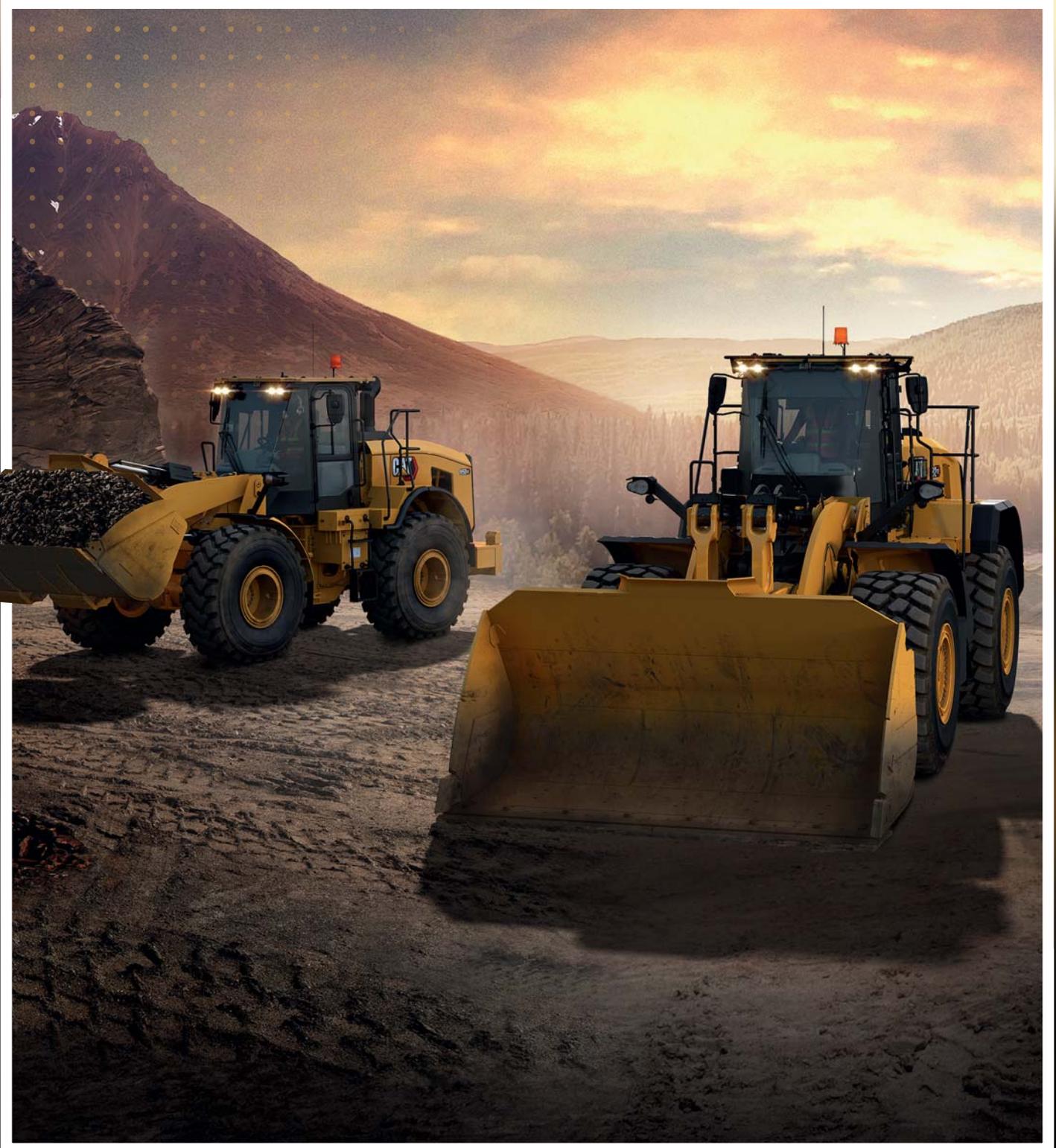


CAT[®] MAGAZINE

AUSGABE 1-2022 WWW.AVESCO.CH



MITTELGROSSE RADLADER DIE NÄCHSTE GENERATION IST DA •
AUS ALT WIRD NEU REVISION EINES SCHIFFSANTRIEBS •
PORTRÄT UNTERWEGS MIT SERVICETECHNIKER ROGER HUFSCHMID

avesco

CAT[®]



Inhalt



ERFOLGE VOR ORT

06
ÖSTERREICHS
"JAHRHUNDERTPROJEKT"
Schienenfahrmaschinen von Avesco helfen beim Bau eines der längsten Bahntunnel der Welt.



10
ERFOLG IN DER NISCHE
Die ART Kopp AG führt schweizweit Brecharbeiten durch.

18
AUSSERGEWÖHNLICHER ARBEITSPLATZ
Als Servicetechniker kommt Roger Hufschmid an Orte, zu denen sonst nur wenige Personen Zutritt haben.



INNOVATIONEN IN BEWEGUNG

04
NEUE RADLADER
Mit stufenlosem Getriebe zur höchsten Kraftstoffeffizienz ihrer Klasse.

20
ELEKTROMOBILITÄT
Ein vollelektrischer LKW sorgt für CO2-neutralen Transport zwischen den Filialen von Avesco Rent.



26
SMART ATTACHMENTS
Intelligente Lösungen für Anbaugeräte machen Kompakt- und Deltalader der D3 Serie noch produktiver.

VORWÄRTS DENKEN

16
EINE ABSICHERUNG FÜR DEN NOTFALL
Eine USV-Notstromanlage in der Kehrichtverbrennungsanlage Basel sichert das grösste Fernwärmenetz der Schweiz.

22
"EVER GIVEN", DER SUEZKANAL UND CATERPILLAR
Vor gut einem Jahr blockierte das Containerschiff während sechs Tagen den Suezkanal. Cat Kunden halfen bei der Bergung. Und auch sonst verbindet Caterpillar einiges mit der wichtigen Wasserstrasse.

IMPRESSUM:

Neben den obigen Artikeln finden Sie noch viele weitere Nachrichten und Meinungen in dieser Ausgabe. Anregungen zu Themen, die Sie interessieren, senden Sie bitte an die Redaktion unter anneloes.vanderschoot@darkgrey.eu

Cat Magazine erscheint dreimal pro Jahr und ist bei den Cat-Händlern in Europa, Afrika, Nahost und der GUS erhältlich. Senden Sie Ihre redaktionelle Korrespondenz bitte an Cat Magazine, Caterpillar S.A.R.L. 76, Route de Frontenex, Postfach 6000, 1211 Genf 6, Schweiz.

© 2022 Caterpillar. Alle Rechte vorbehalten. CAT, CATERPILLAR, LET'S DO THE WORK, die entsprechenden Logos, "Caterpillar Corporate Yellow", die Handelszeichen "Power Edge" und Cat-"Modern Hex" sowie die hierin verwendeten Unternehmens- und Produktidentitäten sind Markenzeichen von Caterpillar Inc. und dürfen nicht ohne Erlaubnis verwendet werden.

HERAUSGEBERIN: Aissa Green, Caterpillar S.A.R.L.
CHEFREDAKTEURIN: Anneloes van der Schoot **CHEFAUTOR:** Simon Taylor **ARTDIREKTION:** Tom Fincham, Maartje Hoppenbrouwers **KONZEPT UND GESTALTUNG:** Dark Grey Europe für Caterpillar S.A.R.L., darkgrey.eu **REGIONALER HÄNDLERKONTAKT:** helge.landberg@avesco.ch / www.avesco.ch



Sehr geehrte Geschäftspartner,

Die Vorkommnisse der vergangenen Monate in der Ukraine machen uns fassungslos. Im Vergleich zu dem Leid der dortigen Bevölkerung sind die Konsequenzen, die wir als Unternehmung in der Schweiz spüren: nichts. Unsere Gedanken sind ganz klar: Dass dem wahnsinnigen diktatorischen Treiben baldmöglichst ein Ende bereitet wird.

In dieser Zeit versuchen wir, uns weiterhin auf unsere Tätigkeit zu fokussieren. Das Heft, das Sie in den Händen halten, zeigt ein thematisches Potpourri der vielseitigen Aktivitäten von Avesco. Dabei leitet uns immer die Grundidee, Sie als Kunden zu unterstützen, noch effizienter zu werden. Von den neuen mittelgrossen Radladern bis zu unseren Hydraulikbaggern, die aktuell die Diesel-Champions im Markt sind.

