezweig Neuseelands. Sie erwirtschaftet mehr als 1,6 Milliarden Neuseeland-Dollar (987 Millionen Euro) jährlich. Einheimische Arten wie Totara und Kauri, die zum Teil Hunderte Jahre alt sind und als Touristenattraktion gelten, dürfen natürlich nicht geschlagen werden.

Doch rund 1,8 Millionen Hektar Wald, dessen Bestand zu großen Teilen aus Monterey- und Neuseeland-Kiefern besteht, dürfen forstwirtschaftlich genutzt werden. Douglas-Tannen sowie verschiedene Zypressen- und Eukalyptusarten werden ebenfalls für den heimischen Markt und für den Export kultiviert. Etwas weniger als die Hälfte des gewonnenen Holzes wird nach Übersee verschifft, vorwiegend nach Australien, China, Japan, Südkorea, die USA, Indonesien und Indien. Neben Baumstämmen werden auch Schnittholz, Platten, Hackschnitzel, Zellstoff und Papier sowie weitere Produkte exportiert.

SPARSAM UND SICHER

Dave Button, Rorys Vater und Miteigentümer des Familienbetriebs, ist begeistert von der neuesten Anschaffung seines Unternehmens. Er

konnte es kaum erwarten, sich hinter das Steuer des Volvo zu setzen. „Der Bagger läuft einfach fantastisch“, schwärmt er. „Er arbeitet schnell und ist gleichzeitig sparsam.“

Sparsamkeit und Kraftstoffeffizienz sind sehr wichtig für Button Logging, das drei Holzfäller- und eine Straßenbaumannschaft an verschiedenen Standorten in Canterbury beschäftigt. Die Stadt Christchurch befindet sich nach den zerstörerischen Erdbeben von 2011, bei denen 185 Menschen ums Leben kamen und Tausende ihr Zuhause verloren, immer noch im Wiederaufbau.

Sehr zur Freude der neuen Eigentümer waren keinerlei Anpassungen an der Hydraulik, den Ketten oder der Kabine des Baggers nötig. Vor allem die Kabine ist nahezu unzerstörbar, was in einer Branche, die mit hohen Unfallraten von sich reden macht, lebenswichtig ist. Eine hohe Todesfallrate mit zehn Toten allein im Jahr 2013 hat die Forstwirtschaft in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Deshalb stoßen die Sicherheitsmerkmale des Volvo EC300DL, insbesondere die ROPS-zertifizierte Kabine mit

ihrer 31 Millimeter starken Frontscheibe, auf viel Zustimmung in der neuseeländischen Forstwirtschaft.

Der Forest Industry Safety Council (FISC), ein neu eingerichteter Sicherheitsrat der Forstindustrie, arbeitet gleichzeitig an verbesserten Trainings- und Ausrüstungsstandards. Diese Maßnahmen zahlen sich bereits aus: Im letzten Jahr wurde nur ein Todesfall verzeichnet, und die Zahl schwerer Unfälle ging um 60 Prozent zurück. Angesichts der geplanten Verschärfung der Sicherheitsstandards stoßen die neuen Maschinen von Volvo mit ihren besonders stabilen Spezialkabinen auf wachsendes Interesse. 

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

ER ARBEITET SCHNELL UND IST GLEICHZEITIG SPARSAM



**DER VOLVO IST EINER DER
BESTEN BAGGER, DIE ICH
JE GEFAHREN HABE**

NICHTS ZU VER- SCHWENDEN

Die Laogang-Mülldeponie nutzt Gas aus Abfällen zur Energiegewinnung – es ist eines der größten Projekte dieser Art in Asien

von Michele Traverso

Die ländliche Stille wird jäh vom Dröhnen einer A380 der Lufthansa unterbrochen, die gerade am Shanghai Pudong International Airport abhebt. Wenn man vom Lärm der Flugzeuge absieht, sind hier auf der schlammigen Straße rund um die angrenzende Mülldeponie von Laogang nur Grillen und Vögel zu hören.

Sun Yan Feng, Betriebsleiter von Laogang, führt gerade seine tägliche Inspektion durch, um sicherzustellen, dass auf der Deponie alles seinen geregelten Gang geht. In der Ferne sind ein halbes Dutzend verschiedener Fahrzeuge mit dem Abflachen eines niedrigen, aber breiten Hügels beschäftigt, der teilweise mit schwarzen Planen bedeckt ist. Auf der Deponie, deren Anblick an die Kulisse eines endzeitlichen Science-Fiction-Films erinnert, landet rund ein Drittel des täglichen Abfallaufkommens von Shanghai. In einer Stadt mit mehr als 23 Millionen Einwohnern wahrlich keine Kleinigkeit. Überraschenderweise stinkt es hier kaum.

Ein knickgelenkter Dumper A40D von Volvo fährt soeben auf Sun und einen Haufen frisch ausgehobener Erde am Rande der Deponie zu. Aus Hygienegründen wird der Müll mit dieser Erde bedeckt. Das dämmt die Geruchsentwicklung ein, und die Ausbreitung von Insekten und anderen Schädlingen wird vermieden. Zudem entsteht so die hypoxische Umgebung, die zur Gewinnung von Gas für die Stromerzeugung benötigt wird. „Wir bedecken den Müll mit einer 20 Zentimeter dicken Schicht Erde“, erklärt Sun und beschreibt kurz



Ein knickgelenkter Dumper A40D von Volvo kippt Erde über den Müll

Fotos von Daniele Mattioli

die tägliche Routine in der Deponie: „Müll abladen und mit Erde bedecken. Erde entfernen, Müll abladen, wieder mit Erde bedecken. Dann erneut Erde entfernen und Müll abladen.“

LEBENSWERK

Die 60 Kilometer außerhalb von Shanghai gelegene Laogang-Deponie wird von Shanghai Old Port Garbage Disposal Co Ltd betrieben, einem Joint Venture des französischen Unternehmens Veolia, das 60 Prozent der Anteile hält, und einer Beteiligungsgesellschaft der Stadt. Ursprünglich war für die

Einrichtung eine Nutzungsdauer von 45 Jahren vorgesehen. Doch nachdem ihre Kapazität zusätzlich um 8.000 Tonnen täglich erhöht wurde, wird sie voraussichtlich mindestens zehn weitere Jahre in Betrieb bleiben, bis sie mit 80 Millionen Kubikmetern schließlich den Höhepunkt ihrer Aufnahmefähigkeit erreicht.

Die Zahlen zur Deponie sind – wie bei vielen Infrastrukturprojekten in China – schwindelerregend. Mit einer Länge von 4,2 Kilometern und einer Breite von 800 Metern nimmt sie eine Fläche von 361 Hektar trockengelegten Landes ein, das sich ins Ostchinesische Meer erstreckt. Tag für Tag wird in der Deponie Müll angeliefert, der rund 114 voll beladenen Dumpfern des Typs

A40D entspricht. Seit ihrer Eröffnung hat die Laogang-Deponie etwa 27 Millionen Tonnen Abfall aufgenommen.

Frisch befüllt fährt der A40D zurück auf die Deponie, wo er die Erde über den älteren Schichten entlädt. Dort wird sie verteilt und mit undurchlässigen Geomembranen bedeckt, die das Sickerwasser des Mülls zurückhalten sollen. Der Verkehr auf der Deponie ist beeindruckend: Alle 30 Sekunden kommt ein hellgelber, voll beladener Containerlaster an, während ein leerer Laster das Gelände verlässt.

„Es gibt rund 100 dieser Laster, und jeder von ihnen macht fünf Fahrten pro Tag“, sagt Sun. Die Laster nehmen an einem →



Sun Yan Feng, Betriebsleiter der Laogang-Deponie

nahegelegenen Sortierplatz Feststoffabfälle auf, die von einer Flotte an Lastkähnen aus der Innenstadt Shanghais angeliefert werden.

MULTITASKING

„Wir haben vier Volvo-Dumper. Sie sind sehr hilfreich, weil sie mit den grauenhaften Straßenbedingungen gut zurechtkommen“, schildert Sun und fügt hinzu, dass die Dumper zur Entsorgung des Sickerwassers – rund vier bis fünf Ladungen pro Tag – und manchmal auch zur Beförderung des Mülls eingesetzt werden.

Laut Sun spielt Zuverlässigkeit die wichtigste Rolle bei der Auswahl der Maschinen. „Abgesehen von der regelmäßig erforderlichen Wartung gibt es beim A40D nahezu keine Ausfälle, wir können ihn also durchgehend nutzen.“

Anschließend erläutert er einige finanzielle Details zum Projekt. „Jedes Jahr setzen wir mit einem relativ unprofitablen Unternehmen etwa 200 Millionen RMB um“, berichtet er und fügt hinzu, das Unternehmen habe im letzten Jahr einen Gewinn von 30 Millionen RMB eingefahren. Bei weitem die größten Kosten verursacht dabei die Entsorgung der chemischen Verbindungen im Sickerwasser.

Eine moderne Deponie zu betreiben, ist eben viel mehr, als nur ein Loch zu graben und es mit Abfall zu füllen. Die schlammige Brühe,

die durch den Müll hindurchsickert, wird in Sickerwasserbecken gesammelt. Dieses Sickerwasser muss aufbereitet werden, bevor es mit dem Grundwassersystem in Kontakt kommt.

Die Betreiber der Deponie gewinnen zudem Gas aus dem verrottenden Abfall, durch dessen Verbrennung Strom erzeugt wird. Dieser Vorgang wirft finanziell nicht viel ab, er trägt jedoch dazu bei, die Emission potenter Treibhausgase in die Atmosphäre zu reduzieren. Zudem erwirbt die Deponie dadurch Kohlenstoffgutschriften, die an den internationalen Märkten gehandelt werden können. Die Stromerzeugung wird von einem Subunternehmer übernommen, da für diesen Geschäftszweig ein Joint Venture benötigt wird, dessen Mehrheitseigner chinesisch ist.

EINE MODERNE DEPONIE ZU BETREIBEN IST MEHR, ALS NUR EIN LOCH ZU GRABEN

WERTVOLLE STOFFE

Obwohl es in der Stadt vielerorts separate Abfallbehälter für die Sammlung von Wertstoffen gibt, haben die öffentlichen Abfallbetriebe nicht die Ressourcen für ein funktionierendes Recyclingsystem. So landet der gesamte Müll auf der städtischen Deponie für unsortierte Feststoffabfälle.

„Das Recycling findet eigentlich nur über die kleinen Mülleimer statt“, sagt Sun und meint damit die öffentlichen Abfallbehälter, die in den großen chinesischen Städten von Armeen von



Vier knickgelenkte Dumper A40D von Volvo sind auf der Deponie im Einsatz

Wanderarbeitern nach verwertbarem Material durchsucht werden. Das Wertstoffgeschäft boomt, bietet es doch jenen ohne geregelte Einkommensquelle die Möglichkeit, mit dem Sammeln von Papier, Glas, Holz, Metall und anderen Materialien Geld zu verdienen. Obwohl es nicht offiziell dokumentiert ist, erweist sich dieses System als höchst effizient. Man vermutet, dass auf diese Weise rund 38 Prozent des jährlichen städtischen Abfallaufkommens in China wiederverwertet werden.

Die Volvo-Dumper wurden von Veolia zu Beginn des Joint Ventures importiert, sagt Kino Zhao von Volvo CE, Key Account und Industrial Sales Manager für China. „Für den Service und die Ersatzteile ist aber unser örtlicher Händler, Shanghai Fullback Full Construction Equipment, zuständig“, ergänzt er.

