

POŚREDNIK **budowlany**

STYCZEŃ-LUTY 2013

1⁽¹⁰¹⁾

ISSN 1427-213X



m a s z y n y • n a r z ę d z i a • s p r z ę t



Think



Time for new standards



Innowacja w klasie 20ton: rozkładarką BF 800 firma BOMAG ustanawia nowe standardy w klasie 20t.

Przekonuje nie tylko jakość i design, lecz także montowane mechanicznie poszerzenia stołu max. do 10 m, które dzięki szybkozłączkom i prowadnicom można łatwo doczepiać bez wykonywania skomplikowanych czynności.

Informacje na stronie internetowej: www.bomag.com



FAYAT BOMAG Polska Sp. z o.o. · Ul. Szyszkowa 52 · 02-285 Warszawa
Tel. +48 22 482 04 00 · Fax +48 22 482 04 01
poland@bomag.com · www.bomag.com



FAYAT BOMAG
P O L S K A



12

Polacy mogą na nas polegać!

– Rozmowa z Marcusem Rosenkranzem, dyrektorem sprzedaży na Europę Wschodnią koncernu Terex Construction



26

Nowe koparki gąsienicowe Doosan

Nowe maszyny koreańskiego koncernu są wydajniejsze, bardziej wytrzymałe i zużywają mniej paliwa. Nawet pracując w trudnych warunkach



35

Caterpillar ma nową „hybrydę”!

Podczas specjalnej konferencji prasowej „The Next Generation is Here” firma Caterpillar zaprezentowała koparkę hybrydową 336E H



16

Autostrada Polska – z nieba do piekła?

W maju odbędzie się XIX edycja targów Autostrada Polska i XV Maszbuđu.

W tym roku zabraknie na nich niemal wszystkich znaczących firm polskiej branży maszyn budowlanych...



28

Koparko-ładowarki CASE serii T

Firma INTRAC POLSKA Sp. z o.o. autoryzowany dystrybutor maszyn CASE Construction posiada w swojej ofercie trzy nowe modele koparko-ładowarek: 580 ST, 590 ST oraz 695 ST



36

Warto wziąć udział w aukcji Ritchie Bros.!

Powstała w roku 1958 w Kanadzie spółka Ritchie Bros. jest największym na świecie domem aukcyjnym oferującym urządzenia przemysłowe



21

Oryginalne części zamienne BOMAG

Także w okresie zimowym firmy drogowe mają pełne ręce roboty. To dogodny czas na przeprowadzenie remontów i konserwacji sprzętu



30

Małe Volvo jest piękne i efektywne...

Szwedzki koncern oferuje dwanaście modeli minikoparek gąsienicowych o ciężarze roboczym od 1,5 do 9 ton. Pięć z nich w wersji ECR z tzw. „zerowym promieniem obrotu”



38

Arocs – nowa siła w budownictwie

Paleta ciężkich pojazdów Mercedesa poszerza się o model Arocs przeznaczony do transportu budowlanego



23

Hitachi zmieniło nie tylko stylistykę...

Japoński koncern zdecydował się na gruntowne zmiany całej linii ładowarek kołowych. Na rynek trafiają właśnie nowe modele serii ZW-5



32

Komatsu WA500-7 – ulepszenie dobrego...

Zmiany konstrukcyjne ładowarki WA500 podyktowane były koniecznością zastosowania silnika spełniającego normy emisji spalin EU IIIB/EPA Tier 4 Interim



42

Żurawie samojezdne jak wieżowe

Liebherr-Polska oferuje innowacyjne żurawie serii MK. Przedstawicielem tej gamy maszyn jest model MK88 łączący w sobie walory żurawia samojezdnego i wieżowego

Drodzy Czytelnicy,

przed laty, gdy pracowałem w redakcji Piłki Nożnej i pisałem o graczach, meczach i drużynach, a nie maszynach budowlanych, często przywoływałem z kolegami pewne anegdotyczne wydarzenie.

Ważny ekspert poproszony o skomentowanie przez telefon tego co obejrzał w telewizorze do przerwy, zaskoczony, a może... zaspany zauważył rezolutnie – „jesteśmy już po pierwszej połowie”. A że ocena gry szła mu niesporo, słuchający jego wywodów przypuszczają zaczęli, że nie analizuje on przebiegu gry, a stan swych alkoholowych zapasów. Przywołuję tę historię dlatego, że jako wydawca Pośrednika Budowlanego jestem właśnie po pierwszej setce. Dawka to w sumie nieszczególna, więc ochoczo zabieram się za kolejne. Początek drugiej setki trafił właśnie do Państwa rąk.

Drugą setkę zapoczątkowaliśmy wprowadzając pewne zmiany. Proszę się nie obawiać, wcale nie radykalne. Nasza gazeta, choć teraz bardziej dostojna, pozostanie bezpłatna. Nie zmniejszymy też nakładu drukowanego. Ciągłe są chętni na papierowe wydanie, choć coraz większa grupa czytelników zapoznaje się z naszymi tekstami w sieci lub ściągając kompletne czasopismo na dysk swego komputera. Jubileuszowe, setne wydanie przeczytało w ten sposób prawie trzy tysiące osób. Teraz otrzymają tę możliwość w zmienionej szacie graficznej. Wcześniej przedstawiliśmy ją do oceny większości naszych reklamodawców. Wszystkim się podobała. A zatem rozpoczynamy kolejną setkę nieco inni, ale wierni tradycji i wytyczonym przed szesnastu laty celom. W tym względzie akurat nic się nie zmienia.

Cieszy, że nasz jubileusz dostrzegło tak wiele osób, budujące, że mamy tak wielu sympatyków. Okazało się, że mamy u nich spory kredyt zaufania. Otóż gratulacje zaczęliśmy przyjmować podczas organizowanego przez nasze wydawnictwo „Śniadania Prezesów” jesienią ubiegłego roku, czyli jeszcze przed ukazaniem się jubileuszowego numeru. Na szczęście nie zawiedliśmy, obiecujemy też, że nie zawiedzimy w przyszłości. Zamierzamy za wszelką cenę opierać się kryzysowi, który tak nęka branżę, której czujemy się częścią. Cieszy, że jesteśmy tak postrzegani przez duże grono osób, które mają w niej coś do powiedzenia. Nasze wydawnictwo też zamierza częściej zabierać głos w sprawach ważnych dla branży maszyn budowlanych. W tym wydaniu zajęliśmy się największymi targami dla branży maszyn budowlanych w naszym kraju. Goszcząc na wszystkich do tej pory targach Autostrada-Polska w Kielcach pokusiliśmy się o przeanalizowanie ich pozycji. Z premedytacją włożyliśmy kij w mrowisko. Mamy nadzieję, że w ten sposób rozpoczniemy wymianę poglądów na nurtujące nas wszystkich tematy. Stworzymy forum, z którego skorzystają wszyscy. Mamy też nadzieję, że do dyskusji włączą się organizatorzy kieleckiej Autostrady. W sympatycznej rozmowie telefonicznej zapewnił nas o tym niedawno prezes Targów Kielce, Andrzej Mochoń. Liczymy na kolejne kroki ze strony Pana prezesa. A także na poważne traktowanie naszego wydawnictwa. Jesteśmy przecież statecznym jubilatem. Po pierwszej setce!



Rys. K. Katarzyna Janasiewicz

Jacek Barański

Wydawca

Nasza okładka:



Koparka gąsienicowa
JCB JS 290

Wydawnictwo
Poland Marketing Barański Sp. z o.o.

CZŁONEK-ZAŁOŻYCIEL
STOWARZYSZENIA DYSTRYBUTORÓW
MASZYN BUDOWLANYCH

Pasaż Ursynowski 1/45
02-784 Warszawa
tel.: 22 644 28 80,
22 859 19 65, 22 859 19 66
tel./fax: 22 859 19 67
www.posbud.pl

WYDAWCA
Jacek Barański
tel. 602 255 410
e-mail: baranski@posbud.pl

DZIAŁ REKLAMY i MARKETINGU

Dyrektor
Magdalena Ziemkiewicz
tel. 602 255 411
e-mail: ziemkiewicz@posbud.pl

Biuro Działu Reklamy
e-mail: posbud@posbud.pl
Katarzyna Janasiewicz
tel. 602 448 890
e-mail: k.janasiewicz@posbud.pl

DZIAŁ GRAFICZNY
Michał Markiewicz
tel. 602 292 114
e-mail: m.m@posbud.pl

Druk: Kengraf, Kętrzyn

PRZEDSTAWICIELSTWO NA EUROPE ZACHODNIA

Hans-Joachim Müller
Media-Service International
Niedernhart 17
D-94113 Tiefenbach/Niemcy
tel. 0049-8546-973744,
fax 0049-8546-973745
e-mail: info@hjm-media.de
www.hjm-media.de

„Pośrednik Budowlany
- Maszyny, Narzędzia, Sprzęt”
jest kolportowany bezpłatnie do
osób i instytucji związanych z branżą
budowlaną.

Aktualnie obowiązujący cennik
reklam znajduje się na stronie
10. każdego wydania

CNH zapowiada zmiany w strategicznym sojuszu z Kobelco Construction Machinery

Należący do światowej czołówki producentów maszyn budowlanych i rolniczych koncern CNH poinformował, że po przeprowadzeniu dogłębnych analiz w sektorze Construction Equipment, wprowadzono zmiany w umowach zawartych z Kobelco Construction Machinery Co., Ltd. Tym samym współpraca obu firm począwszy od roku 2013 wkracza w kolejną fazę. Na podstawie nowych, niewyłącznych umów licencyjnych obowiązujących od stycznia tego roku, CNH i Kobelco Construction Machinery rezygnują ze wspólnych udziałów we wszystkich spółkach i przedsiębiorstwach kapitałowych, które zostały utworzone w związku z wcześniejszym sojuszem. Zmiany dotyczą też aspektów prawnych. CNH będzie nadal prowadził produkcję w zakładach Calhoun (USA) oraz San Mauro (Włochy), Belo Horizonte (Brazylia) koparek hydraulicznych w oparciu o najnowszą technologię Kobelco. Wybrane modele, między innymi koparki ze ściętym tyłem, przez co najmniej najbliższych pięć lat pozyskiwać będzie z japońskich zakładów Kobelco. Ponadto komponenty do produkcji przez najbliższe dziesięć lat będą dostarczane przez Kobelco. W przyszłości CNH będzie oferował duże koparki produkowane w oparciu o technologię Kobelco pod własną marką New Holland Construction. Koparki kompaktowe natomiast pod markami New Holland Construction oraz Case Construction Equipment. – Zmiana w naszych stosunkach daje CNH Construction Equipment naszym klientom, dealerom i całej sferze produkcji możliwość zbudowania lepszych wa-



Koparki gąsienicowe Komatsu poddane zostały gruntownej modernizacji wynikającej z konieczności dostosowania ich do aktualnych norm dotyczących emisji spalin...

runków na przyszłość. Zmiana ma olbrzymie znaczenie, ponieważ w ten sposób uzyskujemy możliwość bezpośredniego działania we wszystkich regionach całego świata, także w regionie Azji i Pacyfiku, gdzie odnotowujemy największy na świecie wzrost popytu na maszyny budowlane. Poza tym będąc częścią CNH Global i Fiat Industrial możemy opierać swą produkcję o wiodące w branży technologie i zasoby będące do naszej dyspozycji, tak aby lepiej spełniać potrzeby naszych klientów – powiedział Mario Gasparri, szef marek maszyn budowlanych w CNH.

**WSZYSTKIE DROGI
PROWADZĄ DO KIELCE!**

21-24.05.2013, Kielce



AUTOSTRADA-POLSKA

XIX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego



II SALON KRUSZYW

organizowany przy współpracy
INSTYTUTU MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO



MASZBUD

XV Międzynarodowe Targi Maszyn
Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych



TRAFFIC-EXPO-TIL

IX Międzynarodowe Targi
Infrastruktury, Salon Technologia
i Infrastruktura Lotnisk



ROTRA

V Międzynarodowe Targi Transportu
Drogowego - Pojazdy Użytkowe

Patronat medialny:

Polskie
drogi

forum
budowlane

POŚREDNIK
budowlany

maszyny
budowlane

AUTOSTRADY

INFRASTRUKTURA

EURAILmag

Builder

Inżynieria Budowlana

Inżynieria

budownictwo

Nowoczesne
Budownictwo

Budownictwo

Mobility

PARKING

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

**Termin zgłoszeń do
28 lutego 2013**

WSPÓLPRACA

Instytut Badawczy
Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl



TARGI KIELCE SA
ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce,
Dyrektor Grupy Projektów
Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26
e-mail: autostrada@targi Kielce.pl

www.autostrada-polska.pl

Wiemy, co czeka nas na Baumie!

A przynajmniej tak nam się wydaje. Wysłannik naszej redakcji spędził bowiem w styczniu dwa niezwykle pracowite dni w Monachium i przywiózł całą masę materiałów prasowych, zaproszeń i zdjęć. Na tradycyjnym spotkaniu dziennikarzy prasy branżowej z całego świata z firmami, które w kwietniu zaprezentują się na Baumie zjawilo się blisko dwieście z nich. Spotkanie, choćby najkrótsze, z każdym z zapraszających było oczywiście niemożliwe. Nawet gdy obie strony bardzo się starały się, by przekazywać i przyswajać informacje w isticie ekspresowym tempie.

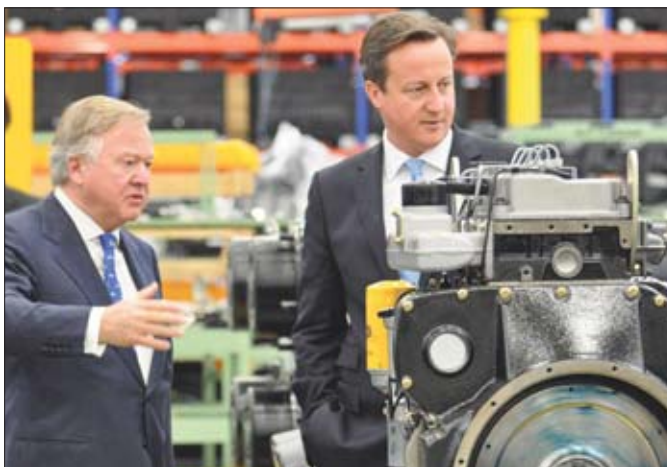
Wraz z każdym kolejnym spotkaniem pęczniała torba naszego wysłannika. Do granic możliwości! Trafiła bowiem do niej cała masa materiałów prasowych, zdjęć i prezentacji multimedialnych. Teraz czekają na przejrzanie, analizę i publikację. Większość z nich niestety także na przetłumaczenie. Choć nie wszystkie! Jest postęp, bowiem tym razem w Monachium pojawiły się firmy zdające się rzeczywiście poważnie traktować polskie media. Informacje prasowe w języku polskim przygotowały Wacker Neuson, Terex i CDE Mining.

Niestety, równie poważnie nie potraktowała żurnalistów firma Janimar. Stolik rodaków z Łazisk Górnych pozostał przez cały czas pusty. W internecie przeczytaliśmy, że zajmują się serwisem i dostawą części zamiennych do maszyn. Aż nie chce się wierzyć, że naprawdę zamierzają wystawiać się na Baumie...

Janimar, a raczej jego brak, nie był jedynym polskim akcentem imprezy. Były też inne absencje, choć na szczęście nie tylko one. Do obsługi stoiska firmy REMU Oy zgłoszona została pani Elżbieta Mularczyk. Polka, a jakżeby inaczej! Jednak i jej krzesło okazało się wolne. Jej kolega tłumaczył, że panią Elżbietę studiującą marketing zatrzymały ważne sprawy na uczelni... Potęgujące się rozczarowanie brakiem możliwości konwersacji w rodzimym języku przeminęło za sprawą spotkania z Lesławem Hołyszem, prezesem zarządu i dyrektorem generalnym firmy Dressta. Jeszcze do niedawna nie handlowała ona w Polsce, doskonale radziła sobie za to w ponad setce krajów całego świata. Prezes Hołysz chętnie opowiadał o tym naszemu wysłannikowi, podobnie jak o planach ekspansji na krajowym rynku, najnowszych maszynach produkowanych w Stalowej Woli i często ekstremalnych warunkach ich eksploatacji. Obaj panowie ani się nie obejrżeli, a dzień stał się wieczorem. Trzeba było zbierać się do drogi powrotnej. Nie oznaczało to jednak końca rozmowy. Tak się bowiem złożyło, że wracali do Polski tym samym samolotem...

JCB docenia potencjał Brazylii!

Trudno przełamywać stereotypy. Brazylija kojarzy się przeciętnemu Polakowi z piłką nożną, aromatyczną kawą i rozległymi plażami. Niektórym pewnie także z dzielnicami biedy. Z pewnością Brazylija jest krajem kontrastów, gdzie przepych miesza się ze skrajnym ubóstwem. Ogłaszając plan budowy w ciągu 25 lat dziesięciu tysięcy kilometrów linii kolejowych i blisko ośmiu tysięcy dróg i autostrad kraj ten zgłasza swe aspiracje ustabilizowania swej szóstej pozycji w gronie światowych potęg gospodarczych. Gigantyczne inwestycje infrastrukturalne oraz organizacja piłkarskich finałów mistrzostw świata w roku 2014 i Igrzysk Olimpijskich 2016 mają być realizowane przy walnym udziale kapitału prywatnego,



Podczas wizyty w Brazylii stojący na czele koncernu JCB Sir Anthony Bamford opowiada premierowi Davidowi Cameronowi o walorach silnika Dieselmix

który uzyska nisko oprocentowane kredyty banków państwowych. Skorzystać z tego zamierza także koncern JCB, który kosztem 77 milionów euro uruchomił fabrykę w Sorocaba City w brazylijskim stanie São Paulo. Uroczystego otwarcia zakładów dokonał premier Wielkiej Brytanii, David Cameron.

Brytyjczycy bacznie przyglądają się brazylijskiemu rynkowi słusznie wychodząc z założenia, że do sprawnej realizacji tak wielkich inwestycji niezbędna będzie olbrzymia liczba maszyn budowlanych. Uznali, że mają większe szanse, by Brazylijczycy wybrali ich ofertę, będą mieli podejmując produkcję w ich kraju. W zakładach JCB w Sorocaba City zatrudniających w chwili obecnej dwieście osób produkowane są koparko-ładowarki, koparki gąsienicowe, ładowarki kołowe, teleskopowe nośniki osprzętu oraz niektóre modele maszyn zagęszczających.

AUTOMATYCZNE SYSTEMY CENTRALNEGO SMAROWANIA

BEKA-MAX

Zastosowanie

Systemy centralnego smarowania BEKA-MAX to grupa produktów przeznaczonych do zastosowań mobilnych, głównie takich jak: ładowarki kołowe, koparki kołowe i gąsienicowe, wozidła, wywrotki i maszyny drogowe oraz specjalne.

Zalety i efekty wynikające z zastosowania systemów centralnego smarowania BEKA-MAX

Dodatkowe zalety progresywnych systemów BEKA-MAX:

- system progresywny jako jedyny daje gwarancję pewności dostarczenia smaru do wszystkich punktów smarowych,
- możliwość programowania cyklu pracy urządzenia,
- możliwość doboru wielkości zbiornika agregatu oraz wydajności i ilości elementów pompujących w zależności od wielkości czy typu maszyny,
- do każdego rozdzielacza prowadzi tylko jeden przewód hydrauliczny,
- kontrola pracy przy pomocy programu diagnostycznego BekaDiSys.



Voith Turbo Sp. z o.o.
Majków Duży 74, 97-371 Wola Krzysztoporska
tel. 44 646 88 48, fax 44 646 85 20
voithturbo.polska@voith.com



www.beka-lube.pl

Bauma „impregnowana”, kryzys jej nie straszny...

Najbliższa edycja targów Bauma zbliża się wielkimi krokami. Wszystkie drogi wieść będą fachowców z branży maszyn budowlanych w dniach od 15 do 21 kwietnia 2013 do Monachium. O tym, czy Bauma jest w stanie oprzeć się kryzysowi, czy może być jeszcze większa, czy nie robi sama sobie konkurencji opowiada komisarz targów Bauma, Georg Moller. Dowiemy się od niego także, dlaczego tym razem za kraj partnerski dla Baumy wybrano Indonezję...

Georg Moller - komisarz monachijskich targów Bauma



Najczęściej pytany jestem o to, czy Bauma pobije kolejne rekordy, czy pojawi się na niej więcej wystawców i odwiedzających. Biorąc pod uwagę całkowitą powierzchnię wystawienniczą wynoszącą 570.000 m² i liczbę wystawców ponad 3.300 pewne jest pobicie tych dwóch rekordów. Co do rekordu odwiedzających, to jesteśmy niemal pewni, że będzie ich więcej niż na Baumie w roku 2010.

Bauma bije kolejne rekordy mimo cienia kryzysu nad Europą. Co sprawia, że Bauma potrafi oprzeć się kryzysowi? To złożona kwestia. Branża maszyn budowlanych jest w chwili obecnej co prawda nastawiona pesymistycznie, ale mimo wszystko w minionych latach okazywała się być dość stabilna. Dlatego też Bauma nie została istotnie dotknięta kryzysem. Nie należy także zapominać, że nasze targi mają bardzo międzynarodowy charakter, a niektóre kraje, jak na przykład Brazylia, Rosja, Indie i Chiny odnotowują umiarkowane spadki lub nawet niewielki wzrost.

Interesującą kwestią jest to, czy Bauma może być jeszcze większa. Powierzchnia wystawiennicza znajduje się na granicy wyczerpania nawet mimo pozyskania 15.000 m² z parkingów. Na terenach zewnętrznych nie ma już praktycznie możliwości manewru. Zbudujemy natomiast dwie dodatkowe hale – C5 oraz C6. Będą one mogły służyć wystawcom i gościom Baumy dopiero od edycji w roku 2016.

Bauma organizowana jest również w Chinach, Indiach i RPA. Czy tym samym nie robimy konkurencji europejskiej edycji targów? Nasza aktywność poza granicami Niemiec będzie w przyszłości generalnie zyskiwać na znaczeniu, a Bauma China pokazuje dobitnie, że takie podejście jest ze wszech miar słuszne. W stosunku do Baumy w Monachium targi organizowane poza Niemcami są konkurencyjne jedynie częściowo, ponieważ nie mają tak szerokiego międzynarodowego charakteru. I tak, Bauma China obsługuje region azjatycki, targi bC India z założenia nakierowane są na Indie i kraje z nimi sąsiadujące. Z kolei Bauma Africa koncentruje się na Region subsaharyjskim. Ryzyko konfliktu interesów jest dość ograniczone. W przypadku targów Bauma China zauważamy nawet pozytywne oddziaływanie na to co dzieje się w Monachium. Od pierwszej edycji targów Bauma China w Szanghaju zarówno liczba chińskich wystawców, jak i zwiedzających targi Bauma w Monachium wzrosła wielokrotnie. Podobny wzrost zainteresowania obserwujemy ze strony Hindusów.

Na kraj partnerski targów Bauma 2013 wybrano Indonezję. Posiada 238 milionów mieszkańców, produkt krajowy brutto 720 miliardów dolarów amerykańskich i należy do największych światowych gospodarek. Branża budowlana tego kraju dynamicznie się rozwija, w sektorze surowców naturalnych zapowiadają się olbrzymie inwestycje. Olbrzymi potencjał gospodarczy Indonezji należy dostrzec i wykorzystać.

Bauma jest najważniejszą w skali światowej imprezą dla branży przemysłu maszyn budowlanych – jest przy tym także największymi targami na świecie. Odwiedzających nasze targi oczekują liczne innowacje, prezentacje produktów i pokazy

dynamiczne. W tym kontekście warto z pewnością zwrócić uwagę na atmosferę targów Bauma. Targi są olbrzymie, robiące wrażenie, mają międzynarodowy charakter i – za sprawą tych wszystkich czynników – są niepowtarzalne, jedyne w swoim rodzaju. Także tym razem w Monachium reprezentowani będą wszyscy liderzy branży. Pojawiają się na nich liczni eksperci i decydenci. Bauma jest i pozostanie tym samym najważniejszym forum wymiany informacji na temat najnowszych trendów w konstruowaniu i produkcji maszyn budowlanych, pojazdów specjalistycznych i urządzeń dla przemysłu wydobywczego.

Messe München International

THE PEAK OF EXCELLENCE

bauma 2013

15. – 21. kwietnia
Monachium

KRAJ PARTNERSKI **Indonezja**

Skorzystaj na jednym z najszybciej rozwijających się rynków świata!

Teraz zbadaj puls przyszłości.
Targi bauma 2013 czekają na Ciebie.

Weź udział – w targach superlatyw z blisko:

- 500.000 odwiedzających
- 3.300 wystawców
- 570.000 m² powierzchni wystawienniczej

Zgłoś się online i zaoszczędź!

Skorzystaj i zgłoś się bezpośrednio online:
www.bauma.de/tickets/en

Co nurtuje branżę

Na fali bankructw generalnych wykonawców autostrad i innych obiektów w Polsce chciałbym podzielić się z czytelnikami Pośrednika Budowlanego kilkoma uwagami. Myślę, że mam do tego prawo, ponieważ Stowarzyszenie Dystrybutorów Maszyn Budowlanych było praktycznie jedyną organizacją, która próbowała wprowadzić skuteczne zabezpieczenia należności wszystkich uczestniczących w procesie budowlanym.

