

POŚREDNIK **budowlany**

1⁽¹⁰⁷⁾

ISSN 1427-213X



STYCZEŃ-LUTY 2014

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





TERAZ W STANDARDZIE MASZYN JCB

- ✓ WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO
- ✓ POPRAWA EFEKTYWNOŚCI PRACY
- ✓ ZWIĘKSZONY DOCHÓD
- ✓ SPRAWNIEJSZA OBSŁUGA I WSPARCIE
- ✓ ZMNIJSZONE KOSZTY EKSPLOATACJI MASZINY





12

Porozmawiajmy poważnie!

Rozmowa z Krzysztofem Pawluczukiem, prezesem zarządu firmy Graco



28

SITECH Poland – nowy przedstawiciel Trimble

Firma SITECH Poland przejęła pieczę nad działem Inżynierii Ładowej koncernu Trimble. Zmiana pozwoli zoptymalizować obsługę użytkowników systemów technologii budowlanych. Szczególnie w zakresie serwisu i szkoleń



36

Graco zabudowuje dla „budowlanki”

Oprócz działalności handlowej firma Graco wykonuje też specjalistyczne zabudowy pojazdów ze zintegrowanymi urządzeniami przeładunkowymi firmy Palfinger. Zabudowy powstają w warsztatach w Gliwicach i Płochocinie



18

Merlo – na ziemi i pod ziemią...

Nasza redakcja złożyła wizytę Adamowi Czeładzkowskiemu, przedsiębiorcy i reprezentantowi Polski w szybownictwie. Rozmawialiśmy jednak nie o lataniu, a o zaletach ładowarek teleskopowych marki Merlo



30

Caterpillar ulepszył koparko-ładowarki

Konieczność zastosowania silników spełniających zapisy najnowszych norm emisji spalin wymogła wprowadzenie zmian konstrukcyjnych w koparko-ładowarkach Caterpillar. Na rynku pojawiły się maszyny Serii F...



38

Nowy Trakker żadnej budowy się nie boi!

Koncern Iveco zapewnia, że dla nowego Traktera nie ma przeszkód nie do pokonania ani granic, których nie byłby w stanie przekroczyć. Pojazd sprawdza się w każdym klimacie i w najtrudniejszym terenie...



20

Hybryda w Bazie Księżniczki Elżbiety

Komatsu Europe International przekazało nieodpłatnie koparkę hybrydową HB215LC-1 Hybrid Międzynarodowej Fundacji Polarnej. Japoński koncern wziął też na siebie koszty transportu maszyny, która drogą morską trafiła na Antarktydę



32

Mecalac MCR – inspiracja i fascynacja

Koparki gąsienicowe Mecalac MCR przebojem wkraczają na światowe rynki. W Europie, Afryce Północnej oraz Australii stale rośnie grono zadowolonych użytkowników tych wyjątkowych maszyn...



40

Volvo na pięciu osiach zdało egzamin!

W ekstremalnie trudnych warunkach terenowych Volvo Group Trucks przeprowadziło niezwykle udany test swego najnowszego pojazdu przeznaczonego do zastosowań w kopalniach surowców skalnych



22

Maszyny „Premium”? A komu to potrzebne?!

Globalny spadek popytu na maszyny budowlane odbija się negatywnie na przychodach ze sprzedaży niemal wszystkich liczących się producentów. Muszą oni ograniczyć nie tylko koszty, ale także aspiracje



34

Camoplast Solideal – szacunek dla środowiska

Grupa Camoplast Solideal, czołowy producent ogumienia przemysłowego kładzie duży nacisk na ochronę środowiska naturalnego respektując przepisy prawa oraz inne wymogi mające zastosowanie w jej działalności



41

Dakar 2014 – trzy IVECO w dziesiątce

W tegorocznym Rajdzie Dakar Holender De Rooy za kierownicą IVECO Powerstar do ostatniej chwili toczył walkę o zwycięstwo. Drugie miejsce w imprezie tej rangi stanowi potwierdzenie niezawodności pojazdów marki IVECO