Die Laogang-Deponie ist ein beeindruckender Beleg für das ökonomische Wachstum Chinas und seine unvermeidlichen Folgen. In den letzten drei Jahrzehnten wurden Millionen von Chinesen aus der Armut geführt. Gleichzeitig nahm das Abfallaufkommen drastisch zu, was die Einführung neuer Entsorgungstechniken und des dafür benötigten Werkzeugs erforderlich machte.

„Im laufenden Jahrzehnt haben wir hier 27 Millionen Tonnen Müll deponiert“, berichtet Sun. „Unsere Ausrüstung nähert sich langsam

dem Ende ihrer Lebensdauer. Wir planen, noch weitere Maschinen von Volvo zu kaufen, um der wachsenden Kapazität unserer Deponie Rechnung zu tragen.“

In China gehe der Trend hin zu Verbrennungsanlagen, Mülldeponien seien in der Öffentlichkeit nicht sonderlich beliebt, meint Sun. Doch auch wenn Verbrennungsanlagen weniger stinken, sondern sie doch – vor allem im Sommer – schädliche Chemikalien in die Atmosphäre ab. Und pro Tonne entsorgten Abfalls verursachen sie fast dreimal so hohe Kosten. Der Kostenunterschied liegt laut Sun daran, dass die Abfälle nicht sortiert werden und deshalb mehr Energie für ihre Verbrennung aufgebracht werden muss. „Wir erhalten von der Regierung etwa 60 bis 80 Yuan pro Tonne. Verbrennungsanlagen kosten die Regierung aber rund 200 Yuan pro Tonne.“

Es sei ein kompliziertes Geschäft, lenkt Sun ein. Dann lässt er seinen Blick über den 27 Millionen Tonnen schweren Hügel schweifen, bis er seine Gedanken zu einer saubereren Zukunft Chinas schließlich wie folgt zusammenfasst: „Es ist meine Art, etwas zum Wohlergehen der Gesellschaft beizutragen.“

DIE LAOGANG- DEPONIE IST EIN BEEINDRUCKENDER BELEG FÜR CHINAS ÖKONOMISCHES WACHSTUM

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



Das Familienunternehmen Sylvestre-Beton bestellte vor Kurzem acht neue Radlader

EIN STARKES TEAM

Ein Volvo CE-Kunde und sein örtlicher Händler bauen auf enge Zusammenarbeit als Garant für ihren Erfolg

von Catherine Wells

Als am Rande einer Kalksteinklippe mehrere Dynamitladungen gezündet werden, ist im gesamten Steinbruch von Chaux de la Tour im südfranzösischen Luberon ein dumpfes Donnern zu hören. Nachdem sich die weißen Staubschwaden gelichtet haben, macht sich eine Fahrzeugkolonne über eine gewundene Straße auf den Weg nach unten zur Sohle des Steinbruchs.

Vornweg fährt ein Volvo-Radlader des Typs L180H. Sein Fahrer trägt eine dunkle Sonnenbrille, um seine Augen vor der grellen, von den Kalksteinwänden reflektierten provenzalischen Sonne zu schützen.

Inhaber des Steinbruchs ist der belgische Industriekonzern Lhoist, doch betrieben wird er von Sylvestre-Beton, einem seit 1895 bestehenden lokalen Unternehmen. Rudy Sylvestre, 37, leitet den Familienbetrieb mittlerweile in der fünften Generation. Das Unternehmen betreibt acht Steinbrüche in Südfrankreich und ist ein wichtiger Kunde für Volvo CE und Volvo Trucks.

Erst kürzlich bestellte Sylvestre mehr als 25 Volvo-Lkw des Typs FH500 sowie elf Volvo-Baumaschinen: zwei Raupenbagger

EC360CNL und einen EC460CL sowie acht neue Radlader L30G, L120H, L150H und L180H.

HARTE VERHANDLUNGEN

Rudy Sylvestre und der örtliche Volvo CE-Händler Olivier Marziano kennen sich zwar schon seit fast 15 Jahren. Aber einfacher wurden die Verkaufsverhandlungen dadurch keineswegs. Heute schmunzeln sie gemeinsam über die harten Verhandlungen, die vor allem Sylvestre vorantrieb.

„Jetzt können wir wieder lachen, aber es war wirklich kein Zuckerschlecken“, erinnert sich Marziano. „Rudy Sylvestre ist wirklich ein knallharter Verhandlungspartner. Anderthalb Monate lang kam ich alle zwei Tage hierher, hielt Präsentationen und arrangierte Testfahrten – und das bei härtester Konkurrenz.“ Und dann blickt er über seine Schulter zu einer der Volvo-Maschinen im Steinbruch. „Aber es hat sich gelohnt – das Ergebnis kann sich sehen lassen.“

Was hat Sylvestre letztendlich überzeugt? „Der Umgang mit den →



Olivier Marziano, kaufmännischer Leiter bei Payant PACA



Rudy Sylvestre Unternehmen betreibt acht Steinbrüche in Südfrankreich



Kunden, die Qualität des Services und der Wiederverkaufswert machen die Maschinen von Volvo zu den besten am Markt“, fasst er zusammen.

Bis zu 400.000 Tonnen Kalkstein werden in diesem Steinbruch jährlich abgebaut. Das nimmt die Maschinen gehörig in Anspruch. Da sie alle fünf Jahre ausgetauscht werden, ist ihr Wiederverkaufswert von großer Bedeutung.

Marziano, der den Steinbruch regelmäßig besucht, sagt: „Man muss in gewisser Weise zu einem Experten für das Geschäft seines Kunden werden.“

Er beobachtet, wie ein Volvo-Bagger den gerade gesprengten Kalkstein aufschufelt und auf einen Lastwagen lädt, der das Gestein zu einer Brechmaschine im benachbarten Steinbruch befördert. Der gewonnene Kalkstein wird voraussichtlich für die Straßenentwässerung eingesetzt, oder er wird zu feinem Kalziumkarbonatpulver verarbeitet, das in Arzneimitteln oder Zahncremes Verwendung findet.

VORAUSSCHAUENDE PLANUNG

Olivier Marziano ist kaufmännischer Leiter bei Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), einem der größten französischen Volvo CE-Händler mit Sitz in Aix-en-Provence.

Der erfolgreiche Geschäftsabschluss mit Sylvestre zeigt, wie viel Kraft und Energie Marziano dafür aufwendet, Volvo CE auf dem

Markt in dieser Region zu etablieren. Eine Leistung, die angesichts der dramatischen Rezession in der französischen Baubranche nicht hoch genug einzuschätzen ist.

Rudy Sylvestre bekam die Krise wie alle anderen auch zu spüren und musste einen Teil seines Zementgeschäfts veräußern. Er sagt, er habe die Zeit jedoch genutzt, um sich auf den unvermeidlichen Aufschwung vorzubereiten.

„Wenn man ganz unten ist, stellt man alles in Frage und denkt unter anderem auch über einen Wechsel des Equipments nach. Wir haben dieses und letztes Jahr viel in effizientere Maschinen investiert, mit denen wir einiges an Wartungs- und Kraftstoffkosten einsparen werden.“

Jetzt sieht er die Dinge schon wieder in einem viel positiveren Licht. Er blickt auf die Berge des Luberon und zeigt auf einige der berühmten Dörfer wie Gordes und Lacoste, die zu den schönsten Frankreichs zählen sollen.

„Es lässt sich nirgendwo schöner leben als hier“, betont er. Fragt man ihn nach seinen Zukunftsplänen, verweist er auf ein bevorstehendes neues Projekt. „Wir werden noch mehr Maschinen kaufen“, sagt er. Und fügt nach einer kurzen Pause lächelnd hinzu: „Ich denke, es werden wieder welche von Volvo sein.“

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

Die Maschinen werden alle fünf Jahre ausgetauscht

FÜHRUNGSROLLE

Zusammenarbeit ist der Schlüssel zum Erfolg beim Klimaschutz, betont Volvo CE-Präsident Martin Weissburg

von Patricia Kelly

Im Bereich nachhaltige Produktion ist Volvo CE als Wegbereiter bekannt. Auch beim Klimaschutz geht das Unternehmen in der Baubranche mit gutem Beispiel voran. Doch wenn die Branche den Weg in eine nachhaltigere Zukunft wirklich bewältigen will, ist eine kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen Industrie, Wissenschaft, Behörden und Nicht-Regierungsorganisationen unabdingbar, so die Einschätzung von Volvo CE-Präsident Martin Weissburg. Kein Sektor wird die notwendigen Klimaschutzziele im Alleingang erreichen.

Erst kürzlich fand der erste Gipfel der Construction Climate Challenge (CCC) statt, einer Initiative, die 2014 von Volvo CE ins Leben gerufen wurde und deren Ziel die Förderung von Klimaschutz und Energieeffizienz innerhalb der Baubranche ist. Weissburg sagt, die Teilnehmer des Gipfels hätten alle betont, dass die Umweltschäden bereits jetzt schlimmer seien, als ursprünglich befürchtet.

„Es gab einige äußerst ernüchternde Berichte zum Zustand der Umwelt“, schildert er. „Jeder von uns muss einen Beitrag zur Lösung des Problems leisten. Alle, die an den gemeinsamen Bemühungen teilhaben, einschließlich Industrie und Produktion, müssen ihre Aktivitäten beschleunigen, ihre Investitionen erhöhen und den Fokus verstärken, wenn sie wirklich einen Wandel bewirken wollen.“ Die Antwort sei „ein Zusammenwirken aller Sektoren, nicht nur der Industrie.“ Zusammenarbeit gäbe es bereits, räumt er ein, aber es sei noch viel mehr notwendig.

Laut Martin Weissburg braucht es für den Erfolg gemeinsame Begrifflichkeiten und Maßeinheiten, um die Auswirkungen des Klimawandels sowie potenzielle Verbesserungen für die Umwelt messen zu können.

GUTES GESCHÄFT

„Der Schutz der Umwelt und die Reduzierung der CO₂-Emissionen sind nicht für jeden geschäftlich interessant“, gibt Weissburg zu. Einer der Kernwerte von Volvo ist Umweltschutz. Das wird uns jeden Tag aufs Neue bewusst – und auch, dass es ein gutes Geschäft für uns ist.“

Der Widerstand gegen Veränderung und die mangelnde Bereitschaft zu handeln zeige, wie wichtig die Schaffung von

Gesetzen und Richtlinien ist, erklärt Weissburg, und führt Emissionsstandards für Motoren als Beispiel an.

„Die Standards haben sich im Laufe der Jahre geändert, und sie ändern sich auch weiterhin. Die Branche muss sich einfach nur an diese Standards halten – dann herrschen gleiche Bedingungen und gleiche Regeln für alle. Dies wiederum fördert Innovationen, Investitionen und Veränderungen im Technologiebereich. Wenn Politik und Industrie am selben Strang ziehen, ist das nicht nur gut für die Gesellschaft, sondern auch für die Umwelt.“

TATEN STATT WORTE

Volvo CE bleibe auch weiterhin ein wegbereitendes Unternehmen, fährt er fort. „Wir gehen mit unseren Aktionen und unseren Investitionen voran. Wir investieren viel in Forschung und Vorausbildung, um sicherzustellen, dass wir über die neuesten Technologien zur Reduzierung von Emissionen verfügen.“ Darüber hinaus investiere das Unternehmen kontinuierlich in Fahrerschulungen und Effizienz am Arbeitsplatz, um Leerlaufzeiten und Kraftstoffverbrauch zu verringern, und biete entsprechende Trainings und Services an. Mit seinem Werk für knickgelenkte Dumper im südschwedischen Braås kann das Unternehmen zudem die erste zu 100 Prozent klimaneutrale Produktionsstätte der Branche vorweisen. „Klimaneutralität bedeutet für jedes Unternehmen eine große Herausforderung“, erklärt Martin Weissburg.

