

spirit



GOLDENER DUMPER

Für einen guten Zweck an den
Meistbietenden versteigert

CONEXPO
2017
Volvo in Vegas



LEGO.com/Technic

BESTE AUSSICHT

Entdecken Sie die Power des Volvo EW160E

Das detailgetreue LEGO® Technic-Modell ist ausgestattet mit einem fortschrittlichen Pneumatiksystem, einem schwenkbaren Oberbau und einer höhenverstellbaren Kabine.



42053
Volvo EW160E



Das besondere Extra
Umbau in einen kompakten
Radlader Volvo L30G



LEGO und das LEGO-Logo sind Marken der LEGO Gruppe. ©2017 Die LEGO Gruppe.



Lloyd D. Nabors Demolition of Texas, USA, betreibt eine Flotte von knapp 20 Volvo-Baggern – Seite 24

Bauexperten aus der ganzen Welt zog es nach Las Vegas zur diesjährigen CONEXPO-CON/AGG

Die Bauunternehmen der nördlichen Hemisphäre rüsten sich momentan für die „Bausaison“. Warum also sollten sie ihre kostbare Zeit in einen Messebesuch investieren? Die glitzernden Lichter und Attraktionen von Las Vegas sind sicher ein Anziehungspunkt, der eigentliche Grund ist aber, dass die CONEXPO zu den größten und wichtigsten Messen der Baubranche zählt – ein Muss für jeden Profi. Und Volvo Construction Equipment war natürlich dabei, um den amerikanischen Händlern – zusammen mit mehr als 2.500 Ausstellern – seine neuen Maschinen, intelligenten Antriebssysteme und fortschrittlichen Überwachungsdienste vorzustellen. Vor allem aber um Sie, unsere loyalen, fachkundigen und geschätzten Kunden, zu treffen. Sie haben es nicht nach Vegas geschafft? Dann lesen Sie unseren Bericht von der Messe ab Seite 10!

Inmitten all der für die CONEXPO so typischen heißen Neuigkeiten und Wettbewerber zeigte die diesjährige Veranstaltung auch ein anderes Gesicht – das der Zusammenarbeit. Genauer gesagt der Zusammenarbeit im Klimaschutz. Eine zentrale Botschaft war, dass die Branche gemeinsam gegen den Klimawandel vorgehen muss, um die anvisierte Kohlendioxidreduktion zu realisieren. Volvo CE möchte hier als gutes Beispiel voran gehen und rief dazu die Construction Climate Challenge (CCC) ins Leben, eine langfristige Initiative zur Förderung von Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette des Bausektors. Unser Artikel auf Seite 38 berichtet von der CCC-Konferenz in Großbritannien, auf der diskutiert wurde, inwieweit die Verbesserung der CO2-Bilanz im Infrastrukturausbau nicht nur den Kohlendioxidausstoß verringert, sondern auch eine Kostensenkung und Leistungssteigerung bewirkt. Unsere Branche, der häufig eine gewisse Trägheit gegenüber neuen Denkansätzen vorgeworfen wird, leistet heute Pionierarbeit bei der Suche nach innovativen Wegen zu einer sauberen Gesellschaft. Auf Seite 16 erfahren Sie mehr über die nachhaltige „Smart City“, die momentan in der Wüste Katars entsteht.

Maschinen sind nur so effizient wie ihre Bediener. Eine gute Ausbildung der Maschinenfahrer ist deshalb extrem wichtig. Nur so lässt sich der Kraftstoffverbrauch minimieren, was wiederum die Emissionen und die Kosten senkt und folglich dem Umweltschutz zugutekommt. Eines der größten Bauunternehmen in Europa nutzt in einem einzigartigen Ausbildungsprogramm Volvo-Simulatoren. Auf Seite 6 lesen Sie, wie die Auszubildenden die Bedienung Schritt für Schritt erlernen, bevor man sie an die echten Maschinen heran lässt.

Darüber hinaus finden Sie in dieser Ausgabe unseres Magazins natürlich auch die bekannten Artikel aus aller Welt, in denen wir von den beeindruckenden Leistungen unserer Kunden mit ihren Volvo-Maschinen berichten. Videoberichte erwecken diese Geschichten zum Leben. Sie finden diese auf unserer *Spirit* Website und in unserer *Spirit* App für Mobiltelefone und Tablets, die kostenlos im App Store oder Google Play heruntergeladen werden kann.



TIFFANY CHENG
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Volvo Construction
Equipment



@VolvoCEGlobal



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

VS62 DE
Foto: © Gustav Mårtensson

IN DIESER AUSGABE

3 WILLKOMMEN

Wichtige Informationen von Volvo CE

6 DEUTSCHLAND

Ausbildung der nächsten Generation von Maschinenfahrern

16 NACHHALTIGKEIT

Die Städte der Zukunft

20 SÜDKOREA

Verbesserte Sicherheit bei Abbrucharbeiten

24 USA

Texanisches Abbruchunternehmen erweitert seine Flotte um den Abbruchbagger mit hoher Reichweite Volvo EC460

29 INSIDER-INTERVIEW

Albin Nilsson, Steuerungssystem-Ingenieur bei Volvo CE

32 GROSSBRITANNIEN

Abbau des Portland-Steins mit Volvo-Radladern

36 USA

World Demolition Summit

38 UMWELT

Nachhaltiges Bauen

40 POLEN

Verkauf des ersten Raupenbaggers Volvo EC750E in Europa

42 KANADA

Recyclingunternehmen gibt Altmittel einen neuen Wert

46 BULGARIEN

Braunkohletagebau setzt auf knickgelenkte Dumper von Volvo

48 VOLVO OCEAN RACE

Dank fortschrittlicher Technologie sind die Fans hautnah dabei

AUF DEM COVER

Volvo CE feiert den 50. Geburtstag seiner knickgelenkten Dumper mit einer goldenen Version des A40G

11 USA

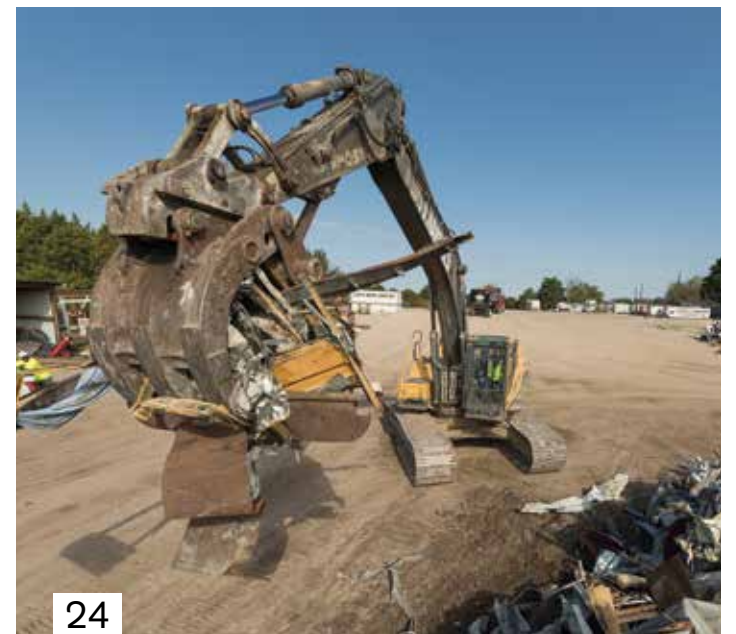
Volvo Construction Equipment auf der CONEXPO-CON/AGG 2017 in Las Vegas



32



48



24



20

VOLVO CE SPIRIT MAGAZIN

März/April/Mai 2017 NUMMER DER AUSGABE: 62

HERAUSGEBER: Volvo Construction Equipment SA

CHEFREDAKTEUR: Tiffany Cheng

REDAKTIONELLE KOORDINATION: Marta Benitez

MIT BEITRÄGEN VON: Katherine Brook; Carol Cassidy; Nigel Griffiths; Oliver Halls; Tony Lawrence; Ron Mullins; Brian O'Sullivan; Jason Strother; Julia Zaltzman

FOTOS: Kevin Brown; Brian Carlin; Dylan Goldby; Matt Knighton; Ron Mullins; Simon Muncer Heinz-Joachim Petrus; Ainhoa Sanchez



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.

AUSBILDUNG DER NÄCHSTEN GENERATION

Eines der größten Bauunternehmen in Europa nutzt in einem einzigartigen Ausbildungsprogramm Volvo-Simulatoren

von Nigel Griffiths/Fotos von Heinz-Joachim Petrus

Volvo-Simulatoren lassen eine neue Dimension des Lernens entstehen.



Die Auszubildenden lernen auch an echten Maschinen

In ländlicher Idylle, genauer gesagt in der hessischen Kleinstadt Bebra (Deutschland) liegt ein 88.000 Quadratmeter großes Gelände vollgepackt mit unterschiedlichsten Baumaschinen, vom Groß- bis zum Kleinbagger. Das ist die „Lehrwerkstatt“ der STRABAG, eines der größten Bauunternehmen in Europa.

An diesem in seiner Art einzigartigen Ort werden die Baumaschinenfahrer der nächsten Generation ausgebildet. In diesem Jahr erhielt die Ausbildungsmethode der STRABAG eine neue Dimension – mit der Einführung von zwei hochmodernen Volvo-Simulatoren.

Bei den für Volvo in Schweden entwickelten Simulatoren sitzen die Auszubildenden in einem Modell der Kabine eines Baggers, eines Radladers oder eines knickgelenkten Dumpers. Riesige Videoanzeigen, Bewegungen, Vibrationen und Geräusche vermitteln ihnen das Gefühl, als würden sie eine echte Maschine in einem echten Arbeitseinsatz bedienen.

NEUE DIMENSION

„Die Volvo-Simulatoren verleihen unserer Arbeitsweise eine neue Dimension“, sagt Firas Ajouri, Ausbildungsleiter in der STRABAG Lehrwerkstatt. „Die Grundausbildung erfolgt nun an den Simulatoren, bevor die Auszubildenden an den echten Maschinen arbeiten.“

„Wir kauften den ersten Simulator Anfang des Jahres 2016 und waren so beeindruckt, dass wir gleich einen zweiten anschafften“, fährt Ajouri fort. Als wären die Simulatoren nicht genug, erhielt die



STRABAG Lehrwerkstatt kürzlich einen mobilen Kurzheckbagger EWR150E, an dem die Auszubildenden nun üben können.

„Unsere Auszubildenden können jetzt direkt vom Volvo-Simulator in die Kabine des Baggers wechseln.“

Die Simulatoren sind äußerst realistisch: Sie können kippen, rollen und beben, während der Fahrer die „virtuelle“ Last manövriert.

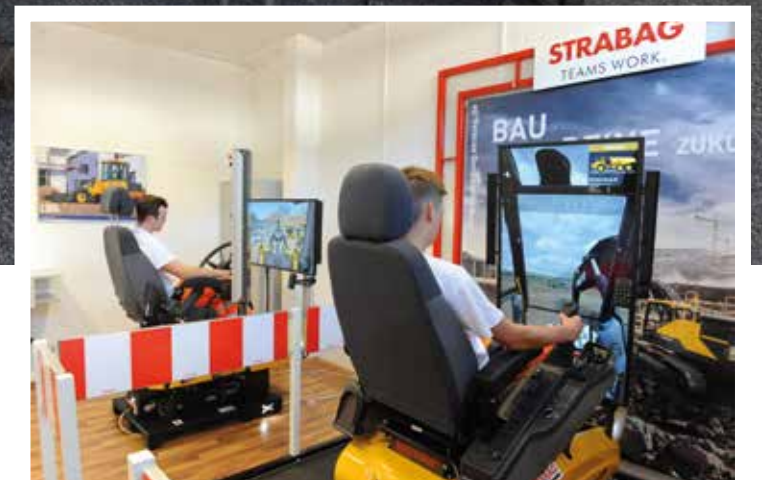
„Sie sind sehr viel lockerer am Simulator. Hier können sie Fehler machen, ohne dass diese teure Konsequenzen haben“, erklärt Ajouri. „Sie arbeiten am Simulator eine Reihe von Konstruktionsaufgaben durch, die teils bis zu drei Stunden dauern können. Wenn sie einen Fehler machen, wiederholen sie den Schritt, ohne dass dadurch ein Schaden entstünde. Während ihrer dreijährigen Ausbildung in unserer Werkstatt arbeiten sie an einer breiten Palette von Projekten. →



Die Simulatoren lassen sich schnell neu konfigurieren



Die nächste Generation von Maschinenfahrern



In der Vergangenheit begannen die Auszubildenden ihre Lehre auf Kompaktbaggern. „Wir bemerkten, dass die Auszubildenden aus Angst vor Fehlern übervorsichtig an den Maschinen waren. Die Simulatoren lassen sich mühelos neu konfigurieren, so dass im Handumdrehen aus einem Dumper ein Radlader wird. So lernen die Auszubildenden auch, sich Gedanken über die beste Vorgehensweise und über den Kraftstoffverbrauch zu machen“, ergänzt Ajouri.

DIE SIMULATOREN SIND ÄUSSERST REALISTISCH

„Dank der neuen Simulatoren können wir nun ohne Unterbrechungen schulen und jederzeit die Fähigkeiten unserer zukünftigen Maschinenfahrer perfektionieren, egal wie das Wetter draußen ist, ob Sommer oder Winter.“

Firas Ajouri kam vor 30 Jahren aus Syrien nach Deutschland. Er fand Arbeit bei dem lokalen Bauunternehmen Hermann Kirchner, wo er den Aufbau der Lehrwerkstatt von Anfang an mitgestaltete. Vor acht Jahren wurde Hermann Kirchner von STRABAG übernommen. Seither leitet Ajouri den groß angelegten Ausbau der Lehrwerkstatt mit Unterstützung der Unternehmensführung. Mit dem Umzug an den heutigen Standort stehen Schulungsräume und Flächen für Grabungsübungen zur Verfügung. Aktuell wird das Ausbildungszentrum um einen standorteigenen Wohnblock mit einer Kapazität von 140 Betten ausgebaut.

STRABAG bezeichnet den Komplex in Bebra als „Konzern-Lehrwerkstatt“ oder kurz KLV. Hier werden vielfältige Schulungen

angeboten, vom Straßen- und Tiefbau bis hin zu Baumaschinen, Flottenmanagement, Mechatronik und Industriemechanik. Die Lehrwerkstatt beschäftigt derzeit vier Ausbilder für rund 120 Auszubildende.

Des Weiteren stehen den Auszubildenden ein Sportplatz (Fußball) und ein Fitnessstudio zur Verfügung. Fahrräder sorgen für Mobilität auf dem Gelände. „Wir möchten, dass sich die Auszubildenden gut integriert und als

Teil eines großen Teams oder einer Familie fühlen. Das fördert ihren Lernerfolg. Sport ist ein wichtiger Teil dieses Prozesses. Sie lernen hier alle gemeinsam“, betont Ajouri.

