

maszyny budowlane

serwis i eksploatacja

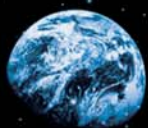
3

2011

ISSN 1895-5401



Think



Czas na nowy standard



Inteligentne myślenie. Dynamiczna akcja.

Najbardziej zaawansowana technologia projektowania sprzętu we współczesnym budownictwie drogowym oraz zagęszczaniu – wspierana przez globalną sieć serwisową.

Myślenie i działanie. To jest BOMAG!

www.bomag.com

FAYAT BOMAG
POLSKA

Szanowni Państwo...

Najdłuższy na świecie most morski otwarto dla ruchu 30 czerwca. Budowa przeprawy liczącej 42,5 km trwała cztery lata. Nikogo nie trzeba przekonywać, że było to wyjątkowo trudne zadanie – choćby pod względem logistycznym, o konstrukcyjnym nie wspominając. Kto może się pochwalić takim wyczynem? Amerykanie? Niemcy? Japończycy? Otóż nie, chińska Shandong High Speed Group. Jeszcze do niedawna o sukcesie chińskich budowniczych pisalibyśmy jako o czymś oczywistym. Konsorcjum Covec mocno popsuło jednak naszą polską opinię o umiejętnościach budowniczych z Azji. A przecież nikt nie wątpi w fakt, iż Chiny są światową potęgą gospodarczą i że kraj ten z ogromnym rozmachem i imponującą szybkością buduje swoją megalomoczną infrastrukturę. Dlaczego zatem w Polsce nie wyszło? Czy zawiniła nasza nieznajomość chińskich biznesowych zwyczajów (podobno umowa nie jest dla azjatyckich firm wiążąca – jest niejako zarysem, wypełnianym w trakcie prac i na bieżąco negocjowanym). Ale przecież to nie my budowaliśmy dla nich, lecz oni dla nas, zatem to Covec powinien zastosować się do naszych europejskich zasad! Więc może jednak wina leży po stronie GDDKiA, która płaciła chińskiemu konsorcjum z maksymalnym przewidzianym w umowie opóźnieniem czyli po około 50 dniach? Przy czym oczekiwanie na zatwierdzenie faktury zabierało często jeszcze miesiąc...Covec już na pewno nie zbuduje w Polsce autostrady, w dodatku cała sytuacja wpłynęła niekorzystnie na postrzeganie innych chińskich firm działających w naszym kraju. I wzajemnie! Nie wiadomo, czy zrealizowane zostaną plany poważnych inwestycji azjatyckich firm w Polsce. Na pewno umowy będą teraz negocjowane starannie, obie strony będą ostrożniejsze. Niestety – w żadnym sposobie nie da się nadrobić straconych miesięcy – w maju i czerwcu na budowie A2 nic się nie działo. Premier obiecał, że nowi wykonawcy podejmą pracę w lipcu, jednak nie wiadomo, czy tak się stanie. I nie wiadomo, w jakim stanie będzie nasza autostrada za rok. W trzech piątą – idealna. Odstające od reszty odcinki A oraz C mają być „przejezdne”. Jakie wrażenie odniosą podróżujący po A2 kibice z zagranicy? Dla nich nie będzie miało znaczenia, kto zawinił. Chcą po prostu szybko i wygodnie dojechać do stolicy europejskiego miasta...

Redakcja

Wydawca

Poland Marketing Barański Sp. z o.o. CZŁONEK-ZAŁOŻYCIEL STOWARZYSZENIA DYSTRYBUTORÓW MASZYN BUDOWLANYCH
Pasaż Ursynowski 1/45, 02-784 Warszawa, www.posbud.pl

Redakcja: tel. 022 644 28 80; **Dział Reklamy i Marketingu** tel. 022 859 19 65÷66, fax 022 859 19 67

„**Maszyny Budowlane - Serwis i eksploatacja**” jest kolportowany bezpłatnie do osób i instytucji związanych z branżą budowlaną.

Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.

*Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń oraz artykułów reklamowych i informacji prasowych.
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adiuścacji nadsyłanych tekstów oraz opatrywania ich tytułami i sródtytułami.*

W numerze m.in.:

6. Historia południowoafrykańskiej firmy Bell Equipment mającej dziś ponad 120 biur przedstawicielskich na całym świecie i fabryki w Europie rozpoczęła się w roku 1954, kiedy to Irvine Bell wraz z małżonką Eunice założył w KwaZulu-Natal firmę specjalizującą się w mechanizacji rolnictwa
10. „Pajaki” działają w ekstremalnych warunkach - rozmowa z Hanno Kerschbaumerem, dyrektorem sprzedaży koparek firmy Kaiser AG z Liechtensteinu
12. W czerwcu w Kochlicach miało miejsce uroczyste otwarcie nowej siedziby firmy IOW SERVICE oraz Centrum Logistycznego i Serwisowego Grupy IOW
13. Choć koparka kołowa Komatsu PW 148-8 jest maszyną nowoczesną i wydajną, to nie może podobać wszelkim zadaniom. A ściślej mówiąc, nie jest w stanie podobać im bez przeróbek!
17. Caterpillar oraz serwis Mascus, jedna z największych internetowych giełd używanych maszyn budowlanych, rolniczych, leśnych, wózków widłowych i samochodów ciężarowych poinformowały, że współpraca obu firm zostaje przedłużona na kolejne dwanaście miesięcy
18. Najnowsze silniki z zaawansowaną technologią spalania (V-ACT) firmy Volvo spełniają surowe wymagania europejskiej normy Stage IIIB i przejściowej amerykańskiej normy Tier 4
20. Bergerat-Monnoyeur oferuje kompleksową obsługę posprzedażną maszyn Caterpillar, idealnie dostosowaną do oczekiwań i potrzeb swoich klientów. Opieka serwisowa jest równie ważna, co sama maszyna, bo ogranicza przestoje sprzętu do minimum, gwarantuje jego dłuższą żywotność oraz wyższą cenę przy odsprzedaży, ma też wymierny wpływ na bezpieczeństwo pracy
23. Inżynierowie Yanmara postanowili rozpocząć projektowanie nowej generacji koparek od... kabiny. Wstuchiwali się przy tym w potrzeby zgłaszane przez samych operatorów. Ich zdanie jest niezwykle cenne, w końcu przeciętnie spędzają oni w kabinie blisko siedem godzin dziennie
24. W przypadku elektronarzędzi, podobnie jak w branży maszynowej, jakość opieki serwisowej wpływa na postrzeganie marki przez klientów. Z uwagi na stopień zaawansowania profesjonalnych elektronarzędzi, wcześniej czy później każdy użytkownik musi skorzystać z pomocy serwisu

SIĘGAMY TAM GDZIE NIKT NIE SIĘGA

Autoryzowany dystrybutor koparek jezdno-kroczących

KAISER

BH-RUDA
TRADING INTERNATIONAL

Ul. E. Zegadłowicza 10
40-555 Katowice
tel./fax +48 32 251 25 53
e-mail: bh-ruda@bh-ruda.pl
www.bh-ruda.pl

WWW.BH-RUDA.PL

SPRZEDAŻ PRODUKCJA SERWIS REMONTY

**maszyny
budowlane**
serwis i eksploatacja

3
2011

Prenumerata - zamówienie

Aby bezpłatnie otrzymywać nasz kwartalnik wystarczy wypełnić poniższy formularz i przesłać go faksem na numer 22 859-19-67 lub listownie pod adresem:
Pośrednik Budowlany, Dział Informacji, 02-784 Warszawa, Pasaż Ursynowski 1/45

Proszę o regularne, bezpłatne przesyłanie czasopisma „Maszyny Budowlane - Serwis i Eksploatacja”

imię i nazwisko:

nazwa firmy:

zakres działalności firmy:

ulica, numer domu:

kod pocztowy, miasto:

numer telefonu i faksu:

Proszę o regularne, bezpłatne przesyłanie elektronicznej gazety „PosBudNews”

adres e-mail:

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych przez wydawcę „Maszyny Budowlane - Serwis i Eksploatacja”- firmę Poland Marketing Barański Sp. z o.o., Warszawa, ul. Pasaż Ursynowski 1/45. Dane te będą wykorzystywane wyłącznie do celów marketingowych. Będę mieć prawo do wglądu w dane oraz możliwość ich poprawiania. Dane nie będą udostępniane innym osobom ani firmom. Podanie danych jest dobrowolne.

Data, czytelny podpis i (lub) pieczęć osoby zamawiającej

Proszę o przesłanie mi dodatkowych informacji dotyczących tekstów zamieszczonych w tym wydaniu na następujących stronach:

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

W niniejszym wydaniu najbardziej zainteresował mnie tekst dotyczący

Chciałbym, by w kolejnych wydaniach redakcja opublikowała teksty na temat

Mobilny system skrzyń narzędziowych DeWALT

DeWALT wprowadza do sprzedaży Tough System – innowacyjny system transportu i przechowywania elektronarzędzi i osprzętu, charakteryzujący się możliwością dowolnej konfiguracji modułów. System składa się z czterech elementów – wózka transportowego oraz trzech kompatybilnych z nim skrzyń na narzędzia, elektronarzędzia i osprzęt. W zależności od potrzeb, użytkownik może zdecydować się na kupno całego zestawu (wózek plus trzy skrzynie) lub każdego z elementów systemu osobno.

Oferowany wózek przeznaczony jest do transportu walizek narzędziowych Tough System oraz dowolnych przedmiotów o łącznej wadze nie przekraczającej 160 kg. Dzięki dużym, gumowym kołom idealnie sprawdza się podczas transportu po trudnym budowlanym terenie, a zintegrowane ekspandery gwarantują pewne trzymanie ładunku. Wózek transportowy został zbudowany z wytrzymałej, metalowej ramy z ergonomicznym uchwytem. Posiada regulowane i składane wsporniki, które mogą utrzymać ciężar o wadze do 60 kg. Dodatkowo został wyposażony w centralny mechanizm zatraskowy, dzięki czemu użytkownik po założeniu skrzyń nie musi oddzielnie zabezpieczać każdej z nich. Wózek pozwala również na przewożenie dłuższych narzędzi, takich jak poziomice czy piły w specjalnej komorze znajdującej się w jego tylnej części. Każda ze skrzyń Tough System wykonana jest



DeWALT wprowadza do sprzedaży innowacyjny system wytrzymałych i funkcjonalnych walizek narzędziowych – Tough System

z tworzywa polipropylenowego, odpornego na uderzenia, warunki atmosferyczne i wstrząsy, dzięki czemu skutecznie chroni elektronarzędzia przed uszkodzeniami. Dla łatwiejszego transportu skrzynie posiadają uchwyt w pokrywie oraz uchwyty boczne, wykorzystywane podczas przenoszenia skrzyni przez dwie osoby. Dodatkowo, szczelność skrzyń została wykonana na poziomie IP65, oznacza to, iż są one w pełni zabezpieczone przed kurzem i wodą.

Centrum Maszyn Używanych Wacker Neuson otworzyło podwoje

Wniemieckiej miejscowości Gotha działa centrum maszyn używanych Wacker Neuson Used. Na powierzchni handlowo-wystawienniczej liczącej ponad 16.000 metrów kwadratowych firma oferuje używane urządzenia budowlane i maszyny kompaktowe. Do sprzedaży – oprócz należących do koncernu marek Wacker Neuson oraz Kramer Allrad – przeznaczone są także używane maszyny z tego samego seg-



Centrum Maszyn Używanych Wacker Neuson liczy na przyciągnięcie klientów zarówno z Niemiec, jak i krajów ościennych

mentu innych producentów. Wszystkie z oferowanych produktów znajdują się w doskonałym stanie technicznym. Zanim trafią do hal wystawienniczych, są bowiem czyszczone, poddane profesjonalnym, drobiazgowym przeglądom wszystkich podzespołów i konserwacji. Wacker Neuson Used stanowi nowe miejsce zbytu nie tylko dla przedstawicielstw i oddziałów koncernu. Daje taką możliwość także niemieckim i zagranicznym firmom zajmującym się handlem maszynami i sprzętem dla budownictwa. Nie ma przy tym ograniczeń co do marki oferowanych urządzeń. Duża różnorodność oferty powinna uczynić z Centrum Maszyn Używanych Wacker Neuson ośrodek przyciągający klientów. Zarówno z Niemiec, jak i krajów ościennych. Produkty oferowane przez Centrum będą sprzedawane wyłącznie firmom budowlanym i zajmującym się handlem maszynami i sprzętem. Nie będzie natomiast transakcji z osobami prywatnymi. Daje to dealerom możliwość znacznego poszerzenia oferty, szczególnie dla tej grupy ich klientów, którzy z różnych przyczyn nie są w stanie zakupić fabrycznie nowej maszyny, są za to poważnie zainteresowani nabyciem używanego sprzętu w dobrym stanie technicznym.