Er fügt jedoch hinzu, die größte Herausforderung beim Kampf gegen den Klimawandel bestehe darin, dass es nicht einen einzelnen Anführer geben könne.

„Wir haben den CCC-Gipfel ausgerichtet und finanziert, weil wir Menschen zusammenbringen und ein Forum schaffen wollten – mit dem Ziel, das Bewusstsein für die Problematik zu schärfen“, sagt er. „Es ist egal, wer die Führung übernimmt. Hauptsache, sie wird übernommen. Aber einer allein kann es nicht schaffen. Wir werden nur Erfolg haben, wenn wir alle zusammenarbeiten.“

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

ES IST EGAL, WER DIE
FÜHRUNG ÜBERNIMMT.
HAUPTSACHE, SIE WIRD
ÜBERNOMMEN



Foto von Sander de Wilde

NEUE WEGE

Die Bergbaugesellschaft Fagundes in Brasilien ist seit Kurzem der weltweit größte Käufer des 70-Tonnen-Baggers von Volvo

von Sam Cowie



Fotos von Lianne Milton



Kohleabbau in Rio Grande do Sul



Fernando Fagundes (Dritter von rechts) vor Ort

Zuverlässigkeit, Produktivität und ein ausgezeichnetes Preis-/Leistungsverhältnis sind die Hauptgründe, weshalb Fernando Fagundes, kaufmännischer Leiter der brasilianischen Bergbaugesellschaft Fagundes, sich immer wieder für Volvo Construction Equipment entscheidet.

Auf der Butiá-Farm, einem Anwesen von Fagundes im südbrasilianischen Bundesstaat Rio Grande do Sul, nahe der Grenze zu Argentinien und Uruguay, erklärt Fernando Fagundes, warum der der Volvo-Bagger EC700 erste Wahl für das Unternehmen ist.

„Ganz einfach: Die Maschine bringt die Leistung, die ich für mein Geld erwarte. Ansonsten würde ich mich für eine andere entscheiden“, gibt er unumwunden zu.

Seit 2008 hat Fagundes, das eines der führenden brasilianischen Bergbauunternehmen ist, mehr als 60 Volvo-Bagger des Typs EC700 gekauft.

KERNWERTE

Erst kürzlich konnte das 1985 von José und Nelsi Fagundes gegründete Unternehmen sein 30-jähriges Bestehen feiern.

Das Thema Nachhaltigkeit hat der Betrieb schon immer fest im Blick. Heute wird er von den Brüdern Fernando, Silvio und Diogo geleitet, die sich ganz den Kernwerten der Familie – Respekt und Entschlossenheit – verschrieben haben. Gleichzeitig ist ihnen ökologisch verantwortungsvolles Handeln wichtig. So machen sie sich für die Regeneration früherer sowie aktuell genutzter Abbaustätten stark.

Fagundes setzte den EC700 erstmals im Jahr 2008 ein. Zu diesem Zeitpunkt war das Unternehmen bereits seit fünf Jahren Volvo-Kunde. Heute gilt der 70-Tonnen-Bagger als die zuverlässigste Maschine seiner Fahrzeugflotte.

Fernando Fagundes sagt, es gäbe sicher günstigere Maschinen auf dem Markt. Aber die hohe Produktivitätsrate des EC700 gewährleiste dafür ein exzellentes Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Auf lange Sicht sei es viel kostspieliger, billigere Maschinen zu kaufen, die nicht genug leisten.

„Der Preis ist wichtig, aber er ist nicht alles“, bekräftigt er. „Der Einkaufspreis ist nur ein Aspekt. Es gilt jedoch auch, einen weiteren zu berücksichtigen – und das ist die Produktivität.“

Der florierende Bundesstaat Rio Grande do Sul ist Brasiliens größter Kohleerzeuger und liefert den viertgrößten Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt des Landes. Auf einer Fläche, die größer als die von Großbritannien ist, leben hier nur rund elf Millionen Einwohner, die im Volksmund „Gauchos“ genannt werden. Ihre Vorfahren sind vielfältiger Herkunft und stammen aus Spanien, Portugal, Italien, Osteuropa und Afrika.

Nach seiner Gründung konzentrierte sich Fagundes zunächst auf den industriellen Erdbau und die Abwasseraufbereitung, bis man sich schließlich dem Bergbau zuwandte. Seinen ersten lokalen Bergbauvertrag erhielt das Unternehmen 1995, im Jahr 2001 sicherte es sich in Minas Gerais seinen ersten Vertrag außerhalb des eigenen Bundesstaates.

Heute ist Fagundes eine der bekanntesten Bergbaugesellschaften Brasiliens und in sieben der 27 brasilianischen Bundesstaaten aktiv: beim Abbau von Basalt, Kalkstein, Phosphat, Eisen, Gold, Niobium und Vanadium sowie bei der Gewinnung von Kohle – einer wichtigen Stromerzeugungsquelle des Landes – in Rio Grande do Sul.

Für eine örtliche Wiederaufbereitungsanlage, die rund 60 Prozent des in Rio Grande do Sul anfallenden Mülls verarbeitet, gewinnt Fagundes Methangas aus den Abfällen. Das Gas wird in der nahe gelegenen Stadt Minas do Leão veredelt und anschließend durch unterirdische Leitungen zu einem Kraftwerk befördert, das Wärmeenergie für bis zu 80.000 Menschen erzeugt.

SAUBERE ARBEIT

In Sicherheitsausrüstung gekleidet, steht Fernando Fagundes am Rande des Kohlebergwerks, in dem vier EC700 fleißig am Arbeiten sind. Er deutet auf Silvio und sagt: „Er ist nicht in der Geschäftsleitung, weil er zur Familie gehört – sondern weil er seine Sache gut macht.“

Fagundes verfügt auch über separate, unabhängige Geschäftszweige in den Bereichen Viehzucht, Landwirtschaft und Bau sowie in der Zerkleinerungs- und Transportindustrie.

Laut Fernando unterscheidet sich Fagundes von anderen Bergbauunternehmen durch sein Engagement für nachhaltige →



Die Brüder Silvio (links) und Fernando Fagundes auf der Butiá-Farm

BERGBAU UND UMWELTSCHUTZ MÜSSEN SICH NICHT GEGENSEITIG AUSSCHLIESSEN

Geschäftspraktiken. Und das in einer Region, die aufgrund ihrer riesigen Kohlevorkommen große Umweltschäden erfahren hat. Angesichts dieser Missstände entschloss sich Fagundes, ökologisch verantwortungsvoll zu handeln und Bergbaulandschaften wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen, durch das Wiederauffüllen mit Erde und das Bearbeiten des Bodens.

„Der unsachgemäße Abbau von Mineralien kann zu Zerstörung und Verschmutzung führen“, sagt Fernando Fagundes. „Umso befriedigender ist es, das von uns bearbeitete Land für die Natur zurückzugewinnen.“

ZURÜCK ZUR NATUR

Dieser Einsatz für nachhaltiges Handeln zeigt sich auch auf der mehr als 2.000 Hektar großen Butiá-Farm, 85 Kilometer außerhalb von Porto Alegre, der Hauptstadt des Bundesstaates. Vor 2009 wurde

auf der Butiá-Farm zehn Jahre lang Kohleabbau betrieben. Heute ist sie ein Beispiel für nachhaltiges Wirtschaften und bringt mit ihrer Viehzucht preisgekrönte Tiere hervor.

Beim gemeinsamen Spaziergang über die Farm mit Fernando Fagundes fällt es schwer zu glauben, dass hier noch vor sechs Jahren aktiv Bergbau betrieben wurde. Jetzt ist das Gras grün und saftig, und das ganze Gelände ist von Bäumen bewachsen.

Das Prachtstück dieser in der größten kohleproduzierenden Region Brasiliens angesiedelten Farm ist jedoch ein See an der Stelle des ehemaligen Steinbruchs – ein Beleg dafür, dass nachhaltiges Handeln im Bergbau Sinn macht. Heute bietet das Gewässer einen optimalen Lebensraum für Süßwassergarnelen, die hier prächtig gedeihen.

„Mit unserer Arbeit zeigen wir, dass Bergbau und Umweltschutz sich nicht gegenseitig ausschließen müssen. Die beiden lassen sich hervorragend miteinander vereinbaren“, fasst Fernando Fagundes abschließend zusammen. ☒

Der See der Butiá-Farm

Die Construction Climate Challenge ist Teil des Engagements von Volvo CE im Climate Savers-Programm des WWF.



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 erkannte der ehemalige Präsident und CEO des Volvo-Konzerns, Pehr G. Gyllenhammar: „Wir sind Teil des Problems – aber wir sind auch Teil der Lösung.“

Mehr über die Construction Climate Challenge erfahren Sie hier: [constructionclimatechallenge.com](https://www.constructionclimatechallenge.com)





Carl Gindahl, Leiter Kundenzentrum, Ausstellungen und Events bei Volvo CE in Eskilstuna

Fotos von Gustav Mårtensson

NÜCHTERN FÄHRT BESSER

Die Sicherheit von Menschen, Maschinen und deren Arbeitsumgebung steht bei den Aktivitäten von Volvo CE im Mittelpunkt



Heiko Obst von der Georg Grube GmbH



Hauke Schlichtmann von CSK Schlichtmann

Zu den wichtigsten Regeln, die Fahrer von Baumaschinen beachten müssen, zählen: Sicherheitsgurt tragen, umsichtig fahren, die Umgebung im Auge behalten und vor allem – immer nüchtern bleiben.

Als weiteren Beitrag zur Sicherheit bei der Maschinenbedienung hat Volvo CE in seinem Kundenzentrum im schwedischen Eskilstuna einen Alkoholtest für alle Besucher eingeführt, die eine Probefahrt absolvieren möchten. Anfängliche Bedenken, die Besucher könnten diese Maßnahme als unnötig oder überzogen betrachten, stellten sich als unbegründet heraus. Die Reaktionen waren durchweg positiv, und die Zahl der Fahrwilligen ging dadurch keineswegs zurück. In Zukunft soll diese Sicherheitsmaßnahme standardmäßig in allen Kundenzentren von Volvo CE weltweit eingeführt werden.

Mehr als 25.000 Menschen besuchen jedes Jahr das Zentrum in Eskilstuna. Rund die Hälfte von ihnen möchte gerne die breite Palette an Volvo-Maschinen ausprobieren, die auf dem Übungsplatz ausgestellt ist. Der Alkoholtest soll bei den Besuchern das Bewusstsein dafür schärfen, wie wichtig die sichere Handhabung der Maschinen ist. Zudem soll er sicherstellen, dass die Besucher sich in der geeigneten Verfassung befinden, um sich an die zum Teil sehr großen, schweren und schnellen Maschinen heranzuwagen.