INVESTITION

STRABAG betrachtet die KLV als Investition in die Zukunft. „Die Spitzenmanager der STRABAG besuchen uns, um sich persönlich von unserer guten Arbeit zu überzeugen“, erklärt Ajouri. „Das Unternehmen ist sich darüber im Klaren, dass es seine Position an der Spitze Europas nur dann halten kann, wenn es in seine wichtigste Ressource investiert – seine Mitarbeiter.“

Die Auszubildenden in der KLV kommen aus ganz Deutschland und Österreich. Hinzu kommen 14 engagierte Flüchtlinge, die hier ihre Ausbildung in der Baubranche absolvieren. Insgesamt wird mehr als 90 % der Auszubildenden nach ihrer dreijährigen Lehre eine Stelle bei der STRABAG angeboten.

„Ein großer Vorteil für uns ist, dass wir die Auszubildenden über einen entfernten Bildschirm bei der Arbeit an den Simulatoren beobachten können. Analysen zeigen uns dann, welche Aufgaben sie besonders gut meistern und wo sie mehr Übung brauchen. Die Simulatoren helfen auch bei der Ermittlung, für welche Maschine ein Auszubildender eine besondere Begabung hat; bei einigen ist das ein Bagger, andere sind wiederum besser geeignet für einen Radlader oder Straßenfertiger. So findet ein jeder seine Nische.“

Sascha Dick, After Sales Manager beim Volvo CE-Händler Swecon, zufolge ist STRABAG ein wichtiger Kunde für Volvo CE mit einer Vielzahl gekauften Volvo-Maschinen pro Jahr, die meisten davon Radlader. Die Maschinen sind überall in Europa im Einsatz.

STRABAG betreibt das einzige Ausbildungszentrum dieser Größenordnung in Deutschland, wie Dick sagt. Er geht davon aus, dass die Ausbildungsprogramme in den kommenden Jahren stark an Einfluss gewinnen werden.

„Die Ausbildung der neuen Generation von Fahrern für immer komplexere Baumaschinen ist enorm wichtig. Überall in Europa sind unzählige Infrastrukturarbeiten geplant, für die gut ausgebildete Maschinenfahrer benötigt werden“, sagt er.

Thomas Stemper, Global Key Accounts Director in Deutschland bei Volvo CE, freut sich über die Wahl von Volvo für die KLV: „Indem sie gleich zu Beginn ihrer Ausbildung an Volvo-Simulatoren und Maschinen lernen, wissen die Auszubildenden die Qualität der Volvo-Maschinen später zu schätzen. So entstehen die zukünftigen Botschafter unserer Produkte.“

FÜR DIE DAUER DAS VOLVO-ZAHNSYSTEM



Nehmen Sie Schwerlastprojekten den Biss – mit dem Volvo-Zahnsystem. Das optimierte Design sorgt für ein perfektes Zusammenspiel von langer Haltbarkeit, hochwertiger Verarbeitung und großer Kraft. Damit graben Sie sich durch die härtesten Materialien, ohne dabei unnötigen Stoßbelastungen ausgesetzt zu sein. Die mit Baggern aller Marken kompatiblen Volvo-Zähne erweitern das bestehende Volvo-Zahnsystem. Wählen Sie je nach Aufgabe aus drei verschiedenen Zahnprofilen. Die Volvo-Zähne sind aus hochwertigem, verschleißfestem Material gefertigt und durchlaufen einen minutiösen Fertigungsprozess, damit sie den bekannten Qualitätsstandards von Volvo genügen. So sind sie jedem Job gewachsen. Erfahren Sie, wie die Volvo-Zähne auch Ihre Produktivität und Leistung steigern und einen maximalen Return on Investment gewährleisten.

http://opn.to/a/SP_DealLoc_E

VOLVO-ZAHNSYSTEM

Volvo Construction Equipment



USA



VOLVO CE AUF DER CONEXPO 2017

Volvo Construction Equipment präsentierte in Las Vegas, auf der größten Messe der Baubranche im Jahr seine neuen Maschinen und Antriebssysteme sowie ein in der Branche einzigartiges Dienstleistungsangebot zur aktiven Maschinenüberwachung

Ein Team von mehr als 150 versierten Volvo-Experten kümmerte sich um die Teilnehmer der CONEXPO 2017 und sorgte für einen rundum gelungenen Besuch. Auch die Schwestermarken von Volvo Construction Equipment – Volvo Trucks, Volvo Penta, Terex Trucks, SDLG und Volvo Financial Services – stellten hier ihre neuesten Errungenschaften vor und unterstrichen damit die Fähigkeit

des Volvo-Konzerns, seinen Kunden ganzheitliche Lösungen anzubieten. Zukünftig unterstützt Volvo CE sein nordamerikanisches Händlernetz mit dem neu eingeführten Telematik-Überwachungsdienst „ActiveCare Direct“. Dieser durchforstet die verfügbaren Datenberge und reduziert sie auf die Fakten, die die Kunden benötigen, um die Leistung ihrer Maschinen und Fahrer einzuschätzen. →



TOUCHSCREEN-TECHNOLOGIE

Das Leitthema von Volvo CE auf der CONEXPO 2017 lautete „Grenzen neu definieren“. Dabei ging es vor allem darum, wie Innovation und neue Technologie die Existenzgrundlage unserer Kunden nachhaltig verändern können. An interaktiven Stationen erfuhren die Besucher mehr über Volvo Co-Pilot, ein System intelligenter Maschinendienste – Load Assist (siehe oben), Dig Assist (siehe unten), Compact Assist und Haul Assist –, mit denen die Fahrer bessere Ergebnisse erzielen. →

SEHEN UND STAUNEN

Auf beeindruckenden 12.000 m² Innen- (siehe oben) und Außenfläche präsentierte Volvo CE eine Flotte von 28 Maschinen. Nach dem Besuch der CONEXPO-CON/AGG 2017 wussten die Gäste des Volvo CE Messestandes, wie die verschiedenen Maschinen – gekoppelt mit der neuesten Antriebstechnologie und Maschinenverwaltung – eine spürbare Kostensenkung für ihr Unternehmen bewirken können.



DIE STARS HAUTNAH

Volvo CE enthüllte auf der CONEXPO 2017 seine neuen Radlader, die in der Maschinenausstellung zusammen mit Walzen und einem Fertiger, Kompaktladern mit und ohne Raupenantrieb sowie verschiedenen Baggern und Dumpern zu sehen waren, einschließlich des neu konzipierten, autonomen und batteriebetriebenen Lastenträgers HX-02.

Mit unserer neuen 60-Tonnen-Maschine Volvo A60H mit einer Nutzlast von 55 Tonnen begegnen wir der steigenden Nachfrage nach einem knickgelenkten Dumper größerer Kapazität. Durch die höhere Nutzlast der Maschine – 40 Prozent mehr als beim Modells A40 von Volvo – profitieren die Kunden von deutlich niedrigeren Kosten pro Tonne. Vor allem auf weichem, unebenem oder steilem Untergrund ist der neue knickgelenkte Dumper eine attraktive Alternative zu starren Dumpern und Lastwagen und ermöglicht einen schnelleren Umschlag der Materialien. Der A60H bietet neben langen Serviceintervallen und minimalem Wartungsbedarf auch viele Merkmale seiner beliebten Vorgänger.



Der Volvo-Raupenbagger EC750E mit einer Nutzlast von 75 Tonnen überzeugt mit innovativer Kraftstoffeffizienz, durch die er eine höhere Produktivität und damit eine maximale Kapitalrendite erreicht. Der EC750E ist mit einem verstärkten Schwerlastausleger und -arm aus hochfestem Stahl ausgestattet, der perfekt mit der Maschine harmonisiert und so eine maximale Laufzeit und Leistung garantiert. Für zusätzliche Sicherheit und Zuverlässigkeit auch unter anspruchsvollen Bedingungen sorgen die unter dem Arm verschweißten Stahlverstreben sowie die an der Unterseite der Maschine eingebaute Bodenplatte für schwere Lasten. Die für anspruchsvolle Aufgaben konzipierte Maschine garantiert den Kunden unter den meisten Einsatzbedingungen einen nahezu unterbrechungsfreien Produktionsbetrieb gepaart mit verbesserter Kraftstoffeffizienz, ohne dass dies zu Lasten der Leistung ginge.

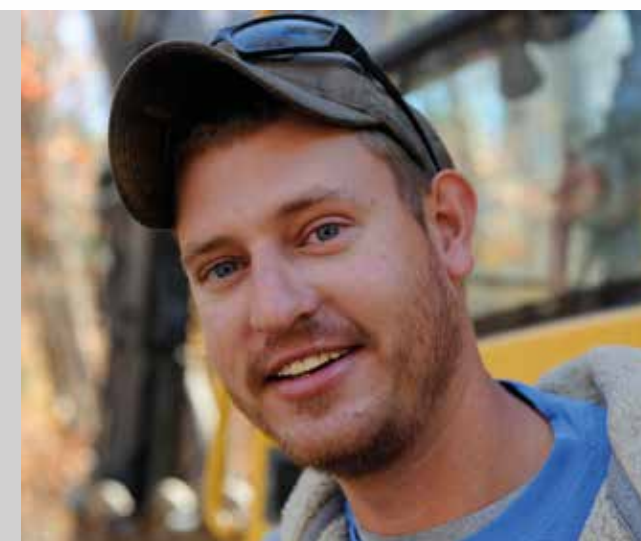


Der brandneue Volvo DD140C (siehe Abbildung) und der DD120C gehören zur nächsten Generation von Tandemwalzen, die mit einer ganzen Palette intelligenter Funktionen für verbesserte Leistung und Produktivität sorgen. Die kraftstoffeffizienten, vom leistungsstarken Volvo Tier 4 Final-Motor angetriebenen Maschinen ermöglichen eine ungehinderte Sicht auf die Walze, was ein Höchstmaß an Sicherheit und Präzision bei der Arbeit garantiert. Dank der dynamischen Walzenkräfte reduziert sich die Anlaufenergie des Vibrationssystems um die Hälfte, sodass die Asphaltwalze selbst in großen Höhen mit effektiverer Motorleistung arbeitet. Zudem können die Modelle mit der intelligenten Verdichtungstechnologie Compact Assist von Volvo kombiniert werden, die speziell für Volvo-Walzen entwickelt wurde.



50 GOLDENE JAHRE

Sinnbild der Feierlichkeiten zum 50. Jahrestag der knickgelenkten Dumper von Volvo CE war ein gigantischer goldener Dumper A40G (siehe unten), der im Februar meistbietend versteigert wurde. Der Erlös aus der Versteigerung ging an Skills USA/Skills Canada, einer gemeinnützigen Organisation, die die technische Ausbildung fördert, um den Bedarf an gut ausgebildeten Arbeitern in Nordamerika zu decken. Begleitet wurde der goldene Dumper von den Stars der beliebten TV-Reality-Show „Gold Rush“ (Discovery GO), die Autogramme und Tipps zum Goldschürfen gaben. Der unter dem Namen „letsdig18“ bekannte YouTuber Chris Guins (rechts) berichtete vom Stand und erhöhte mit Videos, wie er und seine Kolleginnen und Kollegen die knickgelenkten Dumper bedienen, seine Klicks auf 87 Millionen. 📺



INTELLIGENTE WÜSTENSTADT

Lusail im Emirat Katar zeigt, wie die Stadt der Zukunft aussehen könnte



Das Emirat Katar an der nordöstlichen Küste der arabischen Halbinsel wächst so rasant wie nie zuvor. Um den damit verbundenen Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum zu decken, entsteht wie eine Oase inmitten der Wüste die nachhaltige „Smart City“ Lusail.

Vor rund 50.000 Jahren lebten bereits Nomadenstämme in dieser unwirklichen Gegend, in der die heißen Wüstenwinde auf den Ozean treffen. Seither ist viel geschehen. Katar – Gastgeber der Fußballweltmeisterschaft 2022 – ist

heute ein florierender wirtschaftlicher und kultureller Knotenpunkt im Nahen Osten mit einem immensen Wirtschaftswachstum und wichtigen menschlichen und gesellschaftlichen Fortschritten.

EIN NACHHALTIGES ERBE

Im Rahmen der „Vision 2030“ des Landes entsteht derzeit eine vollkommen neue Stadt, in der einmal 250.000 Einwohner leben sollen: Lusail. Die an der Küste im nördlichen Entwicklungskorridor der Hauptstadt Doha gelegene Stadt wird später etwa 20 % der wachsenden Bevölkerung Katars aufnehmen. Ziel ist es, mit einer

neuen nachhaltigen Herangehensweise an Architektur, Infrastruktur und Bauwesen ein Beispiel für die Städte der Zukunft im Nahen Osten zu setzen.

Der leitende Architekt in Lusail, Abdulrahman Al-Ishaq, sagt: „Wir bauen praktisch eine Stadt aus dem Nichts. Angefangen haben wir mit 38 Quadratkilometern Wüsten- und Küstenlandschaft. Lusail ist zwar eine eigenständige Stadt, gilt aber als Ausläufer von Doha. Unsere Vision für Lusail heißt Nachhaltigkeit. Vor diesem Hintergrund entwerfen und planen wir die Stadt. Wir minimieren ihren ökologischen Fußabdruck um ein Vielfaches und legen damit

den Grundstein für ein nachhaltiges Erbe. Dies ist eine enorm verantwortungsvolle Aufgabe. Die künftigen Generationen in Katar werden uns fragen, ob wir richtig gehandelt haben, als wir Gelegenheit dazu hatten.“

KÜHLSYSTEME

Was Lusail zu einer „Smart City“ macht sind vor allem die nachhaltigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Besonders hervorzuheben ist hier das Fernkältesystem, das mit vier Kälteanlagen →



Essa Mohammed Ali Kaldari (links) mit einem Kollegen in Lusail City

Interview mit Essa Mohammed Ali Kaldari, CEO Lusail Real Estate Development Company

Beschreiben Sie bitte die wichtigsten Ziele und Absichten von Lusail City.

Lusail City ist eines der visionärsten Vorhaben in Katar, das die Fantasie Katars zum Leben erweckt.

Die Entstehung dieser hochmodernen Stadt leistet einen direkten Beitrag zur Vision 2030 Katars.

Begonnen hat alles mit einem Unterhaltungszentrum. Dieses vielversprechende Projekt wird aber auch dem Infrastruktursektor Katars Flügel verleihen und zur Ausweitung des Großraums Doha nach Norden beitragen.

Wo lagen die größten Herausforderungen bei der Planung von Lusail City?