Drodzy Czytelnicy,



Rys. Katarzyna Janasiewicz

tak się zastanawiam, czy warto być w dzisiejszych czasach producentem maszyn budowlanych? Czy warto nimi handlować? No bo taki producent czy dealer musi najpierw się nieźle naharować, by... No właśnie, co? Niestety, nawet tych najlepszych coraz rzadziej spotyka nagroda. Zamiast zysku, czy choćby niewielkiej satysfakcji, spada na nich całe pasmo udręk. Walczyć muszą z lokalną i światową konkurencją, opracowywać strategie rozwoju, zastanawiać się, jak spełnić zapisy norm i dyrektyw wymyślanych przez mądrych urzędników. Czasami wyjaśniać, dlaczego rynek „Zielonej Wyspy” jest mniej więcej chłonny niż to przewidywano w długookresowych prognozach. Trzeba płacić podatki i wyjaśniać „skarbówce”, czemu na jej konto trafiają teraz mniejsze kwoty.

Zapytać można także, czy warto być innowacyjnym, prześcigać rywali w wymyślaniu nowinek, produkować „inteligentne” maszyny, które podczas pracy potrafią wyręczać swego operatora? A jeżeli tak, to gdzie znaleźć nabywców na swe zaawansowane technologicznie produkty? Najbardziej chłonne rynki ich nie potrzebują. W Chinach, Indiach i wielu krajach afrykańskich liczą się przede wszystkim niska cena i prostota konstrukcji pozwalająca przeprowadzić naprawę przy pomocy najwykleszego młotka. Czy warto być producentem tanich maszyn rezygnując z własnych aspiracji? Szczególnie, jeżeli jest się firmą, która weszła już na kolejny etap rozwoju i wytwarza sprzęt o kilka klas lepszy? Z pewnością warto dla zarobku. Ale czy kosztem utraty prestiżu? Tyle tylko, że z zachwyków i klepania po plecach nikt nie wyżyje. Wizjonerzy i perfekcyjniści czekać zatem muszą na wzbogacenie ubogich i poprawę koniunktury u bogatych. Innego wyjścia nie ma...

Odwiedziłem ostatnio kolegę jeszcze ze studiów dziennikarskich. Nie pracował nigdy w zawodzie, dziś jest „maszyniarzem” i z racji tego bacznie śledzi kondycję budowlanki. O ożywieniu lub zastoju dowiaduje się natychmiast z najpewniejszego z możliwych źródła. Wystarczy, że wyjrzy przez okno. Tak się bowiem składa, że z jego biura rozpościera się wspaniały widok na plac składowy firmy wynajmującej szalunki. Najlepiej dla branży, gdy jest pusty. Niestety, podczas mojej wizyty był szczelnie zapelniony. No cóż, trzeba się z tym pogodzić. Przynajmniej do wiosny. Sorry, ale taki mamy klimat...

Jacek Barański

Wydawca

Nasza okładka:



**Wozidło przegubowe
Volvo A40E**

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

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

SEKRETARZ REDAKCJI
Katarzyna Janasiewicz
tel. 602 448 890
e-mail: k.janasiewicz@posbud.pl

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

Druk: EDIT, Warszawa

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

ŚWIATOWI PRODUCENCI
DOCENILI WARUNKI
KLIMATYCZNE PANUJĄCE
W NASZYM KRAJU

JAK TO NA BUDOWIE ŁADNIE...



WIOSNA, MAMA ROZTOPY

LATEM KRAJ ZMIENIA SIĘ W PUSTYNIĘ

DESZCZYK SOBIE PADA,
A JA SIĘ ZAPADAM!

TYLKO PIACH,
SUCHY PIACH



JESIEŃ PRZYNOSI ULEWY...

WIDZIAŁ KTOŚ MOJE
KALOSZE?!