Volvo - nowy oddział w Skawinie

W maju firmy Volvo Maszyny Budowlane Polska oraz Volvo Truck Center wzbogaciły się o nowy oddział w Skawinie. Jest to jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu, będący w stanie sprostać najtrudniejszym zadaniom, zaprojektowany i zbudowany zgodnie ze standardami Volvo zarówno w zakresie wyposażenia, jak i troski o środowisko. Najnowszy oddział firm Volvo Maszyny Budowlane Polska oraz Volvo Truck Center jest w pełni przystosowany do remontów kapitalnych maszyn i ciężkich pojazdów.



Pokazowi najnowszych modeli wozideł przegubowych Volvo serii F towarzyszył efektowny pokaz formacji tanecznej UDS

Dziesięcotonowa suwnica ułatwia i przyspiesza demontaż najcięższych podzespołów i elementów remontanego sprzętu. Doskonale zaopatrzony magazyn części zamiennych pozwoli na przyspieszenie wykonywania napraw. W nowym obiekcie w Skawinie mieści się przystosowana specjalnie do obsługi maszyn budowlanych myjnia z recyklingiem wody. Ułatwia ona profesjonalne przygotowanie maszyny do naprawy, niezależnie od jej stopnia zabrudzenia i bez ryzyka przedostania się zanieczyszczeń do środowiska. Zlokalizowana bezpośrednio przy warsztacie zespołownia umożliwi wykonywanie remontów generalnych podzespołów maszyn, takich jak silniki czy skrzynie biegów. W obiekcie znajdzie się także szkoła serwisowa, w której regularnie odbywać się będą szkolenia dla mechaników Volvo z terenu całej Polski prowadzone przez polskich i zagranicznych trenerów. Gościom przybyłym do Skawinie na Wieczór Otwarcia zapewniono wiele atrakcji. Najpierw, podczas niezwykłego pokazu światła i dźwięku, odbyła się prapremiera najnowszych modeli maszyn budowlanych marki Volvo – ładowarek kołowych serii G, wozideł przegubowych serii F oraz koparko-ładowarek serii B. Prezentacjom maszyn towarzyszył efektowny pokaz formacji tanecznej UDS. Po pokazie rozpoczął się koncert gwiazdy wieczoru, którą był zespół Zakopower.

Komatsu unowocześniło fabrykę w Hanowerze

Komatsu Hanomag GmbH zainwestowało pięćdziesiąt milionów euro w modernizację zakładów w niemieckim Hanowerze. Oprócz stworzenia poligonu testowo-demonstracyjnego pokazane sumy wyłożono na wdrożenie nowoczesnych metod produkcji. Stawiska do dynamometrycznych badań zapewniają jakość produkcji spotykaną dotychczas jedynie w nowoczesnych fabrykach samochodów osobowych. Firma rozbudowała również magazyn wysokiego składowania i zmodernizowała park maszynowy do obróbki metalu. Działania te mają na celu zwiększenie mocy przerobowych i konkurencyjności fabryki. Na bieżący rok Komatsu Hanomag GmbH planuje zwiększenie produkcji o ponad sześćdziesiąt procent. Oznacza to, że pracującą z pełną mocą fabrykę opuszczać będzie rocznie dwa i pół tysiąca maszyn. Gruntownie zmodernizowana fabryka wytwarza w chwili obecnej trzy typy maszyn. Małe ładowarki kołowe i koparki kołowe stanowiące dzieło tutejszych konstruktorów produkowane są wyłącznie w Hanowerze, skąd trafiają do nabywców na całym świecie. Produkcja średnich ładowarek kołowych odbywa się na licencji japońskiej. Konstrukcja maszyn podlega jedynie niewielkim modyfikacjom zgodnym z wymogami rynku europejskiego.

Większość maszyn trafia na rynki europejskie, głównie niemiecki. Nie tylko z tego powodu Komatsu Hanomag zajmuje szczególną pozycję w hierarchii japońskiego koncernu. Nie dziwi zatem, że przed pięcioma laty to właśnie w Hanowerze powstało Europejskie Centrum Techniczne Komatsu (EUTC), którego zadaniem jest konstruowanie maszyn spełniających wymagania i potrzeby użytkowników z regionu Europy.



Z przodu muzeum, z tyłu... nowoczesne linie produkcyjne. Tak wygląda hano-werska fabryka Komatsu Hanomag po gruntownej modernizacji

Bell Equipment – od pomysłu do przemysłu

Historia południowoafrykańskiej firmy Bell Equipment mającej dziś ponad 120 biur przedstawicielskich na całym świecie i fabryki w Europie rozpoczęła się w roku 1954. Wówczas to Irvine Bell wraz z małżonką Eunice założył w KwaZulu-Natal firmę specjalizującą się w mechanizacji rolnictwa. Jego klientami byli zamieszkujący okoliczne tereny farmerzy. Śledząc uważnie rozwój rynku Irvine Bell szybko zorientował się, że istnieje bardzo duże zapotrzebowanie nie tylko na maszyny rolnicze, ale także służące do budowy dróg czy eksploatacji kopalń. Zainteresował się także konstruowaniem środków transportu. Swe projekty wprowadzał w życie w niewielkim przydomowym warsztacie. Tam w roku 1958 zbudował samozbierającą przyczepę wykorzystywaną na plantacjach trzciny cukrowej. Okazała się ona jednym z jego najbardziej udanych wynalazków.

Na rok 1964 przypada pierwszy znaczący przełom w historii firmy. Bell projektuje maszynę o rewolucyjnej kon-



Bell Equipment zachował rodzinny charakter. Gary, Paul, senior rodu Irvine i Peter zawsze brali aktywny udział w działalności firmy

strukcji, na którą uzyskuje patent. Jest nią samobieżna trzykołowa ładowarka, na której przez długi czas wzorować się będą konstruktorzy maszyn rolniczych, leśnych i budowlanych. Bell Tri-Wheeler, taką właśnie nazwę otrzymała maszyna, imponowała bowiem zwrotnością, mogła dokonywać obrotu wokół własnej osi. Była również niezwykle łatwa w obsłudze, bez problemów radzili z nią sobie operatorzy nie mający wielkiego doświadczenia z tego typu maszynami. W roku 2003 Bell Equipment świętował wyprodukowanie pięćdziesiątego egzemplarza ładowarki Tri-Wheeler. Dziś wraz ze strategicznym partnerem, firmą John Deere z powodzeniem oferuje te maszyny na rynkach poza Europą. Konstruktorską pasją ojca zarazili się dwaj synowie – Paul i Gary. I nic w tym dziwnego, skoro – jak sami wspominają – ze wczesnego dzieciństwa zapamiętali najlepiej iskry spawarek i zapach smaru. Najpierw zaprojektowali oni wspólnie osprzęt do Tri-Wheeler umożliwiając zastosowanie jej do zbiorów trzciny cukrowej, potem wprowadzili szereg ulepszeń w samej maszynie,



Ładowarka Bell Tri-Wheeler weszła do sprzedaży w roku 1964. Od samego początku maszyna imponowała zwrotnością i prostotą obsługi

by zając się wreszcie konstruowaniem ciągników i pojazdów ciężarowych. Konstrukcje te w ostatecznym rozrachunku stanowiły podstawę wozideł przegubowych, które miały stać się sztandarowym produktem firmy. Do uruchomienia produkcji skomplikowanych konstrukcyjnie pojazdów konieczne okazało się przestawienie firmy na produkcję wielkoprzemysłową i wybudowanie nowoczesnej fabryki. Powstała ona w miejscowości Richards Bay. To właśnie w niej w roku 1984 wyprodukowano pierwsze wozidło przegubowe B25A. Od samego



Ciągniki produkowane przez Bell Equipment wykorzystywane przez plantatorów służyły przede wszystkim do transportu trzciny cukrowej

początku Bell postawił na współpracę z najlepszymi na świecie dostawcami podzespołów i komponentów. Przyniosło to doskonałe efekty w zakresie rozwoju technologicznego konstrukcji, jej trwałości i niezawodności. W roku 1989 na rynku pojawiają się pierwsze wozidła przegubowe zaprojektowane do pracy w sektorze wydobywczym i górniczym. Przełomowym momentem, w którym południowoafrykańska firma ostatecznie weszła do grona wiodących producentów tego rodzaju pojazdów był rok 1998. Od tego czasu trwa triumfalny marsz firmy na światowe szczyty. Marsz obfitujący w sukcesy,

w odróżnieniu od konkurentów firmie udało się bowiem pozyskać klientów nie tylko wykonujących zakrojone na szeroką skalę roboty ziemne, ale także eksploatujących kopalnie surowców skalnych.

Od roku 1995 Bell sukcesywnie umacnia swą pozycję w Afryce Południowej, wkracza też na nowe obszary działalności. Nawiązuje współpracę dystrybucyjną z John Deere Construction and Forestry Equipment, którego maszyny sprzedaje pod własną marką. Kooperuje także z japońskim producentem koparek i dźwigów Kato Works. W tym samym roku Bell Equipment wchodzi na giełdę papierów wartościowych w Johannesburgu.

Od roku 2002 firma koncentruje swą działalność na produkcji wozideł przegubowych. Wkrótce dane jest jej odnotować spektakularny sukces, jakim jest podjęcie produkcji pojazdu o najwyższym tonażu. I choć niedługo potem Bell musiał pogodzić się z utratą palmy pierwszeństwa na rzecz norweskiego Moxy, to i tak wozidło



Bell szczytł się rekordem ładowności wozidła przegubowego. Pojazd oznaczony symbolem B50D może przewieźć ładunek o wadze 45,4 ton metrycznych



Wozidła przegubowe Bell produkowane są od roku 1984. Pięć lat później ich konstrukcja została wzmocniona, tak by mogły znaleźć zastosowanie w przemyśle wydobywczym

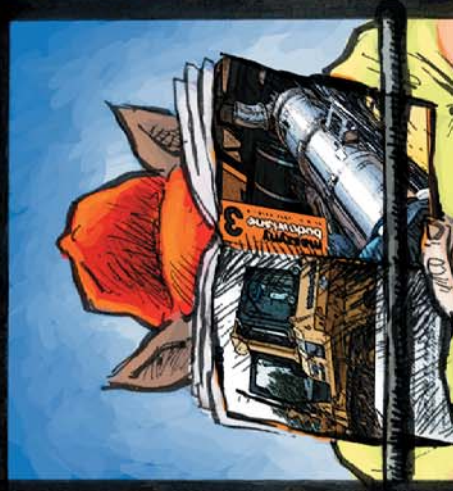
B50D odniosło olbrzymi rynkowy sukces w wielu krajach na całym świecie. Bell Equipment nie zamierzał rywalizować z konkurentami łamiąc kolejne bariery ładowności. Priorytetami firmy okazały się lepsze parametry robocze, łatwość prowadzenia, komfort jazdy i ekonomika eksploatacji. By osiągnąć zakładane cele i powtarzalną wysoką jakość produkcji, Bell od samego początku zdecydował się na stosowanie w swych wozidłach niezawodnych podzespołów najlepszych na rynku dostawców, takich jak Zahnrad Fabrik, Allison oraz Mercedes Benz. Walory wozideł Bell coraz bardziej doceniać zaczęli użytkownicy z Europy. Bell błyskawicznie zaczął zdobywać tutejsze rynki stając się jednym ze światowych potentatów w produkcji tego typu pojazdów. Biorąc pod uwagę, że większość kooperantów, dostawców podzespołów i blisko czterdzieści procent nabywców pojazdów wywodziło się w tym czasie z Europy firma zdecydowała w roku 2003 roku o budowie fabryki w Niemczech. Produkując w RPA ponosiła bowiem olbrzymie koszty transportu. Komponenty musia-

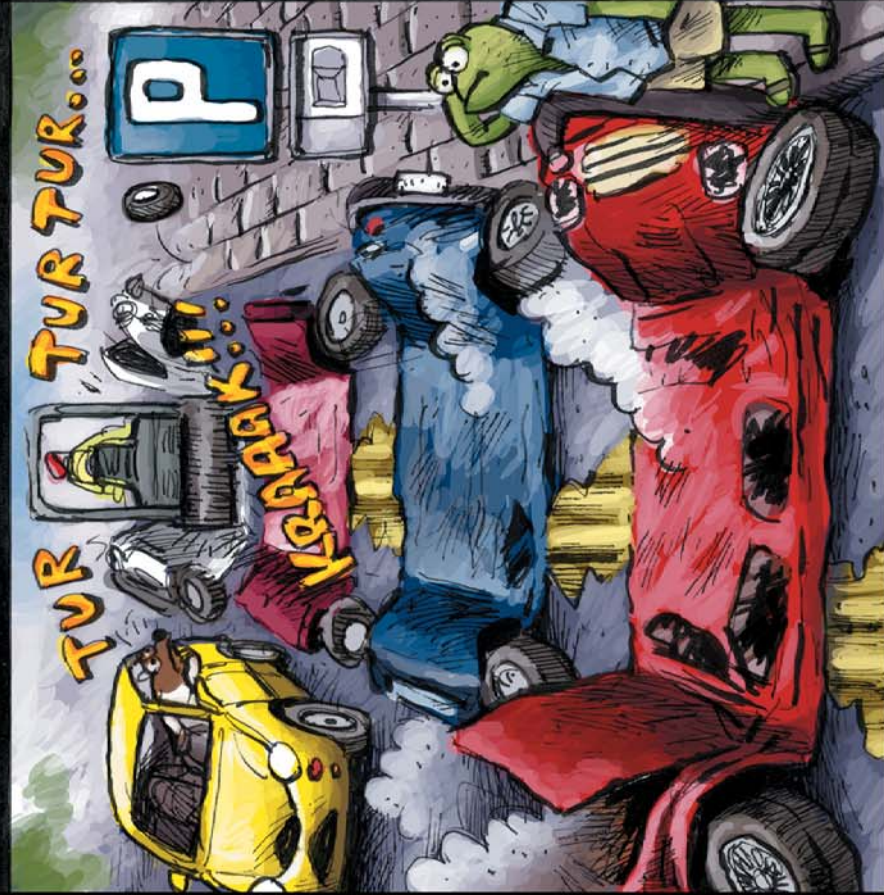
ły najpierw być wysyłane z krajów europejskich do RPA, a zmontowane tam wozidła podążały w odwrotnym kierunku. Decyzja o budowie fabryki w Niemczech stanowiła więc naturalną kolej rzeczy. Nadal jednak korzystając z niższych kosztów energii i pracy w Republice Południowej Afryki Bell Equipment wytwarza tam niektóre komponenty wozideł.

