

spirit

GOLDGRÄBER
Minenarbeit in Ghana

STRASSENEINGRIFF
Im Herzen Floridas

**PATAGONISCHE
PIONIERS**
Rohrverlegung in Argentinien



GROSSE NEUIGKEITEN



München, 11. bis 17. April
Halle: C4:327
Außen: FM510

www.volvoce.com

Es ist nicht leicht, Geheimnisse unter Verschluss zu halten. Vor allem, wenn sie so groß sind. Erfahren Sie mehr auf der Bauma

Zukunft bauen

Volvo Construction Equipment



WILLKOMMEN

Mehr über diesen speziell für Schienen angepassten Volvo-Radlader lesen Sie auf Seite 34



Lösungen bilden den Schlüssel zum Erfolg bei Volvo Construction Equipment

Volvo Construction Equipment folgt dem Grundsatz: Es gibt keine Probleme, nur Lösungen. Diese Ausgabe zeigt nur eine kleine Auswahl der vielen kreativen und innovativen Ideen und Lösungen, mit denen unsere Mitarbeiter Kunden auf der ganzen Welt zu Hilfe geeilt sind.

In unserem Insider-Interview mit Koen Sips (Seite 6) werfen wir einen Blick auf die anspruchsvollen Services, die das Unternehmen entwickelt hat, um längere Maschinenlaufzeiten, mehr Effizienz und Sicherheit sowie höhere Produktivität und Kraftstoffeffizienz zu gewährleisten.

Die Synergien zwischen Volvo Construction Equipment und Volvo Trucks helfen einer Goldmine in Ghana, die Produktionskosten zu verringern (Seite 25). Kaum ein Unternehmen der Branche ist in der Lage, sowohl Straßenlastwagen als auch geländegängige Baumaschinen aus einer Hand bereitzustellen. Die Kompatibilität der Fahrzeuge untereinander ist dabei nur einer von vielen Vorteilen.

Für schwierige Zeiten haben wir ein Angebot entwickelt, bei dem Käufer mindestens 40 Prozent Nachlass gegenüber dem Preis einer neuen Maschine erhalten: Volvo Construction Equipment plant die globale Ausweitung eines Wiederaufbereitungsprogramms, das vor einigen Jahren in Frankreich ins Leben gerufen wurde (Seite 30). Dieses Programm bietet Händlern die Möglichkeit, alte Maschinen rundum zu erneuern.

Wer sich eher für brandneue Maschinen interessiert, hat auf der Bauma 2016 in München die Gelegenheit, unseren neuen mobilen Kurzheckbagger EWR150E in Aktion zu sehen. Dieser Bagger ist absolut auf der Höhe der Zeit und ideal für das Arbeiten in urbanen Umgebungen geeignet. Mehr darüber erfahren Sie auf Seite 38.

Gemeinsam mit den Ingenieuren von Volvo CE und seinen Partnern hat ein schwedischer Eisenbahnbauer den EWR150E für den Einsatz auf Schienen angepasst (Seite 34). Der Unternehmer plant, einige der Bagger in seiner 20 Maschinen starken Flotte durch neue Volvo-Modelle zu ersetzen, und hat bereits das erste Exemplar gekauft. Außerdem möchte er gemeinsam mit seinem 14-köpfigen Fahrerteam die Bauma besuchen, um zu sehen, welche Überraschungen Volvo sonst noch parat hat. Volvo CE wird dort mit zwei Ständen vertreten sein (innen: C4:327; außen: FM510). Wir freuen uns darauf, Sie dort begrüßen zu dürfen. ☺



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 © Gustav Mårtensson, Porträt © Piet Goethals VS58 DE

IN DIESER AUSGABE

3 WILLKOMMEN

Keine Probleme, nur Lösungen

6 INSIDER-INTERVIEW

Ein Interview mit dem Vice President Customer Solutions von Volvo CE

10 USA

Mehr als 60 Volvo-Maschinen werden bei einem großen Highway-Projekt in Zentral-Florida eingesetzt

16 DEUTSCHLAND

Eine renommierte Baumschule verpflanzt erwachsene Bäume mit einer Flotte aus Volvo-Maschinen

25 GHANA

Erfolg durch Innovation mit Unterstützung von Volvo CE und Volvo Trucks

30 FRANKREICH

Ein neues Programm von Volvo CE ermöglicht es Händlern, gebrauchte Maschinen rundum zu erneuern

34 SCHWEDEN

Ein Eisenbahnbauer setzt seine Maschinen dank des Special Applications Solutions-Teams von Volvo CE auf der Straße und auf Schienen ein

38 DEUTSCHLAND

Bühne frei für den neuen mobilen Kurzheckbagger EWR150E von Volvo CE

42 GESCHICHTE

Der legendäre knickgelenkte Volvo-Dumper Kies-Kalle feiert seinen 50. Geburtstag

47 DIE FAHRERECKE

Nicht viele Fahrer haben ihren eigenen YouTube-Kanal

AUF DEM COVER

Einer von vier Volvo-Rohrlegern des Typs PL3005D, die im Dienst der Oilfield Production Services SRL (OPS) in Patagonien zur argentinischen Energierevolution beitragen © Patricio Murphy

20 ARGENTINIEN

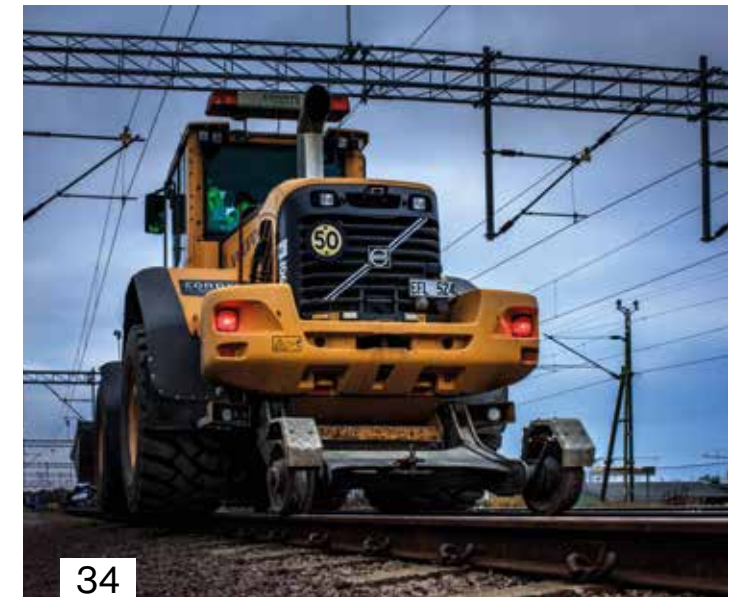
Eine Flotte aus 20 Volvo-Maschinen hat bei der Förderung von Öl und Gas mit den trockenen und windigen Verhältnissen der patagonischen Steppe zu kämpfen



25



10



34



6

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

März/April/Mai 2016 NUMMER DER AUSGABE: 58

HERAUSGEBER: **Volvo Construction Equipment SA**

CHEFREDAKTEUR: **Thorsten Poszwa**

REDAKTIONELLE KOORDINATION: **Krista Walsh**

EDITORIAL PRODUKTION & DESIGN: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

MIT BEITRÄGEN VON: **Carol Cassidy; Lauren Clifford-Holmes; Nigel Griffiths;**

Dave Keating; Patricia Kelly; Richard Orange; Marc Rogers; Cathy Smith

FOTOS: **Sebastian Berger; Jennifer Boyles; Madelene Cronjé;**

Erik Luntang; Gustav Mårtensson; Patricio Murphy; Heinz-Joachim Petrus;

Bryan Regan; Juha Roininen; Brian Tietz; 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



Fotos von Sander de Wilde

INNOVATIVE LÖSUNGEN

Kunden von Volvo CE erhalten mehr als nur eine Maschine

von Patricia Kelly

Die Rolle von Volvo CE als Baumaschinenhersteller geht heute weit über das einfache Verkaufen von Maschinen hinaus. Das traditionelle Geschäft mit Ersatzteilen und Anbaugeräten, Serviceverträgen und erweiterten Garantien gibt es natürlich immer noch. Aber das Unternehmen hat auch eine ganze Reihe an anspruchsvollen Services entwickelt, um längere Maschinenlaufzeiten, mehr Effizienz und Sicherheit sowie höhere Produktivität und Kraftstoffeffizienz zu gewährleisten.

„Die Marktbedingungen haben sich im Gegensatz zu früher stark verändert“, sagt Koen Sips, Vice President des Customer Solutions-Teams.

„Wir investieren immer mehr in Merkmale, durch die sich die Produktivität der Maschinen verbessert“, erklärt er. „Durch die Konnektivität der Maschinen können wir sie beispielsweise aus der Ferne überwachen und ihren Zustand kontrollieren. Insgesamt können wir in zunehmendem Maße Services anbieten, die für bessere Laufzeiten, Produktivität, Kraftstoffeffizienz und Sicherheit sorgen. Die Maschinen werden also immer intelligenter. Und unsere Kunden können mit produktiveren Maschinen natürlich auch produktiver arbeiten.“

Dank des modernen Steuerungssystems von Volvo CE können Fahrer ihre Arbeit über einen Bildschirm direkt mit den Konstruktionsplänen abgleichen. Mehr Kontrolle für den Fahrer bedeute effizienteres Arbeiten und geringere Personalkosten, so Sips.

„Die Produktivität verbessert sich um rund 20 bis 25 Prozent“, bekräftigt er. Dies führe wiederum zu niedrigeren Kosten und höheren Gewinnen.

INTERAKTIV

Den Bereich Customer Solutions verbindet eine komplexe und vielschichtige Beziehung mit dem Rest des Unternehmens. Er

steht in regelmäßigem Kontakt zu Volvo CE-Mitarbeitern auf der ganzen Welt sowie zur Technologieabteilung und zu verschiedenen Produktplattformen.

„Es gibt sehr viel Austausch und Diskussionen darüber, was wir als Nächstes entwickeln sollten, was funktioniert und wo wir etwas verbessern können“, erläutert Sips. „Wir arbeiten hart daran, neue Produkte und Services zu entwickeln. Einige von ihnen stehen kurz vor der Markteinführung“, fügt er hinzu und weist damit

auf ein neues Modell hin, das die Effizienz und Produktivität von Radladern neu definieren wird.

Doch ganz gleich, was das Unternehmen zur Verbesserung der Maschinen tue, „die Kunden erwarten nach wie vor das von Volvo bekannte Look and Feel“, sagt Sips. Die Kunden selbst spielen eine wichtige Rolle, wenn es um das Testen neuer Ideen von Volvo CE geht.

„Wir entwickeln die Idee und testen das Konzept dann auf einem bestimmten Markt oder mit einem bestimmten Kunden“, erklärt Sips. „Erweist es sich als gelungen, wird es auf Produkte, Kunden

oder Regionen ausgeweitet. Der Kunde wird also eng in das Testen unserer Konzepte unter realistischen Bedingungen einbezogen. Wir versuchen, Ideen und Systeme zu entwickeln, die für verschiedene Märkte geeignet sind und sich an die jeweiligen lokalen und regionalen Bedürfnisse anpassen lassen.“

VERTRAUEN

Während seines MBA-Studiums arbeitete der Niederländer Sips gleichzeitig als Ingenieur im Bereich Fabrikautomatisierung.

„Ich halte es für wichtig, das Geschäft immer aus verschiedenen Perspektiven und aus Sicht verschiedener Branchen zu betrachten“, betont er. „In jeder Branche stößt man auf dieselben Probleme, nur die Rahmenbedingungen unterscheiden sich. Aber es geht immer →

**KUNDEN SPIELEN
BEIM TESTEN
NEUER IDEEN EINE
WICHTIGE ROLLE**

WIR INVESTIEREN IMMER MEHR IN MERKMALE, DURCH DIE SICH DIE PRODUKTIVITÄT DER MASCHINEN VERBESSERT

um Kunden, es geht immer um Menschen, und es geht immer um Organisation.“

Sips wechselte von einem unabhängigen Volvo-Händler zu Volvo CE. „Händler sind für den Erfolg von Marken im Baumaschinenbereich wie Volvo extrem wichtig, denn sie bilden die Brücke zu den Kunden. Und die Kunden müssen nicht nur Vertrauen in das Produkt, sondern auch in die Dienstleistungen der Händler haben“, erklärt Sips. „Der Kunde möchte sich nach dem Kauf auf die Unterstützung des Händlers verlassen können. Oft hängt ein Kaufabschluss von den menschlichen Beziehungen ab, die zwischen dem Kunden und den Vertriebsmitarbeitern eines Händlers bestehen.“

„Ein starkes Händlernetzwerk ist für Volvo CE essenziell. Denn das Vertrauen der Kunden in die Services unserer Händler trägt entscheidend dazu bei, dass wir uns von der Konkurrenz abgrenzen und unseren Marktanteil erhalten und ausbauen können.“

Die erste Aufgabe, die Sips bei Volvo CE übernahm, bestand darin, den Baggerverkauf in Korea zu fördern. Später, als kaufmännischer Leiter, musste er die Nachfrage nach Produkten von Volvo CE richtig antizipieren, damit die Maschinen in der passenden Stückzahl produziert wurden. In dieser Funktion reiste er um die ganze Welt.