AKUMULATOR ZABIERAM
NA NOC DO DOMU



...A ZIMA MRÓZ I ŚNIEŻYCE

ZAKOŃCZYŁ SIĘ KOLEJNY DZIEŃ TESTÓW

JUTRO SPRAWDZIMY
KOPARKI

CO ZA SZCZĘŚCIE, ŻE
TAKI MAMA KLIMAT



Nie ma skoków bez ładowarki Case!

Ponieważ początek zimy przypominał wiosnę, organizatorzy zawodów w skokach narciarskich co tydzień stawali przed nie lada wyzwaniem. Z powodu zbyt wysokiej temperatury nie można było sztucznie naśnieżyć skoczni. W wielu miejscach śnieg na zeskok trzeba było po prostu dowozić kilometrami z odległych regionów. Nie inaczej było i w austriackim Bad Mittendorf, gdzie na największej naturalnej skoczni na świe-



Ładowarka kołowa Case 721F sprawdziła się doskonale podczas przygotowań do zawodów Pucharu Świata w skokach narciarskich w Bad Mittendorf

cie – Kulm w dniach 11-12 stycznia odbywały się zawody o Puchar Świata. Żeby impreza w ogóle doszła do skutku, nad przygotowaniem areny zawodów musiała popracować ładowarka kołowa Case 721F. Okazała maszyna nie była osamotniona. Przez cały czas wspierało ją sześć mniejszych ciągników marki Steyr.

Maszyna została dobrze przygotowana do wykonywania swoich zadań przy rozkładaniu śniegowej powłoki. Ładowarka wyposażona w silnik o mocy 195 KM, skuteczny układ hydrauliczny i standardową tyłkę o pojemności 2,7 m³ poradziła sobie idealnie w trudnych warunkach. Automatyczna blokada mechanizmu różnicowego na przedniej osi pozwoliła ładowarce zachować optymalną trakcję na śniegu i lodzie. Case 721F bez najmniejszych problemów poruszała się po śliskiej nawierzchni. Organizatorzy mogli więc odetchnąć.

Podgrzej sobie maszynę!

Zimową porą, mimo śnieżnych zamieci i mrozu operatorzy koparko-ładowarek JCB 3CX i 4CX mogą poczuć się jeszcze bardziej komfortowo w kabinach swych maszyn. Brytyjski koncern pomyślał bowiem o nich. Operatorzy skorzystać mogą ze stanowiącego wyposażenie opcjonalne automatycznego podgrzewania kabiny. Można je zaprogramować, dzięki czemu włączy się samoczynnie o konkretnej godzinie. Ułatwia to poranny rozruch maszyny, operator rozpoczyna pracę w komfortowych warunkach. – Operator po prostu wsiada do kabiny, uruchamia silnik i rusza. Nie musi odmrażać szyb ani czekać, aż silnik osiągnie odpowiednią temperaturę. Przynosi to znaczną oszczędność czasu, który operator przeznaczyć może na dokładniejsze wykonanie zadania. Nasz podgrzewacz nie tylko podnosi komfort pracy operatora, ale także zwiększa produktywność maszyny – tłumaczy Tim Burhope z JCB.

Producent podgrzewacza przewidział zarówno możliwość zaprogramowania jego automatycznego włączenia (trzykrotnie w ciągu 24 godzin), jak i obsługi manualnej. Jest to funkcja przydatna na przykład w ciągu dnia, kiedy z jakichś przyczyn maszyna nie pracuje, ale operator nie chce marznąć.

Podgrzewacz oferowany przez JCB nie wymaga podłączenia do zewnętrznych źródeł zasilania. Ta opcja poprawia nie tylko komfort pracy operatora. Są też inne korzyści – przede wszystkim wydłuża się żywotność silnika, któremu oszczędza się zimnych startów.