Decyzję o lokalizacji europejskich zakładów Bell Equipment we wschodniemieckim Eisenach – rozpoczęły one działalność w październiku 2003 – poprzedziły wnikliwe analizy. Na ostateczny wybór wpływ miało zarówno przychylnie nastawienie władz Turynii, jak i możliwość wykorzystania wieloletnich tradycji tamtejszego przemysłu motoryzacyjnego. Niezwykle istotne przy podejmowaniu decyzji było także dogodne położenie w najbliższym sąsiedztwie rynków przyszłej ekspansji, jakimi są kraje Europy Środkowej i Wschodniej.

Na rok 2008 przypadło pięćdziesięciolecie działalności Bell Equipment. Jubileusz nie był świętowany zbyt hucznie, przypadł bowiem na czas kryzysu światowej branży producentów sprzętu dla budownictwa. Firma z RPA odnotowała znaczny spadek sprzedaży wozideł. Nieco lepiej wyglądała sytuacja na rynkach pozaeuropejskich, gdzie Bell Equipment we wspólnej sieci dystrybucyjnej z John Deere oferuje głównie ładowarki. W roku 2008 ujawniono również plany uruchomienia montowni wozideł Bell w Ameryce Północnej. Firma poinformowała także o zamiarze ekspansji na rynek rosyjski. W Polsce firma reprezentowana jest przez dealerów. W ostatnich latach następowała ich duża rotacja. Obecnie wozidła przegubowe tej marki oferują toruński Interhandler, BH Ruda z Katowic i firma Tona mająca główną siedzibę w Rudzie Śląskiej. BH Ruda oprócz sprzedaży fabrycznie nowych pojazdów oferuje także kompleksową odbudowę wozideł Bell we własnym oddziale serwisowym w Polkowicach. Trafiają do niej wyłącznie pojazdy z sieci dystrybucyjnej producenta.

PLAC BUDOWY SPÓŁKA 200





TO
CHYBA B4E
MERCEDES...

SZANUJE
PED BRONKA
DO WIEDZ4...
ALE NIE PO-
WINIEN CZ4TAC
W PRAC4!



„Pajaki” działają w ekstremalnych warunkach!

Maszyne Budowlane: – Firma, którą Pan reprezentuje jest europejskim producentem, ale z pochodzi z kraju kojarzącego się przeciętnemu Polakowi nie z maszynami budowlanymi, lecz niskimi podatkami i znaczkami pocztowymi...

Hanno Kerschbaumer: – Główna siedziba Kaiser AG mieści się w Księstwie Liechtenstein. Choć określenie „księstwo” w dzisiejszych czasach może kojarzyć się komuś nieco archaicznie, to jest w błędzie. Liechtenstein to w pełni europejski, nowoczesny kraj!

MB: – Należący także do najbogatszych państw na świecie. Czy dużą rolę w tym względzie odgrywa produkcja przemysłowa?

HK: – Liechtenstein ma bogate tradycje przemysłowe, mimo, że nie posiada żadnych bogactw naturalnych. Proszę zauważyć, że w przemyśle pracuje blisko połowa obywateli naszego kraju. Także firma Kaiser AG ma się czym poszczycić. Została założona w roku 1913, jako firma rodzinna. Taki charakter posiada zresztą do dnia dzisiejszego. Na jej czele stoi bowiem Markus Kaiser, dyrektor i przewodniczący rady nadzorczej.

MB: – Czym zajmowała się firma Kaiser AG w początkach swej działalności?

HK: – Posiadała w głównej mierze charakter handlowy, prowadziła sprzedaż ciągników rolniczych. Równoległe utrzymywała też własną przędzalnię.

MB: – Od zakładu tkackiego do produkcji maszyn budowlanych wiedzie daleka droga...

HK: – To prawda. Ostateczne przestawienie się firmy Kaiser na produkcję przemysłową dokonano się dopiero w roku 1963 wraz z opracowaniem konstrukcji i wdrożeniem do seryjnej produkcji pierwszego specjalistycznego pojazdu komunalnego do czyszczenia kanalizacji. Dwa lata później Josef Kaiser urzeczywistnił swój projekt koparki kroczącej. Była to wizjonerska konstrukcja, nie tylko na ówczesne czasy. Dość powiedzieć, że technologia, na której została oparta maszyna, tak zwany układ MUK, od tamtej pory nieprzerwanie stanowi punkt wyjścia dla inżynierów z całego świata. Każdy kto śledzi rozwój koparek kroczących, musi docenić nasze osiągnięcia będące bez najmniejszej przesady kamieniami milowymi w rozwoju maszyn tego typu. Weźmy choćby koparkę X4, TurboMobil, TurboStar lub też S2. Wszystkie wyznaczały tendencje rozwoju dla tego typu maszyn.

MB: – Jak na przestrzeni lat zmieniła się firma Kaiser?

HK: – Choć za dwa lata obchodzić będziemy stulecie istnienia i – jak już zresztą wspominałem – utrzymujemy charakter rodzinny, to jesteśmy nowoczesnym, prężnym przedsiębiorstwem działającym w formie

spółki akcyjnej. Kaiser daje pracę ponad dwustu osobom. Dysponuje zaawansowaną technologią produkcji koparek kroczących i pojazdów specjalistycznych do czyszczenia kanalizacji. Firma dawno już przestała działać w skali lokalnej, współdziała ściśle z czterdziestoma rozszanymi po całym świecie dystrybutorami i partnerami świadczącymi usługi serwisowe. Przez ostatnie lata udało się nam zbudować sprawną sieć obsługi naszych klientów z uwzględnieniem aspektu językowego i geograficznego.

MB: – Główna siedziba mieści się nadal w Liechtensteinie?

HK: – Tak, w Schaanwald mieści się fabryka, centrum dystrybucyjne, ośrodek badawczo-rozwojowy i serwis. Kaiser AG działa także zagranicą. W austriackim Nenzing działa z naszą firmą zajmująca się dystrybucją i serwisem pojazdów specjalistycznych. Posiadamy też własną firmę w Krakowianach na Słowacji. Zajmuje się ona nie tylko dystrybucją i serwisem naszych maszyn i pojazdów, ale także produkcją.

MB: – Co sprawiło, że na siedzibę firmy reprezentującej Kaiser AG we wschodniej Europie wybraliście Słowację?

HK: – W grę wchodziły osobiste kontakty. Swego czasu pracowali u nas Słowacy, którzy zdecydowali się na powrót do kraju i założenie własnej firmy. Sądzę, że właśnie to miało decydujące znaczenie o podjęciu właśnie takiej, a nie innej decyzji o lokalizacji naszej firmy we wschodniej Europie.

MB: – Wchodzicie na polski rynek za pośrednictwem BH Ruda. Nie jest to jednak wasza pierwsza próba zaistnienia w Polsce...

HK: – To prawda. Uprzednio w Polsce reprezentował nas oddział zajmujący się produkcją i dystrybucją pojazdów komunalnych. Nie było to najszcześniejsze rozwiązanie, bo nie specjalizuje się on przecież w problematyce maszyn budowlanych. Dystrybucja koparek kroczących i wsparcie użytkownika z oczywistych względów nie było w pełni efektywne. Musiało minąć trochę czasu, by dojrzeć do decyzji, że jedynym dobrym wyjściem z sytuacji będzie nawiązanie współpracy z polską firmą dysponującą fachowcami, którzy znają nie tylko zalety naszych maszyn, a także specyfikę i potrzeby danego rynku.

MB: – Biuro Handlowe Ruda wydaje się doskonale spełniać wasze warunki...

HK: – Podczas ubiegłorocznych targów Bauma w Monachium właściciel BH Ruda osobiście odwiedził nasze stoisko i bardzo długo dyskutował z naszymi szefami. Jak widać ma dar przekonywania. Nawiązaliśmy współpracę i wiele sobie po niej obiecujemy.

**Rozmowa z Hannno Kerschbaumerem,
dyrektorem sprzedaży koparek firmy Kaiser AG**

MB: – Co skłoniło Kaiser AG do przyjazdu do Kielc?

HK: – Osobiste namowy Jacka Rudy.

MB: – W Kielcach prezentujecie „pająka” - koparkę kroczącą. To specjalistyczna maszyna kojarzona głównie z zastosowaniem w terenach górzystych. W Polsce nie mamy takich gór, jak w Szwajcarii, Austrii czy Niemczech. Nie mówiąc już o tym, że na tamtejsze rynki z Lichtensteinu znacznie bliżej...

HK: – Tereny górskie to tylko jeden z obszarów zastosowania koparek kroczących. Doskonale sprawdzają się one na przykład we wszelkich pracach przy likwidowaniu skutków powodzi. W praktyce sprawdzili się w Czechach i na Słowacji. Jestem przekonany, że zalety tego rodzaju sprzętu rychło docenią również polscy użytkownicy. Polska jest przecież krajem ciężko doświadczonym przez powodzie. Warto zauważyć, że kraje Unii Europejskiej mają obowiązek wdrażać dyrektywę dotyczącą zapobiegania powodziom. Dużo przecież mniejsza od Polski Słowacja stworzyła pięć centrów reagowania kryzysowego w przypadku powodzi. Mogą w nich schronić się ludzie ewakuowani z zalanych terenów. Każde z centrów wyposażone zostało w jedną koparkę kroczącą naszej produkcji. Służy ona do natychmiastowej interwencji w sytuacjach, gdy zachodzi potrzeba oczyszczenia i udrożnienia koryta wezbranej rzeki. Koparka krocząca Kaiser jest w stanie zejść do koryta rzeki nawet na głębokość czterech metrów, by spod lustra wody wydobywać elementy zalegające w nurcie rzeki i zakłócające jej bieg.

MB: – Wypada zatem życzyć, by unijne dyrektywy były realizowane. Dla nas oznaczać to będzie mniejsze zagrożenie powodziowe, a dla Kaiser AG możliwy wzrost zamówień na maszyny...

HK: – Zagrożenie powodzią to poważny problem, który musi zostać bezwzględnie rozwiązany. Niezbędne do tego będą nowoczesne, wydajne maszyny. Kaiser je produkuje i jest w stanie dostarczyć.

MB: – Dzięki czemu koparki kroczące radzą sobie w tak ekstremalnych warunkach?

HK: – Podstawą ich działania są innowacyjne rozwiązania techniczne. Mogą wykonywać prace nawet na zboczach o nachyleniu siedemdziesięciu procent. W takich warunkach silnik pracuje niezakłócenie. Koparka może zająć pozycję na głębokości dwóch metrów w rwącym nurcie. Ponieważ ich ciężar roboczy jest znacznie mniejszy niż w przypadku standardowych koparek, to choć sklasyfikować je można w tej samej klasie, to poruszają się absolutnie pewnie. Nawet w głębokiej wodzie. Maszyny wyposażone są w wysięgniki o wzmocnionej konstrukcji. Podkreślić należy ich ogromny zasięg i wyjątkowy udźwig, a tak-



że stateczność zapewniającą bezpieczeństwo prowadzonych prac. Oferujemy użytkownikom dobór maszyny w odpowiedniej wersji dostosowanej do najczęściej wykonywanych robót. Koparki mogą być przygotowane do pokonywania maksymalnych pionowych progów lub posiadać możliwość ruchów w wielu kierunkach. Wraz z BH Ruda organizowaliśmy trzy pokazy dla firm z południa Polski. Zainteresowanie było ogromne, nasze maszyny robiły prawdziwą furorę. Udowodniliśmy, że dzięki zastosowanej technice i innowacyjnym rozwiązaniom nasze „pajaki” mogą być eksploatowane w najbardziej ekstremalnych warunkach terenowych.