Zentral in unserem Tun ist eine hocheffiziente Kundendienstorganisation mit topmotivierten und hervorragend ausgebildeten Servicetechnikern, wie der Beitrag über Roger Hufschmid in dieser Ausgabe zeigt.

Highlights sind immer auch innovative Lösungen, die wir für und mit unseren Kunden erarbeiten. Die «massgeschneiderten» Schienenfahrmaschinchen, derzeit beim Megaprojekt Koralmtunnel in Österreich im Einsatz, sind ein Beispiel. Die Remotorisierung des Transportschiffes «Corcelles» ein weiteres.

Dass wir in Freiheit leben und frei der Tätigkeit nachgehen können, für die wir uns begeistern, ist nicht selbstverständlich. Die Werte, die in der Ukraine verteidigt werden, sind auch unsere Werte. Wir sind der Hoffnung, dass die westliche Welt weiter vereint dafür einsteht.

Herzlichst

Stefan Sutter
CEO Avesco Gruppe

WAS INSPIRIERT UNSERE

Mitarbeiter



Rebecca Mulligan, Caterpillar

Rebecca kam 2015 als Teil des Event Management Teams ins Kunden- und Schulungszentrum von Caterpillar. Jetzt arbeitet sie als Marketing Communications Specialist in der Abteilung Building Construction Products für die Event-Durchführung in Europa. Ihr Lieblings-Caterpillar-Event war die Organisation des Finals der Cat European Operator Challenge 2019 in Málaga. Rebecca hat einen Abschluss in Psychologie, interessiert sich für Inneneinrichtung und reist gerne mit ihrer Tochter durch Grossbritannien.



Marina Jordan, Caterpillar

Marina ist in der Slowakei geboren, in Südfrankreich aufgewachsen und hat anschliessend in Belgien, Irland, Spanien und Dubai gelebt, bevor sie zu Caterpillar nach Genf kam. Ihre Fachbereiche sind digitales Marketing, das Einbinden von Zielgruppen sowie globale Einführungskampagnen für Kunst und Kultur, Luxusartikel und Hospitality. Zu ihren Aufgaben bei Caterpillar gehören die Planung von Marketingkommunikationen, Einführungsstrategien für neue Produkte und Leadgenerierung. Sie liest gerne Krimis, macht Bikram-Yoga, interessiert sich für bildende Kunst und mag Hunde.

Die nächste Generation mittelgrosser Radlader

EINE KLASSE FÜR SICH

JOB-8-TECHNOLOGIE
inklusive
Schaufelfüllautomatik
für gleichbleibende
hohe Füllfaktoren

**FAHRER-ID UND
INTEGRIERTES
ANWENDUNGSPROFIL**
zum Anpassen
und Speichern von
Einstellungen

WARTUNGSKOSTEN
wurden deutlich um bis
zu 35 % gesenkt. Das ist
gleichzeitig ein Beitrag
zu mehr Nachhaltigkeit.

**AUTOMATISCHE
TRAKTIONSKONTROLLE**



Video:
[youtube.com/
watch?v=Cvo9sW_50v4](https://www.youtube.com/watch?v=Cvo9sW_50v4)

Die nächste Generation mittelgrosser Cat-Radlader definiert Leistung und Produktivität neu. Die vier neu vorgestellten Modelle tragen die Bezeichnungen 980, 980 XE, 982 und 982 XE.

Sie vereinen in sich das Beste der M-Serie und eine Vielzahl weiterer Funktionen, Optionen und technologischer Entwicklungen, die zur Steigerung der Effizienz und zur Senkung der Vorhalte- und Betriebskosten beitragen.

Das Fazit? Wer eine vielseitig einsetzbare, smarte Maschine sucht, die neben der besten Kraftstoffeffizienz ihrer Klasse einen effizienteren Betrieb, mehr Fahrerkomfort und geringere Wartungskosten bietet, der ist mit diesen neuen, mittelgrossen Radladern am Ziel angekommen.

"Die Maschinen sind im Vergleich zu den Vorgängern und zum Wettbewerb nach wie vor leistungsstark, aber sehr

genügsam beim Kraftstoffverbrauch", sagt Jens Christian Bang, Caterpillar-Produktmarketingberater für mittelgrosse Radlader in Europa, Afrika und Nahost. "Das stufenlose Getriebe bietet die höchste Kraftstoffeffizienz in seiner Klasse. Schaltvorgänge erfolgen sanft und nahtlos."

Obwohl es sich um relativ neue Maschinen handelt, gibt es bereits Kunden-Feedback: "Wir haben durchweg äusserst positive Rückmeldungen auf unsere Anfragen erhalten", weiss Thierry Brasseur, Caterpillar-Produkt- und -Anwendungsspezialist in Europa. "Besonders die neue Fahrerkabine, die modernisierte Bedienung und die höhere Sicherheit werden geschätzt und gelobt." ■

Mehr Infos:
Hans-Ulrich Wehrli, Produktverantwortlicher
062 915 80 18
hans-ulrich.wehrli@avesco.ch



GERINGERE
WARTUNGSKOSTEN



EINFACHE BETRIEBUNG UND
ARBEITSWIRKUNGSGRAD



KLASSENBESTE
KRAFTSTOFFEFFIZIENZ



VIELSEITIGKEIT



FAHRERKOMFORT

Die Modelle **980 XE**
und **982 XE** bieten
bis zu **35%**
bessere
Kraftstoffeffizienz



„ Die Maschine ist einfach zu bedienen. Es gibt zwei Touchscreens. Alle Einstellungen können angepasst werden: Getriebe, Hubdämpfung, Abkippsgeschwindigkeit. Ich nutze die Wägesystemtechnologie. Die Angaben stimmen mit unseren Waagen überein. Obwohl wir es mit sehr harten, dichten Materialien zu tun haben, arbeitet die Maschine noch immer ausserordentlich gut.“

Jürgen Schneidhofer – 982 XE
Maschinist bei Rohrdorfer



„ Der 980 XE ist eine schicke Maschine, viel ruhiger als der 980K. Der Kraftstoffverbrauch ist ebenfalls niedrig. Beim 980K habe ich 27 bis 28 Liter gebraucht, jetzt sind es nur noch 16,2 Liter – obwohl ich ständig bergauf und bergab fahre und weite Strecken zurücklege. Mit dem 980 XE und dem stufenlosen Getriebe sind die Schaltvorgänge butterweich. Man merkt kaum, wenn die Maschine hochschaltet. Der Joystick liegt gut in der Hand und erlaubt eine präzise Bedienung. Besser geht es nicht.“

Dietmar Rinnebach – 980 XE
Maschinist bei Lukas Gläser



„ Wir haben den 980er jetzt zehn Monate lang jeden Monat etwa 200 Stunden im Einsatz gehabt. Ich habe schon gewusst, dass es eine tolle Maschine ist, aber die Realität hat all unsere Erwartungen übertroffen – bei Tempo, Kraftstoffverbrauch und Zuverlässigkeit. Ich hatte keine Probleme. Am besten gefällt mir am 980er das Nutzlastsystem. Es ist für mich neu. Das System arbeitet exakt und zuverlässig. Ich kann den 980er uneingeschränkt weiterempfehlen, denn es handelt sich um eine grossartige Maschine.“

Giovanni Testa – 980
CEO bei Fratelli Testa



„ Die neuen 360-Grad-Kameras sind eine fantastische Ergänzung zu den hervorragenden Spiegeln. Mit der Abkipps-Automatik wiegt die Maschine die letzte Schaufelladung ab. Ich muss mich nicht herantasten, sondern die richtige Materialmenge wird vorgegeben. Mir gefällt auch die neue Kabine. Sie bietet viel mehr Platz. Ich bin grösser als viele und kann den Sitz endlich weiter zurückstellen und bequem arbeiten. Der Sitz schmiegt sich viel besser an den Körper an. Nach 9, 10 oder gar 11 Stunden Arbeit ist man nicht mehr so müde wie früher.“

Anthony Manford – 980
Maschinist bei Breedon



SCHIENENFAHRMISCHER IM EINSATZ AM KORALMTUNNEL

BETON FÜR ÖSTERREICHS “JAHRHUNDERTPROJEKT”



Bis voraussichtlich 2025 entsteht mit dem Koralmtunnel in Österreich der sechstälngste Eisenbahntunnel der Welt. Mit dabei: 20 speziell für dieses Projekt gebaute Schienenfahrnischer, konstruiert und entwickelt bei Avesco in Langenthal.