UNBESCHWERTES VERGNÜGEN

„Wir wollen natürlich, dass alle, die in unser Kundenzentrum kommen, Spaß haben“, betont Carl Gindahl, Leiter Kundenzentrum, Ausstellungen und Events. „Aber wir haben auch die Pflicht, für die Sicherheit der Besucher zu sorgen. Die Leute, die bei uns fahren möchten, haben alle unterschiedlich gute Fahrkenntnisse. Das allein ist schon eine Herausforderung. Nüchtern zu sein, ist daher absolute Grundvoraussetzung. Glücklicherweise gab es bisher noch keinen einzigen alkoholbedingten Vorfall – tatsächlich hatten wir noch überhaupt keine Unfälle in unseren Zentren.“

Doch nur mit vorbeugenden Maßnahmen können wir auch gewährleisten, dass das so bleibt.“

Niemand kann exakt vorhersagen, welche Wirkung ein einzelnes alkoholisches Getränk auf die jeweilige Person haben wird. Faktoren wie Alter, Geschlecht, Gewicht, wie viel man vorher gegessen hat, wie müde man ist und sogar die eigene Stimmung spielen dabei eine Rolle. Die Grenzwerte für den erlaubten Alkoholgehalt im Blut sind von Land zu Land unterschiedlich, und in einigen Ländern gilt eine Null-Promille-Grenze. Auch die Bestrafung variiert stark. In Großbritannien und Irland müssen Alkoholsünder mit bis zu sechs Monaten Haft rechnen, in Luxemburg sind Freiheitsstrafen zwischen einem Tag und drei Jahren möglich. In Frankreich kann für Alkoholfahrten ein Freiheitsentzug zwischen zwei Monaten und zwei Jahren verhängt werden, in Finnland sind es bis zu drei Jahre.

„Uns liegt es fern, die Besucher zu kriminalisieren – es geht uns einzig und allein um die Sicherheit, sonst nichts“, bekräftigt Gindahl. „Unsere Gäste respektieren das und sind nicht im Geringsten beleidigt, wenn sie zum Alkoholtest gebeten werden. Mir ist bislang kein einziger negativer Kommentar untergekommen. Und bisher hat noch kein Besucher den Test verweigert. Damit der Test professionell abläuft, wollten wir uns eine feste Grenze setzen. Deshalb verwenden wir dasselbe Equipment wie die schwedische Polizei, mit denselben Promillegrenzen nach schwedischem Gesetz: 20 Milligramm Alkohol pro 100 Milliliter Blut. Was, nebenbei bemerkt, eine der niedrigsten weltweit ist. Der Vorgang ist ganz einfach: Man bläst in eines der

auswechselbaren Plastikröhrchen, und der Alkomat erledigt den Rest.“

Laut Hauke Schlichtmann, Leiter für Erd- und Landschaftsarbeiten bei CSK Schlichtmann im niedersächsischen Balje, ist die Initiative „eine vernünftige Vorsichtsmaßnahme“. Nach Meinung von Heiko Obst, Technischer Leiter beim Tiefbauunternehmen Georg Grube GmbH in Bremerhaven, macht die Maßnahme „absolut Sinn“.

„Wir haben selbst sehr viele Baumaschinen und Lastwagen, darum wissen wir, welche Verantwortung damit einhergeht“, bemerkte Obst kürzlich während eines Besuchs im Kundenzentrum. „Ein Alkoholtest für Personen, die Maschinen Probe fahren möchten, geht für uns völlig in Ordnung.“

GESCHICHTE

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts machte sich das Unternehmen Gedanken über das Bedienen von Maschinen unter Alkoholeinfluss. Im Jahr 1832 hatte der Pfarrerssohn Johan Theofron Munktel den Vorläufer des heutigen Volvo Construction Equipment aus der Taufe gehoben. 1854 eröffnete er direkt neben der Werkstatt eine Brauerei, um unter seinen Mitarbeitern für mäßigeren Alkoholkonsum zu sorgen. Zu jener Zeit galt Bier als schwächere und akzeptablere Alternative zu den hochprozentigen Spirituosen, die üblicherweise getrunken wurden.

In manchen Ländern ermöglicht es die Gesetzgebung Alkoholsündern, an einem Rehabilitationsprogramm mit Alkohol-Wegfahrsperre teilzunehmen. Dabei handelt es sich um ein Zündschloss, das betrunkene Personen daran hindert, ihr Fahrzeug zu starten. Der Fahrer bläst dazu in ein eingebautes Alkoholtestgerät, bevor er die Zündung aktiviert. Auf dem Gerät können verschiedene Grenzwerte eingestellt werden. Überschreitet der Fahrer die festgelegte Grenze, startet der Wagen nicht. Diese Technologie wird in den USA, Kanada, Australien, Schweden und Belgien bereits im Rahmen von Rehabilitationsprogrammen für Wiederholungstäter eingesetzt. Studien haben ergeben, dass diese

Maßnahme effektiver zur Vermeidung von Rückfälligkeit beiträgt als der Entzug der Fahrerlaubnis oder Geldstrafen.

In finnischen, französischen und spanischen Schulbussen sind Alkohol-Wegfahrsperren zwingend vorgeschrieben. Auch in Schweden werden sie bereits in Dienstwagen der Regierung sowie in einigen Firmenwagen eingesetzt. Zudem ist mehr als jeder vierte von Volvo hergestellte Schwer-Lkw ab

Werk mit einer solchen Wegfahrsperre ausgestattet. Volvo war einer der ersten Hersteller, der dieses System als Ausstattungsmerkmal für neue Fahrzeuge anbot. Im schwedischen Parlament gab es bereits Forderungen, die Sperren verpflichtend einzuführen. Darüber hinaus kann ihr Einbau zu einer Reduzierung von Versicherungsbeiträgen führen.

WIR HABEN DIE PFLICHT, FÜR DIE SICHERHEIT UNSERER BESUCHER ZU SORGEN

REGELN

Die Besucher des Kundenzentrums von Volvo CE sind über den Alkoholtest keineswegs überrascht. „Abends bei ihrer Ankunft begrüßen wir alle unsere Gäste und erklären ihnen, dass sie für eventuell gewünschte Probefahrten am nächsten Morgen einen Alkoholtest machen müssen“, schildert Gindahl.

„Wir haben strenge Regeln, wenn es um Probefahrten mit unseren Maschinen geht. Unter anderem muss man mindestens 18 Jahre alt und nüchtern sein. Manchmal machen wir eine Ausnahme für technische Auszubildende, die noch nicht 18 sind – aber wir machen keinerlei Ausnahme, wenn es um Alkohol geht.“

FLEXIBLE FINANZIERUNG

Volvo Financial Services kennt Volvo-Kunden und deren Branchen und kann bei schwierigen Kaufentscheidungen Unterstützung bieten

von Cathy Smith

Scott Rafkin ist felsenfest davon überzeugt, dass das hauseigene Finanzierungsangebot von Volvo beim Verkauf von Baumaschinen ausschlaggebend sein kann.

Rafkin, seit Juli 2014 Präsident von Volvo Financial Services (VFS) weltweit, ist der Ansicht, die meisten Kunden bräuchten irgendeine Form von Kredit oder Leasing, weil sie den gesamten Kaufpreis selten aufbringen könnten.

„VFS bietet Kundenfinanzierung in 43 Ländern auf der ganzen Welt an, in denen etwa 90 Prozent aller Verkäufe des Volvo-Konzerns abgewickelt werden“, erläutert er. „Wir möchten einer der entscheidenden Gründe dafür sein, dass ein Kunde sich ein Produkt von Volvo kaufen kann.“

SCHNELL UND KOMPETENT

Rafkin räumt ein, dass VFS als konzerneigenes Unternehmen und Premium-Finanzdienstleister nicht immer ganz mit den von vielen unabhängigen Banken und Finanzierungsgesellschaften angebotenen Zinsen mithalten kann. Aber Kunden hätten andere Prioritäten, versichert er.

Zu unserem Leistungsversprechen und unseren Wettbewerbsvorteilen zählen Schnelligkeit, Kompetenz und die Tatsache, dass wir sowohl das Geschäft unserer Kunden als auch das Produkt, das wir finanzieren, bestens kennen.

„Wir gehen nicht einfach zu unseren Kunden hin und sagen: ‚Das sind unsere finanziellen Konditionen, entweder, Sie stimmen zu oder nicht.‘ Wir nehmen uns Zeit, ihre Bedürfnisse zu verstehen und Lösungen für sie zu entwerfen.“

1.400 Mitarbeiter sind weltweit für VFS tätig. Rafkin sagt, sein Team sei sich dessen bewusst, dass die von ihnen angebotenen Finanzdienstleistungen die Zukunft mitgestalten.

„Unsere Arbeit hat Auswirkungen auf die Gesellschaft und das Leben der Menschen“, betont er. „Wir helfen kleinen und großen Unternehmen. Dabei machen wir uns ein genaues Bild von den Geschäftsmodellen unserer Kunden bis hin zu Details darüber, wann und wie sie ihre Maschinen nutzen. Auf dieser Grundlage entwickeln wir ein maßgeschneidertes Finanzierungsangebot, das Unternehmen über alle saisonalen Höhen und Tiefen hinweg unterstützt.“

Rafkin führt die USA als Musterbeispiel für einen Markt an, der aufgrund der Finanzkrise einen starken Abschwung erlebte. Doch durch enge Zusammenarbeit mit VFS hätten es Kunden und Händler geschafft, ihre Betriebe unbeschadet durch diese schwierige Phase zu bringen.

„Wir haben unseren Kunden und Händlern sowohl in guten als auch in schlechten Zeiten zur Seite gestanden. Deshalb empfinden sie VFS und dem Volvo-Konzern gegenüber eine hohe Loyalität.“

Rafkin ist es wichtig klarzustellen, dass es sich bei VFS, das 2001 gegründet wurde, um mehr als nur ein reines Finanzierungsvehikel handelt. Es gehe nicht allein darum, Geld zu verdienen, auch wenn das konzerneigene Unternehmen natürlich die von Volvo gesetzten Profitabilitätsziele erreichen muss.

RISIKOMANAGEMENT

„Als Geschäftsbereich des Volvo-Konzerns müssen wir profitabel arbeiten, aber unser Hauptziel ist es, den Verkauf zu unterstützen. Es ist unsere Daseinsberechtigung, aber es bedeutet nicht, dass wir unverhältnismäßige Risiken eingehen oder unsere Produkte zu unangemessenen Preisen anbieten. Wenn wir unsere Arbeit effektiv machen, dann kann VFS überall, wo wir tätig sind, starke Marktanteile erzielen.“

Rafkin gibt zu, dass es viel Verantwortung mit sich bringt, einem Teil des Volvo-Konzerns vorzustehen, der mehr als ein Drittel der Bilanzsumme des Konzerns ausmacht.

VFS hat seinen Sitz im US-amerikanischen Greensboro, North Carolina, und verfügt über ein Portfolio an Kunden- und Händler-Accounts im Wert von rund 18 Milliarden US-Dollar. Etwa ein Drittel dieser Accounts stammt aus dem Bereich Baumaschinen. Das Portfolio reicht von Fahrern, die eine einzelne Maschine kaufen, bis hin zu Kunden mit großen Fahrzeugflotten, die Hunderte von Maschinen in verschiedenen Branchen einsetzen.