MB: – Zastanawiam się, czy obsługa koparki kroczącej – szczególnie w trudnym terenie – nie jest zbyt skomplikowana. Gdzie znaleźć operatora, który nie miałby obaw przed zajęciem miejsca w kabinie?

HK: – Po odbyciu odpowiedniego szkolenia operator nie ma najmniejszych problemów z obsługą naszych maszyn. Inna sprawa, że nie wolno mu uznać, że potrafi już wszystko. W końcu uczymy się przez całe życie...

MB: – Najlepsi, albo najdłużej się uczący, mają okazję, by zaprezentować swe umiejętności podczas olimpiad koparek kroczących organizowanych przez Kaiser AG.

HK: – Takie międzynarodowe zawody odbywały się już sześciokrotnie w Schaanwald. Ich celem jest popularyzacja koparek kroczących oraz uhonorowanie operatorów do perfekcji panujących nad maszyną. W poszczególnych konkurencjach zawodnicy muszą wykonać zadania różnej trudności. Z niektórymi spotykają się na co dzień, inne stanowią dla nich początkowo swoistą zagadkę. Przyznam, że najlepsi rozwiązują ją potrafią nas zadziwić.

Rozmawiał: Jacek Barański

IOW SERVICE w nowej siedzibie!

W dniu 17 czerwca 2011 roku w Kochlicach miało miejsce uroczyste otwarcie nowej siedziby firmy IOW SERVICE Sp. z o.o. oraz Centrum Logistycznego i Serwisowego Grupy IOW. Nowowytbudowane hale o łącznej powierzchni powyżej 3.600 m² poza pomieszczeniami biurowymi mieszczą stanowiska serwisowe i testowe podzespołów napędowych, trzykondygnacyjny magazyn części zamiennych, magazyn gotowych podzespołów napędowych oraz magazyn filtrów i elementów hydrauliki siłowej.

W uroczystości wzięli udział producenci maszyn górniczych, dealerzy maszyn budowlanych i rolniczych oraz klienci firmy z całej Polski. Uroczystości towarzyszył pokaz maszyn, w których stosowane są podzespoły oferowane przez IOW SERVICE. W specjalnie przygotowanych stoiskach dokonywano prezentacji wszystkich produktów firmy. Dla licznie przybyłych gości przygotowano mnóstwo atrakcji kulinarnych oraz oprawę artystyczną. Główną atrakcją imprezy, poza możliwością zwiedzania wszystkich hal i pomieszczeń biurowych, była loteria z cennymi nagrodami.

Początki działalności grupy IOW w Polsce sięgają roku 1990. Wówczas to firma IOW rozpoczęła działalność jako przedstawiciel firmy Clark-Hurth Components (obecnie Dana Spicer Off-Highway). Głównym celem jej działalności było zapewnienie odbiorcom z Europy centralnej wyższego poziomu obsługi. W roku 1993 rozpoczęła działalność IOW Polska Sp. z o.o., która swoim zasięgiem obejmowała teren naszego kraju. Bardzo szybko firma rozszerzyła ofertę handlową o podzespoły hydrauliki siłowej, układów hamulcowych, układów chłodzenia, systemów filtracji, sprzęgieł elastycznych, przekładni planetarnych i motoreduktorów oraz łańcuchów. Jednocześnie firma zapewniała serwis gwarancyjny i pogwarancyjny oraz dostęp do części zamiennych.

W roku 2001 firma IOW Polska Sp. z o.o. podzieliła się na dwie samodzielne jednostki – IOW TRADE Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie zajmującą się doborem i sprzedażą podzespołów oraz IOW SERVICE Sp. z o.o. z siedzibą w Legnicy zapewniającą dostęp do części zamiennych oraz gwarancyjnych i pogwarancyjnych usług serwisowych. Przez kolejne lata firmy z grupy IOW rozwijały się poszerzając swoją ofertę handlową, jak również zdobywając nowe rynki w Polsce i innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej.



Nowa siedziba firmy IOW SERVICE oraz Centrum Logistyczne i Serwisowe Grupy IOW mieszczą się w halach o łącznej powierzchni powyżej 3.600 m²

Obecnie Grupa IOW zatrudnia około osiemdziesięciu osób i posiada własne oddziały – działające jako niezależne firmy – w Polsce, Bułgarii, Czechach i na Litwie. Zasięg jej działalności obejmuje w chwili obecnej dwanaście krajów europejskich. Firmy grupy IOW oferują swoim odbiorcom towary od ponad trzydziestu wiodących producentów. Dbają przy tym zawsze o zapewnienie najlepszej jakości oferowanego towaru oraz najwyższy poziom obsługi swoich odbiorców. Głównymi produktami oferowanymi przez IOW SERVICE są: mosty napędowe i przekładnie DANA SPICER stosowane przez prawie wszystkich producentów maszyn na świecie, łańcuchy RUD ERLAU, przekładnie przemysłowe PIV oraz ciągnia sterujące MEFLEX.

Ponad dwudziestoletnia obecność na rynku zapoczątkowała stworzeniem silnego i profesjonalnego zespołu. Zdobyte doświadczenia pozwalają świadczyć usługi serwisowe oraz sprzedaży na najwyższym poziomie. Wyspecjalizowana kadra inżynierów oferuje pomoc techniczną przy profesjonalnym doborze oferowanych towarów i wypracowania najlepszych rozwiązań dostosowanych do konkretnych potrzeb danego klienta. Rozbudowany i doskonale zaopatrzonej magazyn pozwala zoptymalizować dostawy i znacznie przyspieszyć czas realizacji. Firma na bieżąco uzupełnia stany magazynowe kompletnych podzespołów oraz części zamiennych, co sprawia, że większość z nich jest dostępna „od ręki”. IOW SERVICE oferuje również usługi przebudowy wybranych podzespołów celem dostosowania ich do nowych wymogów. W celu zminimalizowania czasu przestoju maszyny firma oferuje gotowe podzespoły na wymianę lub sprzedaż, oryginalne części zamienne serwis gwarancyjny i pogwarancyjny oraz interwencje mobilnych grup serwisowych.



Wszystko jest możliwe. „Kołówka” Komatsu z przyczepą!

Choć koparka kołowa Komatsu PW 148-8 jest maszyną nowoczesną i wydajną, to nie może podjąć wszelkim zadaniom. A ściślej mówiąc, nie jest w stanie podjąć im bez przeróbek. Z przeróbkami – i owszem. Może na przykład ciągnąć przyczepę! Przystosowanie maszyny do użytkowania z przyczepą nie było jedyną modyfikacją przeprowadzoną przez inżynierów austriackiej firmy Kuhn Baumaschinen. Zlecenie klienta obejmowało bowiem także posadowienie na przyczepie kontenera samowyladowczego, który można obsługiwać z kabiny koparki.

Indywidualne rozwiązanie w przypadku koparki PW 148-8, która ze względu na swe kompaktowe gabaryty i wielostronność zastosowań spisuje się doskonale w drogownictwie i na placach budowy o ograniczonej powierzchni, polegało na zamontowaniu haka holowniczego wraz z oprzyrządowaniem elektrycznym dla przyczepy. Mechanicy musieli przeprowadzić przewody elektryczne uwzględniając specyfikę pracy koparki, której nadwozie ustawicznie obraca się przeciw podczas pracy. Chodziło o to, by nie zostały one zerwane.



Operator koparki może opróżniać kontener nie opuszczając swego fotela

Do tego doszedł montaż hydraulicznego układu hamulcowego przyczepy. Ponieważ koparka Komatsu PW 148-8 wykorzystywana jest głównie na szlakach drogowych, układ musiał być odebrany urzędowo, tak aby uzyskać dopuszczenie całego zestawu do poruszania się po drogach publicznych.

Koparka z przyczepą służy do utrzymywania poboczy i czyszczenia przydrożnych rowów. Urobek ładowany jest bezpośrednio do kontenera znajdującego się na przyczepie. Uprzednio za koparką podążać musiał stale samochód ciężarowy. Teraz konieczny jest jedynie na czas opróżniania zawartości kontenera. Do jego podnoszenia i wywrotu zainstalowano na przyczepie trzy obwody hydrauliczne. Operator może nimi sterować z kabiny koparki i opróżnić kontener nie opuszczając swego fotela. Aby zwiększyć efektywność prac pod-



Koparka Komatsu PW 148-8 z przyczepą

czas pogłębiania przydrożnych rowów, na ramieniu koparki zastosowano szybkozłączce obrotowe Rototilt. Umożliwia ono precyzyjne manewry osprzętem roboczym, który może być jednocześnie obracany i wychylany. Umożliwia to pracę w pobliżu przeszkód, na przykład pni drzew.

Koparkę kołową Komatsu PW 148-8 wyposażono w całkowicie zmodernizowany układ napędowy umożliwiający osiąganie dużej prędkości jazdy podczas przejazdów po utwardzonej nawierzchni. Może ona wynieść nawet 35 km/h. Tempomat i funkcja Power-Up dodatkowo podnoszą komfort pracy operatora. Maszyna napędzana jest niskoemisyjnym silnikiem Komatsu SAA4D107E-1. Jednostka napędowa wyróżnia się wysokim momentem obrotowym i efektywnością pracy już w niskim zakresie prędkości obrotowej. Cechuje ją również niskie zużycie paliwa.

Zmodyfikowana koparka PW 148-8 znajduje się w ciągłym użytku. Jej operator jest bardzo zadowolony z modyfikacji. Podobnie, jak technicy firmy Kuhn Baumaschinen, którzy ponoć mają już pomysły na inne innowacyjne modyfikacje maszyn budowlanych. Twierdzą przy tym, że są gotowi sprostać nawet najbardziej specyficznym wymaganiom użytkowników.



Modyfikacja wymagała montażu trzech dodatkowych obwodów hydraulicznych

KOMATSU

Dojazd serwisu gratis! Wiecej na www.komatsupoland.pl

Nie ma znaczenia gdzie aktualnie się znajdujesz, Komatsu jest przy Tobie. Możemy natychmiast dostarczyć potrzebne części, tak, by praca Twojej maszyny przebiegała w ciągłym tempie. Dzięki satelitarnemu systemowi stałego monitorowania, nasi dystrybutorzy mogą dokładnie zlokalizować położenie maszyny, zaplanować bardziej efektywne utrzymanie oraz zminimalizować jej przestoje. Nasza rozległa sieć dystrybutorów i wysokiej technologii centrum logistyczne skraca czas oczekiwania na dostawę części. Co więcej, nasze oryginalne części zamienne zapewniają najwyższą jakość i efektywność.

Z Komatsu spędzisz mniej czasu czekając, a więcej pracując.



Komatsu Poland Sp. z o.o.

05-070 Sulejówk k/Warszawy • Trakt Brzeski 72 • tel. 22 783 00 62 • fax 22 760 12 97
41-400 Mysłowice • ul. Katowicka 42 • tel/fax 32 202 51 70
61-625 Poznań • ul. Hawelańska 1 • tel. 61 825 02 92 • fax 61 826 01 18

Odwiedź naszą stronę internetową: www.komatsupoland.pl • Wyślij zapytanie: info@komatsupoland.pl



Silniki Scania spełniają normę Euro 6

Scania prezentuje 13-litrowe silniki o mocy 440 i 480 KM, spełniające normę emisji spalin Euro 6, opracowane z myślą o różnych segmentach transportu. Dla użytkowników pojazdów oznacza to możliwość inwestowania w najnowszą technologię kontroli emisji spalin. Nowe jednostki napędowe łączą w sobie szereg innowacyjnych rozwiązań technicznych zapewniających radykalną redukcję emisji zanieczyszczeń, a jednocześnie charakteryzują się równie niskim zużyciem paliwa, jak silniki Scania Euro 5. – *Jesteśmy dumni, że możemy już teraz udostępnić to wyjątkowe dzieło naszych inżynierów. Nowe jednostki napędowe odznaczają się równie wysokimi osiągnięciami i niskim zużyciem paliwa, jak ich odpowiedniki spełniające normę emisji spalin Euro 5. Nasze nowe silniki umożliwiają użytkownikom wykonanie olbrzymiego kroku w przyszłość. Inwestują oni bowiem w najbardziej proekologiczną technologię spośród dostępnych na rynku odnosząc przy tym realne korzyści w postaci niższych opłat drogowych i innych ulg, które z czasem mogą być wprowadzane przez władze. Nie zapominajmy również o innym aspekcie ekonomicznym, polegającym na tym, że pojazdy wyposażone w silniki spełniające najnowszą normę emisji spalin zachowają wyższą wartość przy odsprzedaży* – mówi Martin Lundstedt, wiceprezes firmy Scania odpowiedzialny za sprzedaż i marketing.