33 Kilometer lang wird der Koralmtunnel. Damit schafft er es in die Champions League der Eisenbahntunnel. Nur fünf sind weltweit noch grösser. Ein “Jahrhundertprojekt”, nennt ihn der Chef der österreichischen Bundesbahnen.

Damit die Züge dereinst fix und sicher durch den Tunnel fahren können, braucht es ein stabiles Gleisbett – und darunter sehr viel Beton. Seit Dezember 2021 wird der Tunnelboden – die sogenannte Sohle – betoniert.

Um den Beton vom Betonwerk, das circa 4 km vom Tunneleingang entfernt liegt, in den Tunnel zu transportieren, wählte man ein spezielles Verfahren. Schienenfahrnischer bestehend aus einer Fahrnischereinheit und einem Schienenwagen werden von einer Diesellokomotive angeschoben, bis die Spitze der Komposition an der gewünschten Stelle im Tunnel angekommen ist. Von dort aus wird der Beton mittels Pumpen und Leitungen rund 300 m weiter in den Tunnel transportiert. Anschliessend startet das Betonieren schrittweise zurück, bis man wieder am vordersten Mischer angekommen ist. In jeden

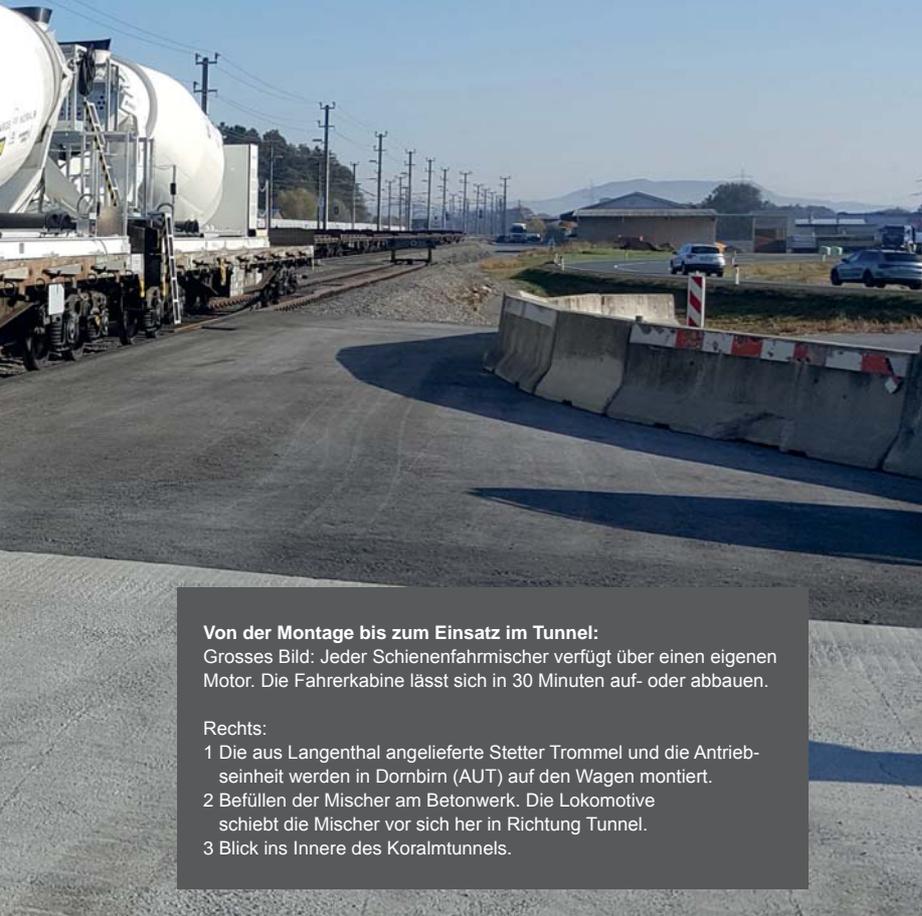
Mischer passen 15 m³ Frischbeton. Eine ganze Schicht benötigen die Tunnelbauer, um die vier Trommeln zu leeren. Der schnell erhärtende Beton ist dann schon bereit für die Gleisbauer, welche die Schienen legen.

Konstruiert wurden die Schienenfahrnischer vom Team Fahrzeugbau bei Avesco TEC in Langenthal. Leiter André Schafer: “Jeder Wagen verfügt über eine eigene Antriebseinheit. Wir arbeiteten dafür eng mit den Kollegen aus dem Bereich Energiesysteme zusammen.” Zudem legte man grossen Wert auf Sicherheit und sehr einfache Bedienung, um vor allem beim Schichtwechsel einen reibungslosen Betrieb gewährleisten zu können. Zahlreiche visuelle Sicherheitssysteme wurden verbaut.

Und auch für die Zeit nach dem Einsatz am Koralmtunnel sind die Schienenfahrnischer bestens vorbereitet: Durch einen Modulbau mit eigenem 40-Fuss-Grundrahmen, vorgesehen für den einfachen Strassentransport und anschliessende Befestigung auf einem anderen Trägergerät, sind alle 20 Einheiten einzeln und autonom einsetzbar. ■



André Schafer



Von der Montage bis zum Einsatz im Tunnel:

Grosses Bild: Jeder Schienenfahrmischer verfügt über einen eigenen Motor. Die Fahrerkabine lässt sich in 30 Minuten auf- oder abbauen.

Rechts:

- 1 Die aus Langenthal angelieferte Stetter Trommel und die Antriebseinheit werden in Dornbirn (AUT) auf den Wagen montiert.
- 2 Befüllen der Mischer am Betonwerk. Die Lokomotive schiebt die Mischer vor sich her in Richtung Tunnel.
- 3 Blick ins Innere des Koralmtunnels.



“Jeder Schienenfahrmischer verfügt über einen eigenen Antrieb. Bei der Entwicklung der Antriebseinheit arbeiteten wir eng mit unseren Kollegen aus dem Bereich Energiesysteme zusammen.”

André Schafer, Leiter Fahrzeugbau bei Avesco

Mehr Infos:

André Schafer, Leiter Fahrzeugbau

☎ 062 915 81 64

✉ andre.schafer@avesco.ch | avesco.ch

ANTRIEBSREVISION FÜR "LE CORCELLES"

AUS ALT MACH NEU – IN 6 WOCHEN

Avesco Techniker bringen die Antriebseinheit des Transportschiffs mit moderner TWIN DISC Kupplung und fortschrittlichem Stufe V Cat® C4.4 Motor in neuwertigen Zustand.

Die kleinen Wellen auf dem Neuenburgersee glitzern in der Frühlingssonne. Ruhig röhrt der Motor unter dem strahlend blau lackierten Gehäuse auf der Rückseite der "Corcelles". Es ist ein auffälliger Farbtupfer: Das Gehäuse schaut aus wie neu. Es beherbergt die Antriebseinheit des rund 80 Tonnen schweren Schiffs mit Baujahr 1988.

Aussen, aber vor allem im Innern des Gehäuses steckt viel Neues. Von September bis Oktober 2021 haben Avesco Techniker um Service- und Marinespezialist Peter Gurtner eine Komplettrevision des Antriebs durchgeführt.

NIEDRIGER KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Herzstück des Projektes ist der Ersatz der elektrisch geschalteten Antriebskupplung durch eine neue hydraulische

Kupplung sowie der Einbau eines neuen Cat Motors der neuesten Generation mit EU Emissionsstufe V und 129 kW Leistung. Die neue Motorentechnologie senkt den Kraftstoffverbrauch deutlich und erzielt niedrigere Lärmemissionswerte. Letztere sind insbesondere bei Ufer- und Hafenreparatureinsätzen relevant, für die das Schiff eingesetzt wird. Die Antriebssteuerung wurde durch eine moderne Einheit mit benutzerfreundlichen Bedienelementen ersetzt. Das Chassis der Antriebseinheit wurde konstruktiv an den neuen Motor angepasst.