Oferowany przez JCB podgrzewacz kabiny nie zużywa wiele paliwa (0,27-0,62 litra na godzinę) i wyłącza się sam po osiągnięciu zakładanej temperatury

OPONY: PRZEMYSŁOWE/ROLNICZE/OTR



Sp. z o.o.
ANMAR
plus

Zadzwoń do naszego handlowca
lub zamów na stronie

tel. 519 055 333

www.oponydokoparek.pl

Zmarł Wojciech Malusi

W wieku 64 lat zmarł Wojciech Malusi. Współzałożyciel i długoletni prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, jednej z największych w Polsce organizacji budowlanych. Był postacią nietuzinkową, niekwestionowanym mentorem branży. Z wielką determinacją działał na rzecz integracji środowiska drogowego oraz przywrócenia uprawnień budowlanych dla drogowców i mostowców. Wdrażał systemy zarządzania jakością w branży drogowej. Wprowadził pierwszą w Polsce komputerową rejestrację samochodów.

Za swą działalność był odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi i wieloma odznaczeniami resortowymi. Pośmiertnie postanowieniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej za wybitne zasługi dla rozwoju gospodarki narodowej, w szczególności za niekwestionowane osiągnięcia w działalności na rzecz polskiego drogownictwa, odznaczony został Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Spotkaliśmy Go na ubiegłorocznym inauguracyjnym posiedzeniu Rady Programowej kieleckich targów Autostrada-Polska. Jak zwykle wypowiadał się w sposób charakteryzujący osoby niezależne. Miło było słuchać jasno sprecyzowanych myśli, analizować przytaczane argumenty. Wielka szkoda, że dane nam to było uczynić po raz ostatni...



Wydawnictwo Poland Marketing Barański

Easer jeździ i wierci

Rok dopiero się zaczął, a firma Atlas Copco już zaprezentowała nową maszynę. Jest nią samobieżna wiertnica przeznaczona do prowadzenia odwiertów kopalnianych. Nowa maszyna otrzymała nazwę Easer i znalazła się w tegorocznej ofercie sprzedażowej szwedzkiego koncernu. Producent liczy na zainteresowanie swoją nowością ze względu na ciekawe parametry robocze. Za pomocą Easera – nazwa ta pochodzi od angielskiego wyrażenia „ease off” oznaczającego sprężanie lub rozprężanie skały występujące podczas robót strzałowych – wykonywać można odwierty stropowe i proste o średnicy 750 mm, jak również konwencjonalnych odwiertów szybkowych o średnicy maksymalnej 1.200 mm.

Technika odwiertów szybkowych została zastosowana została po raz pierwszy jeszcze w połowie lat sześćdziesiątych ubiegłego stulecia. W chwili obecnej uznawana jest za najszybszą i najbardziej produktywną metodę prowadzenia odwiertów w warunkach kopalnianych. Wykonywanie odwiertów w zawałach, eksploracja niższych poziomów oraz wykonywanie dużej liczby krótkich odwiertów umożliwia przygotowanie otworów na skały kruszone podczas robót strzelniczych.

Tradycyjne maszyny do wierceń szybkowych wymagają zazwyczaj betonowej platformy i śrub kotwowych, które zapewniają stabilność podczas pracy. W efekcie suma czasu wiercenia porównana do ogólnego czasu pracy nad odwiertem często nie przekracza pięćdziesięciu procent.

Zwiększone zapotrzebowanie na wszechstronne, samobieżne wiertnice przeznaczone do bezpiecznego wykonywania otworów szybkowych stały się głównym impulsem dla konstruktorów Atlas Copco opracowujących koncepcję modelu Easer. Efektem ich prac jest powstanie Wiertnica może wykonywać otwory o maksymalnej średnicy 750 mm i głębokości 60 metrów. Wykorzystuje standardowe żerdzie wiertnicze 200 mm (8") oraz wiertło prowadzące 228 mm (39").

Całe niezbędne wyposażenie, z wyjątkiem żerdzi, stanowi część platformy. Dlatego maszynę można ustawiać w dowolnym miejscu kopalni bez konieczności uprzedniego specjalnego przygotowania stanowiska roboczego.