Eine der ersten Herausforderungen, mit denen wir konfrontiert waren, war, wie wir eine Stadt mit einer Fläche von 38 km² planen und bereits während der Planungsphase die notwendige Infrastruktur fertigstellen können.

Wie haben sich die Herausforderungen über die Jahre verändert?

Die größten Herausforderungen sind noch immer die gleichen, allerdings können wir getrost behaupten, dass wir dank der richtigen Kompetenzen und Ressourcen vor Ort diese geschickt managen und meistern.

Inwieweit trägt Lusail City zur Entwicklung und zum Wachstum von Doha und Katar bei?

Lusail City ist eines der ehrgeizigsten Entwicklungsprojekte Katars und eine der symbolträchtigsten Smart Citys der Welt. Sie wird zum Aushängeschild des Landes, das Katar als regionales und internationales Reiseziel etablieren und maßgeblich zur Entwicklung des Infrastruktursektors in Katar beitragen wird.

Das Stadtgebiet wird Wohn-, Geschäfts- und Handelsgebäude umfassen sowie den verschiedenen Bedürfnissen der Einwohner nachkommen, darunter Schulen, medizinische Einrichtungen, Unterhaltungsangebote und Einkaufszentren.

Eine moderne Smart City mit einer Vision! Vorrangiges Ziel des Projekts ist es, die Lebensqualität der Einwohner zu verbessern, indem wir die Messlatte höher legen und neue Standards für öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen setzen.

Als voll funktionsfähige Smart City, die neuen Raum in einem Land mit rasantem Bevölkerungszuwachs schafft, ist Lusail City nichts weniger als eine einzigartige, gemeinsame Vision für die Zukunft Katars.

und 175 km Rohrleitungen das größte zentrale Kühlsystem der Welt ist. Um es in Zahlen zu sagen: Pro Jahr werden schätzungsweise 675 Millionen Kilogramm Kohlendioxid eingespart.

Normalerweise sind in Entwürfen zur Gebäudekühlung mehrere Klimaanlage vorgesehen. Dank der Fernkälteanlage reicht hier jedoch ein Anschluss an das Rohrleitungssystem aus, da das Kühlsystem zentral kalte Luft und kaltes Wasser bereitstellt. Schädliche Auswirkungen auf die Ozonschicht, wie sie bei mehreren kleinen Elektroinstallationen auftreten, werden so drastisch reduziert, wie Al-Ishaq erklärt.

Eine andere Besonderheit in Lusail ist das 24 km lange Abfallrohrnetz, das unterhalb der Stadt verläuft. Die von der Bevölkerung produzierten Abfälle werden über dieses fortschrittliche und hocheffiziente Netzwerk aus Pneumatik- oder Vakuumrohren auf einfache Weise entsorgt.

Diese neuartige, innovative Abfallentsorgungsmethode verringert auch den Verkehr durch Müllfahrzeuge im dicht besiedelten Stadtgebiet. Die Gebäude sind direkt an das Rohrleitungsnetz angeschlossen, das zu den Müll- und Recyclinganlagen außerhalb der Stadt führt. „So werden etwa 70 Tonnen Müll pro Tag eingespart“, sagt Al-Ishaq.

In den heißen Sommern und dem trockenen, gnadenlosen Wüstenklima ist Wasser eine knappe Ressource. Kein Tropfen darf verschwendet werden, nicht einmal das Abwasser. Das in Lusail produzierte Abwasser wird in Aufbereitungsanlagen behandelt und im Fernkältesystem wiederverwendet. Anschließend kehrt es als kalte Luft oder kaltes Wasser in die Gebäude zurück. Zudem wird es zur Bewässerung der städtischen Grünflächen und der umgebenden Landschaft verwendet.

NEUE WEGE

2009 ebneten die ersten Bagger den Boden, auf dem die „Smart City“ des 21. Jahrhunderts entstehen wird. Die Stadt soll bis 2019 fertiggestellt werden, woran derzeit Tag und Nacht gearbeitet wird. Tagtäglich tummeln sich rund 45.000 Arbeiter auf der Baustelle, deren Zusammenspiel sorgfältige Planung, zuverlässige Ausrüstung und gutes Management erfordert.

Volvo-Maschinen spielen eine wichtige Rolle in diesem Projekt. In manchen Arbeitsphasen waren mehr als 150 Volvo-Maschinen gleichzeitig im Einsatz, manchmal 24 Stunden am Tag in drei Schichten.

„Wir sind nur eines von mehreren hundert Unternehmen in Lusail, was ein gutes Management verlangt“, so Hadi Kaii, Maschinenbetreiber und Kunde von Volvo CE bei EIB Qatar. „Zu Beginn des Projektes hatten wir 32 Maschinen im Einsatz. Jetzt, in der Endphase, sind es noch 22 oder 23 Maschinen gleichzeitig. Wir sind aktuell an mehreren



Hadi Kaii auf der Baustelle



EINE STADT AUS DEM NICHTS

Baustelle von Lusail City

Projekten in verschiedenen Regionen von Katar beteiligt, aber Lusail ist ein Paradebeispiel für die Städteplanung der Zukunft.“

Das Team von Kaii arbeitet derzeit auf einer Baustelle im Herzen Lusails, wo es Platz für das Fundament von Gebäuden und unterirdischen Tunneln schafft. Sich durch den porösen Sandstein zu graben ist jedoch kein Spaziergang. Nur allzu leicht stürzen die Wände ein, weshalb die Bagger mit entsprechenden Brechern ausgestattet werden müssen, die ein Abrutschen verhindern. Auch die Lage am Persischen Golf erschwert die Arbeiten, da aus den Grundwasserschichten permanent Meerwasser in die Hohlräume eindringt. Auch wenn diese Faktoren gewisse Gefahren an den Baustellen darstellen, liegt die größte Herausforderung jedoch in der immensen Hitze.

Im Sommer steigen die Temperaturen mitunter auf über 50 °C an. Um unter diesen Bedingungen arbeiten zu können, müssen alle Bagger mit einer Klimaanlage ausgestattet sein, damit die Fahrer während der Arbeit mit den schweren Maschinen keinen lebensgefährlichen Hitzeschlag erleiden. „Bei der Arbeit in diesem Klima muss unbedingt auf eine ausreichende Wasserzufuhr und regelmäßige Pausen geachtet werden, um eine vorzeitige Ermüdung zu vermeiden“, erklärt Kaii, der für die Einhaltung der Sicherheitsvorkehrungen verantwortlich ist.

Mit Lusail entsteht nicht nur eine neue Stadt, sondern auch eine neue Mentalität und Lebensweise der Einwohner. Ein Stadtbahnsystem, unterirdische Fußgängertunnel und sogar ein Wasser-Taxi-System minimieren den Autoverkehr durch Pendler. Katars Vision 2030 zufolge besteht das Ziel darin, einen modernen Lebensstil mit den traditionellen Werten und der Kultur zu verknüpfen.

„Wir möchten die Menschen in Lusail anregen, zu Fuß zu gehen, indem wir eine gesunde, saubere Umwelt erschaffen – eine Stadt, in der man gerne lebt, arbeitet und spielt. Die Herausforderung besteht darin, Menschen für diesen neuen Lebensstil zu gewinnen und zusammenzubringen. Unser Ziel ist es, eine nachhaltige Stadt entstehen zu lassen, wie wir sie uns wünschen und wie wir sie an anderen Orten gerne wiederholen und umsetzen würden“, schließt Al-Ishaq ab.

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



Der leitender Architekt Abdulrahman Al-Ishaq

LUSAIL IN ZAHLEN

250.000 neue Einwohner bis 2020

Die „Vision 2030“ des Emirats Katar sieht den Bau einer vollkommen neuen Stadt vor. Lusail gehört zum nördlichen Entwicklungskorridor von Doha und wird etwa 20 Prozent des Bevölkerungswachstums von Katar aufnehmen.

200.000 Tonnen CO2 pro Jahr eingespart

Lusail erhält eines der weltweit größten zentralen Kühlsysteme. Über 175 Kilometer Rohrleitungen und vier zentrale Kälteanlagen versorgen die Gebäude im Stadtzentrum mit kalter Luft und kaltem Wasser, sodass in weiten Teilen auf kleinere Klimaanlage verzichtet werden kann.

24 Kilometer Abfallrohre

Eine Besonderheit in Lusail ist das automatische Abfallentsorgungssystem. Über ein fortschrittliches, hocheffizientes Netz an Pneumatikrohren werden Abfälle den Recycling- und Aufbereitungsanlagen vor den Toren der Stadt zugeführt. Pro Tag bewältigt es rund 70 Tonnen Abfälle, die andernfalls auf der Straße transportiert werden müssten.

240 Volvo-Maschinen im Einsatz

EC210B, SD110, EC250D, EC210B, EC300D, G970, EC220D, EC460B, EC290B, EC240B, EC350D, EC360D, A40D, L120F, L150F, L150G, L150E, HB22, HB24, HB29.

NEUE HÖHEN

Abbruchunternehmen setzt neue Sicherheitsstandards mit dem Abbruchbagger mit hoher Reichweite von Volvo CE

von Jason Strother/Fotos von Dylan Goldby



Doh Moon-gil, CEO und Chairman von Sungdo Construction, betrachtet ein Foto von einem der jüngsten Projekte seines Unternehmens. Das Bild zeigt eine Baustelle etwa 300 km südlich von seinem Büro in Seoul. Sein Team reißt dort momentan ein 30 Jahre altes, weit verzweigtes Krankenhaus ab, wofür es den Bagger mit ultrahoher Reichweite EC380EHR nutzt, den das Familienunternehmen Anfang 2016 erworben hat.

„Manchmal reicht ein normaler Bagger einfach nicht aus“, sagt Doh. Mit der maßgeschneiderten, 3,4 Meter langen Erweiterung des standardmäßigen 28-Meter-Auslegers am EC480EHR können seine Fahrer das 10-stöckige Gebäude sehr viel effizienter abtragen, ergänzt er.

„Wir entschieden uns nicht zuletzt wegen des guten After-Sales-Services von Volvo in Korea und wegen des exzellenten Rufs in der Abbruchbranche für diese Maschine“, erklärt er.

Seit der Unternehmensgründung 1979 hat sich Sungdo zum erfolgreichsten Abbruchunternehmen in Südkorea entwickelt und rangiert laut Umfrage einer Zeitschrift international auf Platz 66 unter den führenden Bauunternehmen. Das Unternehmen war

an einigen der renommiertesten Abbruchprojekte des Landes beteiligt, einschließlich der Beseitigung des eingestürzten Kaufhauses Sampoong und der Demontage der Cheonggye-Hochstraße. Doh Hyung-rok, der das Familienunternehmen in zweiter Generation leitet, plant momentan die Expansion ins Ausland, wobei er sich die Erfahrung von Sungdo im wachstumsstarken asiatischen Abbruchmarkt zunutze machen möchte.

Dies ist der erste EC480EHR im Land. Doh Moon-gil glaubt, dass sich seinem Unternehmen mit dem Kauf dieser neuen Maschine nicht nur neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen, sondern dass damit auch die Sicherheitsstandards im Abbruchgeschäft in seinem Land steigen.

Der 73-Jährige erklärt, dass das Baugewerbe „das Fundament“ der wirtschaftlichen Entwicklung Koreas nach dem Krieg war, dank dem sich das Land von einem der ärmsten in den 1950er Jahren zu einem der reichsten Länder unserer Zeit mauserte. Die Richtlinien im Land hinken dem globalen Standard jedoch hinterher, wie er sagt.

Hier, so hofft er, wird die Einführung des EC480EHR am lokalen Markt eine neue Ära der Baustellensicherheit einläuten.

ABBRUCHMASCHINEN MIT HOHER REICHWEITE ERHÖHEN DIE SICHERHEIT DER FAHRER



DER ERSTE EC480EHR DES LANDES

„Momentan ist es in der Branche gängige Praxis, einen herkömmlichen Bagger auf das Dach eines Gebäudes zu stellen und sich nach unten vorzuarbeiten, womit jedoch die Gefahr eines Einsturzes steigt“, erklärt Doh. „Abbruchmaschinen mit hoher Reichweite sind sehr viel sicherer – sowohl für die Fahrer als auch für alle anderen Personen auf der Baustelle.“

SICHERHEIT

Beim Design der Maschine mit hoher Reichweite stand Sicherheit an erster Stelle. Die Kabine ist mit einer Stahlkonstruktion zum Schutz vor herabfallenden Objekten (Falling Object Guard, FOG) ausgestattet und Sicherheitsglas schützt den Fahrer vor Trümmerteilen, während er über Kameras am Ausleger, am Heck und an den Seiten den gesamten Arbeitsbereich im Auge behält.

In dem begrenzten urbanen Raum, in dem Sungdo die Überreste der Patientenzimmer des alten Samsung-Krankenhauses von Changwon City abreißt, erhöhen diese Funktionen die Sicherheit aller Beteiligten.

Der EC480EHR, der sogar die vier Meter hohen Aluminiumabspernungen rund um die 18.000 m² große Baustelle überragt, schichtet riesige Mengen an Beton und Stahl um. Die Kabine dreht sich mühelos um 180 Grad, während die Maschine die Richtung ändert, um Platz für vorbei fahrende Dumper zu machen, die rund 400 Tonnen Schutt pro Tag abtransportieren.

Der Volvo-Bagger – ausgestattet mit einem 3-Tonnen-Schneidewerkzeug, das mühelos durch Metall und Zement schneidet – hält an und Mun In-hwan steigt aus der Kabine. Der 37-Jährige ist vermutlich der erfahrenste Baggerfahrer Südkoreas auf Baggern hoher Reichweite und hat sich, so sagt er, bei der Arbeit niemals sicherer gefühlt als an den Joysticks dieser Maschine.

Während seiner 14-jährigen Karriere als Baggerfahrer hat er „dem Tod schon mehrmals ins Auge geblickt“. Als Familienvater will er aber die Gewissheit haben, dass er abends unversehrt zu seinem Sohn und seiner Tochter heimkehrt.

„Diese Arbeit wäre ohne den Bagger hoher Reichweite wirklich gefährlich, so instabil wie das Gebäude ist“, so Mun.

Kim Gyeong-yong, der Baustellenleiter von Sungdo in Changwon, sagt, dass der EC480EHR neben seinen Sicherheitsmerkmalen auch die Abbrucharbeiten beschleunigt. „Mit dem Abbruchbagger schaffen wir in sieben Tagen, wofür wir früher zehn Tage brauchten“, freut er sich.

Da die Baustelle direkt neben dem neuen Samsung Changwon Hospital liegt und den ganzen Tag Patienten daran vorbeikommen, ist eine weitere Priorität die Minimierung der Staubbildung, wie Kim hinzufügt. Mit dem EC480EHR ist auch dies kein Problem. Sein Staubschutzsystem mit bis zu vier Düsen am Ausleger versprüht dazu einen feinen Nebel auf der Oberfläche.