Norma Euro 6 stanowi radykalny krok w redukcji dopuszczalnego poziomu emisji zanieczyszczeń. Jej przepisy ograniczają emisję tlenków azotu i cząstek stałych do około jednej piątej wartości określonych normą Euro 5. Ponadto, procedurę testową rozszerzono o obowiązek zliczania cząstek stałych, co w praktyce oznacza, że emisja tego składnika spalin będzie jeszcze niższa. Będzie wynosić ona około jednej szóstej poziomu określanego przez normę Euro 5.

– Całość prac rozwojowych Scania wykonała we własnym zakresie. Połączyliśmy wszystkie nowe techniki opracowane przez nas w ciągu ostatnich lat: recykulację spalin, turbosprężarkę o zmiennej geometrii, wysokociśnieniowy układ wtryskowy Common Rail, selektywną redukcję katalityczną i filtrowanie cząstek stałych. Połączyliśmy również nasze własne układy sterowania silnikiem i kontroli emisji zanieczyszczeń w jeden zintegrowany system. Dołożyliśmy wszelkich starań, aby uniknąć jakichkolwiek kompromisów pod względem zużycia paliwa. Klienci przekonają się, że ekonomika paliwowa, własności trakcyjne i reakcje nowych silników są na identycznym poziomie, jak w naszych jednostkach napędowych Euro 5 – konkluduje Jonas Hofstedt, wiceprezes Scania Powertrain Development.

W 2008 roku Parlament Europejski uchwalił normę Euro 6, która dotyczy poziomu zanieczyszczeń emitowanych przez ciężkie pojazdy samochodowe. W przypad-



Scania prezentuje 13-litrowe silniki o mocy 440 i 480 KM, spełniające normę emisji spalin Euro 6. Nowe jednostki napędowe opracowano z myślą o różnych segmentach transportu. Dla użytkowników pojazdów oznacza to możliwość inwestowania w najnowszą technologię kontroli emisji spalin...

ku nowo wyprodukowanych pojazdów norma Euro 6 wchodzi w życie w Unii Europejskiej i kilku sąsiadujących z jej granicami krajach 31 grudnia 2012 roku. W przypadku pojazdów nowo rejestrowanych – rok później. W myśl przepisów normy Euro 6 dopuszczalna wartość emisji tlenków azotu ma wynieść 0,4 g/kWh, a więc o osiemdziesiąt procent mniej niż w przewidywała to norma Euro 5. Limity emisji cząstek stałych zostaną zmniejszone o 66% i mają wynosić 0,01 g/kWh (0,02/0,03 g/kWh, zależnie od cyklu testowego, w przypadku Euro 5). Liczba cząstek stałych: 6,00x10¹¹ cząstek/kWh (cykl badań w stanach przejściowych) oraz 8,00 x 10¹¹ cząstek/kWh (cykl badań w stanach stacjonarnych). Tak więc dopuszczalna liczba cząstek stałych wynosi odpowiednio: 600 lub 800 miliardów cząstek na kilowatogodzinę (kWh). Jedna kilowatogodzina odpowiada energii zużywanej w ciągu około trzydziestu sekund przez czterdziestonowy zestaw drogowy jadący z typową prędkością podrózną. W przypadku Euro 5 nie ma obowiązku zliczania cząstek, jednak szacuje się, że ich liczba została zredukowana o blisko 99%.

Norma Euro 6 stanowi pierwszy krok w kierunku wdrożenia ogólnoświatowych zharmonizowanych norm emisji spalin, które obowiązywałyby w Europie, Ameryce Północnej i Japonii, a to z kolei ułatwiłoby koordynację i opracowywanie przyszłych norm. Poziomy emisji Euro 6 są zbliżone do tych wprowadzonych w USA (EPA-10) i Japonii (Post NLT) z początkiem minionego roku. Euro 6 jest pierwszą normą, która przewiduje certyfikację silników według cyklu WHDC (ogólnoświatowy zharmonizowany cykl badań).

Caterpillar i Mascus prolongowały umowę o współpracy

Lider rynku maszyn – firma Caterpillar oraz serwis Mascus, jedna z największych internetowych giełd używanych maszyn budowlanych, rolniczych, leśnych, wózków widłowych i samochodów ciężarowych poinformowały, że współpraca obu firm zostaje przedłużona na kolejne dwanaście miesięcy. Koncern Caterpillar rozpoczął współpracę z serwisem Mascus w październiku 2010 roku wykorzystując serwis jako narzędzie do zaprezentowania swojego sprzętu potencjalnym klientom na całym świecie.

Kontynuacja współpracy pomiędzy firmami jest zwiększeniem bardzo udanych dla serwisu Mascus ostatnich sześciu miesięcy, kiedy to zbliżyły się do liczby stu osiemdziesięciu tysięcy ogłoszeń w serwisie oraz dwóch milionów unikatowych użytkowników miesięcznie. Obecnie ponad trzy i pół tysiąca firm z całego świata umieszcza ogłoszenia na Mascus, a sam serwis jest obecny w trzydziestu dziewięciu krajach.

- Nie ukrywamy naszego zadowolenia z faktu, że po pierwszej fazie Caterpillar zdecydował się na kontynuację współpracy z serwisem Mascus. Sukces, jaki nasza kooperacja przyniosła obu stronom pokazuje, jak ważną rolę w branży używanych maszyn spełnia portal internetowy o globalnym zasięgu – powiedział Rickard Petersson, dyrektor sprzedaży Mascus. Dodął również, że silna pozycja serwisu Mascus oraz światowa renoma marki, jaką cieszy się Caterpillar sprawia, że korzyści ze współpracy odnoszą wszystkie strony – zarówno dealerzy maszyn Caterpillar, jak i serwis Mascus. Dlatego kontynuacja współpracy przez obie strony została przyjęta z radością.

Caterpillar przykłada olbrzymią wagę do obecności w Internecie traktując portale ogłoszeniowe jako kluczowy czynnik strategii marketingowej. Centralnym portalem firmy prezentującym używany sprzęt marki CAT jest Catused.com. Połączenie z serwisem Mascus pozwala na dotarcie z ofertą maszyn do szerszego grona potencjalnych klientów na całym świecie. Współpraca gwa-



Przedstawiciele firm Caterpillar i Mascus nie kryją zadowolenia z przedłużenia umowy o kolejnych dwanaście miesięcy

rantuje, że cała oferta używanych maszyn, będących w posiadaniu dealerów CAT będzie na bieżąco prezentowana w serwisie Mascus. *– Jesteśmy bardzo zadowoleni z odzewu ze strony zainteresowanych naszą ofertą, jaki uzyskaliśmy dzięki współpracy z serwisem Mascus. Dzięki niej nasi dealerzy zyskali większą możliwość kontaktów z potencjalnymi klientami. Jesteśmy głęboko przekonani, że kolejne dwanaście miesięcy współpracy sprawi, że dealerzy naszego sprzętu będą jeszcze bardziej widoczni ze swoją ofertą, co ułatwi kupującym dotarcie do używanych maszyn CAT – powiedział Mike Young, product manager serwisu Catused.com. Kontynuacja współpracy pomiędzy Caterpillar a serwisem Mascus pozwala dealerom używanego sprzętu CAT na dotarcie do większej ilości potencjalnych nabywców bowiem prezentowany w 35 wersjach językowych serwis Mascus jest obecny na całym świecie.*

– Sukces współpracy z Caterpillar jest jednym z największych naszych osiągnięć w ostatnim roku. Tym bardziej cieszymy się, że współpraca została przedłużona – powiedział Fredrik Larsson, dyrektor zarządzający serwisu Mascus. Dodął też, że współpraca z tak renomowaną marką, jaka jest CAT stanowi wielkie doświadczenie dla serwisu Mascus. Wyraził też przekonanie, że kolejne miesiące będą sukcesem dla obu stron.





www.mascus.pl

Internetowa giełda używanych maszyn budowlanych

187689 ogłoszeń!

Silniki Volvo V-ACT Stage IIIB/Tier 4

Najnowsze silniki z zaawansowaną technologią spalania (V-ACT) firmy Volvo spełniają surowe wymagania europejskiej normy Stage IIIB i przejściowej amerykańskiej normy Tier 4 (EPA). Aby sprostać wymaganiom dotyczącym redukcji emisji szkodliwych substancji Volvo Construction Equipment wprowadziło w konstrukcji jednostek napędowych kombinację rozwiązań „wewnątrzcyldrowych” i „zewnętrznych”. Nową generację sprawdzonych silników z technologią V-ACT cechuje efektywniejsze spalanie paliwa, zmniejszony poziom emisji spalin i lepsze osiągi.

Nowe silniki posiadają układ wtryskowy o zmiennych fazach rozrządu i bardzo wysokim ciśnieniu wtrysku paliwa, niezwykle wydajny chłodzony układ recyrkulacji spalin (EGR), precyzyjny układ sterowania pracą turbosprężarki, nowy zaawansowany układ sterowania pracą silnika EMS oraz zintegrowany układ oczyszczania spalin z filtrem cząstek stałych i regeneratorem termicznym. Sercem rozwiązania firmy Volvo jest nowa generacja sterowanych elektronicznie silników wysokoprężnych z technologią V-ACT. Oprócz niższego poziomu emisji charakteryzują się one ulepszonym systemem monitorowania i sterowania pracą silnika oraz większym momentem obrotowym – a także lepszą charakterystyką pracy. Nowe jednostki są wyposażone w układ recyrkulacji spalin (EGR), który zmniejsza ilość tlenu w komorze spalania, obniżając maksymalną temperaturę spalania i redukując w ten sposób ilość powstających tlenków azotu (NO_x), co stanowi główne wymaganie nowych przepisów. Ponieważ silniki zgodne z przejściową normą Tier 4 wymagają paliwa o niskiej zawartości siarki, inżynierowie Volvo skonstruowali nowy chłodzony układ EGR, który umożliwia większą recyrkulację spalin niż miało to miejsce w przypadku poprzedniej generacji układu bez funkcji chłodzenia, co pozwala dodatkowo zmniejszyć ilość NO_x w spalinach.

Redukcja ilości cząstek stałych (PM) emitowanych przez silniki wysokoprężne to kolejny cel najnowszych przepisów. Nowe rozwiązanie wprowadzone przez Volvo wykorzystuje zaawansowany układ oczyszczania spalin, który zmniejsza ilość cząstek stałych o 90% w porównaniu z poprzednią serią maszyn. Filtr wyłapuje cząstki i przetrzymuje je tymczasowo do momentu, gdy nagromadzi się ich dostateczna ilość pozwalająca na przeprowadzenie „regeneracji”. Proces ten polega na skutecznym spaleniu cząstek przy użyciu regeneratora termicznego w temperaturze powyżej 600°C. Układ regeneracji zastosowany w rozwiązaniu firmy Volvo pozwoli zmaksymalizować czas pracy maszyn, co stanowi dodatkową korzyść dla użytkowników.

Przy tak wysokim stopniu zaawansowania technicznego elektroniczna jednostka sterująca (ECU) zarządzająca pracą silników nowej generacji z technologią V-ACT



Najnowsze jednostki napędowe z zaawansowaną technologią spalania (V-ACT) firma Volvo Maszyny Budowlane Polska prezentowała w swym stoisku podczas tegorocznych targów Autostrada Polska w Kielcach

odgrywa kluczową rolę. Nowa wersja układu EMS może się poszczycić silniejszym procesorem zdolnym do obsługi większej liczby funkcji od swojego poprzednika, a jednocześnie charakteryzującym się większą szybkością działania i wyższym stopniem kontroli nad poszczególnymi funkcjami. Jednostka ECU steruje całym procesem EGR, regulując skład mieszanki składającej się z recyrkulowanych spalin i powietrza zewnętrznego, który odgrywa decydującą rolę przy redukcji emisji NO_x i cząstek stałych, przy niezmiennym poziomie osiągow i ekonomii eksploatacji.

Firma Volvo Construction Equipment jest jednym z nielicznych producentów, którzy wytwarzają jednocześnie silniki oraz maszyny budowlane, dostosowując kombinację silnik/maszyna w taki sposób, by uzyskać optymalną efektywność działania. Firma korzysta także z prowadzonych badań i rozwiązań technicznych opracowywanych w obrębie Grupy Volvo dla jej siostrzanych spółek Volvo Trucks i Volvo Penta, ponieważ podobne przepisy dotyczące emisji zostały już wprowadzone w sektorze sprzętu poruszającego się po drogach. To doświadczenie – nie wspominając o milionach godzin testów w terenie – okazało się nieocenione przy opracowywaniu systemów silników do sprzętu terenowego, zgodnych z normami emisji wprowadzonymi na mocy nowych przepisów ochrony środowiska. Niezależnie od tego, czy chodzi o pojazdy drogowe, czy terenowe, firma Volvo dysponuje odpowiednim rozwiązaniem, które spełni wymagania eksploatacyjne klientów.

Znaczenia normy europejskiej Stage IIIB oraz przejściowej amerykańskiej normy Tier 4 nie można przecenić. Jednakże troska o środowisko, lepsze osiągi i ekonomia eksploatacji oraz wyższa jakość to cechy charakterystyczne silników nowej generacji z technologią V-ACT, które stanowią osiągnięcie konstrukcyjne największego kalibru.