„Es ist wichtig, die richtige Anzahl an Maschinen zu bauen“, sagt er. „Produziert man zu viel, steigen die Bestände und das Betriebskapital zu stark an. Außerdem kommt es darauf an, den richtigen Maschinentyp für den richtigen Standort zu bauen. Ich habe die ganze Welt bereist, um mit Werksleitern über ihre Prozesse zu sprechen und Vertrauen aufzubauen. Denn wenn es um Produktionsvolumen und die Investition in Mitarbeiter oder Fertigungsanlagen geht, ist es wichtig, dass sie auf unsere Zahlen vertrauen und realistisch damit planen können.“

In seiner aktuellen Position bei Customer Solutions trägt Sips dazu bei, ein umfangreiches Angebot an fortschrittlichen Services zu entwickeln. Den Erfolg seiner Arbeit führt er auf seine Erfahrungen im Händlerbereich zurück.

„Es ist sehr hilfreich zu verstehen, was der Markt braucht oder wie ein Händler denkt. Unser globales Customer Solutions-Team entwickelt Werkzeuge und Teile sowie Systeme und Lösungsansätze, die den Händlern dabei helfen, ihren Kunden bessere Services zu bieten. Dank meiner Erfahrung erkenne ich schnell, ob eine Idee funktioniert oder nicht, und ich kann aktuelle Marktentwicklungen gut nachvollziehen.“

Die Gespräche mit meinem Team und mit Menschen auf der ganzen Welt inspirieren mich zu neuen Ideen und sind mein ständiger Antrieb, das Angebot für unsere Kunden zu vergrößern und zu verbessern“, sagt er. „Durch unsere Arbeit und unsere Angebote bringen wir unsere Marke voran und entwickeln sie immer weiter.“

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

SICHERHEIT BEI DER STRASSENINSTANDSETZUNG

Floridas verstopfte Verkehrsadern brauchen dringend Hilfe – von Mensch und Maschine →

von Carol Cassidy





Ashley Laurance fährt einen Raupenbagger ECR305C von Volvo



Fahrer John Cooks

Millionen von Autos auf den Straßen von Orlando, Florida, verstopfen die wichtigste Verkehrsverbindung zum Herzen von Disney World. Die Interstate 4 in Zentral-Florida ist so überlastet und beengt, dass der Verkehr zeitweise komplett zum Erliegen kommt. In einem Bericht des Texas Transportation Institute aus dem Jahr 2012 zum Verkehrsaufkommen in den USA rangierte Orlando auf Platz 13, mit mehr als 1,5 Millionen Fahrten täglich auf der Interstate 4. Der Bericht errechnete zudem, dass Pendler im Schnitt 45 Stunden pro Jahr in Verkehrsstaus verbringen.

Zentral-Florida lockt jedes Jahr 59 Millionen Besucher an. Verkehrsexperten sind sich einig, dass die auffällige Interstate 4 diesem Aufkommen nicht mehr gerecht wird und dringend erneuert werden muss.

In einer beispiellosen Partnerschaft haben drei traditionsreiche Infrastrukturriesen – Skanska USA Civil Southeast, Granite Construction und Lane Construction – das Joint Venture SGL Constructors geformt und die zwei Milliarden Euro teure Umgestaltung und Instandsetzung der Interstate 4 übernommen. Sie nennen das Projekt „I-4 Ultimate“.

Eine Analyse ergab, dass das Projekt 27 Jahre dauern würde, wenn es allein aus Mitteln des Florida Department of Transportation (FDOT) bestritten werden müsste. Dank einer öffentlich-privaten Partnerschaft, auch als P3 bezeichnet, kann das Projekt jedoch in weniger als sieben Jahren abgeschlossen werden. Im Rahmen dieser Partnerschaft teilt sich das FDOT die finanziellen Risiken mit einer Gruppe privater Unternehmen, die einen Teil des Projekts finanzieren.

Fast 2.000 Arbeiter werden im Verlauf des Projekts an der I-4 beschäftigt sein. 140 Brücken sind in den Bauplänen erwähnt: Über eine Länge von fast 34 Kilometern müssen 13 Brücken verbreitert, mehr als 74 ersetzt und 53 neu gebaut werden.

Für die Bauarbeiten sollen möglichst viele vorhandene Materialien wie Beton und Kalkstein wiederverwendet werden. Sorgfältig geplante Landschaften, Beleuchtungen, Brücken, Brunnen und Kunstwerke sollen die Fahrt auf dem Highway ansprechender machen.

Die Arbeit an städtischen Highways ist anspruchsvoll und gefährlich. Wenn einer der Beschäftigten vor Ort ein potenzielles Sicherheitsproblem erkennt, dann sprechen ihm die Sicherheitsrichtlinien von SGL das Recht zu, die Arbeit umgehend einzustellen. Jon Walker, Assistant Project Director für SGL Constructors, sagt, auf diese Weise würde jeder auf den anderen achten.

„Wenn wir sicher und mit guter Qualität bauen, dann bauen wir produktiv und halten unseren Zeitplan ein“, meint Walker. „Und am Ende des Arbeitstags geht jeder wohlbehalten in den Feierabend.“

Auch der Beitrag von Volvo Construction Equipment zu diesem Projekt ist vom Thema Sicherheit geprägt.

Eric Beer, stellvertretender Leiter der Niederlassung von Volvo CE-Händler Flagler Construction Equipment in Orlando, sagt, SGL habe mehr als 60 Volvo-Maschinen für das Projekt bestellt. Darunter 31 Erdbauwalzen des Typs SD45, SD75 und SD115, 32 Raupenbagger des Typs EC160E, EC350E und EC480E, den kompakten Kurzheckbagger ECR88D sowie den Bagger ECR235D mit kleinem Schwenkradius. Beer geht davon aus, dass im Laufe des Projekts noch weitere Maschinen bestellt werden.

Die Volvo-Maschinen werden für Räumungs- und Vorbereitungsarbeiten, das Verlegen von Rohren und den Abriss von Brücken eingesetzt. Bei Letzterem kommen auch die Volvo-Hydraulikhammer HB450 Plus und HB2400 Plus zum Einsatz. Baggerkabinen von Volvo bieten ein Optimum an Sicherheit, Effizienz, Komfort und Kontrolle, mit ergonomischen Joysticks, Tastenfeldern und digitalen Informationsdisplays.

„Sicherheit nimmt bei unserer Arbeit einen hohen Stellenwert ein“, sagt Volvo-Baggerfahrer Ashley Laurance. „Man möchte sicher arbeiten und dann unversehrt zu seiner Familie heimkehren, für die man arbeitet.“

Laurance fährt einen Raupenbagger ECR305C von Volvo, der speziell für sicheres Arbeiten auf engem Raum konzipiert ist. Sein kompakter Oberwagen schwenkt beim Drehen nur geringfügig über seine Spurweite hinaus. Beim I-4-Projekt ist dies besonders wichtig, da ein Großteil der Arbeit in der Nähe von Wohnhäusern und gewerblich genutzten Gebäuden ausgeführt wird. Zudem sind viele Straßen während der Bauarbeiten für den Verkehr geöffnet.

Laurance meint, er schätze vor allem die Stabilität und Gewichtsverteilung der Maschine. „Selbst wenn man nicht flach aufliegt oder der Untergrund unter einem nachgibt, ist es ganz einfach, den Kettenbagger ins Rollen zu bringen“, erklärt er. Die Ketten seien viel breiter und stabiler als bei Maschinen anderer Hersteller, die er gefahren habe. Zudem käme es bei den Volvo-Maschinen nicht zu einem Schaukeleffekt wie bei anderen Raupenbaggern. „Die Volvo sind nicht so kopflastig. Sie balancieren sich sehr schön aus.“

GRENZEN

Sicherheit ist auch ein wichtiger Faktor für John Cooks, der einen schweren Volvo-Bagger des Typs EC480EL fährt. „Als Fahrer bin ich ständig von anderen Arbeitern umgeben. Deren Leben liegt im Prinzip in meinen Händen“, erklärt Cooks. „Wie weit müssen Menschen oder Dinge von mir entfernt sein, damit ich sie beim Herumschwenken nicht mit meinem Gegengewicht treffe? Es ist sehr wichtig, die Abmessungen und den Aktionsradius der eigenen Maschine zu kennen.“

Cooks hat seine ganz persönliche Sicht auf diese Mensch-Maschine-Schnittstelle. „Man wird mit der Maschine eins“, sagt er.

Fahrer können auf Tastendruck eine Diagnoseprüfung durchführen, die unter anderem feststellt, ob etwas mit der Kettenspannung nicht stimmt oder eine Leitung leckt. Die Maschine erkennt den Fehler und informiert den Fahrer darüber. Das System überwacht darüber hinaus auch den Stand der Hydraulikflüssigkeit, des Öls und des Wassers.

Flüssigkeiten und Schmierstoffe sind laut Cooks „der Lebenssaft der Maschine“. Die automatische Schmierung der Maschine nimmt dem Fahrer eine schmutzige – aber auch extrem wichtige – Arbeit ab.

„Ich habe schon mit Maschinen gearbeitet, deren Eigentümer nicht viel Wert auf Wartung gelegt haben“, erzählt er. „Wenn man immer eine Fettpresse in der Kabine dabei haben muss, hat man die Schmiere auf Dauer überall an der Maschine und an der eigenen Kleidung. Mit der automatischen Schmierung hat man solche Probleme nicht mehr.“

DIE MESSLATTE HÖHER LEGEN

Philip Hernandez, einer der Maschinenaufseher des I-4-Projekts, stimmt Cooks zu. „Die vorbeugende Wartung ist bei schweren Maschinen besonders wichtig“, erklärt Hernandez. Er ist während des Projekts für die Instandhaltung von etwa 1.500 Maschinen verantwortlich. Dabei arbeitet er eng mit Flagler CE zusammen, um sicherzustellen, dass er für jede Aufgabe die richtige Maschine hat und dass sämtliche Fahrzeuge einwandfrei funktionieren.

Bei der Überwachung des Kraftstoffverbrauchs und der Betriebsflüssigkeiten, von denen die größten potenziellen Umweltbelastungen ausgehen, verlässt sich Hernandez auf das CareTrack-Telematiksystem von Volvo. Öl, Kraftstoff, Kühlmittel, Hydrauliköl und andere Flüssigkeiten dürfen nicht in den Boden oder die Kanäle rund um die Bauabschnitte der I-4 gelangen. Das Projekt →

DIE BAGGERKABINEN BIETEN EIN OPTIMUM AN SICHERHEIT



Fahrer Steven Brass am Steuer seiner Erdbauwalze vom Typ SD115



Bill Reed von SGL



Jon Walker von SGL

erstreckt sich über Gebiete, die reich an Wasserläufen, Fischbeständen, Wildtieren und empfindlichen Ökosystemen sind. Laut eigenen Aussagen setzt sich SGL proaktiv für den Schutz natürlicher Ressourcen ein, indem es auf die Vermeidung von Leckagen und Erosion auf den Baustellen achtet und die kraftstoffeffizienten, schadstoffarmen Maschinen von Volvo CE einsetzt. Mehr als 93.000 einheimische Bäume, Sträucher und Gräser sollen angepflanzt werden, um einen unverkennbaren Landschaftskorridor in der Region

zu schaffen. SGL hat sich zudem das Ziel gesetzt, 98 Prozent des gesamten während des Projekts anfallenden Bau- und Abrisschutts wiederzuverwenden oder zu recyceln.

SICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ

Bill Reed von SGL ist dafür zuständig, eine sichere Arbeitsumgebung zu gewährleisten, und weiß den Beitrag, den Volvo CE dazu leistet, zu schätzen. Genau wie Volvo CE betrachtet auch SGL Sicherheit nicht nur als eine Bestimmung, sondern als zentralen Unternehmenswert.

Als SGL Volvo-Bagger erworben hatte, habe Volvo CE einen Trainingssimulator zur Verfügung gestellt, der das Arbeitsumfeld mit dynamischen Übungen nachstellt, erläutert Reed. „Wenn wir einen neuen Fahrer einstellen, können wir seine Fähigkeiten am Simulator testen.“ Reed fügt hinzu, dass es nicht genügend qualifizierte Baggerfahrer für das gewaltige Projekt gebe. „Wir nutzen den Volvo-Simulator, um unsere Fahrer optimal auf ihre Arbeit vorzubereiten. Das ist extrem wichtig für die Sicherheit dieses Projekts“, sagt er.

