

spirit



PLATZ FÜR NEUES

PARTNERSCHAFTEN
Händlerentwicklung

GOOD VIBRATIONS
Ferngesteuertes Bohren

Der Volvo EC350EL
räumt auf



100% VOLVO

**DAMIT
IHR VOLVO
EIN VOLVO
BLEIBT**

Original Volvo-Verschleißteile

Original Volvo-Verschleißteile wurden speziell für Ihren Fuhrpark entwickelt. Wählen Sie unter den zahlreichen Ersatzteilen und Service-Stufen die für Sie passende Option zur Maximierung Ihrer Leistung und Verfügbarkeit. Wir haben diese Verschleißteile rigoros getestet und zugelassen, damit die hohe Qualität Ihrer Maschine gewährleistet bleibt und sie Schicht für Schicht immer zuverlässig funktioniert.

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_DealLoc_B

Volvo Construction Equipment



Kundenzufriedenheit ist unser Motto

Händler sind eine tragende Säule für das Geschäft von Volvo Construction Equipment. Sie sind ein wichtiges Bindeglied zwischen uns und den Kunden, die unsere Maschinen kaufen und nutzen. Egal ob groß oder klein, Volvo CE-Händler bieten allen Kunden umfassende Beratung und Support: von der Auswahl der richtigen Maschine bis hin zur Bereitstellung geeigneter Wartungs- und Serviceleistungen über die gesamte Lebensdauer des Produkts.

Händler, die mit kleineren Familienbetrieben wie den Laplace-Marmorsteinbrüchen in Frankreich zusammenarbeiten (Seite 24), engagieren sich mindestens genauso für ihre Kunden, wie Händler, die größere Unternehmen wie die US-amerikanische Abbruchfirma FERMA Corporation (Seite 10) betreuen. Anfang des Jahres erhielt FERMA eine Lieferung von 20 Volvo-Baggern des Typs EC350EL mit großer Reichweite. Sie wurden von Volvo CE speziell an die besonderen Anforderungen des Unternehmens angepasst. Die gesamte Flotte wurde zudem in den grün-weißen Firmenfarben von FERMA lackiert (siehe Foto oben).

Einen überzeugenden Beleg dafür, wie wichtig Volvo CE und seinen Händlern die Zufriedenheit der Kunden ist, liefert der Artikel über unsere mobilen Servicestationen in China auf Seite 21. Diese werden in entlegenen Gegenden eingesetzt, wo produktives Arbeiten nur möglich ist, wenn Ersatzteile und Wartungsdienste zeitnah verfügbar sind. Die Leistung unserer Maschinen und exzellenter Service sorgen dafür, dass Kunden, deren Unternehmen wächst, sich immer wieder für Volvo entscheiden. Die Firma UNIKOST aus Polen ist dafür ein gutes Beispiel (Seite 16). Der familiengeführte Betrieb ist einer der größten Pilzzeuger des Landes.

Unterstützt werden die 200 Volvo CE-Händler weltweit von Elsie De Nys, Global and EMEA Director of Dealer Development bei Volvo CE. Mehr über ihren Fokus auf Kundenzufriedenheit erfahren Sie gleich im Anschluss im Insider-Interview auf Seite 6. Ein Video dieses Interviews sowie weitere Videobeiträge zu den Artikeln dieser Ausgabe finden Sie auf der *Spirit*-Website und über die *Spirit*-App. 📱



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Fotos: Hauptfoto © Frank Rogozienski; Porträt © Piet Goethals
VS56 DE

IN DIESER AUSGABE

3 WILLKOMMEN

Kundenzufriedenheit ist unser Motto

6 INSIDER-INTERVIEW

Ein Interview mit Elsie De Nys, Global and EMEA Director of Dealer Development bei Volvo CE

16 POLEN

Eine preisgekrönte Unternehmerin investiert in Volvo-Maschinen

21 CHINA

Mobile Servicestationen

24 FRANKREICH

Kostbarer Marmor ist bei Volvo-Radladern gut aufgehoben

28 SCHWEDEN

Ein ferngesteuerter Bagger im Rampenlicht

32 BELGIEN

Rohrverleger von Volvo sorgen für sicheren Gastransport zwischen Frankreich und Belgien

36 TECHNOLOGIE

Hauseigene Kühlmittel von Volvo CE

40 BRITISCHES ÜBERSEEGBIET

Ein mit Volvo-Maschinen gebauter Flughafen empfängt sein erstes Flugzeug

42 UMWELT

Der elektrische Steinbruch der Zukunft

45 SPONSORING

Gothenburg Horse Show

49 DIE FAHRERECKE

Ein brasilianischer Baggerfahrer schwört auf den Volvo EC700

AUF DEM COVER

Ein Volvo EC350EL der US-Abbruchfirma FERMA Corporation
© Frank Rogozienski

10 USA

Die Lackierung in den Firmenfarben ist nur eine von vielen Anpassungen, die Volvo CE für einen Kunden in Kalifornien vorgenommen hat



24



28



6



32

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

Dezember 2015/Januar/Februar 2016 NUMMER DER AUSGABE: 57

HERAUSGEBER: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELLE KOORDINATION: **Krista Walsh**

EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

MIT BEITRÄGEN VON: **Julia Brandon; Derrick Butterfield; Sam Cowie; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Cathy Smith**
FOTOS: **Jennifer Boyles; Piet Goethals; Darrin Henry; Natalie Hill; Claes Jakobsson; Gustav Mårtensson; Lianne Miltton; Frank Rogozienski; Juha Roininen; Jorma Valkonen**



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 Speicherung 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 vierteljährlich. Druck auf Umweltschutzpapier.

HÄNDLERENTWICKLUNG

Elsie De Nys ist die treibende Kraft der Händlerentwicklung bei Volvo CE →

von Cathy Smith

Ihre Freunde witzeln oft, sie laufe auf Langzeitbatterien – weil sie so energiegeladener und eine Meisterin des Multitaskings ist. Elsie De Nys gibt gerne zu, dass sie voller Energie steckt, ganz gleich was sie tut. Ob beim Traktorfahren auf ihrem Stück Land in der flämischen Region, bei Renovierungsarbeiten an ihrem Haus oder bei internationalen Telefonkonferenzen in ihrer Rolle als Global and EMEA Director of Dealer Development.

Entspannung gönnt sie sich in den von Volvo angebotenen Tai-Chi- und Yoga-Kursen. Daneben reist und kocht sie gerne, und sie genießt die Natur. Körperliche Arbeit empfindet sie als willkommenen Ausgleich zu ihrem Bürojob. Mit Hingabe kümmert sie sich um ihre zwei Pferde, ihren Hund, ihre beiden Katzen und ihre Hühner – am liebsten gemeinsam mit ihrer fünfjährigen Tochter: „Die beste Helferin, die man sich vorstellen kann“, sagt De Nys stolz.

Elsie De Nys studierte Jura, fühlte sich jedoch schon immer zur Geschäftswelt hingezogen. Ihre Eltern besaßen ein Unternehmen für Elektrogeräte an der belgischen Küste. Wirtschaftliches und kundenorientiertes Denken sei ihr sozusagen „in die Wiege gelegt worden“. Vor allem die Kundenorientierung bezeichnet sie als roten Faden, der sich auch durch ihre 2002 begonnene Karriere beim Volvo-Konzern zieht.

Bei Volvo Trucks in Schweden arbeitete De Nys an der Entwicklung eines Vertriebs-Tools für europäische Händler. Später entwickelte sie Websites für Volvo Trucks in Benelux und motivierte Händler dazu, ihre eigene Internetpräsenz kundenfreundlicher auszubauen. Danach organisierte sie eine Zeit lang internationale Messen für Renault Trucks in Frankreich.

BEWÄHRUNGSPROBE

2009 ging sie mit zwölf Lkw von Renault auf eine beschwerliche, viereinhalbmonatige Tour vom norwegischen Nordkap bis zum Kap der Guten Hoffnung in Südafrika. Dabei durchquerte sie 21 Länder. Eine in ihren Worten „unvergleichliche Erfahrung“. Obwohl die Herausforderung ihr großen Spaß bereitete, war die lange Zeit auf der Straße auch mit vielen Höhen und Tiefen verbunden. Doch trotz extremer Temperaturen, platter Reifen, zeitraubender Grenzkontrollen, überfluteter Pisten und technischer Pannen erreichte das Team schließlich sein Ziel. De Nys sagt, das Abenteuer habe ihr gezeigt, mit welchen harten Bedingungen sich viele Volvo CE-Kunden tagtäglich auseinandersetzen müssen.

HÄNDLERENTWICKLUNG BAUT AUF PARTNERSCHAFT

Vor Antritt der Tour machte sie noch den Lkw-Führerschein.

„Das Fahren eines Lkw zu erlernen bedeutete für mich, ein Gefühl für das Produkt zu bekommen und die Bedürfnisse und Bedingungen der Kunden besser zu verstehen. Bei unseren Produkten ist das gar nicht so einfach – ich habe nämlich keine Volvo-Maschine im Garten, auch wenn das auf meiner Wunschliste ganz oben steht“, scherzt sie.

Wie lässt sich so eine Erfahrung überbieten? Natürlich durch eine neue Herausforderung. Und die bestand in einem Wechsel von Trucks zu Volvo Financial Services und schließlich zu Baumaschinen. Ganz einfach deshalb, „weil die Maschinen große Klasse sind“, lacht Elsie De Nys.

„Es mag pathetisch klingen, aber ich fand die gelben Maschinen schon immer beeindruckend. Und es war seit jeher mein Traum, einmal für Volvo CE zu arbeiten.“

In ihren Positionen bei Volvo CE – zunächst als Director für Brand Management und Marketing Communications Europa und jetzt als Global and EMEA Director of Dealer Development – durfte sie ihrem starken

Fokus auf Kundenorientierung treu bleiben. Während ihrer Tätigkeit im Brand Management war sie viel unterwegs und organisierte Marken-Workshops für Managementteams von Händlern in der EMEA-Region. Erst die vielen Gespräche in diesen Sitzungen weckten ihr Interesse an der Händlerentwicklung.

In ihrer aktuellen Position hat sie das Partnership Development Programm entwickelt, das Händler und Hersteller näher zusammenbringt und Volvo CE-Händlern auf der ganzen Welt bestmögliche Unterstützung bietet. Dazu gehörte auch die Ausarbeitung von Betriebsstandards für optimale Kundenansprache und konsistente Servicebereitstellung. Mehr als 200 Volvo CE-Händler weltweit halten sich an diese Standards, um die Zufriedenheit ihrer Kunden zu erhöhen.

„Den Händlern ist klar, dass wir da sind, um ihnen zu helfen. Und dass es letztlich immer um zufriedeneren Kunden geht“, erklärt De Nys.

„Manchmal sind es nur kleine Dinge, die dennoch Auswirkungen für den Kunden haben. Zum Beispiel, wenn ein Händler veraltetes Marketingmaterial verwendet“, erläutert sie. „Oder ein Ersatzteillager, das effizienter verwaltet werden könnte. Wir liefern die nötigen Richtlinien und helfen dabei, die Abläufe zu verbessern.“ Händlerentwicklung baue auf partnerschaftliche Zusammenarbeit. Deshalb gehe es nicht nur darum, den Händlern bei der Optimierung

LETZTLICH GEHT ES IMMER UM ZUFRIEDENE KUNDEN

zu helfen. Auch Volvo CE beurteile seine eigene Performance und arbeite kontinuierlich daran, sich zu verbessern.

PROBLEMLÖSUNG

„Die Analyse unserer Marktteilnahme zeigt uns, wo wir als großer, international operierender Entwickler, Hersteller und Vermarkter von Maschinen für die Bauindustrie und verwandte Branchen möglicherweise hinterherhinken. So erkennen wir unter anderem Probleme mit der Verfügbarkeit von Produkten oder deren Spezifikationen. Das Ziel ist es, unser Angebot an den Kunden zu verbessern.“

De Nys sagt, Händler begrüßten diese Initiative und „möchten Teil der Diskussion sein.“ Sie erhalte jede Menge positives Feedback. Vor allem, weil sich die Erkenntnis durchsetze, dass ein verbesserter Kundenservice unweigerlich zu Folgeaufträgen führt. „Man baut eine Partnerschaft nicht von einem Tag auf den anderen auf. Es braucht seine Zeit, bis alle Beteiligten erkennen, dass es sich um eine wechselseitige Beziehung handelt, in die beide Seiten Zeit und Energie investieren müssen. Wir möchten gemeinsam mit unseren Händlern wachsen.“

In vierteljährlichen strategischen Meetings haben Händler die Möglichkeit, dem Hersteller direkt mitzuteilen, in welchen Bereichen sie mehr Unterstützung benötigen. Elsie De Nys sagt, Volvo CE und

seine Händler seien dazu bereit, auf die sich ändernden Bedürfnisse der Kunden einzugehen.