Sungdo Construction hat in der Vergangenheit Maßstäbe für neue Abbruchmethoden gesetzt und Gründer Doh Moon-gil hofft, die Einführung von Maschinen mit hoher Reichweite wird sich als Standard durchsetzen. Er ist sich darüber im Klaren, dass die Steigerung der Qualität und Sicherheit von Abbrucharbeiten in seinem Land kein leichtes Unterfangen sein wird. Aber in seiner Position als Vorsitzender des Baurichtlinienausschusses im koreanischen Bauverband gibt er sein Bestes, um die Standards in der Branche zu erhöhen, wie Doh selbst sagt.

„Ich setze mich entschieden für die Einführung neuer Sicherheitsrichtlinien ein“, erklärt er. „Sobald diese eingeführt wurden, wird auch die Nachfrage nach Abbruchmaschinen mit hoher Reichweite steigen.“



EC480EHR-Fahrer Mun In-hwan (links) mit Baustellenleiter Kim Gyeong-yong



Sungdo Construction v.l.n.r.: Präsident und CEO Doh Moon-Gil, Managing Director Doh Hyung-rok, Director Min Young-suk

KONTROLLIERTES CHAOS

Höhere Produktivität war das Motiv des texanischen Unternehmens bei seiner Entscheidung für Volvo-Maschinen

von Carol Cassidy/Fotos von Kevin Brown



Lloyd Nabors mag es, Dinge abzureißen. Schon als kleiner Junge hatte er die Idee, irgendwann sein eigenes Abbruchunternehmen zu gründen. Mit gerade einmal 8 Jahren half er bereits seinem Vater, der ebenfalls im Abbruchgeschäft arbeitete. Aber er wollte sein eigener Herr sein.

Lloyd Nabors erzählt uns seine Geschichte: „Ich sagte zu meinem Vater: ‚Papa, ich möchte so eine Maschine selbst fahren‘. Und er antwortete: ‚Wenn du 10 Jahre alt bist, darfst du dein erstes Haus abreißen.‘ Und er hielt sein Versprechen! Mit 10 Jahren riss ich, auf einen Frontlader sitzend, mein erstes Gebäude ab. Ich liebte es!“

Heute, viele Jahre später, ist Lloyd Nabors der Präsident von Lloyd D. Nabors Demolition LLC mit Sitz in Hutchins, Texas, südlich von Dallas. Seine Projekte haben ihn bislang quer durch Texas und in die Nachbarstaaten geführt, darunter Louisiana, Arkansas und Oklahoma. Nabors packt nach wie vor selbst mit an.

„Ich kann jede unserer Maschinen fahren. Wir besitzen kein einziges Stück, das ich nicht bedienen könnte“, so Nabors.

John Satterwhite, Vice President bei Nabors, sagt: „Die Leute arbeiten gerne für Lloyd. Er sitzt selbst auf den Maschinen. Wenn wir nachts um drei eine Brücke abreißen, bestehen gute Chancen, dass Sie Lloyd auf einem Radlader dort antreffen, wie er Beton abtransportiert.“

LOYALTÄT

Wie Nabors selbst sagt, fühlt er sich den Maschinen, die er als kleiner Junge kennenlernte, loyal verbunden. Er investierte erstmals in Volvo-Baumaschinen, nachdem er mit einem Freund im Baugeschäft sprach.

„Er sagte: ‚Du musst diese Volvos ausprobieren, das sind wirklich gute Maschinen‘. Die Kraftstoffersparung ist enorm, betonte er. Also antwortete ich ihm, wir würden es versuchen, und kaufte eine.“

Das ist 12 Jahre her. „Wir sind sehr zufrieden mit unseren Volvo-Maschinen und dem Service hier in Dallas. Die Mitarbeiter vor Ort sind fantastisch und alles läuft einfach wunderbar“, berichtet Nabors.

Heute verwaltet er eine Flotte von knapp 20 Volvo-Baggern, darunter auch ein Bagger des Typs Volvo EC460 mit hoher Reichweite. Jarred Walker, Vertriebsmitarbeiter des Händlers Romco Equipment, empfahl die Maschine mit hoher Reichweite für Nabors vielfältige Arbeitseinsätze. Walker zufolge war Nabors Pionier auf diesem Gebiet.

„Er war der erste im Bundesstaat Texas, der einen Bagger mit hoher Reichweite kaufte“, sagt Walker. Entscheidendes Verkaufsargument war die Flexibilität der Maschine. Dank des modularen Anbausystems lässt sich der Ausleger hoher Reichweite bei Bedarf durch einen anderen Ausleger austauschen.

„Sie haben es geschafft, den Wechsel auf 45 Minuten zu verkürzen – mit nur einer Person“, fährt er fort. „Das ist eine große Leistung! Früher brauchten wir zwei Tage, um den langen Ausleger von der Maschine abzunehmen. Die Vielseitigkeit ist beeindruckend. Die Maschine hat sich schon etliche Male ausgezahlt. Mit ihr sind Aufträge machbar, die früher unmöglich gewesen wären.“

Die Mitarbeiter von Nabors Abbruchunternehmen arbeiteten eng mit Walker und mit Phil Riddle, dem District Finance Manager von Volvo Financial Services, zusammen. Riddle hat, wie er selbst sagt, über die Jahre eine enge, auf gegenseitigem Vertrauen und gutem Service basierende Partnerschaft mit Nabors aufgebaut. Die Bedürfnisse des Unternehmens veränderten sich, je mehr das Unternehmen wuchs, von einem Start-Up in Nabors Garage bis zum heutigen Unternehmen mit 75 Mitarbeitern.

Riddle bemüht sich, als „vertrauenswürdiger Berater“ seine Kunden zu Entscheidungen zu führen, die alle Variablen berücksichtigen. Indem er sich Zeit für ein offenes Gespräch nahm, gelang es ihm, die besonderen Bedürfnisse von Nabors als wachsendes Unternehmen zu ergründen und eine Lösung zu finden, die die Anforderung nicht nur erfüllte, sondern sogar übertraf.

ALLES IST MÖGLICH

Jarred Walker von Romco Equipment (Mitte) auf der Baustelle mit Lloyd Nabors (links) und John Satterwhite



Lloyd Nabors verwaltet eine Flotte von rund 20 Volvo-Baggern



Lloyd Nabors

„Dies sind für jedes Unternehmen wichtige Entscheidungen“, erklärt Riddle, „die oft Investitionen von mehreren Tausend, wenn nicht gar Millionen Dollar betreffen. Wir möchten, dass unsere Kunden sicher sind, die richtige Entscheidung getroffen zu haben. Wir bemühen uns um ihr Vertrauen und ihre anhaltende Loyalität.“

Das Unternehmen von Nabors entschied sich für ein FPO-Leasing (Fixed purchase option). Nabors least die Maschine mit der Option, diese nach Ablauf des Leasingvertrags zu kaufen. Der Kaufpreis wird im Rahmen der Anfangvereinbarung festgesetzt, sodass der Kunde entsprechend vorausplanen kann.

SICHERHEITABSTAND

Neben der Flexibilität des Baggers mit hoher Reichweite weiß Nabors vor allem dessen Sicherheitsmerkmale zu schätzen. „Unser Bagger mit hoher Reichweite ist eine große Hilfe bei hohen Gebäuden mit sechs oder sieben Stockwerken. Sie ermöglichen unseren Fahrern, einen ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten. Dank der hohen Reichweite können wir ein Gebäude abreißen und sind weit genug entfernt, wenn es in sich zusammenfällt“, erklärt Nabors.

Der lange Ausleger kann eine Schere oder einen Hammer aufnehmen. So haben die Fahrer die Arbeiten stets unter Kontrolle. „Wir kommen ganz oben ran und können die Stützen durchschneiden und abreißen, was sehr professionell ist“, sagt Nabors. „Früher verwendeten wir eine Abrissbirne, was kaum kontrollierbar war. Wir schlugen einfach gegen das Gebäude und es fiel dort zusammen, wo es gerade hinfiel. Heute können wir unsere Abbrucharbeiten sehr viel besser kontrollieren.“

John Satterwhite stimmt zu, dass Sicherheit und Professionalität zentrale Themen sind. „Im Bundesstaat Texas braucht man keine Lizenz, um Abbrucharbeiten durchzuführen. Da kann es vorkommen, dass ein paar Cowboys mit einem Pick-Up-Truck und einem Vorschlaghammer einen Apartmentkomplex abreißen“, so Satterwhite. „Wir sind Profis, wenn es darum geht, Gebäude abzureißen, und wir sorgen dafür, dass dies auf sichere Weise geschieht. Wir möchten, dass alle abends unversehrt nach Hause gehen.“

Bezogen auf das Abbruchpaket von Volvo CE mit Schutzvorrichtungen über der Kabinenfront sagt Satterwhite: „Diese schützen die Maschine, vor allem aber schützen sie den Menschen in der Kabine. Wenn ein Stück Stahl herausbricht, weiß man nicht, ob es nach rechts, links oder geradewegs nach oben fliegt. Diese Schutzvorrichtungen leisten hier phänomenale Arbeit.“

Das Abreißen von Gebäuden birgt eine ganze Reihe von Herausforderungen, die dem Außenstehenden meist gar nicht bewusst sind. Nabors analysiert mithilfe von Drohnenkameras jede Baustelle. Laut Satterwhite können Komplikationen unterschiedlichster Art auftreten.

„Man weiß nie, wie ein Gebäude genau reagieren wird, vor allem wenn es alt ist oder durch einen Brand oder Sturm beschädigt wurde. Wir kalkulieren bei unserer Arbeit alle Eventualitäten ein.“

Das Ergebnis unserer Arbeit ist leider nicht sichtbar, was man seinen Kindern nur schwer erklären kann, so Satterwhite. „Für einen Bauunternehmer ist es einfach, auf ein Gebäude zu zeigen und zu sagen: ‚Schau mal, das hat Papa gebaut.‘ Wenn wir unseren Kindern sagen ‚Schau mal, das hat Papa gemacht‘, sehen sie nichts.“

Satterwhite beschreibt die freie Fläche, auf der Nabors kürzlich ein Fußballstadion abgerissen hat. „Ich freue mich über ein sauberes Stück Land, wenn alles erledigt ist, wir aufgeräumt haben und neues Gras zu wachsen beginnt. Darauf können wir stolz sein. Jetzt ist alles bereit, damit jemand etwas Großartiges daraus macht. Wir schaffen Platz, damit Neues entstehen kann“, schließt er. ▣

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

Schützen Sie Ihre Investitionen



Sorgen Sie für einen ausreichenden Schutz Ihres Unternehmens, damit es wachsen und gedeihen kann. Unsere Versicherungsexperten helfen Ihnen gerne. Wir bieten Ihnen verschiedenste Versicherungsleistungen für Ihre spezifischen Bedürfnisse an. Sollte einmal etwas schief gehen, reicht ein Telefonanruf aus, um schnell Hilfe zu erhalten. Schützen Sie Ihr Unternehmen zuverlässig vor finanziellen Risiken. Entdecken Sie unsere Versicherungsleistungen und das Gesamtangebot von Volvo auf www.volvoce.com.

Je nach Markt können die Leistungen variieren oder werden u. U. nicht angeboten.

Volvo Financial Services



GELEBTER TRAUM

Dieser Volvo CE-Ingenieur hat seinen Blick fest auf die Zukunft gerichtet

von Brian O'Sullivan

Nicht viele Menschen finden auf Anhieb den perfekte Job, aber Steuerungssystem-Ingenieur Albin Nilsson sicherte sich einen der interessantesten Posten in der Baumaschinenbranche. Mit einem Master-Abschluss in technischer Physik der ältesten Universität Schwedens in der Tasche wurde der 31-Jahre von Volvo CE für

unser Projekt der elektrischen Baustelle eingestellt.

Während seine ehemaligen Kommilitonen meist nur sehr eingeschränkt neue Wege ausprobieren dürfen, ist Nilsson explizit aufgefordert, den Status Quo zu hinterfragen, „in Blaue hinein“ zu denken und nach Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen. →



Albin Nilsson vor dem Prototyp des autonomen und batteriebetriebenen Lastenträgers von Volvo CE

„Das ist ein absoluter Traumjob“, lacht Nilsson. „Ich könnte nicht mehr Freiheiten genießen – wir leisten hier Pionierarbeit für Volvo CE und die ganze Branche. Eine große Motivation für mich sind die intellektuelle Herausforderung meiner Tätigkeit, aber auch die Zusammenarbeit mit einem fantastischen Team wirklich innovativer Menschen, von denen ich sehr viel lerne.“

Bei dem Projekt geht es darum, eine Förderstufe in einem Steinbruch zu elektrifizieren – vom Abbruch aus der Wand über das Vorbrechen bis hin zum Transport und zur Sekundärzerkleinerung. Ziel ist es, den Kraftstoffverbrauch, die CO²-Emissionen, die Umweltbelastung, die Kosten pro Tonne und die Gesamtbetriebskosten zu senken und gleichzeitig die Produktivität zu erhöhen.