Reed nimmt seine Rolle als Sicherheitsverantwortlicher sehr ernst. „Jeder, der hier morgens zur Arbeit kommt, soll am Abend wieder wohlbehalten nach Hause gehen können. Es ist mir sehr wichtig, dass wir alles richtig machen.“

Für alle Baustellenleiter, Fahrer, Besucher und Anwohner muss die Interstate 4 in Zentral-Florida mehr sein als nur der Highway zu den weltberühmten Attraktionen von Orlando. Sie muss ihr sicherer Nachhauseweg sein. ☑

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

UMPFLANZAKTION

Eine renommierte Baumschule erhöht ihre Produktivität mit einer neuen Volvo-Maschine

von Nigel Griffiths



Fotos von Heinz-Joachim Petrus

Die Erwartungen an den neuen Volvo-Radlader L120 sind hoch in der Hamburger Baumschule Lorenz von Ehren. Die neue Maschine soll die bestehende Flotte an Volvo-Fahrzeugen ergänzen und den Umpflanzungsprozess der zahlreichen großen, erwachsenen Bäume beschleunigen, die das Unternehmen kultiviert, darunter auch 40-jährige Eichen.

Der L120 wird mit einem vier Tonnen schweren, 2.000 Millimeter starken hydraulischen Ballenstecher ausgerüstet – ein spezielles Anbaugerät, das riesige Bäume intakt und mit dem kompletten Wurzelstock innerhalb weniger Minuten aus dem Boden holen kann.

Die Baumschule Lorenz von Ehren wurde 1865 gegründet. Sie ist nicht nur eine der größten Baumschulen Europas, sondern auch die älteste. Johannes von Ehren, Sohn eines Hamburger Schiffers, gründete das Unternehmen, das seither stets in Familienbesitz geblieben ist und heute von Bernhard von Ehren als geschäftsführendem Gesellschafter in fünfter Generation geleitet wird.

„Zurzeit kultivieren wir auf 550 Hektar fruchtbarem Boden an drei Standorten mehr als 500.000 Bäume und Sträucher“, berichtet er. „Zu den spektakulären erwachsenen Baumarten, die wir in viele europäische Länder verschicken, gehören unter anderem unsere riesigen Eichen.“

Jedes Jahr liefert die Baumschule 1,5 Millionen Bäume und Pflanzen an Orte in ganz Europa. Tausende ihrer Pflanzen sind Tag für Tag auf den Straßen unterwegs. Die größte Herausforderung stellen dabei die ausgewachsenen Bäume, zum Beispiel Eichen, dar.

WEIT VERZWEIGT

1904 gelang es Lorenz von Ehren, Sohn von Johannes und damit die zweite Unternehmergegeneration, eine 40-jährige Hängebuche über eine Strecke von neun Kilometern zu transportieren – damals

ein immenses Unterfangen. 110 Jahre später, im Oktober 2014, fand eine riesige Eiche der Baumschule ihren Weg nach London, wo sie im Rahmen der Umgestaltung der King's Cross Station eingepflanzt wurde. Die 63 Jahre alte Eiche (*Quercus Palustris* oder Sumpf-Eiche) war zwölf Meter hoch und gelangte auf einer Fähre nach England.

Der Baum ist jetzt Mittelpunkt der 27 Hektar großen Grünfläche in einem der pulsierendsten Bezirke Londons. Im Jahr 2013 lieferte die Baumschule 37 Sumpf-Eichen an ein Landgut nahe Manchester. Der Kundenstamm des Unternehmens ist groß und reicht von der Schweiz bis nach Russland.

„Es gibt nur wenige Baumschulen, die so ausgewachsene Bäume liefern können“, sagt von Ehren. „Wir sind in ganz Europa bekannt. Landschaftsarchitekten und sogar Privatpersonen reisen von weit her an, um unsere Bäume zu begutachten und auszuwählen.“

Zur Kultivierung von Bäumen und Pflanzen braucht es ausreichend Zeit und Platz. Etwa 170 Mitarbeiter sind an den Standorten Hamburg, Bad Zwischenahn und Rellingen für die Baumschule tätig. Die ältesten Allee- und Parkbäume sind bis zu 100 Jahre alt.

SANFT ENTWURZELT

Während des Wachstums werden die Bäume in der Regel alle vier oder fünf Jahre verpflanzt. Das bietet die Gelegenheit, den Wurzelballen zu beschneiden. Zum Ausgraben großer Bäume werden in der Baumschule traditionellerweise zwei Maschinen eingesetzt. Ein Volvo-Radbagger des Typs EW160D gräbt außen um den Baum herum und befreit so den Wurzelballen. Danach hebt ein Volvo-Radlader L90C den Baum mitsamt dem Wurzelballen mithilfe einer gewöhnlichen Ladegabel aus dem Boden. Anschließend wird der Baum gesichert und auf einen Lastwagen für den Transport geladen. →



Geschäftsführer Bernhard von Ehren

Dieser Vorgang dauert zurzeit bis zu einer Stunde. Mit der Ankunft des neuen L120 wird sich dies jedoch ändern. Ausgerüstet mit einem riesigen hydraulischen Ballenstecher wird die Volvo-Maschine Baum und Ballen in weniger als fünf Minuten aus dem Boden befreien.

Das Unternehmen arbeitet seit vielen Jahren mit Maschinen von Volvo. Seine Flotte umfasst derzeit acht Radlader – die Modelle L35B, L60F, L70D und L90C – sowie den hochmobilen Radbagger EW160D.

Der neue Ballenstecher hat vier Klingen, die einen zwei Meter breiten Wurzelballen mühelos aus einer Tiefe von 126 Zentimetern ausheben können.

Der Ballenstecher gehört bei Baumschulen mittlerweile zur Standardausrüstung. Das Konzept dieses Anbaugeräts wurde ursprünglich von einem spezialisierten Designer in Nürnberg in Zusammenarbeit mit den Lorenz von Ehren-Baumschulen entwickelt.

Der Volvo L120 ist zudem mit einem Joystick ausgestattet, der speziell zur Steuerung des vier Tonnen schweren Stechers entworfen wurde.

„Der Joystick ist eine Innovation, an dessen Design wir mitgearbeitet haben“, sagt Produktionsleiter Kay Hackmack. „Damit lassen sich alle vier Klingen separat steuern, während man den Radlader fährt“, erklärt er. „Der Stecher ist an den Klingen auch mit einer Kamera ausgestattet, damit der Fahrer noch mehr sieht und präziser arbeiten kann.“

STAMMBAUM

Die Baumschule arbeitet schon seit einer Weile mit einer kleineren Version, die für das regelmäßige Umpflanzen jüngerer Bäume eingesetzt wird. Ein 1.400 Millimeter großer, an einen Volvo-Radlader L60F angebrachter Ballenstecher sorgt dafür, dass die Bäume innerhalb von Minuten aus dem Boden befreit werden können. Bis zu 100 junge Bäume können so an einem Tag umpflanzt werden.

In Zukunft werden die viel größeren und älteren Bäume der Baumschule ähnlich produktiv verpflanzt werden können. „Mit dem L120 werden wir die Bäume viel schneller vorbereiten können und dadurch wertvolle Zeit sparen“, so von Ehren.

„Die Eichen, die jetzt ent wurzelt werden, wurden noch von meinem Vater gepflanzt. Und die Bäume, die wir jetzt pflanzen,



Umpgepflanzte Eiche am King's Cross in London

werden meine Kinder erst in 20 Jahren ernten“, berichtet er und fügt hinzu: „Die Frage dabei ist: Wie können wir wissen, welche Bedingungen in 20 Jahren herrschen werden?“ Um die Antwort zu finden, setzt von Ehren auf die moderne Wissenschaft.


„Wir unterstützen schon seit vielen Jahrzehnten Forschungsprojekte. Urbane Bäume stehen zurzeit besonders im Fokus. Wir wissen, dass wir in 20 Jahren Bäume anbieten müssen, die widerstandsfähiger gegen Hitze, Frost und klimatische Schwankungen sind.“

GRÜNE PIONIERS

Im September 2015 feierte die Baumschule ihr 150-jähriges Jubiläum, in dessen Rahmen sie das Lorenz von Ehren Symposium „Grüne Pioniere“ sowie die Verleihung des Europäischen Gartenpreises abhielt.

„Technologien, die Umwelt und Moden haben sich im Laufe der Zeit gewandelt. Aber unsere Grundmotivation bleibt immer dieselbe: Wir lieben Bäume“, bekräftigt von Ehren.

Dank seiner sorgfältigen Kultivierungsweise erhielt die Baumschule die höchste Zertifizierung des Umweltprogramms „Ökoprot“.

Im November 2015 erhielt die Baumschule von TASPO, der Branchenzeitung für den Gartenbau, einen der renommierten „TASPO Awards“ und wurde als „Baumschule des Jahres 2015“ ausgezeichnet. 

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

**BIS ZU 100 JUNGE BÄUME
WERDEN AN EINEM TAG
UMGEPFLANZT**



Mit einem Ballenstecher werden die Bäume aus dem Boden befreit

STARKE PERFORMANCE

Rohrleger von Volvo CE leisten ihren Beitrag
zu Argentiniens Energierevolution →

von Marc Rogers



1931, nachdem er mehrere Jahre die patagonische Wildnis erforscht hatte, schrieb der US-amerikanische Geologe Edwin Weaver über eine große Felsformation rund 1.000 Kilometer südwestlich von Buenos Aires, die ein reiches Ölvorkommen zu beherbergen schien. Doch erst nach fast 80 Jahren und der Entwicklung neuer Bohrtechnologien sollte sich zeigen, welche Auswirkungen die so genannte Vaca Muerta, also die „tote Kuh“, auf die Wirtschaft Argentiniens haben würde.

Im Jahr 2011 verkündete die argentinische Ölgesellschaft YPF, damals im Mehrheitsbesitz von Repsol, dass sie massive Schieferöl- und Schiefergasvorkommen mehrere Kilometer unter der Erde entdeckt hätte. Ein Jahr später verstaatlichte die argentinische Regierung YPF und setzte einen ambitionierten Plan zur nichtkonventionellen Förderung in der Region in Gang.

Auf einer Fläche von rund 30.000 Quadratkilometern, was in etwa der Größe Belgiens entspricht, liegen in Vaca Muerta wohl das weltweit zweitgrößte Vorkommen von nichtkonventionellem Gas und das viertgrößte von nichtkonventionellem Öl. YPF geht davon aus, dass es durch die Förderung nur eines Bruchteils dieser Vorkommen Argentiniens gesamten Energiebedarf über Jahrzehnte decken kann.

Die Entdeckung sollte der Provinz Neuquén neues Leben einhauchen. Öl wurde hier bereits seit über einem Jahrhundert gefördert, aber die konventionelle Förderung ist schon seit Jahren stark rückläufig. Auch lokalen Unternehmen wie Oilfield Production Services SRL (OPS), einem Anbieter technischer und baulicher Dienstleistungen für den Kohlenwasserstoffsektor, eröffnen sich neue Chancen.

„Vaca Muerta ist gut für die Region, weil hier jetzt massiv investiert wird“, sagt Ignacio Pascual, Verwaltungsmanager bei OPS. „Auch wir haben einen großen Auftrieb erfahren, weil das neue Öl und Gas komprimiert werden muss, um es in die Hauptgasleitungen einspeisen zu können. Und das ist genau unser Bereich.“

OPS, das im Jahr 2001 mit kleineren Tiefbauarbeiten begann, entschied sich, massiv in neue Maschinen zu investieren, um von der neuen Energierevolution zu profitieren. „Mit Maschinen von Volvo Construction Equipment arbeiten wir seit etwa fünf Jahren“, erinnert sich Pascual. „Wir testeten eine Maschine und sie erschien uns sehr hochwertig und zuverlässig. Also investierten wir ausschließlich in Volvo-Maschinen, die jetzt rund 85 Prozent unserer gesamten Flotte ausmachen.“

Seitdem hat OPS seine Volvo-Flotte auf 20 Maschinen erweitert. Sie umfasst Bagger und Radlader der Serien EC220DL und L70F, Baggerlader des Typs BL70B, Motorgrader der Reihe G930 und die neuen Stars der Flotte: vier Rohrleger des Typs PL3005D.

VOLLES ROHR

Im Jahr 2014 beschloss OPS den Kauf der Volvo-Rohrleger, die schließlich 2015 geliefert wurden, um seine Aktivitäten in diesem Bereich stark auszuweiten. Zuvor war das Unternehmen dazu übergegangen, seine Baggerlader für das Verlegen von Rohren zu

nutzen. Diese Methode erwies sich jedoch als umständlich und ineffizient, vor allem weil die Projekte immer größer wurden.

„Wir waren auf Gasverdichteranlagen spezialisiert und wollten unser Betätigungsfeld um das Verlegen von Rohren erweitern“, erklärt Pascual. „Die neuen Volvo-Maschinen helfen uns dabei und sparen uns eine Menge Zeit.“

Alejandro Faris, logistischer Leiter bei OPS, meint, der Zukauf der neuen Rohrleger zeige große Wirkung: „Gestern konnten wir 2.800 Meter von 24-Zoll-Rohren verlegen – und das mit nur einem Rohrleger und einem Fahrer. Zuvor hätten wir für dieselbe Arbeit zehn Leute und mindestens sieben oder acht Tage gebraucht.“

Faris meint, diese Zeitersparnis käme auch in der Vorbereitungsphase neuer Projekte zum Tragen. Und Zeit ist ein wichtiger Faktor in Patagonien, wo große Distanzen überwunden werden müssen und die Beschaffenheit der Zugangsstraßen zu entlegenen Gebieten sehr zu wünschen übrig lässt.