„Unsere Kunden erwarten umfassenderen Service von uns. Wie können wir unsere Händler darauf vorbereiten? Manche Händler gehen in dieser Hinsicht schon mit gutem Beispiel voran. Andere wiederum benötigen mehr Beratung und Training. Und sie möchten mehr darüber wissen, was sie in Zukunft zu erwarten haben. Gemeinsam mit unseren Händlern teilen wir die Ambition, zu einem echten Anbieter von Komplettlösungen für unsere Kunden zu werden.“

Zweimal im Jahr organisiert Elsie De Nys eine Denkfabrik, den Dealer Development Council. Dabei treffen acht Händler aus verschiedenen Märkten zusammen und unterhalten sich über all die Dinge, die ihnen Kopfzerbrechen bereiten. Sie sieht darin eine großartige Möglichkeit, der Konkurrenz einen Schritt voraus zu sein. Volvo CE müsse schnell und flexibel agieren – für ein Unternehmen dieser Größe ist das nicht immer so leicht, wie es klingt.

De Nys beschreibt sich selbst und ihr Dealer-Development-Team als leidenschaftlich, dynamisch und fokussiert. Ein Klima gegenseitigen Vertrauens, in dem über alles gesprochen werde und der Spaß nicht zu kurz komme, mache das Team ungemein produktiv. ☒

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



PLATZ FÜR NEUES SCHAFFEN

Volvo CE nimmt umfangreiche Anpassungen
an der Baggerflotte einer kalifornischen
Abbruchfirma vor

von Julian Gonzalez

Während östlich von Sunnyvale langsam die Sonne aufgeht, beginnt die trockene, stehende Luft sich unerbittlich aufzuheizen. Die kalifornische Stadt ist ein echter Hotspot, und das nicht nur wegen des Klimas: Einige der wichtigsten Hightech-Riesen wie Apple, Yahoo, Google und Microsoft haben ihren Sitz oder zumindest Büros hier im Silicon Valley.

Das rund 64 Kilometer südlich von San Francisco gelegene Sunnyvale würde gerne noch weitere Unternehmen der Hightech-Branche anlocken. Um den nötigen Platz dafür zu schaffen, setzt die FERMA Corporation, ein führendes kalifornisches Abbruchunternehmen, fortschrittliche Maschinen ein, darunter eine Flotte von Volvo-Baggern des Typs EC350EL.

1963 gründeten vier Brüder gemeinsam mit einem Partner das Sanierungsunternehmen FERMA. Über die Jahre entwickelte es sich zu einem wegbereitenden Maschinenbau- und Abbruchunternehmen. Heute übernimmt FERMA Abrissprojekte jeder Größe – von Hochhäusern bis zu kleineren Geschäftsgebäuden. Wie jenes, das die EC350EL gerade für einen geplanten Parkplatz von Google beiseite räumen. →

Fotos von Frank Rogozienski



Die Spezialität von FERMA sind Bagger mit großer Reichweite



Marc Ferrari, Präsident von FERMA Corp

„Unsere Spezialität sind Bagger mit größtmöglicher Reichweite“, sagt Marc Ferrari, Präsident von FERMA Corp. „Einer unserer Abbruchbagger kommt auf etwas mehr als 60 Meter. In ganz Nordamerika gibt es keine Maschine, die eine größere Reichweite hat“, erklärt er stolz. „Momentan besitzen wir sieben Maschinen mit hoher Reichweite. Davon sind einige speziell für große Tiefen ausgelegt. Darunter ist auch ein Fahrzeug, das sich unter Wasser auf fast 34 Meter ausfahren lässt und mit verschiedensten Anbaugeräten eine große Bandbreite an Unterwasserarbeiten ausführen kann.“

VISION

Ähnlich wie die benachbarten Hightech-Firmen ist FERMA ganz darauf fokussiert, der Konkurrenz immer einen Schritt voraus zu sein. Durch Einsatz neuester Technologien und Maschinen möchte das Unternehmen einen einzigartigen Mehrwert bieten. Genau das ist auch der Grund, weshalb Ferrari sich erst kürzlich zur Zusammenarbeit mit Volvo CE entschloss. Der EC350EL von Volvo CE ist mit einem D13-Motor gemäß Tier 4 Final und einem neuen elektrohydraulischen Steuerungssystem ausgestattet. Zudem bietet der einzigartige ECO-Modus von Volvo eine um bis zu neun Prozent größere Kraftstoffeffizienz – was Ferrari zunächst nur schwer glauben konnte.

„Viele Hersteller machen zu ihren Fahrzeugen Angaben, die skeptisch machen. Aber bei Volvo CE entspricht alles der Realität. Die Maschinen verbrauchen etwa 30 Liter pro Stunde. Und weil wir vor allem mit Anbauwerkzeug arbeiten, laufen sie länger als sonst üblich mit hohen Drehzahlen. Wir bewegen uns im Hinblick auf die Drehzahlen immer am obersten Limit, je nach Art unserer Arbeit und abhängig von dem Werkzeug, das wir verwenden“, erklärt er. „Bei Abrissarbeiten herrscht nie Stillstand. Deshalb erreichen wir bei laufenden Motoren eine Auslastung von über 90 Prozent,

während der Branchenschnitt bei 60 bis 75 Prozent liegt. Wenn diese Maschinen laufen, arbeiten sie auch.“

Die ersten 20 Volvo-Bagger des Typs EC350EL kamen im August 2015 an und ergänzen seither die Flotte von FERMA, die bereits einen EC480E mit hoher Reichweite in ihren Reihen hatte. Volvo CE-Händler Dan McCausland räumt ein, es sei nicht leicht gewesen, FERMA von einer gemeinsamen Zukunft mit Volvo CE zu überzeugen.

„In den USA vermarktet Volvo CE Bagger erst seit dem Jahr 2000“, betont McCausland. „Die Maschinen haben sich in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt. Ihre Motoren überzeugen mit Tier-4-Final-Technologie, und sie sind mit einer Vielzahl von Anbaugeräten wie Scheren, Hydraulikbrechern, Löffeln und Greifern kombinierbar. Der Fahrer kann den hydraulischen Druck und verschiedene Durchflusseinstellungen für die Anbaugeräte über den Monitor in der Kabine programmieren.“

Nachdem Ferrari überzeugt war, führte er in enger Zusammenarbeit mit dem örtlichen Händler VCES Schulungen für die Fahrer von FERMA durch, die keine Erfahrung mit der Marke hatten. „Volvo CE und VCES haben uns sehr dabei geholfen, unsere Fahrer mit den Volvo-Maschinen vertraut zu machen und die Steuerungen in ähnlicher Weise zu programmieren, wie sie es bisher gewohnt waren“, schildert er.

Volvo CE mache sich seit Langem für die Abbruchbranche stark, fügt McCausland hinzu. Einerseits durch speziell für den Abriss entwickelte Maschinen und andererseits durch seine Unterstützung der National Demolition Association (NDA).

Ferrari führt das Familienunternehmen bereits in dritter Generation. Seine innovativen Ideen wie der von ihm entwickelte hochbelastbare Schaufelgreifer, mit dem sich selbst so kleine Objekte wie ein Rohr mit einem Umfang von 25 Millimetern greifen lassen, haben dazu beigetragen, dass die jährlichen Bruttoeinnahmen von →

MIT NEUEN IDEEN VERSCHIEBT FERMA DIE GRENZEN DES MÖGLICHEN



Platz schaffen für einen neuen Parkplatz

FERMA von 35 Millionen € im Jahr 2012 auf rund 62 Millionen € im Jahr 2014 hochgeschwungen sind.

Ähnlich beeindruckend ist, wie Ferrari seine Innovationen und seine EC350EL-Flotte dazu einsetzt, im Schnitt 98,5 Prozent des von FERMA abgebrochenen Materials zu recyceln. Eine Quote, die in der Abrissbranche ihresgleichen sucht.

„Wir verschieben immer wieder die Grenzen des Möglichen. 1983 haben wir mit dem Recycling direkt am Abbruchort begonnen. Neben Recyclingbrechern setzen wir dabei auch mobile Schredder, Hackschnitzler und Sortiermaschinen ein. All diese Technologien helfen uns, neue Maßstäbe im mechanischen Recycling zu setzen – zum Wohle der Umwelt und unseres Unternehmens. Unsere Maschinen mögen ganz gewöhnlich aussehen. Aber sie alle wurden speziell für unsere Bedürfnisse angepasst und optimiert.“

VOLVO CE HAT UNS SEHR GEHOLFEN

ALLES AUF VERÄNDERUNG

FERMA verschiebt mit neuen Ideen die Grenzen des Möglichen und Volvo CE trägt maßgeblich dazu bei, indem es die Arbeit des kalifornischen Unternehmens einfacher und effizienter macht.

„Der EC350EL hat zwei Kameras und schwere seitliche Stoßfänger. Volvo CE ist sehr kooperativ, wenn ein Kunde spezielle Bedürfnisse hat, vor allem im Bereich Sicherheit. Sie haben wirklich alles getan, um uns zufriedenzustellen“, lobt Ferrari. „Wir haben VCES auch darum gebeten, die Steuerelemente anzupassen. Jetzt sind unsere Maschinen mit Digitalfunk ausgestattet. Wir haben die werkseitigen Stereoanlagen durch Funkgeräte ersetzt und diese

an die vorhandenen Lautsprecher angeschlossen. Zudem wurden Sprechertasten installiert, sodass die Fahrer nicht mehr die Hände von der Steuerung nehmen müssen, um mit ihren Kollegen zu sprechen. Das ist eine sehr hilfreiche Sicherheitsfunktion.“

Die strengen kalifornischen Vorschriften zum Fahrzeuggewicht machten einige geringfügige Modifikationen nötig, bevor FERMA den EC350EL schließlich in Betrieb nehmen konnte.

„Der Grenzwert liegt bei knapp 42.000 Kilogramm. Alles was darunter liegt, ist erlaubt“, sagt Ferrari. „Als wir den Volvo EC380E ohne die von uns gewünschten Anpassungen testeten, wog er 41.730 Kilogramm“, erklärt er und richtet den Blick auf die beiden EC350EL, die auf dem zukünftigen Google-Parkplatz ihre Arbeit verrichten. „Trotz all der Anpassungen, den zusätzlichen Schutzvorrichtungen, dem schwereren Schaufelgreifer, dem größeren Zylinder und dem

Schnellwechsler der Volvo S-Serie wiegen die Maschinen derzeit nur etwa 40.832 Kilogramm.“

Für den ungeschulten Betrachter sind die meisten mechanischen Änderungen schwer zu erkennen. Ferraris offensichtlichster Änderungswunsch sticht jedoch schon aus großer Entfernung ins Auge. Volvo CE durfte die gesamte Baggerflotte mit den unverkennbaren grün-weißen Firmenfarben von FERMA lackieren.

„Das Ergebnis ist einfach fantastisch. Die Maschinen in den FERMA-Farben sorgen für einen hohen Wiedererkennungswert.“

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



Die Volvo-Bagger des Typs EC350EL wurden für FERMA speziell angepasst



Fahrer Jaime Lopez

WACHSTUMSBRANCHE

Eine Unternehmerin in Polen verwandelte einen Familienbetrieb in einen der größten nationalen Erzeuger von Premiumpilzen und Spezialkompost →

von Nigel Griffiths

DIE ARBEITSUMGEBUNG IST EINE HERAUSFORDERUNG FÜR JEDE MASCHINE



Auch nach über 50.000 Stunden Dauerbetrieb ist dieser Volvo-Radlader noch gut in Schuss



Die Maschinen schichten Tonnen von Kompost um



Urszula Sztandera-Kardaszynski

Das kleine Dorf Skórzec, etwa 90 Kilometer östlich von Warschau gelegen, ist Heimat des führenden polnischen Herstellers geschlossener Champignons sowie von Kompostsubstrat für deren Anbau. Die Pilze werden an Einzelhändler in Deutschland, Frankreich, Italien und in Großbritannien exportiert.

UNIKOST ist eine familiengeführte Unternehmensgruppe, die sich auf alle Bereiche der Pilzzeugung spezialisiert hat. Von der Herstellung einer Kompostbasis mit hohem Nährstoffgehalt bis hin zur Aufzucht der empfindlichen Gewächse unter kontrollierten Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen.

2014 feierte UNIKOST sein 20-jähriges Bestehen. Die Geschäfte liefen prächtig, also entschloss man sich zu einer Vergrößerung der Volvo-Radladerflotte, die seit mehr als 15 Jahren integraler Bestandteil des effizienten Produktionsprozesses ist.