Jacek Małczyński - prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów Maszyn Budowlanych



Kiedy słyszę dobiegające zewsząd lamenty firm, które nie otrzymały należnych kwot za roboty czy dostawy materiałów budowlanych ogarnia mnie pusty śmiech i nasuwa się jedno pytanie. Gdzie byliście wszyscy lamenciarze, gdy nasza organizacja osamotniona walczyła o wprowadzenie do polskiego prawa instytucji hipoteki budowlanej jako zabezpieczenia należności dla wszystkich uczestniczących w procesie budowlanym, na wzór tej, jaka istnieje w prawodawstwie kanadyjskim.

Przypomnę podstawowe zasady jakie tam obowiązują:

- każdy uczestniczący w procesie budowlanym ma prawo do zabezpieczenia swoich należności na hipotece wznoszonego obiektu,
- warunkiem nabycia takiego prawa jest poinformowanie inwestora pismem z kopią do generalnego wykonawcy, że nasza firma wykonuje roboty budowlane, wynajmuje sprzęt i maszyny na budowę, dostarcza materiały budowlane itp.,
- prawo do hipoteki mają wszyscy, którzy wnoszą do inwestycji jakąkolwiek wartość dodaną, a więc nie tylko podwykonawcy robót budowlanych ale również dostawcy materiałów, sprzętu, usług itd.,
- inwestor tworzy listę takich firm i wypłaca pieniądze generalnemu wykonawcy, gdy ten przedstawi listę tzw. solennych poświadczeń zapłaty. Innymi słowy dostaje pieniądze dopiero wtedy, jak zapłaci swoim dostawcom i podwykonawcom,
- wszyscy niezapłacony mogą wnieść do sądu sprawę o ustanowienie hipoteki na wybudowanym obiekcie.

Tutaj dwa wyjaśnienia dla malkontentów: Powyższa procedura wymaga od generalnego wykonawcy posiadania odpowiednich środków na prowadzenie inwestycji. Musi on bowiem zapłacić wszystkim dostawcom i wykonawcom zanim dostanie pieniądze od inwestora. Ale właśnie tak to się odbywa w normalnym kraju. Jeśli moja firma chce budować drogi, to niestety musi mieć na to odpowiedni kapitał, czy to w postaci środków pieniężnych na koncie, czy też możliwości finansowania inwestycji z kredytu bankowego. Ta prosta zasada nie wiedzieć czemu nie obowiązuje w Polsce. A wygląda tak, że przetarg na budowę o wartości przykładowo 200 mln zł wygrywa firma, która ma środki pieniężne w wysokości 20 mln zł. I wszystkie swoje płatności uzależnia od otrzymania pieniędzy od inwestora. Ta praktyka przenosi się na wszystkie niższe szczeble w procesie budowlanym. Zapłacę, jak mnie zapłacą. I tu tkwi sedno całego bałaganu, bo wystarczy, że któryś z uczestników nie zapłaci i cała piramida się wali. Powstaje ciąg wzajemnie nie płacących sobie firm. Im wyżej w tej piramidzie następuje krach, tym więcej jest poszkodowanych. Najwięcej, gdy z jakichś przyczyn nie zapłaci generalny wykonawca. Takim klinicznym wręcz przykładem jest krach firm Covec i DSS na budowie autostrady A2.

Drugie wyjaśnienie. Instytucja hipoteki budowlanej nie ma zastosowania przy inwestycjach liniowych. Nie da się bowiem ustanowić hipoteki na drodze lub moście. To jest prawda, ale to nie o to chodzi. Chodzi o generalną zasadę wypłacania pieniędzy przez inwestora generalnemu wykonawcy dopiero wtedy, gdy na ureguluje swoje wszystkie zobowiązania wobec podwykonawców i dostawców.

Instytucja hipoteki budowlanej, która mniej lub bardziej rozwinięta występuje w systemach prawnych wielu państw zachodnich została najbardziej doceniona w Kanadzie, gdzie została wpisana do kodeksu cywilnego.

Przeanalizujemy jej podstawowe zalety i porównamy do tych przepisów i praktyk, które obowiązują w Polsce:

1. obejmuje wszystkich uczestniczących w procesie budowlanym

Możliwość skorzystania z instytucji hipoteki mają wszyscy, którzy do danej inwestycji wnoszą wartość dodaną. Chronione są więc wszystkie ogniwa procesu budowlanego. W Polsce jeden z artykułów Kodeksu Cywilnego mówi o solidarnej odpowiedzialności inwestora i generalnego wykonawcy wobec podwykonawców. Oznacza to, że w sytuacji, gdy generalny nie zapłaci, jego długi przejmuje inwestor. Ale zapis ten stosuje się tylko do wąskiej grupy tzw. podwykonawców mianowanych, czyli takich, o których wiedział inwestor i na których wyraził zgodę. Poza nawiasem zostają pozostali podwykonawcy, jak również dostawcy materiałów i usług. Tych nie chroni nic.

2. zabezpieczenie hipoteką ma charakter rzeczowy

Generalny wykonawca nie zapłacił ale jest wybudowany obiekt i my mamy prawo ustanowić na nim hipotekę w takiej wysokości, w jakiej nie zostaliśmy spłacony. Sąd ma prawo nakazać inwestorowi sprzedaż obiektu i z uzyskanych środków zaspokoić wszystkich wierzycieli.

3. jest dobrowolna, ale sama możliwość ustanowienia hipoteki powoduje, że nie opłaca się nie zapłacić innym.

Jej istnienie w prawodawstwie powoduje odwrócenie zasady opłacalności niepłacenia (tak jak w Polsce) na rzecz opłacalności płacenia w myśl prostej zasady, że jak ja nie zapłacę swoim dostawcom, to również nie otrzymam zapłaty.

4. inwestor jest żywotnie zainteresowany, żeby wszystkim uczestniczącym w procesie budowlanym zostało zapłacone. Nikt bowiem nie chce mieć współnika do swojego majątku.

Tu znowu wyjdę naprzeciw wszelkim malkontentom. Spotkał się bowiem z opinią dość powszechną, że po wprowadzeniu instytucji hipoteki budowlanej w Polsce wszyscy natychmiast rzucą się do sądów ustanawiać hipotekę na wznoszonych obiektach. To kompletnie błędny zarzut nie znajdujący potwierdzenia w praktyce gospodarczej krajów, gdzie hipoteka funkcjonuje. Jej ustanowienie wymaga bowiem i odpowiednich procedur, i czasu dla tych wszystkich, którzy mają jakieś zaległości. Wystarczy powiedzieć, że przedsiębiorca, który działał w Kanadzie przez 18 lat, spotkał się tylko raz z ustanowieniem hipoteki.

Drugi zarzut, jaki często padał, to ten, że inwestorzy będą dodatkowo obciążeni koniecznością monitorowania płatności generalnego wykonawcy. W dobie odpowiednich programów komputerowych ten zarzut jest śmieszny. Wystarczy założyć dwie listy w Excelu – jedną ze zgłoszeniami od podwykonawców i dostawców, i drugą z poświadczeniami od generalnego wykonawcy, że zapłacił i porównać obie listy. I to jest cała robota.

Are you the Next?

Gdy Polimex-Mostostal S.A. rozpoczął w centrum Katowic budowę „Ronda Sztuki”, okazało się, że skomplikowany projekt konstrukcji stalowej wymaga użycia najnowocześniejszych narzędzi.

Do wykonania konstrukcji wybrano między innymi zaawansowane technologicznie elektronarzędzia Hitachi. Spośród szerokiej oferty produktów wykorzystano szlifierki kątowe z systemem antywibracyjnym typu G23UBY oraz wiertarki Hitachi.

Kopuła, która przykryła połowę platformy Ronda, w najwyższym punkcie sięga prawie 14 m, jej powierzchnia to 1,2 tys. m², przy kubaturze wynoszącej 6000 m³.

Cała budowa (a zwłaszcza montaż konstrukcji stalowej) odbywała się w centralnym punkcie miasta, wśród ruchu samochodów, tramwajów i pieszych. Przez ten czas elektronarzędzia Hitachi zapewniły komfort wykonania i bezpieczeństwo pracy.

Czy chcesz być następny?



ENERGETYKA



MASZYNY BUDOWLANE

Spółecznie Innowacyjna Działalność Hitachi ułatwia życie oraz inspirowa rozwój, wprowadzając powiązane wzajemnie technologie, które przynoszą korzyść zarówno naszym klientom, jak i społeczeństwu. Dowodem na to są nasze zaawansowane technologicznie elektronarzędzia, niezawodne maszyny budowlane oraz nowoczesne elektrownie. hitachi.pl

HITACHI
Inspire the Next



(...) praca sprawia mi dziś równie dużą satysfakcję, jak na samym początku...

Grzegorz Szkulcecki
Prezes Zarządu Solideal Polska S.A.



Młody mechanik mając do wyboru naprawianie samochodów lub maszyn budowlanych, niemal zawsze wybierze samochody. Bo to jednak większy prestiż. Trzeba coś zrobić, aby jak najszybciej zmienić te stereotypy

Jacek Małęczyński
Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów Maszyn Budowlanych



(...) zawsze chciałem być przedsiębiorcą, a jakoś nie było mi to dane

Georg Sick
Dyrektor zarządzający i udziałowiec Groupe Mecalac S.A.



Dzisiaj patrząc na to wszystko z pewnej perspektywy, nie mogę wprost uwierzyć, na jak przejrzystych zasadach funkcjonowały wówczas kontakty biznesowe. Jak bardzo liczyły się lojalność i zaufanie do partnera. To były czasy!

Jacek Zawadzki
Prezes firmy Agrex-Eco Sp. z o.o.

Nie może być tak, że dziwaczne twory bez żadnego zaplecza wygrywają przetargi, zlecają zadania dobrym polskim firmom i doprowadzają je do upadłości.



Tomasz Przeradzki
Prezes Zarządu Dynapac Poland Sp. z o.o.



Przejeżdżając tramwajem z nosem przyklejonym do szyby obserwowałem stojące na bocznicach kolejowej wagonów z koparkami. Fascynujący widok!

Robert Kędziński
Prezes Zarządu Waryński Trade Sp. z o.o.



Branża jest specyficzna, by nie powiedzieć trudna, ale krok po kroku udaje się ją scalać

Jacek Małęczyński
Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów Maszyn Budowlanych

(...) klimat, fauna i flora Sri Lanki wprawiają Europejczyka w nastrój „urlopowy”, zdecydowanie trudno mu zmusić się do pracy na pełnych obrotach



Grzegorz Szkulcecki
Prezes Zarządu Solideal Polska S.A.



To zadanie dla was dziennikarzy, możecie pomóc nam przekonać użytkowników do zasadności zmiany

Georg Sick
Dyrektor zarządzający i udziałowiec Groupe Mecalac S.A.

Wszystkie cytaty zostały wyrwane z wywiadów i wypowiedzi udzielanych na łamach Pośrednika Budowlanego w roku 2012.

Sądzę, że w tamtych czasach nikomu z dyrektorów nie przychodziło do głowy, że produkcja może być w jakiś sposób zagrożona

Robert Kędziński
Prezes Zarządu Waryński Trade Sp. z o.o.



Moje nazwisko było warte więcej niż wszelkie zabezpieczenia. Dziś takich cudów już nie ma

Jacek Zawadzki
Prezes firmy Agrex-Eco Sp. z o.o.



Jeżeli chce się być silnym na zagranicznych rynkach, nie można pozwolić sobie na promowanie dwóch różnych marek

Georg Sick
Dyrektor zarządzający i udziałowiec Groupe Mecalac S.A.



(...) dajemy szansę kobietom, a one je wykorzystują. Okazuje się, że potrafią one doskonale radzić sobie w branży uznawanej powszechnie za typowo męską



Tomasz Przeradzki
Prezes Zarządu Dynapac Poland Sp. z o.o.

Oponę można zniszczyć błyskawicznie, nawet po kilkunastu minutach, jeżeli nie pasuje do danej maszyny (...)

Grzegorz Szkulcecki
Prezes Zarządu Solideal Polska S.A.



Nie ma sprawy, możemy się pospieszać. Spór zawsze może przecież wnieść coś konstruktywnego

Jacek Małeczyński
Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów Maszyn Budowlanych



Miejmy nadzieję, że znajdą się pieniądze na dokończenie tego, co zaczęliśmy, a czego nie uda się ukończyć przed rozpoczęciem Euro 2012

Tomasz Przeradzki
Prezes Zarządu Dynapac Poland Sp. z o.o.



Śmiem wątpić. No cóż, takie czasy, taki świat...

Robert Kędziński
Prezes Zarządu Waryński Trade Sp. z o.o.



Pewnych rzeczy się nie przeskoczy, a nie warto się przecież kopać z koniem

Jacek Zawadzki
Prezes firmy Agrex-Eco Sp. z o.o.



POŚREDNIK budowlany

Krótką charakterystyka

„Pośrednik Budowlany - maszyny, narzędzia, sprzęt” to fachowe czasopismo pośredniczące w kontaktach firm z branży budowlanej. Ukazuje się od stycznia 1996 roku, a począwszy od wydania 5/98 w formie odrębnego zeszytu co dwa miesiące przynosi informacje o nowościach na polskim i światowym rynku maszyn, narzędzi i sprzętu budowlanego.

Wydawnictwo kolportowane jest bezpłatnie do osób i instytucji związanych z branżą budowlaną w nakładzie 7.500 egzemplarzy.

Adresaci

Branża

1. Budownictwo ogólne	4.496
2. Roboty ziemne	115
3. Inżynieria lądowa i wodna	973
4. Specjalistyczne roboty budowlane	62
5. Kopalnie piasku, surowców skalnych i dla drogownictwa	311
6. Kopalnie węgla kamiennego (Bazy Transportu i Sprzętu)	68
7. Sprzedawcy maszyn, narzędzi i sprzętu budowlanego	138
8. Wypożyczalnie maszyn, narzędzi i sprzętu budowlanego	87
9. Warsztaty i stacje serwisowe sprzętu budowlanego	63
10. Organa administracji	509
11. Towarzystwa leasingowe/Banki	121
12. Biblioteki	34
13. Szkoły/Szkoły wyższe/Pracownicy naukowci	21
14. Rzeczoznawcy	19

Nakład bezpłatnie kolportowany	7.017 egz.
Nakład drukowany	7.500 egz.

Wydanie	Termin	Termin zamówień	Termin dostarczenia materiałów do druku
1/2013	30.01.2013	16.12.2012	28.12.2012
2/2013	22.03.2013	18.02.2013	25.02.2013
3/2013	20.05.2013	15.04.2013	22.04.2013
4/2013	15.07.2013	10.06.2013	17.06.2013
5/2013	27.09.2013	19.08.2013	26.08.2013
6/2013	29.11.2012	21.10.2013	28.10.2013

Termin ewentualnej rezygnacji: 5 tygodni przed ukazaniem się danego wydania.

Formaty reklam i ceny

Format	Szer. x wys. mm	kolor
1/8 strony	182 x 32 88 x 64	900,- zł 900,- zł
1/4 strony	182 x 64 88 x 128	1.500,- zł 1.500,- zł
1/3 strony	88 x 173 182 x 85	2.500,- zł 2.500,- zł
1/2 strony	182 x 128 88 x 260	4.000,- zł 4.000,- zł
2/3 strony	182 x 173	5.000,- zł
1/1 strona	182 x 260	7.000,- zł
II. i III. okładka	210 x 297	7.500,- zł
IV. okładka	210 x 297	8.500,- zł

Uwaga: Reklamodawcy przysługuje prawo bezpłatnego zamieszczenia tekstu promującego oferowane przez niego wyroby i usługi.

Rabaty

Przy zamieszczeniu w ciągu 12 miesięcy (rok ogłoszeniowy):
3 reklam 5%
6 reklam 15%
Prowizja dla agencji reklamowych 15%

Tekst sponsorowany

Zamieszczenie jednej kolumny tekstu sponsorowanego kosztuje 5.000,- zł.

Panorama firm od A do Z

Miniogłoszenia z logo firmy) w 3 wydaniach
moduł 57 x 63 mm 800,- zł
moduł 57 x 126 mm 1.200,- zł
w 6 wydaniach
moduł 57 x 63 mm 1.200,- zł
moduł 57 x 126 mm 1.800,- zł

Giełda - ogłoszenia drobne

Zamieszczenie ogłoszenia: 30,- zł za każdą ofertę za jedno wydanie.

Formy płatności

Faktura VAT zostanie przesłana wraz z egzemplarzem dowodowym. Należność należy uiścić przelewem zgodnie z terminem płatności widniejącym na fakturze. Na życzenie klienta wydawca zobowiązany jest przedstawić potwierdzenie z poczty dotyczące wysokości kolportowanego nakładu.

Zamieszczanie reklam o formatach inne niż podane oraz reklama na pierwszej stronie okładki wymagają dopłat i są możliwe wyłącznie po otrzymaniu akceptacji redakcji. Dopłata za wybrane miejsce wynosi: 20%.

DO WSZYSTKICH CEN DOLICZAMY 23% PODATKU VAT.

Dane techniczne

Format: A4, 210 mm x 297mm
Powierzchnia zadruku: 182 mm x 260mm
Liczba szpałt: 4, szerokość szpałty 41mm
Rodzaj druku: offset, zeszyt zszywany
Materiały do druku: wyłącznie w formie elektronicznej.
W przypadku konieczności opracowania graficznego reklamy redakcja dolicza poniesione koszty do ceny.



Prenumerata - zamówienie 1/2013

Aby bezpłatnie otrzymywać nasz dwumiesięcznik 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 „Pośrednik Budowlany - Maszyny, Narzędzia, Sprzęt”

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”

e-mail:

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych przez wydawcę czasopisma „Pośrednik Budowlany – Maszyny, Narzędzia, Sprzęt”- firmę Poland Marketing Barański Sp. z o. o., Warszawa, ul. Pasaż Ursynowski 1/45. Dane te będą wykorzystywane wyłącznie do celów marketingowych. Będą 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

Zaprezentuj, co potrafią Twoje maszyny !

Wykorzystaj nowoczesne podejście do otaczającej nas rzeczywistości wynikające z możliwości jakie otwierają przed nami nowe technologie!

Z kamerą docieramy wszędzie tam, gdzie mogą pracować maszyny. Pokazy, imprezy, targi, rozmowy, prezentacje maszyn i narzędzi, place budowy - słowami po prostu nie da się opisać tego, co pokazujemy na filmach.

www.tv.posbud.pl

SPRZEDAM

☛ **Maszyna przeładunkowa FUKS**
 rok produkcji 1990, cena 75.000 zł + VAT
 Kontakt: 601 22 33 06

www.used.wackerneuson.com

Warto wiedzieć.

Technika Filtracji RUDFIL s.c.

Pełen zakres elementów filtracyjnych do maszyn budowlanych i drogowych

www.filtracja.com.pl
 tel. 032 240 70 62

MASZYNY BUDOWLANE

SPRZEDAŻ • NAPRAWA • SERWIS

- KOMPLEKSOWE NAPRAWY MASZYN BUDOWLANYCH
- NAPRAWY, REMONTY SKRZYŃ BIEGÓW, ZWOLNIC I MOSTÓW
- NAPRAWA I REGULACJA POMP TŁOCZKOWYCH
- REMONTY GŁÓWNE SILNIKÓW
- WYNAJEM MASZYN
- CZĘŚCI ZAMIENNE DO SILNIKÓW
- ŁYŻKI DO MASZYN BUDOWLANYCH
- OPONY BUDOWLANE I ROLNICZE

ul. Budowlana 8, Lublin
www.maszyny-lublin.pl
 e-mail: jakub.dutkowski@o2.pl

tel. 81 4444 227 • fax 81 443 13 30 • tel. kom 698 014 540

SPRZEDAŻ - SERWIS - WYNAJEM

SKUPOJEMY MASZYNY UŻYWANE JCB/TAKEUCHI

sprzedaż maszyn: 502 135 777; 502 021 140; 515 153 510
 wynajem maszyn: 510 214 218;
 magazyn części: 501 680 715;
 sprzedaż opon i gąsienic: 519 055 333;
 BOMAG, NTC, WACKER: 519 055 335;

TRY & BUY

Wynajmij, przetestuj i kup.
 Jeżeli zdecydujesz się na zakup,
 zwrócimy do 100% sumy czynszu
 za wynajem

ANMAR

WWW.SWIATKOPAREK.PL

Przyczepy, lawety, haki

Części JCB/TAKEUCHI | **JCB** | **TAKEUCHI** | **BOMAG** | **CALAXY**

autoryzowany dealer autoryzowany dealer autoryzowany dealer autoryzowany dealer autoryzowany dealer autoryzowany dealer autoryzowany dealer autoryzowany dealer

Polacy mogą na nas polegać!

Pośrednik Budowlany: – *Podczas Pańskiej ubiegłorocznej prezentacji w Warszawie mieliśmy okazję zapoznać się z bogatą historią koncernu Terex będącego jednym z największych amerykańskich producentów maszyn budowlanych. Nas z oczywistych względów interesuje Europa i Wasze plany związane z tutejszymi rynkami...*

– Europa jest ze względów historycznych jednym z naszych najważniejszych rynków. Jak Pan wie, Terex dokonał akwizycji znanych lokalnych producentów, którzy byli postrzegani jako liderzy w swych sektorach. Patrząc na przykład na nasz segment „Construction”, czyli budowlany, produkcja koparko-ładowarek rozpoczęła się w Wielkiej Brytanii pod marką Massey Ferguson, czołowej firmy z branży maszyn rolniczych i budowlanych. Innym przykładem jest nasza działalność w Niemczech, oparta na byłej firmie Schaeff. Ostatnio obchodziliśmy 75. rocznicę powstania naszego niemieckiego zakładu w Crailsheim, gdzie mamy zaszczyt być jednymi z czołowych producentów koparek i ładowarek kołowych. To pokazuje naszą siłę. Nie ma co ukrywać, że jesteśmy głęboko powiązani z europejskim rynkiem. Posiadamy fabryki w Wielkiej Brytanii i Niemczech i dziewięćdziesiąt procent naszych maszyn sprzedawana jest w Europie. Nie tylko tu sprzedajemy, ale także prowadzimy obsługę posprzedażną.

– Proszę powiedzieć kilka słów na temat struktury organizacyjnej koncernu Terex w Europie.

– Istnieją cztery główne obszary naszej działalności, składające się na tzw. EMEAR (Europa, Bliski Wschód, Afryka i Rosja). Organizacyjnie jesteśmy podzieleni na Wielką Brytanię i Irlandię, Francję oraz jej terytoria zamorskie, kraje Półwyspu Iberyjskiego i Północną Afrykę (SENA), które dziś odpowiadają także za region Bliskiego Wschodu i całą Afrykę oraz Europę Środkową i Rosję. W każdym z tych obszarów mamy współpracujące z nami od lat zespoły sprzedaży, marketingu oraz najważniejszych specjalistów od obsługi serwisowej i posprzedażnej.

– Proszę powiedzieć nam kilka słów o sobie, funkcji jaką pełni Pan w koncernie Terex i zespole ludzi, którzy na co dzień pomagają Panu w realizacji zamierzeń.

– Jestem dumny z naszego zespołu. Zatrudniamy niezwykle doświadczonych menedżerów, z których każdy posiada minimum piętnastoletnie doświadczenie w branży. W każdym z regionów nasza działalność wspierana jest przez zespół specjalistów do spraw marketingu. Ale najwięcej osób pracuje w obsłudze posprzedażnej, zatrudniamy tu menedżerów ds. sprzedaży i obsługi klienta. Jestem częścią tego zespołu jako dyrektor do spraw sprzedaży na Europę Wschodnią i posiadam 22-letnie doświadczenie w branży. Pracowałem wcześniej dla takich firm jak Caterpillar/Zeppelin, Komatsu Deutschland oraz Mercedes Benz.

– Najistotniejszą rolę w europejskich strukturach odgrywają Niemcy, skąd kieruje się działaniami koncernu. Nie bez przyczyny powstało przeciwieństwo biuro handlowe w Berlinie. Byłem na jego otwarciu, usłyszałem o dalekosiężnych planach. Ile z nich udało się zrealizować?

– To prawda – Niemcy nadal są jednym z największych rynków, na których działamy. Zarówno to, jak i chęć otwarcia się na rynki wschodnioeuropejskie sprawiło, że zdecydowaliśmy się otwo-



Rozmowa z Marcusem Rosenkranzem, dyrektorem sprzedaży na Europę Wschodnią koncernu Terex Construction

żyć nasze główne biuro do spraw sprzedaży i serwisu w Berlinie. Lokalizacja ta była idealna, biorąc pod uwagę dobrą infrastrukturę i niewielką odległość do wszystkich głównych krajów regionu. I teraz, po sześciu latach, mamy potwierdzenie, że było warto. W roku 2008 każdy myślał, że jego firma ma się bardzo dobrze i że jest w stanie nadal się rozwijać. Na rynkach panowała hossa i wszyscy patrzyliśmy na biznes przez różowe okulary. Rzeczywistość nauczyła nas realizmu. Niemniej nie zesłaliśmy z wytyczonej ścieżki i rozwijamy się, choć trzeba przyznać, że wolniej, niż poprzednio. We wszystkich krajach zbudowaliśmy mocną i godną zaufania sieć dealerów, służących naszym klientom. Zawsze jest jednak pole do wzrostu i rozwoju, Terex stworzył na przykład program rozwoju sieci dealerskiej, którego zadaniem nie jest wyłącznie organizacja sprzedaży, ale także obsługa posprzedażna i satysfakcjonująca obsługa klienta.

– A czego, mimo dokładania starań, nie udało się zrealizować? Czego Pan żałuje najbardziej?