„Die Maschinen, die wir früher einsetzten, mussten für den Transport zerlegt werden. Die logistischen Vorbereitungen für eine Baustelle konnten schon mal eine Woche oder zehn Tage dauern“, schildert Faris. „Unsere Volvo-Maschinen lassen sich in vollständig montiertem Zustand transportieren. So sind unsere Maschinen vor Ort innerhalb von zwei oder drei Tagen einsatzbereit.“

EIN HEIM FÜR FAHRER

Nicht nur das Management von OPS freut sich über die modernen Volvo-Maschinen. Das Unternehmen sichert sich immer wieder neue Aufträge und arbeitet oft gleichzeitig an mehreren Projekten, die sich über bis zu 100 Kilometer erstrecken. Seine Maschinenführer arbeiten lange Schichten unter den öden, erbarmungslos windigen Bedingungen, die für die patagonische Steppe typisch sind.

„Die Maschine ist wirklich komfortabel und bietet viel Platz für den Fahrer“, sagt Claudio Veloso, einer von vier Fahrern, die in der Bedienung des Rohrlegers PL3005D geschult wurden. „Man ist bei der Arbeit sicher, weil man eine sehr gute Rundumsicht hat und weil ein Umkippen der Maschine nahezu unmöglich ist.“

Cristobal Acuña, ein weiterer der vier Fahrer, fährt seit elf Jahren Maschinen für OPS. Er sagt, er könne es sich nicht vorstellen, wieder mit den gemieteten Maschinen zu arbeiten, mit denen er es am Anfang zu tun hatte. „Ich bin noch nie eine Maschine gefahren, die so vollständig ausgestattet war wie diese. Der Sitz ist bequem wie ein Bett, man kann sich in den Pausen wunderbar darauf ausruhen. Es gibt Musik, eine echte Klimaanlage und eine Heizung. Ich finde, diese Technologie ist gut für die Gesundheit der Fahrer. Die Sommerhitze mit 30 bis 40 Grad würde uns ohne sie ganz schön zu schaffen machen.“

Die Eigenheiten der Region nehmen auch die Maschinen stark in Anspruch. „Patagonien ist ein besonders trockenes Gebiet. Manchmal sind die Bedingungen ziemlich extrem für die Maschinen, weil der Boden sehr kompakt und hart sein kann“, meint Patrick Souyris, Manager bei Tecnodiesel und Händler für Volvo CE in der Region. →



Guillermo Fernández, YPF



Fahrer Claudio Veloso



Alejandro Faris, OPS



Ignacio Pascual, OPS



Patrick Souyris, Tecnodiesel



Fahrer Cristobal Acuña



DAS UNTERNEHMEN VERTRAUT AUF VOLVO

„Das ist eine Herausforderung für die Maschinen, vor allem beim Aushub. Und es ist eine Herausforderung für Volvo CE, seinen Kunden Schneide- und Grabgeräte bereitzustellen, die langlebig sind und unterbrechungsfreie Betriebszeiten garantieren.“

ALLEINSTELLUNGSMERKMAL

OPS hofft, sich durch seine Effizienz und Zuverlässigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern abzuheben und so mehr Aufträge von den großen Öl- und Gasunternehmen zu bekommen, sowohl auf regionaler als auch auf nationaler Ebene. Die Zeichen dafür stehen nicht schlecht: Dem Unternehmen ist es bereits gelungen, ein Projekt, das normalerweise ein Jahr dauern würde, in nur 45 Tagen abzuschließen. Und erst kürzlich gelang es, mehrere Projekte für YPF zu übernehmen, die von Konkurrenzunternehmen nicht oder nur unzureichend vollendet wurden.

„Wir arbeiten jetzt schon seit zwei Jahren durchgehend mit OPS zusammen und wir überlassen ihnen immer mehr Projekte, weil wir

ihnen vertrauen“, erklärt Guillermo Fernández, Bauleiter bei YPF für Tiefbauprojekte in Loma de la Lata. „Der Wechsel der Maschinen war wirklich sehr effektiv: Die Fahrzeuge von Volvo verfügen über modernste Technologie, die die Aushubarbeiten sicherer machen, auch unter beengten Verhältnissen.“

Je größer die Arbeitslast, umso mehr muss in neue Maschinen investiert werden. Im November erhielt OPS einen brandneuen Bagger vom Typ EC220D, der ein Beleg für das dauerhafte Vertrauen in Volvo CE sei, so Souyris.

„Das Unternehmen vertraut auf Volvo“, bekräftigt Faris. „Wir sind nicht nur mit den Maschinen, sondern auch mit dem zugehörigen technischen Service und der Unterstützung vor Ort hochzufrieden. Im Jahr 2016 kommen neue Projekte auf uns zu, für die wir unsere Flotte verbessern und erweitern müssen. Und genau darum haben wir diesen neuen Bagger gekauft.“

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

GOLDGRÄBER

Im Westen Ghanas ist die Kinross Chirano Gold Mine mit Innovationen und Fahrzeugen von Volvo CE und Volvo Trucks erfolgreich →

von Lauren Clifford-Holmes



Fotos von Madelene Cronjé



Volvo CE und Volvo Trucks spielen eine entscheidende Rolle



Die knickgelenkten Dumper des Typs A40 sind schnell beim Heben und Senken



Baumaschinen und Lastwagen arbeiten tief im Untergrund



Ein FMX 8x4 wird unter Tage beladen



Etwa 80 Volvo-Maschinen arbeiten in der Mine

Nach vierstündiger Fahrt aus Kumasi, Ghanas zweitwichtigster Metropole, erscheint eine moderne Goldmine mit einem eindrucksvollen Camp am Horizont.

2005 wurde Chirano als kleine Tagebauminer gegründet. Im Jahr 2010 wurde sie dann von der kanadischen Kinross Gold Corporation erworben. Das Unternehmen hat die Produktion über die Jahre ausgeweitet und dabei mehrere Tagebau- und zwei unterirdische Minen angelegt. Etwa 250.000 Unzen Gold werden hier jedes Jahr gefördert und im März 2015 feierte die Mine ihre zweimillionste Goldunze.

Aufgrund der aktuell ungünstigen globalen Konjunkturlage und der unter Druck geratenen Rohstoffpreise durchlebt die Bergbauindustrie schwierige Zeiten. Der Goldpreis gipfelte 2011 bei mehr als 1.900 US-Dollar pro Unze und ist seither auf rund 1.100 US-Dollar gesunken.

„Obwohl die Branche ihre Schwierigkeiten hatte, ist Chirano durch wichtige Anpassungen und Innovationen profitabel geblieben.

Besonders entscheidend war der Übergang vom Contract Mining hin zum Abbau auf eigene Rechnung“, sagt Kenneth Norris, Vice President und General Manager von Chirano. Durch diese Änderung erhielt Chirano mehr Kontrolle über seine Produktionskosten und konnte sie auf unterschiedlichste Weise reduzieren. Und genau dabei spielen Volvo CE und Volvo Trucks eine entscheidende Rolle.

EINZIGARTIG

In der Mine Chirano sind rund 80 Volvo-Maschinen im Einsatz, darunter knickgelenkte Dumper des Typs A40, Radlader und Hecklader von Volvo CE sowie Kipper des Typs FMX 8x4 und 10x4 von Volvo Trucks. Daneben gibt es verschiedene Begleitfahrzeuge wie Wassertankwagen, Tankfahrzeuge und Reparaturwagen.

Unkonventionelles Denken wird in Chirano großgeschrieben. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass die Mine noch einen

weiteren Weg gefunden hat, die Produktion zu revolutionieren: den gemeinsamen Einsatz von knickgelenkten Dumpfern und FMX-Trucks von Volvo unter Tage. Dies ist ein perfektes Beispiel für die Synergien, die zwischen Volvo CE und Volvo Trucks bestehen.

Frank Schmitt, Business Manager von Volvo CE für Zentral- und Westafrika, erklärt, der Volvo-Konzern sei in der Branche einzigartig. „Wir bieten sowohl Straßenlastwagen als auch geländegängige Baumaschinen wie unsere knickgelenkten Dumper an“, sagt er. „Unsere Kunden profitieren von der Kompatibilität der Fahrzeuge und vom kostengünstigen Transport von Material zu Aufbereitungsanlagen oder Lagerstätten für Taubgestein.“

Die konkurrenzfähigen Anschaffungskosten der Maschinen, preiswerte Ersatzteile und ein effizienter Vor-Ort-Service sind alles Faktoren, die in den Augen der Chirano Gold Mines Ltd (CGML) für Volvo-Maschinen sprechen. „Wir erhalten optimalen Service und

Unterstützung vor Ort. Das ist in einem Land wie Ghana extrem wichtig. Die Arbeit in den Minen ist sehr anspruchsvoll, unsere Maschinen müssen Tag und Nacht laufen. Deshalb sind wir auf die ständige Unterstützung des örtlichen Händlers mit Ersatzteilen und Wartungsdiensten angewiesen“, erklärt Norris. Das ist die Aufgabe von SMT, dem offiziellen Volvo-Händler für Zentral- und Westafrika.

BETREUUNG VOR ORT

Denis Pylser, Geschäftsführer von SMT Ghana, betont, wie wichtig es sei, zuverlässige Wartungs- und Reparaturdienste anzubieten. SMT hat drei Niederlassungen in Ghana und ist Teil der SMT Group, die in 26 Ländern in Afrika und Europa aktiv ist und ihren Hauptsitz in Belgien hat. Durch eine Werkstatt vor Ort mit acht Technikern, die nur für Chirano arbeiten, wird gewährleistet, dass Probleme mit den →



Denis Pylser



Raphael Komla Okai



Kenneth Norris



Frank Schmitt und Paul Arwona Bejele

Volvo-Maschinen umgehend behandelt werden. „Diese Techniker sorgen dafür, dass die Ausfallzeiten der Maschinen so gering wie möglich sind. Dadurch erhöht sich natürlich die Produktivität der Mine“, erläutert er.

„Die 8x4-Kipper arbeiten in der unterirdischen Mine und die 10x4-Kipper werden im Tagebau eingesetzt. In beiden Fällen werden sie von knickgelenkten Dumpfern von Volvo und anderen Begleitfahrzeugen unterstützt“, so Pylser. Durch ihr Knickgelenk und ihre guten Steuereigenschaften sind die knickgelenkten Dumper besonders gut für die Arbeit unter Tage geeignet.

Der Minenleiter für Tagebauarbeiten Paul Arwona Bejele erklärt, es seien „sehr gut überlegte Entscheidungen“ nötig gewesen, um die Produktionskosten gering zu halten. „Besonders beim Tagebau ist einer der größten Kostenfaktoren der Transport“, sagt er. „Unsere Entscheidung für Volvo war eine kluge Wahl. Die Maschinen verbrauchen wenig Kraftstoff und sind sehr gut manövrierbar. Das bedeutet, wir müssen keine riesigen Areale ausheben, um ihnen Zugang zu verschaffen. Und sie legen die Distanz zwischen den Abladestellen und der Grube sehr schnell zurück.“

Kraftstoffverbrauch ist nach Arbeitskosten der größte jährliche Kostenpunkt für CGML. Die in diesem Bereich erzielten Einsparungen sind signifikant.

VOLVO CE UND VOLVO TRUCKS SPIELEN EINE ENTSCHEIDENDE ROLLE

„Alle Volvo-Maschinen sind mit Volvo-Motoren ausgestattet, die schon bei niedrigen Drehzahlen ein hohes Drehmoment liefern“, erklärt Schmitt. „Der Kunde profitiert vom geringeren Kraftstoffverbrauch und geringeren Betriebskosten.“

Die Maschinen verbrauchen zudem weniger Betriebsflüssigkeiten – eine weitere Einsparung. „Wir haben die Maschinen so konzipiert, dass sie weniger Serviceintervalle und damit auch weniger Betriebsflüssigkeiten wie Öl, Schmierstoffe und Kühlmittel benötigen“, erklärt Schmitt. „Für 12.000 Stunden Laufzeit braucht ein knickgelenkter Dumper beispielsweise etwa ein Drittel weniger Betriebsflüssigkeiten als Maschinen anderer Hersteller.“

BELIEBT

Die knickgelenkten Dumper sind bei den Fahrern der Mine äußerst beliebt. Mit einer Hand auf der gewaltigen gelben Karosserie seiner Maschine berichtet Fahrer Collins Hudekpor stolz, warum die Arbeit mit ihr so großartig ist. „Sie lässt sich sehr gut auf engem Raum manövrieren und der Abladevorgang geht sehr schnell. Und sie bleibt nicht stecken, wenn wir auf schlammigem Terrain arbeiten müssen“, sagt er. „Aber am besten gefällt mir das effektive Retarder-System. Wenn man einen Abhang herunterfährt, muss man nicht so oft in die Bremsen treten.“

Bejele ist auch ein großer Fan des knickgelenkten Dumpers. „Der Dumper ist eine robuste, vielseitige Maschine für alle Bedingungen. In unserer Branche ist er für mich die erste Wahl.“ Am Rande einer der gewaltigen Tagebaugruben beobachtet er, wie die Maschinen sich ihren Weg über die welligen, rostfarbenen Pisten bahnen, und lobt dabei die Entladeigenschaften der Dumper. „Das Anheben der Mulde geht sehr schnell, selbst unter Last, ebenso das Absenken. Das sorgt für kürzere Zykluszeiten, erhöht die Produktivität und hilft uns, in diesen schwierigen Zeiten für die Bergbaubranche zu überleben“, sagt er.