UNIKOST investierte in den neuesten Volvo-Radlader des Typs L120H und wurde so stolzer Eigentümer des ersten je nach Polen gelieferten Fahrzeugs dieser Modellreihe. Innerhalb von zwölf Monaten verrichtete die neue Maschine mehr als

4.000 Arbeitsstunden ohne technische Schwierigkeiten. Im Juni 2015 empfing UNIKOST einen zweiten L120H. Zwei weitere Radlader des Typs L180H werden die Volvo-Flotte demnächst zusätzlich ergänzen.

PREISGEKRÖNT

Im März 2015 erhielt UNIKOST in Anerkennung seines außergewöhnlichen Wachstums die renommierte Auszeichnung *Gazeta Biznesu* (Business-Gazelle), die von Polens wichtigster Finanzzeitung *Puls Biznesu* vergeben wird.

Der Preis würdigt viele Jahre harter Arbeit, die für Urszula Sztandera-Kardaszynski, seit 1994 Leiterin des Unternehmens, nicht immer leicht gewesen sind.

„Wenn ich vorher gewusst hätte, welche Probleme auf mich zukommen, hätte ich wahrscheinlich gleich das Handtuch geworfen“, scherzt sie. „Ich hatte damals wenig Erfahrung, deshalb waren die ersten drei Jahre ein gewaltiger Lernprozess für mich.“

Sztandera-Kardaszynski war anfangs viel in Europa und den USA unterwegs, um sich von den besten Pilzzüchtern jener Zeit die nötigen Tricks und Kniffe abzuschauen. Sie übernahm neueste Kompostierungstechniken aus den Niederlanden, um den Fermentierungsprozess des verwendeten Stroh und Hühnermists aus den Geflügelfarmen der Region zu optimieren.

WACHSTUMSSCHMERZEN

Nach einer schwierigen Anfangsphase begann das Unternehmen zu wachsen, und der Fuhrpark musste erweitert werden. Im Jahr 2000 erwarb Sztandera-Kardaszynski ihre ersten beiden Volvo-Radlader L120D. Das bedeutete eine große Investition und eine schwierige Entscheidung für UNIKOST. Sie erinnert sich, wie schwierig es war, all die komplexen Optionen gegeneinander abzuwägen. Schließlich habe sie auf ihre Intuition gehört und sich für die Volvo-Maschinen entschieden, was sich als äußerst solide Investition erwiesen hätte. →



Kompost wird im Labor getestet



Leszek Kardaszynski mit einer der neuesten Volvo CE-Maschinen des Unternehmens

„Es war definitiv eine gute Entscheidung“, bekräftigt sie. „Zuerst dachte ich, die Investition sei zu groß. Doch im Nachhinein war ich sehr zufrieden, denn diese Maschinen haben unsere Produktion viel effizienter gemacht, und es gibt mit ihnen kaum technische Probleme oder Ausfälle.“

Kompostierung ist ein komplizierter biochemischer Prozess, der nicht leicht zu steuern ist. UNIKOST verfügt über ein eigenes Labor, in dem Techniker den Kompost täglich testen, um die richtige Konsistenz sicherzustellen. Der Kompost hat seinen ganz eigenen Geruch, was nicht jedermanns Sache ist. Doch Sztandera-Kardaszynski sagt, sie habe sich über die Jahre daran gewöhnt, und nennt ihn „den süßen Duft der Arbeit“.

Die Volvo-Radlader müssen die Herausforderung meistern, in einer widrigen, Korrosion begünstigenden Umgebung verlässlich zu funktionieren. Tag für Tag schichten die Maschinen Tonnen fermentierenden Komposts um und kommen dabei mit einer schädlichen Mischung aus Ammoniak und Feuchtigkeit in Kontakt.

Sztandera-Kardaszynski achtet darauf, dass die Maschinen jeden Tag gründlich gereinigt und gewartet werden. Die Anlage verfügt dazu über ihre eigenen, gut ausgerüsteten Werkstätten. Auch nach 15 Jahren und über 50.000 Stunden schwerster Arbeit sind die ersten beiden Maschinen noch gut in Schuss.

NONSTOP

Fermentierung und Kompostierung sind ein kontinuierlicher Prozess. Deshalb sind die Volvo-Maschinen sieben Tage die Woche im Einsatz, und das im Zwei- oder Drei-Schicht-Betrieb. Um diesen anspruchsvollen Dienstplan einzuhalten, sind derzeit rund 80 Mitarbeiter an der Kompostieranlage beschäftigt. Sie produzieren jede Woche 1.200 Tonnen Kompost.

„Dank unserer großen Flotte an Volvo-Radladern ist die Produktion viel komfortabler geworden. Wir können ein absolutes Qualitätsprodukt herstellen, ohne uns um technische Ausfälle sorgen zu müssen“, schwärmt Sztandera-Kardaszynski.

Ihr Mann Leszek Kardaszynski stieg vor etwa drei Jahren als Leiter für Logistik und Investitionen in das Unternehmen ein. Der ehemalige leitende Polizeibeamte hat die Produktionsprozesse

DIE MASCHINEN SIND PRODUKTIV UND SEHR ROBUST



Jakub Sztandera in einer der Kultivierungshallen

stark rationalisiert. Gleichzeitig kümmert er sich um den Einkauf der Maschinen sowie die Entwicklung der zehn Kilometer von UNIKOSTs Kompostiereinrichtung gelegenen, modernen Pilzzuchtanlage. Kardaszynski behält die Leistung der Umschlagmaschinen immer im Auge. Er erklärt, UNIKOST habe sich aufgrund seiner positiven Erfahrung und der langjährigen, bewährten Zusammenarbeit mit Vertretern von Volvo CE für die Anschaffung weiterer Volvo-Radlader entschieden.

„Die Maschinen sind produktiv und sehr robust, auch bei dauerhaftem Betrieb und selbst im Winter, der bei uns sehr hart sein kann. Sie sind in der Lage, den Kompost sieben Tage die Woche umzuschlagen, und das ohne technische Probleme. Zudem ist die Arbeitsumgebung wegen des Ammoniaks und der hohen Luftfeuchtigkeit stark korrosionsfördernd, was höchste Anforderungen an die Maschinen stellt.“

FAMILIENANGELEGENHEIT

Die Pilzfabrik selbst – R & J Sztandera, gegründet von Urszula Sztandera-Kardaszynskis Söhnen Robert und Jakub – umfasst mehr als 30 lange Kultivierungshallen mit einer Gesamtfläche von 30.000 Quadratmetern.

Die Fabrik ist eine der größten in Polen und produziert rund 650 Tonnen Pilze monatlich.

Robert ist Vorstand des Unternehmens und arbeitet am Hauptsitz von UNIKOST. Sein Bruder Jakub leitet die Pilzzuchtanlage mit ihren 200 Mitarbeitern. In dritter Generation führen die beiden eine seit fast 40 Jahren bestehende Familientradition fort. Damals begann ihre Großmutter Danuta mit der Pilzproduktion.

Auch heute noch steht sie ihren Nachkommen beratend zur Seite.

Unter kontrollierten Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen benötigen die in den Kompost eingebrachten Pilzsporen etwa zwei Wochen, um sich in perfekte weiße Champignons zu verwandeln. Diese werden anschließend von Hand geerntet, sortiert und gelangen dann in Supermärkte und Küchen überall in Europa. 

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



Eine der mobilen Servicestationen von Volvo CE

FLEXIBEL DENKEN

Volvo CE entwickelt mobile Servicestationen für Kunden in entlegenen Gebieten

In einem so großen Land wie China haben Kunden in abgeschiedenen Gegenden nicht immer unmittelbaren Zugang zu Wartungsdiensten oder Ersatzteilen für ihre Maschinen. Auf Anfrage des Volvo-Händlers für die Provinz Guangxi entwickelte Volvo CE für einen großen Kunden mit rasant wachsendem Bestand an Volvo-Maschinen eine mobile Servicestation auf Grundlage eines umgebauten Schiffscontainers.

Die Idee für diese auch „gelbe Box“ genannte Servicestation

hatte Volvo CE Vice President Wang Yefeng, verantwortlich für Aftermarket- und Kundenlösungen, im Mai 2015. Es gab keine Zeit zu verlieren, und so ging das Projekt schon im Juli an den Start.

WETTERFEST

Der Container wurde zuerst in die Provinz Guangxi geliefert, eine Region im Süden Chinas an der Grenze zu Vietnam, wo die →



VOLVO CE BIETET VOR-ORT-SERVICE RUND UM DIE UHR



Mo Chunyun, Geschäftsführer von Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery, mit einem Team des Volvo CE-Kundenservice



Zhou Zhiqiang, stellvertretender Geschäftsführer von GPAC

Im Inneren des Containers

Regenzeit vier bis fünf Monate dauern kann. Dort angekommen, musste die Servicestation sich gleich in der Praxis bewähren, und zwar in Diensten der Guangxi Pingguo Aluminum Company, dem größten Förderunternehmen für Aluminiumerz in der Region mit einer Jahresproduktion von bis zu 400.000 Tonnen.

Nachdem GPAC im Jahr 2002 zunächst acht knickgelenkte Volvo-Dumper erworben hatte, wurde Volvo CE schnell zur bevorzugten Baumaschinenmarke des Unternehmens.

„Die Volvo-Dumper können rund um die Uhr arbeiten, und das unter allen Wetterbedingungen. Dabei liefern sie ausgezeichnete Werte im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch und Effizienz“, sagt Zhou Zhiqiang, stellvertretender Geschäftsführer bei GPAC.

Derzeit betreibt GPAC 64 knickgelenkte Dumper, acht Raupenbagger und acht Radlader, die unter widrigen Bedingungen arbeiten und regelmäßig gewartet werden müssen, um Produktivitätsverluste zu vermeiden.

PROBLEM GELÖST

Auf der Suche nach einer Möglichkeit, die Ausfallzeiten der Maschinen zu minimieren, wandte sich Zhou an den Händler Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery Co Ltd.

„In mehreren Besuchen bei GPAC verschafften wir uns einen Überblick über das Problem“, schildert Mo Chunyun, Geschäftsführer

von Zhongnan Huaxing. Die Lösung war eine mobile Servicestation, in der unter anderem auch Ersatzteile und Schmierstoffe vor Ort bereitgehalten werden können.

„Früher mussten wir rund eine Woche warten, bis die Teile aus dem Lager in Shanghai nach Nanning, der Hauptstadt der Provinz Guangxi, und dann in unsere Werkstatt geliefert wurden“, erklärt Zhou.

Lieferverzögerungen hatten finanzielle Verluste für das Unternehmen zur Folge. Doch jetzt lagern die Ersatzteile direkt am Einsatzort in der mobilen Servicestation, und Volvo CE kann rund um die Uhr Vor-Ort-Service anbieten.

„Die Maschinen können so zeitnah geprüft und Ausfälle schon im Ansatz verhindert werden“, schwärmt ein begeisterter Zhou. „Das ist wichtig für die nachhaltige Entwicklung unseres Unternehmens. Durch die Servicestation hat sich die Verfügbarkeit der Volvo-Maschinen stark verbessert, und unser Ersatzteilmanagement ist jetzt viel effizienter.“

Das Konzept senkt die Betriebskosten und ist dabei auch noch extrem umweltfreundlich. Die Station lässt sich zu Beginn eines Projekts schnell aufbauen und ist nach Projektabschluss auch schnell wieder abgebaut. Die innovative gelbe Box erfreut sich großer Beliebtheit und kommt jetzt überall im Lande zum Einsatz. In entlegenen Bergwerken und auf abgeschiedenen Baustellen bietet sie Kunden Ersatzteile und Komplettservice ohne Wartezeiten. ☑

DAS KONZEPT IST UMWELTFREUNDLICH

MARMOR MIT TRADITION

Volvo-Radlader tragen die Verantwortung für den sicheren Transport riesiger Marmorblöcke →

von Patricia Kelly

Nelich, bei einer Reise nach London, betrachtete Joseph Laplace den Marmor an den Fassaden der Boutiquen am Piccadilly Circus. Er erkannte sofort, dass der Stein aus Arudy in den französischen Pyrenäen stammte, wo er seit Generationen von seiner Familie abgebaut wird.

Auch im Showroom von Möbelgigant Hermès in Tokio ist Marmor aus Arudy zu finden, ebenso wie im Gebäude des niederländischen Staatsrats in Den Haag sowie im Eingangsbereich des Mandarin Oriental in Paris. Die Säulen am Place de la Concorde, dem größten öffentlichen Platz der französischen Hauptstadt, zierte er ebenfalls. In den heimischen Pyrenäen ist Marmor aus Arudy auch am Altar von Lourdes zu finden, dem berühmten katholischen Wallfahrtsort, der seit Mitte des 19. Jahrhunderts alljährlich von Millionen Pilgern besucht wird.