Die Anschlusspunkte der Kupplung waren vorgegeben und konnten nicht verschoben werden, was angesichts der Platzverhältnisse eine Herausforderung darstellt. Hier erweist sich die kompakte Bauweise der neuen Cat Motoren als Vorteil. ■

Revision im Zeitraffer
bit.ly/36rChol



Mehr Infos:

Jürg Eyer, Leiter Verkauf
☎ 062 915 82 48
✉ juerg.eyer@avesco.ch
avesco.ch



DER AUFTRAGGEBER: THIBAUT SCHÖNHARDT, LA POISSINE SA

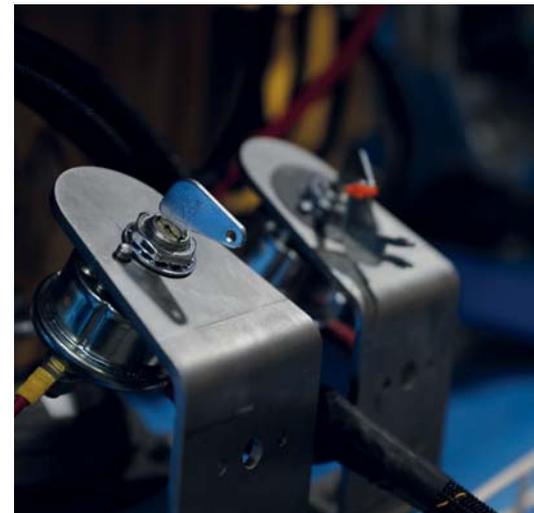
“Der Motor der ‘Corcelles’ war nach rund 11'000 Betriebsstunden in die Jahre gekommen. Mit der Remotorisierung verfolgten wir als oberstes Ziel, den Treibstoffverbrauch und damit die Betriebskosten zu senken. Als Folge davon reduzieren wir gleichzeitig den CO₂ Ausstoss – der ökologische Aspekt ist uns als Unternehmen wichtig. Ein weiteres Kriterium ist der Preis. Bereits 2020 arbeiteten wir mit Avesco für die Remotorisierung unseres Schiffes ‘Onnens’ erfolgreich zusammen. Der Kundendienst ein sehr grosser Pluspunkt.

Wie schon bei der Remotorisierung der ‘Onnens’ sind wir auch bei der ‘Corcelles’ sehr zufrieden mit den ersten Erfahrungen nach dem Projektabschluss. Neben den genannten Hauptzielen, die wir erreicht haben, konnten wir auch 3 km/h an Fahrtgeschwindigkeit gewinnen. Das ist für ein Fahrzeug mit 80 t Einsatzgewicht, das bis zu 200 t Last aufnehmen kann, nicht zu vernachlässigen.”



Thibaut Schönhardt

BLICK IN DIE WERKSTATT





VOM SEELAND HINAUS IN DIE SCHWEIZ

ALS LOHNUNTERNEHMERIN FÜR BRECHARBEITEN HAT DIE ART KOPP AG IHRE NICHE GEFUNDEN

Diese Spezialisten kennen jeden Kniff, um in kürzester Zeit Abbruchmaterial kleinzukriegen. Jetzt wurde der Maschinenpark erneuert.

Um die 600 Kiesgruben dürfte es in der Schweiz geben. In den allermeisten wird nicht nur Kies abgebaut, sondern auch angeliefertes Abbruchmaterial aus der regionalen Bauwirtschaft für die Wiederverwertung aufbereitet. Den grössten Teil machen dabei Abbruchbeton und Mischabbruch aus, in dem neben Beton zum Beispiel auch Backsteine und Natursteinmauerwerk enthalten sind.

Dieses Abbruchmaterial ist der Rohstoff, mit dem Robert Kopp und Rolf Zoss aus dem Berner Seeland in rund 24 Jahren ein sehr erfolgreiches Unternehmen aufgebaut haben, die ART Kopp AG.

Ihnen kam seinerzeit die zündende Idee, die Zerkleinerung des Abbruchmaterials als Dienstleistung anzubieten. Hintergrund: Viele der Schweizer Kiesgruben sind eher klein, haben vielleicht pro Jahr 10'000 bis 20'000 m³ Material, das es "kleinzumachen" gilt. "Das ist viel zu wenig, damit sich die Investition in das dafür notwendige Gerät lohnt", sagt Geschäftsführer Rolf Zoss. Denn für die Aufbereitung braucht man Brechanlagen, leistungsstarke Bagger und Radlader. Für all die kleinen und mittleren Grubenbetriebe übernimmt Kopp diese Arbeiten – überall in der Schweiz.

Damit das Geschäft funktioniert, sind robuste und leistungsfähige Maschinen entscheidend. Im vergangenen Sommer hat die ART Kopp AG daher den Maschinenpark umfassend erneuert: mit drei neuen Cat® 336 Hydraulikbaggern der nächsten Generation mit 38.7 Tonnen

Einsatzgewicht und einem Radlader 966M XE. Alle Maschinen wurden mit Blick auf das sehr spezifische Anwendungsgebiet ausgewählt (siehe Bildlegenden).

So wichtig die Maschinen sind, der grösste Erfolgsfaktor bleibt doch der Mensch. "Das A und O ist das richtige Dosieren beim Einfüllen des Materials in die Brechanlage", sagt Rolf Zoss. Gibt der Maschinist mit dem Bagger zu viel hinein, blockiert die Maschine. "Deshalb sind wir froh, langjährige Maschinisten an Bord zu haben, die dieses Wissen mitbringen und es an neue Kollegen weitergeben können." ■

Bildlegenden:

1 Die neuen Bagger wurden mit Schnellwechselsystemen von Steelwrist ausgerüstet | 2 Blick vom Jura ins Berner Seeland, wo sich in Studen BE der Sitz der Firma befindet | 3 Zehn Mitarbeitende zählt die ART Kopp AG | 4 Gute Stimmung bei der Maschinenablieferung und Instruktion: Unternehmensgründer Robert Kopp (r.) mit Geschäftsführer Rolf Zoss, Avesco Verkaufsberater Richard Renfer und Technischer Leiter Steve Zoss (v.l.) | 5, 6 Optimale Transportfähigkeit durch die Ausführung mit 2'990 mm Maschinenbreite

Mehr Infos: [Thomas Schär](#),
Produktverantwortlicher

☎ 062 915 80 21

✉ thomas.schaer@avesco.ch | avesco.ch



"Für uns ist Zuverlässigkeit fast alles. Die eingesetzten Maschinen müssen Kraft haben, robust und gleichzeitig schnell sein. Und wenn es notwendig ist, muss der Servicetechniker rasch vor Ort sein, egal wo in der Schweiz wir gerade arbeiten. Avesco ist dort sehr stark. Auch deshalb haben wir mittlerweile die fünfte Generation Cat Maschinen."

Rolf Zoss, Geschäftsführer ART Kopp AG





KOMPAKTER KOLLEGE IM RECYCLING

RADLADER CAT® 906M IM SCHWEIZER EINSATZ

In städtischer Umgebung eine leistungsfähige Recyclingorganisation zu betreiben, ist eine Herausforderung. Die Lottner AG setzt dafür auf Kompaktheit – was die baulichen Installationen am Standort in der Stadt Basel betrifft ebenso wie im Maschinenpark mit dem neuen Radlader 906M.

Christian Blind ist im Recyclingbusiness ein "Alter Hase". Seit mehr als 30 Jahren ist der Elsässer am Basler Hauptsitz der traditionsreichen Lottner AG angestellt. Die 1896 gegründete Firma gehört zur national tätigen Paprec Schweiz, die mit acht weiteren Spezialunternehmen im Bereich Recycling und Datenvernichtung aktiv und an den Standorten Basel, Birsfelden, Buchrain, Dällikon, Genf und Oftringen vertreten ist.

"Wir nehmen hier jeden Tag grosse Mengen Recyclingmaterial an. Hauptsächlich Karton und Papier. Da der Platz an diesem Standort mitten in der Stadt Basel sehr beschränkt ist, müssen wir das Material schnell verarbeiten", sagt Teamleiter Blind.

Eine Schlüsselrolle spielt dabei seit Januar 2021 der kompakte Radlader Cat 906M. Die Maschine verfügt über mehrere Merkmale, die sie für den Einsatz in sehr engen Arbeitsumgebungen prädestinieren. Zum

Beispiel das Knickgelenk, die kompakten Masse und die hervorragende Sicht auf die Arbeitsausrüstung. "Sie ist generell sehr gut und einfach zu manövrieren, was uns bei diesen Platzverhältnissen natürlich entgegenkommt", sagt Christian Blind.

Der Radlader wurde von Avesco für die Recyclinganwendung mit einem Schutzgitter vor der Frontscheibe ausgerüstet. Hauptaufgabe der Maschine ist der Transport des angelieferten Materials zum Förderband. Hinzu kommen Sortieraufgaben.