ÜBERZEUGT

Raphael Komla Okai, Leiter der unterirdischen Mine, arbeitete bereits bei Chirano, als die Förderung nicht auf eigene Rechnung, sondern über Contract-Miner ausgeführt wurde. Er erinnert sich, dass die Auftragnehmer damals schwere Maschinen unter Tage einsetzten, die sehr teuer waren und hohe Betriebskosten verursachten. Als sich das Unternehmen dann später für Volvo entschied, hatte er einige Bedenken. „Anfangs dachten wir, die FMX-Trucks wären nicht für die Arbeit unter Tage geeignet. Aber in den vergangenen zwei Jahren hat sich gezeigt, dass sie wirklich effizient sind“, sagt Okai.

Seine Bedenken waren nicht ganz unbegründet, da diese Lastwagentypen eigentlich tatsächlich nicht unter Tage verwendet

werden. Doch Norris hatte in Spanien und Peru gesehen, dass sie erfolgreich im Untergrund eingesetzt werden können, und deshalb empfahl er sie auch für die Mine in Ghana. Heute zuckt niemand in der Mine mit der Wimper, wenn die FMX-Trucks sich gemeinsam mit den knickgelenkten Dumpfern ihren Weg 300 bis 500 Meter tief unter die Erde bahnen.

„In Afrika sind wir die Ersten, die diese Art von Lastwagen unter Tage nutzen, und ich glaube, sehr viele Leute nehmen davon Notiz“, sagt Norris. „Das ist der Schlüssel zum Überleben in dieser Niedrigpreisphase für Rohstoffe und Gold – man muss innovativ sein und neue Wege beschreiten.“

Momentan wird davon ausgegangen, dass das Ende der Lebensdauer der Mine 2020 erreicht sein wird. Aber Chirano sucht kontinuierlich nach weiteren Vorkommen, weshalb sich die Lebensdauer durchaus noch verlängern könnte. Und Volvo trägt einen entscheidenden Teil dazu bei. Durch die Senkung der Produktionskosten war Chirano in der Lage, sich neuen Goldressourcen zuzuwenden, deren Abbau zuvor vielleicht nicht profitabel genug gewesen wäre. „Das ist ein großer Vorteil für uns“, erklärt Norris.

„Wir senken unsere Kosten beim Goldabbau durch effizientere und insgesamt günstigere Maschinen und eröffnen uns damit Möglichkeiten, die Lebensdauer der Mine zu verlängern.“

VOLVO WAR EINE KLUGE WAHL

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

SO GUT WIE NEU

Die Wiederaufbereitung von Maschinen ist eine interessante Option in harten Zeiten →

von Dave Keating



Sebastien Imbert (links) und sein Chef Marc Botin, CEO von Solomat Location (Mitte), mit Laurent Pesty von Kléber Malécot

Der französische Bausektor durchlebt schwierige Zeiten. Wegen der allgemeinen Wirtschaftskrise erhalten immer weniger Projekte grünes Licht. Ende 2015 schrumpfte der französische Markt um geschätzte 22 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Arbeitskräftemangel und gestiegene Baukosten haben dazu geführt, dass in ganz Frankreich Projekte nicht beendet wurden.

Anbieter von Baumaschinen trifft die Branchenflaute besonders hart. Wenn Kunden weniger Maschinen brauchen, sinken die Verkaufszahlen. Was kann ein Kunde also tun, wenn es Zeit wird, die Bestände wieder aufzufüllen, die bestehende Auftragslage jedoch keine hohen Ausgaben rechtfertigt?

Genau vor diesem Dilemma stand Solomat Location, ein mittelgroßes Verleihunternehmen mit Sitz außerhalb von Orléans, das in seinen 17 Depots in Zentralfrankreich sämtliche Arten von Baumaschinen verleiht. Solomat hatte erst vor Kurzem eine Reihe neuer Maschinen bestellt, darunter zwei neue Volvo-Bagger – einen EC300E und einen EC380E, beide mit erweiterten Garantien. Allerdings hatten im Jahr davor vier der knickgelenkten Volvo-Dumper des Unternehmens vom Typ A30D und A30E das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und mussten ebenfalls ersetzt werden.

Angesichts der konjunkturellen Lage wäre der Kauf von vier weiteren Baumaschinen schwer zu rechtfertigen gewesen, auch wenn die vorhandenen Maschinen nicht mehr funktionsfähig waren.

Solomat ließ sich von mehreren Händlern Angebote machen. Doch als sie mit Kléber Malécot sprachen, einem mittelständischen, familiengeführten Volvo CE-Händler, mit dem das Unternehmen

schon seit drei Jahrzehnten Geschäfte machte, unterbreitete dieser Solomat einen interessanten Vorschlag.

„Es sind schwierige Zeiten für unsere Kunden, deshalb mussten wir über Alternativen nachdenken“, erzählt Stéphane Malécot, Eigentümer des Volvo CE-Händlers. „Also boten wir ihnen eine Wiederaufbereitung an.“

Solomat nahm das Angebot an und die Arbeit konnte beginnen.

GLOBALES PROGRAMM

Die Wiederaufbereitung ist Teil eines neuen Programms von Volvo CE, das es Händlern ermöglicht, alte Maschinen komplett wiederherzustellen und von Grund auf zu erneuern. Unter ungünstigen Marktbedingungen stellt dieses ergänzende Angebot eine attraktive Alternative zum Kauf einer neuen Maschine dar. Anders als bei einer Reparatur werden bei der Wiederaufbereitung der Motor und andere essenzielle Teile ausgetauscht. Entscheidet sich der Kunde für das umfassendste Wiederaufbereitungspaket, kann der Händler sogar das gesamte innere und äußere Erscheinungsbild der Maschine sowie alle mechanischen Komponenten erneuern, damit sie wie neu aussieht.

„Das Programm ging vor ein paar Jahren in Frankreich an den Start. Jetzt soll es konsolidiert und international verfügbar gemacht werden, mit offizieller Genehmigung von Volvo“, sagt Yasser Oweida, Global Manager des Volvo Certified Rebuild Program. „Unser Alleinstellungsmerkmal besteht darin, dass wir unseren Kunden mindestens 40 Prozent Ersparnis gegenüber dem Preis einer neuen Maschine bieten.“



CEO Stéphane Malécot von Kléber Malécot in der Werkstatt

Kléber Malécot wird vier Maschinen für Solomat wiederaufbereiten. Die ersten drei sollen im Januar, die vierte im März 2016 fertig sein – gerade rechtzeitig zum Start der Bausaison im Frühjahr.

SCHÖNHEITSOPERATION

Ein demontierter knickgelenkter Dumper zeigt natürlich deutliche Spuren eines langen und beschwerlichen Lebens, vor allem im Vergleich zu einem blitzblanken, neuen Fahrzeug. Doch nach einer Wiederaufbereitung sieht er wieder aus wie neu. Solomat entschied sich für das komplette Paket, inklusive äußerlicher Verjüngungskur. Das Unternehmen hatte die Wahl zwischen dem einfachen Maschinenperformance-Paket, dem Volvo Certified Powertrain Rebuild oder einer umfassenden Wiederaufbereitung, bei der zusätzlich die gesamte Kabine und das Äußere der Maschine sowie der Antriebsstrang erneuert werden.

Marc Botin, Leiter der größten Niederlassung von Solomat nahe der Stadt Sens, hat von seinem Büro aus einen guten Blick auf die vielen Maschinen, die darauf warten, gemietet zu werden. „Wir haben uns für das umfassendere Paket entschieden, weil wir möchten, dass unsere Maschinen gut aussehen“, sagt er. „Das kommt sowohl bei den Arbeitern als auch bei den Kunden besser an.“ Fahrzeugführer freuen sich, wenn sie mit einer neuen Maschine oder, wie in diesem Fall, mit einer wie neu aussehenden Maschine arbeiten dürfen. An der Steuerung und dem Fahrverhalten der Maschinen ändert sich nichts, die Fahrer müssen sich also nicht auf ein komplett neues System einstellen.

Die Maschinen werden etwa eine Stunde entfernt, am Hauptsitz

von Kléber Malécot, überarbeitet. Die Wiederaufbereitung beginnt mit einer leeren Karosserie, aus der der Motor entfernt wurde. Die grundlegenden Maschinenteile werden zuerst bearbeitet, etwa einen Monat später folgen dann die äußerlichen Erneuerungsarbeiten.

VERSICHERUNG

Neben den für die Wiederaufbereitung vorgesehenen knickgelenkten Dumpfern stehen auch Maschinen, an denen reguläre Reparaturen vorgenommen werden sollen. Die Pläne für die Dumper sind jedoch um einiges aufwändiger. Laurent Pesty, technischer Leiter bei Kléber Malécot und verantwortlich für die Wiederaufbereitung, sagt, das Unternehmen habe einen standardisierten Prozess entwickelt. „Zuerst sehen wir uns die Maschine an und schätzen den Arbeitsaufwand ein“, schildert er. „Wir haben bereits zwölf Wiederaufbereitungen durchgeführt und befolgen mittlerweile ein spezielles Beurteilungsverfahren, um den Prozess immer weiter zu optimieren.“

Natürlich ist es nicht immer einfach, Kunden davon zu überzeugen, dass eine Wiederaufbereitung die bessere Lösung ist. Die Kunden sind besorgt über die Gültigkeit ihrer bestehenden Versicherungen und darüber, dass ihre Maschinen bei einer Wiederaufbereitung mehrere Monate außer Betrieb sind. Pesty meint, diese Bedenken ließen sich ausräumen, indem man Versicherungen speziell für wiederaufbereitete Maschinen anbietet und indem man die Erneuerungsarbeiten auf die Wintermonate verlegt, in denen es weniger Bauaufträge gibt.

Doch auch die Händler könnten Bedenken haben, gibt Pesty zu. Wenn sie attraktive Angebote für wiederaufbereitete Maschinen machen, könnte es sein, dass ihre Kunden kein Interesse mehr daran haben, in neue Maschinen zu investieren. Angesichts des aktuellen konjunkturellen Klimas dürften sie jedoch kaum Alternativen haben.

Malécot sagt, ein derartiges Angebot sei für die schwierige Lage des Bausektors ideal. „Es ist das perfekte Produkt für eine krisengeschüttelte Zeit“, betont er. „Wenn ich ein Kunde wäre und auf meine Gesamtbetriebskosten achten müsste, dann würde ich auf Wiederaufbereitung setzen.“

ENDPRODUKT

Anfang 2016 kann sich Solomat auf seine so gut wie neuen Maschinen freuen, frisch lackiert und mit neuen Sicherheitsmerkmalen wie orangefarbenen Sicherheitsleisten und Rückfahrkameras versehen. Und weil es eben keine neuen Maschinen sind, unterliegen sie auch nicht neuen Bestimmungen, die einen zusätzlichen Kostenfaktor für den Kunden darstellen könnten.

Malécot sagt, er sei zuversichtlich, im nächsten Jahr einen neuen Vertrag mit Solomat über die Wiederaufbereitung vier weiterer Fahrzeuge zu unterzeichnen. Marc Botin von Solomat ist seinerseits sehr optimistisch, was eine zukünftige Zusammenarbeit angeht. Er ist sich sicher, dass gegenseitiges Vertrauen wesentlich für solch ein großes Projekt ist. Und er hat das Gefühl, dass dieses Vertrauen zwischen Kléber Malécot und Volvo CE vorhanden ist. „Eine Kooperation wie diese lebt von Vertrauen“, betont er.

Volvo CE wird solche großen Wiederaufbereitungsverträge in Zukunft weltweit anbieten. Ein vertrauensvolles Verhältnis zwischen Händlern und Kunden aufzubauen, wird für den Erfolg dieser Initiative unerlässlich sein. ☒

Fotos der vollständig wiederaufbereiteten Maschinen sind ab dem 16. März auf der Facebook-Seite von Spirit zu sehen

WIE AUF SCHIENEN

Kunden helfen Volvo CE bei
Spezialanfertigungen →

von Richard Orange

Erst ist ein klapperndes Geräusch zu hören, gedämpft durch die kalte, feuchte Luft. Und dann rauscht ein Zug vorbei, in der pastellblauen Farbe von Pågatåg, dem regionalen Bahnbetreiber in Schonen, Schwedens südlichster Provinz.

„Einige von denen fahren 200 Kilometer pro Stunde“, sagt Conny Andersson, Eigentümer des Vertragsunternehmens Connys Entreprenad, das sich auf Gleisarbeiten spezialisiert hat.