Dies ist nur eine kleine Auswahl der vielen Orte, an denen Marmor aus Arudy anzutreffen ist. Wegen seiner hohen Qualität begründet er seit langem den Ruf der Region und ganz Frankreichs als bedeutender Marmorlieferant.

LANGLEBIG

Marmor ist ein sehr dichtes und bruchfestes Material. Er ist von hoher Frostbeständigkeit und kann Tausende von Jahren überdauern.

„Jede Lagerstätte hat ihre eigene Identität, ihre eigenen Nuancen. Fast wie eine Signatur“, erklärt Laplace, dessen Großvater 1929

tief in den Wäldern der Pyrenäen mit dem Abbau von Marmor begann. Experten wie er werfen nur einen Blick auf das Gestein und erkennen an Farbe und Marmorierung sofort dessen Herkunft. „Es ist ein edles Material“, stellt er mit Bestimmtheit fest.

Die drei Steinbrüche der Familie Laplace – Sainte-Anne, Henri IV und Paloma – sind für ihren grauen und derzeit stark nachgefragten Marmor bekannt. Die Marmorblöcke, die aus diesen Steinbrüchen stammen, haben alle einen ganz eigenen Charakter und unterscheiden sich in Farbe und Muster.

AUF STEIN GEBAUT

Die Marmorsteinbrüche von Arudy am Fuße der Pyrenäen bestehen seit dem frühen 19. Jahrhundert und beschäftigten einst Hunderte von Menschen. In den 1950er Jahren gab es immer noch 20 aktive Steinbrüche. Über die Jahre ging der Abbau jedoch langsam zurück. Laplace gehört zu den wenigen Verbliebenen, die den Abbau dieses Naturgesteins nach wie vor betreiben. Unterstützt wird er dabei von seinem Sohn Pierre sowie neun Mitarbeitern.

Pierre Laplace, 27, der im Unternehmen bereits die vierte Familiengeneration repräsentiert, erklärt, für die Auswahl des richtigen Rohmaterials sei ein gutes Auge und viel Erfahrung nötig.

Das Gestein wird im Steinbruch in drei Schritten abgebaut: Zuerst erfolgt ein horizontaler Schnitt mit einer Diamantdrahtsäge. Dabei werden nach Möglichkeit natürliche Bruchlinien im Stein genutzt,



Die beiden Volvo-Radlader befördern riesige Blöcke aus Marmor

um möglichst wenig Ausschuss zu produzieren. Im zweiten Schritt schneidet man den Marmor vertikal, sodass ein riesiger Steinquader übrig bleibt, der zunächst gewaschen wird. Aus diesem werden anschließend mehrere kleinere Blöcke von verschiedener Form und Größe herausgeschnitten, je nach Farbe und Richtung der Maserung.

Die Familie Laplace kaufte ihren ersten Radlader, einen Volvo L220D, im Jahr 1999. Michel Hawryliszyn vom örtlichen Volvo-Händler Van de Velde ist der Überzeugung, guter Kundenservice und eine fundierte Beratung zur optimalen Nutzung der Maschine hätten die Familie vom Kauf eines zweiten Volvo-Radladers, eines L220H, im Jahr 2014 überzeugt.

„Die Arbeit, die sie hier verrichten müssen, ist sehr anspruchsvoll“, erklärt Hawryliszyn.

Die Radlader befördern die riesigen Marmorblöcke aus den Steinbrüchen in einen Lagerbereich. Dort werden die Blöcke auf Lastwagen geladen, die sie zu ihrem nächsten Zielort bringen. Die Radlader werden auch dafür eingesetzt, die Steinbrüche aufzuräumen und Trümmer zu beseitigen.

Pierre Laplace erzählt, sie hätten sich wieder für Volvo entschieden, weil die Radlader sich ideal für diese spezielle Art der Arbeit eignen. Dank der großen Hubhöhe und der parallelen Hebearme der Maschinen können die Blöcke immer horizontal transportiert werden, was die Sicherheit deutlich erhöht. Zudem sind die kompakten Abmessungen der Fahrzeuge angesichts des beengten Raums in den Steinbrüchen von großem Vorteil. Der geringe Kraftstoffverbrauch spielte ebenfalls eine Rolle.

„Die Blöcke dürfen beim Transport keinesfalls beschädigt werden. Die Volvo-Maschinen sind für diese schwierige Arbeit ideal ausgestattet“, sagt er. „Es ist wichtig, dass der Fahrer in der Kabine

den optimalen Überblick hat. Er muss jederzeit freie Sicht haben und das Ende der Ladegabel sehen können.“

Laplace, der selbst Radlader fährt, empfindet die neue Maschine als sehr komfortabel und besonders sicher. „Außerdem ist sie angenehm leise“, fügt er hinzu. „Sobald man in der Kabine sitzt, ist der Motor kaum mehr zu hören und man kann sich voll und ganz auf die Arbeit konzentrieren.“

NATÜRLICHE SCHÖNHIT

Die Steinbrüche sind ruhig und friedlich. Sie liegen inmitten eines Naturschutzgebiets von außergewöhnlicher Schönheit, das strengen Umweltvorschriften unterliegt. Ein Umstand, der den Marmorabbau im Vergleich zu weniger regulierten Regionen dieser Welt schwieriger, aber nicht unmöglich macht.

Der Großteil des von der Familie Laplace abgebauten Marmors wird weltweit exportiert, häufig über Carrara in Italien.

Die USA sind ein großer, unersättlicher Markt, und auch in Italien, Japan und China ist das Gestein aus Arudy sehr

beliebt. Marmor der Familie Laplace wird vor allem von Käufern bevorzugt, denen Qualität vor Quantität geht. Er kommt sowohl innen als auch außen zum Einsatz, an Gebäudefassaden, in Küchen und Badezimmern, in Böden und Treppen. Er wird verarbeitet für Kaminsimse und Grabsteine, Statuen und Denkmäler. Seine Verwendungsmöglichkeiten sind unbegrenzt und seine Langlebigkeit garantiert. 

FÜR DIE AUSWAHL DES ROHMATERIALS IST EIN GUTES AUGE NÖTIG

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



Joseph Laplace (links) mit Sohn Pierre



VERBLÜFFEND VIELSEITIG

Ein ferngesteuerter Bagger eröffnet neue Dimensionen der Flexibilität

von Tony Lawrence

Plötzlich tauchte der 30-Tonnen-Bagger auf. Mit ausgefahrenem Ausleger und einem hochmodernen Anbaubohrer fuhr er auf die Abbruchwand zu. Die neugierigen Zuschauer sahen alle zweimal hin: Es saß tatsächlich niemand in der Kabine.

Die Maschine stoppte, ihre Kabine schwang um 90 Grad herum, und der Bohrer begann, sich fachgerecht in eine Felsbank hineinzufressen.

Erst jetzt entdeckte das Publikum auf der Haupttribüne der Volvo Days 2015 im schwedischen Eskilstuna den Fahrzeugführer. Er stand etwa 20 Meter entfernt, ausgerüstet mit einem Handset, über das er den Bagger fernsteuerte.

Der bei den Volvo Days vorgestellte Raupenbagger EC300E ist das Ergebnis einer engen Kooperation zwischen dem Special Application Solutions-Team von Volvo CE, dem norwegischen Bohrspezialisten AMV und dem Volvo CE-Händler für Norwegen. In der Branche habe er bereits für einiges Aufsehen gesorgt, berichtet Per Johan Rosdahl von Volvo CE.

„Bohrunternehmen setzen für die Arbeit in Steinbrüchen oder an Infrastrukturprojekten üblicherweise speziell angefertigte Bohranlagen ein“, erklärt Rosdahl, kaufmännischer Projektleiter bei Special Application Solutions. „Auch sie verwenden Fernsteuerungen. Aber unsere mit Bohrern von AMV ausgestatteten Bagger sind um einiges vielseitiger.“

ZWEI MASCHINEN IN EINER

„Die hoch entwickelten Bohrer lassen sich mühelos entfernen. So wird aus der Maschine schnell wieder ein herkömmlicher Bagger, der die üblichen Hebe- oder Brecharbeiten verrichten kann. Im Prinzip hat man damit zwei Maschinen in einer. Das ist ein großer Vorteil, vor allem für kleine und mittlere Unternehmen.“

Tatsächlich könnte man auch von drei oder vier Maschinen in einer sprechen. Die Bohrbagger von Volvo CE und AMV sind in Größen von 8 bis 40 Tonnen erhältlich und überraschen selbst ihre eigenen Designer mit ihrer Vielseitigkeit.

AMV ist ein Unternehmen im Südwesten Norwegens, das auf Arbeitsgeräte für Berg- und Tunnelbau sowie die Offshore-Öl- und -Gasindustrie spezialisiert ist. Vor 18 Monaten schlossen AMV und der Volvo CE-Händler für Norwegen eine strategische Partnerschaft, bis ihre Geschäftsbeziehung schließlich mithilfe des Special Application Solutions-Teams formalisiert wurde.

„Das wichtigste ist eine funktionierende Kommunikation“, erklärt Peder Andersen, CEO der AMV Group. „Unser erster Bohrbagger war ein Volvo. Wir entwickelten ihn auf eigene Faust und stellten bald fest, dass er von unseren Kunden gut aufgenommen wurde. Jetzt erhalten wir direkte technische Unterstützung von Volvo CE. Das hat uns sehr dabei geholfen, die verschiedenen hydraulischen und elektrischen Schnittstellen und Schnellkupplungen zwischen der Maschine und dem Bohrer zu verbessern.“

Bei dieser Kooperation profitieren alle Beteiligten. Nicht zuletzt unsere Kunden, die ein echtes Volvo-Produkt bekommen, mit allen Garantie- und Serviceleistungen, die dazugehören.“

HÖCHSTE PRÄZISION

AMV ist ein ausgewiesener Experte für Fernsteuerungen, die auch bei herkömmlichen Bohranlagen zum Einsatz kommen. Die Verwendung ist einfach: Das Handset des AMV-Systems verfügt über einen einzigartigen Kontrollbildschirm und nutzt GPS. Damit sind präzise Bohrungen bis zu einem Größenbereich von 20 Millimetern – nur zwei Fingerbreit – möglich.

Das System sorgt darüber hinaus für mehr Sicherheit. Fahrer →

DER EC300E SORGT FÜR EINIGES AUFSEHEN IN DER BRANCHE

Fotos von Gustav Mårtensson



DER EC300E SORGT FÜR AUFSEHEN



Martijn Donkersloot, Produktmanager, Special Application Solutions



Von links nach rechts: Anders Östberg, CEO AMV Schweden, Per Johan Rosdahl, Volvo CE, Kjell Vidar Hamre, AMV Senior Service Engineer und Peder Andersen, CEO, AMV Group

können sich bei hoch riskanten Arbeiten in sicherem Abstand positionieren, zum Beispiel bei der Verwendung von Sprengstoff in Steinbrüchen. Und sie können um den Bohrer herumgehen und ihn von allen Seiten inspizieren, ohne die Arbeit zu unterbrechen.

Es gibt noch weitere, unerwartete Vorteile. „Als wir mit dem Projekt begannen, dachten wir, die Maschine könnte Bohrarbeiten ausführen und gleichzeitig als gewöhnlicher Bagger verwendet werden“, berichtet Anders Östberg, CEO von AMV Schweden. „Aber mit dem speziellen Ausleger erreicht die Maschine größere Höhen als eine gewöhnliche Bohrvorrichtung.“

Also wird sie auch für Felsverankerungen genutzt [zur Stabilisierung der Abbruchwände und damit zur Erhöhung der Sicherheit]. Anschließend kann der Bohrer abgenommen und durch einen Korb ersetzt werden. In diesem werden Mitarbeiter emporgehoben, um die verrichtete Arbeit aus der Nähe zu überprüfen. All dies ist mit nur einer Maschine möglich.“

Kjell Vidar Hamre, Senior Service Engineer bei AMV,

fügt hinzu: „Diese Maschine hat eine enorme Reichweite. Sie kann fünf Meter unterhalb der Stelle positioniert werden, an der die Bohr- oder Verankerungsarbeiten durchgeführt werden.“

Herkömmliche Maschinen mögen viel Leistung und Traktion bieten. Aber sie benötigen dennoch eine Auffahrtsrampe, um an die Bohrstelle heranzukommen. Und sie können im Gegensatz zum Bagger nicht herumschwingen oder in praktisch jede Richtung bohren. Unser Bagger bietet dadurch eine viel größere Produktivität.“

INNOVATIV

Vor etwa vier Jahren bildete Volvo CE sein Special Application Solutions-Team, um genau solche innovativen Projekte mit geeigneten Partnern zu fördern. Die meisten solcher Anpassungen für hochspezialisierte Aufgaben finden derzeit an Baggern statt. Doch auch knickgelenkte Dumper und Radlader werden immer häufiger modifiziert. Martijn Donkersloot, Produktmanager bei Special

Application Solutions, erklärt, die Volvo Days hätten sich als ideale Präsentationsplattform erwiesen.