Ziel von VFS ist es, sein Finanzierungsangebot über Volvo-Händler direkt am Verkaufsort als integriertes Paket bereitzustellen, damit der Kauf für den Kunden so unkompliziert wie möglich abläuft. Für Rafkin geht es dabei aber um mehr als nur den Erstverkauf. VFS sei ebenso am „gesamten Lebenszyklus“ von Kunden und Maschinen interessiert. Die Beziehung des Unternehmens zu seinen Kunden während des kompletten Kredit- oder Leasing-Zeitraums biete die Möglichkeit, die Bindung zur Marke Volvo zu festigen.

„Unsere Kunden sind der Ansicht, ihre positiven Erfahrungen mit VFS könnten wesentlich dazu beitragen, dass sie sich bei ihrem nächsten Kauf wieder für ein Produkt von Volvo entscheiden.“ Und mit einem Lächeln fügt er hinzu: „Hoffentlich werden sie ihren Kauf dann wieder über Volvo Financial Services finanzieren.“

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

Scott Rafkin, Präsident von Volvo Financial Services

Fotos von Bea Uhart

AUF DAS ERGEBNIS KOMMT ES AN

Kunden von Volvo CE auf drei Kontinenten loben den Mehrwert, den Volvo Financial Services bietet

Die Kelston Sparkes Group (KSG) Ltd nahe Bristol im Südwesten Englands beschäftigt 180 Mitarbeiter, besitzt 200 Baumaschinen und ist auf große Tiefbauprojekte wie Erd- und Steinbrucharbeiten spezialisiert, *schreibt Tony Lawrence in Großbritannien.*

„Unsere Branche ist in jeder Hinsicht groß: große Projekte, großer Kapitalaufwand, große Maschinen“, schildert Unternehmensleiter Rob Stark. „Aus menschlicher Sicht ist unsere Welt jedoch relativ klein. Deshalb sind Beziehungen, die auf Vertrauen und Diskretion beruhen, umso wichtiger.“

Vor etwa acht Jahren ging das Unternehmen solch eine neue Beziehung mit Volvo Financial Services (VFS) ein. Die Partnerschaft zwischen beiden besteht bis heute.

DEN PARTNER VERSTEHEN

„Als die Finanzkrise über uns hereinbrach, mussten wir diversifizieren und unsere Kreditmöglichkeiten erweitern, um unsere Maschinen auf dem neuesten Stand halten zu können“, erklärt Stark. „Hier kam VFS ins Spiel. Sie wussten, dass die Branche eine schwierige Zeit durchlebte. Ihre Zinssätze waren konkurrenzfähig, und im Gegensatz zu den meisten Banken kannten sie unser Geschäft – wir sind eine Maschinenbranche, und VFS versteht etwas von Maschinen. Sie wussten viel über uns und den großen Aufwand, den wir für die Instandhaltung unserer Fahrzeugflotte betreiben. All das war ein großes Plus.“

Ebenso wichtig ist seine achtjährige enge Beziehung zu David Busuttil-Thomas, VFS-Vertriebsmanager für Großbritannien und Irland. „Das Problem mit dem Finanzsektor ist: Die Leute kommen und gehen, alles ist nur von vorübergehender Dauer.“

„Ich arbeite sehr eng mit Rob zusammen“, pflichtet Busuttil-Thomas bei. „Wir verstehen einander und arbeiten bei der Ausarbeitung jedes Finanzgeschäfts eng zusammen. Es ist ein fortlaufender Prozess. VFS verschwindet nicht von der Bildfläche. Wir bleiben in Kontakt und betreiben sehr viel Arbeit hinter den Kulissen.“

VFS VERSCHAFFT UNS EINEN WETTBEWERBSVORTEIL

Wenn KSG vorhat, eine Maschine zu kaufen, möchte ich, dass VFS bei der Kaufentscheidung dabei ist und direkt am Verkaufsort einen Mehrwert für KSG schafft. Wir möchten Optionen anbieten und Teil des Angebots sein, nicht nur eine Art Zusatzservice. Und wir wollen Entscheidungen schnell treffen – eine schnelle Ausführung ist für unsere Kunden ausschlaggebend.“

Einen eigenen Finanzierungsbereich zu haben, der alles aus einer Hand bietet, sei von unschätzbarem Wert, fügt Gavin Clark, Business Manager bei Volvo CE, hinzu. „Es geht darum, alle Bedürfnisse abzudecken. Wenn der Kunde glücklich ist, sind wir es auch.“

In den frühen 1970er Jahren erwarb KSG einen der ersten knickgelenkten Dumper von Volvo in Großbritannien. Erst kürzlich wurde er aus Anlass der 25-jährigen Partnerschaft des Unternehmens mit Volvo CE generalüberholt und dem ehemaligen Firmenchef Kelston Sparkes präsentiert. Etwa 65 Prozent der Fahrzeugflotte von KSG besteht heute aus Volvo-Maschinen.

„Seit Bestehen unserer Firma haben wir Tausende Volvo-Maschinen eingesetzt“, erzählt Stark. „VFS ist jetzt auch Teil dieser Partnerschaft. Wie lange das so bleiben wird? Solange sie die gewünschten Ergebnisse liefern. Und da haben sie uns bislang nie enttäuscht.“

BEEINDRUCKENDES TEAMWORK

Das malaysische Spring Energy erweitert sein Bergbaugeschäft. Für den Kauf von zehn knickgelenkten Volvo-Dumpfern des Typs A40F wandte sich das Unternehmen Anfang dieses Jahres an VFS, *schreibt Justin Harper in Singapur.*

Vor Kurzem übernahm Spring Energy eine ganze Reihe großer Projekte in Malaysia und musste dementsprechend seine Fahrzeug- und Maschinenflotte erweitern. Neben Dumpfern kaufte das Bergbauunternehmen in diesem Jahr zehn Bagger und vergrößerte seinen Bestand an Volvo-Maschinen damit auf 60. Im Juni wurden zudem zwei neue Volvo-Radlader geliefert.

Diese Anschaffungen bedeuten eine gewaltige Investition für Spring Energy, sie sind jedoch notwendig, damit das Unternehmen



Die Geschäftsführer Alan Sparkes (links) und Robert Stark von Kelston Sparkes Group Ltd

größere Berg- und Tiefbauaufträge übernehmen kann. Spring Energy hat eine besondere Vorliebe für den A40F. Die zehn neuen Maschinen ergänzen die zwölf Dumper, die das Unternehmen bereits zwischen 2012 und 2013 angeschafft hat.

Yap Ho Huat, Geschäftsführer von Spring Energy, sagt: „Wir arbeiten schon seit einigen Jahren mit Volvo-Maschinen und sind immer wieder davon beeindruckt, wie gut das Team von Volvo die Produkte und unsere Bedürfnisse kennt.“

Je mehr das Unternehmen aus Kuala Lumpur wächst, umso mehr möchte sich das Management auf die Ausweitung seiner Aktivitäten konzentrieren, anstatt seine Zeit mit Papierkram und dem Ausfüllen von Formularen zu verschwenden. „Wir nehmen auch Finanzierungen über örtliche Banken in Anspruch. Aber ich bevorzuge eigentlich die Zusammenarbeit mit VFS. VFS ist effizient, unterstützt uns, wo es nur geht, und bietet Konditionen, die genau auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten sind“, fügt Yap hinzu. Schnelle Finanzierungslösungen in Form von Krediten oder Leasing sind für alle Unternehmen wichtig – erst recht für jene, die rasant am Wachsen sind.

BAU-BOOM

Spring Energy erfährt in Malaysia einen regelrechten Boom. Gleichzeitig möchte es sein Geschäft auf andere Länder in Asien ausweiten, einer Region, die derzeit einen enormen Wandel durchläuft und in der massiv Wohlstand geschaffen wird. Brandon Ross, Business Director für Volvo CE in Malaysia, erklärt: „Malaysia ist ein spannender Standort. Es liegt im Herzen Asiens, wo im Zuge der Urbanisierung und Infrastrukturerweiterung aktuell gewaltige Bauprojekte stattfinden.“

Er fügt hinzu, dass rund 30 Prozent der Verkäufe in Malaysia unter Beteiligung von VFS ablaufen. „Die Möglichkeit, kurz-, mittel- und langfristige Verkaufschancen mit VFS zu besprechen, verschafft uns einen Wettbewerbsvorteil, insbesondere im Hinblick auf nötige Vorabgenehmigungen durch Finance.“

Ein weiterer Vorteil ist laut Ross die Vereinfachung der regelmäßigen Zahlungen. Die Kosten für die Finanzierung von

Maschinen und die Kosten für Wartung und Service können in einer monatlichen Rechnung kombiniert werden, was den Verwaltungsaufwand zusätzlich verringert.

ZURÜCK AUS DEM TIEF

Der Beweis, dass viele Unternehmen die globale Finanzkrise von 2007/2008 hinter sich gelassen haben, ist unweit der Golfküste Floridas zu finden, *schreibt Julian Gonzalez in den USA.*

RIPA & Associates, ein Bauunternehmen aus der Gegend um Tampa, Florida, tat, was viele Unternehmen im Laufe der Krise tun mussten – sie strichen Arbeitsplätze. Dank cleverer Geschäftsentscheidungen kam RIPA glücklicherweise schnell wieder auf die Beine, sodass die Belegschaft bis Juni 2015 von 175 auf mehr als 500 Mitarbeiter anwuchs. VFS schätzt sich glücklich, an diesem Wachstum beteiligt gewesen zu sein.

„Beim Kauf von Volvo-Maschinen war VFS einfach die beste Option. VFS bietet extrem konkurrenzfähige Zinsen und Konditionen. Aus Finanzierungssicht war VFS für uns die optimale Wahl“, bekräftigt Chris Laface, Präsident von RIPA.

Ganz gleich, wie gut oder schlecht die Lage ist – VFS steht Unternehmen wie RIPA zur Seite. Als konzern eigenes Finanzierungsunternehmen kann VFS seine Leasing-Bedingungen so anpassen, dass RIPA seinen Aufwärtstrend ungestört weiterverfolgen kann.

„Egal von welcher großen Marke wir Maschinen kaufen – bei der Finanzierung stellen wir fest, dass VFS, die Finanzierungsgesellschaft von Volvo CE, in der Regel die attraktivsten Angebote hat“, erklärt Laface. „Sie kennen ihre Maschinen gut und bieten sehr überzeugende Konditionen.“

LOHNENDE PARTNERSCHAFT

Das Unternehmen wurde 1998 gegründet und zählt Werte wie Stärke, Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit zu seinen Grundpfeilern. Der Jahresgewinn von RIPA übersteigt regelmäßig 100 Millionen US-Dollar. Es liegt nahe, dass das Unternehmen diese Werte einem Partner wie VFS anvertraut, der seinen Kunden auf jede erdenkliche Weise hilft – auch in schwierigen Zeiten.

„Banken decken die unterschiedlichsten Branchen ab. Wir als konzern eigene Gesellschaft konzentrieren uns dagegen nur auf die Finanzierung von Baumaschinen. Wir können nicht von einem Tag auf den anderen unser Geschäftsmodell ändern und stattdessen medizinische Geräte finanzieren. Das ist unsere Kernkompetenz, und wir machen nichts anderes“, erklärt Lori Waldrop, District Financial Manager bei VFS. „2008, als es mit der Wirtschaft bergab ging, waren wir bereit, Anpassungen für Kunden vorzunehmen, die in Schwierigkeiten waren. Wir verlängerten ihre Laufzeiten, gewährten ihnen Aufschübe und taten alles, was wir konnten, um ihren Maschinenbestand zu erhalten. Anders die Banken: Sobald für einen Kunden die Prolongation eines Kredits ins Haus stand, stellten sie sich quer und gewährten ihm lediglich 45 Tage für die Begleichung seiner Schulden.“

Jetzt, da die Finanzkrise überwunden scheint, schreitet RIPA weiter dynamisch voran und profitiert von VFS an seiner Seite.