Um diese speditiv erledigen zu können, wählte Lottner als Anbauwerkzeug eine Klemmschaufel, unter der Belegschaft auch "Krokodilschaufel" genannt. "Sie ist enorm hilfreich. Zum einen für das Sortieren. Andererseits aber auch, weil wir einen Teil der Kartonagen und des Papiers in Packs erhalten, die mit Stahldraht verschnürt sind. Sie mit der Drahtschere per Hand aufzuschneiden, kann



“Dieser Radlader ist wendig und leicht zu bedienen. Wir setzen ihn sehr vielseitig ein. Im Materialumschlag, zum Sortieren und um Camions zu beladen. Man kann nichts anderes sagen – es ist einfach eine tolle Maschine.“

Christian Blind, Teamleiter Lottner AG



recht schwer sein. Mit der Klemmschaufel hingegen geht es super einfach”, sagt Christian Blind.

Die Wartung der Filter ist in einem Recyclingbetrieb aufgrund des Feinteilegehalts in der Luft ein wichtiges Thema. Auch hier kommen Vorzüge des 906M zum Tragen, erklärt Hans-Ulrich Wehrli, Produktverantwortlicher für Radlader bei Avesco. “Alle Wartungspunkte sind einfach zugänglich, so dass die Tageskontrolle schnell und unkompliziert durchgeführt werden kann. Der 906M ist eine sehr einfache und gleichzeitig höchst robuste Maschine. Ein perfektes Modell für eine Anwendung wie hier.” ■

Mehr Infos:

Hans-Ulrich Wehrli, Produktverantwortlicher

☎ 062 915 80 18

✉ hans-ulrich.wehrli@avesco.ch

www.avesco.ch/radlader



MAULINI SA MIT GROSSPROJEKT AM FLUGHAFEN GENF

BETONIEREN HOCH ÜBER DEN DÄCHERN VON GENF

Vernier im Westen des Kantons Genf ist Schauplatz eines der derzeit grössten urbanen Entwicklungsprojekte in der Metropolregion um die Rhônestadt. Wichtiger Helfer bei den Arbeiten ist der separate Verteilermast SCHWING SPB 35.

Nach Realisierung könnte das "grand projet Châtelaine" 4'500 neue Wohnungen und 2'500 neue Arbeitsplätze in das Gebiet bringen, das sich derzeit als riesige Baustelle präsentiert. An einem Teilprojekt nahe des Flughafens Genf ist die Maulini SA aus Satigny GE beteiligt.

Auf dem Dach des entstehenden Gebäudekomplexes steht Joseph Arson, Technischer Direktor bei Maulini SA, und blickt über die Baustelle. Insgesamt bringt sein Unternehmen rund 40'000 m³ Beton ein. Hier kommt der separate Verteilermast SPB 35 von Schwing ins Spiel, den das Maulini-Team einsetzt.

AUF FÜR MAUERN GEEIGNET

Gegenüber dem Transport des Betons in einer Mulde mit einem Kran erlaubt der Verteilermast nicht nur das effiziente Verteilen auf dem Stockwerkboden. In immer mehr Fällen nutzt Maulini SA ihn auch für das Betonieren der Mauern. "Dafür bräuchten wir sonst eine zusätzliche Anlage hier oben", sagt Polier José Dias. Auch der Personaleinsatz spielt eine Rolle: "Mit dem Verteilermast benötigen wir auf einer Baustelle wie hier einen einzigen Maschinisten für die gesamte Betonförderung. Mit Kran wären es eine bis zwei Personen mehr." Die Arbeit ist sicher, denn das Entgegennehmen, Ab- und Festkoppeln der Eisenmulden am Kran entfällt.

"Mit dem Verteilermast benötigen wir auf der Baustelle nur einen einzigen Maschinisten für die gesamte Betonförderung."

José Dias, Polier bei Maulini SA

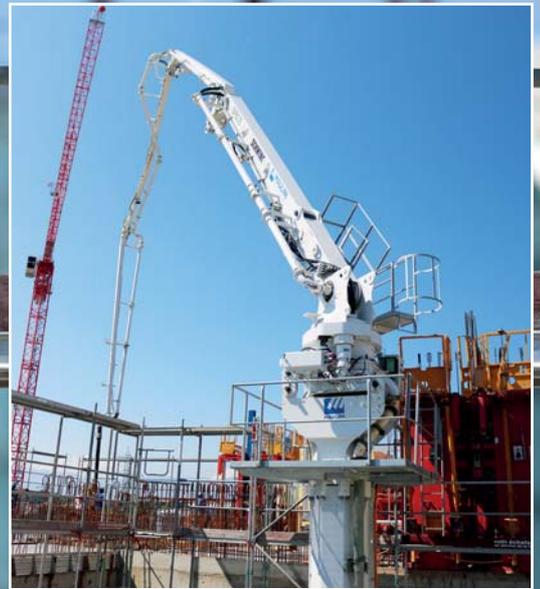
"Schnelligkeit wird für uns immer wichtiger. Das ist ein Plus-punkt dieser Anlage. Auf unserer vorherigen Baustelle konnten wir unter anderem durch sie den Zeitplan um einen ganzen Monat verkürzen", so Joseph Arson. Und: Betontransport mit Kran ist kostenintensiver – "denn der Kran ist dann vollständig für diese Arbeit belegt und blockiert zusätzlich andere Kräne, die sich nicht bewegen können." ■

Mehr Infos:

Claude Jeanneret, Verkaufsberater

☎ 079 709 07 25

✉ claudio.jeanneret@avesco.ch | avesco.ch



Der Verteilermast SPB 35 auf der Baustelle in Vernier.

Scannen & lesen:
Ausführlicher Bericht
bit.ly/spb35



VERTEILERMAST SCHWING SPB 35



Klettert mit
Die Mastsäule lässt sich durch den Einbau von Mastelementen verlängern.



Steuerung
Präzises Lenken erlaubt das individuell einstellbare Ansprechverhalten der Funkfernbedienung.



Reichweite
Der SPB 35 bietet eine Reichweite von 34.65 m. Damit kann die gesamte Gebäudegrundfläche abgedeckt werden.

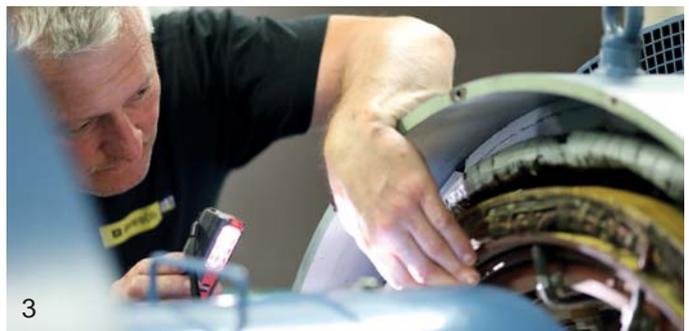


Fotograf: Christian Flierl

EINE ABSICHERUNG FÜR DEN NOTFALL

Die Kehrlichtverwertungsanlage Basel produziert Dampf und Wärme für das grösste Fernwärmenetz der Schweiz.

Eine dynamische USV-Notstromanlage von Avesco sichert das System gegen Stromausfälle.



Verwinkelt sind die Gänge auf dem Werksgelände der Kehrichtverwertungsanlage (KVA) Basel. Nur gut, dass mit Fabian Bron ein Kenner den Besucher ohne Umwege direkt ans Ziel führt. Bron arbeitet seit 2019 bei den Industriellen Werken Basel (IWB) als Leiter Instandhaltung Elektro der KVA.

In der KVA Basel werden pro Jahr rund 235'000 Tonnen Abfall umweltgerecht entsorgt und thermisch verwertet. Die Abwärme, die bei der Verbrennung entsteht, nutzen die IWB zur Herstellung von Energie: Fernwärme, Dampf und Strom. "Die Apparaturen, mit denen wir die Produktion steuern, benötigen Strom", erklärt Bron. Strom, der aus dem regulären Elektrizitätsnetz kommt.

DOCH WAS, WENN DAS EINMAL NICHT DER FALL IST?