„Viele Besucher haben den Bagger gesehen und sofort gesagt, das sei genau das, was sie brauchen. Wir bekamen immer wieder dasselbe Feedback, von Kunden aus aller Welt: ‚Das ist eine fantastische Lösung – und ideal für unsere Steinbrüche.‘ Die Begeisterung ist nachvollziehbar. Mit einem Bagger, der gleichzeitig eine Bohranlage ersetzt, spart man nicht nur einen Fahrer, sondern auch jede Menge Ersatzteile. Und man muss seine Techniker nicht für mehrere Maschinen schulen.“

Donkersloot und Rosdahl finden beide, sie hätten den besten Job der Welt.

„Wir sind nur eine kleine Einheit, dafür aber auf der ganzen Welt vertreten. Und es ist immer wieder großartig, wenn Projekte wie dieses zustande kommen“, sagt Rosdahl.

„Ich arbeite seit 1998 in der Baubranche, aber in meiner aktuellen Position lerne ich immer wieder Neues. Meine Arbeit ist einfach sehr vielfältig. Tag für Tag treten neue Herausforderungen und Ideen

zutage“, schwärmt Donkersloot, der bei Volvo CE für die Regionen Europa, Naher Osten und Afrika zuständig ist.

„Mit Unterstützung unserer Partner passen wir unsere Standardmodelle an die individuellen Bedürfnisse der Kunden an, damit sie effektiver arbeiten können. Ein Teil der Informationen, die wir in diesem Zusammenhang gewinnen, fließt in unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeit und erweitert so kontinuierlich unser Fachwissen. Wie zum Beispiel bei diesem Bagger: Vor ein paar Wochen gab es ein Problem mit der Bohreinheit, also rief ich bei AMV an. Sie sagten, ich solle mich mit meinem Smartphone in die Kabine setzen und mich mit dem Diagnosesystem der Bohreinheit verbinden. Dabei stellten sie fest, dass der Luftdruck zu gering war, und lösten das Problem gleich an Ort und Stelle – obwohl sie Hunderte von Kilometern weit entfernt waren.“

„Diese Maschine kann nicht nur aus der Ferne gesteuert, sondern auch repariert werden. Das ist schon sehr beeindruckend“, fügt er abschließend hinzu. ☒

GASFLUSS OHNE GRENZEN

Erstmals fließt Gas direkt von Frankreich nach
Belgien – dank Rohrverlegern von Volvo →

von Derrick Butterfield



Die neue Pipeline soll die belgische Region Westflandern versorgen, wird jedoch auch Gas in den übrigen Nordwesten Europas liefern. Die bestehende Infrastruktur zwischen Alveringem, nahe der französischen Hafenstadt Dünkirchen, und dem östlich von Brügge gelegenen Ort Maldegem in Ostflandern war dem Bedarf der Region, der wegen des boomenden Wohnungs- und Gewerbebaus immer weiter zunimmt, nicht mehr gewachsen.

Auf französischer Seite war der Gasnetzbetreiber GRTgaz dafür zuständig, das belgische mit dem französischen Gasnetz zu verbinden. Hier setzte der französische Pipelinespezialist SPAC, eine Tochter der Colas-Gruppe, einen Volvo-Rohrverleger PL4809D ein.

SPEZIALISTEN

In Belgien zeichnete Fluxys Belgium NV verantwortlich, unabhängiger Betreiber des belgischen Transport- und Speichernetzes für Erdgas. Über dieses Netz wird das Gas zu Verteilnetzbetreibern, Kraftwerken und großen Industriekunden in ganz Belgien befördert. Die 36-Zoll-Pipeline (das entspricht einem Durchmesser von gut 91 Zentimetern) verläuft über 74 Kilometer. Das gemeinsame Projekt ermöglicht erstmalig den Transport von acht Milliarden Kubikmetern Erdgas zwischen den beiden Ländern.

Pipelinebauer A. Hak Leidingbouw, ein Spezialist für Rohrleitungen mit großem Durchmesser, arbeitete mit zwei Volvo-Rohrverlegern des Typs PL4608 an einem Abschnitt von rund 20 Kilometern. Jedes der 18 Meter langen Rohrteile wiegt um die sechs Tonnen – für den PL4608 mit einer Kipplast von 80 Tonnen kein Problem. Ziel war es, täglich rund 1.000 Meter (oder 50 Rohrteile) gemeinsam mit dem niederländischen Auftragnehmer Visser & Smit Hanab NV zu verlegen.

2009 war A. Hak der erste Pipelinebauer weltweit, der Rohrverleger von Volvo – damals waren es sechs Maschinen – erwarb. Loe Steenbergen, im Unternehmen verantwortlich für den Einkauf und die Anmietung von Maschinen, arbeitet seit elf Jahren im Pipelinebau.

Er habe sich für Volvo entschieden, weil ihn „die Schwenkfähigkeit des Oberbaus und die Hubleistung der Maschine“ überzeugten. Und er fügt hinzu: „Sie arbeiten, als hätten sie eine Kipplast von 90 Tonnen, obwohl sie laut Hersteller nur für eine maximale Kipplast von 80 Tonnen ausgelegt sind.“ Ähnlich begeistert zeigt er sich von dem robusten hydromechanischen und ausfahrbaren Fahrgestell.

EXTREM MOBIL

Bei der Verlegung standen oft Hindernisse im Weg. Für das Überqueren von Straßen wurden meist spezielle Oberflächen-Schutzmatten verlegt. Bei Eisenbahnschienen oder Gewässern mussten jedoch andere Methoden angewandt werden. In dieser Hinsicht bietet der PL4608 einen klaren Vorteil. Er kann auf einen Transporter geladen und befördert werden, ohne auseinandergebaut werden zu müssen. Sobald eine Rohrkopplung abgeschlossen ist, kann

die Maschine schnell zur nächsten Stelle transportiert werden, was Zeit und Kosten spart. „Jede Kopplung kostet um die 10.000 Euro“, sagt Steenbergen. „Allein die Einsparungen bei den Transportkosten machen sich deutlich bemerkbar.“

Auch die Fahrer sind von den Volvo-Rohrverlegern überzeugt. Die Maschinen von Volvo kommen mittlerweile auf rund 6.000 Arbeitsstunden, während die zur selben Zeit angeschafften Seitenbäume nur etwa 2.000 Stunden auf dem Konto haben.

„Wir haben Baggerfahrer eingesetzt, weil sie sich schnell an die Rohrverleger gewöhnen“, berichtet Steenbergen über die PL4608, die bei Kopplungen und während der Schweiß- und Biegeprozesse verwendet werden. Beim Bestücken der Biegemaschine dreht sich der schwenkbare Oberbau an die gewünschte Position und legt das Rohr ab, ohne dabei die Bodenstruktur zusätzlich zu belasten, was bei einem herkömmlichen Seitenbaum nicht möglich ist.

Fahrer Marcel Wiehink hat sieben Jahre Erfahrung mit Rohrverlegern und darf sowohl Seitenbäume als auch Raupenkräne bedienen. „Mir gefällt, dass der Rohrverleger durch seine Schwenkfähigkeit so flexibel ist“, berichtet er. „Wenn sich Rohre überkreuzen, kann ich sie ganz einfach anheben und auf der anderen Seite ablegen.“ Außerdem schätzt er das Einzelpedal für die Geradeausfahrt, durch das er die Hände zur Bedienung des Auslegers und der Winde frei hat.

Der raue, sandige Boden, auf dem diese Maschinen einen Großteil ihrer Arbeit verrichten, führt häufig zu Beschädigungen an Verschleißteilen. Bei diesem Projekt, das ebenfalls mit sehr sandigem Boden zu kämpfen hatte, wurden Hunderte Tonnen Holzschnitzel entlang der Verlegeroute verteilt, zur besseren Manövrierbarkeit der Maschinen und als Unterstützung für die ortsansässigen Landwirte. Die biologisch abbaubaren Schnitzel sorgen dafür, dass weniger Sand in den Boden gelangt, sobald dieser wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt wird.

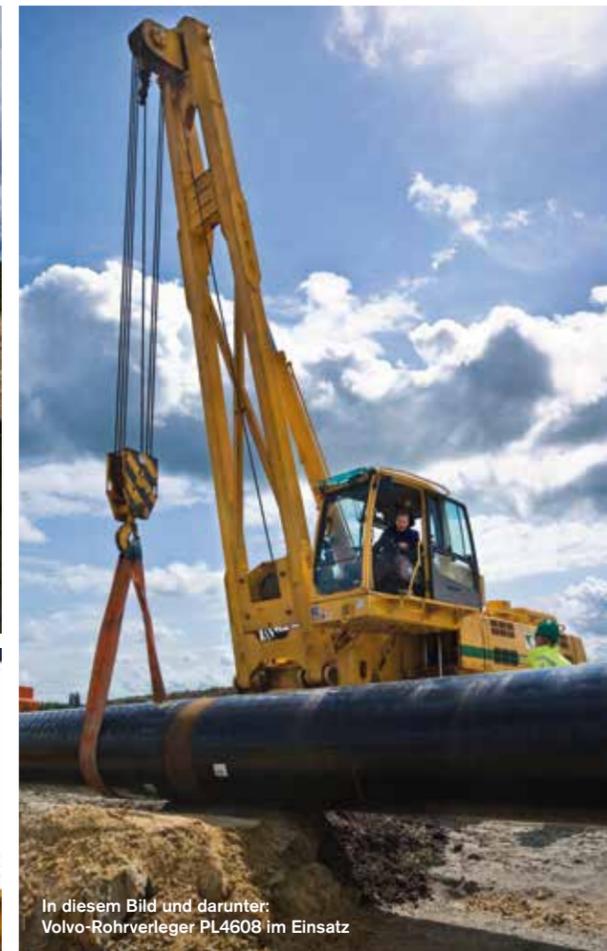
ÜBERRASCHUNG

Wie bei jedem Pipelinebau erhielten Archäologen Zugang zur Baustelle, um gegebenenfalls historische Schätze vor Beginn der Verlegearbeiten zu bergen. Die Auswertung historischer Aufzeichnungen sowie Messungen vor Ort ergaben zudem, dass im Vorfeld eine von Spezialisten geleitete Minenräumung vorgenommen werden musste. Darüber hinaus wurden archäologische Grabungen durchgeführt, um sicherzustellen, dass jegliche verschütteten, nicht explodierten Sprengkörper – hauptsächlich Überbleibsel aus dem Ersten Weltkrieg – kontrolliert geborgen werden konnten.