Glücklicherweise liegen gut 50 Meter und ein robuster Sicherheitszaun zwischen Andersson und der Eisenbahnlinie, die das historische Helsingborg mit Malmö, Schwedens drittgrößter Stadt, verbindet.

Andersson besucht gerade ein Eisenbahndepot nahe Helsingborg. Sein Unternehmen hat hier den Auftrag erhalten, eine 300 Meter lange Gleisstrecke zu verlegen. Er demonstriert, wie sein Volvo-Radlader L90F dank einiger Anpassungen, die vom Special Applications Solutions-Team von Volvo CE entwickelt wurden, direkt auf den Schienen eingesetzt werden kann.

Auftragnehmer im Eisenbahnbau sind eine besondere Spezies. Sie haben nur begrenzt Zugang zu den Gleisen, um diese zu erneuern oder zu reparieren. Meist stehen ihnen nur wenige Stunden zur Verfügung, und das mitten in der Nacht, an Wochenenden oder an Feiertagen. Ausfälle ziehen Strafkosten nach sich, also kommt es in dieser Branche auf Zuverlässigkeit an.

In nur einer Minute ist der Radlader auf den Schienen einsatzbereit. Daniel Nilsson, einer von 14 Fahrern bei Connys Entreprenad, bringt die Maschine auf den Schienen in Stellung.

„Man muss ein wenig rückwärts- und ein wenig vorwärtsfahren und dabei die Räder die ganze Zeit im Auge behalten“, erklärt Andersson, während Nilsson das Fahrzeug ausrichtet.

„Volvo-Radlader sind einfach extrem gut“, sagt er. „Diese Maschine arbeitet seit 8.000 Stunden und hatte dabei kaum Ausfälle oder Pannen.“ Er zeigt auf die Halterung mit den Laufrädern: „Es ist wichtig, dass sie kompakt ist und nicht zu viel Platz einnimmt“, erklärt er und deutet auf den Zwischenraum unter dem Fahrgestell. „Die Halterung ist permanent an der Maschine befestigt, man braucht also sowohl auf der Straße als auch auf Schienen ausreichend Bodenfreiheit.“

IN DER SPUR

Zwei Laufwerksvorrichtungen, die am vorderen und hinteren Fahrzeugrahmen befestigt sind, werden hydraulisch auf die Schienen abgesenkt. Dabei werden die vier Schienenräder zunehmend mit dem Gewicht der Maschine belastet, bis die Räder des Fahrzeugs ausreichend Kontakt haben, um es voranzutreiben. Danach kann Nilsson den Radlader auf den Schienen vor- und zurückfahren.

„So funktioniert unsere Spezialanfertigung“, sagt Andersson zufrieden, während die Maschine davonrollt. „Einen Bagger würden wir ganz genauso auf die Schienen bringen.“

Eine Reihe verschiedener Faktoren, zum Beispiel eine voll beladene Radladerschaufel, kann sich auf diesen Vorgang auswirken. Für Volvo CE gilt es, genau diese Details bei der Konstruktion zu berücksichtigen – am besten mit Unterstützung der Kunden.

Für Per Johan Rosdahl, einen kaufmännischen Projektleiter der Abteilung Special Applications Solutions bei Volvo CE, sind engagierte und experimentierfreudige Kunden wie Andersson die Grundvoraussetzung, damit ungewöhnliche Anpassungswünsche erfolgreich umgesetzt werden können.

„Conny Andersson treibt die Entwicklung dieser Schienenanwendung maßgeblich voran“, so Rosdahl. „Er hält uns ständig auf Trab und sucht ständig nach Möglichkeiten, die Effizienz zu erhöhen, genau wie wir.“

Gemeinsam mit Ingenieuren von Volvo CE und dessen Partnern hat Andersson an der Konzeption und Entwicklung einer Schienenanwendung für den mobilen Kurzheckbagger EWR150E gearbeitet (siehe Artikel auf Seite 38). Er plant, die Bagger seiner 20 Maschinen umfassenden Flotte durch mehrere neue Volvo-Modelle zu ersetzen und hat bereits das erste Fahrzeug erworben.

Nachdem sich Andersson mittlerweile drei für die Schiene angepasste Volvo-Radlader in den Jahren 2008, 2010 und 2012 zugelegt hat, darf seine erste, im Jahr 2006 gekaufte Volvo-Maschine nach bemerkenswerten 18.000 Arbeitsstunden in den verdienten Ruhestand gehen.

Mit der Anpassung von Radladern und Baggern für die Arbeit auf Schienen reagiert Volvo CE auf die Bedürfnisse spezialisierter Auftragnehmer. Der Umbau hindert die Maschinen jedoch nicht daran, für herkömmliche Arbeiten eingesetzt zu werden, zum Beispiel, wenn Schienenprojekte sich aus Termingründen oder aufgrund der Wetterbedingungen verzögern. Die Flexibilität dieser Maschinen garantiert den Eigentümern volle Auslastung und einen maximalen Return on Investment.

WACHSENDES INTERESSE

Andersson entwickelte sein Interesse an Baumaschinen schon als Jugendlicher auf den nahegelegenen Bauernhöfen.

„Mein Vater fuhr einen Holzernter und meine Großmutter besaß einen Hof mit einer ganzen Reihe an Traktoren. Als ich jung war, begann ich, auf einem Bauernhof zu arbeiten. Dessen Nachbar hatte einen Baggerlader.“

Im Alter von 24 Jahren gründete der heute 35-jährige Andersson bereits seine eigene Firma. Zwei Jahre danach kaufte er seine erste Maschine. Einige Zeit später sicherte er sich den Auftrag für den Bau

von 16 Bahnhöfen entlang einer Bahnlinie, die die Städte und Dörfer des Umlands mit Malmö und Kopenhagen verbindet. Dieses Projekt wurde 2014 abgeschlossen.

Radlader für den Einsatz auf Schienen anzupassen, hat sich für Andersson bezahlt gemacht. Derzeit bearbeitet sein Unternehmen acht Aufträge gleichzeitig. Dabei gebe es oft einen Engpass an spezialisierten Maschinen.

„Es gibt in dieser Region rund 150 Radlader, aber nur etwa fünf von ihnen können auf Schienen eingesetzt werden“, erklärt er.

Gemeinsam können zwei seiner Schienen-Radlader in einer Stunde 20 Tonnen Eisenbahnweichen auswechseln. Eine Aufgabe, die mit herkömmlichen Radladern bis zu sechs Stunden dauern würde. Dank der Schienenfahrzeuge können seine Fahrer zudem Zuschlagstoffe und andere Materialien schnell zu Standorten befördern, die viele Schienenkilometer vom nächsten Zugangspunkt entfernt sind.

Damit sie für die Arbeit auf Schienen angepasst werden können, müssen die Maschinen jedoch strenge Auflagen erfüllen, die von Land zu Land verschieden sind und sich jedes Jahr ändern. Ab 2017 gelten beispielsweise neue EU-Bestimmungen, die von Andersson verlangen, seine Bagger mit Lastmomentbegrenzern auszustatten, die ein Überkippen überladener Schienenbagger verhindern sollen.

Die Bestimmungen fordern zudem Höhenbegrenzungen für Bagger und Radlader, damit Ausleger und Schaufel nicht mit den 16 Kilovolt führenden Stromleitungen oberhalb der Gleise in Berührung kommen können. Außerdem müssen sie für den Fall der Fälle geerdet sein. Schwenkbremsen werden ebenfalls verbindlich. Sie sollen verhindern, dass ein Baggerführer seine Schaufel versehentlich in die Bahn eines Zuges schwenkt, der auf einem angrenzenden Gleis vorbeifährt. Aus demselben Grund werden auch Begrenzungen für die Länge des Gegengewichts an der Rückseite des Baggers eingeführt. Durch seinen verkürzten Schwenkradius wird der neue EWR150E diesen Anforderungen optimal gerecht.

PRAKTIKER

Andersson selbst verbringt viel Zeit an den Hebeln seiner Maschinen. Seiner Ansicht nach gehört der Chef eines Unternehmens genau dorthin.

„Es gibt zwei Gründe, warum mein Platz am Steuer einer Maschine ist“, erläutert er. „Erstens bleibt man über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden. Und zweitens ist es einfacher, neue Aufträge zu bekommen, wenn man vor Ort ist und nicht nur zuhause rumsitzt.“

Dafür bleibt ihm allerdings nicht viel Zeit für Erholung. „Neben meiner Familie und Freunden gibt es nicht viel, was mich in meiner Freizeit interessiert“, gibt er zu. „Wenn ich nicht hier draußen am Arbeiten bin, repariere ich Maschinen. Bei 20 Maschinen gibt es immer etwas zu tun. Es ist für mich Arbeit und Hobby zugleich.“

Und selbst wenn Andersson eine Pause macht, dann tut er dies häufig gemeinsam mit seinen 14 Fahrern.

„Wir arbeiten meist an Wochenenden und zu anderen ungewöhnlichen Zeiten, deshalb versuchen wir, jedes Jahr etwas miteinander zu unternehmen“, sagt er.

Letzten Winter waren sie gemeinsam beim Skifahren. In diesem Jahr möchten sie die Bauma in München besuchen. Nur zur Erholung, versteht sich ... ☺

RADLADER FÜR SCHIENEN ANZUPASSEN HAT SICH BEZAHLT GEMACHT



Connys Entreprenad besitzt drei Volvo-Radlader, die für den Einsatz auf Schienen angepasst sind



Das Aufsetzen auf die Schienen geht schnell



DER STADTBAGGER

Volvo CE meistert die Herausforderungen der Stadt mit dem neuen Kurzheckbagger EWR150E

von Nigel Griffiths

Fotos von Juha Roininen und Sebastian Berger



Peter Bauer von Volvo CE (links) mit Peter Grünenwald von der Robert Aebi GmbH

Der neue EWR150E wurde für den Einsatz in der Stadt konzipiert. Er verfügt über den kürzesten Schwenkradius aller Stufe-IV-Maschinen seiner Gewichtsklasse und hat bereits viel positives Feedback seitens zukünftiger Kunden erhalten. Für die Entwicklung des EWR150E, der als Kurzheckbagger für urbane Umgebungen entwickelt wurde, zeichnet das Volvo CE-Werk im rheinland-pfälzischen Konz verantwortlich.

Neben den besten Eigenschaften der Modelle EW140D und EW160E wartet der EWR150E auch mit ganz eigenen, hochmodernen Merkmalen auf. Zu einer seiner wichtigsten Qualitäten zählt der extrem kleine Schwenkradius von nur 1.720 Millimetern. Der kurze Radius ermöglicht sicheres Arbeiten unter beengten Verhältnissen, ohne den Straßenverkehr zu stören.

Trotz des geringen Schwenkradius wurden keine Kompromisse hinsichtlich Reichweite sowie Hub- und Grableistung eingegangen. Mit ihrem 2,45 Meter langen Arm und einer eindrucksvollen Grabreichweite von 8,70 Metern bietet die Maschine herausragende Hubkapazität. Gleichzeitig verfügt sie über einen deutlich stabileren Stand als herkömmliche Bagger dieser Klasse.

Ermöglicht werden all diese Vorteile durch ein wichtiges Designelement: Der Motor des Baggers wurde ans Heck der Maschine verlegt.

„Um den Motor und das Kühlsystem hinter der Kabine unterzubringen, mussten wir ein wenig um die Ecke denken“, erklärt Peter Bauer, technischer Produktmanager bei Volvo CE und Leiter des Designteams für den EWR150E.

„Wenn der 150 herumschwenkt, um seine Arbeit an einer Straße oder einem Gehsteig zu verrichten, dann ragt das Heck der Maschine nicht über die eigene Straßenseite heraus und der Verkehr auf der gegenüberliegenden Seite wird nicht behindert. →

Durch die Verlagerung des Motors nach hinten hat sich zudem das Sichtfeld des Fahrers vergrößert, vor allem auf der rechten Seite. Das erhöht die Sicherheit. Außerdem wird dadurch der Lärm in der Kabine noch geringer.“

TESTERGEBNISSE

Das Design und die Merkmale des Baggers wurden in enger Zusammenarbeit mit Kunden entwickelt und sowohl in Kunden-Workshops als auch durch Praxistests mit Fahrern in ganz Europa verfeinert (siehe Artikel auf Seite 34).

Besonders viel Wert wurde dabei auf das Erlebnis für den Fahrer gelegt. Die Kabine und die Hydraulik sind so konzipiert, dass sich Fahrer wie zuhause fühlen können. In einem speziellen Schubfach am Fahrgestell können Fahrer zudem ihr eigenes Werkzeug verstauen. Das neue Schubfach kann mit bis zu 120 Kilogramm beladen werden. Neben weiteren Verstaumöglichkeiten erwartet den Fahrer in der Kabine ein großzügig bemessener Fußraum.