„Dies ist ein Forschungsprojekt. Wir untersuchen also bei allem, was wir tun, die genaue Vorgehensweise und stellen uns die Frage, was wir besser machen können“, erklärt Nilsson. „Man braucht dafür einen ausgeprägten Forscherdrang und eine gesunde Neugierde. Selbst wenn wir eine neue Lösung entdecken, müssen wir diese messen, vergleichen, berechnen und korrigieren, um herauszufinden, ob wir sie nicht noch einmal verbessern können.“

WIR STEHEN NOCH GANZ AM ANFANG

Nilsson, der bereits seine Masterarbeit bei Volvo schrieb, wurde vor einem Jahr von Volvo CE fest eingestellt. Obwohl er noch nie an einer Volvo-Maschine aus dem aktuellen Sortiment gearbeitet hat, unterstützt Nilsson die Entwicklung des experimentellen

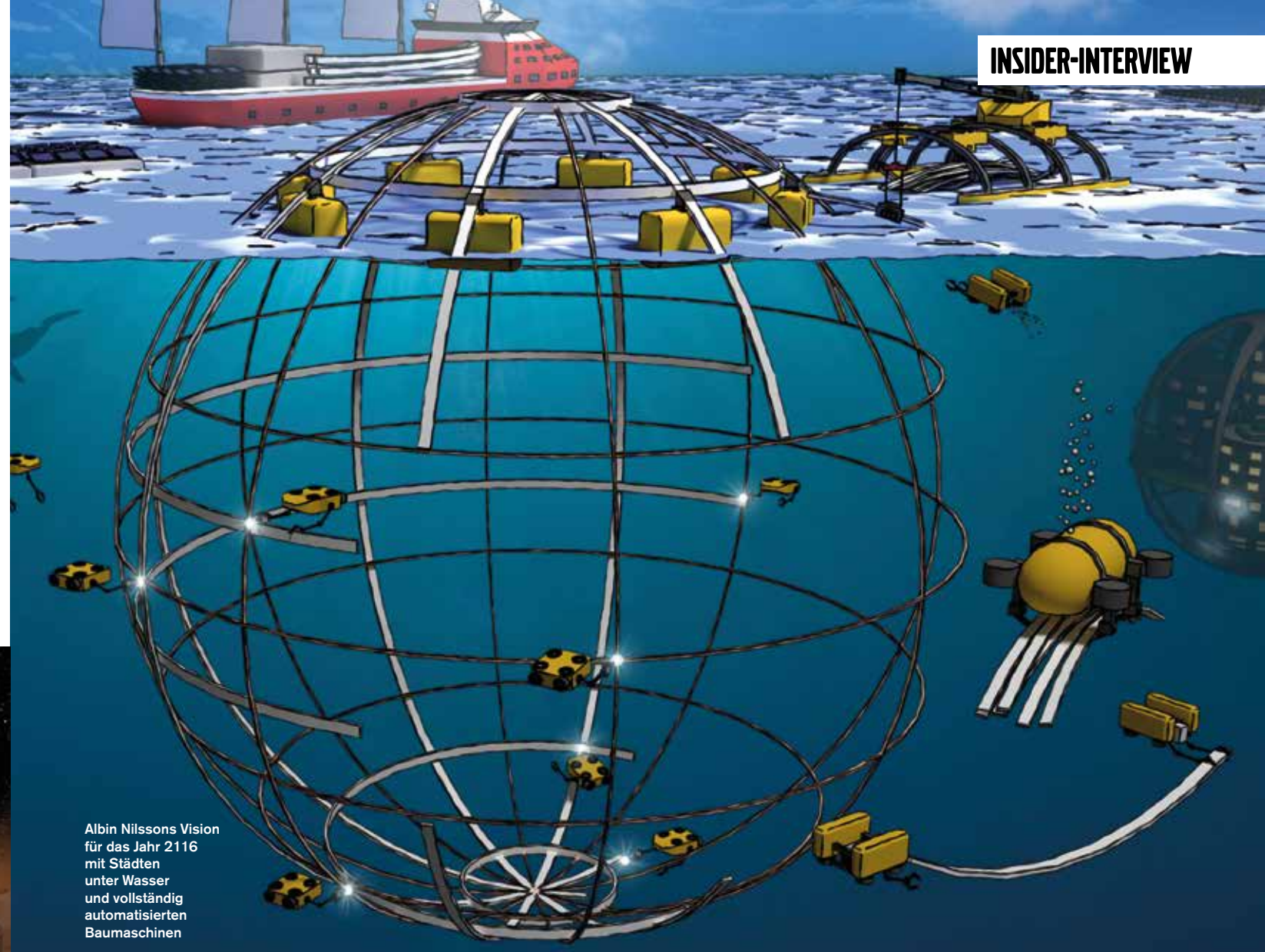
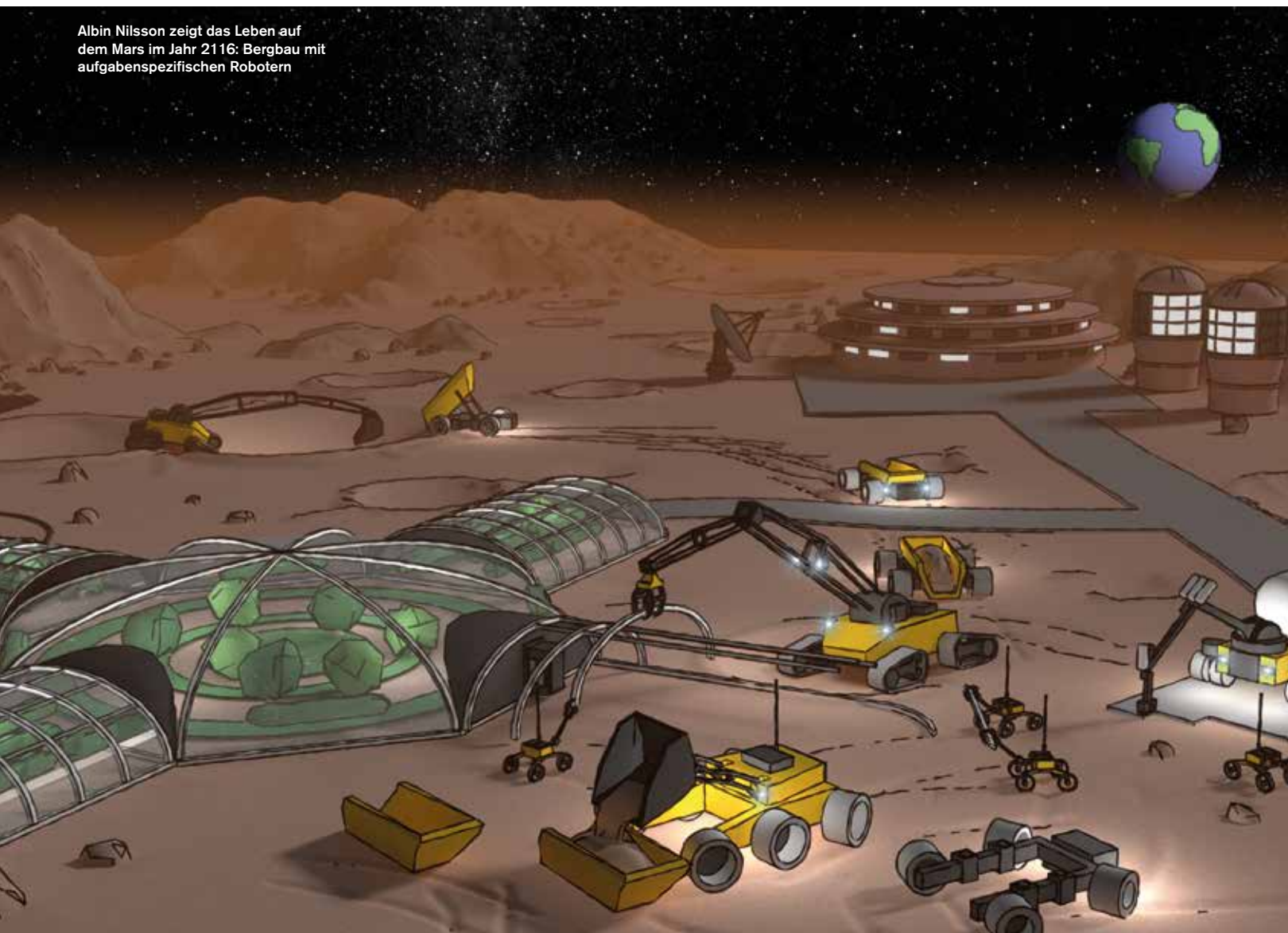
Dumper 2 – auch HX2 genannt. Hierbei handelt es sich um eine verbesserte Version des autonomen und batteriebetriebenen Lastenträgers HX1, der beim letztjährigen Xploration Forum groß präsentiert wurde.

„Ich bin eines der jüngsten Mitglieder im Team“, sagt er. „Manchmal ist das von Vorteil, da meine

Ideen nicht durch frühere Erfahrungen beeinflusst werden. Aber ich habe gelernt, dass nicht nur junge Menschen neue Ideen entwickeln. Ein Mitglied unseres Teams hat fast 30 Jahre Erfahrung und ist die innovativste Person, die ich je getroffen habe!“

Und als wäre seine Hauptberuf mit der Zukunftsvision der nächsten 10 Jahre nicht genug, gewann Nilsson erst kürzlich einen Volvo CE/LEGO® Wettbewerb, in dem die Mitarbeiter überlegen sollten, wie Baumaschinen in 100 Jahren wohl aussehen mögen. Verrückt wie Nilsson ist, brachte er sich selbst bei, wie er mithilfe von Open Source 3D-Konstruktionssoftware beeindruckende Grafiken erstellt, und entpuppt sich dabei als ein ganz passabler Künstler.

Albin Nilsson zeigt das Leben auf dem Mars im Jahr 2116: Bergbau mit aufgabenspezifischen Robotern



Albin Nilssons Vision für das Jahr 2116 mit Städten unter Wasser und vollständig automatisierten Baumaschinen

„Ich mag es, komplizierte Sachverhalte einfach zu erklären“, erzählt der Lehrbeauftragte für Mathematik. „Man bat mich, die Funktionsweise der elektrischen Baustelle anhand einiger Darstellungen zu illustrieren. Das gab mir das nötige Selbstvertrauen, um meine Vorstellungen von den Baumaschinen des Jahres 2116 zu dem Wettbewerb einzureichen.“

EINE AUFGABE

Das Ergebnis ist wie erwartet innovativ. In einem Jahrhundert sieht er uns auf dem Mars und unter Wasser leben. Angesichts seines Hauptberufs überrascht es nicht, dass alle Maschinen mit sauberer elektrischer Energie und weitgehend autonom betrieben werden. Die aus fortschrittlichen Materialien und mittels 3D-Druck hergestellten Maschinen erfüllen spezifische Aufgaben (anstatt wie heute möglichst vielseitig einsetzbar zu sein), wobei jeder Roboter Experte für seine jeweilige Aufgabe ist. Überraschenderweise ist es das Weltraumzeitalter, das Nilsson für die wahrscheinlichste Zukunftsvision hält.

„Andere Planeten und Asteroiden sind reich an Mineralien, deren Abbau wirtschaftlich interessant sein könnte“, sagt er. „Die wirtschaftlichen Vorteile eines Lebens unter Wasser sind weniger

offensichtlich. Diesen Lebensstil habe ich eher aus Spaß gewählt – aber wenn man es wirklich wollte, ließe sich das sicher in weniger als 100 Jahren verwirklichen.“

Die 3D-Bilder von Nilsson sind teils sehr realistisch, allerdings erinnert sein Ansatz bei dem Wettbewerb eher an Cartoons.

„Ich wollte, dass es lustig aussieht und nicht zu ernst oder einschüchternd – mit einem ansprechenden Comic-Feeling“, sagt er. „Man sollte direkt erkennen, dass dies nur ein Traum ist. Ich wollte nicht den Eindruck vermitteln, als würde dies schon bald Realität werden.“

Mit dem Gewinn des Wettbewerbs, den Komplimenten seiner Kollegen und einem der spannendsten Jobs der Branche hat Nilsson das Beste aus den Möglichkeiten gemacht, die sich ihm boten.

„Das tolle ist, dass diese verrückten Ideen mit genügend Zeit und Forschung wirklich funktionieren könnten“, sagt er. „Wir bringen die Branche nach vorn, entwickeln neue Ideen,

selbst wenn die Rechenleistung oder Materialien noch gar nicht existieren, die zur Verwirklichung dieser Ideen nötig wären. Dabei stehen wir noch ganz am Anfang und ich bin sicher, die neuen Technologien werden uns auf diesem Weg einholen. Ich bin Teil eines Teams mit einem gemeinsamen Ziel: Die Branche sauberer, sicherer und produktiver zu machen. Das ist einfach wunderbar.“

DIE NEUE TECHNOLOGIE HOLT UNS EIN

FELSENFEST ÜBERLEBT

Volvo-Maschinen sichern das Überleben
des berühmten Portland Steins

von Tomy Lawrence/Fotos von Simon Muncer



Fahrer Wayne Flew



Minenmanager Mark Godden

London und die Isle of Portland haben auf den ersten Blick nicht viele Gemeinsamkeiten. London platzt mit mehr als acht Millionen Einwohnern aus allen Nähten, während es in Portland vor der südlichen Küste Englands mit schätzungsweise 13.000 Menschen eher beschaulich zugeht. London bedeckt eine Fläche von 1.583 Quadratkilometern. Portland misst 6 km in der Länge und 2,7 km in der Breite. London zieht rund 15 Millionen Besucher pro Jahr an. Portland so gut wie keine!

Aber wie viele Besucher Londons, die Wahrzeichen wie Buckingham Palace, St Paul's Cathedral, British Museum oder St Martin-in-the-Fields bewundern, wissen eigentlich, dass diese Gebäude aus dem strahlend weißen Stein erbaut wurden, der an der Jura-Küste des Landes abgebaut wird?

Portland ist in nicht unerheblichem Maß für das symbolträchtige Herz Londons verantwortlich. Bereits seit den Römern wird Stein auf Portland abgebaut – eine küstennahe Insel nicht weit entfernt von der Stadt Weymouth, die über eine einzelne Straße mit dem Festland verbunden ist. Der für seine Haltbarkeit und Schönheit bekannte Stein wurde bereits im 14. Jahrhundert an die Hauptstadt geliefert und wird seit 300 Jahren in intensivem Tagebau gewonnen.

Aber die Zeiten ändern sich. Römische Sklaven und ihre Spitzhacken gehören der Vergangenheit an. Ebenso wie die lauten Detonationen und Staubwolken, die noch vor wenigen Jahren aus den Steinbrüchen aufstiegen.

ANPASSUNG HEISST ÜBERLEBEN

Die Werte von Volvo – Qualität, Sicherheit und Umweltschutz – stehen heute überall hoch im Kurs. Der Tagebau hat ausgedient. Portland-Stein wird jetzt vorzugsweise unter Tage mit computergesteuerten Baumaschinen und diamantbestückten Schneidemaschinen abgebaut – sowie einem oder zwei maßgeschneiderten Volvo-Radladern.

Wie Mark Godden, Minenmanager bei Albion Stone PLC, erklärt: „Seit einigen Jahren ist es praktisch unmöglich, Planungsgenehmigungen für neue Steinbrüche auf der grünen Wiese zu erhalten, da Umweltbelastungen beim Tagebau unvermeidlich sind. Die Isle of Portland ist übersät mit stillgelegten Steinbrüchen – die heute von seltenen Pflanzen und Tieren bewohnt werden.“

Albion Stone, 1927 gegründet, wusste, dass es sich den neuen Zeiten anpassen muss. „Wir brauchten einen radikal neuen Ansatz für die Zukunft“, sagt Godden. „Entweder wir passten uns den neuen Zeiten an oder wir würden nicht überleben. 2002 begannen wir deshalb zu untersuchen, ob wir den Stein statt im Tagebau auch unter Tage abbauen können.“

Godden und seine Kollegen besuchten ähnliche Steinbrüche in Europa, bevor Albion Stone – Arbeitgeber von rund 70 Personen in seinen Steinbrüchen und Maurerbetrieben – ein erstes Testbergwerk eröffnete, um zu prüfen, ob sich seine Pläne in die Tat umsetzen ließen. Sie ließen. 2008 wurde das Jordans-Bergwerk eröffnet und wird seither kontinuierlich ausgebaut. Innerhalb weniger Jahre stellte Albion Stone seinen gesamten Betrieb auf High-Tech-Bergbau um mit zwei Standorten, die bereits in Betrieb sind, und einem weiteren in Planung.