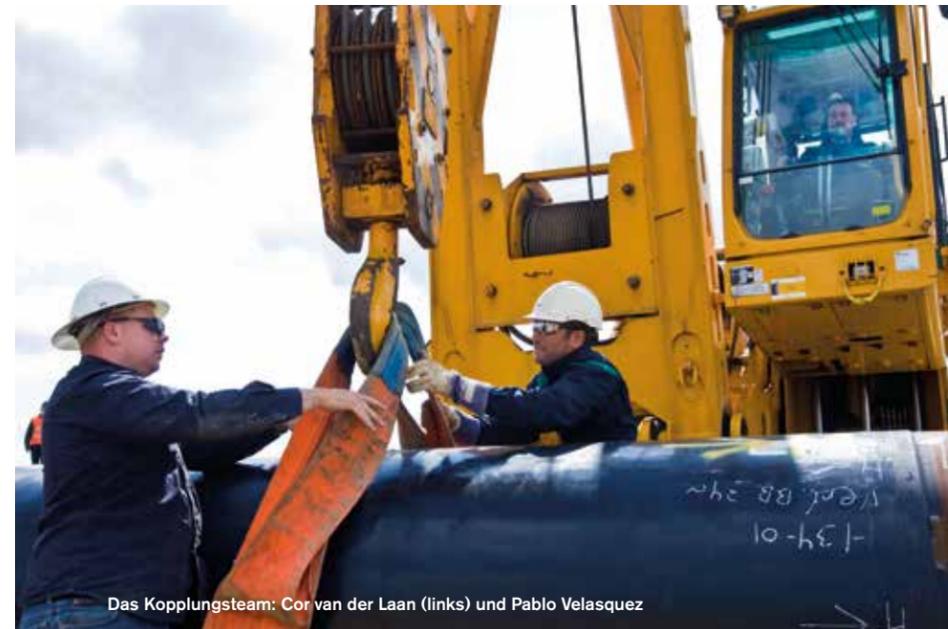
Der nachhaltige Ansatz, den Fluxys bei der Vorbereitung und Konstruktion von Pipelines verfolgt, berücksichtigt sowohl Sicherheitsaspekte als auch ökologische Faktoren. So wird gewährleistet, dass das Land nach Abschluss des Projekts wieder landwirtschaftlich genutzt werden kann. Das entspricht ganz den beiden Kernwerten Sicherheit und Umweltschutz, die bei Volvo seit jeher großgeschrieben werden. ☑



Fahrer Marcel Wiehink (in der Kabine) mit Loe Steenbergen vom Pipelinespezialist A. Hak Leidingbouw



In diesem Bild und darunter: Volvo-Rohrverleger PL4608 im Einsatz



Das Kopplungsteam: Cor van der Laan (links) und Pablo Velasquez



Rohrleger Turgut Yildiz mit dem Volvo PL4608



IMMER COOL BLEIBEN

Volvo CE entwickelt eine eigene Kühlmittelreihe für seine schadstoffarmen Hochleistungsmotoren →

von Nigel Griffiths



Zwei Zylinder eines Sechsliter-Motors: einmal mit Volvo Coolant VCS (rechts), einmal mit einem ungeeigneten Produkt (links)



Metallteile, nachdem sie einige Stunden in Flüssigkeit eingetaucht wurden: untere Reihe mit Volvo Coolant VCS; obere Reihe ohne VCS, deutliche Korrosionsspuren erkennbar



Anne-Marie Rydström demonstriert, wie ein ungeeignetes Kühlmittel die Lebensdauer von Schläuchen und Dichtungen verkürzen kann



DIE KÜHLMITTEL ENTSPRECHEN DEN HOHEN LEISTUNGSANFORDERUNGEN VON VOLVO

Bis zu 20 Prozent aller Motorschäden gehen auf Probleme mit dem Kühlsystem zurück. Deshalb ist es nur logisch, dass Volvo CE seine eigene Kühlmittelformel entwickelt.

„Volvo-Baumaschinen arbeiten häufig in anspruchsvollen Umgebungen und unter schwierigen klimatischen Bedingungen. Da ist es extrem wichtig, das richtige Kühlmittel zu verwenden“, erklärt Anne-Marie Rydström, die für die Technologie- und Forschungsabteilung von Volvo tätig ist.

Um den Anforderungen der modernen Hochleistungsmotoren von Volvo zu genügen, wurde ein Kühlmittel mit spezieller Formel – Volvo Coolant VCS – entwickelt, das für die meisten Volvo-Motoren weltweit empfohlen wird.

„Eigentümer von Volvo CE-Maschinen müssen wissen, dass die Verwendung ungeeigneter Kühlmittel oder deren Mischung den Motor schädigen kann. Und das hat kostspielige und vor allem vermeidbare Reparaturen zur Folge“, erklärt Rydström. „Es kann zu Korrosion, Lochfraß, Undichtigkeit und Ablagerungen kommen. All dies verkürzt die Lebensdauer des Motors und treibt den Wartungsaufwand in die Höhe“, sagt sie und fügt hinzu: „Es gibt gute Gründe, weshalb wir Volvo Coolant VCS empfehlen.“

Der Hauptzweck eines Kühlmittels ist es, überschüssige Wärme vom Motor abzuführen. Nur ein Drittel der durch die

Kraftstoffverbrennung erzielten Energie wird in Bewegungsenergie für das Fahrzeug umgesetzt. Die übrigen zwei Drittel werden in Wärme umgewandelt, von der wiederum ein Drittel über den Auspuff entweicht. Die verbleibende Wärme muss das Kühlmittel absorbieren und vom Motor ableiten. Durch Ableitung dieser Wärme ermöglicht das Kühlmittel den effizienten Betrieb des Motors.

ORGANISCHE ZUSÄTZE

Ein Volvo-Kühlmittel erfüllt vier wichtige Aufgaben: Wärmeaustausch, Frostschutz, Überhitzungsschutz und Korrosionsschutz. Und es muss für alle nichtmetallischen Komponenten verträglich sein. Die wichtigsten Schutzkomponenten in Volvo Coolant VCS sind nicht mineralisch, sondern organisch. Organische Inhibitoren schützen nur die kritischen Bereiche. Herkömmliche mineralische Produkte dagegen überziehen das Metall mit einer einheitlichen Schicht, erfordern mehr Zusatzstoffe und verkürzen die Lebensdauer. Zudem werden organische Inhibitoren nicht so schnell aufgebraucht.

„Beim Bau von Hochleistungsmotoren werden sehr viele verschiedene Metalle und Legierungen verwendet. Ein Kühlmittel mit optimalen Eigenschaften für alle Metalle zu entwickeln, ist eine

echte Herausforderung“, erklärt Rydström, die als Chemieingenieurin die Kühlmittelentwicklung überwacht.

Das Produkt von Volvo beugt nicht nur Korrosion auf allen metallischen Oberflächen vor. Es verhindert auch das Schwellen von Gummi sowie die Alterung und Zersetzung von Kunststoffen. Darüber hinaus erzeugt es keine Ablagerungen im Kühlsystem und sorgt für bestmögliche Wärmeabführung, um den Motor vor dem Überhitzen zu schützen.

HEISS UND KALT

Auch bei Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt behält das Kühlmittel seine Fließfähigkeit. Doch auch für heiße Klimazonen wird es empfohlen, auch wenn seine Frostschutzeigenschaften hier eher zweitrangig erscheinen mögen.

„Tatsächlich bietet unser Kühlmittel ein ganzes Paket an Komponenten, die mit allen Temperaturzuständen eines Motors fertig werden und gleichzeitig viele weitere Leistungsvorteile bieten“, erläutert Rydström.

Die Formel ist seit 2006 auf dem Markt. Ihre Wirksamkeit wird kontinuierlich an neuen Metallkombinationen und -legierungen getestet, die für Volvo-Motoren verwendet werden. Labortests zeigen, wie das Kühlmittel bei Erhitzung reagiert. Wichtig ist ein sehr

hoher Siedepunkt mit geringer Bläschenbildung, damit das Produkt unter allen Bedingungen gut mit den Oberflächen in Kontakt bleibt und optimalen Schutz bietet.

Volvo bietet zwei verschiedene Kühlformeln: Das gelbe Volvo Coolant VCS wird in den meisten seit 2006 gebauten Maschinen verwendet. Es ist ein organisches, auf Additivtechnologie basierendes Kühlmittel mit Zusätzen, die nur langsam aufgebraucht werden. Das grüne Standardkühlmittel von Volvo für Maschinen, die vor 2006 gebaut wurden, ist ein Hybrid aus herkömmlichen organischen und anorganischen Zusatzstoffen.

Volvo-Kühlmittel werden stets ausgiebig an Volvo-Maschinen getestet, damit die Verträglichkeit mit den im Kühlsystem verbauten Materialien gewährleistet ist. Außerdem enthalten sie spezielle Zusatzstoffe, um die Maschinen vor Verschleiß zu schützen, und sind von Volvo ausdrücklich zur Verwendung mit den eigenen Motoren zugelassen. Sie sind für alle Materialien verträglich, die in Volvo-Motoren verbaut werden, schützen das gesamte Kühlsystem und beugen so Undichtigkeiten vor. All diese Faktoren tragen zu einer längeren Lebensdauer des Motors sowie geringeren Gesamtbetriebskosten für die Maschine bei. 

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



Fotos von Darrin Henry

EIN TOR ZUR WELT

Auf dem neuen, mithilfe von Volvo-Maschinen gebauten Flughafen von St. Helena ist das erste Flugzeug gelandet

St. Helena ist eine der entlegensten bewohnten Inseln der Welt. Als vor Kurzem das erste Flugzeug auf der Insel landete, war der Moment gekommen, den viele der „Saints“ – so werden die Inselbewohner genannt – nicht für möglich gehalten hatten. Am Dienstag, den 15. September 2015, um exakt 13:44:25 Uhr erfolgte die historische Landung. Zehn Jahre, nachdem der Bau des Flughafens beschlossen worden war.

„Die Rollbahn ist gut, die Bedingungen sind gut, und die Einrichtungen hier sind wunderbar“, verkündete Kapitän Grant Brighton, Pilot der Beechcraft King Air 200, nach seinem viereinhalb Stunden langen Flug, der in Johannesburg, Südafrika, begann und nur von einem Tankstopp in Angola unterbrochen wurde.

Der Fotograf Darrin Henry von St. Helena, der Aufnahmen zu diesem Artikel beigetragen hat, sagt: „Bei vielen Lesern wird dieses Ereignis nicht mehr als ein Achselzucken auslösen. Aber für St. Helena kommt es der Landung auf dem Mond gleich.“

Die Insel wurde 1502 von Portugal entdeckt und dürfte den meisten als der Ort bekannt sein, an den die Briten den französischen Kaiser Napoleon Bonaparte nach der Schlacht bei Waterloo im Jahr 1815 verbannten. Heute ist St. Helena Teil des zweitältesten Britischen Überseegebiets nach Bermuda.

Mit dem Testflug enden für St. Helena, das inmitten des Südatlantiks liegt und bislang nur über den Seeweg erreichbar war,

500 Jahre der Isolation. Die einzige regelmäßige Verkehrsverbindung zur Außenwelt war bisher die *RMS St Helena*, ein altes britisches Postschiff, das die Insel einmal monatlich von Südafrika anläuft und bald außer Dienst gestellt wird.

Der Flughafen von St. Helena soll im Februar 2016 für den Flugverkehr geöffnet werden. Gebaut wurde er vom südafrikanischen Bauriesen Basil Read. Das Unternehmen musste sämtliche



Aus der Spirit-Ausgabe 52



Die Beechcraft King Air 200 im Landeanflug



Hunderte Inselbewohner kamen zum neuen Flughafen, um die Landung zu sehen



Deon De Jager, Island Director für Basil Read, und seine Frau Chrezelda



Von links nach rechts: Kapitän Grant Brighton, Erster Offizier Dillan Van Niekerk, Flugbetriebsinspektor Nick Whitehouse, Chefpilot Stuart Rawlinson und leitender Flugzeugtechniker Jeffrey McKenzie

Baumaschinen per Schiff herbeischaffen. Die erste Maschine, die auf der Insel an Land ging, war ein Motor-Grader Volvo G940B. Ihm folgten später weitere 65 Volvo-Maschinen, darunter Raupenbagger EC700C, knickgelenkte Dumper des Typs A40F-FS und A30E, Mobilbagger EW140C, Walzen des Typs DD24 und SD200DX, Raupenbagger des Typs EC380 und EC480, ein Kompaktlader MC115C sowie weitere Motor-Grader (siehe *Spirit*-Ausgabe 52).

Dazu Leif Waad, Customer Support Manager bei Volvo CE: „Es war klar, dass die eingesetzten Maschinen von hoher Qualität sein mussten. Maschinen, die unter harten Bedingungen sicher und gleichzeitig umweltschonend arbeiten. Dieses Projekt war für die Produkte von Volvo Construction Equipment wie geschaffen.“

Deon De Jager, Island Director für Basil Read, und seine Frau Chrezelda waren auch vor Ort, um das Ende des Testflugs zu erwarten. Gemeinsam mit Hunderten Inselbewohnern, die sich die Landung nicht entgehen lassen wollten.

Dillan Van Niekerk, Erster Offizier des Flugzeugs, schildert die Landung so: „Für mich war der größte Moment, als ich die Insel sah und all die Menschen, die uns vom Berg aus zusahen.“



Auf der Rollbahn

ELEKTRISIERENDE FORSCHUNG

Ein großes Forschungsprojekt von Volvo CE zur Elektrifizierung von Baumaschinen könnte massive Energieeinsparungen bewirken

Im Rahmen eines Zukunftsprojekts unter der Leitung von Volvo CE sollen Baumaschinen in einem Steinbruch mit Elektrizität statt mit Diesel betrieben werden. Ins Leben gerufen wurde dieses Projekt gemeinsam mit der Swedish Energy Agency (SEA), dem Bauriesen Skanska Sweden und Forschern der schwedischen Universitäten Linköping und Mälardalen.

Das mit fast 22 Millionen Euro dotierte Projekt soll bis 2018 abgeschlossen sein. Es soll zeigen, wie die Arbeit im Steinbruch der Zukunft aussehen könnte. Ziel des Projekts ist es, Kraftstoffverbrauch, Emissionen und Gesamtbetriebskosten deutlich zu verringern und gleichzeitig die Produktivität zu erhöhen.