– *Nadrzędnym celem dla zespołu naszych konstruktorów podczas projektowania modelu Easer było osiągnięcie jak najkrót-*



Easer to nazwa nowej wiertnicy samobieżnej marki Atlas Copco przeznaczonej do wykonywania odwiertów kopalnianych

szego czasu odwiertu. Łączny czas niezbędny na wykonanie czterdziestometrowego odwiertu, wliczając w to czas niezbędny na ustawienie i przygotowanie maszyny, do pracy wynosi niespełna trzydzieści godzin. Przy czym samo ustawianie maszyny trwa niespełna godzinę – tłumaczy Johnny Lyly sprawujący funkcję szefa produktu w firmie Atlas Copco.

Easer pozwala wykonywać takie same wiercenia, jak tradycyjne wiertnice szybkowe, to znaczy odwierty stropowe, odwierty proste i konwencjonalne odwierty szybkowe. Aby przestawić maszynę z trybu odwiertu stropowego na tryb odwiertu prostego, wystarczy jedynie obrócić przekładnię o 180 stopni. Jest to niezwykle prosta czynność, którą bez najmniejszych problemów wykonać można w warunkach kopalnianych. W trybie odwiertów szybkowych Easer może wykonywać otwory o średnicy 1.200 milimetrów.

Ghelamco Arena nagrodzona!

Stadion w Gent, oddany do użytku w ubiegłym roku przez Ghelamco, otrzymał prestiżową nagrodę Interiors Award w kategorii „Sports”. Organizatorem konkursu jest renomowane czasopismo Contract Design Magazine.

Ghelamco Arena to najnowocześniejszy stadion powstały w Belgii od czterdziestu lat. Obiekt na 22.000 miejsc jest stadionem pierwszoligowej drużyny KAA Gent. Inwestycja oddana do użytku przez Ghelamco w lipcu 2013 roku była prowadzona we współpracy z władzami miasta Gent i zarządem klubu.



Wnętra imponującego obiektu, jakim jest Ghelamco Arena są dziełem renomowanego polskiego architekta wnętrz, Przemysława Stopy

Nagrodzone w Nowym Jorku wnętrza obiektu są dziełem renomowanego polskiego architekta wnętrz, Przemysława Stopy, założyciela firmy Massive Design. Jury doceniło koncepcję, w której energia piłki nożnej znalazła swoje przełożenie w architekturze, oddającej intensywność sportowych doznań gromadzących się na trybunach kibiców.

Ghelamco Arena to przykład kompleksowego projektu, którego celem jest stworzenie nowoczesnego, wielofunkcyjnego obszaru miejskiego, który zapewni doskonałe warunki do pracy i spędzania czasu wolnego. W ubiegłym roku w sąsiedztwie stadionu rozpoczęto budowę hotelu, planowane jest również centrum handlowe. W tym roku oddane do użytku zostaną dwa budynki biurowe, z których jeden jest już wynajęty belgijskiej firmie ubezpieczeniowej Partena.



Technika Filtracji RUDFIL s.c.

Pełen zakres elementów filtracyjnych do maszyn budowlanych i drogowych



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

Jest Hitachi, jest impreza!

Przez trzynaście lat pracy w swej jednoosobowej firmie Szwajcar Paul Wehrli polegał na koparce Hitachi EX120. Nigdy się nie zawiódł, stąd decyzja o zakupie kolejnej koparki tej marki. Tym razem była to Zaxis 130-5. Maszyna idealnie nadająca się do prac, które wykonuje przedsiębiorca z Zuberwangen – robót ziemnych, urządzania ogrodów, prac ogólnobudowlanych. Paul był tak zadowolony z nowego nabytku, że urządził z tej okazji uroczyste przyjęcie dla swojej rodziny, przyjaciół i klientów.