Bei der Konzeption des EWR150E wurde auch auf hohe Wartungsfreundlichkeit geachtet. Sobald die Maschine gestartet wird, prüft sie automatisch den Stand aller Betriebsflüssigkeiten, einschließlich Motoröl und Hydraulikflüssigkeit, und alarmiert den Fahrer falls nötig über das elektronische Display.

Dank der Hubgerüstdämpfung mit Hydraulikkreislauf und Gasdruckdämpfern kann der Fahrer auch auf unebenem Terrain schnell fahren. Außerdem wurde das Ansprechverhalten des gesamten Hydrauliksystems verbessert.

Beim Krefelder Kabelverleger Gebr. Kickartz GmbH wurde der Bagger auf Herz und Nieren geprüft. Geschäftsleiter Thorsten Bargatsky war sofort von der Konstruktionsqualität des EWR150E beeindruckt.

In Sachen Stabilität und Manövrierbarkeit blieben auch keine Wünsche offen. Den Look und das Design bezeichnet Bargatsky als „angenehm“ und er bescheinigt der Maschine einen gewissen „Wohlfühlfaktor“.

„Der kurze Schwenkradius ist natürlich ein Riesenvorteil. Damit kann man optimal in beengten Wohngebieten arbeiten, ohne den Verkehrsfluss zu stören“, erklärt er. „Unsere Fahrer sind sehr zufrieden mit der Manövrierbarkeit und der Reichweite des 150. Beim Heben benutzen sie häufig das Stützschild, wodurch sich die Sicherheit und Stabilität zusätzlich verbessern.“

Kickartz besitzt eine Flotte von 22 Mobilbaggern und kann die Qualitäten der Maschine deshalb bestens beurteilen.

„Unsere Arbeit findet immer häufiger in den Umweltzonen von Städten statt. Dabei müssen wir immer strengere ökologische Standards und Bestimmungen beachten“, schildert Bargatsky. „Wenn wir neue Maschinen kaufen, ist es deshalb wichtig, immer auch zukünftige Normen und Standards im Blick zu haben. Die schadstoffarmen Stufe-IV-Motoren machen diese Maschinen zu einer guten, langfristigen Investition für uns.“

BEDIENERFREUNDLICH

Produktmanager Marc Engels von Volvo CE erklärt, dass die neue Maschine im Grunde eine Kurzheckversion des Modells 140 mit

dem Gewicht des Modells 160 ist und damit eine wichtige Nische im Markt bedient.

„Der 150 bietet dem Fahrer ein hohes Maß an Manövrierbarkeit und eine sehr gute Rundumsicht“, fügt er hinzu. „Man kann von seiner Leistung nur profitieren. Außerdem ist er zu einem sehr konkurrenzfähigen Preis erhältlich.“

Matthias Mähler, regionaler Verkaufsleiter beim Volvo CE-Händler Swecon, erhält von seinen Kunden positives Feedback zur Maschine. Eine besondere Rolle spielen dabei die Leistung und der geringe Schadstoffausstoß des Stufe-IV-Motors.

„Dieser Motor überzeugt im Vergleich zu Konkurrenzmodellen mit Technologie der allerneuesten Generation“, sagt Mähler.

„Der Kurzheckbagger eröffnet uns die Möglichkeit, neue Kunden anzusprechen und ihnen eine praktische Maschine für die Arbeit in räumlich beengten Umgebungen zu bieten.“

Der Stufe-IV-Motor des 150 verwendet die V-ACT-Technologie für ein hohes Drehmoment bei geringen Drehzahlen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs.

Peter Grünenwald vom Volvo CE-Händler Robert Aebi GmbH hebt außerdem die Vorteile des intelligenten ECO-Modus von Volvo hervor, der die Umweltauswirkungen des Stadtbaggers gering hält und dafür sorgt, dass die neuesten Emissionsauflagen eingehalten werden.

Auch von den Fahrern wird die Maschine vermutlich viel Zuspruch erhalten. „Das Design der Volvo-Kabine bietet dem Fahrer ausgezeichnete

Rundumsicht. Alle Steuerungselemente wie Joysticks, Tastenfeld und LCD-Bildschirm sind ergonomisch positioniert“, sagt Grünenwald.

OPTIONEN

Der EWR150E wird mit zwei verschiedenen Unterwagentypen ausgeliefert und bietet damit für jeden Anwendungsbereich das richtige Gewicht und die richtige Zugkraft. Die leichteste erhältliche Konfiguration wiegt 15,1 Tonnen und verfügt über einen geschweißten Unterwagen mit geradem Schild und einen Antriebsstrang der Klasse EW140.

Die schwerste Konfiguration wiegt 17,9 Tonnen und bietet einen verschraubten Unterwagen mit einem Parallelschild, angeschraubten Pratzen und einem Antriebsstrang der Klasse EW160 mit einer um 30 Prozent höheren Zugkraft.

Die robusten Baggerachsen mit automatischer oder fahrgesteuerter Arretierung der vorderen Pendelachse sind extrem widerstandsfähig. Dasselbe gilt für den Unterwagen, der durch eine hohe Bodenfreiheit geschützt ist und selbst härtesten Bedingungen standhält.

Die Maschine ist darüber hinaus mit einer großen Auswahl an Anbaugeräten kompatibel. Mit Tiltrotatoren, Schnellwechslern, lange haltbaren Löffeln und Hämmern kann der EWR150E nicht nur in sehr engen Bereichen arbeiten, er kann auch graben und Material auf höchst effiziente und produktive Weise laden, ausbrechen und umschlagen. Kunden können je nach Bodenbedingungen aus zwölf verschiedenen Reifenkonfigurationen auswählen, inklusive Einzel- und Doppelbereifung. Die Maschine ist für die Straße zugelassen und kann mit einer Zugvorrichtung für Anhänger ausgestattet werden, an die bis zu acht Tonnen mit und bis zu drei Tonnen ohne Auflaufbremsen angehängt werden können. ☒

DER KURZE SCHWENKRADIUS IST EIN GROSSER VORTEIL



Thorsten Bargatsky von Kickartz (links) und Marc Engels von Volvo CE



Der EWR150E ist gut in beengten städtischen Bereichen einsetzbar

GRABEN IN DER VERGANGENHEIT

Der legendäre knickgelenkte Volvo-Dumper Kies-Kalle feiert seinen 50. Geburtstag

von Cathy Smith

Stellen Sie sich folgendes Bild vor: Es sind die frühen 1960er im Süden Schwedens. Ein junger Mann, Sohn eines Landwirts, sitzt am Küchentisch und bringt seine Ideen für ein Fahrzeug zu Papier, das Baumstämme befördern kann und für das die schneebedeckten Waldwege Schwedens kein Hindernis darstellen.

Wiking Björn wusste: Um ein Abrutschen der Vorderräder im Schnee zu verhindern, musste er es irgendwie schaffen, die Räder eines Traktors und die eines Anhängers zu synchronisieren. Also zeichnete er einen Traktor ohne Vorderräder.

„Er erkannte, dass die ganze Zeit über eigentlich nur die Achse im Weg gewesen war“, meint Lennart Öknegård, Mitautor einer Chronik zum 50-jährigen Jubiläum des revolutionären Kies-Kalle. „Also beseitigte er die Achse und skizzierte einen Anhänger mit Zugmaschine – das war die Geburtsstunde der ersten hydraulischen Knicklenkung. Das war eine so großartige Idee.“

Es war das Jahr 1964 und Björn arbeitete erst seit Kurzem bei Livab, einem kleinen Maschinenbauer im Dorf Braås. Er hatte seinen Chef davon überzeugen können, dass er einer großen Sache auf der Spur war.

Heute, mit über achtzig Jahren, lebt Björn in der Nähe von Braås und erinnert sich, wie er damals grünes Licht für den Bau eines streng geheimen Prototyps erhielt. Verschiedene Teile der Maschine wurden in unterschiedlichen Teilen der Fabrik gefertigt, um das Geheimnis nicht durchsickern zu lassen.

„Nur zwei meiner engsten Kollegen waren diesem geheimen Projekt zugewiesen“, erinnert er sich.

EINE ANTWORT AUF DIE GEBETE DER FORSTARBEITER

TESTPHASE

Die ersten Tests wurden im Geheimen auf einem Bauernhof abseits des Werks durchgeführt.

„Für einen völlig neuen Prototyp funktionierte die Maschine erstaunlich gut. Es war schon ein komisches Gefühl, sie zum ersten Mal zu fahren.“

Möglich wurde das Knickgelenkkonzept durch eine Traktorkupplung, die verhinderte, dass die Zugmaschine beim Ziehen schwerer Lasten nach oben stieg. Diese Technik hatte sich Livab in den frühen 1950er Jahren patentieren lassen.

Das kleine Team war unter Druck und musste das Projekt schnell zum Abschluss bringen. Denn die neue Maschine sollte auf einer Messe bei Eskilstuna vorgestellt werden, zu der kein Geringerer als

der sowjetische Präsident Nikita Chruschtschow erwartet wurde. Es gibt keine Aufzeichnungen darüber, was die Sowjets von dieser neuen Maschine hielten – gekauft haben sie sie jedenfalls nicht, ganz im Gegensatz zur schwedischen Forstindustrie.

Die beeindruckende, in nur drei Monaten gebaute Maschine war wie eine Antwort auf die Gebete der Forstarbeiter: Neben ihrer Knicklenkung war sie mit Allradantrieb, einer Fahrerkabine und einem Ausleger ausgestattet. Doch sie brauchte noch einen Namen und wurde schließlich „Timber Kalle“ (Holz-Kalle) getauft, nach Carl Lihnell, dem Eigentümer von Livab.

Mittlerweile hatte Lihnell das wahre Potenzial der neuen Maschine erkannt und eine Kooperationsvereinbarung zwischen Livab und Bolinder-Munktell (dem Vorläufer von Volvo CE) geschlossen. Lihnell war klar, dass mit derselben Technologie auch ein knickgelenkter Dumper mit Allradantrieb für die Baubranche konstruiert werden konnte. Eine solche Maschine würde Erdbauarbeiten auf steilem, schlammigem Terrain ermöglichen, das für andere Fahrzeuge häufig zu unwegsam war.

TRENDSETTER

Und so wurde vor 50 Jahren, im Jahr 1966, der DR 631 – besser bekannt als Kies-Kalle – geboren, der weltweit erste in Serie produzierte knickgelenkte Dumper.

Kies-Kalle hatte eine Ladekapazität von nur zehn Tonnen – heute sind bei modernen Maschinen bis zu 40 Tonnen üblich. Aber Björns einzigartiges Konzept kam auch hier zum Einsatz: ein Anhänger, der über ein Gelenk mit einer Zugmaschine ohne Frontachse verbunden ist. Obwohl er keine Federung hatte und der Fahrerkomfort kaum heutigen Standards entsprach, war er schon mit einer Sicherheitskabine ausgestattet. Ein Merkmal, das Öknegård schwer beeindruckt.

„Es ist großartig zu sehen, welche Maßstäbe man für diese Produkte damals schon ansetzte“, sagt er.

„Die Sicherheit und der Komfort des Fahrers standen schon damals an oberster Stelle. In diesem Bereich war Volvo schon immer ein Trendsetter.“

Öknegård, der an der 200 Seiten langen Chronik über die Geschichte der Volvo-Dumper mitschreibt, ist selbst Teil der Geschichte von Kalle. Er war für die Ausarbeitung des Vertrags →



Fotos von Gustav Mårtensson

Autor Lennart Öknegård und der Kies-Kalle im Munktell Museum



Kies-Kalle hatte eine Ladekapazität von zehn Tonnen – im Gegensatz zu den heute üblichen 40 Tonnen

Wiking Björn

zwischen Livab und Bolinder-Munktell über die Produktion der knickgelenkten Maschinen verantwortlich.

Er blickt auf eine 40-jährige Karriere bei Volvo zurück. Heute arbeitet er als Freiwilliger im Munktell Museum in Eskilstuna, das die Chronik in Auftrag gab und in dem ein original Kies-Kalle ausgestellt ist.

„Es ist eine fantastische Geschichte“, schwärmt er. „Die Teamarbeit war einfach großartig. Zu jener Zeit gab es jede Menge Erfinder und Ideen. Die Beteiligten hatten damals viel breitere praktische Kenntnisse und mehr Freiheiten, deshalb konnten sie über den Tellerrand hinausblicken. Heute wäre es undenkbar, eine Idee innerhalb weniger Monate in einen Prototyp zu verwandeln.“

Björn stimmt dem zu: „Ich werde diese Zeit nie vergessen. Damals konnte ich mit meinen manchmal ziemlich unorthodoxen Ideen wirklich etwas bewegen.“

REVOLUTIONÄR

Kies-Kalle war natürlich nur der Anfang. 1967, nur ein Jahr später, kam mit dem DR 860 schon ein verbessertes Modell heraus, bei dem die beladene Mulde so stabilisiert wurde, dass selbst in schwierigen Geländepassagen kaum Material verloren ging.