„Dies ist ein ganz neuer Schritt für die Bauindustrie. Wir sehen hier großes Potenzial und sind stolz darauf, Teil dieses einzigartigen Projekts zu sein“, sagt Erik Brandsma, Generaldirektor der SEA.

Die SEA ist eine Regierungsbehörde, die für Fragen der nationalen Energiepolitik zuständig ist. Im Mittelpunkt ihrer Arbeit stehen der Ausbau erneuerbarer Energien, verbesserte Technologien, ein intelligenterer Energieendverbrauch sowie die Bekämpfung des Klimawandels.

Die Projektleitung geht davon aus, dass durch die vollständige Umstellung des Steinbruchs auf elektrische Energie der Energieverbrauch um 71 Prozent und die CO₂-Emissionen von derzeit 0,7 kg/Tonne auf 0,3 kg/Tonne gesenkt werden dürften.

„Beim Erreichen unserer Umweltziele spielt gute Zusammenarbeit eine entscheidende Rolle“, betont Martin Weissburg, Präsident von Volvo CE.

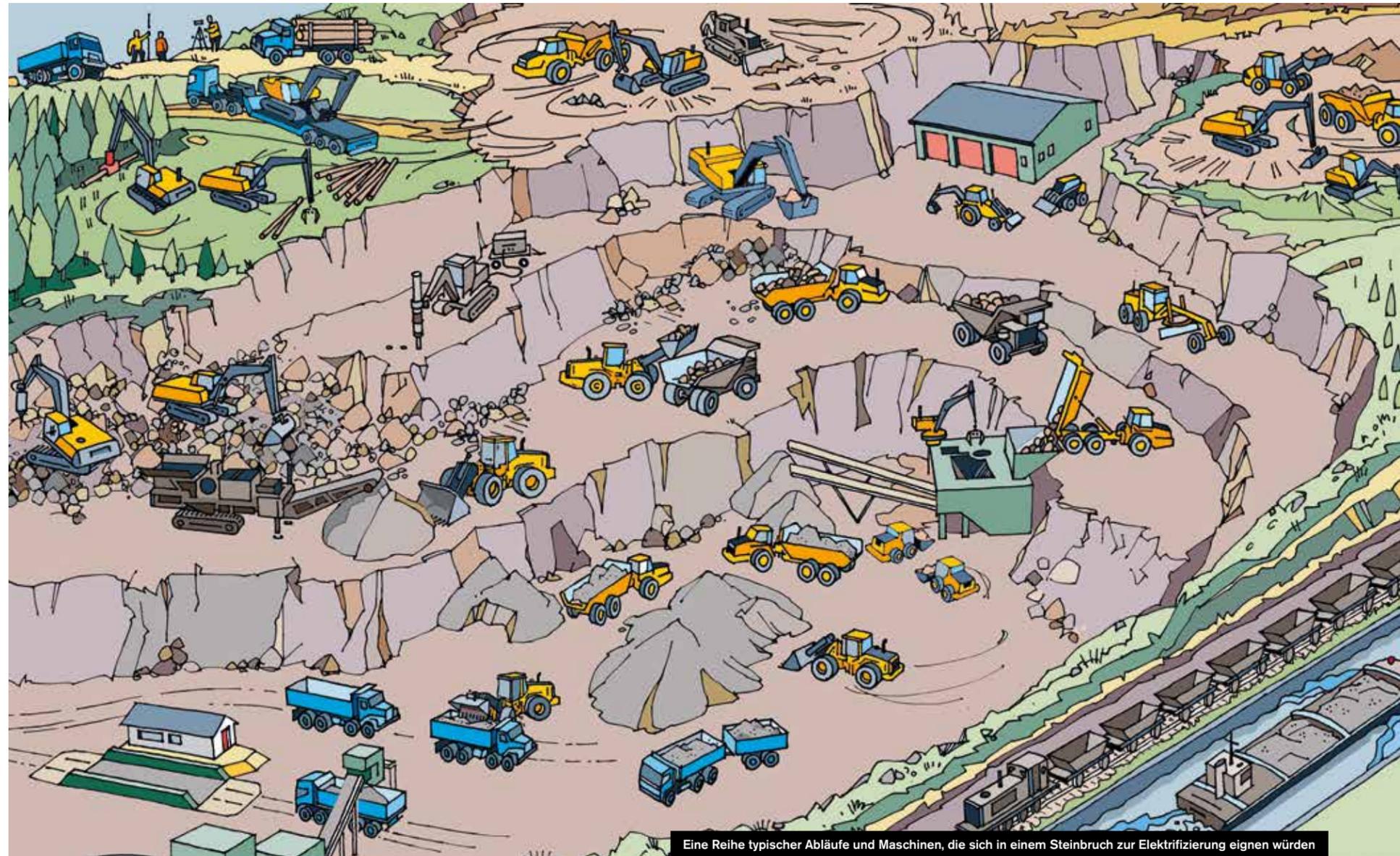
Basierend auf Zahlen für das Jahr 2010 schätzt die SEA den Gesamtenergieverbrauch von Baumaschinen in Schweden auf 14 Terawattstunden (TWh), verglichen mit 19 TWh bei Lastwagen,

3,7 TWh bei Bussen und 55 TWh bei Pkw. Angesichts der Größenordnung dieser Zahlen wandte sich die SEA an Volvo CE mit der Frage, wie die Umstellung eines durchschnittlichen Steinbruchs von Diesel auf Strom sich auf den Energieverbrauch auswirken würde. Die nachfolgenden Gespräche führten schließlich zum Zukunftsprojekt „elektrischer Steinbruch“.

„Wir gehen davon aus, dass wir durch die Elektrifizierung einer ganzen Reihe an Abläufen im Steinbruch den Energieverbrauch um 71 Prozent senken könnten. Strom hat eine viel höhere Energieintensität, weshalb die potenziellen Einsparungen ebenfalls sehr hoch sind“, sagt Brandsma.

„In vielen Fällen arbeiten die eingesetzten Bagger stationär, sodass sie über Kabel mit Strom versorgt werden können. Dasselbe gilt für die Brecher in unserem Steinbruch. Für die Dumper wäre eine Plug-in-Hybrid-Lösung denkbar. Auf lange Sicht könnten die Maschinen unter Zuhilfenahme von Akkus vollständig elektrifiziert werden. Dies würde auch die Möglichkeit komplett autonomer, fahrerloser Maschinen eröffnen, die über ein Computersystem gesteuert werden“, erklärt Brandsma.

Volvo CE arbeitet bereits seit einiger Zeit an den Technologien, die für das Projekt eingesetzt werden sollen. Das Unternehmen wird die Konzepte auch weiterhin hausintern entwickeln. 2018 wird Skanska die Maschinen dann in die Arbeitsabläufe des Steinbruchs einbinden, um zu demonstrieren, dass die Technologie für die Branche praktisch nutzbar ist.



Eine Reihe typischer Abläufe und Maschinen, die sich in einem Steinbruch zur Elektrifizierung eignen würden

„Im Laufe dieses Projekts entwickeln wir neue Konzepte, die auch Teil unserer langfristig ausgelegten Zukunftsvision sind“, sagt Anders P. Larsson, Executive Vice President der Technologieabteilung von Volvo CE. „Die Arbeit, die wir hier in den nächsten Jahren leisten, hat das Potenzial, die gesamte Baubranche zu verändern.“

Die Entscheidung, einen Steinbruch als Testumgebung zu nutzen, lässt sich zum Teil darauf zurückführen, dass die Arbeitsabläufe im Gegensatz zu einer Baustelle statischer sind.

„Wir denken, dass Steinbrüche ein geeigneter Ort sind, um mit der Umstellung auf Strom zu beginnen. Viele von ihnen sind mit elektrischen Leitungen ausgestattet und setzen bereits elektrische Anlagen ein“, sagt Jenny Elfsberg, zuständig für die Abteilung Emerging Technologies bei Volvo CE. „Wir sind schon lange im Bereich Mehrzweck- und Produktionsanlagen für Steinbrüche tätig, also haben wir da eine

gewisse Erfahrung“, betont sie. „Wir sind sehr gut dazu in der Lage, Möglichkeiten zur Effizienzverbesserung zu finden und die Leistung der Geräte vorher und nachher zu vergleichen.“

Die Technologie könnte irgendwann auch bei großen Bauprojekten eingesetzt werden. Elektrisch betriebene Baumaschinen würden neben Energieeinsparungen auch zu deutlich geringeren Lärmemissionen führen. Ein Aspekt, der vor allem in urbanen Umgebungen von großer Bedeutung ist.

Die elektrischen Maschinen eröffneten Volvo CE zudem neue Designmöglichkeiten und die Chance, die Performance der Arbeitsumgebung insgesamt zu optimieren, betont Sidney Levy, Director of Design bei Volvo CE. „Sie bieten uns die Möglichkeit, herkömmliche Systeme und Komponenten

zu ersetzen und dabei völlig neue Designs und Konzepte auszuprobieren, zum Beispiel für bessere Rundumsicht und mehr Wartungsfreundlichkeit“, erklärt er. ☒

DIES IST EIN GANZ NEUER SCHRITT FÜR DIE BAUINDUSTRIE

MUSKELSPIELE



VIDEO

Flexibilität kann vielerlei bedeuten – und der Volvo EW160E bietet Flexibilität auf zwei ganz unterschiedliche Arten. Erstens ist er ein extrem flexibler Mobilbagger mit neuer Bedienoberfläche, der mit bis zu 20 verschiedenen Volvo-Anbaugeräten betrieben werden kann. Dank einer werkseitig nachrüstbaren Anhängerkupplung kann er diese Geräte auch selbst zum Einsatzort transportieren. Das ist Flexibilität im Sinne von Vielseitigkeit. Zweitens können Fahrer dank des Volvo Boom Suspension Systems schneller und komfortabler über die Baustelle fahren. Und die 360-Grad-Rundumsicht des Volvo Smart View-Systems erleichtert es, die Maschine präzise und sicher zu positionieren. Das ist Flexibilität im Sinne von Manövrierbarkeit. Diese Flexibilität und ein umweltfreundlicher Stufe-IV-Motor machen den EW160E zu einem nützlichen Begleiter an jedem Einsatzort. Sprechen Sie mit Ihrem Volvo-Händler.

www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment



http://opn.to/a/SP_EXW-E_A

SPONSORING

Ludger Beerbaum auf Chiara



PFERDESTÄRKE

Seit 40 Jahren ist Volvo Sponsor der weltberühmten Gothenburg Horse Show

von Julia Brandon

Göteborg ist die zweitgrößte Stadt Schwedens und laut Forbes-Magazin die zwölftinnovativste Stadt der Welt. Daneben ist Göteborg als ein wichtiges Zentrum des Sports bekannt, für Sportarten wie Fußball, Handball oder Eishockey. Durch die Gothenburg Horse Show hat sich die Stadt in den vergangenen 40 Jahren auch einen Namen in der internationalen Reitsportszene gemacht.

„Die Show bedeutet sehr viel für meine Kollegen und mich“, sagt Ludger Beerbaum, einer der besten Springreiter der Welt. „Das Publikum ist unglaublich. Die Menschen gehen bei jedem Reiter voll mit, ganz gleich wo man herkommt.“

An vier Tagen gibt es auf der Show sowohl Spring- als auch Dressurreiten zu sehen. 40 Reiterinnen und Reiter aus Europa, Asien, Kanada und den USA treffen hier aufeinander und treten auf höchstem Niveau zum Wettbewerb an.

„Die Gothenburg Horse Show hat einen sehr hohen Stellenwert. Wir wurden zu einer der fünf wichtigsten Veranstaltungen weltweit

gewählt, weshalb unser Starterfeld immer sehr stark ist. Und wenn das Finale bei uns stattfindet, dürfen wir ausnahmslos die besten der Welt begrüßen“, erklärt Tomas Torgersen, Leiter der Show.

Es bedarf großer Anstrengungen und mehrerer Jahre, bis Reiter und Pferd ausreichend für das Event vorbereitet sind. Die Springausbildung für Pferde beginnt erst im Alter von drei Jahren, und dann kann es weitere vier bis fünf Jahre dauern, bis ein Pferd Wettbewerbsreife erreicht.