Gebe es einen Blackout, stünde vieles in der KVA still – und ebenso bei den Abnehmern der Fernwärme und des Dampfes. "Einige unserer Kunden in der Industrie können ein solches Risiko nicht eingehen. Der Schaden bei einem Stromausfall wäre zu hoch. Deshalb haben wir eine solche Anlage", sagt Bron. Die Anlage steht direkt vor uns in einem langen, schmalen und sehr sauberen Raum. Die "dynamische USV-Anlage", so der Fachbegriff, sorgt für eine jederzeit konstante und fehlerfreie Spannungsversorgung. Schon kleine Unregelmässigkeiten im regulären Stromnetz, die oft nur Millisekunden andauern, können elektronische Bauteile schädigen und grosse Anlagen ausser Betrieb setzen.

Die Aufgabe einer USV-Notstromanlage ist es, stets einen Zustand wie bei einwandfrei funktionierendem Netz zu gewährleisten. Dafür wirkt in ihr ein Zusammenspiel von Magnetismus zwischen der Drossel und dem Generator. Dieses Zusammenspiel ist in der Lage, die meisten Netzfehler herauszufiltern. In manchen Situationen jedoch ist zusätzliche Energie notwendig, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Dies erkennt die USV-Anlage und zieht automatisch den Kurzzeitenergiespeicher hinzu:

die sogenannte Induktionskupplung. Überschreitet der Ausfall eine bestimmte Dauer, wird rechtzeitig und automatisch die nächste Absicherung aktiviert: der Dieselmotor der Anlage, welcher den Generator antreibt, der dann den benötigten Strom erzeugt, bis das Netz wieder stabil ist.

Da die USV-Anlage die letzte Sicherung vor einem Totalausfall darstellt, ist die Zuverlässigkeit das entscheidende Qualitätskriterium. Sie wird einerseits durch die Anlagenkonfiguration und -konstruktion gewährleistet. Andererseits aber auch durch die Wartung. Gewisse Schlüsselteile werden nach einer festgelegten Zeit geplant ausgetauscht – man spricht von Präventivwartung. "Dadurch gibt es keine ungeplanten Unterbrüche und der Ersatz unter anderem von Filtern oder das Erneuern des Schmieröls kann in einem kontrollierten Wartungsfenster erfolgen", sagt Gian Franco Broggi, Leiter Verkauf Notstrom- und USV-Anlagen bei Avesco.

Die Anlage der KVA Basel wird pro Quartal einmal durch Avesco Spezialisten gewartet, der Dieselmotor einmal jährlich. Alle fünf Jahre wird die Anlage einer präventiven Teilrevision unterzogen. All das stellt sicher, dass sie ihre Aufgabe erfüllen kann. "Die USV-Anlage ist ein wichtiger Bestandteil, damit wir bei den notstromberechtigten Einrichtungen eine Anlagenverfügbarkeit von praktisch 100 Prozent sicherstellen und unsere Kunden somit jederzeit mit der gewünschten Energie beliefern können", so Fabian Bron. ■

Scannen & lesen:
Ausführlicher Bericht
bit.ly/kvabasel



Mehr Infos:

Gian Franco Broggi, Leiter Verkauf

☎ 062 915 82 15

✉ gianfranco.broggi@avesco.ch

www.avesco.ch/notstrom



1 Fabian Bron, seit 2019 Leiter Instandhaltung Elektro der KVA.

2 Blick in den Müllbunker der KVA Basel.

3 Avesco Servicetechniker Walter Lüthi bei Wartungsarbeiten an der Induktionskupplung der USV-Anlage.



Unterwegs mit ... Roger Hufschmid, Servicetechniker

**“MAN KOMMT AN ORTE,
ZU DENEN NUR WENIGE
MENSCHEN ZUGANG HABEN”**

Seit 2019 arbeitet der 39-jährige Roger Hufschmid aus Zufikon AG als Servicetechniker bei Avesco. Sein Tätigkeitsgebiet umfasst Wartung, Reparatur und Revisionen von Cat Motoren. Unsere Fragen beantwortete der Familienvater und begeisterte Gleitschirmflieger während einer Pause an seinem aktuellen Einsatzort: im grössten Rangierbahnhof der Schweiz in Dietikon.

Cat Motoren sind vielseitig einsetzbar: im Spital, auf dem Schiff, im Data-center einer Grossbank oder bei der Flugsicherung. Entsprechend abwechslungsreich ist die Arbeitsumgebung von Roger Hufschmid.



Worum geht es bei Ihrem aktuellen Projekt?

Ich führe eine 1'440 Stunden Wartung an einer Rangierlokomotive durch. Es ist eine hochmoderne Lok, die über zwei Power Packs verfügt. In jedem Pack ist ein Motor und ein Generator verbaut. Bei diesem Projekt arbeite ich mit dem Hersteller der Lokomotive und unserem Partner Zeppelin – dem Händler von Cat Motoren in Deutschland – zusammen. Zeppelin hat die Power Packs zusammengestellt.



Was fasziniert Sie an Ihrem Beruf?

Ganz klar, die Abwechslung. Cat Motoren sind an unterschiedlichsten Orten im Einsatz. Im Spital, auf dem Schiff, im Datacenter einer Grossbank oder bei der Flugsicherung. Man kommt an interessante Orte, zu denen nur wenige Menschen Zugang haben. Es wird wirklich nie langweilig.

Worauf kommt es in Ihrem Job besonders an?

Vorausschauendes Handeln hat oberste Priorität. Von vielen der Fahrzeuge, Maschinen und Anlagen, in denen unsere Motoren laufen, hängt sehr viel ab. Der Motor in einer Notstromanlage muss im Bedarfsfall funktionieren, ohne Wenn und Aber. Deshalb ist es so wichtig, dass wir auch Routinearbeiten sehr sorgfältig ausführen. Wichtig ist ausserdem eine gute Kommunikation mit dem Kunden, Partnern wie im aktuellen Projekt den Kollegen von Zeppelin sowie auch meinen Arbeitskollegen bei Avesco. Gemeinsam findet man schneller optimale Lösungen.



Eine Sache, die in Ihrem Servicefahrzeug nie fehlen darf?

Gute Musik. Am liebsten Rock.

Was tun Sie, wenn Sie nicht als Servicetechniker unterwegs sind?

Am liebsten verbringe ich Zeit mit meiner Familie und treibe Sport. Vor allem Laufsport – Marathon und kürzere Distanzen – und Gleitschirmfliegen. Beides kann man auch kombinieren, das nennt sich Hike & Fly. Ich laufe den Berg hoch und fliege dann mit dem Gleitschirm ins Tal. Bewegung ist mir sehr wichtig. ■

“Von vielen der Fahrzeuge und Anlagen, in denen unsere Motoren laufen, hängt sehr viel ab. Deshalb ist es so wichtig, dass wir auch Routinearbeiten sehr sorgfältig ausführen.”

Roger Hufschmid



BAUMASCHINENTRANSPORT MIT DEM E-TRUCK

CO₂-NEUTRAL UNTERWEGS VON FILIALE ZU FILIALE

Eine Weltneuheit "Engineered in Switzerland": Im letzten Oktober präsentierten Friderici Spécial, Avesco Rent, Galliker Transport und Futuricum zwei vollelektrische Sattelzugmaschinen mit je über 900 kWh Batteriekapazität. Avesco Rent nutzt den Friderici-Lkw für den Transport von Mietmaschinen zwischen ihren Filialen. Damit ist dieser interne Transport vollständig CO₂-neutral. Eine Zwischenbilanz nach den ersten Betriebsmonaten.

Das Projekt von Avesco Rent und Friderici Spécial basiert auf der Feststellung, dass etwa 50% der CO₂-Emissionen auf Baustellen auf den Transport zurückzuführen sind. Für die Geschäftsführer der beiden Waadtländer Unternehmen war es daher naheliegend, den Transport von Maschinen nachhaltiger zu gestalten und so den ökologischen Fussabdruck auf den Baustellen zu reduzieren. Der vergangenen Oktober in Luzern erstmals vorgestellte Elektro-Lkw ist das Ergebnis ihres gemeinsamen Engagements in Zusammenarbeit mit der Nutzfahrzeugmarke Futuricum, welche sich auf die Elektrifizierung von Fahrzeugen spezialisiert hat.

"Bei Avesco Rent glauben wir an die Intelligenz des Teilens. Das ist unser Slogan", sagt Vincent Albasini, CEO von Avesco Rent. "Der Wunsch, innovative und nachhaltige Lösungen zu finden, hat uns während des gesamten Prozesses angetrieben, von den ersten Gesprächen im November 2020 bis zur Realisierung unseres Projekts. Mit dem Ergebnis, dass jetzt ein voll-elektrischer Lkw den internen Transport der Baumaschinen zwischen unseren Filialen gewährleistet."