– Czy wszystko poszło w dobrym kierunku? Nie. Kryzys finansowy dotknął wszystkich, włącznie z nami. Nasz zarząd zareagował, podejmując decyzję o koncentracji na kilku segmentach i na tym, by być najlepszym w konkretnej dziedzinie, a nie na tym, by działać wszędzie, ale nie wyjść poza przeciętność.

– Terex po otwarciu biura w Berlinie był początkowo aktywny w Polsce. Czynniki wiele dla promocji swych maszyn. Po tem przyszedł kryzys nękający do dziś światową branżę maszyn budowlanych i aktywność w dużym stopniu wygasła. Mimo wszystkich przeciwności Terex dokonuje teraz nowego otwarcia na polskim rynku. Nowe otwarcie ze starymi dealerami? A może tylko wstęp do znacznych przeobrażeń? Czy wykluczone – oczywiście w pewnej perspektywie – jest powstanie polskiego przedstawicielstwa z własną siecią dystrybucji i serwisu? Chodzi mi o to, czy po pewnym cza-

sie, na przykład w drugiej połowie tego roku – możliwa jest weryfikacja strategii rozwoju i jej korekta?

– To prawda, że wraz z nastaniem kryzysu ekonomicznego nieco przyhamowaliśmy naszą aktywność w Polsce, ale z drugiej strony włożyliśmy tu największy wysiłek w rozwój marketingu ze wszystkich krajów regionu. Chcę podkreślić, że nigdy nie wstrzymaliśmy naszej działalności w Polsce i dlatego nie potrzebujemy tu nowego otwarcia. Nadal kontynuujemy wysiłki mające na celu realizację naszych zamierzeń wraz z polskimi współpracownikami. Pokazaliśmy polskim klientom, że mogą polegać na nas i naszej sieci dealerskiej. Nie ma w tej chwili potrzeby ani pomysłu otwierania specjalnego przedstawicielstwa pod egidą spółki Terex, skoncentrowanego tylko na segmencie „Construction”. Naszym zdaniem zbudowaliśmy najlepszy zespół do tego, by kontynuować naszą działalność w Polsce z sukcesem.

– Cofnijmy się o dziesięć lat. Terex, jeden z największych amerykańskich koncernów produkujących maszyny budowlane rozpoczął akcję skupowania europejskich firm produkujących maszyny budowlane. Koncern posiadał status Full-linera produkując szeroką gamę maszyn – począwszy od kółców dla kopalń po sprzęt dla małych firm budowlanych. Życie zweryfikowało ambitne plany, koncern pozbył się niektórych firm czy nawet gałęzi produkcji. Jakie aspiracje zgłasza Terex dzisiaj? Jest przecież inną firmą niż przed dekadą?

– Oczywiście, Terex Construction jest dziś zupełnie inną spółką. W Europie Środkowej, tak jak wcześniej powiedziałem, jesteśmy skoncentrowani na naszych kompaktowych maszynach i ciężarówkach. Naszą intencją jest to, byśmy stali się „full-linerem”, bo bycie przeciętnym nie jest tym, do czego dążymy. Chcemy dostarczać naszym klientom największą wartość w stosunku do zainwestowanego kapitału i by to zapewnić, musimy mieć konkretny cel. Będziemy go mieli. Właśnie uruchomiliśmy gamę nowych koparko-ladowarek, ostatnie modele zostaną zaprezentowane w połowie tego roku. Kolejny bliski sfinalizowania projekt to wprowadzenie Tier4 w większości modeli naszych maszyn. Warto podkreślić, że zawsze patrzymy w przyszłość i staramy się znaleźć takie rozwiązania, które pomogą naszym klientom.

– Dlaczego nie udało się utrzymać tej fabryki większych koparek (Atlas Terex)? Sądzę, że w ten sposób powstał problem dla Waszych dealerów. By obsłużyć klientów, muszą oni pozyskiwać większe koparki z innego źródła, czyli od konkurencji, albo odsyłać do niej chętnych na taką maszynę.

– Sprzedaż Atlasa nie była łatwą decyzją. Pracowaliśmy dziesięć lat nad tym, by włączyć ten zakład w strukturę naszej sieci. Jednakże większość jego produktów stanowiły koparki kołowe, a popyt na ten rodzaj maszyn jest na świecie ograniczony. Uruchomienie produkcji koparek gąsienicowych było dużym krokiem w sensie technologicznym. Atlas tworzył dobry produkt, ale dla nas ten typ maszyn był nowy i wraz z nastaniem kryzysu finansowego postanowiliśmy, by produkcję tych maszyn przejął nasz dotychczasowy partner z północy Niemiec. Widać wyraźnie, że nasza decyzja okazała się korzystna dla pracowników fabryki w Ganderkesee. Pozwoliła ich zakładowi ponownie stanąć na nogi. Mogą oni teraz koncentrować się na rynku lokalnym.

– Terex mimo weryfikacji strategii jest producentem szerokiej gamy maszyn. Także tych nieznanymi europejskiemu klientowi. Mam na myśli maszyny do budownic-

stwa tunelowego, żurawie mobilne, żurawie przeładunkowe czy maszyny dla kopalń surowców skalnych i wykonania specjalne. Co docelowo chcecie zaoferować Europejczykom? Co polskim użytkownikom? Czy też ograniczycie się do promocji mniejszych maszyn, w szczególności koparko-ladowarek nowej generacji?

– Terex jest spółką, która dostarcza wartościowe produkty dla przemysłu. Wraz z zakupem fabryki żurawi Demag Cranes zaproponowaliśmy nowe rozwiązania dla szerszego grona klientów. To sprawia, że Terex staje się jeszcze silniejszy. W tym roku pojawią się na polskim rynku nowe produkty. Chciałbym zaprosić czytelników „Pośrednika Budowlanego” do naszego stoiska na największej w tym roku imprezie budowlanej – targach Bauma w Monachium. Pojawi się tam kilka naszych nowych produktów, które jak wierzymy, ułatwią życie swym użytkownikom.

– Co może Pan powiedzieć o organizacji serwisu i szeroko pojętej obsłudze posprzedażnej? Jakiego rodzaju wsparcie w tym względzie otrzymają wasi polscy dealerzy?

– Jeśli chodzi o serwis, to jestem w stu procentach pewny, że dostarczamy doskonałych rozwiązań dla branży. Rozumiemy potrzeby naszych odbiorców. Na przykład zatrudniliśmy osoby, specjalizujące się w usługach serwisowych, które biegle posługują się językiem polskim, ponieważ odkryliśmy, że wielu doskonałych mechaników nie mówi na tyle dobrze po angielsku, by mogli w pełni efektywnie wykonywać swoją pracę. Poprawiła się też jakość naszych usług, jeśli idzie o serwis części zamiennych. Mamy jeden w Europie magazyn z częściami zamiennymi w Rothenburgu w Niemczech. Jest on dogodnie położony względem lotniska we Frankfurcie nad Menem i z większości połączeń drogowych prowadzących do Europy Wschodniej i Południowej.

– Czy na polskim rynku zaoferujecie produkty finansowe ułatwiające zakup lub pozyskanie w innej formie (leasing, najem długoterminowy) maszyn marki Terex?

– Jeżeli chodzi o nasze usługi finansowe mój kolega Tomasz Olszewski ze spółki zależnej Terex Financial Services mającej siedzibę w Warszawie posiada znaczące doświadczenie w tak zwanej obsłudze klienta końcowego. Pomaga on naszym dealerom w znalezieniu takich rozwiązań, które pozwoliłyby na zaspokojenie finansowych potrzeb klientów.

– W naszej rozmowie nie wyczerpaliśmy z pewnością wszelkich kwestii. Być może zabrakło Panu jakiegoś pytania z mojej strony? Co chciałby Pan przekazać polskim budowlancom?

– Najważniejszą rzeczą, którą chcę podkreślić jest to, byśmy nie wsluchiwali się zbyt w głos tych, którzy wieszczą Polsce recesję. Takie nastawienie i ciągłe przytaczanie fatalnych prognoz spotyka się coraz częściej, a to nie służy niczemu dobremu. Pański kraj dokonał wielkiego wysiłku, by rozwinąć swoją gospodarkę, zwiększyć eksport i zainwestować w rozwój infrastruktury. To pokazuje innym krajom, że należy patrzeć w przyszłość z optymizmem. Polska nie dokończyła jeszcze wielu inwestycji, co jest paradoksalnie zaletą. Kraj się ciągle rozwija, sądzą, że będzie się także rozwijał nadal w kolejnych latach. Terex pozostaje skoncentrowany na polskim rynku. Chcemy być jak najlepszym partnerem dla waszych firm budowlanych. Terex zawsze znajduje najlepsze rozwiązania, sieć naszych dealerów jest zawsze do usług polskich klientów.

Rozmawiał: Jacek Barański

Maszyny Volvo w cementowni Warta

W kopalni wapienia oraz zakładzie przeróbczym pracujących na potrzeby Cementowni Warta króluje Volvo. Firma słynąca z produkcji najwyższej jakości cementu używanego do budowy mostów, nawierzchni autostrad oraz pasów startowych lotnisk wykorzystuje bowiem na co dzień dziewięć wozideł przegubowych, dwie siedemdziesięcotonowe koparki gąsienicowe oraz cztery ładowarki kołowe



Przez większą część roku nawierzchnia dróg technologicznych kopalni jest błotnista



Koparki i ładowarka obsługują cztery miejsca załadowcze



Pojazdy pracujące w systemie dwuzmianowym każdego dnia przewożą blisko 11 tysięcy ton kamienia



Maszyny eksploatowane
są w ruchu ciągłym po 16 godzin na dobę



Praktycznie każdego
dnia w miejscu pracy
maszyn i wozideł
pojawiają się mechanicy



Po zakończeniu zmiany wszystkie
maszyny kołowe zjeżdżają na teren
bazy. Tu dokonywane są bieżące
przeglądy oraz uzupełnienie paliwa
i płynów eksploatacyjnych



Autostrada Polska – z nieba do piekła?

W maju odbędzie się XIX edycja targów Autostrada Polska i XV Maszbudu. W tym roku zabraknie na nich niemal wszystkich znaczących firm polskiej branży maszyn budowlanych...

Gdy odbywała się pierwsza edycja Autostrady Polskiej wydawanie Pośrednika Budowlanego było dopiero w naszych planach. Byliśmy jednak w Kielcach, by przyrzeć się branży i poszczególnym firmom, które – podobnie, jak my – dopiero stawiały swe pierwsze kroki na polskim rynku. W kolejnych latach nie opuściliśmy ani jednych targów goszcząc na nich w charakterze wydawców fachowych periodyków, dziennikarzy i wreszcie wystawców. Mamy więc wystarczające prawo, zarówno w sensie merytorycznym, jak i moralnym, by przyrzeć się największym polskim targom dla branży maszyn budowlanych i pokusić się o próbę zdiagnozowania ich dzisiejszych problemów. Bo przecież za takie uznać należy rezygnację z udziału w tegorocznej edycji niemal wszystkich głównych graczy polskiego rynku.

Od rynkowego debiutu kieleckiej Autostrady wiele się zmieniło. Nie tylko dojazd do Kielc z Warszawy, infrastruktura targowa oraz zachowania i oczekiwania organizatorów. Zmieniała się również, a ściślej rzecz ujmując, malała, liczba fachowców decydujących się na obejrzenie kieleckiej ekspozycji. Zmieniło się również nastawienie wystawców. O ile jeszcze do niedawna rezygnacja z udziału w Autostradzie wydawała się większości z nich nie do pomyślenia, to teraz mamy do czynienia z seryjnymi odmowami udziału. Bywało, że na Autostradzie zabrakło przedstawiciela Caterpillara czy Volvo. Były to

jednak pojedyncze przypadki. Powroty też były spektakularne. Po rocznej przerwie Volvo Maszyny Budowlane Polska zorganizowało wielogodzinne dynamiczne pokazy, jakich nigdy dotychczas nie dane było oglądać krajowej publiczności. Wszystko zatem wydawało się być w najlepszym porządku. Organizatorzy targów zresztą raczej nie zauważyli, a z pewnością nie odczuli braku Vo-

wolona, to z zamówieniem powierzchni wystawienniczej na przyszły rok w kieszeni. Wszystko kończyło się na narzekaniach i próbach wywalczenia czegoś u organizatorów.

Ale i to się zmieniło. Jesienią ubiegłego roku podczas „Śniadania Prezesów” wiele firm z czołówki naszej branży poinformowało o rezygnacji z udziału w targach Autostrada-Polska 2013. Można by to oczywiście



W roku 1999 kompleks obiektów CTK przedstawiał się zdecydowanie mniej imponująco. Branża za to odznaczała się olbrzymim zapalem i... niewygórowanymi wymaganiami

lwo. Absencja jednego z głównych graczy rynku stała się jednak przyczynkiem do zapoczątkowania dyskusji o polskich imprezach targowych, czyli przede wszystkim Autostradzie i Maszbudzie nie mających większej konkurencji. W branży się gotowało. Temat targów zdominował większość zebrań Stowarzyszenia Dystrybutorów Maszyn Budowlanych i organizowanych co roku przez nasze wydawnictwo „Śniadań Prezesów”. Choć regularnie po zakończeniu kolejnych targów coraz większa grupa wystawców opuszczała Kielce niezado-

zrzucić na karb trudności finansowych powodowanych kryzysem stwierdzając krótko: rezygnują, bo ich nie stać! Takie postawienie sprawy, choć po części prawdziwe, stanowiłoby jednak uproszczenie.

Opinię tę zdaje się podzielać Jacek Małęczyński. Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów Maszyn Budowlanych jest nie tylko baczny obserwatorem krajowych targów. W imieniu organizacji, na czele której stoi, próbował wynegocjować z organizatorami Autostrady lepsze warunki uczestnictwa dla jej członków. Organizował również „Pikniki

Maszynowe” w mniejszych miejscowościach w Polsce.

– *Moim zdaniem wysokie ceny udziału w kieleckich targach to problem, ale z pewnością nie najważniejszy. Firmy są w stanie wyłożyć duże pieniądze, ale pod warunkiem, że będą miały komu pokazać swą ekspozycję. Z roku na rok na Autostradzie obserwujemy spadek frekwencji. Do Kielc przyjeżdża coraz mniej fachowców. Odnoszę wrażenie, że w ostatnich latach Autostrada Polska to organizatorzy, wystawcy i... wystawcy. Jako Stowarzyszenie wielokrotnie sygnalizowaliśmy te problemy organizatorom targów. Rozmowy odbywały się na różnych szczeblach. Nigdy nie byliśmy jednak traktowani poważnie. Nikt nie chciał nas wysłuchać, nasi rozmówcy zapewniali, że będą indywidualnie negocjować z poszczególnymi wystawcami. Solidarność branży wystawiona została na próbę. Okazało się, że łatwo rozbić naszą jedność. Niektórzy dostali zniżki, inni machnęli ręką i przestali się burzyć.*

Problemem jest zatem malejąca frekwencja fachowców odwiedzających imprezę. Czym zachęcić ich do przyjazdu do Kielc? Sama targowa infrastruktura, która z pewnością jest coraz lepsza, nie wystarczy. Problemem jest z pewnością brak pokazów dynamicznych. W ubiegłym roku niektórzy – wówczas wydawało się, że to czysty sarkazm – mówili, że bardziej niż przyjazd do Kielc opłaciłoby im się wynajęcie samolotu i przewiezenie klientów w jakieś przyjemne miejsce nad ciepłym morzem. Tam także można zorganizować statyczną prezentację i ugościć potencjalnych nabywców. Byłoby na pewno taniej, a może i skuteczniej... Do tej pory kieleckie targi

uznawane były za imprezę, na której obecność jest obowiązkowa. Niepojawienie się Kielcach było niemalże równoznaczne z ogłoszeniem upadłości. Teraz otwiera się nowy rozdział. Większość firm nie wstydzi się przyznać, że koszty Autostrady są dla nich zbyt wygórowane. Chcą wystawiać się w Kielcach, ale na innych zasadach. Przede wszystkim dążą do tego, by targi Autostrada odbywały się raz na dwa, a może nawet na trzy lata. Czy to dobry pomysł? Przerwy trzyletnie byłyby chyba zbyt długie. Mogłoby okazać się, że po takim czasie nikt już nie będzie pamiętał o targach, zostaną one wykreślone z terminarza. A przecież nie chodzi o to, by dokonać ich demontażu. Raczej o modyfikacje, które cieszyłyby nie tylko zarabiających na nich organizatorów, ale także wystawców i odwiedzających. – *Organizowanie targów w cyklu dwuletnim paradoksalnie może pomóc organizatorom. Wzrosnąć bowiem prestiż imprezy. Jej organizacja może być bardziej przemyślana, pokazane prawdziwe nowości. Często teraz na jesieni w firmach głowią się, czym zapęłnić stoisko na Autostradzie, skoro nie ma nowości. Po raz kolejny przywieźć do Kielc te same maszyny? To tylko zabija i tak kurczącą się frekwencję fachowców – mówi Jacek Małęczyński.*

Problem malejącej liczby odwiedzających targi podnosi większość wystawców. Tylko nieliczni są innego zdania. Benedykt Sikora, współwłaściciel firmy ASBud reprezentującej w Polsce kilku znaczących producentów, zastrzega, że nie jest do końca zadowolony z poziomu targów i obsługi wystawców, ale w maju pojawi się w Kielcach. Z jednej strony wynika to z umów zawartymi z firmami, które reprezentuje ASBud, z drugiej zaś z dbania o go-

ści. Benedykt Sikora twierdzi, iż ma ich tylu że mimo szczyrych jednak chęci nie ma czasu, by spotkać się ze wszystkimi. Są to jednak w przeważającej większości klienci, których sam zaprasza.

Aby przyciągnąć widownię, trzeba zaoferować atrakcje, których ta oczekuje. Tymczasem targi zdają się żyć własnym życiem, w coraz większym oderwaniu od



Parafrazując słowa piosenki chciałoby się zapytać: gdzie są targi z tamtych lat? Branża była na dorobku, ale organizatorzy i wystawcy grali w jednej drużynie...

problemów przedsiębiorcy budowlanego czy operatora maszyny. W Kielcach powstało co prawda nowoczesne centrum kongresowe, ale organizowane tam seminaria i konferencje nie zainteresują raczej użytkownika maszyn. To praktyk potrzebujący innego rodzaju przekazu. Nie odwiedzi kongresu, a z pewnością nie dotrwa do końca konferencji, na której któryś z liderów rynku opowiada, jak duże produkuje maszyny. A co z użytkownikami najzwyklejszych koparko-ładowarek? Kto rozwieje ich wątpliwości z zakresu codziennej eksploatacji maszyn? Kto wytłumaczy, że zły jakości, zsiarczone paliwo – choć z pozoru przynoszące oszczędności eksploatacyjne, bo tańsze – stanowi śmiertelne zagrożenie dla układu napędowego maszyny... Problemem jest to, że Autostrada to targi statycz-

ne. Mimo, że wokół Kielc nie brakuje terenów do pokazów – takich, jak kopalnie surowców skalnych, cementownie czy zakłady utylizacji odpadów – targi nigdy nie wyszły poza tereny Targów Kielce. Owszem, niejednokrotnie próbowano organizować pokazy na targowym poligonie. W czasie jednej z minionych edycji Autostrady wydawało się, że maszy-

ny wreszcie wyjadą spod stoisk i zaczną pracować. Pokazy przyciągały jednak coraz mniejszą liczbę widzów. Właściwie jest to nie do końca wytłumaczalne. Wspomniana już prezentacja pracy maszyn Volvo z roku 2011, jakiej szwedzki koncern nie powstydziłaby się na Baumie w Monachium przyciągała tłumy. Jej przebieg zachowany dla potomności przez wchodzącą w skład naszego wydawnictwa telewizję internetową PosbudTV obejrzało do chwili obecnej ponad dwa tysiące widzów. Widownia większa niż na meczu piłkarskiej Ekstraklasy w Bełchatowie... Może to kwestia reklamy i nagłośnienia imprezy? Okazuje się, że nie wystarczy zrobić wysokiej jakości pokaz, trzeba się także nieco pogłowić, by chcieli go obejrzeć fachowcy. Volvo Maszyny Budowlane Polska poinformowało, że nie weźmie udziału w tego-

rocznych targach Autostrada. Przyczyna takiej decyzji nie ma wyłączenie podłoża finansowego. Firma znalazła przecież środki, by w lutym wraz z liczną grupą klientów i dziennikarzy z wielką pompą świętować otwarcie nowego oddziału. Notabene w Kielcach. – *Nie będę ukrywał, że aspekt ekonomiczny jest ważny, ale w żadnej mierze nie decydujący – mówi prezes zarządu Volvo Maszyny Budowlane Polska Zbigniew Medyński. – Kielecka Autostrada winna być organizowana w cyklu dwuletnim i trwać krócej. Swego czasu biorąc pod uwagę choćby koszty transportu maszyn i budowy ekspozycji, targi wydłużono o jeden dzień. To złe rozwiązanie, podobnie, jak ich zakończenie w piątek. Nieprzypadkowo ostatniego dnia od samego rana na terenie ekspozycji panuje trudny do opisanego chaos, gremialny demontaż stoisk. Winę za to ponoszą obie strony. Wystawcy nie przestrzegający regulaminu i organizatorzy, którzy nie są w stanie wyegzekwować należytych zachowań. Targi stanowić powinny forum wymiany informacji. W formie konferencji i prezentacji dla biznesu. Nie powinniśmy jednak stracić z pola widzenia operatora i jego codziennych problemów. Źle, że na targach coraz częściej opowiada się o możliwościach maszyn, a się ich nie prezentuje. Organizatorzy oddają do dyspozycji wystawców stosunkowo niewielki teren. O tym, że na Autostradzie można pokusić się o zorganizowanie pokazu z prawdziwego zdarzenia przekonaliśmy przed dwoma laty – kończy Zbigniew Medyński.*

Konieczności ograniczenia wydatków związanych z promowaniem działalności nie ukrywa też Piotr Grausch z firmy Grausch i Grausch Maszyny Budowlane, oficjalnego

dystrybutora sprzętu marki Doosan i Sandvik w Polsce. Z udziału w targach Autostrada zrezygnował jednak z zupełnie innego powodu. – Targi Autostrada Polska mają coraz bardziej regionalny charakter. Odwiedzali nas goście z promienia 150 kilometrów od Kielc. A my mamy klientów w całej Polsce, na przykład w Poznaniu, gdzie mieści się nasza główna siedziba. Dlatego w tym roku postanowiliśmy przeprowadzać pokazy maszyn u naszych klientów. To także wymaga sporych nakładów finansowych, ale jest bardziej efektywne. Nie oznacza to, że nigdy nie powrócimy do Kielc. Konieczna jest jednak modyfikacja formuły targowej, przede wszystkim zmiana częstotliwości organizowania imprez. Targi co dwa lata to moim zdaniem optymalne rozwiązanie.

W tym roku w Kielcach nie zobaczymy maszyn Hitachi. Piotr Zoszak, dyrektor handlowy firmy Tona reprezentującej tę markę w Polsce, nie kryje rozczarowania sposobem, w jaki potraktowali go organizatorzy: – Przed ostateczną rezygnacją z udziału w targach próbowaliśmy przekazać organizatorom sugestie co do zmian organizacyjnych. Bez efektu, ograniczyli się do namawiania do zmiany decyzji proponując przy tym większe upusty. Pieniądze to jednak nie wszystko. Piotr Zoszak poproszony o wymienienie pozostałych powodów rezygnacji z udziału w tegorocznej Autostradzie, odpowiada: – Mogę podać co najmniej trzy. Po pierwsze chcieliśmy pokazać lojalność branży. O mankamentach imprez targowych mówiło się w naszym gronie od dawna. Do tej pory kończyło się jednak na słowach, teraz przyszła pora na działanie. Chcieliśmy pokazać organizatorom, że nie jesteśmy tylko dojną kro-

wą, ale jako dystrybutorzy maszyn różnych producentów potrafimy się porozumieć i zorganizować że muszą się z nami liczyć i zacząć traktować nas jak poważnego partnera swoich imprez targowych. To nadal nie ma miejsca, co przejawia się choćby w tym, że nikogo nie interesowały powody naszej rezygnacji. Organizatorzy ograniczyli się do namawiania do zmiany decyzji oferując większy upust. Moim zdaniem rynek nie uspra-



Czas płynie, wszystko się zmienia. Także targowa infrastruktura. W miejscu, które zajmowała targowa ekspozycja powstało teraz nowoczesne centrum kongresowe...

wiedliwia ponoszenia kosztów, jak na nasze warunki kosztów targów w Kielcach, nie widzę też sensu, by targi te dzieliło od monachijskiej Baumy jedynie dwa tygodnie.

W Kielcach tym razem zabraknie też Komatsu Poland. Powody decyzji tłumaczy Tomasz Rudny: – Decyzja o rezygnacji z Kielc dojrzewała w nas od pewnego czasu. Uważamy, że koszty uczestnictwa w targach Autostrada Polska są zbyt wysokie, nieadekwatne do zysków z uczestnictwa dla wystawców. Otrzymałoby się też zaproszenie do udziału w innych imprezach organizowanych przez Targi Kielce. Mimo, że organizowanych na tym samym terenie, to nie tak kosztownych. Autostrada jest za droga, koszty udziału

w niej pozostają w sprzeczności z tym, co oferuje się tu wystawcom. Rozmowy z organizatorami sprowadzają się praktycznie do propozycji kosmetycznych obniżek ceny. Tymczasem my chcielibyśmy współtworzyć imprezę, mieć realny wpływ na jej kształt i kierunki rozwoju. Mam nadzieję, że organizatorzy dostrzegą mankamenty targów, przyjmą do wiadomości uwagi wystawców, którzy przez te wszystkie lata współtworzyli przecież tę imprezę.