Das letzte Kapitel seiner Erfolgsgeschichte schrieb das Unternehmen vor zwei Jahren, als es den brandneuen, vielgerühmten 25-Tonnen-Radlader L150H von Volvo kaufte, gefolgt von einem zweiten im vergangenen Jahr. →



Mike Tizard von Albion Stone beim Schneiden der Steine



Andrew Dunbar von Albion Stone legt letzte Hand an die Gesteinsoberfläche an



Das fertige Produkt wartet auf den Versand

„Im Prinzip schneiden wir horizontale Tunnel in die Front unserer alten Steinbrüche, um die Mine zu öffnen. Anschließend erzeugen wir ‚Räume‘ mit Stützpfählern und Felsankern in der Decke. Nach dem Schneiden der Gesteinsflächen werden ‚Wassersäcke‘ eingelegt und mit Wasser vollgepumpt, um den Stein loszulösen“, erklärt Godden.

„Hier kommen die Volvos ins Spiel. Ausgestattet mit maßgeschneiderten 1.500 mm großen Blockgabeln brechen sie Gesteinsblöcke mit einem Gewicht von bis zu 14 Tonnen heraus, die dann zu unserem Werk transportiert werden, wo sie zugeschnitten und von unseren Steinmetzen zu Verkleidungs- sowie Wand-, Boden- und Straßenbelagsprodukten verarbeitet werden.“

ZUGKRAFT

Albion Stone setzte zunächst auf einen herkömmlichen Gabelstapler und dann auf Teleskoplader für diese Arbeiten. „Sie waren allerdings nicht ausreichend robust. Wir brauchten eine wirklich leistungsstarke,

produktive und solide gebaute Maschine“, sagt Godden. „Aber es gab einen Haken: Sie musste in den Stollen passen.“

Godden wandte sich deshalb an Volvo CE. Ihm gefiel die Kraft des Radladers L150G – aber er war zu groß. „Ich stellte also einige Nachforschungen an und fand ein schwedisches Unternehmen, das sagte, es könne den Abgaskamin absenken und die Kabinenhöhe um etwa 350 mm reduzieren. Volvo half uns bei den Modifikationen und wir haben es nicht bereut.“

Neil Cooper, Area Business Manager bei Volvo CE, erinnert sich: „Das war ein brillantes Projekt, an dem wir mitgewirkt haben. Mark kennt sich sehr gut aus. Unsere technischen Teams besuchten Portland, um alle Maße und Berechnungen zu überprüfen. Damit traten wir dann an die Subunternehmer heran – die seither zu unseren besten Lieferanten zählen –, um die notwendigen Veränderungen vorzunehmen und den Aufbau der Kabine entsprechend zu korrigieren.“

Die erste maßgeschneiderte Volvo-Maschine erwies sich schnell als überdurchschnittlich kraftvoll, bot aber vor allem eine beeindruckende Abbruchleistung dank ihres patentierten Torque-

MAKELLOSE FERTIGUNGSQUALITÄT

Parallel-(TP)-Hubgerüsts. „Das überzeugte uns, gleich eine zweite Maschine zu bestellen, gefolgt von einigen Fünfeinhalb-Tonnen-Baggern von Volvo. Sie sind fantastisch, leisten erstklassige Arbeit und überzeugen mit makelloser Fertigungsqualität“, so Godden. „Der erste Radlader schien uns noch ein gewisses Wagnis, aber mit dem ersten Arbeitseinsatz wussten wir gleich, dass wir die richtige Wahl getroffen haben.“

VIELSEITIGKEIT

Der L150 H transportiert die herausgebrochenen Steinblöcke aus dem Stollen, wo sie sortiert und zugeschnitten werden. Anschließend lädt er die Steine auf Lastwagen, die sie zu den Schneidbetrieben bringen. Wenn es die Zeit zulässt, beseitigen die zwei Radlader auch Gesteinsschutt mithilfe einer 3,8 Kubikmeter-Schaufel. „Sie sind wie Schweizer Messer“, sagt Godden.

Um diese Vielseitigkeit zu erreichen, sind die Maschinen mit der optionalen Hubgerüstdämpfung von Volvo CE sowie einer hydraulischen Schnellkupplung ausgestattet, die einen schnellen Wechsel der Anbaugeräte ermöglicht. Spezielle Sicherheitsmerkmale für die Arbeit unter Tage umfassen ein Brandschutzsystem, eine

zweipolige Batterie-Trenndiode und ein Chalwyn-Ventil zur Erfüllung der Abgasverordnungen für Bergwerke. Die Maschinen verfügen außerdem über zusätzliche LED-Arbeitsleuchten sowie Gegengewichte, um auch schwerste Lasten bewältigen zu können, und werden durch eine Volvo CE-Servicevereinbarung Silber gestützt.

„Ich bin sehr froh, dass wir uns für diese Maschinen entschieden haben“, sagt Fahrer Wayne Flew. „Ich bin schon einige Jahre in diesem Geschäft tätig und ich bin mir sicher, dass dies die besten Maschinen für diese Arbeit sind, die man bekommen kann.“

Die neue Arbeitsweise von Albion Stone stößt auf einhellige Zustimmung in der lokalen Bevölkerung – und insbesondere unter den Mitgliedern des Cricket Clubs, deren Feld unmittelbar über dem Jordans-Bergwerk liegt. „Das Feld liegt 16 Meter über der Minendecke“, lacht Godden. „Gastmannschaften haben keine Ahnung, dass wir während des Spiels unter ihnen arbeiten.“

Die Mitarbeiter des Unternehmens sind zu Recht stolz auf ihre Arbeit. Im letzten Jahr reisten sie nach London, mischten sich unter die Touristen und bewunderten einige ihrer „fertigen Produkte“, die dort zu sehen sind. Wie sich herausstellt, haben London und die Isle of Portland doch eine ganze Menge Gemeinsamkeiten. ☒



Die Direktoren von Liberty Industrial Simon Gill (links) und Clinton Dick (rechts) mit Patrick Frye von CARDEM (Mitte) bei der Preisverleihung

EIN VOLLER ERFOLG

Volvo CE sponsert World Demolition Summit in Miami

von Katherine Brook

Hunderte führende Köpfe der Abbruchbranche kamen jüngst nach Miami zum World Demolition Summit. Der Hauptsponsor Volvo CE lud die Teilnehmer zu einer ebenso spannenden wie inspirierenden Kombination aus Schulungen, Konferenzen, Erfahrungsaustausch und Networking ein.

„Der Summit ist eine ebenso unterhaltsame wie lohnenswerte Veranstaltung“, resümiert Walter Reeves, National Sales Director für Amerika bei Volvo CE. „Es war toll, so viele Fachleute der Abbruchbranche zu treffen – vom Neuling bis zum Experten und aus allen Altersgruppen und Nationalitäten.“ Neben der gewohnt starken Vertretung Europas waren auf der Veranstaltung in Miami, die im letzten Jahr in Amsterdam (Niederlande) stattfand, auch viele Teilnehmer aus dem noch jungen Abbruchgeschäft in den USA vertreten.

PREISVERLEIHUNG

Höhepunkt der Veranstaltung war die mit Spannung erwartete Preisverleihung, bei der die Leistung wichtiger Akteure in der Branche ausgezeichnet wurde. „Der Erfolg von Volvo CE ist unmittelbar vom Erfolg seiner Kunden abhängig. Die Tatsache, dass so viele Nutzer unserer Abbruchmaschinen, wie Priestly Demolition, für den Preis auf dem World Demolition Summit nominiert sind, ist überaus ermutigend“, ergänzt Reeves. „Unter all den großartigen Unternehmen hat sich eines besonders hervorgetan.“



Der Volvo-Simulator erfreut sich großer Beliebtheit



Steve Ducker, KHL, (links) und William Sinclair, Safedem Co, auf dem Podium

Liberty Industrial, führender Anbieter von Abbruchdienstleistungen – und seit sechs Jahren Volvo CE-Kunde – wurde für seine Arbeit beim Abbruch der Brücke über den Duck River der Preis für den ‚besten Vertragsabschluss unter 1 Mio. USD des Jahres‘ verliehen. Mit diesem Preis werden prestigeträchtige und anspruchsvolle Abbruchprojekte ausgezeichnet, die eine innovative Herangehensweise verlangen – und eine Herausforderung war dieses Projekt zweifellos.

Liberty Industrial hatte den Auftrag, eine überflüssige, 70 Meter lange Rohrbrücke in Australien zu beseitigen, die den Duck River am Clyde Terminal von Viva Energy überspannte. Die Brücke musste mithilfe verschiedener mobiler Kräne auf ein Frachtschiff gehoben, den Fluss hinab geschifft und zur Werft des Terminals gebracht werden. „Sorgfältige Planung und präzise Ausführung waren für die erfolgreiche Umsetzung dieses Projekts unverzichtbar“, erklärt Clinton Dick, Direktor von Liberty Industrial. Eine besondere Schwierigkeit war, dass der Zugang zu der Brücke per Frachtschiff und Schlepper aufgrund des Tidenhubs eingeschränkt war. So blieb


nur ein sehr kleines Zeitfenster, um den Duck River zu befahren und die Brücke zu demontieren.

„Es war eine große Ehre, dass Liberty Industrial diesen wohlverdienten Preis mit nach Hause nehmen konnte“, freut sich Reeves.

ENGAGEMENT

Dies ist nicht das erste Mal, dass Liberty Industrial für seine erstklassige Arbeit und sein großes Engagement für die Abbruchbranche ausgezeichnet wurde: Auch bei den Summits 2014 und 2015 räumte das Unternehmen Preise ab.

„Die Auszeichnung mit dem World Demolition Award und die Nominierung für zwei weitere Preise beim diesjährigen Event ist die größte Ehre, die einem Unternehmen in unserer Branche zuteilwerden kann. Wir sind begeistert, dass wir auch im dritten Jahr in Folge einen Preis mit nach Hause nehmen“, fügt Dick hinzu.

Der World Demolition Summit 2017 wird in London (England) stattfinden, für den Volvo CE erneut einen Zuwachs erwartet angesichts des anhaltenden Aufschwungs der Abbruchbranche. „Wir nehmen uns mit großem Engagement der Bedürfnisse von Abbruchunternehmen an und werden auch in Zukunft auf Events wie dem World Demolition Summit unsere innovativen, geschäftsfördernden Lösungen für den Sektor besprechen, entwickeln und präsentieren“, schließt David Arnoldsson, Global Demolition Sales Support Manager bei Volvo CE. 

EINE EMISSIONSARME ZUKUNFT

Nachhaltiges Bauen
senkt die Kosten und
steigert die Leistung

von Nigel Griffiths



Die Verbesserung der CO2-Bilanz im Infrastrukturausbau verringert nicht nur die Treibhausgasemissionen und unterstützt die Klimaziele, sie trägt auch zur Kosteneinsparung und Leistungssteigerung bei.

Dies war die Botschaft eines Seminars mit dem Titel „Reducing Carbon in Infrastructure Construction“, das kürzlich vom Volvo CE-geführten Construction Climate Challenge (CCC) in Birmingham (UK) organisiert wurde.

Redner aus einigen der größten Infrastrukturprojekte Europas – Crossrail, High Speed Rail (HS2), Thames Tideway und andere – berichteten, wie die Bemühungen um eine Minimierung der Treibhausgas- und Kohlendioxidemissionen auch deutlich niedrigere Kosten und bessere Leistungen bewirken.

„Der Fokus auf weniger Kohlendioxid geht einher mit dem Vorteil niedrigerer Kosten“, sagt Mike Putnam, Präsident und CEO von Skanska und Vorsitzender des Green Construction Board der britischen Regierung.

NACHHALTIGES DENKEN

Die Methoden und Mittel zur Verbesserung der CO2-Bilanz von Infrastrukturprojekten und zur Förderung nachhaltigen und umweltbewussten Denkens in der Wertschöpfungskette sind vielfach diskutiert worden.

Ein zentrales Thema war die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit in der Branche, um die Klimaziele zu erreichen. „Hier ist echte Zusammenarbeit gefragt“, sagt Chris Newsome, Vorsitzender der GCB Infrastructure Working Group und Executive Director bei Anglian Water.

„Das verlangt gute Führung, schnelle Reaktion, Kooperation auf Projekt-, Programm- und Branchenebene – übergreifend über alle Unternehmen und Gruppierungen. Ich glaube an eine rosige Zukunft für die Infrastrukturbranche in Großbritannien und weltweit. Aber wir müssen sie zu dieser rosigen, emissionsarmen Zukunft machen“, betont er.

Seminarleiter Dr. Paul Toyne, Experte für Nachhaltigkeit und London Sustainable Development Commissioner, sagt: „Wir als Branche möchten emissionsarme, erschwingliche Lösungen bereitstellen. Effektive Arbeit und Zusammenarbeit muss Priorität haben. Jeder von uns muss dazu beitragen. Wir alle müssen gemeinsam ein bisschen schlauer und ein bisschen härter arbeiten, um diese Lösungen bereitzustellen.“

Das in Kooperation mit dem Green Construction Board und mit der Unterstützung von Volvo CE und Volvo Trucks in Großbritannien ausgerichtet Seminar brachte rund 100 führende Köpfe der Branche aus wichtigen Infrastrukturprojekten, Bauunternehmen und Forschungseinrichtungen zusammen, darunter Skanska, Anglian Water, die Universitäten von Cambridge und Leeds sowie Regierungsbehörden.

Auf der Tagesordnung standen verschiedene Themen, darunter die mit der Kohlendioxidreduktion in Infrastrukturprojekten verbundenen Herausforderungen, die Mittel und Wege zur Messung und Umsetzung einer Kohlendioxidreduktion, die Kundenerwartungen in ihren Lieferketten und wie neue Technologien und nachhaltige Materialien deutliche Kohlendioxid- und Kosteneinsparungen bei gleichzeitig höherer Leistung ermöglichen.

Großbritannien hat sich ehrgeizige Umweltziele gesetzt: 35 % weniger Kohlendioxidemissionen bis 2025 und 80 % bis 2050. „Mutige Ziele sind notwendig, um die Branche davon

abzuhalten, nur halbe Sachen zu machen, und um sie zu einem grundlegenden Umdenken zu bewegen“, behauptet Andy Mitchell, Vorsitzender der Infrastructure Client Group und CEO bei Thames Tideway Tunnel.