„Die Zusammenarbeit mit VFS ist hervorragend. Wir kaufen auch weiterhin Maschinen mit ihrer Hilfe, was unsere ohnehin schon enge Beziehung zusätzlich vertieft“, schwärmt Laface. „Sie machen einen fabelhaften Job und behandeln uns einfach gut.“

ABWEHRREIHE

Die Niederlande baut auf robuste
Dämme zum Schutz vor dem Anstieg des
Meeresspiegels und steigenden Flusspegeln →

von Nigel Griffiths





Von links nach rechts: Nanco Klein, Ger Kleine, Richard Moens

im Jahr 2006 ins Leben gerufener, integrierter Raumordnungsplan für Hochwasserschutz und Umweltmanagement. Er beinhaltet den Bau oder die Anpassung von Deichen, die Vertiefung von Flutkanälen und das Anlegen von sogenannten Retentionsflächen, auf die das Flutwasser ausweichen kann.

Entlang eines Teilabschnitts der IJssel zwischen Cortenoever und Voorsterklei gibt es an einer großen Biegung des Flusses bereits eine Retentionsfläche, einen alten Deich und historische Bauernhöfe. Der Fluss ist eng und hat eine starke Strömung, die von den Wassermassen des Rheins ausgeht. Wenn der Meeresspiegel weiter steigt, werden für die nächsten 25 Jahre gewaltige Überschwemmungen prognostiziert. Die Auswirkungen für die betroffenen Regionen wären verheerend. Das letzte große Hochwasser in der Gegend ereignete sich im Jahr 1990. Die Behörden wissen also, worauf sie sich einstellen müssen.

In diesem Gebiet möchte de Vries & van de Wiel dem Fluss mehr Raum geben, um eine Flutkatastrophe zu vermeiden. Das bis März 2016 laufende Projekt beinhaltet den Bau eines neuen Deichs, einen Kilometer vom Fluss entfernt. Die bestehende Deichstruktur wird niedriger gemacht. Sie soll als primäre Barriere unter normalen Bedingungen dienen. Das Flussbett wird erweitert und ausgebaggert, um den Wasserpegel um 30 Zentimeter zu senken. Die Retentionsflächen werden dadurch gleichzeitig vergrößert, um mehr Flutwasser aufnehmen zu können.

ALLES UNTER KONTROLLE

Laut Vertrag zählt zu den Aufgaben von de Vries & van de Wiel unter anderem der Entwurf und der Bau der Schutzvorrichtungen, das gesamte Umweltmanagement für das Gebiet sowie der Austausch und die Kommunikation mit der örtlichen Bevölkerung.

„De Vries & van de Wiel benötigte Maschinen, die für verschiedene Arten von Projekten eingesetzt werden konnten – vom Deichbau bis hin zum Ausbaggern auf einem Ponton“, erklärt der Technische Leiter des Unternehmens, Nanco Klein. „Damit sie sich rechnen, müssen die Maschinen 2.200 Stunden im Jahr in Betrieb sein. Das bedeutet, sie müssen unterschiedlichste Aufgaben erledigen können, sowohl zu Lande als auch zu Wasser.“

Die Herausforderung für Kuiken bestand darin, die optimale Mischung aus Merkmalen zu finden, die es de Vries & van de Wiel erlauben würde, kosteneffektiv in den verschiedenen Aufgabenbereichen zu arbeiten“, erläutert Ger Kleine, Business Line Manager bei Kuiken.

PRÄZISION

Die individuell angepassten Volvo-Maschinen bieten die nötige zusätzliche Reichweite für den Bau der Deiche und das Ausbaggern – zwei vollkommen unterschiedliche Einsatzbereiche, für die Volvo CE Arm und Ausleger der Maschinen entsprechend verlängerte. Jeder Ausleger kann von 6,45 Meter auf 8 Meter verlängert werden, der Arm wurde von 3,20 Meter auf 4,70 Meter erweitert. Um den verlängerten Ausleger und Arm auszugleichen, wurde ein intelligent konstruiertes Kontergewicht mit zusätzlichen 2.300 Kilogramm montiert.

Ein EC380EL verfügt über ein hydraulisches Kabinenhubsystem, mit dem die Kabine für bessere Sicht um bis zu 1,70 Meter erhöht werden kann. Beim Ausbaggern ist ein hohes Maß an Präzision erforderlich. Außen an der Maschine sind deshalb Sensoren angebracht, die dem Fahrer eine dreidimensionale Rundumansicht auf dem Computerbildschirm der Kabine liefern. →

Im Laufe der Jahrhunderte sind die Niederländer zu weltweit führenden Experten in der Landrückgewinnung geworden: Sie bauten Deiche als Hochwasserschutz und nutzten Windmühlen zur Entwässerung. Doch ihre durchdachte Hochwasserabwehr ist vom Klimawandel und vom damit einhergehenden Anstieg des Meeresspiegels bedroht. Die Behörden ergreifen bereits früh entsprechende Maßnahmen. Spezielle Volvo-Bagger werden eingesetzt, um die Flutschutzanlagen des Landes zu verstärken.

Da es in den Niederlanden viele Gebiete gibt, die dem Meer abgetrotzt wurden, spielt der Hochwasserschutz hier seit jeher eine wichtige Rolle. Heute sind rund zwei Drittel des Landes vom Hochwasser bedroht. Die Folgen in dem dicht besiedelten Land wären verheerend.

Ein komplexes System aus Entwässerungsgräben, Kanälen und Pumpstationen (früher Windmühlen) sorgt dafür, dass die tief liegenden Gebiete trocken bleiben und zur Besiedlung oder für den Ackerbau genutzt werden können. Doch das System reicht nicht mehr aus. Die Behörden gehen davon aus, dass die nächste Flutkatastrophe nur eine Frage der Zeit ist, und bauen den Hochwasserschutz deshalb unter Hochdruck aus.

Das auf Umwelttechnik und Baggerarbeiten spezialisierte Unternehmen de Vries & van de Wiel, eine Tochter der DEME-Gruppe, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts in der Landgewinnung tätig ist, hat ein Hochwasserschutzkonzept für einen der größten Gefahrenpunkte entworfen. Zu den Aufgaben des Unternehmens zählt unter anderem der Entwurf und der Bau der Schutzvorrichtungen, das gesamte Umweltmanagement für das Gebiet sowie der Austausch und die Kommunikation mit der örtlichen Bevölkerung.

Die sechs eingesetzten Volvo-Bagger – zwei EC380EL, zwei EC250CL und zwei EC220DL – wurden vom Volvo-Händler Kuiken NV speziell für de Vries & van de Wiel angepasst.

FLUTPLAN

Unmittelbaren Handlungsbedarf sehen die niederländischen Behörden bei den Flüssen IJssel, Maas und Waal, die alle Seitenarme des mächtigen Rheins sind. Das Projekt „Raum für den Fluss“ ist ein



Einer von sechs eingesetzten Volvo-Baggern bei der Arbeit



Die Maschinen sind in der typischen Firmenfarbe Grün von de Vries & van de Wiel lackiert

Zu den weiteren speziellen Merkmalen zählen Drucksensoren, Druckfilter, Hydraulik-Schnellkupplungen, ein 18-Tonnen-Lasthaken sowie Vorkehrungen für den Einsatz unter Wasser. Die Bagger haben 900 Millimeter breite Kettenglieder für besseren Halt auf dem weichen niederländischen Lehm Boden.

Zu den eher ungewöhnlichen Anpassungswünschen gehörte, das de Vries & van de Wiel das übliche Volvo-Gelb der Maschinen durch das Grün des eigenen Unternehmens ersetzen ließ. Die Ausleger seien aus praktischen Gründen grau lackiert, erklärt Projektmanager Richard Moens. Die graue Farbe verhindere Reflexionen, die den Fahrer bei der Arbeit stören könnten.

GUTE INVESTITION

Klein erklärt, bei der Auswahl der Maschinen denke de Vries & van de Wiel langfristig. „Die Regierung setzt hohe Emissionsstandards, und wir gehen davon aus, dass diese in Zukunft noch strenger werden“, sagt er.

„Wir investieren immer mit einer Perspektive von mindestens fünf Jahren. Dabei achten wir darauf, dass unser Equipment immer den höchsten Leistungs- und Emissionsstandards genügt. Bei der Auswahl einer Maschine basieren unsere Berechnungen auf den Gesamtbetriebskosten für einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Kraftstoffkosten für fünf Jahre übersteigen die Investition in die Maschine um das Dreifache, Wartung und Service sind ebenfalls wichtig“, fügt Klein hinzu. „Aber dafür haben wir letztendlich hervorragende Bagger mit leistungsstarken Motoren und geringem

Kraftstoffverbrauch, die für verschiedene Arbeiten eingesetzt werden können.“

Ein weiterer wichtiger Grund, der de Vries & van de Wiel überzeugt hat, war das Supportangebot von Kuiken. Der Händler verfügt über Servicefahrzeuge im ganzen Land und kann Ersatzteile auch über Nacht liefern. Ger Kleine von Kuiken erklärt, dass de Vries & van de Wiel keine eigenen Wartungseinrichtungen hat. „Sie haben einen Disponenten für die Volvo-Flotte, der das CareTrack-Telematiksystem überwachen kann“, sagt er. „Dadurch erhalten sie einen guten Überblick über die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge sowie Zahlen und Fakten zu den Kosten der laufenden Arbeiten.“

Im Zuge der Arbeiten wurden Bauernhöfe bereits hinter den neuen Deich umgesiedelt. Die landwirtschaftlichen Aktivitäten werden jedoch fortgesetzt. Veränderungen am Deich werden mit Rücksicht auf die natürliche Umgebung durchgeführt, Pflanzen- und Vogelwelt werden bestmöglich geschont. In enger Zusammenarbeit

mit den Anwohnern sucht de Vries & van de Wiel nach Lösungen für Privathaushalte und Unternehmen, die von dem Projekt betroffen sind.

Entlang der Oberseite des Deichs wird beispielsweise ein Fahrradweg angelegt, der der Erholung dient. Und die ausgebauten Retentionsflächen von Cortenoever schützen die Anwohner und vermitteln ihnen ein Gefühl der Sicherheit. ☒

Besuchen Sie die *Spirit*-Website oder laden Sie sich die *Spirit*-App herunter, um sich Luftvideoaufnahmen des Projekts anzusehen

GUT GESCHMIERT ZUM ERFOLG

Schmierstoffe sind eine wichtige Komponente für Kunden von Volvo CE →

von Tony Lawrence



Fotos von Gustav Mårtensson



Dr. Donald McCarthy, Schmierstoffexperte (links) mit Dr. Anders Pettersson, globaler Koordinator für Schmierstoffe

Jeder weiß, dass bestimmte Komponenten essenziell für das Funktionieren einer Maschine sind. Ein knickgelenkter Dumper würde beispielsweise nicht ohne Zahnräder funktionieren, ein Bagger würde ohne Kugellager oder Hydraulikventile nicht sonderlich viel graben und Radlader würden ohne Räder nicht weit kommen.