Odwiedzający tegoroczną Autostradę nie zobaczą maszyn Caterpillar. Przedstawiciel amerykańskiego koncernu, Bergerat Monnoyeur długo zwlekał z podjęciem ostatecznej decyzji o rezygnacji z udziału w targach. Czy macie zadyszkę finansową, z trudem wiążecie koniec z końcem? Nasze prowokacyjne pytanie pada pod adresem dyrektora handlowego Bergerat Monnoyeur Wojciecha Żarnowskiego: – Kryzys nękający naszą branżę sprawił, że każdy ostrożniej wydaje pieniądze. Nie może być inaczej, skoro sprzedaż maszyn spadła o czterdzieści procent – słyszymy w odpowiedzi. – Nie jest to jednak jedyna przyczyna naszej rezygnacji. Zrezygnowaliśmy także ze względu na termin

tegorocznych targów Baumy w Monachium, które odbywają się kilka tygodni przed Autostradą, w kwietniu. Terminy niemal się nakładają. Duża część naszych klientów z pewnością wybierze się na Baumę i tam się z nimi spotkamy. Istotną jest także kwestia oferty przedstawianej nam przez organizatorów Autostrady. Z roku na rok udział w tej imprezie staje się coraz droższy, a to co oferują nam targi, nie nadąża za ceną. Infrastruktura targowa rozwija się, powstał nowy kompleks kongresowy, ale dla nas najważniejsze jest to co dzieje się na terenie zewnętrznym i to, co mogą nam zaoferować organizatorzy. A ci poza udostępnieniem nam bardzo drogiej powierzchni wystawienniczej, nie robią praktycznie nic. Nie czujemy ich wsparcia. Robią nam za to wiele problemów. Wystawiamy ciężkie maszyny, a na każdym kroku mówi się nam, że nie wolno uszkodzić kostki brukowej. Czy coś takiego powinno stanowić problem? Mówimy przecież o specjalistycznej imprezie dla naszej branży. Drażniące jest także zachowanie organizatorów, którzy pierwszego dnia biegają po stoiskach i mierzą powierzchnię zabudowy, czy aby nie wykroczyliśmy kilkanaście centymetrów poza wykupioną powierzchnię. Wielokrotnie i my, i inne firmy zgłaszały swoje obiekcje organizatorom. Ci jednak pozostawali do tej pory głusi na wszelkie argumenty. Rezygnując przeszliśmy po prostu od słów do czynów. Na identyczny krok zdecydował się także Mariusz Pietraszewski stojący na czele firmy Wacker Neuson Polska: – Choć jako wystawca legitymujemy się jednym z najdłuższych stażem na Autostradzie, to w tym roku nie wybieramy się

do Kielc. Zauważamy bowiem postępujący już od kilku lat proces utraty „świeżości” przez targi. Coraz trudniej jest pozytywnie zaskoczyć i zainteresować zwiedzających. Cykle wprowadzania nowości produktowych są u nas – podobnie zresztą, jak u większości naszych konkurentów – zsynchronizowane są z największymi targami branżowymi, głównie niemiecką Baumą, która odbywa się co trzy lata. W Kielcach większości wystawców trudno co roku znacząco odświeżyć prezentowany asortyment, dlatego od wielu lat obserwujemy postępujący przerost formy nad treścią i ewolucję wystawy maszyn budowlanych w kierunku coraz kosztowniejszego show. Wpada-

resujące dla zwiedzających. Decyzję o rezygnacji z udziału w Targach Autostrada-Polska 2013 podjęło jeszcze poprzednie kierownictwo Fayat Bomag Polska. Zmiany w zarządzie niczego nie zmieniły w tym względzie. Głównymi przyczynami takiego stanowiska jest spadająca frekwencja fachowców oraz chęć solidaryzowania się z innymi firmami z branży. Także Fayat Bomag Polska optuje za organizacją targów Autostrada Polska co dwa-trzy lata.

Z przytoczonych powyżej wypowiedzi jasno wynika, że nikomu nie zależy na demontażu targów. Wszyscy nasi rozmówcy doceniają ich dużą, zresztą nie tylko na polskie warunki, renomę i bogate tradycje. Kłopot tyl-



Przed dwoma laty Volvo Maszyny Budowlane Polska zorganizowało w Kielcach pokaz dynamicznej pracy maszyn. Na tyle efektywny, że musieliśmy przecierać oczy ze zdumienia

my przy tym w bezsensowną spiralę, ponieważ z jednej strony obserwujemy spadek efektywności udziału w targach, z drugiej zaś uczestnictwo w nich jest postrzegane jako wymóg prestiżowy, bo na tych targach „nie wypada nie być”. Uważamy zatem, że powinniśmy dążyć do wydłużenia cykli wystawienniczych do dwóch-trzech lat. Gdyby kieleckie targi odbywały się np. rok po Baumie to większość wystawców mogłaby zaprezentować rewelacyjne nowości a targi byłyby naprawdę inte-

ko w tym, że organizatorzy zdają się zapominać, że sami nie są w stanie rozwijać targów, budować ich prestiżu. Nie bez racji często zarzuca się im popadnięcie w samozadowolenie – Organizatorzy czują się najważniejszym elementem w tej całej układance. Nie traktują nas po partnersku, są bowiem przekonani, że zawsze będziemy wystawiać się w Kielcach, bo inaczej po prostu nie wypada. Otóż nie musimy, aczkolwiek nie oznacza to, że nie chcemy. Jesteśmy gotowi rozmawiać o koniecznych



Syndrom „ostatniego dnia”. Targi jeszcze trwają, ale nie dla wszystkich. Od piątku rana niektórzy zabierają się do demontażu stoisk rozmyślając o weekendzie...

naszym zdaniem zmianach formuły targów, o ich przeobrażeniach. Kłopot w tym, że druga strona do takich rozmów nie jest skłonna. Nikt nawet nie stara się wysłuchać naszych uwag – mówi Wojciech Żarnowski z Bergerat Monnoyeur Polska. W podobnym tonie wypowiada się Piotr Zoszak z firmy Tona: – Bardzo mnie ciekawi, jak na nasze rezygnacje zareagują organizatorzy. Czy będzie jakkolwiek dalszy ciąg sprawy, czy też przejdą nad wszystkim do porządku dziennego? Obawiam się, że tkwić będą przy swoim, udawać, że nic się nie stało i nadal wręczać nagrody za najlepsze stoisko dla Stalowej Woli i medale za najlepszy produkt dla produkowanych tam spycharek. To już przestało być zabawne, o obiektywizmie nawet nie będę wspominał. Jeżeli organizatorzy jednak się opamiętają, to zawsze możemy wrócić do rozmów. Tona kilkakrotnie przywoziła do Kielc maszyny-giganty, Komatsu Poland pierwszą na świecie produkowaną na taką skalę hybrydową koparkę, Volvo Maszyny Budowlane Polska zorganizowało w Kielcach pokaz na miarę monachijskiej Baumy, Wacker Neuson Polska wynajął grupę taneczną zaskakującą publiczność, w stoisku Bergerat Monnoy-

eur można było pograć w piłkarzyki i posłuchać na żywo muzyki rockowej w doskonałym wykonaniu. Grausch i Grausch Maszyny Budowlane promowała poznańską solidność, nie tylko w handlu maszynami. Iveco Motors podczas jednej z edycji prowadziło przez cały czas targów prawdziwą włoską restaurację. Krakowskie Amago serwowało równie wkwintne menu. Kierownictwo krakowskiej firmy znajduje zawsze czas, by porozmawiać z dziennikarzami. O maszynach i nie tylko o nich... W tym roku tego rodzaju atrakcji w Kielcach zabraknie. Czy coś stanie się z tego powodu? W tym roku pewnie jeszcze niewiele, ale co będzie dalej? Jeżeli główni gracze polskiego rynku szybko nie powrócą do Kielc, to targi zaczną tracić rangę. Coż jest bowiem warta impreza targowa bez najlepszych eksponatów i ludzi tworzących elitę polskiej branży maszyn budowlanych? Miejmy nadzieję, że obie strony zasiądą jak najszybciej do rozmów i znajdą kompromisowe wyjście z sytuacji. Satysfakcjonujące wszystkich. Walczmy o Autostradę. Wymaga ona co prawda pewnych reform, ale stanowi dobro całej branży zbudowane przecież wspólnym wysiłkiem. Targi to także my!

Jacek Barański

Terex w pełni przygotowany do Bauma

Podczas targów Bauma 2013 na przestronnej ekspozycji firmy Terex zapoznać się będzie można z szeroką paletą maszyn i usług. Istotą ekspozycji jest wzmożona koncentracja na potrzebach użytkownika

Podczas targów Bauma 2013 Terex zaprezentuje ponad dwadzieścia maszyn budowlanych. Szczególnie oczekiwana przez klientów jest premiera koparko-ładowarki TLB890. Zostanie także pokazany samochód ciężarowy TR60. Terex przygotował również nowość w dziedzinie alternatywnej technologii napędowej. Odwiedzający stoisko Terex będą mieli okazję zapoznać się z walorami hybrydowej maszyny przeładunkowej Fuchs MHL350 E. Terex zapewnia, że wprowadzając ją do seryjnej produkcji wysoko zawiesił poprzeczkę konkurentom jeżeli chodzi o trwałość maszyn oraz ekonomikę kosztów związanych z ich eksploatacją.

Na wystawie znajdą swe miejsce także inne maszyny, takie jak koparka kołowa TW85 i ładowarka kołowa TL120. W obu zastosowano najnowsze rozwiązania w dziedzinie technologii ograniczania emisji spalin. Powiodło się to dzięki zastosowaniu silników zgodnych z obowiązującą aktualnie normą Stage IIIB/Tier 4i.

Terex pochwali się w Monachium swymi dokonaniem i z górą stuletnim doświadczeniem w branży dźwigowej. Terex oferuje maszyny z tego segmentu w 120 krajach na całym świecie. Wydarzeniem targów będzie prezentacja nowych modeli dźwigów Terex Cranes. Na wystawie znajdą się także

wielokrotnie nagradzane nowatorskie rozwiązania, takie jak Terex Fall Protection System (system zabezpieczeń przed upadkiem), przeznaczony do dźwigów mobilnych na podwoziu gąsienicowym. Goście będą mogli zapoznać się z walorami zmodernizowanych kabin. Przy ich projektowaniu inżynierowie koncernu Terex brali pod uwagę sugestie i opinie operatorów dźwigów. Wykończenie kabin zaprojektowano we współpracy ze światowej klasy ekspertami do spraw ergonomii z branży motoryzacyjnej. Znaczącą część ekspozycji zajmą urządzenia do pracy na wysokości wytwarzane przez Terex AWP pod marką Genie. Wystawione zostaną

między innymi terenowe obrotowe podnośniki teleskopowe zaprojektowane z myślą o spełnieniu najnowszych norm emisji spalin. Terex AWP zaprezentuje także dwa nowe elektryczne podnośniki nożycowe umożliwiające pracę bez emisji zanieczyszczeń, na przykład we wnętrzach budynków czy halach magazynów wysokiego składowania.

Na targach Bauma Terex zorganizuje także specjalny punkt informacyjny, którego zadaniem będzie zapoznanie odwiedzających stoisko firmy ze sposobem organizacji szeroko pojętej obsługi posprzedażowej. Szczegółowo przedstawione zostaną nowe rozwiązania w tym względzie, zaktualizowane usługi, z których korzystać można za pośrednictwem stron internetowych oraz nowe rozwiązania



serwisowe szkoleniowe i finansowe.

www.terex.pl

Oferta CDE dla przemysłu wydobywczego na targi Bauma

Na targach Bauma 2013 fachowcy z firmy CDE służyc będą wiedzą na temat nowych technologii i maszyn do przeróbki minerałów

Oferta urządzeń CDE dla przemysłu wydobywczego obejmuje specjalną linię zakładów M2500, które przeznaczone są do przetwarzania minerałów, takich jak ruda żelaza, piaski krzemionkowe i podsadzkowe. Firma zdobyła do tej pory zlecenia na realizację kilku dużych projektów, w których zastosowano zakład M2500, na przykład zakład przetwórstwa rudy żelaza dostarczony firmie Bhushan Power and Steel w Indiach. Kolejny sukces firma odniosła w Australii, gdzie realizuje obecnie wielki projekt instalacji do produkcji piasków krzemionkowych w Australii Zachodniej.

Na monachijskich targach Bauma prezentowana będzie także przenośna płuczka

mieczowa AggMax 83, w której zintegrowano płuczkę mieczową RotoMax RX80 i poziomy przesiewacz sortujący ProGrade na jednej konstrukcji nośnej. – *Płuczki RotoMax sprawdziły się jako najsolidniejsze z dostępnych na rynku, co znajduje odzwierciedlenie w wielu projektach zrealizowanych na całym świecie. Możliwość efektywnego rozcierania szerokiej gamy rud minerałów w celu usunięcia z nich zanieczyszczeń, które w przeciwnym wypadku powodowałyby straty na kolejnych etapach przetwarzania sprawia, że ta maszyna jest nadal regularnie zamawiana przez przedsiębiorstwa górnicze* – wyjaśnia Dermot Murphy, dyrektor do spraw Projektów Strate-

gicznych w CDE Mining. Oferta tej firmy dla przemysłu wydobywczego zawiera także maszyny służące do obróbki odpadów. Wśród nich znajdują się zagęszczacz szlamu Aquacycle i prasa filtracyjna GHT.

W stoisku CDE podczas tegorocznych targów Bauma, które odbędą się w kwietniu w Monachium (Stoisko CDE znaleźć można na terenie otwartym: Open Area North, F10/N1022) obecni będą także przedstawiciele CDE Azja z Kalkuty, wśród nich także dyrektor zarządzający Manish Bhartia. – *Niemal dokładnie przed siedmioma laty w Kalkucie rozpoczęło działanie nasze Centrum Wiedzy o Przetwórstwie Rud. Z chęcią podzielimy się na-*

szymi doświadczeniami z gośćmi targów Bauma i przedstawimy im szczegółowe dane oferowanych urządzeń i świadczonych usług dodatkowych, które umożliwiają przedsiębiorcom z tego sektora osiągnąć najwyższą możliwą wydajność w prowadzonej przez nich działalności przetwórczej – deklaruje Manish Bhartia.

Kompleksowa oferta firmy CDE skierowana do przemysłu wydobywczego obejmuje cały szereg usług, między innymi pełną obsługę laboratoryjną, przeprowadzanie analiz wykonalności, zarządzanie projektami, końcowy odbiór oraz dostawy instalacji i urządzeń przetwórczych pod klucz.



www.cdeglobal.com

Oryginalne części zamienne do maszyn BOMAG

Także w okresie zimowym firmy drogowe mają pełne ręce roboty.
To dogodny czas na przeprowadzenie remontów i konserwacji sprzętu



Przestrzeganie terminów przeglądów i konserwacji oraz stosowanie oryginalnych części zamiennych i komponentów sprawia, że maszyny odplacają się bezawaryjną pracą

Korzystanie z oryginalnych części zamiennych i komponentów jest ze wszech miar opłacalne. W przypadku firmy FAYAT BOMAG Polska także dlatego, że w czasie promocji zimowej, tj. jeszcze do końca marca oferuje ona zestawy serwisowe i oryginalne części zamienne do maszyn BOMAG w niezwykle przystępnej cenie. W ofercie FAYAT BOMAG Polska znalazły się zestawy serwisowe do wszystkich typów maszyn: walców do robót ziemnych, walców tandemowych oraz frezarek na-

wierzchni i rozściełaczy asfaltu. Użytkownikom maszyn BOMAG udostępniane są broszury informacyjne na temat oryginalnych części zamiennych, części zużywalnych, zestawów serwisowych oraz zestawów awaryjnych. Wszystkie broszury zawierają cenne wskazówki ułatwiające użytkownikom maszyn BOMAG codzienną pracę. Zawartość zestawów dopasowana dokładnie do terminów serwisu konkretnej maszyny marki BOMAG ułatwia pracę mechaników przyczyniając się jednocześnie



Zima to okres, w którym firmy drogowe mają mniej pracy. Ale tylko z pozoru. Niezbędne staje się bowiem odpowiednie przygotowanie sprzętu do kolejnego sezonu

nych przez maszynę zawierają z kolei komplet filtrów, pasków klinowych i uszczelek niezbędnych do prawidłowego przeprowadzenia corocznego przeglądu.

Zestawy oryginalnych części zamiennych BOMAG zawierają wszystkie wymagane części zgodnie z indywidualną instrukcją eksploatacji i konserwacji. Załączona do nich lista kontrolna oraz ilustracja pomagają mechanikom w szybkim i sprawnym wykonaniu prac serwisowych. Redukują również nakład pracy i ryzyko omyłki związane z zamówieniami. Wystarczy podać numer seryjny oraz liczbę zestawów oryginalnych części zamiennych BOMAG, aby otrzymać wszystkie wymagane pojedyncze części. Zestawy oryginalnych części zamiennych



Zestawy serwisowe BOMAG zawierają wszystkie filtry, pasy klinowe i uszczelki niezbędne do właściwego przeprowadzenia corocznych przeglądów

do trwałego zabezpieczenia wydajności sprzętu i podniesienia jego bezawaryjności. Bezwzględnie przestrzegać należy harmonogramów konserwacji dla danej maszyny. FAYAT BOMAG Polska oferuje różnego rodzaju zestawy serwisowe. Przygotowane specjalnie do przeprowadzenia przeglądu po 500 i 1.000 godzin prac wykonanych przez maszynę. Zestaw BOMAG do serwisowania co 500 godzin obejmuje wszystkie elementy filtracyjne wymagane przy wymianie oleju. Zestawy do przeglądów przeprowadzanych po tysiącu godzin pracowa-

BOMAG w porównaniu z zamówieniami indywidualnymi dostępne są w atrakcyjnej cenie. Użytkownik maszyny może więc zaoszczędzić nie tylko czas, ale także pieniądze. Warto podkreślić, że wszystkie zestawy zawierają wyłącznie oryginalne części zamienne BOMAG. Zapewnia to poprawność i skuteczność wykonania prac konserwacyjnych, a także wydajność i bezawaryjność maszyny oraz pozwala na pełne wykorzystanie zalet płynących z możliwości ko-



www.bomag.pl

HKL wprowadza na polski rynek kolejne maszyny Tier 4

Trzy nowe maszyny, które HKL dostarczył ostatnio do Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych na Mazurach, pomogą osiągnąć optymalną wydajność nowo powstającej kompostowni



Wszystkie maszyny zostały specjalnie skonfigurowane do pracy w warunkach zakładu unieszkodliwiania odpadów

Dwie ładowarki kołowe oraz miniladowarka skid steer marki New Holland rozpoczną pracę już na wiosnę. Maszyny te będą pomagały ładować materię organiczną przeznaczoną do przetworzenia w specjalnych modułach intensywnego kompostowania. Ładowarki W130C (o ma-

sie 13 ton) i W170C Tool Carrier (14,5 tony) będą współpracowały z miniladowarką kołową skid steer L223.

Wszystkie trzy maszyny zostały specjalnie skonfigurowane do pracy w warunkach zakładu unieszkodliwiania odpadów. Wyposażono je między innymi w wysokiej jakości



Maszyny charakteryzują się wysoką wydajnością ładowania przy jednoczesnym niskim zużyciu paliwa i niskiej emisji spalin.



Ładowarkę kołową L223 wyposażono w przemysłowe opony niepneumatyczne

ogumienie przemysłowe (klasy L5 w większych ładowarkach oraz opony niepneumatyczne w skid steerze), przeznaczone do pracy w trudnych warunkach osłony układu napędowego i układu hydraulicznego oraz specjalny osprzęt (tyżkę przesiewająco-kruszącą, tyżki o różnej pojemności, widły

do palet, chwytaki do baltów) gwarantujący wysoką wydajność i wszechstronność tych maszyn.

Ładowarki W130C i W170C są kolejnymi maszynami budowlanymi z silnikami Tier 4i w technologii AdBlue, które HKL wprowadził na polski rynek. Pierwszą tego typu maszyną w Polsce była ładowarka kołowa New Holland W230C dostarczona w czerwcu ubiegłego roku do jednej z kujawskich żwirowni. Maszyny te charakteryzują się

wysoką wydajnością ładowania przy jednoczesnym niskim zużyciu paliwa i ograniczonej emisji spalin. Ładowarka W230C przy załadunku żwiru spala w trybie pracy Auto jedynie 8 litrów na godzinę pracy, co oznacza duże oszczędności na kosztach paliwa już w skali miesiąca. Inwestycja w wysokowydajny sprzęt najwyższej klasy zapewnia skuteczne prowadzenie działalności dzięki obniżeniu kosztów i zwiększeniu efektywności pracy.

HKL Baumaschinen Polska jako autoryzowany dealer New Holland w Polsce zapewnia pełne wsparcie techniczne oraz szybki dostęp do części zamiennych.



www.hkl.pl

HKL BAUMASCHINEN

Wynajem. Sprzedaż. Serwis.



HKL Baumaschinen Polska Sp. z o.o.

Oddziały: Poznań, Gdańsk, Izabelin-Dziekanówek, Ruda Śląska, Rzeszów, Toruń, Wrocław

Uwaga! Zmiana lokalizacji oddziału w Toruniu:

ul. Dworcowa 52A, 87-162 Grębocin przy obwodnicy Torunia na odcinku Grębocin - Papowo Toruńskie

www.hkl.pl

www.czesci-online.com

Hitachi zmieniło nie tylko stylistykę...

Japoński koncern zdecydował się na gruntowne zmiany całej linii ładowarek kołowych. Na rynek trafiają właśnie nowe modele serii ZW-5

Ładowarka oznaczona symbolem ZW250-5, która po raz pierwszy została zaprezentowana szerokiej publiczności podczas ubiegłorocznych targów Intermat w Paryżu już na pierwszy rzut oka przyciąga uwagę całkowicie nową stylistyką. Zmieniony wygląd to oczywiście nie wszystko, większość innowacji kryje się bowiem we wnętrzu maszyn. Ich najnowsza generacja została zaprojektowana od podstaw na nowo. Zasadnicze zmiany objęły układ napędowy, co wynika z konieczności zastosowania silników spełniających obowiązujące normy emisji spalin. Ładowarki serii ZW-5 zostały wyposażone w filtr cząstek stałych DPF. Zmodernizowana turbosprężarka o zmiennej geometrii łopatek pozwala sterować kątem nachylenia kierownic spalin płynących do turbiny, co zapewnia optymalne spalanie. Układ recyrkulacji gazów wylotowych pozwala skutecznie redukować poziom szkodliwych tlenków azotu.

Kabiny stosowane w nowych ładowarkach są perfekcyjnie wyciszone. Konstruktorom Hitachi udało się zredukować nie tylko poziom hałasu docierającego do wnętrza, ale także poprawić komfort pracy operatora. Nowoczesny amortyzowany pneumatycznie fotel, dzięki większemu zakresowi regulacji pozwala kierującemu maszyną na zajęcie wygodnej pozycji. Szczególnie docenią to operatorzy o większych od przeciętnej wadze i wzroście. Kolejnym udogodnieniem w zakresie komfortu jest też teleskopowa kolumna kierownicy o poszerzonym zakresie regulacji. Ułatwia ona także wsiadanie i wysiadanie z kabiny. W nowych ładowarkach pracę operatora ułatwiono dzięki

zastosowaniu zmodernizowanej ergonomicznej deski rozdzielczej ze zintegrowanym najnowszej generacji wyświetlaczem ciekłokrystalicznym. W razie potrzeby zamienia się on w kolorowy monitor wy-

ze zmianą warunków pracy maszyny. Wystarczy, że operator naciśnie przełącznik zwiększenia mocy. W celu ograniczenia zużycia paliwa i w trosce o poszanowanie środowiska naturalnego nowa



Kulminacja premier kolejnych, dużych ładowarek Hitachi – ZW310-5, ZW330-5, ZW370-5 oraz ZW550-5 mieć będzie miejsce na tegorocznych targach Bauma w Monachim

świetlający obraz ze stanowiącej wyposażenie standardowe wstecznej kamery. Konstruktorzy Hitachi postawili sobie za jeden z głównych celów maksymalne ułatwienie obsługi maszyn. Jednym z przykładów takich działań jest uproszczenie nastawiania trybów roboczych. Synchronizacja działania sprzęgła, hamulca i przekładni nie odbywa się ręcznie za pomocą pokręteł. Operator korzystać może za to z dwóch zaprogramowanych trybów automatycznych. Wybór odpowiedniego trybu roboczego następuje błyskawicznie, niemal równocześnie

generacja ładowarek Hitachi wyposażona została w układ automatycznego wyłączania silnika, gdy ten pracuje zbyt długo na biegu jałowym. Nowinka techniczna o największym ciężarze gatunkowym zastosowana w ładowarkach serii ZW-5 nie jest widoczna na pierwszy rzut oka. Hitachi zaprojektowało dla serii ZW-5 zupełnie nowy układ hydrauliczny, wprost naszpikowany nowatorskimi rozwiązaniami technicznymi opatentowanymi przez koncern Hitachi. Testy praktyczne wykazały, że dzięki temu ładowarki nowej generacji produkowane w japońskich i europejskiej fabry-

ce Hitachi zużywają nawet do dziesięciu procent mniej paliwa w porównaniu ze swoimi poprzedniczkami. W celu optymalizacji zużycia paliwa operator korzysta ze wskaźnika ECO. Na wyświetlaczu pojawiają się wskazówki i zalecenia poprawiające ekonomikę eksploatacji maszyny. Dzięki funkcji automatycznego przełączania biegów ładowarkami nowej serii ZX-5 łatwiej wykonywać manewry. Operator ma do wyboru dwa tryby automatyczne z możliwością ręcznej zmiany biegów.