Maszyna jest uniwersalna, stabilna i łatwa w obsłudze. Przydaje się zwłaszcza do budowy kamiennych ogrodzeń, z czego szwajcarski przedsiębiorca znany jest w całym regionie. Firma nie reklamuje swoich usług, a jednak jej właściciel i operator w jednym nie narzeka na brak zleceń. Wystarczy rekomendacja zadowolonych klientów. Maszyna Hitachi odgrywa znaczącą rolę w tej strategii. Musi być po prostu niezawodna! – *Jestem prawdziwym fanem Hitachi, pracuję tymi maszynami od dwudziestu dwóch lat i wiem, że ich hydraulika nie ma sobie równych. Jako operator mam pewność, że maszyna wykona to, czego od niej oczekuję, a jako właściciela cieszę mnie niski poziom zużycia paliwa* – mówi Paul Wehrli.



Specjalnością firmy Paula Wehrliego jest budowa kamiennych ogrodzeń

IronPlanet i Mascus współpracują

Porozumienie na temat współpracy obu portali aukcyjnych przewiduje płynną integrację ich ofert. W praktyce oznacza to, że korzystający z portalu Mascus będą mogli błyskawicznie przenosić swe oferty aukcyjne do portalu IronPlanet. Pozwoli to na zdecydowane przyspieszenie transakcji i ułatwi upłynnienie zbędnego sprzętu. Realizacja zapisów umowy o współpracy umożliwi użytkownikom portalu IronPlanet lepszy dostęp do wszystkich ofert publikowanych na stronie Mascus. W zgodnej ocenie obu firm ich współpraca ułatwi dostęp do informacji, takich jak ceny i lokalizacja sprzętu. Zwiększy też atrakcyjność internetowych giełd, jakimi są Mascus i IronPlanet, która w ciągu minionych dziesięciu lat sprzedała online używany sprzęt o wartości ponad trzech miliardów dolarów. Według danych przedstawionych przez firmę, posiada ona w chwili obecnej ponad milion zarejestrowanych użytkowników z niemal każdego kraju na świecie. W firmie Mascus zyskuje teraz doświadczonego partnera, współpraca z którym umożliwi dalszy harmonijny rozwój każdej ze stron.

Most Przyjaźni Wietnamsko-Japońskiej

W stolicy Wietnamu, Hanoi, powstaje droga łącząca centrum miasta z lotniskiem Noi Bai. Będzie miała po cztery pasy ruchu w każdą stronę. Powstanie także most przez Rzekę Czerwoną, która w tym miejscu osiąga szerokość 1.200 metrów. Przeprawa wraz z wiaduktem liczyć będzie w sumie 3.800 metrów. Budową efektownego podwieszanego mostu zajmuje się joint-venture, którego trzon tworzą japońskie firmy IHI Infrastructure Systems i Sumitomo Mitsui Construction. Stąd most Nhat Tan bywa nazywany także Mostem Przyjaźni Wietnamsko-Japońskiej. Zasadniczą część przeprawy o długości 1.500 metrów tworzy pięć betonowych pylonów w kształcie litery A, do których podwieszono zostały liny nośne. Do ich budowy wykorzystano pięć żurawi wieżowych Linden-Coman-



Wykonawca zapowiada, że Most Nhat Tan zostanie otwarty w październiku tego roku po sześćdziesięciu miesiącach budowy

sa 21LC550 dostarczonych przez dealera z Singapuru. Dla właściwego zmontowania żurawi przyjechała do Wietnamu ekipa hiszpańskich techników. Ustawienie trzech spośród pięciu maszyn stanowiło poważne wyzwanie, ponieważ pylony są w tym miejscu całkowicie zanurzone w nurcie rzeki. Transport elementów żurawi na miejsce ich montażu uzależniony był od stanu rzeki, która chwilami utrudniała to zadanie. Urządzenia rozpoczęły pracę na placu budowy w 2009 roku transportując wszelkie materiały niezbędne do budowy pylonów, a także do umieszczenia na nich elementów kotwiących liny konstrukcyjne. Na każdym pylonie znajduje się dwadzieścia dziewięć takich zakotwień, zatopionych w betonie, każdy o wadze 18 ton. Prace już się zakończyły i obecnie trwa demontaż żurawi. Jest trudniejszy od montażu, ponieważ niesie za sobą ryzyko uszkodzenia lin nośnych mostu. A nawet niewielkie, przypadkowe naprężenie pociąga konieczność wymiany kompletnej, niezwykle drogiej liny.