Der Friderici-Lkw ist ideal für den Transport von Mietmaschinen zwischen den Avesco Rent-Filialen geeignet. Dieser interne Transport wird vollständig CO₂-neutral sein, was den CO₂-Fussabdruck der Standorte entsprechend reduziert. Das neue Fahrzeug wird fünfmal pro Woche in der ganzen Schweiz unterwegs sein, bevor es am Abend zum Hauptsitz von Avesco Rent in Puidoux VD zurückkehrt, um dort mit erneuerbarem Strom aufgeladen zu werden.

HERAUSFORDERUNGEN UND CLEVERE ANTWORTEN

Der Elektro-Lkw von Friderici Spécial hat eine Reichweite von 900 Kilometern in unbeladenem Zustand bzw. von 500 Kilometern bei 40 Tonnen Gesamtgewicht. Um eine solche Leistung zu erreichen, galt es mehrere Herausforderungen zu bewältigen. Angefangen beim Gewicht des Zugfahrzeugs, das schwerer ist als das eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Durch eine neue Architektur des gesamten Lastzugs und eines zwei-achsigen Sattelaufhängers des italienischen Herstellers Bertoja, der aus Hochleistungsstählen besteht, konnte genügend Gewicht eingespart werden, um das Maximalziel von 21 Tonnen Nutzlast zu erreichen.

Die Ladezeit des Lkw beträgt rund neun Stunden.
Um diese Ladegeschwindigkeit zu erreichen,
ist ein sogenannter Supercharger erforderlich.



Die Projektpartner von Avesco Rent, Friderici Spécial, Galliker und Futuricum.
Links im Bild: Vincent Albasini, CEO Avesco Rent.

Eine weitere Frage, die sich bei jeder Diskussion über ein Elektrofahrzeug stellt, ist die Lebensdauer der Batterien. Futuricum kann eine Betriebsdauer von zehn Jahren garantieren, nach der die Batterien als Speicherlösung wiederverwendet werden können. Die Ladezeit des Lkw wird mit neun Stunden veranschlagt. Das Aufladen erfolgt an einem sogenannten Supercharger. ■

Der E-Truck in Action
youtu.be/RkATUFQJHZI



KENNZAHLEN

Zurückgelegte Strecke in den
ersten vier Monaten.

25'000_{km}

Geladen mit erneuerbarem Strom.

100%

Vermiedener CO₂ Ausstoss gegenüber
Nutzung eines Verbrennungsmotors
in den ersten vier Monaten.

3.5_t

FÜR E-RECHNUNG REGISTRIEREN & GEWINNEN!

Erhalten Sie Ihre Rechnungen ab sofort per E-Mail einfach, effizient und umweltschonend.

Registrieren Sie sich bis **30. Juni 2022** und nehmen Sie an der Verlosung teil. Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt.

So registrieren Sie sich:

Ihre Buchhaltungsabteilung sendet uns eine E-Mail an finanzen@avesco.ch mit dem Betreff "E-Invoicing Registrierung" und den folgenden Informationen:

- Name und Tel. nr. der Ansprechperson in Ihrem Unternehmen
- Firmenname und Avesco Kundennummer
- Rechnungsempfangs-E-Mail Adresse (bitte keine persönliche Adresse angeben)

TEILNEHMEN UND
500 CHF CAT SHOP
GUTSCHEIN
GEWINNEN!

CAT





WIE CATERPILLAR-KUNDEN GEHOLFEN HABEN, DIE HAVARIE IM SUEZKANAL ZU BEENDEN

Beinahe eine Woche lang hielt die Welt den Atem an und beobachtete das Schauspiel wie gebannt. In dieser Zeit halfen Caterpillar-Kunden rund um die Uhr dabei, die "Ever Given", ein grosses Containerschiff der Evergreen Marine Corporation, wieder flottzumachen, denn der Havarist blockierte die Fahrrinnen in beiden Richtungen.

Die Geschichte fand ein grosses Presseecho: Ein Schiff auf dem Weg von China nach Europa verkeilte sich im Suezkanal, einer wichtigen Handelsroute. Doch die "Ever Given" ist nicht irgendein Schiff, sondern eines der grössten Containerschiffe weltweit. Mit einer Länge von knapp 400 Metern und einer Tragfähigkeit von etwa 200.000 Tonnen blockierte das Handelsschiff die Passage vollständig.

Bestimmt haben Sie auch mitbekommen, dass die "Ever Given", nachdem sie fast eine Woche lang am östlichen und westlichen Kanalufer festhing, flottgemacht wurde und die Fahrt durch die 193,3 km lange, historische Wasserstrasse fortsetzen konnte. Über 400 Schiffe hatten sich in dieser Zeit angestaut. Es dauerte eine Weile, bis auf der globalen Handelsroute alles wieder nach Plan verlief.

All das wissen Sie. Weniger bekannt ist allerdings, wie genau das Schiff befreit wurde und welche Rolle Caterpillar-Kunden dabei spielten. Natürlich waren sehr viele Unternehmen an



Barraka I und Ezzat Adel ziehen am Bug der "Ever Given".



diesem komplexen Unterfangen beteiligt. Viele davon arbeiteten mit Maschinen von Caterpillar. Einige der eingesetzten Schlepper und Schwimmbagger verfügen über Schiffsmotoren von MaK™ bzw. Cat. Ein Teil dieser Schiffe arbeitet tagtäglich in der Nähe des Kanals oder an dessen Unterhalt, andere wurden herbeigerufen.

Letztendlich zählt, dass sie alle auf den Hilferuf reagiert und das Problem gelöst haben. Es war eine wahre Herkulesanstrengung, in der Menschen aus den unterschiedlichsten Firmen zu einem Team zusammenwachsen. Wir sind stolz darauf, diese Kunden unterstützen zu dürfen. Und wir sind stolz auf unsere Händler Mantrac und Unatrac, die Serviceteams und Ersatzteile für alle MaK- und Cat-Produkte vor Ort bereitgestellt haben.

Elf der fünfzehn Schiffe vor Ort waren mit MaK- bzw. Cat-Motoren ausgestattet. Die Gesamtleistung betrug 127 MW/172.600 PS bzw. 1061 Tonnen Pfahlzugkraft. Damit sorgten MaK und Cat für ganze 77 % der vor Ort verfügbaren Leistung.

Joe Creed, President der Caterpillar Group, sagt dazu: "Wir möchten all jenen danken, die einen Beitrag geleistet und so die sichere, erfolgreiche Bergung der 'Ever Given' ermöglicht haben, damit der Schiffsverkehr auf einer der wichtigsten Wasserstrassen der Welt wieder ungehindert fließen konnte."

Die Bergung im Suezkanal zeigt auf hervorragende Weise, wie Caterpillar-Kunden an einer besseren Welt arbeiten. Wann immer in solchem Umfang Hilfe benötigt wird, kann man sich auf die Kunden von Caterpillar verlassen. Sie arbeiten tatkräftig mit und werden dabei durch unser weltweites Händlernetz mit Serviceleistungen und Ersatzteilen unterstützt.



1859	Beginn der Bauarbeiten am Suezkanal.
1869	Eröffnung des Suezkanals.
1938	Cat Marine stellt Schiffsantriebe in allen Häfen der Welt bereit.
1954	EMD-Dieselmotoren haben zwei Schlepper angetrieben, die auf dem Suezkanal unterwegs waren und am Erhalt gearbeitet haben.
1956	Verbreiterung des Kanals mit schweren Cat-Erdbaumaschinen.
1962	Drei neue Schlepper mit EMD-Dieselmotoren werden in Betrieb genommen.



RÜCKBLICK

Der Bau des Suezkanals begann im Jahr 1859. 10 Jahre später wurde er fertiggestellt und verband das Mittelmeer mit dem Roten Meer. Ursprünglich gab es nur eine Fahrrinne und keine Schleusen. Dieser Bau war eine Herausforderung, und zu der Zeit hielten viele das Unterfangen für unmöglich.

Als der Kanal 1869 eröffnet wurde, wirkte sich das praktisch sofort auf den Welthandel aus, denn nun konnte internationale Fracht schneller und kostengünstiger ans Ziel transportiert werden. Der Kanal verläuft durch die Landenge von Sues in Ägypten und trennt Afrika von Asien. Das macht ihn zur kürzesten Schifffahrtsroute zwischen China und Europa. Zwar gab es immer wieder Streit darüber, wer die Kanalzone kontrolliert, aber der Kanal ist bis heute eine der wichtigsten Handelsrouten. Einige Schätzungen gehen davon aus, dass etwa 10 % des aktuellen weltweiten Seehandels darüber erfolgen.