Doch so manche Elemente werden leicht übersehen oder als selbstverständlich betrachtet. Zum Beispiel das Öl. Wie könnte eine Baumaschine ohne Schmierstoffe, Kühlmittel oder Schmierfett für Motor, Hydraulik, Getriebe und Ölbadbremsen funktionieren?

Jeder, der denkt, bei Ölen und Schmierstoffen stecke nicht viel dahinter und sie würden einfach aus der Erde gepumpt und direkt in Flaschen gefüllt, sollte mal einige Zeit mit Dr. Anders Pettersson und Dr. Donald McCarthy im Technikzentrum von Volvo Construction Equipment im schwedischen Eskilstuna verbringen.

ES GEHT DARUM, DIE RICHTIGEN ZUTATEN IN EINKLANG ZU BRINGEN

UNVERZICHTBARE TEILE

Die beiden können stundenlang über Kohlenwasserstoffe, Polyalphaolefine und kinematische Viskosität sprechen. Doch sie können auch ganz schnell auf den Punkt bringen, was für den Kunden wichtig ist.

„Früher hat man eine Maschine gebaut und sich dann nach Öl für die Maschine umgeschaut. Heute betrachten wir Öl als eine Komponente – und zwar als eine essenzielle“, sagt McCarthy. „Wir binden das Öl schon von Beginn an in unsere Entwicklung ein.“

Schmierstoffe sind wichtig für die Maximierung der Maschinenleistung und der Betriebszeiten. Zugleich verringern sie

den Wartungsaufwand und die Gesamtbetriebskosten. Die besten Schmierstoffe sorgen dafür, dass eine Maschine reaktionsfähiger und schneller wird, sodass sie mehr Leistung bei geringerem Kraftstoffverbrauch erbringt. In bestimmten Anwendungsbereichen und unter bestimmten Bedingungen steigern neue Öle die Leistung um 10 bis 15 Prozent. Nur wenige wissen das.“

Das Technikzentrum, der größte Forschungs- und Entwicklungsstandort von Volvo CE, beschäftigt rund 800 Mitarbeiter, die alle an fortschrittlichen Technologie- und Maschinenbauprojekten arbeiten und gleichzeitig innovative Forschungs- und Testreihen durchführen.

„Fünf von uns arbeiten ausschließlich an Schmierstoffen“, erklärt Pettersson, globaler Koordinator für Schmierstoffe. „Neben unserem Labor verfügen wir hier über Prüfzellen und Maschinen. Wir überprüfen die unterschiedlichsten Felddaten und überwachen die Performance einer ganzen

Reihe von Maschinen überall auf der Welt. Zudem arbeiten wir eng mit unseren Partnern sowie anderen Bereichen des Volvo-Konzerns zusammen.“

SALATDRESSING

Die von Volvo CE hergestellten Öle und Schmierstoffe „sind einzigartig und auf den jeweiligen Anwendungsbereich abgestimmt“. Die Forschung und Entwicklung erfolgt in Kooperation mit Ölgesellschaften, Herstellern von Zusatzstoffen und Hochschulen. Volvo beteiligt sich in hohem Maße an der Ausarbeitung von

Originalspezifikationen, der Entwicklung von Formulierungen und an der Durchführung von Verifizierungsprüfungen.

„Es ist wie das Anrühren eines Salatdressings“, erklärt er. „Man nimmt ein Öl als Grundlage – zum Beispiel kaltgepresstes Olivenöl, Rapsöl oder was auch immer – und fügt dann die entsprechenden Gewürze hinzu, je nachdem, ob man ein Dressing für Caesar Salad oder vielleicht lieber eine Vinaigrette möchte. Die Zusätze sind nur ein kleiner Teil der Mischung, haben aber eine große Wirkung auf deren Eigenschaften.“

Einige Schmierstoffe von Volvo werden für extremste Bedingungen entwickelt: -40 °C in Sibirien oder $+40\text{ °C}$ in Wüstenregionen. Die Kunst besteht jedoch darin, auch Standardöle herzustellen, die über lange Zeiträume sowie in den verschiedensten Umgebungen und Temperaturbereichen optimale Ergebnisse liefern.

„Beim Öl ist es wie beim Schlagen von Sahne“, meint Schmierstoffexperte McCarthy.

„Minderwertiges Öl dickt schnell ein, hochwertige Öle dagegen nicht. Sie können länger genutzt werden, schützen die Maschinenteile besser und optimieren die Kraftstoffeffizienz.“

LÄNGERE BETRIEBSZEITEN

„Das bedeutet auch, dass man das Öl nicht so häufig wechseln muss“, erklärt er. „Je größer die Ölwechselintervalle, umso länger sind die Betriebszeiten. Und das ist ein gewaltiger Unterschied, insbesondere für die Besitzer großer Fahrzeugflotten.“

Obwohl der Fokus ganz klar auf Neuentwicklungen liege, fügt McCarthy hinzu, beschäftige sich das Team des Technologiezentrums

auch mit der Verbesserung bereits bestehender Öle und Schmierstoffe. „Nicht jeder hat Zugang zu den Premiumprodukten. Aber es ist wichtig, dass auch Fahrzeuginhaber in entlegeneren Gegenden an Schmierstoffe kommen können, die von Volvo getestet und genehmigt wurden und optimale Leistung bringen.“

Pettersson, ein 40-jähriger Schwede, und McCarthy, ein 42-jähriger Schotte, sind ausgebildete Maschinenbauingenieure.

Beide verfügen über ein umfassendes Chemiewissen. Sie lernten sich 2002 während des Studiums an der technischen Universität von Luleå in Nordschweden kennen.

Beide sind sehr unterschiedliche Charaktere, genießen es jedoch sichtlich, Arbeit und Freizeit miteinander zu verbringen. Was sie ebenfalls gemein haben, ist ihre Leidenschaft dafür, etwas zu verändern.

„Manchmal ist es frustrierend, dass die Leute nicht erkennen, wie sehr wir ihnen mit unserer Arbeit

helfen können. Aber das betrachten wir als Herausforderung“, sagt McCarthy. „Immer mehr Menschen werden sich dessen bewusst, dass Schmierstoffe eine wichtige Rolle spielen. In unseren Schulungen für Händler geben wir diese Botschaft weiter, damit die Mitarbeiter wiederum ihren Kunden erklären können, wie wichtig diese Komponente ist.“

Es überrascht nicht, dass Pettersson ein versierter Koch und McCarthy ein passionierter Bäcker ist. Schließlich geht es auch bei ihrer Arbeit darum, die richtigen Zutaten miteinander in Einklang zu bringen. Und sollte man von einem der beiden jemals einen Salat angeboten bekommen, darf man nicht vergessen, sich auch das Rezept für das Dressing geben zu lassen. ☒

NEUE ÖLE STEIGERN DIE LEISTUNG UM 10 BIS 15 PROZENT



Dr. Anders Pettersson von Volvo CE (links) mit Leszek Dawidziak von Cementownia Warta SA

Während dieses Interviews besuchte Leszek Dawidziak vom polnischen Zementhersteller Cementownia Warta SA das Labor. Er erzählte Pettersson und McCarthy, dass sein Unternehmen eine Flotte von Volvo-Fahrzeugen besitzt, darunter neun knickgelenkte Dumper des Typs A40. „Bis heute wusste ich gar nicht, dass es bei Volvo CE solch eine Laboreinrichtung gibt“, sagt er. „Früher nutzten wir 16 Lkw eines anderen Herstellers. Bis wir feststellten, dass wir nur neun Dumper von Volvo brauchten, um sie zu ersetzen. Sie arbeiten in einer sehr staubigen Umgebung, doch dank ihrer Luft- und Ölfilter sind sie äußerst zuverlässig. Wir verwenden für alle unsere Volvo-Fahrzeuge und auch für einige unserer anderen Maschinen Öle und Schmierstoffe von Volvo. Die Anzahl der eingesetzten Schmierstoffe zu begrenzen, ist sehr wichtig für uns. Ebenso wichtig sind längere Ölwechselintervalle. Das spart Kosten und sorgt dafür, dass unsere Maschinen länger unterbrechungsfrei arbeiten.“



Gastdirigent Kent Nagano mit dem
Göteborgs Symphoniorchester
© Ola Kjelbye



Die Göteborger Konzerthalle
© Sofia Paunovic



Die Göteborger Oper
© Ingmar Jernberg

KULTURELLE IDENTITÄT

Volvo unterstützt das kulturelle Leben seiner Heimatstadt Göteborg,
der zweitgrößten Stadt Schwedens

von Kate Holman

Das Göteborger Symphonieorchester (auch bekannt als GSO) und die Göteborger Oper werden beide dauerhaft und substanziell vom Volvo-Konzern unterstützt. „Die Fördertätigkeit von Volvo ist einer der Gründe, dass die Göteborger Oper überhaupt existiert“, sagt Jessica Malmsten, Leiterin für Geschäftsentwicklung der Operngesellschaft. „Es ist eine sehr wichtige Partnerschaft.“

Gemeinsam bilden die beiden musikalischen Einrichtungen wichtige Säulen der kulturellen Identität von Göteborg – und von ganz Schweden. 1997 wurde das GSO zum Schwedischen Nationalorchester ernannt, in Anerkennung seiner Leistungen als Botschafter nordischer Musik und ihrer Komponisten auf der ganzen Welt. Die Förderung durch Volvo hat beiden geholfen, sich weltweit einen Namen als herausragende musikalische Institutionen zu machen.

„Die Förderung hilft uns auf vielerlei Arten“, erläutert der Norweger Sten Cranner, der im November 2014 zum Geschäftsführer und künstlerischen Leiter des GSO ernannt wurde. „Sie ermöglicht es uns, über unser Kernprodukt hinauszudenken und außergewöhnliche Projekte zu verwirklichen. Das ist ein zusätzlicher Antrieb. Mein Ziel ist es, das GSO und die umfangreichen Aktivitäten in der Göteborger Konzerthalle zu einem integralen Bestandteil im Leben jedes Bürgers der Stadt und der Region zu machen“, fügt er hinzu.

„Das Orchester sollte auch weiterhin eine wichtige Rolle in der musikalischen Landschaft spielen und gleichzeitig seinen internationalen Ruf festigen.“

„Wir tragen dazu bei, Göteborg zu einer attraktiven und lebenswerten Stadt zu machen“, stimmt Malmsten zu. →

„Durch Musik, Theater und Tanz möchten wir die Lebensqualität der Menschen hier erhöhen.“

ZUSAMMENARBEIT

Kulturelle Förderung ist untrennbar mit der Marke Volvo verbunden. Sie ist ein Beleg dafür, wie wichtig dem Unternehmen das Wohlergehen seiner Mitarbeiter und des Gemeinwesens ist. Seit 1983 ist Volvo Hauptsponsor des GSO und einer der vier größten Förderer der Göteborger Oper.

Das GSO wurde 1905 gegründet und hat in seiner 110-jährigen Geschichte viele dramatische Momente durchlebt. Seine ursprüngliche Heimstatt brannte in den 1920er Jahren bis auf die Grundmauern nieder und wurde durch die heute noch bestehende Göteborger Konzerthalle ersetzt. Das 1935 vollendete Gebäude ist berühmt für seine bahnbrechende Architektur und seine hervorragende Akustik. Die Haupthalle ist mit Hunderten goldenen Ahorn tafeln verkleidet, die den Klang verzerrungsfrei reflektieren.