Koncern Hitachi wprowadził w ładowarkach serii ZW-5 silniki nowej generacji. Ich parametry dobrano uwzględniając z jednej strony wymagania ochrony środowiska i oszczędność paliwa, z drugiej zaś – efektywność i wydajność maszyn.

Nowe ładowarki Hitachi wyposażono standardowo w system telematyczny GPRS transmitujący dane dotyczące parametrów pracy maszyny (tryb, czas, zużycie paliwa, lokalizacja) do głównego serwera firmy Hitachi. Właściciel maszyny zyskuje tym samym za pośrednictwem Internetu dostęp do informacji gromadzonych na serwerze systemu Global e-Service. Zapoznać się z danymi może przez całą dobę, siedem dni w tygodniu. Umożliwia to regularne wykonywanie przeglądów i konserwacji oraz efektywniejsze zarządzanie flotą maszyn.

Wprowadzenie nowej generacji ładowarek kołowych stało się okazją do zunifikowania ich procesów projektowych i produkcyjnych. Oznacza to zaniknięcie różnic technologicznych, jakie istniały dotychczas między maszynami produkowanymi przez zakłady Hitachi i fabrykę przejętą przed kilkoma laty od koncernu Kawasaki.



www.tona.com.pl

Operator tej maszyny upodobał sobie ogródek piwny przy ścieżce rowerowej. Wpadał tam co prawda tylko na rolę...

Styczeń



Co tam widać z tyłu maszyny?



Marzec



Proszę się nie martwić! To nie jest nasz redakcyjny samochód! Zdjęcie powstało na poligonie CAT w Maladze



Czerwiec



Testy frezarki Bomag BM500/15 na budowie S8 koło Tomaszowa Mazowieckiego

Maj



Na pokazach Iveco w kopalni Drahle II interesowały nas nie tylko samochody, ale także maszyny Case!

Wrzesień



Spotkanie dealerów i klientów Manitou odbyło się w 2011 roku na filmowym festiwalu. Wśród 1.400 gości pojawiły się także...

Uroczystą inaugurację działalności Mecalac Polska uświetniły pokazy maszyn



Październik



OSZCZĘDŹ NAWET 30 000 PLN NA KOSZTACH PALIWA

Jeszcze jedna zaleta maszyny kompaktowej – da się ją wpasować w miejsce parkingowe!



Listopad



Bez młotka ani rusz... Naprawa koparki w kopalni melafiru w Czarnym Borze

Luty



Wyścig z czasem do Euro 2012 – Na przebudowywanej krajowej ósemce dręczyły nas koszarne korki



Kwiecień



Ekspozycja Interhandlera na targach Autostrada



Sierpień

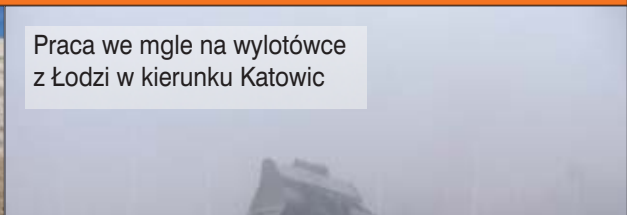


Lipiec



Wiele z prezentowanych tu zdjęć powstało przez przypadek. Są typowo reporterskie, a ich wartość polega na „złapaniu chwili”. Co tydzień trafiały na stronę posbud.pl, a czytelnicy je oceniali. Wyróżniliśmy te, które okazały się najlepsze w danym miesiącu. W skali roku najczęściej głosów uzyskała fotografia najbardziej efektowna poprzez kontrast – połączenie solidnej i wydajnej maszyny Manitou z eteryczną postacią filmową odległej planety. Zdjęcie powstało w maju 2012 w hiszpańskim Punta Umbria nad brzegiem Oceanu Atlantyckiego.

Magdalena Ziemkiewicz



Praca we mgle na wylotówce z Łodzi w kierunku Katowic



Grudzień



Nowe koparki gąsienicowe Doosan klasy 50 ton

Nowe maszyny koreańskiego koncernu są wydajniejsze, bardziej wytrzymałe i zużywają mniej paliwa. Nawet pracując w trudnych warunkach

Koncern Doosan Construction Equipment wprowadził na rynek dwie nowe duże koparki gąsienicowe należące do odgrzywającej coraz większe znaczenie na światowej rynkach klasy 50 ton. Są to 49-tonowa DX490LC-3 oraz 52-tonowa DX530LC-3. Wytrzymałość i wydajność obu modeli pozwala na ich wykorzystywanie podczas prac w najtrudniejszych warunkach, na przykład do zakrojonych na dużą skalę robót ziemnych, przenoszenia i załadunku bloków skalnych oraz wyburzania wielkogabarytowych obiektów. Koparki DX490LC-3 oraz DX530LC-3 idealnie sprawdzają się w przemyśle wydobywczym i górnictwie skalnym, przy budowie dróg i autostrad oraz budowie obiektów przemysłowych.

Połączenie wysokiej wydajności i wyjątkowo niskich kosztów eksploatacji sprawia, że nowe koparki przynoszą szybki zwrot firmom, które zdecydowały się zainwestować w ich pozyskanie.

Zamysłem konstruktorów nowych koparek DX490LC-3 i DX530LC-3 było stworzenie maszyn najlepszych w danej klasie wagowej. Model DX490LC-3 to niezwykle wydajna maszyna o większym zasięgu i poprawionej stabilności, co umożliwi pracę w wydłużonych cyklach roboczych i szczególnie ciężkich warunkach roboczych. Szerokie podwozie koparki DX530LC-3 gwarantuje wyjątkową stabilność i niezrównany udźwig. Dodatkowa przeciwwaga pozwala zwiększyć siłę wyrwywającą. W efekcie maszyna może efektywnie kopać w nawet najcięższych warunkach roboczych. Do napędu nowych koparek firma Doosan wybrała spraw-

dzony, sześciocylindrowy silnik Diesla Isuzu AL-6WG1X typu „Common rail” z turbodoładowaniem, który spełnia najnowsze normy spalin Stage IIIB/Tier 4i. Osiągnięto to dzięki zastosowaniu technologii recyrkulacji spalin EGR oraz filtra cząstek stałych DPF. W porównaniu z poprzednią generacją, montowany teraz w nowych koparkach silnik Isuzu rozwija o 16



Nowe koparki gąsienicowe Doosan zaprojektowano z myślą o wykorzystaniu w przemyśle wydobywczym przy budowie dróg i autostrad oraz budowie obiektów przemysłowych

procent większą moc (290 kW/389 KM) przy 1.800 obr./min. Ma także o 30 procent większą pojemność skokową i znacznie wyższy moment obrotowy.

Zastosowanie zmodernizowanych pomp hydraulicznych i zaworów pozwoliło konstruktorom zwiększyć siłę kopania o 3 – 6%, co sprawia, że oba modele koparek Doosan są pod tym względem najlepsze w swojej klasie. Godne podkreślenia jest także zwiększenie udźwigu – o 5,5 procent w modelu DX490LC-3 i nawet o 9 procent w przypadku koparki DX530LC-3.

Nowe elementy układu jezdowego i obrotu zastosowane w obu modelach pozwoliły na zwiększenie siły uciążu

o 15 procent zapewniając tym samym obu maszynom pozycję liderów w swojej klasie. Moment mechanizmu obrotu w obu modelach został zwiększony o 23 procent, a maksymalna prędkość jazdy – o 10 procent. Wynosi ona teraz 5,8 km/h.

Specjalne wzmocnienia płytowe wysięgnika podnoszą jego wytrzymałość, co zwiększa efektywność pracy

w trudnych warunkach roboczych. Wysięgnik został inaczej wyprofilowany, a jego podstawa wykonana w formie odlewu, co znacząco przedłuża żywotność całej konstrukcji. Przeniesienie płyt wzmocniających na wewnętrzną stronę wysięgnika i ramienia również podnosi ich wytrzymałość. Wynikiem zastosowania dodatkowych wzmocnień jest zwiększenie ciężaru roboczego obu modeli DX490LC-3 i DX530LC-3 odpowiednio o 1.600 i 1.300 kg w porównaniu z odpowiednikami z poprzedniego typoszeregu.

Wytrzymałe podwozie nowych koparek wyposażone jest we wzmocnione ogniwa gąsienic, sprężyny gąsienic,

zębatki i tuleje. Istnieje możliwość wyboru szerokości podwozia – wąskiego (w zakresie 2,99÷3,49 metra) lub szerokiego (3,39÷3,90 metra). Unikatowym rozwiązaniem dla maszyn tej klasy jest podwozie o szerokości 3,90 metra. Pozwala to osiągnąć maszynie optymalną stabilność, co jest niezwykle istotne zwłaszcza podczas kopania lub bocznego załadunku pojazdów.

Konstruktorzy koncernu Doosan zmienili kształt pokrywy silnika. Składa się ona z trzech części, co w znacznym stopniu ułatwia przeglądy i naprawy. Mechanicy przeprowadzający przeglądy i naprawy mają teraz znacznie lepszy dostęp do wszystkich niewralgicznych podzespołów maszyny.

Pojemność zbiornika paliwa została zwiększona o 10 procent, co przyczyniło się do wydłużenia okresu użytkowania maszyny bez konieczności tankowania. Wydłużono również okres wymiany oleju hydraulicznego. Następuje ona teraz co 5.000 godzin.

Zmieniona budowa pokrywy silnika nowych koparek przyczynia się do zmaksymalizowania ilości powietrza, jaka dostaje się do wnętrza. Elementem standardowego wyposażenia jest system wstępnego oczyszczania powietrza „Turbo” działający z wykorzystaniem siły odśrodkowej. Optymalnie eliminuje on zapylenie. Celem zwiększenia wydajności chłodzenia i zredukowania hałasu oddzielono radiator i chłodnicę oleju. Koparki wyposażono w nowe wentylatory hydrauliczne chłodnicy oleju z ciągiem wstecznym, których prędkość obrotowa ustawiana jest za pomocą jednostki ECU na podstawie temperatury chłodziwa, oleju hydraulicznego i otoczenia. Pomaga to zredukować zużycie paliwa i ograniczyć hałas emitowany przez wolno obracający się wentylator. W wyniku tej sytu-

acji, w porównaniu z maszynami poprzedniej generacji wydajność chłodzenia zwiększono od dziesięciu do nawet piętnastu procent.

Dzięki zastosowaniu systemu kontroli e-EPOS dostarczana jest optymalna moc i ulepszone zostaje sposób wykorzystania paliwa, niezależnie od warunków roboczych. Dwa nowe tryby pracy (Power Plus i Lifting) zwiększają możliwości sterowania i efektywność wykorzystania koparek przy mniejszym zużyciu paliwa. Zwiększenie wydajności dotyczy obu modeli. Stosunek wydajności maszyny do zużycia paliwa (l/h) w trybie standardowym (STD) został w przypadku obu nowych koparek zwiększony o dziewięć procent. Udokumentowany testami przeprowadzonymi w rzeczywistych warunkach roboczych spadek zużycia paliwa przy jednoczesnym zachowaniu parametrów roboczych jest wynikiem poprawy skuteczności chłodzenia, korzystania przez operatora ze wskaźnika ECO informującego go na bieżąco o zużyciu paliwa, modernizacji głównych zaworów sterujących pozwalającej zminimalizować straty energii i zastosowania dodatkowych czujników zapewniających

lepsze zarządzanie pracą pompy, jednostki napędowej i głównego zaworu sterującego. Pozwala to operatorowi na dokonywanie lepszych wyborów parametrów przepływu, ciśnienia oraz prędkości obrotowej zależnie od wy-

mogi operatora w zakresie bezpieczeństwa i komfortu pracy. Nowa kabina jest teraz bardziej przestronna. Wyposażono ją w komfortowy, regulowany wielopłaszczyznowo fotel z zawieszeniem pneumatycznym. Poprawiono



Zakres zastosowań nowych koparek Doosan zwiększa się dzięki możliwości ich indywidualnej konfiguracji oraz zastosowaniu dodatkowego osprzętu roboczego...

magań wynikających z obciążenia, jakiemu podlega układ roboczy maszyny.

Elementem wspólnym obu nowych dużych koparek DX490LC-3 i DX530LC-3 jest nowa, spełniająca normy bezpieczeństwa ROPS i OPG kabina. Podobnie, jak w przypadku koparek Doosan poprzedniej generacji, jest ona w stanie spełnić wszelkie wy-

też widoczność, ergonomię elementów sterujących oraz wydajność automatycznego układu klimatyzacji. Nowe zawieszenie kabiny pozwoliło na redukcję szkodliwych drgań nawet o dwadzieścia procent. W stosunku do maszyn poprzedniej generacji konstruktorom Doosana udało się też ograniczyć hałas w kabinie do 72 dB (A). Aby

ułatwić pracę w nocy lub w warunkach ograniczonej widoczności podniesiono efektywność oświetlenia zewnętrznego maszyny. Opcjonalnie nowe koparki wyposażać można w dodatkową kamerę boczną. Ułatwia ona operatorowi obserwację obszaru roboczego z boku maszyny zwiększając tym samym poziom bezpieczeństwa pracy. Zakres zastosowań nowych koparek zwiększa się dzięki możliwości ich indywidualnej konfiguracji oraz wykorzystania dodatkowego osprzętu roboczego. W przypadku modelu DX490LC-3 istnieje możliwość zastosowania specjalnego wysięgnika o długości 7.100 mm oraz wzmocnionego ramienia o długości 3.350 mm. Inne wyposażenie opcjonalne do pracy w trudnych warunkach to m.in. podwójna pompa zapewniająca optymalne wykorzystanie osprzętu wymagającego wysokiego przepływu. Pozostałe elementy opcjonalne to między innymi nowa funkcja pływania wysięgnika dostępna w dwóch trybach, pedały do jazdy na wprost, olejowy filtr powietrza oraz dodatkowe zabezpieczenia, takie jak osłony gąsienic.



www.maszynybudowlane.pl

PRZYJRZYJ
MU SIĘ
DOBRZE

DOOSAN

GRAUSCH
MASZYNY BUDOWLANE SR Z O.O.

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MARKI DOOSAN W POLSCE
ul. Obornicka 1, 62-002 Złotkowo k/Poznań,
Tel. +48 61 65 777 77, Fax +48 61 65 777 78
www.maszynybudowlane.pl

doosanequipment.eu

Koparko-ładowarki CASE serii T

Firma INTRAC POLSKA Sp. z o.o. autoryzowany dystrybutor maszyn CASE Construction posiada w swojej ofercie trzy nowe modele koparko-ładowarek: 580 ST, 590 ST oraz 695 ST

Model CASE 580 ST napędzany jest wysokoprężnym silnikiem z turbodoładowaniem o mocy 72 kW (97 KM), który uzyskuje maksymalny moment obrotowy w wysokości 453 Nm przy 1.400 obr./min. W maszynach 590 ST i 695 ST zastosowano z kolei jednostkę napędową o mocy 82 kW (110 KM) i maksymalnym momencie 460 Nm przy 1.400 obr./min.

CASE 580 ST oraz 590 ST to maszyny o tradycyjnej budowie, z mniejszymi kołami z przodu i większymi z tyłu. Z kolei w koparko-ładowarce CASE 695 ST zastosowano wszystkie koła skrętne o jednakowej wielkości. W modelach 580ST i 590ST nabywca ma możliwość wyboru wielkości przednich kół – 18 lub 20 cali.

Koparko-ładowarki serii T zostały wyposażone w pompę wielotłoczkową o zmiennym wydatku, która przy aktualnych cenach paliwa zapewni spore oszczędności na kosztach eksploatacji. Zastosowanie tego rozwiązania w porównaniu z maszynami poprzedniej generacji z pompami zębatymi przyczyniło się do zmniejszenia średniego zużycia paliwa o 10%, a przy pracy osprzętem koparkowym nawet o 16%.

Maszyny 580 ST i 590 ST wyposażone są w manualne przekładnie typu POWER SHUTTLE z możliwością zmiany biegów pod obciążeniem. Natomiast w modelu 695 ST zastosowano automatyczną skrzynię typu POWER SHIFT z możliwością ręcznej zmiany biegów. We wszystkich modelach mamy możliwość załącze-

nia napędu na cztery koła oraz możliwość blokowania mechanizmu różnicowego. W koparko-ładowarkach 580 ST i 590 ST jest to stuprocentowa blokada mostu tylnego, natomiast w modelu 695 ST zastosowano blokadę obu mostów typu LSD (Limited Slip Differential). Maszyna 695 ST wyposażona jest w trzy systemy skrętu kół: skrętne tylko przednie ko-



Nowe modele koparko-ładowarek CASE oferowane przez firmę INTRAC Polska imponują wydajnością, bezawaryjną pracą oraz ekonomiczną eksploatacją

ła, skrętne obie osie oraz tryb „krab” – obie osie skrętne w tym samym kierunku. Ułatwia to manewry i zapewnia lepsze wykorzystanie maszyny w każdych warunkach.

Na osprzęt ładowarkowy składa się łyżka otwierana z widłami do palet o pojemności 1 m³ dla modeli 580 ST i 590 ST z opcją na kołach osiemnastocalowych oraz pojemności 1,2 m³ dla opcji z kołami dwudziestocalowymi. Natomiast koparko-ładowarki 695 ST wyposażone są w łyżki 1,2 m³. Osprzęt ładowarkowy posiada system powrotu do pozycji wyjściowej oraz auto-

poziomowanie łyżki. Maszyny zostały wyposażone w nowy system amortyzacji łyżki ładowarkowej AUTO Ride Control. Operator nie musi teraz pamiętać czy ma włączoną amortyzację, łyżki czy nie. Przy prędkości przekraczającej 5 km/h system automatycznie załączy się, a z chwilą gdy prędkość spadnie poniżej 5 km/h przestaje być aktywny. Osprzęt ładowarkowy

sterowany jest za pomocą jednej dźwigni, z możliwością płynnej regulacji zamykania i otwierania szczęki łyżki. Osprzęt koparkowy standardowo wyposażony jest w ramię teleskopowe oraz szybkozłączce typu CASE. W opcji dostępna jest instalacja hydrauliczna pod młot lub inne urządzenie montowane na wysięgniku koparki wymagające zasilania hydraulicznego. Opcjonalnie może być również zamontowany układ hydraulicznego przesuwu bocznego osprzętu koparkowego. Wszystkie koparko-ładowarki charakteryzuje naj-

wyższa wydajność oraz optymalny komfort pracy operatora. Dzięki dużym przeszkleniom i odpowiedniemu ukształtowaniu nadwozia zyskał on teraz doskonałą widoczność z kabiny we wszystkich kierunkach. W efekcie zwiększa to precyzję pracy oraz podnosi jej bezpieczeństwo. Tylna szyba otwiera się całkowicie do góry nad głowę operatora zapewniając dodatkowo doskonałą widoczność obszaru roboczego podczas prac koparkowych. Boczne szyby są płaskie, łatwe do wymiany i całkowicie otwierane.

Główny panel sterujący znajduje się po prawej stronie operatora, co podnosi wygodę pracy. Kabiny spełniają normy bezpieczeństwa ROPS/FOPS i są doskonale wygłuszone. Do ich wnętrza nie dociera uciążliwy hałas. Kabiny nowych koparko-ładowarek CASE wyposażone są w bardzo wydajny układ ogrzewania. Klimatyzacja dostępna jest w opcji. Pojedyncza, wychylna maska silnika zapewnia dostęp do punktów serwisowych z poziomu gruntu. Zatrzaśki maski silnika znajdują się wewnątrz kabiny, co zapobiega jej nagłemu otwarciu. Podczas pracy nocą lub w warunkach ograniczonej widoczności operator ma do dyspozycji aż dziesięć lamp halogenowych (po cztery przednie i tylne oraz dwa boczne).

Jedynym autoryzowanym dystrybutorem maszyn CASE Construction w Polsce jest firma INTRAC POLSKA z główną siedzibą w Wolicy koło Warszawy, która zapewnia serwis gwarancyjny i pogwarancyjny oraz zaopatrzenie w części zamienne i materiały eksploatacyjne na terenie całego kraju.



www.intrac.pl

Model	580 ST	590 ST	695 ST
Moc silnika	97 KM	110 KM	110 KM
Masa eksploatacyjna	8.050 kg	8.120 kg	8.840 kg
Pojemność łyżki ładowarkowej	1,20 m ³	1,20 m ³	1,20 m ³
Maksymalna głębokość kopania*	5,85 m	6,10 m	6,10 m

* - z wysuniętym ramieniem

1^{,99}
%

NA **36**
MIESIĘCY

NA MASZyny KOMPAKTOWE

2^{,99}
%

NA **48**
MIESIĘCY

NA MASZyny CIĘŻKIE



PROMOCJA NA KTÓRĄ CZEKAŁEŚ!

Warunki: Leasing operacyjny, 20% wkładu własnego, 48 bądź 36 rat miesięcznych, 1% wykupu. Promocja ważna do 31 marca 2013 roku. Powyższe warunki nie stanowią oferty w rozumieniu Kodeksu Cywilnego.

CNH CAPITAL

INTRAC

CASE
CONSTRUCTION

Volvo CE – małe jest nie tylko piękne, ale i efektywne...

Szwedzki koncern oferuje dwanaście modeli minikoparek gąsienicowych o ciężarze roboczym od 1,5 do 9 ton. Pięć z nich w wersji ECR z tzw. „zerowym promieniem obrotu”

Maszyny typu ECR, których obrys nadwozia w pełnym zakresie obrotu mieści się w zewnętrznej szerokości gąsienic powiększyły rodzinę minikoparek Volvo przed ośmioma laty. Jej kolejne znaczące uzupełnienie miało miejsce w końcu ubiegłego roku, kiedy to światło dzienne ujrzały modele serii D o poprawionych parametrach technicznych, napędzane nowymi silnikami Tier4.

Szeroka gama osprzętu roboczego, ramiona dostępne dla każdej maszyny w dwóch długościach, różnego typu łyżki, chwytaki, narzędzia hydrauliczne, rozsuwane podwozia znacznie zwiększają produktywność i gamę zastosowań minikoparek. Każda z nich standardowo wyposażona jest w dodatkowe obwody hydrauliczne umożliwiające podłączenie różnego typu osprzętu. Za ich pomocą zasilać można młot lub świder, chwytaki, łyżki do skarpowania lub głowice obrotowe. Większe maszyny dostępne są także z układem hydraulicznym ze sterowaniem proporcjonalnym. We wszystkich modelach Volvo CE oferuje też szybkołączna mechaniczna lub hydrauliczna umożliwiająca błyskawiczną zmianę narzędzi roboczych.

Koparki kompaktowe Volvo wyposażone są w największe w danym segmencie kabiny. Na szczególną uwagę zasługuje doskonała widoczność w każdym kierunku. W kabinie zastosowano szyby płaskie, przednia jest całkowicie podnoszona. Kabiny wszystkich minikoparek Volvo spełniają normy bezpieczeństwa FOPS, TOPS oraz ROPS. Operator ma zapewnioną największą

w tej klasie maszyn przestrzeń na nogi, co znacznie poprawia komfort pracy oraz ułatwia wsiadanie do maszyny. Kabiny są doskonale wyciszone i zamontowane na hydrauliczno-gumowych tłumikach pochłaniających drgania. Zapewnia to skuteczną re-



Rodzina minikoparek gąsienicowych Volvo CE obejmuje aktualnie dwanaście modeli. Sprawia to, że każdy znajdzie maszynę odpowiednią do swoich potrzeb...

dukcję poziomu szkodliwych wibracji. Regulowany wielopłaszczyznowo fotel operatora wyposażony w pas bezpieczeństwa. Komfort pracy podnosi możliwość przesuwania całego fotela razem z panelami sterującymi lub bez. Kabina mniejszych maszyn wyposażona jest w skuteczny układ wentylacji z filtrowaniem powietrza zintegrowany z instalacją ogrzewania. W większych modelach zainstalowano klimatyzację.

Wszystkie opcje sterowania osprzętem hydraulicznym zostały przeniesione na dźwignie. Konstruktorzy Volvo CE dążąc do zapewnienia maksymalnej wygody operatorowi zrezygnowali ze sterowania pedałami w podłodze.

Dzięki temu zyskał on więcej miejsca na stopy.

Sterowanie obrotem wysięgnika (off-set) odbywa się za pomocą suwaka ze sterowaniem proporcjonalnym umieszczonego na dźwigni. Może on być uruchamiany jednocześnie z obrotem całego nadwozia minikoparki.

Jeśli funkcja ta jest w danym momencie niewykorzystywana, to obwód ten może służyć do płynnego sterowania np. łyżką skarpową. Volvo CE, jako jedyny producent na świecie zmieniło koncepcję budowy minikoparek z tak zwanym „zerowym promieniem obrotu” umieszczając silnik z prawej strony kabiny. Rozwiązanie to poprzez idealny dostęp do wszystkich podzespołów silnika i układu hydraulicznego znacznie uprościło obsługę serwisową. Maszyny idealnie spełniają wymagania pracy w ciasnej przestrzeni, mogą nawet pracować z otwartymi drzwiami, bez ryzyka ich uszkodzenia. Wszystkie minikoparki Volvo posiadają w standardzie funkcję „pływającego lemnie-

sza” oraz automatyczne przełączenie na niższy bieg, co znacznie ułatwia operatorowi prace związane z niwelacją terenu.