NOWE KOPARKI VOLVO. MASZYNY DO ZADAŃ SPECJALNYCH.

Nasze nowe koparki gaśnicowe Volvo EC380D i EC480D to maszyny produkcyjne stworzone do najcięższych zadań. Nowy silnik spełniający najwyższe normy emisji Stage IIIB wyposażony w aktywny filtr cząstek stałych (DPF) gwarantuje wyższą moc oraz niższe zużycie paliwa. Udoskonalona hydraulika maszyn zapewnia wyższe siły i prędkości kopania. Wzmocniona konstrukcja ramion i wysięgnika sprawia, że maszyny są jeszcze bardziej wytrzymałe. Wszystko to po to, aby podnieść rentowność Twojego biznesu.



Dowiedz się więcej o wozidlach Volvo na naszej stronie internetowej www.volvoce.pl.
Obejrzyj film o nowej generacji koparek Volvo na naszym kanale www.youtube.com/volvocepl.

Volvo Maszyny Budowlane Polska Sp. z o.o.

05-831 Młochów, al. Katowicka 215, tel. 22 383 46 50, fax 22 383 46 69, Gdynia 601 162 015, Katowice 605 784 470,
601 460 248, Kielce 605 784 625, Kraków 601 370 343, Łódź 605 786 566, Olsztyn 605 786 757, Poznań 601 162 321,
Szczecin 601 370 149, Warszawa 601 289 090, 605 789 859, Wrocław 601 181 261, Zielona Góra 605 782 302.

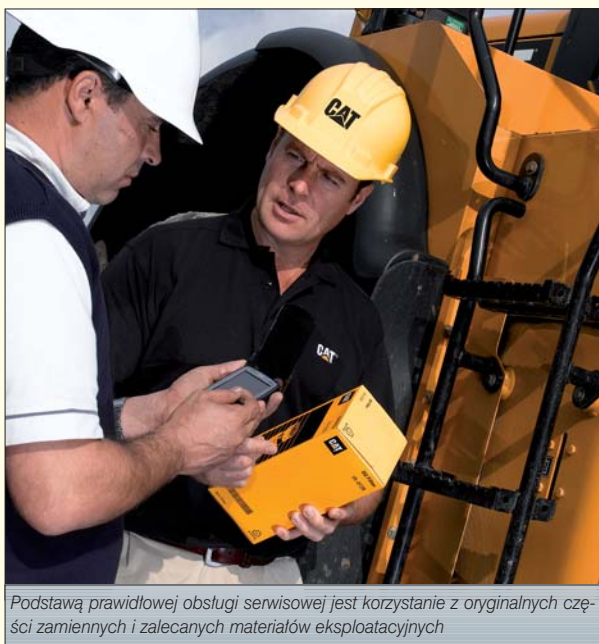
VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



Serwis Bergerat Monnoyeur – szybko i profesjonalnie

Pierwszą maszynę sprzedaje dział handlowy, kolejne serwis! Z takiego założenia wychodzi Bergerat-Monnoyeur oferując kompleksową obsługę posprzedażną maszyn Caterpillar, idealnie dostosowaną do oczekiwań i potrzeb ich użytkowników.

Opieka serwisowa jest równie ważna, co sama maszyna, bo ogranicza przestoje sprzętu do minimum, gwarantuje jego dłuższą żywotność oraz wyższą cenę przy odsprzedaży. Ma też niebagatelny wpływ na podniesienie bezpieczeństwa pracy. Wybierając maszynę CAT, klient Bergerat Monnoyeur odnosi pod tym względem największe korzyści. W strukturze serwisowej Polska jest podzielona na sześć głównych regionów z siedzibami w Czosnowie, Poznaniu, Czeladzi, Wrocławiu, Białymstoku i Gdańsku. Niektóre z nich są jednak na tyle duże, że mają własne pododdziały, np. placówka w Czosnowie dysponuje filią w Łodzi i Lublinie, placówka w Poznaniu pododdziałem w Szczecinie, a placówka w Czeladzi pododdziałami w Rzeszowie i Krakowie. Łącznie jest aż 16 lokalizacji, w których znajdują się również profesjonalne warsztaty. Centralna placówka mieści się w Poznaniu, prócz typowych napraw są tam wykonywane odbudowy maszyn, zorganizowano tu również główny magazyn części zamiennych oraz centralny ośrodek szkoleniowy. Uzupełnieniem serwisów stacjonarnych jest serwis mobilny obejmujący blisko 100 samochodów z kompleksowym wyposażeniem pozwalającym na obsługę oraz naprawę maszyn w siedzibie klienta, bądź w miejscu pracy. Obecnie jest 130 mechaników, ale ich liczba stale się zwiększa, bo populacja maszyn CAT systematycznie rośnie, a B-M dąży do skracania czasu reakcji na wezwania klientów. Formalnie mechanicy są podzieleni na serwis stacjonarny



Podstawą prawidłowej obsługi serwisowej jest korzystanie z oryginalnych części zamiennych i zalecanych materiałów eksploatacyjnych



Właściwa opieka serwisowa jest równie ważna, co sama maszyna, bo ogranicza przestoje sprzętu do minimum i gwarantuje jego dłuższą żywotność

i mobilny, ale kierownicy poszczególnych oddziałów mogą ich grupować zależnie od potrzeb. W zimie, kiedy mają miejsce bardziej skomplikowane remonty czy naprawy, więcej osób może być zatrudnionych w warsztacie. Odwrotna sytuacja występuje w okresach intensyfikacji prac budowlanych. Wtedy większość mechaników jest przydzielana do serwisów mobilnych, by jak najszybciej przywrócić sprawność maszyn. Firma stara się, by promień działania każdego warsztatu wyjazdowego nie przekraczał 100 km. Ponadto samochody są w stałej dyspozycji mechaników, dzięki czemu mogą oni wyjechać do maszyny wymagającej obsługi bezpośrednio z miejsca zamieszkania. W koordynacji działań serwisu mobilnego oraz lokalizacji maszyn pomaga system GPS.

Nabywając maszynę CAT, klient ma do wyboru wiele rozwiązań serwisowych. Podstawowy produkt to CSA (Customer Service Agreement), oferowany standardowo na 2, 4 lub 6 tysięcy mth. Okres zawartej umowy nie jest limitowany czasowo, bo ważne jest ile maszyna rzeczywiście przepracowała. W ramach CSA są dokonywane cykliczne przeglądy maszyn (co 500 mth), obejmujące wymianę na przykład płynów eksploatacyjnych, filtrów, pasków napędowych itp. Co druga maszyna Caterpillar w Polsce jest dostarczana właśnie z takim pakietem. Usługa CSA może być opłacona „z góry” przy zakupie sprzętu, albo w czterech ratach rozłożonych na pierwszy rok trwania umowy. Pierwsza z opcji jest szczególnie korzystna, bowiem to usługodawca bierze na siebie całkowite ryzyko wzrostu cen materiałów eksploatacyjnych niezbędnych do wykonania przeglądu.

Dalszą część oferty stanowi usługa CSA Light przeznaczona dla klientów, którzy dysponują własnym zaple-

MASZYNY DROGOWE CATERPILLAR JAKOŚĆ I PRECYZJA



Bergerat Monnoyeur oferuje na polskim rynku pełną gamę maszyn Caterpillar do robót drogowych

Oferta CAT obejmuje maszyny do regeneracji nawierzchni, spycharki i ładowarki gąsienicowe, rozścielacze asfaltu, frezarki do nawierzchni, walce do gruntu i asfaltu, koparki, ładowarki kołowe, zgarniarki kołowe i równiarki samobieżne.

Wybierając ofertę Bergerat Monnoyeur, wszystkie sprawy związane z zakupem, obsługą techniczną i usługami towarzyszącymi załatwiasz wygodnie w jednym miejscu.

Sprawdź naszą ofertę!

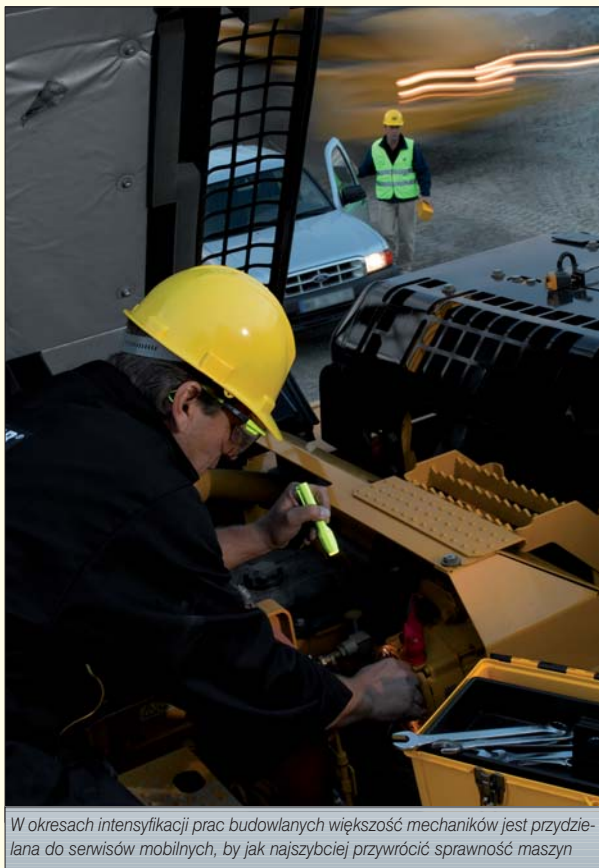
www.b-m.pl

**Bergerat
Monnoyeur**



czem technicznym oraz odpowiednio przeszkolonymi mechanikami. W ten sposób Bergerat Monnoyeur wykonuje tylko główne przeglądy po przepracowaniu np. 1000 i 2.000 mth, a w okresach pośrednich czyli po na przykład 500 i 1.500 mth, klient może wykonywać je samodzielnie. Zawsze jednak musi korzystać z oryginalnych części zamiennych i zalecanych materiałów eksploatacyjnych. Jeszcze większy zakres usług obejmuje pakiet CSA Plus. Firma utrzymuje maszynę w odpowiednim stanie technicznym przez wymianę olejów, filtrów, pasków napędowych czy sprawdzanie i kasowanie luzów, a dodatkowo bierze na siebie wymianę zużytych części i podzespołów, takich jak alternator czy akumulator, w ustalonym okresie eksploatacji maszyny, na przykład 10 albo 15 tysięcy mth.

Najbardziej rozbudowana umowa TM&R (Total Maintenance and Repair) obejmuje z kolei utrzymanie maszyny w ruchu oraz przeprowadzanie wszystkich napraw. Bergerat Monnoyeur na podstawie swoich doświadczeń określa potencjalne naprawy mogące wystąpić w danym okresie, a potem szacuje koszt przepracowanej motogodziny. Takie kontrakty nie są sprzedawane firmom, w których maszyny często zmieniają miejsce pracy i nigdy nie wiadomo w jakich warunkach będą eksploatowane. Oferta ta została przygotowana z myślą na przykład o kopalniach, gdzie łatwiej da się przewidzieć co może się zużyć lub popsuć za na przykład pięć lat.



W okresach intensyfikacji prac budowlanych większość mechaników jest przydzielana do serwisów mobilnych, by jak najszybciej przywrócić sprawność maszyn



Konsultacje serwisowe są szczególnie ważne w przypadku maszyn spełniających kluczową rolę w procesie technologicznym danej firmy

Rozwiązanie to jest bardzo wygodne, bo klient uiszcza tylko comiesięczną fakturę za przepracowane motogodziny, a wykonywane przez niego czynności obsługowe polegają jedynie na uzupełnianiu paliwa.

Ciekawą ofertą serwisową B-M jest odbudowa sprzętu. Gdy maszyna ma przebieg rzędu 25 tysięcy mth i jest mocno wyeksploatowana, ale pracowała w stałych warunkach, warto poddać ją gruntownemu remontowi. Najpierw jest jednak szczegółowo weryfikowana, bo jeśli np. spadła z półki skalnej i ma pękniętą ramę, to wtedy już się to nie opłaca. W każdym przypadku maszyna jest gruntownie rozbierana, piaskowana i malowana, są w niej wymieniane wszystkie części, które uległy zużyciu. W dodatku otrzymuje nowy numer seryjny, zerową liczbę motogodzin i standardową gwarancję. Do tego wygląda bardzo atrakcyjnie, a jej cena wynosi 0,6 lub 0,7 ceny nowej maszyny. Poza odbudowami, firma prowadzi też profesjonalne naprawy, począwszy od prostych podzespołów, po skrzynie biegów, mosty napędowe czy silniki.