LIEFERKETTE

Damit die Branche diese Ziele erreichen kann, wurde im Mai 2016 der weltweite erste Standard für CO2-Management im Bauwesen eingeführt, PAS 2080 genannt. Der an die Mitglieder der Lieferkette gerichtete Standard liefert der Branche eine gemeinsame Grundlage für die Reduzierung der Kohlendioxidemissionen. „Die PAS 2080-Richtlinien sollten von Anfang an implementiert werden, denn in den frühen Phasen bestehen die besten Chancen, Kohlendioxid und Kosten zu senken“, war aus dem Meeting zu vernehmen.



Mark Fenton aus dem wichtigen Hochgeschwindigkeitsbahn-Projekt HS2 bestätigt dies: „Nur wenn wir über die gesamte Lieferkette zusammenarbeiten, können wir unsere Ziele erreichen. PAS 2080 ist der Schlüssel hierzu. Der Standard definiert die Rahmenbedingungen für niedrigere Kohlendioxidemissionen.“

Jannik Giesekam, Experte für Nachhaltigkeit an der Universität Leeds, sagt, je mehr die Treibhausgase in etablierten Sektoren wie dem Bauwesen minimiert werden, umso weniger sind wir von anderen Sektoren abhängig, die wir weniger gut kennen. „Die Baufirmen in 14 Ländern beeinflussen 4,4 Gigatonnen Kohlendioxidemissionen in der Lieferkette. Wenn wir die Lieferketten abstimmen, können wir die Ziele erreichen.“

Laut Bill Law, Senior Vice President von Volvo CE und Leiter des CCC-Projekts, steht eine kohlendioxidarme Infrastruktur heute im Mittelpunkt der Klimagespräche. „In Großbritannien steht Infrastruktur auf der politischen Tagesordnung ganz weit oben und ihre nachhaltige Umsetzung ist eine der großen Herausforderungen, mit denen das Land konfrontiert ist.“

Volvo CE setzt sich seit Langem dafür ein, schädliche Emissionen bei seinen Produkten und Einrichtungen zu reduzieren, das Problem des Klimawandels ist jedoch zu groß, als dass ein Unternehmen alleine es bewältigen könnte. Das CCC ist eine Plattform, die die gesamte Branche vereint. Gemeinsam haben wir bessere Chancen, eine Lösung zu finden. Es ist egal, wer die Führung übernimmt. Hauptsache, sie wird übernommen.“

MUTIGE ZIELE SIND WICHTIG

EHRENPLATZ

Ein polnisches Unternehmen erhält den ersten Raupenbagger EC750E von Volvo in Europa

von Katherine Brook



Der EC750E ist die perfekte Wahl

Dem 75-Tonnen-Koloss EC750E ist keine Aufgabe zu schwer. Der erste seiner Art in Europa ist bei dem polnischen Zementunternehmen Cementownia Warta SA schon schwer im Einsatz.

Innovation hört niemals auf bei Volvo und der EC750E – der größte Raupenbagger von Volvo CE in regulierten Märkten – macht hier keine Ausnahme. Sein Erscheinen wurde so sehnsüchtig erwartet, dass Warta die Bestellung aufgab, noch bevor der 75-Tonner im April letzten Jahres auf der Münchner Bauma offiziell eingeführt wurde.

Warta, benannt nach dem nahegelegenen drittgrößten Fluss Polens, ist in der Region Pajęczno in Zentralpolen Zuhause. Das Unternehmen produziert Zement für den Straßenbau, Flughäfen und Hydraulikanlagen, wie Staudämme oder Wasserkraftwerke.

„Wir fühlen uns geehrt, als erster Kunde in Europa den EC750E zu erhalten“, sagt Dariusz Gawlak, Managing Director von Warta und Vizepräsident des polnischen Verbands der Zementhersteller. „Unsere Maschinen sind viele Stunden im Einsatz und müssen dabei eine gleichbleibend hohe Effizienz zeigen. Hoher

Fahrerkomfort und lange Laufzeiten sind deshalb die wichtigsten Anforderungen. Diese Eigenschaften machen den EC750E zur perfekten Wahl für uns.“

Der EC750E ist mit innovativer elektrohydraulischer Technologie ausgestattet, die perfekt mit dem robusten Motor harmoniert, was dem Fahrer eine verbesserte Kontrolle und höhere Produktivität ermöglicht. Die branchenführende Volvo-Kabine sorgt gleichzeitig für erstklassigen Fahrerkomfort, wie Warta sich ihn wünscht, einschließlich eines schallgeschützten Umfeld für optimale Fahrerproduktivität. Ergonomisch angeordnete Schnittstellen, wie Joysticks, Tastenfeld und LCD-Monitor, und beste Rundumsicht gewährleisten maximale Effizienz und Bedienerfreundlichkeit.

GROSSE ERWARTUNGEN

Der Bagger wurde im Oktober 2016 an Warta geliefert und wurde umgehend im Kalksteinbruch des Unternehmens in Betrieb genommen. Bei der offiziellen Übergabe im November 2016 am Hauptsitz von Warta feierten die beiden Unternehmen den

„Stapellauf“ der Maschine wie den eines Ozeanriesen – indem sie eine Flasche Champagner an seiner Flanke zerschellen ließen.

Die Maschine ist zwar erst seit wenigen Wochen im Einsatz, Gawlak zeigt sich aber bereits sehr zufrieden mit ihrer bisherigen Leistung. „Es ist schön, den Bagger in seinem natürlichen Umfeld zu sehen bei dem, was er am besten kann. Bisher erfüllt der EC750E alle unsere Erwartungen. Auch ergänzt er sich sehr gut mit unseren Volvo A40Es. Und wenn die seitlichen Muldenverweiterungen der knickgelenkten Dumper angebracht sind, schafft er 15 % mehr Material bei gleichem Kraftstoffverbrauch“, fügt er hinzu.

„Es gäbe keine bessere Art, diesen Moment zu feiern, als der Maschine bei der Arbeit zuzusehen“, sagt Rob Lane, Business Manager bei Volvo CE. „Momente wie dieser komplettieren das Einkaufserlebnis unserer Kunden; sie unterstützen und stärken unsere Geschäftsbeziehung kontinuierlich.“

Warta ist kein Fremder für Volvo CE. Das Unternehmen ist

INNOVATION HÖRT NIEMALS AUF BEI VOLVO

bereits seit acht Jahren unser Kunde und kaufte 2008 seine erste Maschine, einen Radlader L120F, der noch heute seinen Dienst in den Steinbrüchen verrichtet. Aktuell besitzt es insgesamt 20 Volvo-Maschinen: vier Raupenbagger (EC700B, EC700C, EC290C und neu hinzugekommen der EC750), fünf Radlader (L350F, L220E, L120F, L120G und BL71) und 11 knickgelenkte 40-Tonnen-Dumper von Volvo (Modelle A40E und A40G).

„Angesichts so vieler Volvo-Maschinen in unserer Flotte lag die Kaufentscheidung auf der Hand. Die Maschinen erfüllen nicht nur unsere Leistungsanforderungen, Volvo verfügt auch über einen sehr guten After-Sales-Service, der für eine maximale Laufzeit und Produktivität der Maschinen vor Ort unverzichtbar ist“, sagt Gawlak. ☒

POLEN



Dariusz Gawlak, Managing Director von Warta, auf der Baustelle



v.l.n.r. Sebastian Broncel, Volvo CE; Rob Lane, Volvo CE; Dariusz Gawlak, Warta; Mariusz Wisniewski, Volvo CE; Sławomir Gosdzak, Warta

METALL DER MEISTERKLASSE

Ein kanadisches Recyclingunternehmen gibt
Altmetall einen neuen Wert

Text und Fotos von Ronald Mullins

ZUVERLÄSSIGE MASCHINEN MIT NIEDRIGEN BETRIEBSKOSTEN



Der neu gekaufte Volvo EC480D

Morgens kurz nach Sonnenaufgang, wenn General Manager Stuart Sharpe und sein Team am Tervita Metals Recycling-Hof im Nordosten von Red Deer in Alberta (Kanada) ankommen, fällt ihr Blick auf Abertausende Tonnen Altmittel. Was für andere einfach Müll ist, ist für sie eine wahre Schatzgrube.

Das riesige, 7 Hektor große Gelände ist der Hauptsitz des Metallverwertungsbetriebs von Tervita und ein undurchdringliches Labyrinth aus allen nur erdenklichen Altmittelsorten. Dem zufälligen Betrachter mag dies wie ein organisiertes Metallverwertungschaos erscheinen. Ein Sammelsurium von beschädigten Triebwagen, ausgemusterten Triebwagenrädern, 'toten' Stadtbussen, mehreren Kilometern alter Gasrohre, Verschleißteilen aus Ölbohrungen und Bohranlagen, Planieraupen, Kühlkörpern, Heizungen und Teilen aus Erdgasraffinerien.

Was einmal aus Metall gefertigt wurde und das Zeitliche gesegnet hat, findet man vermutlich hier wieder. Außenstellen des Unternehmens befinden sich in Peace River und Fort McMurray, Alberta.

Tervita Metals Recycling ist ein Unternehmensbereich der in Calgary, Alberta, ansässigen Tervita Corporation. Mit mehr als 2.000 Angestellten in Kanada ist Tervita das führende Umweltdienstleistungsunternehmen und ein vertrauenswürdiger Partner in Nachhaltigkeitsfragen für eine zunehmende Anzahl von Öl-, Gas- und Industriebetriebe sowie Bergbauunternehmen.

AUSGANGSMATERIAL

Das Unternehmen sammelt Altmittel auf unterschiedliche Weise. Es betreibt eine Reihe von Containern an strategischen Standorten überall im mittleren Alberta, führt Abbruch- und Metallgewinnungsarbeiten vor Ort durch und kauft Altmittel von öffentlichen Einrichtungen.

Einzigartig ist die Tätigkeit von Tervita in der Eisenbahnbergung. Der Unternehmensbereich steht derzeit in Diensten der zwei wichtigsten Bahnunternehmen Kanadas, Canadian Pacific und Canadian National, und ist rund um die Uhr in Bereitschaft – Zeit ist entscheidend. Wenn es zu einem Unfall oder einer Entgleisung kommt, wird das Unternehmen gerufen, um die Gleise zu räumen

und die beschädigten Triebwagen und Schienen zu bergen. Zusätzlich dazu bietet es Abbrucharbeiten und Metallverwertungsdienste vor Ort für zahlreiche wichtige Öl- und Gasproduzenten des Landes an, unter ihnen Cenovus, Suncor und Shell.

Nach der Ankunft auf dem Hof wird das Altmittel gewogen und auf Verunreinigungen geprüft, unter anderem auch auf Strahlung. Einmal gereinigt, wird das Material in eisenhaltige und nicht eisenhaltige Metalle sortiert. Anschließend wird es weiterverarbeitet und auf eine vermarktungsfähige Größe zugeschnitten, gebündelt, verkauft und per Bahn an Walzwerke in Kanada und den USA oder per Bahn und Schiff an Offshore-Hüttenwerke geliefert.

WIE AUF SCHIENEN

In dieser Phase, dem Sortieren und Zuschneiden, kommen die schweren Raupenbagger ins Spiel. Derzeit sind auf dem Gelände von Tervita in Red Deer fünf hydraulische Scheren und vier große Materialumschlagmaschinen auf Raupenbaggern im Einsatz. Volvo Construction Equipment und seine Händlergruppe Strongco haben hier eine wichtige Rolle. Die letzten vier Raupenbagger, die Tervita gekauft hat, sind von Volvo CE: der EC340D, der EC350E, der EC380E und zuletzt der EC480D.



Quang Nguyen, Senior Machine Operator bei Tervita (l), mit Dave MacLeod, Key Account Manager bei Strongco

Als wir das Unternehmen fragten, worauf es ihnen beim Kauf eines neuen Raupenfahrzeugs ankommt, sagte Sharpe: „In der Vergangenheit setzten wir meist 45- bis 50-Tonnen-Maschinen ein, aber seitdem die hydraulischen Scheren so viel besser, leichter und leistungsfähiger geworden sind, können wir gute, solide Scheren auch auf kleineren Trägermaschinen nutzen. Diese leichteren Maschinen sind effizienter im Verbrauch und auf der Jagd nach Altmittel einfacher zu transportieren und zu manövrieren.“

Die nächste logische Frage ist: Warum entscheidet sich Tervita unter der Vielzahl von Baumaschinenherstellern am heutigen Markt gerade für Volvo CE? Ohne zu zögern erklärt Sharpe: „Als Teil eines großen Unternehmens holen wir natürlich von allen Herstellern Angebote ein, wenn wir auf der Suche nach Trägermaschinen für unsere Scheren sind. Die letzten vier Maschinen, die wir gekauft haben, waren von Volvo. Ausschlaggebend dafür war ihr erstklassiges Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Angebot von Volvo ist sehr wettbewerbsfähig mit extrem zuverlässigen Maschinen zu niedrigen Betriebskosten. Deshalb erhielt Volvo den Zuschlag in den letzten vier Ausschreibungen.“

Derzeit besitzt das Unternehmen zehn Raupenbagger für seine hydraulischen Scheren sowie eine Reihe von Hilfsausrüstung, darunter Materialumschlagmaschinen, Paketierpressen, Radlader und Kompaktlader.

Wade Englesby, Operations Manager bei Tervita, ist mit den letzten Einkäufen bei Volvo sehr zufrieden. „Um in diesem Geschäft erfolgreich zu sein, muss man kosteneffektiv arbeiten“, sagt er. „Durch die Zusammenarbeit mit Volvo profitieren wir von verschiedenen Vorteilen, wie der Kraftstoffeffizienz oder der Größe und dem Gewicht der Maschinen. Wir setzen viele Maschinen abseits der Baustelle ein und Volvo schnitt in diesem Aspekt besser ab als alle anderen Marken. Wir beschlossen, Volvo eine Chance zu geben. Wir kaufen also eine Maschine und wissen Sie was? Die Kraftstoffeffizienz war super, aber noch viel besser war der Kundendienst. Das ist uns sehr wichtig, da uns ein Maschinenausfall teuer zu stehen kommt. Ich möchte daher Ausfallzeiten soweit es geht vermeiden und die Nutzungsdauer der Maschine verlängern. Und genau das ist es, was wir von Volvo und Strongco bekommen.“

DIE FAHRER GEFRAGT

Natürlich stellen wir dem Managementteam des Unternehmens diese wichtigen Fragen zu seinen Einkäufen bei Volvo. Aber was denken die Fahrer, die acht bis zehn Stunden in diesen Maschinen verbringen?

Quang Nguyen, der schon in seiner Heimat im südlichen Vietnam sowie in Hongkong, Macau und China und nun seit 30 Jahren in Kanada auf Schrottplätzen tätig war bzw. ist, arbeitet seit mehr als 35 Jahren mit Baggern und Scheren. Er ist anerkannter Experte auf dieser Kombination aus Raupenbagger und hydraulischer Schere. Sogar Genesis Hydraulic Shears und Raupenbaggerhersteller, unter ihnen auch Volvo CE, wenden sich bei Fragen ratsuchend an ihn.