CAT-AUSRÜSTUNG IM EINSATZ

Der Unterhalt einer solch gewaltigen Wasserstrasse ist eine nie endende Mammutaufgabe. 1956 wurde der Kanal mit schweren Erdbaumaschinen verbreitert. Dafür kaufte das Unternehmen F.E. Whiteman & Son Co. drei Cat-D8-Dozer und zwei Schürfzüge Modell 80. Man geht davon aus, dass es die ersten schweren Baumaschinen waren, die an dem historischen Bauwerk eingesetzt wurden.

Der Caterpillar-Historiker und -Archivar Lee Fosburgh sagt: "Unsere Unterlagen zeigen, dass der Bauunternehmer die Cat-Maschinen dafür gelobt hat, dass sie die steilen Neigungen problemlos bewältigt haben. Er hat auch gesagt, dass die Ingenieure des Suezkanals, deren Erfahrungen sich auf menschliche Arbeiter beschränkten, fasziniert von den Mengen waren, die die Schürfzüge bewegen konnten."

Ever Given:

Länge: 400 m
Breite: 58,8 m
Seitenhöhe: 32,9 m

Suezkanal:

Länge: 193 km
Maximale Tiefe (heute): 24 m
Maximale Tiefe (1869): 8 m
Schleusen: 0

Durchfahrtszeit:

11 bis 16 Stunden



Svitzer Port Said 1 schiebt die "Ever Given".

ANTRIEB IN ALLEN ZEITEN

Unsere Geschichte der Antriebslösungen für Schiffe und Fahrzeuge, die auf dem Suezkanal unterwegs sind oder ihn erhalten, beginnt 1954. In diesem Jahr wurden erstmals EMD-Dieselmotoren auf zwei Kanalschleppern namens Qirsh und Chadid eingesetzt. Die nächsten Schlepper mit EMD-Dieselmotoren wurden 1962 und 1963 in Betrieb genommen – und fahren noch heute. Die Tradition lebt in vielen weiteren Kunden fort, die sich bei der Arbeit am oder auf dem Kanal auf Motoren von MaK und Cat verlassen.

Rod Shurman, Vice President der Caterpillar Oil & Gas and Marine Division (COGMD) sagt dazu: "Unsere Kunden im Schifffahrtsbereich – auf dem Suezkanal und weltweit – sorgen dafür, dass die Weltwirtschaft läuft, und zwar jeden Tag rund um die Uhr. Das ist eine grosse Verantwortung. Wir von Caterpillar und unsere Händler weltweit sind stolz darauf, unseren Beitrag zu leisten."

Seit 1938 treibt Cat Marine Wasserfahrzeuge auf allen sieben Weltmeeren an. Wir sind der führende Anbieter von Schiffsdieseln mit mittlerer und hoher Drehzahl, Antriebslösungen und Systemen zur Schiffsüberwachung. Ob in der Vergangenheit, in der Gegenwart oder in der Zukunft: Caterpillar hat sich dazu verpflichtet, seine Kunden zu Lande und auf dem Wasser mit dem zu unterstützen, was sie brauchen, und zwar genau dann, wenn sie es benötigen. Wir wissen, dass unsere Kunden auf jeden Anruf reagieren. Wir unterstützen sie dabei, immer bereit zu sein. ■



Ezzat Adel zieht am Bug der "Ever Given".



Bergung der "Ever Given" mit Svitzer.



YouTube:
youtube.com/user/
catconstructiontrade

Mehr Infos:
Stefan Gübeli,
Produktverantwortlicher
062 915 80 63
stefan.guebeli@avesco.ch
avesco.ch



Die smarten Anbaugeräte für die Kompaktlader und Deltalader der D3-Serie wurden für eine optimale Zusammenarbeit von Cat-Maschinen und Cat-Anbaugeräten konzipiert. Auf revolutionäre Weise erleichtern sie das Leben von Kunden und Fahrern. Damit gibt eine Branchenneuheit ihr Debüt als Standardausstattung bei allen Maschinen der D3-Serie.

SMART, SMART UND NOCHMALS SMART



1. AUTOMATISCHE ERKENNUNG

Die Maschine erkennt das Anbaugerät sofort nach dem Anschliessen. Die Bedienelemente werden automatisch an das Werkzeug angepasst, sodass die Nutzung ohne zusätzliche Hebel und Knöpfe möglich ist.

2. SPEZIELLE ANZEIGEN

Fahrer werden in Echtzeit über die Position von Maschine und Anbaugerät informiert. Eine intuitive Bedienoberfläche ermöglicht es, das smarte Anbaugerät einzurichten und zu steuern.

3. MASSGESCHNEIDERTE

MASCHINENBEDIENELEMENTE

Durch Anpassungsmöglichkeiten lassen sich Anbaugeräte noch intuitiver nutzen.



KOMPETENTE BERATUNG

Bob Shoop ist mit über 45 Jahren Erfahrung mit Baumaschinen und Bergbaugeräten ein Experte für Caterpillar. Seit 23 Jahren arbeitet er für das Unternehmen und berät Kunden.

INTELLIGENTES CAT-PLANIERSCHILD MIT CAT ASSIST

"Damit gelingt ein ebenflächiges Ergebnis mit weniger Überfahrten. Dank der Neigungssensoren an Schild und Maschine hat der Fahrer jederzeit die Längs- und Querneigung im Blick. Dieses Anbaugerät eignet sich optimal bei beengten Platzverhältnissen und überall dort, wo Wendigkeit gefragt ist."

CAT-SMART-GRADER-SCHILDE

"Grossartig in puncto Genauigkeit und Ebenflächigkeit, vor allem im Zusammenspiel mit Cat Assist. Wie das Planier- und Abziehschild kann dieses Anbaugerät um bis zu 15 Grad geneigt werden. Mit einem maximalen Kippwinkel von 30 Grad lässt sich Material auch seitlich aufschichten, um beispielsweise eine Strassenkrone herzustellen. Grader-Schilde mit Winkelverstellung eignen sich ausserdem zum Herstellen von Gräben, da Material vom Werkzeug weggeführt wird."

INTELLIGENTE CAT TIEFLÖFFELAUSTRÜSTUNG BH130

"Der BH130 eignet sich hervorragend für Arbeiten in beengten Räumen, denn ein hydraulischer, von der Kabine aus bedienbarer Schiebeschlitten gehört zur Standardausstattung. Mit dem Ausleger-Schiebeschlitten kann der Aktionsradius vergrössert werden." ■



Planierschild

Grader-Schar

Tieflöffelausrüstung BH130

JETZT IST DIE RICHTIGE ZEIT FÜR DEN WECHSEL.

DIE NEUEN HCS SCHNELLWECHSLER

**HERAUSRAGENDE LEISTUNG UND LANGLEBIGKEIT.
MIT S-STANDARD KOMPATIBILITÄT.**

Das neue HCS Schnellwechsellsystem kommt mit geringerem Gegendruck aus und reduziert dadurch den Kraftstoffverbrauch Ihrer Baumaschine. Verbesserte Hydraulikkupplungen bieten eine 10-fach erhöhte Lebensdauer. Und durch die Kompatibilität mit allen Wechsellsystemen, die den S-Systemstandard erfüllen, nutzen Sie Ihr Anbaugeräteinventar maximal flexibel.

Wechseln Sie jetzt! Mehr Infos: T 0848 228 228.



avesco

CAT

**PACKST DU DIESE
CHALLENGE?
28. & 29. MAI 22**

Weiacher Kies AG, Im Hard 10, 8187 Weiach
Im Rahmen von «Weiach Historik»

**TAKE
ON THE
WORLD**



**Zeig uns dein Können
und qualifiziere Dich für
die internationalen Finals!**

An der Avesco Operator Challenge 2022 konkurrieren die besten Maschinisten der Schweiz. Löse mit verschiedenen Cat® Baumaschinen knifflige Aufgaben und nutze dafür die modernsten Technologien. Wirst du es schaffen, den Tagessieg zu holen? Dann erhältst du das begehrte Ticket für die Cat Operator Challenge 2022 in Malaga.

**Jetzt anmelden:
www.avesco.ch/oc**