W utrzymaniu sprawności maszyn istotną rolę odgrywa łatwy dostęp części zamiennych. W każdym z sześciu głównych oddziałów zatrudnieni są sprzedawcy części, w pododdziałach ich rolę pełnią koordynatorzy serwisu. Te osoby nie zawsze są „przy biurku” i zakup części przez telefon może być czasami utrudniony. Chcąc wyeliminować tę niedogodność, firma wprowadziła usługę Call Center. Dzięki temu klient jest pewny, że dzwoniąc pod numer 61 8282-400 w godzinach od 7.00 do 17.00, a niebawem od 7.00 do 19.00, uzyska kontakt z fachowcem i szybko będzie mógł nabyć niezbędną część. Takie zamówienie trzeba później potwierdzić mailem lub faksem. Obecnie jest też wprowadzana usługa Parts Store, umożliwiająca zakup części przez Internet. W obu przypadkach zamówienie złożone do godziny 17. jest realizowane na drugi dzień do każdego miejsca wskazanego przez klienta położonego na terenie Polski.

Yanmar zaczął od kabiny!

Yanmar konsekwentnie rozwija koncepcję ViO polegającą na tym, że kabina maszyny nie wychodzi poza obrys gąsienic. Mankamentem tego rozwiązania było ograniczenie przestrzenności i niedostateczne wyciszenie, a tym samym spadek komfortu dla operatora szczególnie odczuwalny podczas wielogodzinnej pracy. Z problemem tym postanowili zmierzyć się inżynierowie Yanmara, którzy rozpoczęli prace nad projektem nowej generacji koparek od... kabiny. Wstuchiwali się przy tym w potrzeby zgłaszane przez samych operatorów. Nic w tym dziwnego, skoro przeciętnie spędzają oni w kabinie blisko siedem godzin dziennie.

Efekt prac konstruktorów Yanmara, jaki można było zaobserwować chociażby podczas tegorocznych targów Samoter w Weronie, jest zadziwiający. Wydaje się, że inżynierom udało się połączyć ogień z wodą. Kabina zastosowana w nowych maszynach jest bowiem o wiele szersza i dłuższa. A do tego klimatyzowana i bardzo dobrze wyciszona. Posadowienie kabiny na specjalnych amortyzatorach oraz zastosowanie komfortowego fotele optymalnie chroni operatora przed szkodliwymi dla zdrowia wibracjami.

Zwiększenie gabarytów kabiny skutkuje nieznacznym wzrostem masy roboczej maszyny. Nie skutkuje jednak odejściem od koncepcji ViO, ani ograniczeniem paramet



Inżynierowie Yanmara połączyli ogień z wodą. Nie rezygnując z koncepcji ViO zastosowali w nowych koparkach kabinę imponującą przestrzennością

trów pracy. Te są nawet lepsze niż w maszynach minionej generacji. Jest to możliwe dzięki przesunięciu środka ciężkości ku tyłowi i zastosowaniu gąsienic o specjalnej konstrukcji umożliwiającej zrezygnowanie z przeciwwagi. W małych maszynach napotykamy z reguły na kłopoty z dostępem do newralgicznych podzespołów i komponentów spowodowane koniecznością upakowania ich na ograniczonej przestrzeni. Mechanicy obsługujący nowe koparki Yanmar będą pozytywnie zaskoczeni. Szerokie klapy serwisowe, doskonały dostęp z boku do chłodnicy i innych podzespołów bez konieczności używania jakichkolwiek narzędzi znacznie ułatwiają ich pracę.

YANMAR
Solutioneering Together



**YANMAR CONSTRUCTION
EQUIPMENT EUROPE SAS**
25, Rue de la Tambourine
F - 52100 SAINT-DIZIER
www.yanmar.fr

Miniładowarki



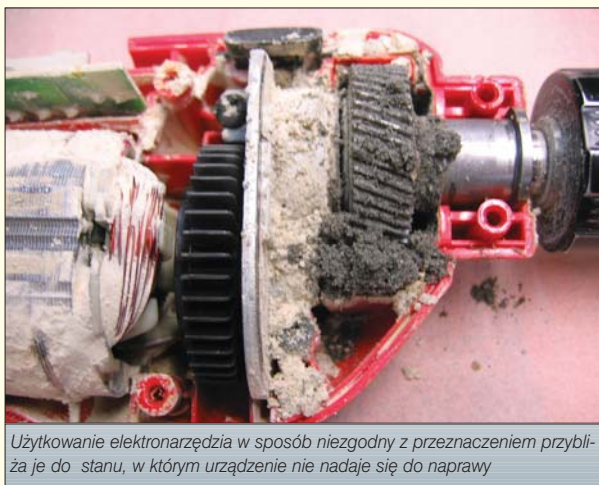
Yanmar, trzeci na świecie producent minikoparek, oferuje pełną gamę kompaktowych maszyn do prac ziemnych, budowlanych, ogrodniczych i kształtowania krajobrazu.

Serwis elektronarzędzi DeWALT

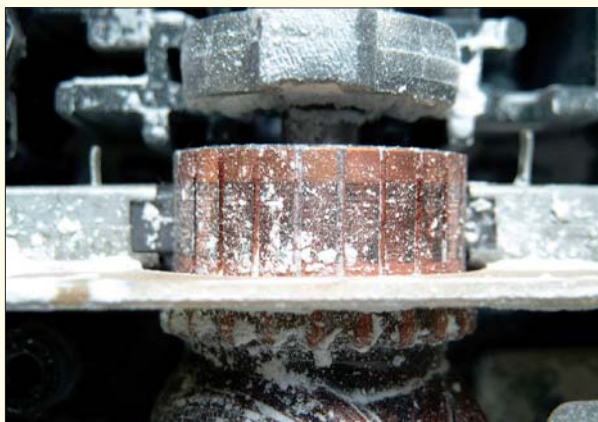
Szeroka oferta elektronarzędzi dostępnych na rynku sprawia, że konsumenci decydując się na konkretną markę zwracają dziś uwagę nie tylko na parametry i cenę produktów, ale także na warunki gwarancji oraz obsługę posprzedażną. Także w przypadku elektronarzędzi jakość opieki serwisowej wpływa na postrzeganie marki przez klientów.

Z uwagi na stopień zaawansowania technologicznego profesjonalnych elektronarzędzi, wcześniej czy później każdy użytkownik musi skorzystać z pomocy serwisu. Nie każdy jednak wie, że wsparcie serwisu nie musi ograniczać się jedynie do sytuacji awaryjnych, kiedy urządzenie wymaga naprawy. Profesjonalni dostawcy elektronarzędzi w ramach obsługi serwisowej oferują klientom także bezpłatne przeglądy, które przedłużają żywotność urządzeń oraz minimalizują ryzyko uszkodzenia. Jest to szczególnie istotne, jeśli narzędzia wykorzystywane są w działalności zawodowej, gdzie każde wymagające interwencji serwisu uszkodzenie narzędzia wydłuża termin zakończenia budowy czy remontu. Kupując elektronarzędzia powinniśmy pamiętać o tym, iż prawo konsumenta do gwarancji i serwisu wynika przede wszystkim z dokumentu gwarancyjnego, ponieważ przepisy prawne w tym zakresie są raczej skąpe. To w dokumencie określającym warunki gwarancji zawarte są obowiązki serwisu w ramach obsługi posprzedażnej. Dokument gwarancyjny powinien też jasno określać, w jakich sytuacjach serwis może odmówić przyjęcia narzędzia do naprawy w ramach gwarancji. W momencie zakupu produktu warto więc dobrze zapoznać się z tym dokumentem i zwrócić uwagę na takie elementy, jak:

- czas trwania gwarancji (z reguły trwa on od 12 do 24 miesięcy); termin, w jakim serwis jest zobowiązany do wykonania naprawy;
- konsekwencje dla serwisu z tytułu niedochowania terminu naprawy gwarancyjnej;
- zakres obowiązków serwisu



Użytkowanie elektronarzędzia w sposób niezgodny z przeznaczeniem przybliża je do stanu, w którym urządzenie nie nadaje się do naprawy



Bardzo często elektronarzędzia używane są do szlifowania ścian po szpachlowaniu, podczas którego powstaje bardzo dużo niszczącego pyłu

Przykładowo, na elektronarzędzia DeWALT, udzielana jest dwunastomiesięczna miesięczna gwarancja, która zapewnia nieodpłatną wymianę wszystkich uszkodzonych części – lub wedle oceny serwisu – nieodpłatną wymianę produktu, pod warunkiem, że produkt nie był użytkowany w sposób niewłaściwy. Do każdej wykonanej naprawy narzędzia załączany jest „certyfikat satysfakcji z wykonanej naprawy”, w którym wymienione są wszystkie wykonane czynności serwisowe.

Ponadto firma DeWALT gwarantuje swoim klientom jeden bezpłatny przegląd serwisowy elektronarzędzia w ciągu pierwszych dwunastu miesięcy od chwili jego zakupu. Co więcej, jeżeli w okresie trzydziestu dni od daty zakupu, narzędzie DeWALT ulegnie uszkodzeniu wskutek wady materiałowej lub wady montażu, użytkownik ma prawo do jego wymiany na nowy egzemplarz.

Umowa gwarancyjna pozwala zapoznać się z tym, co oferuje producent w ramach obsługi posprzedażnej. Natomiast o profesjonalizmie serwisu gwarancyjnego przekonujemy się zazwyczaj później, już w czasie użytkowania sprzętu. W momencie zakupu możemy jednak sprawdzić pewne informacje, które wpływają na pozytywną lub negatywną ocenę serwisu konkretnego producenta, takie jak: wielkość sieci serwisowej czy też dostępność punktów serwisowych w danym mieście. W przypadku, gdy producent powierzył obsługę serwisową podmiotom zewnętrznym, warto sprawdzić, czy jest system autoryzacji dopuszczającej do wykonywania serwisu tylko podmioty dysponujące odpowiednimi kompetencjami w tym zakresie (autoryzacja, certyfikaty).

Producent profesjonalnych elektronarzędzi DeWALT i Black & Decker powierzył obsługę serwisową firmie Erpatech z Warszawy, która od roku 1996 pełni funkcję Centralnego serwisu napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych. W latach 2005, 2006, 2007 Erpatech został uznany za najlepszy serwis elektronarzędzi w Europie Środkowo-Wschodniej.

TORUS TPMS – system monitoringu ciśnienia w oponach

TPM (Tire Pressure Monitoring System) to elektroniczny system służący do pomiaru ciśnienia oraz temperatury w oponach pneumatycznych. Układ ten ma na celu głównie ostrzeganie kierowców o zmianie ciśnienia wewnętrznego w oponie, które ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa oraz efektywnej pracy ogumienia. Zbyt niskie ciśnienie przyczynia się do wzrostu oporów toczenia, co w konsekwencji prowadzi do większego poboru paliwa. Niskie ciśnienie wywiera również negatywny wpływ na żywotność opony, powodując jej nagrzewanie oraz nierównomierne zużycie. Dlatego dla zapewnienia optymalnych parametrów pracy opony przez cały okres jej eksploatacji istotnym jest regularne monitorowanie ciśnienia wewnętrznego.

Dzięki uchwale Parlamentu Europejskiego z marca bieżącego roku producenci samochodów osobowych zobligowani będą do seryjnego montowania w pojazdach systemów TPMS. W Stanach Zjednoczonych podobna uchwała weszła w życie w 2007 roku. W dalszym ciągu nierozwiązana pozostaje jednak kwestia pomiaru ciśnienia w oponach maszyn przemysłowych, samochodów ciężarowych oraz autobusów. Dlatego P.H. TORUS wychodząc naprzeciw potrzebom swoich klientów wprowadził na rynek autorski, system TPMS przeznaczony właśnie do powyższych pojazdów.

Głównym elementem zestawu TORUS TPMS jest centralka rejestrująca dane. Posiada ona zasilanie 12-24 V. Dlatego, po zamontowaniu w kabinie pojazdu z powodzeniem może być zasilana z gniazdka zapalniczki.

Kolejnymi elementami zestawu są czujniki ciśnienia nakręcane na zawór w miejsce kapturek ochronnych. W praktyce czujnik to antena nadająca radiowo sygnał w paśmie ISM, który w sposób ciągły jest odbierany i jednocześnie rejestrowany w pamięci centralki. Zasięg czujników w zależności od warunków atmosferycznych mieści się w przedziale od 50 do 100 metrów. Sensory zasilane są niewymiennymi bateriami o wydłużonej trwałości ok. 4,5 roku.

Urządzenie wyposażono w złącze USB, co umożliwia podpięcie pamięci przenośnej (pendrive) i skopiowanie zapisanych danych dotyczących pomiarów ciśnienia w oponach. W zależności od typu pojazdu, na którym będzie zamontowany system proponujemy zestawy czteroczujnikowe (stosowane np. na ładowarkach), sześć czujnikowe (dla wozideł przegubowych i sztywnoramowych), dwunastoczujnikowe (przystosowane do układów ciągnik siodłowy – naczepa) oraz większe



P.H. TORUS oferuje autorski system TPMS przeznaczony do pomiaru ciśnienia w oponach maszyn roboczych, samochodów ciężarowych oraz autobusów

np. dla żurawi samojezdnych. Główną zaletą czujników TORUS TPMS jest bezpośredni, ciągły pomiar faktycznego ciśnienia w oponach, dzięki czemu monitoring prowadzony jest również podczas postoju pojazdu.