Seither hat sich die Größe des GSO auf mittlerweile 109 Musiker verdoppelt. Gemeinsam mit weiteren 86 Musikern, 22 Solisten, 46 Chorsängern und 38 Tänzern bilden sie das künstlerische Personal der Göteborger Oper. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Künstlergruppen wird immer umfassender. Für die nächsten zwei Jahre sind mehrere gemeinsame Projekte geplant, unter anderem eine Koproduktion für 2017, bei der verschiedene Opernstars in der Konzerthalle auftreten werden. „Wir haben eine sehr konkrete und gut funktionierende Arbeitsbeziehung“, bestätigt Cranner.

Die Heimat der Göteborger Oper ist ebenfalls ein beeindruckendes Gebäude. Volvo war das erste Unternehmen, das den Bau des neuen Opernhauses unterstützte. Im Oktober 1994 wurde das Haus an der Uferpromenade der Stadt eingeweiht, 2009 wurde es renoviert. Jährlich begrüßt es 250.000 Besucher zu rund 270 Vorstellungen, darunter Tanz, Musicals und Konzerte. Die Oper möchte mit ihrem Programm Menschen jeden Alters und jeder Herkunft ansprechen und dazu ermutigen, am kreativen Prozess teilzuhaben.

Gemeinsam mit dem Roten Kreuz organisierte das Haus im letzten Jahr beispielsweise einen Workshop mit einer Gruppe neu in Schweden eingetrossener Flüchtlinge, bei dem die Beteiligten ihre eigenen Erfahrungen in neue Werke einfließen lassen sollten.

„Wir möchten eine künstlerische Community aufbauen, die sich auch auf die Mitglieder der Gesellschaft erstreckt, deren Stimmen nicht immer im etablierten Kulturbetrieb zu hören sind“, erklärt Oper- und Theaterintendant Stephen Langridge. „Diesen Teil unserer Arbeit nehmen wir sehr ernst.“

VON RANG UND NAMEN

Der Schutz der Umwelt ist der Oper ebenfalls ein Anliegen. Deshalb versucht das Haus neben Initiativen wie dem Aufstellen von Bienenstöcken auf dem Dach, auch seinen ökologischen Fußabdruck durch eine eigene Solarstromanlage und Abfallrecycling zu minimieren.

Das GSO engagiert sich ebenfalls aktiv für die Gemeinschaft – sowohl in Schweden als auch im Ausland. Im April 2015 tourte das Orchester mit Unterstützung von Volvo durch fünf chinesische



Jenny Holmgren und Denny Lekstrom spielen die Hauptrollen in Gershwins „Crazy for You“
© Mats Bäcker

Städte. Besonders stolz waren die Musiker dabei auf ihren Auftritt vor jungen Patienten in einem Kinderkrankenhaus in Shanghai.

Seit seinem Bestehen wurde das GSO immer wieder von außergewöhnlichen Musikern geführt. 1907 war der berühmte schwedische Komponist Wilhelm Stenhammar Chefdirigent, und sowohl Carl Nielsen als auch Jean Sibelius dirigierten das Orchester bei der Darbietung ihrer eigenen Werke. Als Gastdirigent fungiert aktuell der Amerikaner Kent Nagano. Artist in Residence ist die kanadische Dirigentin und Sopranistin Barbara Hannigan, die zu den weltweit führenden Künstlerinnen der zeitgenössischen Oper zählt.

AUF TOUR

Mit Unterstützung von Volvo werden die beiden Einrichtungen in den kommenden Monaten ein herausragendes Programm präsentieren. Das GSO, das bereits in den USA, in Japan und im Fernen Osten gespielt hat, wird im November in Deutschland auf Tour gehen. Im Dezember beginnt das Sibelius-Festival. „Innerhalb einer Woche werden wir alle Symphonien von Sibelius spielen“, erklärt Nagano.

Das Programm der Göteborger Oper reicht von der Uraufführung einer Operfassung des Hitchcock-Thrillers „Berüchtigt“ mit Nina Stemme in der Hauptrolle, einer der besten dramatischen Sopranistinnen, über Gershwins „Crazy for You“ bis hin zu einer Hommage an den großen Shakespeare im Jahr 2016, 400 Jahre nach seinem Tod – mit Konzerten und Opern auf Grundlage seiner Werke *Hamlet* und *Macbeth*. Tanz ist ein weiterer wichtiger Baustein im Programm der Oper. Die hauseigene Danskompagni, angeführt von der künstlerischen Leiterin Adolphe Binder, genießt international großes Ansehen und durfte bereits mit berühmten Choreographen wie Sidi Larbi Cherkaoui zusammenarbeiten.

Darüber hinaus ist das GSO stolz, mit seinen kostenlosen Livestreams und Video-on-Demand-Angeboten, die unter anderem Interviews und einen Blick hinter die Kulissen bieten, zu den Vorreitern digitaler Musikübertragung zu gehören.

„Unsere digitale Konzerthalle kann überall auf der Welt angesehen werden“, schwärmt Cranner. Sie ist zu finden unter www.gsoplay.se.

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



Sten Cranner, Geschäftsführer und künstlerischer Leiter des GSO
© Dan Holmqvist



Adolphe Binder, künstlerische Leiterin des Tanzensembles der Oper
© Mats Bäcker



Die Göteborger Oper mit vollbesetzten Rängen

LIEBLING, ICH HABE

DEN RADLADER GESCHRUMPF

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)



Volvo Construction Equipment



ÜBERRAGENDE PERFORMANCE

Ein chinesischer Fahrer preist die Vorzüge des knickgelenkten Volvo-Dumpers A40D →

von Michele Traverso



Fotos von Daniele Mattioli



Die 1989 eröffnete Laogang-Deponie in Shanghai ist die größte Mülldeponie Chinas und Schauplatz eines der gigantischsten Projekte zur Energiegewinnung aus Abfallgasen in ganz Asien (siehe Seite 16). Die Deponie wird von Shanghai Old Port Garbage Disposal Co Ltd betrieben, einem Joint Venture des französischen Unternehmens Veolia und der hiesigen Stadtbehörden.

Aufgrund ihrer ausgeprägten Zuverlässigkeit soll der Bestand von vier knickgelenkten Dumpfern des Typs A40D demnächst um zusätzliche Volvo-Maschinen erweitert werden. Sie sollen eine Reihe ausgedienter Geräte anderer Hersteller ersetzen – die Deponie ist ein Ort, an dem Maschinen schnell altern. Aber bei schwierigen und rutschigen Bedingungen, die anderen Lkw Probleme bereiten, kommen die Volvo-Dumper erst so richtig zur Geltung.

Fahrer Xu Nong Ming transportiert auf seinem Volvo-Dumper Erde, die helfen soll, das Sickerwasser des Mülls, der hier alle 30 Sekunden von zahllosen Lastern angeliefert wird, einzudämmen. Die Volvo-Dumper werden auch zur Entsorgung des Sickerwassers selbst – bis zu fünf Ladungen pro Tag – und manchmal auch zur Beförderung des Mülls selbst eingesetzt.

FREIZEITGESTALTUNG

Selbst wenn die Räder im Matsch versinken, kann der Fahrer während der Fahrt verschiedene Antriebskombinationen verwenden.

„Sehr von Vorteil ist auch die große Bodenfreiheit“, betont Xu, der seit 2005 in der Laogang-Deponie als Fahrer beschäftigt ist.

Xu – Nachnamen werden in China zuerst genannt – begann seine Laufbahn beim Militär, wo er als Fahrer ausgebildet wurde. „Ich bin im Dezember 1993 eingerückt und habe meinen Militärdienst in Hangzhou abgeleistet“, berichtet er. „Mit Volvo-Dumpfern zu arbeiten, ist sicherer“, fügt er lächelnd hinzu.

Der fröhliche 45-Jährige kommt aus Pudong, einem großen Stadtbezirk Shanghais, der östlich des Flusses Huangpu liegt. Noch vor 20 Jahren stand Pudong im Schatten von Puxi, dem Bezirk westlich des Flusses, in dem auch die Altstadt Shanghais liegt.

Heute ist Pudong voller Wolkenkratzer und einer der neuesten und glänzendsten Bezirke der Stadt. Neben der Börse und weiteren Finanzinstituten befinden sich hier auch der internationale Flughafen und, südlich davon, die Laogang-Deponie, auf der Xu arbeitet.

In seiner Freizeit ist Xu leidenschaftlicher Anhänger von Mah-Jongg, dem beliebten chinesischen Strategiespiel, das mit nummerierten Spielsteinen gespielt wird. Es ist ein Spiel für vier Personen, das gerne drinnen, aber oft genug auch einfach am Straßenrand auf improvisierten Tischen gespielt wird, um die sich meist interessierte Zuschauer scharen. Daneben geht Xu auch gerne Angeln. Er isst seinen Fang selbst, auch wenn er zugibt, dass ihm bislang nur kleine Fische an den Haken gegangen sind.

TAGEWERK

Xus Acht-Stunden-Tag beginnt um sieben Uhr morgens. „Sobald wir auf der Deponie ankommen, überprüfen wir die Maschinen und kümmern uns um die Wartung der Fahrzeuge“, sagt er. Den Rest des Tages verbringt er üblicherweise summend am Steuer seines Dumpers, mit dem er die Erde befördert, die zum Bedecken der frisch angelieferten Müllschichten verwendet wird.

Xu ist begeistert vom erstklassigen Offroad-Verhalten des Dumpers. „Selbst bei voller Last bleibt der A40D niemals stecken“, schwärmt er. Die breiten Reifen sorgen für geringen

Bodendruck und optimale Offroad-Fahreigenschaften. „Auch wenn er im Schlamm versinkt – der Allradantrieb und die großen Reifen bringen ihn wieder auf Touren.“

Obwohl er das Fahren beim Militär gelernt hatte, erschienen Xu die modernen Dumper der Laogang-Deponie nicht so kompliziert, wie er befürchtet hatte. „Ich dachte, die Maschine wäre schwieriger zu bedienen, weil alles komplett automatisiert ist. Aber durch die Knicklenkung ist es tatsächlich viel einfacher.“

Die Volvo-Maschine hat ihn restlos überzeugt: „Im Hinblick auf Ladekapazität, Bedienbarkeit und Effizienz würde ich mich immer für den Volvo entscheiden. Nicht zuletzt auch, weil er so robust ist.“

**SELBST BEI VOLLER
LAST BLEIBT DER A40D
NIEMALS STECKEN**

SIE WOLLEN MEHR?

Es gibt viele 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



100% VOLVO

**KEEP
YOUR VOLVO
A VOLVO**

Genuine Volvo Maintenance Parts

Original Volvo-Schmierstoffe werden von Volvo für Volvo hergestellt. Kein anderer Schmierstoff sorgt so andauernd für die optimale Leistungsfähigkeit Ihrer Volvo-Maschine. Eine ganze Reihe an Ersatzteilen und Service-Leveln stehen für Sie bereit – damit Sie nicht nur Ihre Leistung, sondern auch Ihre Betriebszeiten optimieren können. Schmierstoffe von Volvo erhöhen die Lebensdauer Ihrer Maschinen, senken die Betriebskosten und können Serviceintervalle auf bis zu **4.000 Stunden*** verdoppeln.

*bei ausgewählten Maschinen und Schmierstoffen
Weitere Details erfahren Sie von Ihrem Händler.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_Lub_A

Volvo Construction Equipment