Case składa wizyty

Zespół inżynierów z Case Construction Equipment i Sumitomo Construction Machinery kolejny raz odwiedził europejskich użytkowników koparek, tym razem z północnej części kontynentu. Takie wyjazdy organizuje się, by poznać opinie operatorów i zmieniające się potrzeby klientów. Głos użytkowników jest najważniejszy przy projektowaniu nowych rozwiązań, a wizyty stały się niezbędnym elementem pracy nad doskonaleniem konstrukcji koparek Case.



Konstruktorzy odwiedzili użytkowników koparek, by w bezpośredniej rozmowie dowiedzieć się, jak oceniają oni owoce ich pracy...

Wizyta inżynierów Case i Sumitomo to wyjątkowe wydarzenie – mówi Janne Hirsikangas prezes firmy Hirsikangas Grav och Schakt AB ze Szwecji. Nigdy wcześniej nie przyjechał do nas żaden producent maszyn czy silników, aby zasięgnąć opinii o tym, jak one działają. Tymczasem nie tylko pytano nas o zdanie, ale słuchano nas z uwagą, dając do zrozumienia, że nasze spostrzeżenia są bardzo ważne.

Inżynierom udało się ustalić między innymi, że dla skandynawskich firm liczy się siła układu hydraulicznego, jak również łatwość obsługi codziennej. Właściciele koparek chwalili także ich wzornictwo oraz solidną konstrukcję.

Case i Sumitomo od dwudziestu lat ściśle współpracują przy produkcji koparek. Pracując nad udoskonaleniami przyszłych koparek odwiedzają ich użytkowników. Dzięki temu nadążają za szybko zmieniającymi się potrzebami operatorów, a właścicielom maszyn zapewniają maksymalną opłacalność zakupu.

MASZYNY BUDOWLANE
SPRZEDAŻ • NAPRAWA • SERWIS

- NAPRAWA POMP I SILNIKÓW HYDRAULICZNYCH
- SPRZEDAŻ CZĘŚCI DO POMP HYDRAULICZNYCH
- NAPRAWA I REGULACJA MASZYN BUDOWLANYCH Z DOJAZDEM DO KLIENTA
- NAPRAWY GŁÓWNE SILNIKÓW SPALINOWYCH, SKRZYŃ BIEGÓW, MOSTÓW I ZWOLNIC
- SPRZEDAŻ CZĘŚCI I OPON BUDOWLANYCH

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

Sprężarki Doosan na tory!

Francuska firma budowlana Colas Rail korzysta w pracy ze sprężarek Doosan Portable Power. We wrześniu ubiegłego roku zakupiła dwie przenośne sprężarki 12/250 nowej generacji, spełniające normy emisji spalin Stage IIIB. Colas Rail wykorzystuje urządzenia Doosan głównie do rozprowadzania szybkowiązającego betonu natryskowego we wnętrzach tuneli podczas prac renowacyjnych i remontowych. Montowane na wagonach kolejowych muszą wytrzymać ekstremalnie niekorzystne warunki, w tym wysokie temperatury panujące w trudno dostępnych miejscach, w których prowadzone są prace. Aby skutecznie rozprowadzić szybkowiązający beton natryskowy niezbędne jest absolutnie suche powietrze. Dzięki sprężarkom Doosan zespół Colas Rail RTS jest w stanie