Cała rodzina minikoparek marki Volvo CE wyposażona jest we własnej konstrukcji silniki wysokoprężne, w specyfikacji rekomendowanej dla maszyn budowlanych charakteryzujące się niskim poziomem emisji spalin oraz niewielkim zużyciem paliwa. W celu podniesienia ekonomiki eksploatacji niektóre modele wyposażone są w układ automatycznej redukcji obrotów silnika do biegu jałowego w przypadku dłuższego okresu bezczynności. Rozwiązanie to stanowi ewenement w maszynach tej klasy. Inni producenci stosują je wyłącznie w dużych koparkach. Wykorzystanie rozwiązań konstrukcyjnych sprawdzonych w większych maszynach sprawia, że minikoparki Volvo CE słyną z trwałości i bezawaryjnej pracy. Dzieje się tak między innymi dzięki zastosowaniu odlewów w głównych węzłach kinematyki osprzętu, ram maszyn typu X doskonale przenoszących duże obciążenia, sztywnych przewodów hydraulicznych prowadzonych po wysięgniku. Znacząco ułatwia to konserwację i naprawy. Wszystkie elementy obsługowe i elementy kontrolne dostępne po otwarciu pokryw zapewniają niespotykaną w innych minikoparkach łatwość i szybkość obsługi. Zastosowana w niektórych modelach odchylana przeciwwaga zapewnia łatwy demontaż kompletnej jednostki napędowej. Można go prze-



www.volvoce.pl

ZOSTAŃ PARTNEREM HANDLOWYM VOLVO

W związku z dalszym rozwojem sieci dystrybucji w Polsce, Volvo Maszyny Budowlane Polska Sp. z o.o. zaprasza do współpracy w zakresie sprzedaży i serwisu minikoparek i ładowarek sterowanych burtowo. Poszukujemy partnerów na terenach województw: mazowieckiego, śląskiego, podlaskiego. Zainteresowane firmy prosimy o kontakt pod numerem telefonu 022 383-46-71, lub pod adresem e-mail: lukasz.gawin@volvo.com i przedstawienie ogólnych informacji, profilu działalności, możliwości w zakresie obsługi posprzedażnej, doświadczenia w branży, planów rozwoju, itd. Wybrany partnerom oferujemy pełne wsparcie produktowe i techniczne.



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



Komatsu WA500-7 – ulepszanie bardzo dobrego...

Zmiany konstrukcyjne ładowarki WA500 podyktowane były koniecznością zastosowania silnika spełniającego normy emisji spalin EU IIIB/EPA Tier 4 Interim. Niejako przy okazji konstruktorzy Komatsu zadbali, by zmodernizowana maszyna była efektywna i oszczędna

Od tego nie ucieknie żaden producent. Konieczność spełnienia coraz bardziej restrykcyjnych norm spalin sprawia, że maszyny muszą zostać na nowo zmotoryzowane. Układy neutralizacji szkodliwych substancji z gazów wylotowych muszą być w jakiś sposób zasilane. Z całą pewnością jednak nie kosztem zmniejszenia mocy, a co za tym idzie efektywności i wydajności maszyny. Tego przecież nie zaakceptuje żaden użytkownik. Wyściem jest wyposażanie maszyn w silniki o większej mocy. Niesie to jednak ze sobą istotny mankament w postaci zwiększenia zużycia paliwa. Nie dość, że maszyny nowej generacji są droższe w zakupie, to miałyby być droższe także w eksploatacji? To także jest nie do zaakceptowania dla znakomitej większości firm wykonawczych, dla których koszt zakupu paliwa w dużej mierze warunkuje rentowność prowadzonych robót.

Nie dziwi więc, że niemal wszyscy producenci, nie inaczej jest w przypadku Komatsu, deklarują, że nowe maszyny zużywają mniej paliwa. Mniej? Jak to możliwe? Czy potwierdza się to w praktyce? Aby nie składać jedynie tanich deklaracji bez pokrycia konstruktorzy Komatsu wprowadzili w nowej ładowarce WA500-7 cały szereg modyfikacji sprawiających że ważąca 33.750 kg maszyna napędzana silnikiem własnej konstrukcji o mocy 266 kW/362 KM spełniającym normy emisji spalin EU IIIB/EPA Tier 4 Interim zużywa przeciętnie o 7% mniej paliwa w porównaniu ze swą poprzedniczką. Kon-

struktorzy Komatsu zapewniają, że to prawdziwe dane zmierzone w rzeczywistych warunkach placu budowy. Stara zasada głosi, że maszyna budowlana jest dobra na tyle, na ile dobry jest jej operator. Trudno zaprzeczyć, że to od jego umiejętności i stylu pracy w dużej mierze zależy poziom zużycia paliwa.



Konstruktorzy WA500-7 pracowali przede wszystkim nad układem napędowym maszyny. Wynikało to z konieczności dostosowania go do obowiązujących norm emisyjnych...

Właśnie dlatego maszyny napędzane sterowanymi elektronicznie silnikami spełniającymi normę emisji spalin EU Stage IIIB/EPA Tier 4 Interim wyposażone są w system telematyczny KOMTRAX z nowymi funkcjami pomagającymi w oszczędnej eksploatacji. Należą do nich przede wszystkim raport zużycia paliwa oraz wskazówki dla operatora pojawiające się na wyświetlaczu w kabinie. Stosując się do nich obsługujący maszynę może pracować w pełni efektywnie, a jednocześnie ekonomicznie redukując odczuwalnie zużycie paliwa.

Zmiana przyzwyczajeń i wyrobienie dobrych nawyków u operatorów nie wystarczy, to tylko połowa sukcesu. Faktyczne ograniczenia zu-

życia paliwa zapewniają modernizacje niewralgicznych podzespołów układu napędowego. Konstruktorzy zastosowali sprawdzoną turbosprężarkę Komatsu o zmiennej geometrii łopatek (KVG – Komatsu Variable Geometry Turbocharger). Dostarcza ona optymalną porcję powietrza do komory

spalania w pełnym zakresie prędkości obrotowej i w każdym stanie obciążenia silnika. W efekcie uzyskuje się nie tylko oszczędności paliwa, ale także mniej toksyczne spaliny. Co ważne nie odbywa się to kosztem mocy silnika i wydajności maszyny. Zawór recyrkulacyjny (AGR) zapewnia precyzyjne dawkowanie spalin z kolektora wylotowego do układu ssącego. Z kolei filtr cząstek stałych (KDPF) zintegrowano w systemie tak, by jego regeneracja mogła odbywać się bez konieczności przerywania normalnej pracy maszyny. Na panelu w kabinie na bieżąco pojawiają się informacje o aktualnym stanie filtra KDPF. Silnik napędzający nową

ładowarkę Komatsu wyposażono układ sterujący Komatsu Smart Loader Logic. Jego zadaniem jest dopasowanie wartości momentu obrotowego do konkretnych potrzeb wynikających z wykonywanego zadania. Po przeanalizowaniu przez układ danych płynących z czujników, moment obrotowy jest automatycznie redukowany, jeżeli maszyna nie jest poddawana dużym obciążeniami. Dzieje się tak na przykład podczas przejazdów z pustą łyżką. Warto podkreślić, że Komatsu Smart Loader Logic funkcjonuje skutecznie, pozwala wykorzystywać optymalnie jednostkę napędową przy jednoczesnym ograniczeniu zużycia paliwa. Przynosi to użytkownikowi wymierne oszczędności na kosztach eksploatacyjnych.

Wyposażenie standardowe ładowarki WA500-7 stanowi sekwencyjna blokada przekładni hydrokinetycznej. Operator może załączać ją na biegu drugim, trzecim i czwartym. Dzięki uzyskanemu w ten sposób wzrostowi siły napędowej maszyna łatwiej przyspiesza, nawet podczas jazdy pod górę. To z kolei pozwala operatorowi przechodzić szybciej na wyższe biegi i utrzymywać wysoką prędkość na każdym z nich. To trudna do przecenienia zaleta szczególnie podczas przejazdów związanych z przemieszczaniem ładunku na bliskie odległości. Przyspiesza to zdecydowanie cykle robocze przynosząc jednocześnie odczuwalne oszczędności paliwa.



www.komatsupoland.pl

KOMATSU

Call the experts® po wyjątkową
wszechstronność.

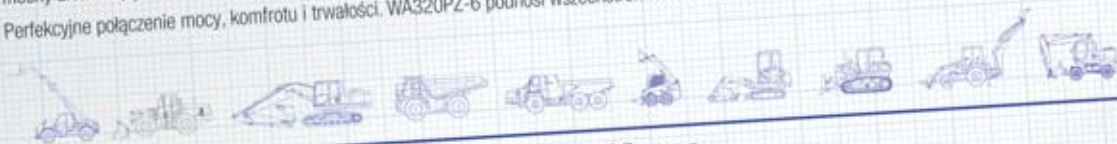


Wszechstronna maszyna, która czyni cuda

Dla ładowarki Komatsu WA320PZ-6 żadna praca nie jest trudna. Ta rzeczywiście wszechstronna maszyna, dzięki wysięgnikowi typu PZ łączy zalety dwóch typów maszyn.

Równoległe podnoszenie osprzętu i duża siła odpajania przy zamykaniu łyżki czyni maszynę WA320PZ-6 idealnym wyborem do szybkiego i bezpiecznego przeladunku palet oraz do precyzyjnej pracy ciężkim osprzętem. WA320PZ-6 posiada najlepszą w swojej klasie wysokość wysypu, mocny układ napędowy HST, niezwykle niskie zużycie paliwa, aby osiągnąć szybkie cykle załadunku przy minimalnych kosztach.

Perfekcyjne połączenie mocy, komfortu i trwałości. WA320PZ-6 podnosi wszechstronność na wyższy poziom.



Komatsu Poland Sp. z o.o.

05-070 Sulejów k/Warszawy • Trakt Brzeski 72 • tel. 22 783 00 62 • fax 22 760 12 97
41-400 Mysłowice • ul. Katowicka 72 • tel. 32 202 51 70 • fax 32 441 76 32
61-625 Poznań • ul. Hawelanska 1 • tel. 61 825 02 92 • fax 61 826 01 18

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

Wacker Neuson EZ28 – pełen komfort mimo zwartej budowy

W centrum uwagi konstruktorów koncernu Wacker Neuson znajduje się użytkownik. Dlatego w nowej koparce kompaktowej zastosowali innowacyjną, komfortową kabinę

Nowe wyposażenie kabiny koparki Wacker Neuson EZ28 jest perfekcyjnie przemyślane, z pewnością spełni wysokie oczekiwania operatora w stosunku do bezpieczeństwa i komfortu – czy będzie to mechanizm szyby przedniej, konsola dźwigni sterującej, wejście do kabiny, czy też rozmieszczenie i przejrzystość elementów obsługowych i wyświetlaczy. Hasłem przewodnim jest ergonomia, ponieważ operator, który czuje się dobrze w kabinie, pracuje lepiej i wydajniej. Szczególnie praktyczny i wygodny jest innowacyjny system otwierania przedniej szy-

by, które umożliwiają wietrzenie lub rozmowę z osobą na zewnątrz, po wsunięciu dolnej części szyby pod górną. Modułowe konsole dźwigni sterowania to zupełnie nowa koncepcja obsługi, zapewniająca najwyższą przejrzystość i bezpieczeństwo. Dzięki perfekcyjnemu rozmieszczeniu listwy przycisków, wyświetlacza, joysticków, dźwigni gazu, regulowanych podłokietników oraz dźwigni lemiusza w nowej koparce Zero Tail wszystko jest w zasięgu ręki. Barwne oznaczenie przełącznika przechyłnego zapobiega pomyłkom, a nowe sterowanie proporcjonal-



Najnowsza koparka kompaktowa Wacker Neuson EZ 28 jest nie tylko bezawaryjna, wydajna i tania w eksploatacji, ale także komfortowa i bezpieczna

biega to niezamierzonemu przemieszczeniu się koparki. Szerokie wejście na niewielkiej wysokości nie sprawi żadnych kłopotów operatorowi EZ28. Ma on dużo miejsca na nogi, podłoga nie ma żadnych wgłębień ani wnęk, więc można ją łatwo sprzątnąć.

skiej, gdzie nie ma dużo miejsca. Opcjonalny system Vertical Digging oraz bezstopniowy przechył nadwozia do 15 stopni umożliwiają kompensację nierówności terenu do 27 procent. Dzięki dokładnie pionowym ścianom wykopu można zaoszczędzić do 25 pro-



Wyposażenie kabiny koparki Wacker Neuson EZ28 jest perfekcyjnie przemyślane, z pewnością spełni wszelkie oczekiwania operatora co do bezpieczeństwa i komfortu

by. Mechanizm otwierania szyby przedniej w nowych modelach ET18 do EZ28 pozwala operatorowi otworzyć zarówno dolną, jak i górną jej część, a następnie podpiąć pod dachem kabiny. To nie tylko ułatwia wietrzenie kabiny, nie trzeba już wyjmować dolnej części szyby i przechowywać jej poza koparką. Szyba zablokowana pod dachem jest bezpieczna. Ponadto szybę można otwierać na różne sposoby,

ne do dodatkowych obwodów sterowniczych zapewnia precyzyjną pracę i maksymalny komfort obsługi. Pomyślano także o bezpieczeństwie przy wsiadaniu i wysiadaniu, a nowa dźwignia blokująca zabezpiecza przed przypadkowym rozruchem. Przed uruchomieniem silnika Diesla trzeba podnieść konsolę dźwigni sterowania z lewej strony, inaczej nie można uruchomić koparki. Zapo-



Operator nowej koparki kompaktowej Wacker Neuson EZ 28 ma dużo miejsca na nogi. Podłogę kabiny pozbawioną wgłębień i wnęk łatwo utrzymać w czystości

Także pedały obsługowe zwiększają bezpieczeństwo. Koparka EZ28 odznacza się kompaktowymi wymiarami i maksymalną zwrotnością. Nadwozie bez nawisu, które w najmniejszym stopniu nie zmniejsza stabilności, czyni koparkę Zero Tail marki Wacker Neuson idealną maszyną do pracy w przestrzeni miej-

cent materiału i czasu potrzebnego na wykonanie wykopu, a następnie jego zasypanie. Również ergonomia przynosi korzyści, ponieważ proste siedzenie odciąża plecy i jest naturalną pozycją. Koparki kompaktowe EZ28 znajdują się w sprzedaży w maju tego roku.



www.wackerneuson.pl

Caterpillar ma nową „hybrydę”! Nieco inną niż konkurenci

Podczas specjalnej konferencji prasowej „The Next Generation is Here” firma Caterpillar zaprezentowała koparkę hybrydową 336E H. Choć maszyna oficjalnie zadebiutuje dopiero podczas targów Bauma 2013 w Monachium, można już składać na nią zamówienia

Konstruktorzy amerykańskiego koncernu Caterpillar zastosowali w koparce Cat 336E H nowatorską technologię hybrydowego napędu hydraulicznego. Udowodnili tym samym, że napęd hybrydowy nie koniecznie musi być spalinowo-elektryczny. – *Istnieją rozliczne sposoby odzyskiwania, magazynowania i powtórzonego wykorzystania energii, w tym nasz opatentowany hydrauliczny układ hybrydowy, w który wyposażono koparkę Cat 336E H. Umożliwia on odzysk i ponowne wykorzystanie energii przy użyciu hydraulicznego hybrydowego układu obrotu, który magazynuje energię hamowania obrotu nadwozia koparki w akumulatorach, a następnie wykorzystuje ją jako zastrzyk dodatkowej energii podczas pracy* – powiedział Ken Gray, szef projektu dużych koparek hydraulicznych w dziale Excavation Division firmy Caterpillar.

Amerykański koncern zdecydował się na nowatorskie rozwiązanie, ponieważ uprzednio forsowane konstrukcje koparek z napędem spalinowo-elektrycznym nie pozwoliły uzyskać efektów, które przyczyniłyby się do rzeczywistego obniżenia kosztów eksploatacji. – *Duże koparki są eksploatowane bardzo intensywnie w ekstremalnie trudnych warunkach, dlatego koszt paliwa stanowi w ich przypadku bardzo znaczący czynnik dla użytkowników. Koparka 336E H będąca hybrydową wersją modelu 336E nadaje się idealnie do takich zastosowań. A dzięki nowej technologii hybrydowego napędu hydraulicznego opartej na ponad trzystu rozwiązaniach opatentowanych przez koncern Caterpillar*

użytkownik poczynić może duże oszczędności na kosztach paliwa – dodał Ken Gray. Caterpillar ma pewność, że obrał właściwą drogę rozwoju technologii napędu hybrydowego. Żadne inne rozwiązanie konstrukcyjne nie zapewni bowiem takiej gęstości mocy jak hydraulika. Pozwala to znacząco obniżyć zużycie paliwa, nawet podczas pracy



Podczas testów nowej „hybrydy” przeprowadzonych w sierpniu 2012 roku uzyskano imponujące wyniki związane z oszczędnością paliwa oraz zmniejszoną emisją hałasu

w najtrudniejszych warunkach. Silnik spalinowy zastosowany w koparce 336E H spełnia oczywiście aktualnie obowiązujące normy emisji spalin (Tier 4 Interim/Stage IIIB). Jest również wyjątkowo cichy, co jest istotne podczas zastosowań na miejskich placach budowy. Porównanie parametrów roboczych maszyny hybrydowej z jej standardową odpowiedniczką pod względem wydajności, mocy, prędkości cykli roboczych i produktywności wypada podobnie. Koszty eksploatacji koparki 336E H są za to zdecydowanie niższe. W porównaniu z koparkami o tradycyjnym napędzie maszyna 336E H zużywać może nawet o 33 procent mniej paliwa. Oszczędności są wyraźne nawet podczas prac o małej

intensywności. Wiadomo też, że na zużycie paliwa – niezależnie od rodzaju zastosowanego napędu wpływ mają także inne czynniki, takie jak umiejętności operatora lub warunki panujące w miejscu pracy. W celu uzyskania dodatkowej oszczędności paliwa w modelu 336E H zastosowano pompę Cat Electronic Standardized Program-

mable (ESP) umożliwiającą płynne przełączanie pomiędzy hydraulicznymi hybrydowymi źródłami zasilania, silnikiem i akumulatorem.

Optymalizację wydajności koparki osiągnięto dzięki użyciu opatentowanego zaworu Cat Adaptive Control System (ACS) umożliwiającego inteligentne sterowanie przepływem. Gwarantuje to płynną kontrolę ruchów maszyny bez utraty mocy. Sterowanie, udźwig oraz moc są takie same jak w przypadku maszyny standardowej. Testowany od roku 2008 zawór ACS wykazał się wydajnością i niezawodnością. Współpracuje on doskonale z układem hybrydowym, co zapewnia maksymalną wydajność i możliwość precyzyjnego sterowania osprzę-

tem roboczym, takim jak młoty, nożyce i chwytaki. Potencjalnych nabywców „hybrydy” Caterpillar zainteresuje z pewnością czas zwrotu takiej inwestycji. Producent podaje, że ze względu na mniejsze zużycie paliwa przez koparkę 336E H oraz ograniczenie emisji spalin i CO₂ koszty eksploatacji tej maszyny są znacząco niższe w porównaniu z modelem standardowym. Czas zwrotu z inwestycji zależy w głównej mierze od cen paliwa oraz sposobu użytkowania maszyny. Przy dzisiejszych światowych cenach paliwa oraz założeniu intensywnego użytkowania koparki 336E H, firma Caterpillar szacuje, że realistyczny czas zwrotu z inwestycji w „hybrydę” może być krótszy niż rok.

Firma Caterpillar zaprojektowała koparkę 336E H w taki sposób, aby zapewnić jej trwałość i niezawodność. W konstrukcji maszyny wykorzystano sprawdzone od lat podzespoły hydrauliczne Cat. Podobnie jak w przypadku standardowej maszyny, komponenty w modelu 336E H można wymienić lub regenerować w celu wydłużenia czasu eksploatacji.

Nabywcy koparki z napędem hybrydowym otrzymają pełne wsparcie techniczne. Caterpillar odpowiednio wyposażył swe placówki oraz przeszkolił personel w zakresie obsługi serwisowej i sposobu działania nowatorskich układów napędowych. Koparka 336E H będzie dostępna w pakiecie z rozszerzoną gwarancją i umowami serwisowymi.



www.b-m.pl

Dlaczego warto wziąć udział w aukcji Ritchie Bros.?

Powstała w roku 1958 w Kanadzie spółka Ritchie Bros. jest największym na świecie domem aukcyjnym oferującym urządzenia przemysłowe

Co roku Ritchie Bros. prowadzi setki aukcji na całym świecie, w tym w ośmiu obiektach aukcyjnych w Europie. Tylko w ubiegłym roku na organizowanych na całym świecie aukcjach domu aukcyjnego Ritchie Bros. sprzedano ponad 277.000 pozycji, co przyniosło przychody w wysokości 3,7 miliarda dolarów amerykańskich.

Poczynając od skromnych początków dom aukcyjny Ritchie Bros. zawsze hołdował zasadzie prowadzenia aukcji „bez ceny minimalnej”. W przypadku aukcji tego rodzaju nie ma ofert minimalnych ani cen minimalnych narzuconych dla sprzedawanych pozycji. Sprawia to, że środowisko prowadzenia aukcji staje się przejrzyste, ponieważ to wyłącznie licytujący ustalają cenę. Zasada ta przyciąga ogromne tłumy licytujących z różnych branż i różnych krajów. Kupujący są w naturalny sposób zainteresowani aukcjami bez ceny minimalnej, ponieważ nie chcą przepuścić okazji dokonania korzystnej transakcji i licznie uczestniczą w aukcjach osobiście albo w trybie online. Sprzedający sprzęt ma teraz setki poważnych licytujących, którym może zaoferować swój zbędny sprzęt. Zawsze stanowi to jedyną w swoim rodzaju okazję wyjścia do szerokiego grona kupujących z różnych krajów i sprzedaży na rzecz licytującego zgłaszającego najwyższą ofertę.

Na typowej aukcji Ritchie Bros. spotkać można wiele różnych marek, rodzajów i modeli urządzeń stosowanych w budownictwie, rolnictwie, przemyśle wydobywczym, transporcie leśnictwie i innych branżach. Aukcje Ritchie Bros. słyną z bogac-

twa oferty sprzętu budowlanego. Niemal na każdej aukcji wystawiany jest szeroki asortyment koparek, wywrotek, ładowarek kołowych, zagęszczaczy, ciągników gąsienicowych i wielu innych pozycji. Sprzedający swe urządzenia na aukcjach Ritchie Bros. to zarówno niewielkie i średnie firmy, jak i olbrzymie, działające w skali globalnej koncerny.



Każdego roku Ritchie Bros. przeprowadza setki aukcji na całym świecie. Bardzo dużą aktywność w tym względzie przejawia osiem obiektów aukcyjnych działających w Europie

Wiele firm, także polskich korzysta często z aukcji jako efektywnego pod względem kosztów narzędzia zarządzania parkiem maszynowym. Wysoka skuteczność i pewność transakcji połączona z możliwością sprzedaży urządzeń kupującym na rynku międzynarodowym, stanowi istotny czynnik motywacyjny do tego, by zwrócić się do Ritchie Bros. Actioneers. Firma współpracuje z kupującymi i pomaga im w uzyskaniu najlepszych możliwych cen w dniu aukcji.

Co roku Ritchie Bros. sprzedaje setki tysięcy urządzeń i samochodów ciężarowych licytującym z całego świata – każde urządzenie sprzedawane jest w dniu aukcji „w stanie, w jakim jest i w miejscu, w jakim się znaj-

duje”. Kupujący bardzo cenią sobie możliwość osobistego skontrolowania i przeprowadzenia oględzin przedmiotów, które wzbudzają ich zainteresowanie. Stan urządzeń sprzedawanych w ramach aukcji może wahać się od starych do nowych i nieużywanych maszyn. Ritchie Bros. sprzedaje je skutecznie. Z uwagi na fakt, że urządzenia oferowane są na całym

świecie, zawsze znajdzie się na nie nabywca. W przypadku słabej koniunktury na rynku lokalnym sprzedaż w Ritchie Bros. oznacza sprzedawanie urządzeń licytującym z całego świata. Pomaga to kupującym osiągać jak najlepsze wyniki w dniu aukcji. Ritchie Bros. jest nawet w stanie konsultować i koordynować proces odnowy urządzeń, kiedy jest to potrzebne przed aukcją w celu maksymalnego zwiększenia przychodów.