SPITZENSORT

„Mit viel Glück und gutem Training kann ein Pferd frühestens mit acht oder neun Jahren an der Gothenburg Horse Show teilnehmen“, sagt Torgersen. „Aber natürlich gibt es auch sehr viele Pferde, die einfach nicht geeignet oder talentiert genug für diesen Spitzensport sind.“

Die Reiter dürfen sich nicht nur auf ihre eigenen Fähigkeiten →

Fotos: © Jorma Valkonen, © Claes Jakobsson



Der Niederländer Jur Vrieling auf Arezzo VDL

EINE DER WICHTIGSTEN VERANSTALTUNGEN WELTWEIT



Tomas Torgersen, Direktor der Show

konzentrieren, sondern müssen auch auf die Gesundheit und das Wohlbefinden ihres Pferds achten. Jedes Pferd ist ein bis zwei Millionen Euro wert. Deshalb macht es Sinn, ein gutes Pferd so lange wie möglich zu behalten. Bei guter Haltung und Pflege ist es nicht ungewöhnlich, dass ein Pferd bis ins fortgeschrittene Alter gute Leistungen erbringt.

Das älteste Pferd, das jemals einen Grand Prix auf dem Niveau der Gothenburg Horse Show gewann, war ein Pferd namens Welham, das vom Briten John Whitaker geritten wurde.

„Welham war ein fantastisches Pferd. Er nahm erst im Alter von 16 Jahren an seinem ersten Grand Prix teil“, sagt Torgersen. „Er war ein Spätzünder.“

Von 24. bis 28. März 2016 ist Göteborg Austragungsort gleich zweier Weltcupfinals. Sowohl Spring- als auch Dressurreiter krönen hier den Abschluss ihrer Saison. Die Weltcups werden in der Regel alle drei bis fünf Jahre abgehalten. Die Ausrichtung der Turniere ist unter den Veranstaltungsorten weltweit heiß umkämpft. Beide Finals in derselben Saison zugesprochen zu bekommen ist also ein ziemlicher Coup.

„Wir sind ein großes Event und wichtiger Bestandteil der internationalen Reitszene. Die Förderung junger Talente hier bei uns vor Ort trägt dazu einiges bei“, sagt Torgersen.

Beerbaum fügt hinzu: „Alles ist exzellent organisiert. Die Show bietet großen Sport und große Unterhaltung. Kein Wunder, dass sie

jeden Tag ausverkauft ist. Wir freuen uns jedes Jahr wieder, nach Göteborg zurückzukehren.“

Noch aufregender wird die diesjährige Show wegen ihres 40-jährigen Jubiläums, das mit einer großen Party am Abschlusstag gefeiert wird. „Eine der wichtigsten Stützen der Gothenburg Horse Show ist das Publikum“, betont Torgersen. „Seit 40 Jahren haben wir bei fast jeder Veranstaltung an die 11.000 Besucher auf den Tribünen. Deshalb ist es uns wichtig, mit ihnen gemeinsam zu feiern.“

Seit 1978 ist Volvo einer der Hauptsponsoren des Events. Beide Marken sind in Göteborg beheimatet und mit der Geschichte und Bevölkerung der Stadt eng verbunden. Es gibt aber noch andere natürliche Synergien. Einige der wichtigsten Modelle von Volvo, wie die beiden SUVs XC60 und XC90 mit Allradantrieb, sind die idealen Fahrzeuge für Reiter, die oft Pferdeanhänger ziehen und auf schlammigen Feldern parken müssen. Daneben gibt es noch begehrte Pferdetransporter auf Basis der FH-Serie von Volvo Trucks, die Reiter und Pferd ein mobiles Zuhause mit Schlafplatz, Stall und allem Komfort bieten. Nicht zuletzt wurden die Beziehungen deshalb gefestigt, weil Volvo die Show seit 40 Jahren und den Weltcupbetrieb insgesamt seit 20 Jahren als Sponsor unterstützt.

„Ich bin in Göteborg aufgewachsen. Volvo galt hier schon immer als einer der wichtigsten Arbeitgeber“, bekräftigt Torgersen. „Durch sein anhaltendes Engagement als Sponsor wird Volvo immer eng mit dem Reitsport verbunden bleiben.“

LIEBLING, ICH HABE

DEN RADLADER GESCHRUMPFT

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



DIE FAHRECKE

DIE STIMME DER ERFAHRUNG

Volvo-Bagger bieten alles, was man braucht ... und noch viel mehr →

von Sam Cowie

Fotos von Lianne Milton

An einem kühlen Donnerstagnachmittag im südbrasilianischen Bundesstaat Rio Grande do Sul ist eine Baumaschinenflotte in einem riesigen Kohlebergwerk bei der Arbeit. Acht Bagger und insgesamt 20 Trucks sind hier 24 Stunden am Tag und sechs Tage die Woche für die Bergbaugesellschaft Fagundes im Einsatz. Nur sonntags wird geruht.

Die gelben Volvo-Bagger des Typs EC700 reißen riesige Brocken aus dem Boden und laden Kohle auf Lastwagen, die ihre Ladung anschließend über die gewundenen Pisten des Bergwerks abtransportieren.

Der erfahrene Maschinenführer Carlos Evaldo Rodrigues steht am Rande des Bergwerks und blickt bewundernd auf die Arbeit der Volvo-Maschinen. Er sagt, der EC700 sei der beste Bagger, weil er solide sei und die nötigen Ergebnisse liefere.

„Die Maschine ist enorm stark und mindestens genauso produktiv“, fügt er hinzu.

KAUFARGUMENTE

Rodrigues arbeitet für Fagundes, eines der führenden Bergbauunternehmen Brasiliens, das in sieben der 27 Bundesstaaten aktiv ist. Das Unternehmen ist der weltweit größte Käufer des Volvo-Baggers EC700. Seit 2008 hat Fagundes mehr als 60 Exemplare gekauft.

Rodrigues arbeitet mit dem EC700 seit dessen Einführung im Unternehmen. Als Begründung, weshalb die Maschine für ihn erste Wahl ist, nennt er Produktivität, Komfort, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und Sicherheit.

Heute ist Rodrigues Aufseher in der Mine B3 von Fagundes, wo die Volvo-Bagger des Unternehmens jeden Monat rund 2,5 Millionen Tonnen Kohle abbauen. Dieser Bundesstaat an der Grenze zu

Argentinien und Uruguay ist einer von Brasiliens florierendsten und liefert den viertgrößten Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt des Landes. Kohle ist die am meisten genutzte Quelle nicht erneuerbarer Energien in Brasilien. In Rio Grande do Sul wird gut die Hälfte der gesamten Kohle Brasiliens gefördert, was das Bundesland zum größten Kohlelieferanten des Landes macht.

Rodrigues erklärt, in einer großen Mine wie der B3 bedürfe es starker und zuverlässiger Maschinen, die eine hohe Produktivität bieten. Einen Bagger zu fahren ist ein anspruchsvoller und anstrengender Job. Um höchste Sicherheit und maximale

Produktivität zu gewährleisten, ist zu jeder Zeit volle Konzentration nötig. Rodrigues sagt, eines der wichtigsten Merkmale des EC700 sei der außergewöhnliche Komfort. Dieser ermöglicht es den Fahrern, ablenkungsfrei zu arbeiten und ihr volles Potenzial abzurufen.

„Ich bin selbst Fahrer, und ich kann Ihnen bestätigen: Es ist eine komfortable Maschine“, sagt er. „Das ist enorm wichtig, denn Komfort hat Einfluss auf die Produktivität.“

Bei langen Schichten im Bergwerk haben die Fahrer die Gefahr stets im Hinterkopf.

Da ständige Unsicherheit sich auf die Produktivität auswirken kann, müsse ein Fahrer seiner Maschine vertrauen können, so Rodrigues.

„Man fühlt sich beim Fahren eines EC700 sicher, und das ist das Entscheidende. Wenn man in einem Bergwerk oder Steinbruch arbeitet, muss man sich auf seine Maschine verlassen können.“

ERSTE WAHL

Neben Sicherheit, Zuverlässigkeit und Komfort bestehe einer der größten Vorteile des EC700 darin, dass er so beliebt und weit verbreitet sei, betont Rodrigues. Im Falle einer Reparatur seien Ersatzteile deshalb immer leicht erhältlich.

„Für Maschinen, die auf dem Markt kaum vertreten sind, ist es schwierig, im Notfall Ersatzteile zu kriegen. Bei Maschinen von Volvo ist das nicht der Fall“, erklärt er.

Rodrigues ist seit 1998 als Fahrer tätig und hat in all den Jahren fast alle Maschinen bedient, die in Brasilien erhältlich sind. Am Rande des Bergwerks von Fagundes bestätigt er, dass Volvo für ihn immer erste Wahl bleiben werde.

„Ich kann behaupten, dass ich schon mit so gut wie allen Maschinen in Brasilien gearbeitet habe. Und ich finde, Volvo baut die besten. An die kommt einfach nichts anderes heran.“

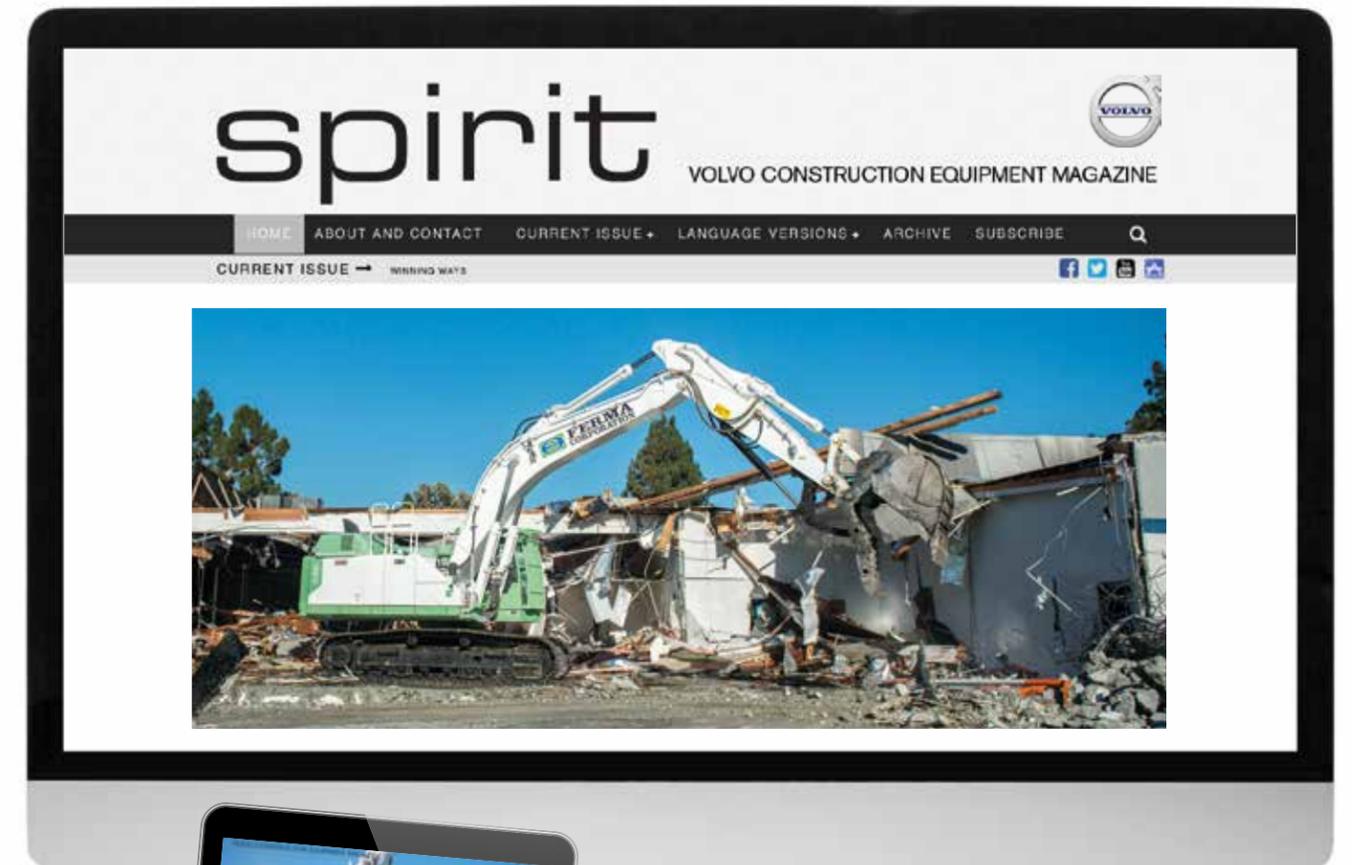
DIE ARBEIT ERFORDERT STARKE UND ZUVERLÄSSIGE MASCHINEN MIT HOHER PRODUKTIVITÄT



Vorherige Seite: Carlos Evaldo Rodrigues; hier mit Fernando Fagundes, kaufmännischer Leiter der Bergbaugesellschaft Fagundes (rechts)

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

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