Heute arbeitet Nguyen mit dem neuesten Kauf von Tervita, dem Volvo EC480D. „Ich habe alle Typen und Marken schon gefahren. Der Volvo ist sehr gut, er gefällt mir. Er hat viel Kraft, um die Schere zu bedienen. Das funktioniert sehr gut. Und die Kabine ist hervorragend. Ich sehe alles. Auch der Sitz ist für einen kleinen Mann wie mich sehr gut geeignet. Der Volvo ist große Klasse.“

Der 50-Tonnen-Raupenbagger Volvo EC480D mit 373 PS bietet die nötige Reichweite und Hubkraft sowie einen mehr als ausreichenden Hydraulikdruck, um Tervita als optimaler Scherenträger zu dienen. Mit einer Gesamtbreite von 363 cm



Stuart Sharpe, General Manager, Tervita



Wade Englesby, Operations Manager, Tervita

lässt er sich zudem leicht transportieren und eignet sich auch für enge Räume.

INTERESSANTE ZEITEN

Interessant ist sicherlich das passende Wort für den letzten Auftrag der Rail Salvage Division von Tervita. Im vergangenen Winter wurde das Team nach Churchill, Manitoba, an den Ufern der Hudson Bay im äußersten Norden Kanadas gerufen, wo es sich für die Hudson Bay Railway Company um ein schon länger zurückliegendes Zugunglück kümmern sollte. Das Unternehmen packte also seinen Volvo EC380E, ausgestattet mit einer hydraulischen Schere, ein und brachte ihn quer durch drei kanadische Provinzen bis nach Churchill, um die Überreste des Unglücks zu beseitigen und mehrere veraltete Triebwagen außer Betrieb zu nehmen. Der Schrott wurde anschließend direkt auf die Tervita-eigenen Triebwagen verladen und nach Süden an die Walzwerke in den USA geliefert.

Das war keine leichte Aufgabe: Die Maschine und die Crew waren 30 km südlich von Churchill in der Wildnis stationiert, es war minus 30 ° Celsius kalt und zu dieser Jahreszeit und in diesen Breiten gewinnt hat das Tageslicht nur wenig Chancen im Kampf gegen die Dunkelheit. Aber der EC380E leistete erstklassige Arbeit und der Auftrag war in Rekordzeit geschafft.

Scharpe resümiert: „Wir sind gezielt von den größeren Maschinen auf kleinere umgestiegen. Die Scheren der neuen Generation sind leichter und kräftiger und können auf 35- bis 40-Tonnen-Maschinen eingesetzt werden. Wir profitieren damit von geringeren Anfangsinvestitionen, niedrigeren Betriebskosten, höherer Kraftstoffeffizienz und der nötigen Agilität, um schnell vor Ort am Altmittel zu sein – ein wichtiger Wettbewerbsvorteil in unserem Geschäft. Wir sind sehr glücklich mit Volvo CE und Strongco als Händler.“

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

MIT LEICHTEM GEPÄCK

Knickgelenkte Dumper von Volvo sind die Fahrzeuge der Wahl im größten Braunkohletagebau Südosteuropas

von Oliver Halls



RUND UM DIE UHR IM EINSATZ

Die Provinz Stara Zagora in Landesinneren von Bulgarien hat reichhaltige Kohlevorkommen. Seit den frühen 1950er Jahren baut das staatliche Bergbauunternehmen Maritsa Iztok Braunkohle in der Region ab. Heute zählt es zu den größten Energieerzeugern in Südosteuropa mit einer Produktion von mehr als 23 Millionen Tonnen Kohle pro Jahr.

Ein Großteil der Kohle wird an drei nahe gelegene Wärmekraftwerke verkauft. Eins davon ist im Besitz des bulgarischen Staates; die beiden anderen gehören den US-Unternehmen ContourGlobal und AES, die rund 30 % des Stroms in Bulgarien erzeugen.

Damit der Kohlenachschub nicht abreißt – und damit Bulgariens Stromversorgung zum Erliegen kommt –, wird ein Großteil der Erdarbeiten von Globus durchgeführt, einem Subunternehmer mit Sitz in Stara Zagora, rund 50 km vom Bergwerk entfernt. Globus nutzt seine 60 Maschinen starke Flotte an Baggern und Radladern – unterschiedlicher Hersteller –, um das Deckgestein abzutragen, das Dicken zwischen 10 und 15 Metern erreicht, und die darunter liegende Braunkohle freizulegen.

„Bis vor kurzem nutzten wir Straßenlastwagen, um die Braunkohle vom Bergwerk zur Verarbeitungsanlage zu transportieren“, sagt Stoyan Rusev, General Manager bei Globus. „Die zermürende Arbeit machte es jedoch notwendig, dass die Lastwagen viele Stunden unter widrigen Bedingungen fahren, was mit hohen Wartungs- und Reparaturkosten sowie etlichen betrieblichen Problemen aufgrund von Ausfällen einherging.“

Die hohen Betriebskosten der Lastwagen veranlassten Globus, den Kauf mehrerer knickgelenkter Dumper der Premiumklasse für diese Aufgabe in Erwägung zu ziehen.

VORREITER

Globus testete mehrere Modelle unterschiedlicher Hersteller und entschied sich schließlich für Volvo CE als bestes Angebot. Volvo CE ist seit 2001 am bulgarischen Markt vertreten und arbeitet seit 2007 mit dem unabhängigen Händler Sigma Bulgaria zusammen. Seither baut die Marke eine solide Präsenz im Land auf. „Bei

knickgelenkten Dumpfern ist Volvo CE die beste Marke am Markt. Die Konkurrenz kann ihnen in Sachen Produktivität, Haltbarkeit und Kraftstoffeffizienz nicht das Wasser reichen“, sagt Rusev.

Seit Oktober 2015 hat Globus vier gebrauchte A40F importiert und fünf neue knickgelenkte Dumper A40G bei Sigma sowie einen kompakten Radlader L35G gekauft. Die Maschinen sind heute rund um die Uhr im Einsatz. Ziel ist es, 3 Millionen Kubikmeter Abraum pro Jahr abzutragen.

Der Einsatz rund um die Uhr bedeutet eine starke Beanspruchung der Maschinen, was hinsichtlich der Wartung gewisse Herausforderungen für Sigma mit sich brachte. „Die Dumper müssen alle 500 Betriebsstunden gewartet werden. Wenn die Maschinen jeden Tag rund um die Uhr im Einsatz sind, heißt das, dass jede Maschine alle 21 Tage gewartet werden muss“, erklärt Haris Bailas, General Manager bei Sigma Bulgaria. „Bei neun Maschinen steht also grob alle zwei Tage die Wartung einer Maschine an. Da es aber praktisch nicht machbar ist, dass alle paar Tage einer unserer Techniker zur Baustelle raus fährt, mussten wir uns eine andere Lösung überlegen.“

IMMER VOR ORT

Um einen bestmöglichen Service garantieren zu können, errichtete Sigma für 30.000 Euro ein Servicelager vor Ort und stellte einen Vollzeit-Wartungstechniker ein, damit Ausfallzeiten auf ein absolutes Minimum beschränkt werden. „Das Lager hat alle erforderlichen Ersatzteile vorrätig und der Techniker ist nah genug am Standort von Globus stationiert, dass er im Bedarfsfall schnell vor Ort ist“, ergänzt Bailas. „Er hat nicht viel Freizeit, aber als echter Workaholic stört ihn das nicht.“

„Wir erhalten bereits viel positives Feedback zu unserer Präsenz vor Ort von den Kunden und Unternehmen, die mit Globus zusammenarbeiten“, schließt Nicolas Broisin, Business Manager bei Volvo CE in Bulgarien. „Die Zuverlässigkeit und Produktivität unserer Maschinen fällt auf ebenso wie die Tatsache, dass wir für unsere Kunden keine Mühen scheuen. Unsere Arbeit in diesem Projekt ist ein echter Fortschritt für alle Beteiligten.“

DIE MARKE BAUT EINE SOLIDE PRÄSENZ AUF

HART AM WIND

Dank innovativer Technologie sind unsere Segelfans nun hautnah dabei

von Julia Zaltzman



Die dänischen Segler Nicolai Sehested und Peter Popp Wibroe vom Team Vestas Wind bei einer Live-Schaltung mit dem dänischen Fernsehsender TV2 Denmark per Inmarsat Uplink, Oktober 2014



Team SCA, Hafenrennen in Kapstadt, Oktober 2014

Das Volvo Ocean Race ist ein Gegensatz in sich, könnte man zu Recht behaupten. Einerseits ist es ein hochmoderner sportlicher Wettkampf, bei dem neueste Inmarsat-Satellitennetze in über 36.000 km Entfernung zum Einsatz kommen, um Yachten von gerade einmal 65 Fuß (19,81 Metern) Länge mithilfe eines Satelliten-Dome am Heck jedes Boots zu verfolgen, wie sie 3 Meter hohe Wellen mitten in den Meeren der Welt durchpflügen.

Andererseits unterliegt die gesamte Crew einer vollständigen Mediensperre für die Dauer des neunmonatigen Rennens, um die Möglichkeit einer Einflussnahme von außen zu unterbinden. Während also die Crew das Ruder der modernsten Hochseerennboote unseres Planeten in der Hand hält, ist sie vollständig abgeschnitten von der alltäglichen globalen Informationsflut des Internets.

„Die Crew kann Social Content vom Boot aus versenden, aber sie darf mit niemandem interagieren, da sie sonst Hilfe bekommen könnte“, erklärt Eric Ernst, IT Manager für die Zwischenstation des Volvo Ocean Race. Die Aufgabe besteht also darin, das Interesse

der Zuschauer für die Dauer des Rennens zu fesseln, auch wenn die Hauptdarsteller draußen auf See unerreichbar sind. „Konnektivität war immer unsere größte Herausforderung, denn nur so können wir von den Ereignissen an Bord berichten. Konnektivität ist Teil unserer DNA“, erklärt er.

FANCLUB

Neben der Sicherheit der Crew liegt der Hauptgrund für eine verbesserte Konnektivität in der Unterhaltung der Fans. Jedes Boot im Volvo Ocean Race hat einen Reporter an Bord (engl. On-Board Reporter oder OBR genannt), der die Geschichte des Rennens und der Crew dokumentiert. Der Reporter darf keinerlei Segelaufgaben übernehmen; er sendet ausschließlich qualitativ hochwertiges Filmmaterial an die Rennleitung und unterstützt die Erstellung redaktioneller Inhalte.

Beim letzten Rennen lieferten die Reporter zwar spannende Einblicke in das Leben auf hoher See, aber die Berichte waren mehr aus Sicht des OBR und weniger aus Sicht der Crew geschrieben. →

An Bord beim Abu Dhabi Ocean Racing mit den Seglern Ian Walker und Simon „SIF“ Fisher im Februar 2015



Rennleitung, Alicante, Spanien





Jordi Neves



Eric Ernst

Team Vestas Wind verlässt die Kapverdischen Inseln, Oktober 2014

Das Ziel lautet deshalb nun, dass der OBR weitgehend hinter der Kamera bleibt, erklärt Jordi Neves, der Chief Digital Officer des Volvo Ocean Race. Die Crew soll in ihrer Rolle als Botschafter der Marke stärker in den Vordergrund treten.

„Wir wünschen uns für das Rennen 2017-18, dass die Segler sich mehr darüber im Klaren sind, dass die Welt da draußen ihnen zuschaut“, sagt Neves. „Zum ersten Mal erhält die Crew ein Gerät, über das sie mit dem Publikum per Twitter, Facebook, Instagram und Snapchat interagieren kann. Die Antworten sind für die Crew nicht sichtbar, da sie keinen Zugang zu den Seiten hat. Wir möchten verhindern, dass Leser geheime Botschaften in ihren Antworten verbergen, die der Crew helfen könnten. Aber wir entwickeln ein System, das diese Art der einseitigen Kommunikation möglich macht.“

Die Rennleitung fungiert als Verbindung der Crew zur Außenwelt. „Der Raum in Alicante ähnelt einer NASA-Schaltzentrale. Hier werden einerseits die Sicherheit der Flotte gewährleistet und andererseits alle Inhalte und Meldungen von den Booten empfangen und weltweit verteilt. Von diesem Raus aus erzählen wir die Geschichte der Crew“, ergänzt Neves.

Wir hoffen, dass ein täglicher Auszug mit ihren persönlichen Statistiken und Medieneinträgen die Crew-Mitglieder bei Stange hält. Gleichzeitig entsteht so eine direkte Verbindung zwischen

Crew und Fans, sodass die Zuschauer daheim von einem Leben an Bord mit seinen Höhen und den Tiefen träumen und live dabei sein können.

Das Fan-Erlebnis endet hier jedoch nicht. Im Renndorf an jedem Zwischenstopp befindet sich ein Medienzentrum, in dem Ernst und sein Team Live-Übertragungen zusammenstellen. Das Material wird von Hubschraubern direkt an die Produktionstische gesendet, wo per Satelliten- und TV-Signal eine Live-Sendung entsteht.

„Alle unsere Entwicklungen müssen den extremen Bedingungen standhalten, denen die Yachten beim Rennen ausgesetzt sind“, erklärt Ernst. Diese verblüffende Unterhaltungsform, die bereits modernste Technologie nutzt, wird sich zwangsläufig immer weiter entwickeln.

„In der Zukunft möchten wir 360-Grad-Kameras, Virtual Reality und Augmented Reality einsetzen mit dem Schwerpunkt, wie wir als Zuschauer das Rennen wahrnehmen und wie Fans das extreme Leben an Bord am besten nachvollziehen können. All dies wird eine grundlegende Veränderung bewirken, wie wir die dramatischen Ereignisse auf See direkt zu den Menschen vor den heimischen TV-Geräten bringen.“

Für aktuelle Neuigkeiten und Video besuchen Sie volvoceanrace.com

MEHR KRAFT MEHR LEISTUNG



VIDEO



Die Bagger EC380E und EC480E von Volvo Construction Equipment sorgen mit ihrer außergewöhnlich hohen Grab- und Schubkraft für maximale Produktivität. Ausgestattet mit einem Tier-4-Final-/Stufe-IV-konformen Motor und dem einzigartigen ECO-Modus von Volvo vereinen diese Bagger eine um bis zu 9 % höhere Kraftstoffeffizienz mit überdurchschnittlicher Leistung. Der Volvo EC380E und EC480E: die ultimativen Kraftpakete für schwere Arbeiten

www.volvoce.com
http://opn.to/a/SP_EXC-E_D



Volvo Construction Equipment

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