Bezużyteczne urządzenie budowlane, które posiada jeszcze jakąś wartość produkcyjną, jest niewiele warte dla jego właściciela, ale może mieć znaczącą wartość na rynku globalnym. Każdy dzień, w którym urządzenie nie jest użytkowane, generuje koszty

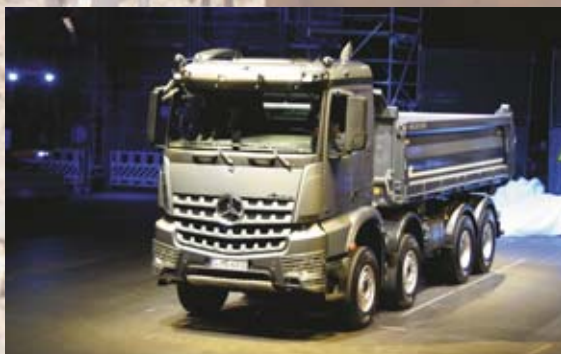
dla właściciela. Jest natomiast w stanie w ciągu kilku tygodni zarobić pieniądze jeśli zostanie sprzedane na aukcji. W przypadku sprzedania elementu majątku na aukcji środki z tego tytułu są wypłacane i można je ponownie zainwestować w prowadzoną działalność lub wykorzystać do zakupu jakiegoś innego urządzenia. Jeśli właściciel urządzenia chce je sprzedać na aukcji Ritchie Bros., wykwalifikowany przedstawiciel firmy składa wizytę, aby dokonać inspekcji sprzętu, dokonać oceny i zrobić zdjęcia. Sporządzany jest projekt umowy aukcyjnej, zgodny z potrzebami sprzedającego. Następnie sprzedający (z pomocą Ritchie Bros. lub bez takiej pomocy) organizuje transport do miejsca aukcji. Dzięki powiązaniom partnerskim domu aukcyjnego z dobrymi firmami przewozowymi, sprzedający może korzystać z doskonałego transportu po niskich stawkach. Można zorganizować dodatkowe, opcjonalne koszty ubezpieczenia transportu. Im więcej czasu pozostało do dnia aukcji, tym lepiej można wystawić urządzenie potencjalnym licytującym dzięki szeroko zakrojonemu programowi marketingowemu.

W dniu aukcji wszystkie urządzenia są sprzedawane osobie, która wylicytuje najwyższą cenę. Dom aukcyjny Ritchie Bros. obsługuje wszystkie transakcje z kupującym i w ciągu kilku tygodni po sprzedaży środki zostaną przelane na rachunek bankowy sprzedającego. To efektywny i niekłopotliwy sposób zamiany urządzeń na gotówkę. W roku 2013 podejmą działalność kolejne lokalizacje w Europie. Organizowanych będzie wiele aukcji. Zainteresowani sprzedają albo zakupem urządzeń na jednej z nich winni skontaktować się z biurem Ritchie Bros. w Polsce.



www.rbauction.com

POJAZDY BUDOWLANE



38. Arocs – nowa siła w budownictwie

Zmieniona struktura organizacyjna sieci serwisowej w Grupie Volvo **38.**



39. Iveco gotowe do udziału w targach Bauma 2013

Scania Top Team 2013 **38.**



39. Kiedy MAN-y szły do wojska...



Liebherr-Polska – żurawie samojezdne jak wieżowe **40.**

Technika napędów
i układów jezdnych



ZF Passau GmbH • 94030 Passau • Niemcy
tel. +49 851 4 94-0
fax +49 851 4 94-2190
arbeitsmaschinen.marketing@zf.com
www.zf.com



A
M
A
L
K
E
R

Arocs – nowa siła w budownictwie

Paleta ciężkich pojazdów Mercedesa poszerza się o model Arocs przeznaczony do transportu budowlanego. Dołącza on do wyspecjalizowanego w transporcie dystrybucyjnym Antosa, zaprezentowanego w 2012 roku, oraz dalekobieżnego Actrosa, debiutującego w roku 2011

Poza maksymalną zgodnością z normami ochrony środowiska, Arocs reprezentuje trzy znakomite cechy: siła, wytrzymałość i wydajność. Gama Arocsa zawiera niespotykany dotychczas wybór modeli precyzyjnie dopasowanych do wymagań użytkowników w tym niezwykle zróżnicowanym segmencie. Nowe wywrotki, wywrotki z napędem na wszystkie koła, betonomieszarki, ciągniki siodłowe i modele z zabudową skrzyniową dostępne są jako pojazdy z dwiema, trzema lub czterema osiami w szesnastu wariantach mocy: od 175 kW (238 KM) do 460 kW (625 KM). Od początku wszystkie silniki standardowo będą zgodne z przyszłą normą emisji spalin Euro VI.

Podzielony na wyraźne segmenty sektor budowlany wymaga pojazdów idealnie dopasowanych do specyficznych warunków użytkowania. Około połowa spośród wszystkich pojazdów budowlanych pracuje bezpośrednio na budowach, a jedna trzecia dostarcza tam sprzęt lub materiały budowlane. Kolejne piętnaście procent wykorzystuje się do przewozu betonu towarowego.

Szeroki profil wymagań obejmuje również środki transportu używane w branżach pokrewnych oraz transport ponadnormatywny. Także ope-

ratorzy pojazdów służb publicznych wymagają zindywidualizowanych pojazdów.

Wraz z nowym Arocsem zadania transportowe w branży budowlanej mogą być realizowane bardziej efektywnie niż kiedykolwiek. By jeszcze skuteczniej sprostać oczekiwaniom klientów, w zakresie zastosowań istotnych ze względu na obciążenia (jak w przypadku ciągników siodłowych z naczepą wywrotką lub betonomieszarką) opracowano wersje Arocs Loader oraz Arocs Grounder.

Arocs Loader zapewnia optymalną ładowność ciągnika 4x2 – jednego z najbliższych w sektorze budowlanym, a także betonomieszarki 8x4/4 o dopuszczalnej masie całkowitej 32 ton. Przy wyjątkowo niskiej masie własnej (maksymalnie 9.250 kg) ta druga może jednorazowo przewozić 8 metrów sześciennych gotowego betonu. Arocs Grounder to model przeznaczony do pracy w szczególnie trudnych warunkach, np. w kamieniołomach. Dzięki licznym modyfikacjom technicznym, takim jak belki poprzeczne o grubości 9 milimetrów, jest on ekstremalnie wytrzymały i stabilny, zapewniając przy tym wysoką ładowność.

Loader i Grounder należą do szerokiej gamy pojazdów Arocsa. Ich dopuszczalna

masa całkowita wynosi od 18 ton w przypadku modeli dwuosioowych aż do 41 ton dla off-roadowych, czterosioowych wersji Grounder.

Rodzina modeli Arocsa została zaprojektowana specjalnie z myślą o wszelakich rodzajach zastosowań.

Dwuosioowy ciągnik siodłowy Arocs występuje w standardowej wersji 4x2 ze stalowym lub pneumatycznym zawieszeniem, zoptymalizowanej pod kątem obciążenia odmianie 4x2 Arocs Loader, jako 20-tonowy wariant 4x4 z napędem na wszystkie koła lub 4x4 Arocs Grounder. Gama pojazdów specjalnych obejmuje także wersje dostępne wcześniej wyłącznie w ramach przebudowy. Czterosioowe modele z przednią i trzema tylnymi osiami są teraz produkowane seryjnie w największej na świecie fabryce ciężarówek w Würth.

Czterosioowa wersja bazuje na modelu trzyosioowym z kierowaną osią wleczoną i dwiema osiami napędowymi tylnymi z podwójnym ogumieniem. Za nimi zamontowana jest dodatkowa, podnoszona i kierowana oś wleczona z pojedynczym ogumieniem. Wersja ta może znaleźć zastosowanie na przykład jako pojazd do transportu materiałów budowlanych z żurawiem samochodowym. Pojazd trzyosioowy, czy nawet klasyczny

wariant czterosioowy, ze względu na rozkład obciążenia nie byłby w stanie poradzić sobie żurawiem za kabiną – w przeciwieństwie do wersji z trzema osiami z tyłu.

By zgodnie z prawem przewieźć 8 m³ betonu towarowego – zwykle dostępnego w sprzedaży w partiach po 0,5 m³ – masa własna czterosioowej betonomieszarki nie mogłaby przekroczyć 9,25 tony. Dla nowego Arocsa to jednak żaden problem. Betonomieszarka w wersji Loader to połączenie lekkiego, 10,7-litrowego silnika OM 470 z kabiną ClassicSpace w rozmiarze S. Standardowa, podwójna oś napędowa z podwójnym ogumieniem została zastąpiona przez tylną oś z pojedynczym ogumieniem w rozmiarze 385/65.

Aby uzyskać dostatecznie szeroki rozstaw kół, istotnie wpływający na stabilność, obie tylne osie zostały specjalnie zmodyfikowane pod kątem zastosowania pojedynczego ogumienia. Dzięki przesunięciu mocowania koła na zewnątrz, krawędź szerokich opon trakcyjnych w rozmiarze „naczeponym”, wyprodukowanych specjalnie dla Mercedes-Benz, znajduje się na równi z zewnętrzną krawędzią nadwozia, w obrębie osłon kół.

Mercedes-Benz Arocs dostępny jest z szeroką gamą wysokoprężnych silników BlueEfficiency, spełniających normę emisji spalin Euro VI. Rzędowe, sześciocyndrowe jednostki Bluetec 6 z turbosprężarką i chłodzeniem powietrza doładowującego gene-



rują wysoki moment obrotowy już od najniższych obrotów. Jego maksymalna wartość sięga od 1000 do 3000 Nm; pojemność silników wynosi: 7,7, 10,7, 12,8 lub 15,6 litra. Maksymalna wydajność to standard dla nowej generacji silników BlueEfficiency Power: każdy z nich łączy żywą reakcję na wciśnięcie pedału gazu, gładką pracę i przyjazną charakterystykę z niewielkim zużyciem paliwa, czynnika AdBlue oraz oleju silnikowego. Istotną jest również dbałość o środowisko i długie okresy międzyprzebiegowe.

Za transfer siły napędowej we wszystkich wersjach Arocса odpowiadają w pełni zautomatyzowane, szybkie skrzynie Mercedes PowerShift 3 o ośmiu, dwunastu lub opcjonalnie szesnastu przełożeniach. Znacznie ułatwiają one pracę kierowcy, zwłaszcza podczas trudnych manewrów lub w ciężkim terenie. Za dopłatą dostępne są ręczne skrzynie o dziewięciu lub szesnastu przełożeniach. Zaawansowany system czujników Mercedes PowerShift 3 zapewnia precyzyjny dobór biegów, optymalny dla aktualnych warunków ponajęcych na drodze i obciążenia. Jedną z kluczowych cech przekładni jest możliwość wykrycia zjazdu ze wzniesienia i w rezultacie, utrzymania przełożenia. Nowa funkcja pełzania (zwiększony moment podczas ruszania) ze zintegrowanym trybem manewrowania pozwala na łatwiejsze ruszanie lub wykonywanie precyzyjnych manewrów. Ponadto, zróżnicowane tryby

pracy skrzyni i dodatkowe funkcje wspomagają pracę na budowie. Tryb uwalniania (rocking-free) umożliwia na przykład samodzielne wydostanie się z błotnistego lub podmokłego podłoża.

Mechanizm bezpośredniej zmiany przełożeń, który zapewnia przejście z pierwszego biegu do biegu wstecznego bez konieczności przechodzenia przez pozycję neutralną, to kolejna zaleta przekładni. Szybkie cofanie, przydatne na przykład podczas pracy przy budowie dróg czy też linii kolejowych, umożliwiają dostępne „szybkie” przełożenia wstecznego biegu.

Zależnie od typu pojazdu, Arocс wyposażony jest w program jazdy Off-road lub Power, opcjonalnie dostępny jest także drugi z nich. Oba oferują trzy tryby pracy przekładni. Standardowy, z seryjną funkcją eco-roll, wspiera ekonomiczny styl jazdy w ruchu drogowym. Tryb manualny zapewnia całkowitą kontrolę nad Arocsem w ekstremalnie trudnym terenie.

W trybie power zmiana biegów odbywa się przy prędkości obrotowej o 100 obr./min wyższej niż w trybie standardowym. Tryb power zostaje automatycznie wyłączony, gdy odpowiednia wartość momentu obrotowego nie jest aktualnie dostępna.

Natomiast tryb off-road, charakteryzuje się stale zwiększoną dawką momentu obrotowego do dyspozycji kierowcy Arocса.

Zarówno standardowa skrzynia Mercedes PowerShift 3, jak i przekładnia manualna współpracują z nową genera-

cją sprzęgła z zabezpieczeniem przed przeładowaniem i systemem ostrzegawczym. W przypadku pojazdów z jedną osią napędową jednotarczowe sprzęgło może przemieścić moment obrotowy do 2.600 Nm. W przypadku Arocса z kilkoma osiami napędowymi i momentem do 3.000 Nm stosowane jest sprzęgło dwutarczowe.

Oferowany opcjonalnie zintegrowany ze sprzęgłem turboretarder zapewnia maksymalną wydajność podczas ruszania oraz manewrowania, zwłaszcza gdy wymaga tego znaczne obciążenie. W tym samym czasie pełni on rolę retardera i zapewnia dodatkowe bezpieczeństwo.

Dla zastosowań obejmujących duży udział ciągłego hamowania w zakresie wyższych prędkości zalecany jest dodatkowy retarder wodny. Jego moment hamowania sięga 3500 Nm. Aby zapewnić bezpieczne hamowanie ciągle, może on utrzymać właściwą temperaturę silnika podczas długich zjazdów.

Poza wersjami Arocса z jedną lub dwiema osiami napędowymi, zaprojektowanymi do jazdy po utwardzonych drogach, klienci użytkujący ciężarówki w terenie mają teraz do wyboru trzy warianty napędu na wszystkie koła, zapewniające optymalną trakcję w trudnych warunkach.

Nowy system Hydraulic Auxiliary Drive przeznaczony jest do zastosowań drogowych i okazjonalnych sytuacji wymagających dodatkowej siły napędowej. Zamiast tradycyjnych wałów napędowych wykorzystuje on hydro-

dynamicznie napędzane silniki w piastach przednich kół. Pozwala to ograniczyć masę własną i zużycie paliwa. Oszczędność masy względem modeli z permanentnym napędem na wszystkie koła do ciężkich zastosowań off-roadowych dochodzi do 500 kg.

W szczególnie wymagającym terenie, na przykład podczas ruszania na wzniesieniu o nietwardzonej nawierzchni, Arocс może być opcjonalnie zaopatrzony w stały napęd na wszystkie koła (skrzynia rozdzielcza VG 1600 ze 100-procentową blokadą) oraz dodatkowe przełożenie terenowe. Każdy Arocс z napędem na wszystkie koła jest seryjnie uzbrojony w odłączany układ ABS. Zapewnia on bezpieczeństwo podczas pracy w ciężkim terenie, blokowanie kół może bowiem doprowadzić do nagromadzenia miękkiego budulca nawierzchni w formie klina i przyczynić się w ten sposób do skrócenia drogi hamowania.

Mercedes-Benz Arocс zwraca uwagę wyrazistym wzornictwem. Jego masywna osłona chłodnicy z charakterystycznymi elementami mającymi przypominać zęby tyłki maszyny budowlanej wysyła jasny komunikat: niech nikt nie staje mi na drodze, zabieram się do pracy. Stalowe osłony zderzaków, funkcjonalne panele ochronne i opcjonalne, zintegrowane stopnie wejściowe skutecznie łączą solidną formę z funkcjonalnością profesjonalisty.



www.mercedes-benz.pl





Nowa struktura organizacyjna sieci serwisowej w Grupie Volvo

Od dnia 1 stycznia 2013 roku w Grupie Volvo obowiązywać zaczęła nowa struktura organizacyjna sieci serwisowej samochodów ciężarowych na rynku Europy Centralno-Wschodniej

Grupa Volvo przeprowadziła przegląd sieci handlowych i serwisowych Volvo Trucks i Renault Trucks w Europie, z myślą o podniesieniu jakości obsługi klientów i zwiększeniu gęstości tych sieci w poszczególnych krajach. Dotychczasowa struktura sieci serwisowej Grupy Volvo Trucks w Europie obejmowała dwie odrębne organizacje: Volvo Trucks i Renault Trucks. W krajach, w których każda z tych sieci zajmuje ugruntowaną pozycję rynkową, stan ten zostanie utrzymany. W przypadku innych rynków, na których jedna, bądź żadna ze wspomnianych marek nie ma wystarczająco ugruntowanej pozycji, Grupa Volvo upatruje większe szanse w integracji

obydwu sieci serwisowych. Dzięki temu klienci zyskają dostęp do bardziej rozwiniętej sieci i szerszej oferty produktów. W rezultacie zmian w Polsce zostaną częściowo utrzymane odrębne sieci handlowe i serwisowe Volvo Trucks i Renault Trucks, zarządzane przez osobne organizacje rynkowe – Volvo Truck Center Polska oraz Renault Trucks Polska. Pozwoli to skupić się na indywidualnych cechach danej marki, istotnych z punktu widzenia jej tożsamości oraz relacji z klientami. W celu zapewnienia klientom maksymalnie bliskiego dostępu do serwisu, w niektórych regionach Polski funkcjonować będą również stacje obsługi wspólne dla oby-



Grupa Volvo upatruje większe szanse w integracji obydwu sieci serwisowych. Dzięki temu klienci zyskają łatwiejszy dostęp do serwisu i szerokiej oferty produktów

dwu marek. Pierwszy taki punkt zostanie już wkrótce uruchomiony w Volvo Truck Center w Młochowie. Wyboru struktury sieci dokonano indywidualnie dla każdego kraju. W konsekwencji, będą nadal funkcjonowały

kraje z całkowicie odrębnymi sieciami. Będzie także wiele krajów z w pełni zintegrowaną siecią, a także kraje o mieszanej strukturze sieci, obejmującej punkty serwisowe zarówno oddzielne, jak i wspólne dla obydwu marek.

Iveco gotowe do udziału w targach Bauma 2013

Na tegorocznych międzynarodowych targach Bauma w Monachium firma Iveco zaprezentuje pełny asortyment pojazdów terenowych

IVECO



Nowy Trakker – ciężarówka z zupełnie nową kabiną, która nadaje się tak do pracy w terenie, jak i przewozu autostradowego

Iveco zaprezentuje na targach pełny asortyment swoich pojazdów terenowych: od małych furgonów po 18-kołowe ciężarówki, małe i 60-tonowe wywrotki kopalniane. Wszystkie pojazdy cechują wyjątkowe parametry pracy, wygoda

kabiny i ergonomia obsługi, zastosowanie elastycznych rozwiązań oraz możliwość prowadzenia na trudnym terenie. Zastosowane rozwiązania Astra sprawdzają się w najtrudniejszych warunkach drogowych i terenowych.

Asortyment pojazdów klasy średniej i ciężkiej prezentowany na targach Bauma 2013 to: nowy Trakker, ciężarówka z zupełnie nową kabiną, która nadaje się tak do pracy w terenie, jak i przewozu autostradowego; nowy Stralis Hi-Way, uznany za Ciężarówkę Roku 2013, w wersji z silnikiem EuroVI; ciągnikiem Eurocargo w wersji 75 „E” oraz podwozie 80 „E”; a także nowe wozidło Astra HHD9 8x6 ADT 30m z kabiną odwracaną. W klasie lekkiej pojawi się pojazd Daily w wersji 55S17DW ze skrzynią biegów Sonntag oraz różnymi rozwiązaniami transportowymi, np. osobnymi kontenerami. Wszystkie pojazdy posiadają silniki opracowane przez FTP

Industrial, które charakteryzują wydajność w zużyciu paliwa i ograniczona emisja spalin. Nowy Trakker i Nowy Stralis Hi-Way są wyposażone w technologię HI-eSCR, która działa bez systemu EGR (recyrkulacji spalin) i ma wiele zalet, jeśli chodzi o pracę w kamieniołomach, gdzie silniki muszą działać w trudnych warunkach i pracować na większych obrotach. Oprócz Iveco swoje produkty będą prezentować też marki New Holland Construction i FPT Industrial – kolejni przedstawiciele Fiat Industrial Group oferujący profesjonalnym użytkownikom z branży budowlanej i górniczej zaawansowane rozwiązania technologiczne.



Scania Top Team 2013

Osiem tysięcy mechaników weźmie udział w ogólnosiwiatowym konkursie serwisowym organizowanym przez firmę Scania

Ruszyła kolejna edycja Scania Top Team. To program treningowy, a zarazem konkurs dla mechaników i specjalistów zajmujących się częściami zamiennymi. Swoje wysokie kwalifikacje zaprezentuje osiem tysięcy uczestników z 60 krajów. Połączą oni wiedzę i umiejętność pracy w zespole. Korzyść odniosą jednak przede wszystkim klienci serwisów Scania.

Scania Top Team jest unikalnym szkoleniem w formie rywalizacji. Przyczynia się do systematycznego doskonalenia umiejętności i wiedzy oraz profesjonalnego, zespołowego działania we wszystkich warsztatach Scania. Przyciąga również do pracy w branży wysokiej klasy specjalistów. – Kluczowym celem

serwisów Scania na całym świecie jest dostarczanie usług, które będą wsparciem dla przedsięwzięć naszych klientów. Wymaga to ludzi niesłychanie biegłych w pracy. Scania Top Team jest fantastycznym sposobem, aby docenić wiedzę, sprawność techniczną i ducha pracy zespołowej, jakimi charakteryzują się ludzie działający dzień po dniu na pierwszej linii – mówi Christian Levin, wiceprezes do spraw sprzedaży i serwisu w firmie Scania.

Zgodnie z filozofią stałego rozwoju firmy Scania, konkurs Scania Top Team przekształcił się z krajowego programu treningowego, jakim był 23 lata temu, w program globalny. Rundy krajowe rozpoczną się od zadań teo-



W tym roku Scania Top Team odbywa się już po raz ósmy w gronie międzynarodowym i ma zasięg większy niż kiedykolwiek wcześniej.

retycznych i zakończą finałami z teorii i praktyki. Zwycięzcy będą reprezentować swoje państwa w drugiej turze konkursu, na pięciu międzynarodowych spotkaniach. Ostateczny pojedynek roze-

gra się pomiędzy dziesięcioma zespołami, które zostaną zakwalifikowane do światowego finału. Odbędzie się on w Szwecji, w Södertälje w dniach 21-24 października 2013 roku.

Kiedy MAN-y szły do wojska...

MAN Truck & Bus Polska we współpracy z RMMV dostarczył 38 pojazdów MAN, zamówionych przez Ministerstwo Obrony Narodowej



Przez 19 lat działalności firmy na polskim rynku MAN wielokrotnie dostarczał do MON-u pojazdy logistyczne jak np. STAR 1466, STAR 266M, STAR 12.225, STAR 14.225, STAR 1444

MAN Truck & Bus Polska wspólnie z Reihnmetal MAN Military Vehicles wygrał dwa duże przetargi i dostarczyło 38 pojazdów ciężarowych zamówionych przez Ministerstwa Obrony Narodowej RP. W dniu 5 września 2012 roku

podpisane zostało zamówienie na trzydzieści pojazdów MAN TGM 26.340 6x4 BB z zabudową wywrotczą firmy Altech oraz 8 pojazdów MAN TGM 26.290 6x2 – 4 BL z zabudową typu polewaczko – zmywarki. Te ostatnie

pojazdy będą eksploatowane na ośmiu wojskowych lotniskach, gdzie ich zadaniem będzie odladzanie, zmywanie kurzu, czyli w skrócie całoroczne utrzymanie płyty startowej. W tym celu zostały one m.in. wyposażone w lance o długości 25 m, które pozwolą im szybko i skutecznie realizować powierzone cele. Ten specjalistyczny sprzęt zbudowała firma Dobrowolski ze Wschowy. Realizowane zamówienie to dla MAN ogromny sukces i prestiż. Jest to jedno z największych tegorocznych zamówień pojazdów ciężarowych MAN dla wojska w całej Europie.

– Niezmiernie się cieszymy, że Ministerstwo Obrony Narodo-

wej zdecydowało się na zakup pojazdów marki MAN. To dobry wybór. Nasze pojazdy są doskonale przygotowane do pracy w każdych warunkach i znane ze swojej niezawodności. Jesteśmy przekonani, że dobrze będą służyć Wojsku Polskiemu – powiedział Janusz Ciżyński, dyrektor działu Business Center Key Account w MAN, odpowiedzialny również za pojazdy militarne.

Wygrany przez firmę MAN przetarg jest również potwierdzeniem długoletnich dobrych relacji między MON-em a firmą MAN Truck & Bus Polska, oraz dowodem, iż firma dysponuje szeroką paletą pojazdów mogących w pełni spełnić wymogi przetargów dla polskiej armii.

Liebherr-Polska – żurawie samojezdne jak wieżowe

Liebherr-Polska oferuje innowacyjne żurawie serii MK. Przedstawicielem tej gamy maszyn jest model MK88 łączący w sobie walory żurawia samojezdnego i wieżowego

Liebherr MK88 charakteryzuje się bardzo zwrotną i zwartą konstrukcją, dzięki czemu z dużym powodzeniem sprawdza się w szerokim spektrum zastosowań, głównie w ograniczonej przestrzeni między budyn-

stwa do zajęcia optymalnej pozycji roboczej.

Ważący 48 ton mobilny żuraw MK88 charakteryzuje się udźwigniem maksymalnym 8.000 kg. Udźwignia na końcu wysięgnika wynosi 1.850 kg i może być

Rozwiązanie to umożliwia obsługującemu urządzenie obserwację ładunku w każdej pozycji. Samojezdny żuraw Liebherr MK88 jest także wyposażony w radiowy układ zdalnego sterowania, zapewniający łatwe przygo-

napędzany silnikiem Diesla. Jego dużym atutem jest to, że jest oszczędny i cichy, dzięki czemu żurawiem można pracować również na obszarach specjalnie chronionych przed hałasem. Dodatkowym atutem jest również możliwość podpięcia zewnętrznego źródła zasilania.