W przypadku zmiany ciśnienia w oponie centralka ostrzega o tym fakcie alarmem żółtym oraz czerwonym, w czasie którego należy się zatrzymać i zdiagnozować przyczynę problemu. Alarmowane jest za niskie ciśnienie lub za wysoka temperatura czujnika, a na wyświetlaczu automatycznie pokazywany jest czujnik zgłaszający alarm. Obsługa centralki zgodnie z dyrektywami unijnymi jest intuicyjna i prosta, natomiast samo urządzenie zostało zaprojektowane tak, aby nie rozpraszać uwagi kierowcy podczas jazdy.

Jak już wspomniano TORUS TPMS przeznaczony jest głównie do maszyn przemysłowych (pracujących w górnictwie i budownictwie) oraz autobusów i samochodów ciężarowych. Z użytkowaniem powyższych maszyn związane są nierozzerwalnie duże koszty eksploatacyjne, których sporą część stanowią wydatki na ogumienie i paliwo. Według analiz firm Michelin i Torus stosowanie systemu TPMS pozwala znacznie ograniczyć te koszty. W przypadku jazdy na ciśnieniu o 15% mniejszym od zalecanego, zużycie paliwa może być nawet o 2% większe, natomiast przebieg opony skraca się aż o 10%. Szacunkowo dla wozideł sztywnoramowych stosowanie TPMS i związana z tym kontrola ciśnienia oznacza roczną oszczędność na poziomie 10.000 zł (opona 21.00R33), zarówno na paliwie, jak i kosztach zakupu opon.

Reasumując, zaletami systemu TORUS TPMS są: bezpośredni pomiar ciśnienia, prosta i intuicyjna obsługa, trwałość elementów oraz duży zasięg czujników.

SPRZEDAŻ OPON. NAPRAWA OPON WIELKOGABARYTOWYCH. MONTAŻ OPON W MIEJSCU POSTOJU MASZYNY. NAJLEPSI SPECJALIŚCI. DOGODNE WARUNKI. NAJSZERSZA OFERTA.

TORUS
OTR TYRE SPECIALIST

www.torus.com.pl
biuro@torus.com.pl

P.H. Torus M. Jeleń Sp. J. • ul. Powstańców 127 • 31 - 670 Kraków • tel./fax + 48 (12) 413-96-32 • tel. + 48 (12) 410-82-80

SOLIDEAL®

"THE NATURAL CHOICE"



SOLIDEAL®

OPONY DO MASZYN
BUDOWLANYCH I DROGOWYCH

tel. 22 783 17 87
www.solideal.pl

AUTORYZOWANY PRZEDSTAWICIEL FIRM:



Silniki wysokoprężne,
części zamienne Deutz
- nowe, regenerowane, używane, Serwis

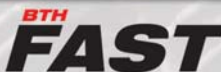


Silniki benzynowe i wysokoprężne,
części zamienne Subaru Robin
Motopompy, Agregaty, Serwis



Generatoren GmbH
Prądnice synchroniczne,
części zamienne, serwis Mecc Alte

Osprzęt do silników i agregatów
prądowłóczy



Walendów, ul. Nad Utratą 117
05-830 Nadarzyn

tel.: 22 498 06 98÷99, 498 07 00÷01, 22 739 81 00, 739 41 31
fax: 22 739 41 30, www.bthfast.com.pl, e-mail: info@bthfast.eu



części i maszyny budowlane

Używane części, podzespoły, osprzęt



W CIĄGŁEJ SPRZEDAŻY:

- zwolnice, dyferencjały
- kabiny, ramiona i osprzęt
- skrzynie biegów i redukcyjne
- reduktory oraz wieńce obrotu
- elementy podwozi gąsienicowych

KETRAL CONSTRUCTION PARTS AND EQUIPMENT

42-350 Koziegłowy, Rzeniszów ul. Zielona 2
tel. 34 31 42 581, fax 34 31 42 604
e-mail: info@ketrall.pl

Skup uszkodzonych maszyn: tel kom. 602 751 037

www.maszynybudowlane-czesci.pl



1992 ROK ZAŁOŻENIA

- PODWOZIA GĄSIENICOWE DO WSZYSTKICH MASZYN
- CZĘŚCI DO KAŻDEJ MASZYNY CAT, JCB I VOLVO



PRH RENOX SP.J.
11-041 OLSZTYN, Sokola 4, POLAND
tel. +48 (89) 523 91 52-53, fax +48 (89) 523 90 82
renox@renox.pl

www.renox.pl



CONSTRUCTION

BUILT AROUND YOU

PRZEDSTAWICIELE PRODUCENTA MASZYN MARKI NEW HOLLAND:

AGROHANDEL s.j.

59-220 Legnica, ul. Jaworzynska 261,
tel. 76 850 61 13, kom. 603 103 082, www.agrohandel.com.pl

AGROS WRONŃCY Sp. z o.o.

98-337 Strzelce Wielkie, ul. Częstochowska 3,
tel. 34 311 07 82, kom. 694 192 899, www.agros-wronscy.pl

P.H. AGROSKŁAD

97-225 Ujazd, Józefin 39,
tel. 44 719 35 75

HKL BAUMASCHINEN POLSKA Sp. z o.o.

60-462 Poznań, ul. Szarych Szeregów 23,
tel. 61 665 79 00, fax 61 842 57 01, www.hkl.pl

RENTRAK Sp. z o.o.

16-070 Choroszcz/Białystok,
Porosły Kolonia 1c, tel. 85 651 15 41, kom. 507 181 259, www.rentrak.pl

PHU PERKOZ Sp. z o.o.

87-300 Brodnica,
ul. Sikorskiego 19a, tel. 54 49 34 057, kom. 604 795 595, www.perkoz.com.pl

ROLSERWIS S.A.

09-402 Płock,
ul. Sierpecka 10, tel. 24 269 71 19, kom. 608 391 449, www.rolserwis.pl

www.newholland.com



Umowy serwisowe na maszyny Caterpillar

- dostępne dla wszystkich typów maszyn CAT
- tylko u nas wyłącznie oryginalne części i oleje CAT
- dodatkowa weryfikacja i ocena stanu maszyny
- najszybsza i największa sieć serwisowa w Polsce
- najlepiej wyszkoleni mechanicy
- profesjonalny sprzęt diagnostyczny
- centralny i regionalne magazyny części w Polsce
- elastyczne godziny pracy

Teraz umowy serwisowe na 2000mtg, 4000mtg i 6000mtg w promocyjnych cenach.
Sprawdź - kontakt na stronie www.b-m.pl lub pod numerem 22 768 71 00

Bergerat Monnoyeur Sp.z .o.o.

ul. Kolejowa 75 tel. 22 768 71 00
05-092 Łomianki e-mail: b-m@b-m.pl
k/Warszawy, www.b-m.pl



**IVECO
MOTORS**

TECHNIKA ZASTOSOWAŃ NAPĘDÓW

**SERWIS TECHNICZNY
i CZĘŚCI ZAMIENNE
DO SILNIKÓW:**

- Fiat Powertrain Technologies
- IVECO MOTORS
- IVECO aifo
- FIAT aifo

TEZANA

ul. Generała Kutrzeby 9
05-082 Stare Babice k/Warszawy
tel. (022) 752-93-22, fax (022) 752-93-45
e-mail: biuro@tezana.pl - www.tezana.pl

INTRAC



- profesjonalne usługi serwisu maszyn budowlanych i leśnych
- oryginalne części zamienne oraz materiały eksploatacyjne
- gwarancja dostępności części zamiennych do wszystkich typów maszyn
- gwarancja na wykonane usługi
- stacjonarne serwisy - 1rbh tylko 89 zł netto
- atrakcyjny system rabatowy



INTRAC Polska Sp. z o.o.

Centrala: Wolica, Al. Katowicka 3, 05-830 Nadarzyn,
tel./fax 22 641 02 03, tel. kom. 693 921 330
Oddział Gdynia: 81-061 Gdynia ul. Hutnicza 40 (teren BE Grupu)
tel./fax 58 783 37 40, tel. kom. 693 921 321
Oddział Olkusz: Al. 1000-lecia 1, 32-300 Olkusz
tel./fax 32 645 53 00-01, tel. kom. 693 921 325
Oddział Zamość: ul. Zagłoby 10, 22-400 Zamość
tel./fax 84 627 09 89, tel. kom. 693 921 300

e-mail: info@intrac.pl
www.intrac.pl

infolinia: 0601 INTRAC
0601 468 7 2 2

KOMTRAX

System Komtrax pomaga utrzymać maszynę w dobrej kondycji technicznej, przekazuje na bieżąco ostrzeżenia o wszelkich odstępstwach od normy w jej pracy, powiadamia także z odpowiednim wyprzedzeniem o konieczności wykonania obsługi technicznej

**KOMATSU**

Komatsu Poland Sp. z o.o.

05-070 Sulejówek, ul. Trakt Brzeski 72
tel. 22 783 00 62, fax 22 760 12 97
info@komatsupoland.pl


Allison
Transmission®

Generalny Importer

TEZANA

TECHNIKA ZASTOSOWAŃ NAPĘDÓW

ul. Generała Kutrzeby 9
05-082 Stare Babice k/Warszawy
tel. (022) 752-93-22, fax (022) 752-93-45
e-mail: biuro@tezana.pl www.tezana.pl

- automatyczne skrzynie biegów
- doradztwo techniczne
- serwis gwarancyjny i pogwarancyjny
 - system ReTran
 - części zamienne
- oleje przekładniowe TranSynd

Manitou Polska Sp. z o.o.

Kowanówko, ul. Obornicka 1A,
64-600 Oborniki Wlkp.
tel. 61 297 75 35,
fax 61 297 21 19,
www.pl.manitou.com



Rozbudowana sieć serwisowa zapewnia szybki dojazd i doskonałą efektywność działania.

Nasi technicy są w stanie dotrzeć wszędzie i w bardzo krótkim czasie.


MANITOU
FAYAT BOMAG
POLSKA**Zaufaj profesjonalistom**

Oryginalne części zamienne jeszcze nigdy nie były w tak dobrej cenie, a serwis tak blisko Ciebie

FAYAT BOMAG Polska Sp. z o.o.
ul. Szyszkowa 52, 02-285 Warszawa
tel. 22 482 04 00, faks 22 482 04 01
e-mail: poland@bomag.com

IX MIĘDZYNARODOWE TARGI INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ I DROGOWEJ

INFRA
struktura
2011

15-17 listopada 2011

Centrum Targowe MT Polska, ul. Marsa 56C, Warszawa



TARGI, KTÓRE BUDUJĄ BIZNES!

Zapraszamy:

- firmy wykonawcze i usługowe,
- dostawców rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa i zarządzania ruchem,
- producentów i dystrybutorów maszyn, urządzeń budowlanych oraz drobnego sprzętu budowlanego,
- producentów surowców i materiałów do budowy dróg i autostrad, oznakowania, chodników i ścieżek rowerowych, dworców i portów,
- biura projektowe,
- przedsiębiorstwa wyposażające obiekty użyteczności publicznej, bezpieczeństwa oraz zarządzania ruchem.

www.infrastruktura.info

MTtargi

Organizator: MT Targi spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
tel. (0-22) 529 39 00, e-mail: infrastruktura@mttargi.pl

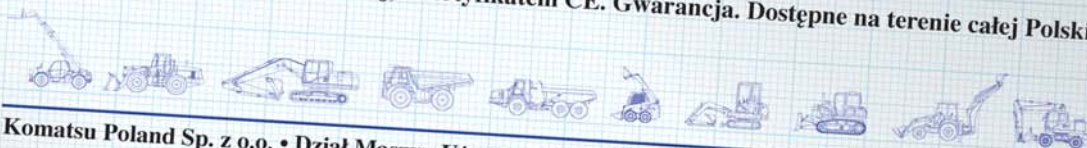
KOMATSU



Maszyny używane z sieci dystrybucyjnej Komatsu

Przygotowane do sprzedaży zgodnie z najwyższymi standardami Komatsu Europe.
Udokumentowany przebieg i historia serwisowa.

Pewność zakupu maszyny legalnej, z certyfikatem CE. Gwarancja. Dostępne na terenie całej Polski.



Komatsu Poland Sp. z o.o. • Dział Maszyn Używanych • Trakt Brzeski 72 • 05-070 Sulejówkę k/Warszawy
tel. 22 783 00 62 • fax 22 760 12 97

41-400 Mysłowice • ul. Katowicka 42 • tel/fax 32 202 51 70 •
61-625 Poznań • ul. Hawelańska 1 • tel. 61 825 02 92 • fax 61 826 01 18

Odwiedź naszą stronę internetową: www.komastupoland.pl • Wyślij zapytanie: used@komastupoland.pl