Laut Öknegård war das der eigentliche Durchbruch. Unternehmen aus dem Bergbau-, Steinbruch- und Bausektor stürzten sich auf die Maschinen. Die Manövrierbarkeit der neuen knickgelenkten Fahrzeuge grenzte an eine Revolution. Dank ihrer Fähigkeit, sich „zu winden wie ein Aal“, kamen sie auch auf extrem steilem und schwierigem Terrain zurecht und wurden für zahlreiche komplizierte Bauprojekte wie den Bau von Atomreaktoren für Großbritanniens aufstrebende Nuklearindustrie eingesetzt.

Die Chronik des Munktell Museums soll die Entwicklung des

Volvo-Dumpers dokumentieren, von den Anfängen bis zu den heutigen Maschinen mit ihrer hochmodernen Technologie, welche die Position von Volvo als Marktführer in diesem Bereich gefestigt hat.

Im Rahmen seiner Recherchen sprach Öknegård mehrere Male mit Björn. Er habe mit Freude festgestellt, dass dieser immer noch an seinem Tisch sitzt und nach Ideen sucht. „Er ist kein gelernter Ingenieur, er hat sich alles selbst beigebracht. Aber er ist einfach brillant.“



Von links nach rechts: Jörgen Forsrup, Per-Arne Pettersson, Lennart Öknegård

Zur Feier des 50. Geburtstags von Kies-Kalle schenkt **Spirit** seinen Lesern zehn Ausgaben des Buchs *Volvodumptra under ett halvsekel (50 Jahre knickgelenkte Dumper von Volvo)* von Lennart Öknegård, Per-Arne Pettersson und Jörgen Forsrup. Senden Sie einfach eine E-Mail mit dem Betreff „Gravel Charlie“ (Kies-Kalle) an volvo.spirit@volvo.com und geben Sie an, ob Sie eine Ausgabe in Englisch oder Schwedisch wünschen. Die ersten zehn Einsendungen, die uns erreichen, erhalten ein Buch.



Vor fünfzig Jahren rollte der erste knickgelenkte Dumper von Volvo im schwedischen Braås vom Band. Die als „Kies-Kalle“ bekannte Maschine war der Beginn einer langen Reise, auf der Dumper von Volvo Erdarbeiten im Bausektor neu definieren sollten. Fünfzig Jahre später geben knickgelenkte Dumper von Volvo immer noch die Richtung vor

KNICKGELENKTE DUMPER

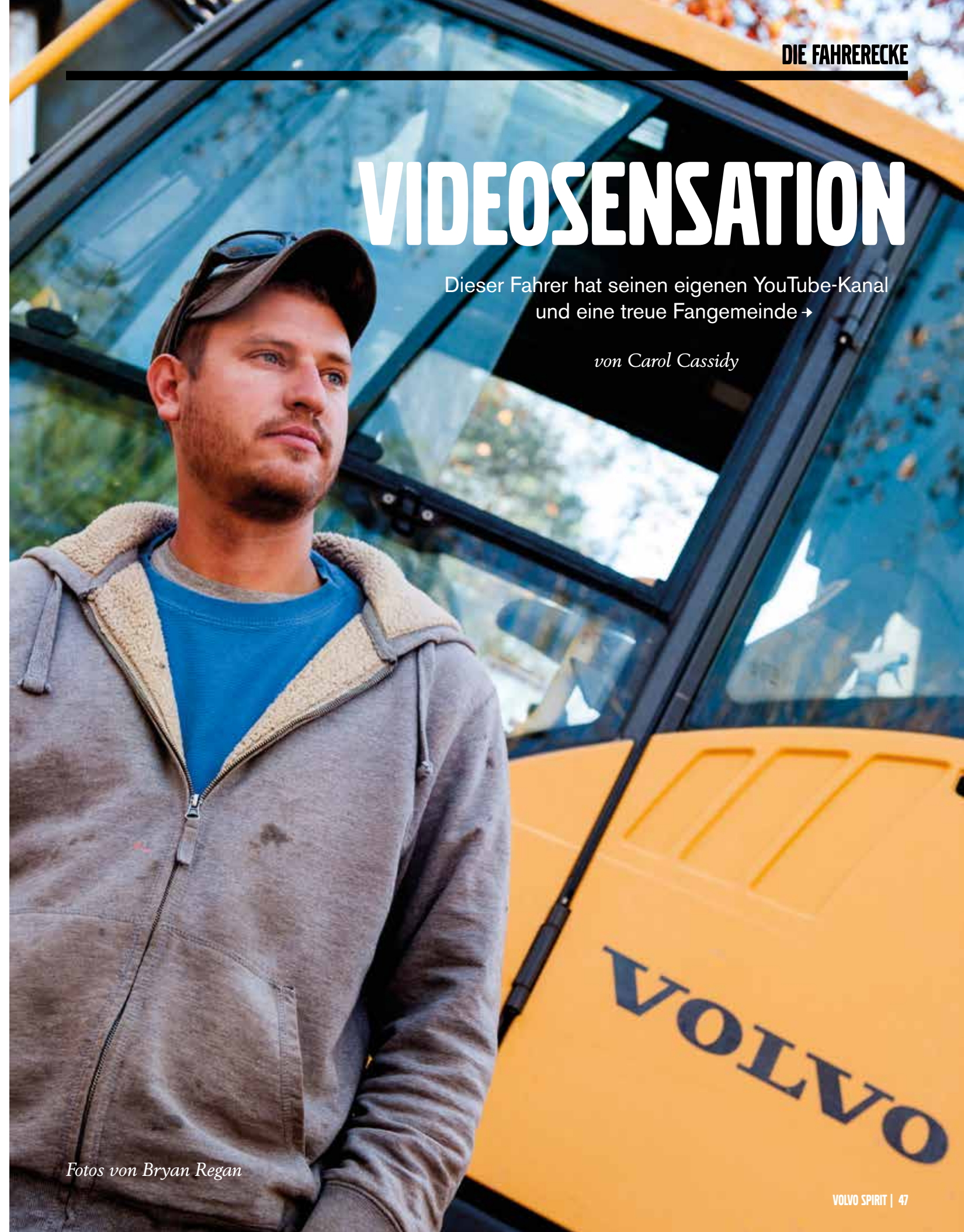
Volvo Construction Equipment



VIDEOSENSATION

Dieser Fahrer hat seinen eigenen YouTube-Kanal und eine treue Fangemeinde →

von Carol Cassidy



Fotos von Bryan Regan



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. Die Reparatur von Schäden durch fehlerhafte Filter kann bis zu **100 Mal*** mehr kosten als Volvo-Originalfilter. Nur Volvo-Originalfilter wurden speziell entwickelt und getestet, um dies zu verhindern und eine zuverlässige, effiziente Filterung und lange Maschinenlebensdauer sicherzustellen

*Basierend auf einem EC380D mit 2 500 Betriebsstunden pro Jahr
Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Händler

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_filt_A

Volvo Construction Equipment



JEDER TAG IST ANDERS, JEDER TAG MACHT SPASS

Rund eine Million Mal werden die Videos von „letsdig18“ jeden Monat angeklickt. In den Clips des YouTube-Kanals ist der US-Amerikaner Chris Guins bei seinen Erdarbeiten auf den Farmen und Feldern rund um Raleigh, North Carolina, zu sehen.

Die 1.500 Videoclips von Guins wurden insgesamt bereits mehr als 70 Millionen Mal angeklickt. Die Filme zeigen ihn und seine Kollegen bei der Arbeit mit schweren Baumaschinen für den kleinen Familienbetrieb.

Sein Großvater gründete die Firma Guins' Excavating Service vor über 25 Jahren, als das Internet noch in den Kinderschuhen steckte und YouTube noch gar nicht existierte. Heute arbeitet sein Enkel Chris an der Seite seines Onkels John, der auf der Website des Unternehmens als „ein Künstler im Bereich des Baggerfahrens“ bezeichnet wird.

Chris Guins war schon als Kind ein Fan großer Maschinen. Als er fünf oder sechs Jahre alt war, nahm sein Großvater ihn schon auf den Schoß und ließ ihn die Steuerung seiner Maschine ausprobieren. Im Alter von zehn Jahren fuhr er bereits selbst. Und schon bald stellte er fest, dass er diesen Zeitvertreib auch zu seiner Arbeit machen und Geld damit verdienen konnte.

GELEBTER TRAUM

Guins bezeichnet seine Arbeit als „das Einzige, was ich jemals wirklich machen wollte“. Er liebe es, Dinge einzureißen – sehen Sie sich dazu unbedingt sein Video „Tearing Down a Shed“ an.

„Es sieht zwar chaotisch aus“, sagt er, „aber eigentlich muss man einen Abriss durchdacht angehen. Denn die Materialien müssen für die spätere Entsorgung richtig sortiert werden.“ Guins' Excavating Service ist darauf spezialisiert, Bauareal für Häuser und Straßen freizumachen sowie Gruben für Teiche und Seen auszuheben.

Seine Filmarbeit ergab sich eher nebenbei. Zunächst verwendete er Fotokameras, um seine Arbeit zu dokumentieren. Eine der Kameras hatte eine Videofunktion. Und so nahm Guins im Jahr 2007 sein erstes, in seinen Augen ziemlich schlechtes Video aus dem Inneren der Kabine eines Volvo-Baggers auf.

YouTube war zu dieser Zeit noch relativ neu. Das Hochladen über eine Einwahlverbindung dauerte über drei Stunden, also ging er bereits vorzeitig zu Bett und hakte das Ganze als große Pleite ab. Einige Monate später wollte er sich den Clip online ansehen – und fiel aus allen Wolken, als er 500 positive Kommentare darunter fand.

Guins vermutet, einige seiner Fans würden gerne den Beruf mit ihm tauschen.

„Ich darf bei meiner Arbeit richtig schöne Jobs erledigen“, sagt er. „Jeder Tag ist anders, jeder Tag macht Spaß. Ich wüsste nicht, was ich →

Guins filmt sich selbst bei der Arbeit



Guins' YouTube-Videos ernten positive Kommentare in vielen Sprachen

ohne meine Arbeit tun würde. In einer Zelle im Großraumbüro zu arbeiten, würde mich verrückt machen.“

IN DIE ARBEIT VERTIEFT

Lachend gibt er zu, dass er im Grunde auch in einer Art Zelle arbeitet. An fünf oder sechs Tagen die Woche verbringt er neun bis zehn Stunden in einer Fahrzeugkabine, die etwa 1 x 1,2 Meter misst. Er sagt, er vertiefe sich zu sehr in seine Arbeit und müsse sich immer wieder daran erinnern, gelegentlich auszusteigen und sich zu strecken, ganz gleich ob es draußen kalt oder regnerisch ist.

Vor 20 Jahren seien die Fahrerinnen noch mehr als spartanisch gewesen, jetzt gleichen sie eher einem Cadillac. Heutzutage seien die Kabinen ganz auf den Komfort des Fahrers ausgerichtet, mit Sitzheizungen und Stereoanlagen, meint Guins. „Bei der Arbeit kommt es mir vor, als wäre ich auf einem Ausflug. Ich kann von dort oben so viele verschiedene Dinge sehen.“

Seinen vielen Fans gewährt Guins einen Blick von „dort oben“, indem er einige seiner Filme von der Kabine aus dreht. Diese Videos vermitteln ein authentisches Gefühl dafür, wie die Steuerung der Maschine funktioniert. Seine Fans scheinen diese Perspektive besonders zu lieben. Mehr als 1.700 Nutzer bedachten seinen siebenminütigen Clip „Life of an Excavator Operator“, der teilweise aus der Kabine eines Volvo 210 gedreht wurde, mit einem „Mag ich“. Allein dieser Clip wurde bisher mehr als 1,3 Millionen Mal aufgerufen.

DIE FILMARBEIT ERGAB SICH NEBENBEI

„Volvo Excavator 140 Wrestles Massive Boulder“, „Volvo 160BL Excavator Loading Big Stumps“, „...Clearing Trees“, „...Climbing Out of the Pond“, „...Ditch Cleaning“: Eine Fülle an verschiedenen Arbeitseinsätzen und kreative Kameraperspektiven sorgen dafür, dass die Videosammlung anspruchsvoll und abwechslungsreich zugleich ist. Eines der Videos wurde beispielsweise aus der Tiefe einer Grube heraus gedreht, während ein 14-Tonnen-Bagger von Volvo um die Kamera herumgräbt.

VOGELPERSPEKTIVE

Die Videos ernten positive Kommentare in den verschiedensten Sprachen, auch auf Deutsch und auf Russisch. Man muss kein Englisch verstehen, um diese mitunter faszinierenden Videos anzusehen und zu lieben.

Um sich und seinen Fans etwas Gutes zu tun, hat Guins erst kürzlich in die neueste Videotechnologie investiert. Er besitzt jetzt eine High-Tech-Kameradrohne, mit der er sich und seine Maschinen aus der Vogelperspektive filmen kann.

Die Kameradrohne habe eine Follow-Me-Funktion, die über Satelliten und GPS gesteuert wird, erklärt er. „Du hältst den Controller und die Kamera folgt dir einfach.“

Das Ergebnis ist kinoreif. Überzeugen Sie sich selbst und werden Sie einer von 50.000 Abonnenten von Chris Guins' YouTube-Kanal „letsdig18“.

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