Czteroośiowy żuraw wyposażony jest w pięć programów jazdy: tryb drogowy, tryb zapewniający minimal-



Żuraw Liebherr MK88 łączy mobilność szybkiego żurawia jezdnego oraz różnorodność zastosowań typową dla żurawia wieżowego

kami, typowej dla centrów miast. Żuraw znajduje zastosowanie wszędzie tam, gdzie nieoptymalne jest zainstalowanie żurawia wieżowego lub niemożliwe zastosowanie żurawia samojezdnego. Wykorzystanie pierwszego nie jest uzasadnione ekonomicznie z uwagi na krótki czas, drugi nie wszędzie może mieć wystarczająco dużo miej-

zwiększony do 2.050 kg po zamontowaniu dodatkowego przeciwbalastu. Zastosowano w nim wysięgnik o maksymalnej długości 45 metrów. Nominalna wysokość pod hakiem wynosi 30,20 metra i może być zwiększona do 69,10 metra. Bezpieczną i wydajną pracę zapewnia operatorowi kabina wyposażona w bezstopniową regulację wysokości.



Samojezdny żuraw MK88 jest łatwy w przygotowaniu do pracy. Jednemu pracownikowi czynność ta pochłania zaledwie około jedenastu minut

towanie do pracy (co zajmuje zaledwie około jedenastu minut) i obsługiwanie maszyny do czego z powodzeniem wystarczy zaledwie jedna osoba. Pracę operatora ułatwia automatyczne tłumienie ruchów obrotowych ładunku oraz tryb pozycjonowania, umożliwiający ekstremalnie wolne prędkości ruchu zawieszono- go ładunku. Zastosowana funkcja teleserwisu pozwala łączyć maszynę z punktem serwisowym, co z jednej strony umożliwia błyskawiczne wsparcie techniczne, z drugiej zaś w maksymalny sposób zwiększa dyspozycyjność i efektywność wykorzystania maszyny.

Energii elektrycznej żurawowi MK88 dostarcza ukryty w nadwoziu kompaktowy generator o mocy 48kVA,

ny promień skrętu, tryb jazdy po skosie, tryb ze zmniejszonym „zachodzeniem” tyłu oraz tryb niezależnego kierowania tylną osią. Podwozie samojezdne napędzane jest sześciocylindrowym silnikiem wysokoprężnym Liebherr o mocy 408 KM (300 kW). Przekładnia AS-Tronic firmy ZF zapewnia dwanaście przełożeń do jazdy do przodu i dwa biegi wsteczne.

Liebherr MK88 nawet mimo utrzymującego się kryzysu w branży budowlanej cieszy się niezmiennie dużym zainteresowaniem polskich klientów. Niewątpliwym atutem urządzenia jest także stosunkowo łatwe uzyskanie zezwolenia dla czteroośiowej maszyny na poruszanie się po drogach publicznych.



www.liebherr.pl

**MASZYNY I URZĄDZENIA
BUDOWLANE**



Call the experts®

KOMATSU

Komatsu Poland Sp. z o.o.

Trakt Brzeski 72
05-070 Sulejów k/Warszawy
tel. 22 783 00 62
fax 22 760 12 97



FAYAT BOMAG
POLSKA



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

**Witamy
w świecie zagęszczania**

GLIMAT
CZĘŚCI ZAMIENNE
DO MASZYN BUDOWLANÝCH



www.glimat.pl info@glimat.pl



Glimat Sp. z o.o ul. Główna 1c
44-109 Gliwice - Łabędy



tel: +48 32 338 03 00



fax: +48 32/ 338 03 25

- Caterpillar • Liebherr • Komatsu •
- Furukawa • Dresser • Hanomag •
- Demag • Stalowa Wola • Atlas •
- Bobcat • Volvo • Case • Terex •
- Menck • O@K • Waryński • JCB •

RENOX
1992 ROK ZAŁOŻENIA

11-041 OLSZTYN, ul. Sokola 4
tel. 89 523 91 52, 89 523 91 53
fax. 89 523 90 82

TEREX|FINLAY

PRZESIEWACZE I KRUSZARKI

ROCKSTER

KRUSZARKI MOBILNE

MACO

PODWOZIA GAŚNIENICOWE

MILLER

STABILIZACJA GRUNTU
ŁYZKI PRZESIEWAJĄCO-KRUSZĄCE

ESCO

ZĘBY, ZABEZPIECZENIA
LEMIESZE

ANACONDA

PRZENOŚNIKI TAŚMOWE

MILLER
Ground breaking

SZYBKOZŁĄCZA

POWER
LIFT

WÓZKI WIDLÓWE

CHENGJONG

ŁADOWARKI KOŁOWE

ODDZIAŁY:

BYTOM - tel. 32 289 02 05
WROCLAW - tel. 607 380 880
e-mail: renox@renox.pl

www.renox.pl

NEW HOLLAND

CONSTRUCTION

BUILT AROUND YOU

**PRZEDSTAWICIELE PRODUCENTA
MASZYN MARKI NEW HOLLAND:**

AGROHANDEL s.j.
59-220 Legnica, ul. Jaworzyńska 261,
tel. (76) 850 61 13, kom. 603 103 082,
www.agrohandel.com.pl

AGROS WRONSCY Sp. z o.o.
98-337 Strzelce Wielkie, ul. Częstochowska 3,
tel. (34) 311 07 82, kom. 694 192 899,
www.agros-wronscy.pl

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



posbud.pl
INFORMACJE DLA BUDOWNICTWA





**BOGATA OFERTA CZĘŚCI
ZAMIENNYCH DO MASZYN
BUDOWLANYCH**

BOMAG
FAYAT GROUP



HONDA
MASZYNY URZĄDZENIA

Kubota

SCHAEFF
TEREX

TEREX

FERMEC
A Terex Company

mitsubishi

**SILNIKI, CZĘŚCI DO SILNIKÓW, FILTRY,
ELEMENTY PODWOZI GAŚNIENICOWYCH,
ELEMENTY UKŁADÓW HYDRAULICZNYCH,
OPONY PRZEMYSŁOWE, GAŚNIENICOWE**

ul. Poznańska 152, 62-052 Komorniki
tel./fax (61) 8107 513, tel. kom. 607 631 866
e-mail: sklep@ewpa.pl, www.ewpa.pl

PRODUCENT **M**
RÓWNIAREK DROGOWYCH **MISTA**
MIA ZALICZENIA 1991



**POLSKIE RÓWNIARKI
SZYTE NA MIARĘ**

OFERUJEMY PONADTO:

- AUTOMATYCZNE SYSTEMY RÓWNIANIA PODŁOŻA DO MONTAŻU NA ŁADOWARKACH
- SPYCHARKI GAŚNIENICOWE O NAPĘDZIE HYDROSTATYCZNYM, ŁADOWARKI KOMPAKTOWE
- MASZYNY BUDOWLANE PO ODBUDOWIE
- CZĘŚCI ZAMIENNE DO MASZYN BUDOWLANYCH
- REMONTY I ODBUDOWY RÓWNIAREK DROGOWYCH I ŁADOWAREK KOŁOWYCH
- OBRÓBKĄ MECHANICZĄ KORPUSÓW SPAWANYCH I ODLEWANYCH, KÓŁ ZĘBATYCH, ŚLIMAKÓW I ŚLIMACZNIC, PIERSIENI, PŁASZCZYZN, WAŁKÓW I OTWORÓW



MISTA SP. Z O.O., 37-450 STAŁOWA WOLA,
UL. W. GRABSKIEGO 36
TEL./FAX: +48 15 844 03 52, +48 15 813 49 30;
email: mista@mista.eu; mista@pro.onet.pl

www.mista.eu

GENERALNY DYSTRYBUTOR



JOHN DEERE

**SILNIKI
WYSOKOPRĘŻNE
CZĘŚCI
ZAMIENNE**

GENERALNY DYSTRYBUTOR

YANMAR

Seria TNV
Chłodzone cieczą
12-62.5 kW
Tier 3/Stage IIIA



Seria L-A
Chłodzone powietrzem
2.5-7.4 kW

SPRZĘGŁA PRZEMYSŁOWE **TECHNODRIVE**

CIERNE I HYDRAULICZNE,
NAPĘDY POMP
I PRZEKŁADNIE
firmy TECHNODRIVE



WENTYLATORY
SPRZĘGŁA
WISKOTYCZNE
I ELEKTROMAGNETYCZNE

Firmy **HORTON**



GENERALNY DYSTRYBUTOR

**FUNK
MANUFACTURING**
A John Deere Company

**MOSTY NAPĘDOWE,
PRZEKŁADNIE
I ZMIENNIKI**



TECHBUD
SILNIKI • NAPĘDY • MASZYNY BUDOWLANE • AGREGATY

65-127 Zielona Góra, ul. Gorzowska 12
Tel. (68) 470 72 50, fax (68) 470 72 51

techbud@techbud.eu • www.techbud.eu



MECALAC POLSKA Sp. z o.o.

oferuje:

- SPRZEDAŻ MASZYN NOWYCH I UŻYWANYCH
- SERWIS
- CZĘŚCI ZAMIENNE

w zakresie produkowanych:

- wielofunkcyjnych koparek kołowych i gaśnicowych
- ładowarek kołowych

ul. Jaworowa 1
43-170 Łaziska Górne
email: biuro@mecalac.com
tel. (32) 221 32 19, fax (32) 221 32 40

www.mecalac.pl

webermł



**Ręcznie kierowane zagęszczarki
gruntu z systemem
COMPATROL®-CCD
i COMPATROL®- MSM**

Weber Maschinentchnik Sp. z o.o.

ul. Grodziska 7
05-830 Nadarzyn/Stara Wieś
tel.: (22) 739 70 80, 739 70 81
fax (22) 739 70 82

e-mail: info@webermt.com.pl
internet: www.webermt.com.pl

INTRAC

INTRAC Polska sp z o.o.

Wolica, Al. Katowicka 3,
05-830 Nadarzyn
Tel. 22 641-02-03

Sprzedż maszyn:
Fax : +48(22) 641 02 03 w. 121

Dział Serwisu:
Fax : +48(22) 641 38 24

Części zamienne:
Fax : +48(22) 643 58 11

CASE
CONSTRUCTION

MANITOU



www.intrac.pl



Producent N°1
węży i przewodów
hydraulicznych
w Polsce

stomil[®]
BYDGOSZCZ

Bydgoskie Zakłady Przemysłu Gumowego
„STOMIL” S.A.
85-950 Bydgoszcz, ul. Toruńska 155
tel. 52 326 41 00, fax 52 326 44 14
e-mail: info@stomil.bydgoszcz.pl
www.stomil.bydgoszcz.pl

IOW SERVICE Sp. z o.o.
Kochlice, ul. Lubińska 1c
59-222 Milkowice
tel. +48 76 8522117
tel. +48 76 8522118
fax +48 76 8522117
www.iow.pl,
www.spicer24.com
www.carraro24.com
service@iow.pl



IOW SERVICE oferuje elastyczne ciągną typu pchająco-ciągnącego o szerokim zastosowaniu, jak również kompletne pulpity i manetki sterownicze.

Zastosowanie:

- MASZYNY PRZEŁADUNKOWE
- MASZYNY LEŚNE
- MASZYNY GÓRNICZE
- SPRZĘT KOLEJOWY
- MASZYNY SPECJALNE
- SPRZĘT BUDOWLANY
- MASZYNY ROLNICZE
- UKŁADY STEROWANIA OKIEN I SZYB

tigraflex
IOW SERVICE Sp. z o.o.

Atlas Copco Polska Sp. z o.o.

Al. Krakowska 61A,
Sękocin Nowy,
05-090 Raszyn
tel. 22 572 68 00
fax 22 572 68 09

Atlas Copco

Ketral.pl

Nowe i używane
części, podzespoły, osprzęt



W CIĄGŁEJ SPRZEDAŻY:

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

KETRAL CONSTRUCTION PARTS AND EQUIPMENT

42-350 Koziegłowy, Rzeniszów ul. Zielona 2
Dział Sprzedaży: tel. 34 31 42 581, fax 34 31 42 604
e-mail: sprzedaz@ketral.pl

Skup uszkodzonych maszyn: tel kom. 602 751 037

www.ketral.pl

www.maszynybudowlane-czesci.pl

BRIGGS & STRATTON

COMMERCIAL POWER



Briggs & Stratton jest producentem silników 4-suwowych, który oferuje 3-letnią gwarancję na swoje silniki do zastosowań komercyjnych.

Więcej szczegółów na:
www.vanguardengines.com

Centralny Autoryzowany
Serwis Dystrybucyjny
Briggs & Stratton W Polsce
Chabin Sp.J., ul. Łomżyńska 18, 93-176 Łódź,
tel. 42 684 98 72,
e-mail: michal.oleksiewicz@chabin.pl

www.vanguardengines.com
www.chabin.pl

IOW  **TM** **IOW SERVICE Sp. z o.o.**
 Kochlice, ul. Lubińska 1c
 59-222 Milkowice
 tel. +48 76 8522117
 tel. +48 76 8522118
 fax +48 76 8522117
 www.iow.pl
 www.spicer24.com
 www.carraro24.com
 service@iow.pl

**CENTRUM SERWISOWE
 UKŁADÓW NAPĘDOWYCH**

DANA SPICER
 Drivetrain Products

KESSER+CO AXLETECH

CARRARO

**ORYGINALNE CZĘŚCI ZAMIENNE
 SKRZYNIĘ BIEGÓW
 ZMIENNIKI MOMENTU
 MOSTY NAPĘDOWE
 PRZEKŁADNIE REDUKCYJNE
 REMONTY
 SERWIS MOBILNY**

**NAJWIĘKSZY MAGAZYN ORYGINALNYCH
 CZĘŚCI ZAMIENNYCH W POLSCE
 NAJNIŻSZE CENY!**

CZĘŚCI DOSTĘPNE W 24H OD ZAMÓWIENIA




**JEDEN SERWIS
 DLA WSZYSTKICH MASZYN**

posbud.pl
 INFORMACJE DLA BUDOWNICTWA

Wszystkich, którym oczekiwanie przez dwa miesiące na kolejny numer naszego czasopisma dłuży się w nieskończoność, zapraszamy do lektury naszego nieustannie aktualizowanego portalu. Relacje, fotorelacje, filmy - redaktorzy posbud.pl błyskawicznie reagują na wydarzenia w branży. Zamieszczamy najnowsze informacje z życia firm, przekazujemy zaproszenia na targi, pokazy i dni otwarte. A dwa razy w tygodniu wysyłamy naszym prenumeratorom króciutki newsletter.

www.volvoce.pl



VOLVO MASZYN BUDOWLANE POLSKA

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 605 788 566,
 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.

BTH FAST

WYŁĄCZNY DEALER DEUTZ AG




Biuro Techniczno Handlowe FAST
 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

MINI I MIDI KOPARKI (masa 1,2 - 10 ton), WOZIDŁA GĄSIENICOWE (ładowność 0,4 - 3,5 tony), WIEŻE OŚWIETLENIOWE

Kutno, ul. Holenderska 14
Oddziały: Rzgów, Konin, Kalisz

POLSKAD
www.polskad.net tel. kom.: 695 923 238
 tel.: 24 254 79 58 wew. 39, 40



**SPRZEDAŻ
 SERWIS
 WYNAJEM**

YANMAR

YANMAR

INTERHANDLER JCB
MASZYNY JCB NA KAŻDĄ BUDOWĘ

Interhandler Sp. z o.o.
 87-100 Toruń, ul. Wapienna 6
 tel. 56 610 28 09, 56 610 28, fax. 56 645 44 04
 office@interhandler.pl

Białystok, ul. Elewatorska 29, tel. 85 662 76 53
 serwis.bialystok@interhandler.pl

Brzeg, ul. Sikorskiego 8, tel/fax. 77 416 26 36
 serwis.brzeg@interhandler.pl

Gdańsk, ul. M. Rataja 2, Rusocin, tel. 58 692 03 23
 serwis.gdansk@interhandler.pl

Katowice/Czeladź, ul. Wiosenna 31, tel. 32 388 49 40
 serwis.katowice@interhandler.pl

Kielce, tel. 17 859 13 50, fax. 17 859 13 51
 serwis.kielce@interhandler.pl

Kraków/Wieliczka, ul. Bogucka 24, tel. 12 288 15 10
 serwis.krakow@interhandler.pl

Lublin, ul. Dębówka 41, tel. 81 742 84 32
 serwis.lublin@interhandler.pl

Łódź, ul. Beskidzka 61, tel. 42 650 85 60
 serwis.lodz@interhandler.pl

Olsztyn, ul. Jagiellończyka 38A, tel. 89 521 86 05
 serwis.olsztyn@interhandler.pl

Poznań/Kostrzyn Wilkp., ul. Zbożowa 6, tel. 61 815 74 70
 serwis.poznan@interhandler.pl

Rzeszów, Rudna Mała 52,
 Głogów Małopolski, tel. 17 859 13 50
 serwis.rzeszow@interhandler.pl

Szczecin/Mierzyn, ul. Lubieszynska 57, tel. 91 561 04 91
 serwis.szczecin@interhandler.pl

Toruń, ul. Wapienna 6, tel. 56 610 28 30
 serwis.torun@interhandler.pl

Warszawa/Łomianki, ul. Prosta 2, tel. 22 751 44 12
 serwis.warszawa@interhandler.pl

Wrocław/Długoleka, ul. Wrocławska 6F, tel. 71 390 16 33
 serwis.wroclaw@interhandler.pl

INSTYTUCJE

OŚRODEK SZKOLENIA OPERATORÓW MASZYN
 PN-ISO 9001:2009

MB

INSTYTUTU MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO
 ul. Racjonalizacji 6/8, 02-673 Warszawa
 tel./fax 22 843-89-72, tel. 22 843-68-16
 e-mail: osrodek.szkolenia@imbigs.pl
 www.osom.pl

Szkolenia dla operatorów maszyn budowlanych i drogowych.
 Możliwość odbycia praktyki na naszym poligonie.
UPUSTY DLA FIRM

CSM
 Mińsk Mazowiecki

OŚRODEK CENTRALNEGO SZKOLENIA MASZYNISTÓW, OPERATORÓW MASZYN I URZĄDZEŃ BUDOWLANYCH

ul. Budowlana 4
 05-300 Mińsk Maz.
 tel. (25) 758 34 66,
 tel./fax (25) 758 38 96

www.ocsm.pl

SDMB

Stowarzyszenie Dystrybutorów Maszyn Budowlanych

tel. 602 288 175,
 www.sdmb.pl
 e-mail: sdmb.jm@gmail.com

OGUMIENIE PRZEMYSŁOWE

camoplast solideal
 OGUMIENIE PRZEMYSŁOWE

SOLIDEAL POLSKA S.A.
 ul. Trakt Brzeski 35, 05-077 Warszawa
 tel.: +48 22 783 35 90, 783 17 87
 fax +48 22 783 35 82
 e-mail: biuro@solideal.pl

ME DIAM Technika diamentowa

ONI już tu są!!

.... do szkła
 do ceramiki
 do kamienia
 do budownictwa

www.mcdiam.com.pl

MB INSTYTUT MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO
 ul. Racjonalizacji 6/8, 02-673 Warszawa, tel. 22 843-02-01
 fax 22 843-59-81, imb@imbigs.pl, www.imbigs.pl

IMBIGS – jednostka notyfikowana UE – nr 1454

- certyfikacja i badania maszyn budowlanych oraz wyrobów budowlanych (ZKP) na zgodność z dyrektywami UE:
 - maszynową,
 - hałasową,
 - niskonapięciową,
 - kompatybilności elektromagnetycznej,
 - wyroby budowlane
- badania kruszyw i odpadów
- certyfikacja systemów zarządzania wg PN-EN ISO 9001:2009
- certyfikacja wyrobów i usług

B Akredytacja PCA dla Ośrodka Certyfikacji i Laboratorium

PIMB **PRZEMYSŁOWY INSTYTUT MASZYN BUDOWLANYCH Sp. z o.o.**
 Jednostka Notyfikowana w UE nr 1457
 05-230 Kobyłka ul. Napoleona 2 www.pimb.com.pl
 centralna tel. +48 22 786 18 31, fax +48 22 786 18 30

- ◆ Badania i certyfikacja wyrobów (maszyn, pojazdów i zespołów)
- ◆ Oceny zgodności z wymaganiami dyrektyw Unii Europejskiej
 - 2006/42/WE Maszynowa
 - 2000/14/WE Hałasowa
- ◆ Badania i Certyfikacja na znak B

Informacje i zamówienia:
Ośrodek Certyfikacji Wyrobów tel. +48 22 786 17 98
 e-mail: ocw@pimb.com.pl
Ośrodek Badawczo-Rozwojowy tel. +48 22 786 18 60
 e-mail: cel@pimb.com.pl

IOW **IOW SERVICE Sp. z o.o.**
 Kochlice, ul. Lubińska 1c
 59-222 Miłkowiec
 tel. +48 76 8522117
 tel. +48 76 8522118
 fax +48 76 8522117
 www.iow.pl, www.erlau.pl
 www.carrero24.com
 www.spicer24.com
 service@iow.pl

STRONGEST IN THE WORLD TYRE PROTECTION CHAIN

RUD Erlau

www.vero.zgora.pl

VERO

**GASIENICE GUMOWE
DO MINIKOPAREK**

P.H. VERO - dystrybutor gąsienic gumowych
firm BRIDGESTONE i MINITOP
tel. +48 (0)605 271 458 fax +48 (0)68 325 80 07
info@vero.zgora.pl



POJAZDY UŻYTKOWE

**Przyczepy do transportu
maszyn budowlanych**



MAC
TRAILERS
AUTORYZOWANY DEALER

EWPA
MASZYNY BUDOWLANE

tel. 61 810 75 13 w. 24
tel. 601 45 76 15
handel@ewpa.pl

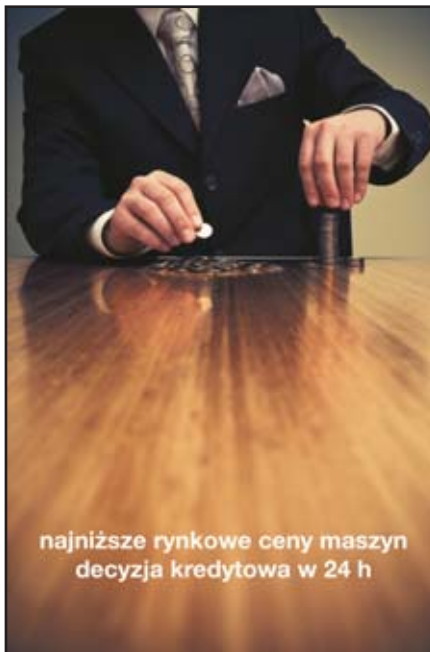


**Przedstawicielstwo firmy
Goldhofer w Polsce**

P.H.U. „ATRA” – Piotr Ziemiński
ul. Hetmańska 10c, 04-305 Warszawa
tel./fax (22) 879 94 78
e-mail: piotr.ziemiński@wp.pl

Goldhofer

FIRMY LEASINGOWE



najniższe rynkowe ceny maszyn
decyzja kredytowa w 24 h



KONTAKT W SPRAWIE LEASINGU
LUB POŻYCZKI NA MASZYNĘ
finansowanie@komatsupoland.pl
tel. kom. 608 589 489



Millennium
leasing

www.millenniumleasing.pl
infolinia: 0 801 68 11 88

**ORGANIZATORZY
IMPREZ TARGOWYCH**

MTargi

**Międzynarodowe
Targi Polska Sp. z o.o.**

ul. Makowska 95, 04-307 Warszawa
tel. 22 529 39 00 / 50
faks 22 529 39 30
e-mail: recepcja@mttargi.pl
www.mtpolska.com.pl



Oferujemy m.in. leasing:

- maszyn i urządzeń budowlanych oraz drogowych
- samochodów ciężarowych oraz dostawczych
- ciągników siodłowych, naczep, przyczep
- samochodów osobowych
- autobusów, pojazdów, sprzętu specjalistycznego

BRE Leasing Sp. z o.o.

ul. Ks. I. Skorupki 5
00-963 Warszawa
Tel. +48 22 320 18 00
Fax +48 22 625 72 36

www.breleasing.pl



**Międzynarodowe
Targi Poznańskie Sp. z o.o.**

ul. Głogowska 14,
60-734 Poznań
tel. 61 869 20 00
fax 61 866 58 27
e-mail: info@mtp.pl
www.mtp.pl

TargiKielce

Targi Kielce Sp. z o.o.

ul. Zakładowa 1,
25-672 Kielce
tel. 41 365 12 22
fax 41 345 62 61
e-mail: biuro@targikielce.pl
www.targikielce.pl

AUKCJE PUBLICZNE BEZ CEN MINIMALNYCH



2004 CATERPILLAR 988G HIGH LIFT



2008 HYUNDAI ROBEX 170W-7A



1 / 2 - 2012 JCB 3CX ECO



4 - 2011 MANITOU MT932 4x4x4



MIEJSCE DLA TWOJEJ MASZyny...

Niezależnie od Twojej sytuacji, możemy dostosować kontrakt do Twoich potrzeb. Zasięgnij więcej informacji na temat oferowanych opcji kontraktów i skontaktuj się z lokalnym przedstawicielem.

Biurowie w Krakowie: ul. Wielicka 181A pok. 21, 30-663 Kraków
dstalmaski@rbauction.com



Proszę sprawdzić kalendarz aukcji w celu zapoznania się z pełną listą aukcji, które odbędą się w najbliższym czasie: www.rbauction.pl

Inna strona posbud.pl

INFORMACJE DLA BUDOWNICTWA



**O maszynach budowlanych
z przymrużeniem oka i na luzie ;-)**

Lubimy Was! Prosimy o wzajemność!