Zaletą sprężarki Doosan 12/250 są kompaktowe gabaryty umożliwiające zamontowanie jej na wąskiej ramie nośnej wagonu i zajęcie tylko jednego toru

usunąć około 98 procent wilgoci z powietrza. We wrześniu i październiku 2013 roku pracownicy działu RTS firmy Colas Rail pracowali w tunelu Madeleine w regionie Maurienne. Jak w przypadku wielu tuneli kolejowych zbudowanych z cegły pod koniec XIX wieku Jego wymiary nie spełniały obecnych standardów ruchu kolejowego. Tunel należało poszerzyć. Prace remontowe dotyczyły odcinka o długości 359 metrów, gdzie tory zakręcały po łuku. Najtrudniejsze dla projektu były warunki pracy. Przebudowa musiała być wykonana bez zatrzymania ruchu, w środku było gorąco, panowało duże zapylenie i wilgoć. Rozprowadzanie betonu natryskowego było najbardziej kluczowym etapem, ponieważ od niego zależał czas wykonania całej operacji. Do wykonania tej pracy firma Colas Rail RTS zdecydowała się użyć nowej, wysoko wydajnej sprężarki Doosan 12/250. Jednostkę skonfigurowano tak, aby dostarczała powietrze o stałym ciśnieniu pomiędzy 8 a 12 barów przy najmniejszej możliwej wilgotności – poniżej 5 procent – aby zagwarantować uzyskanie warstwy betonu najwyższej jakości. Sprężarka sprawdziła się doskonale podczas długiej, nieprzerwanej pracy w wysokiej temperaturze otoczenia (nie wspominając o zapyleniu). Oprócz doskonałej wydajności zaletą sprężarki Doosan 12/250 są kompaktowe rozmiary umożliwiające zamontowanie jej na wąskiej ramie nośnej wagonu kolejowego i wyłączenie z ruchu tylko jednego toru.

Terex rezygnuje z wozideł

Jak podano w komunikacie prasowym, produkcja wozideł sztywnoramowych, jak i przegubowych przestała mieścić się w portfolio firmy Terex. Zakład wytwarzający wozidła w szkockim Motherwell (ostatnio było to pięć modeli sztywnoramowych i trzy przegubowe) zostanie sprzedany. Produkcję wozideł przejmie za sumę 160 mln dolarów Volvo Construction Equipment. Umowa sprzedaży zostanie sfinalizowana



Terex produkował ostatnio pięć modeli sztywnoramowych i trzy przegubowe. Sprzedaż produkcji wozideł określono jako korzystną, doceniając potęgę Volvo CE w tym segmencie rynku

w pierwszej połowie 2014 roku. Jak oświadczył Pat Olney, prezes Volvo CE, w okresie przejściowym marka Terex zostanie zachowana. Volvo przejmie także pięciuset pracowników firmy Terex. Obie strony wyraziły zadowolenie z transakcji. Terex uznał sprzedaż za korzystną, a Volvo liczy na wzmocnienie swej pozycji w segmencie wozideł, szczególnie na rynkach o szybkim wzroście.

JCB zatrudni 2,5 tysiąca osób!

Do roku 2018 brytyjski potentat w produkcji maszyn budowlanych obiecuje stworzyć 2,5 tysiąca nowych miejsc pracy. JCB zapowiada zainwestowanie w to 150 milionów funtów. To nie wszystko – ekonomiści szacują, że każde z nowych miejsc pracy w JCB skutkuje powstaniem trzech kolejnych na rynku. Oznacza to, że dzięki inwestycjom JCB zatrudnienie znajdzie 7.500 osób! Choć JCB działa globalnie i ma aż jedenaście zakładów produkcyjnych poza Wielką Brytanią, inwestuje także w kraju, rozbudowując istniejące i budując nowe fabryki. Obecnie w hrabstwach Stafford i Derby zlokalizowanych jest jedenaście zakładów produkcyjnych JCB.



Sir Anthony Bamford i pracownicy JCB gościli w Rochester brytyjskiego kanclerza skarbu Geroga Osoborna, który odwiedził siedzibę firmy z okazji ogłoszenia pięcioletnich planów inwestycyjnych

AUTOSTRADA i MASZBUD z nowym konkursem, dynamicznymi pokazami i mocnym merytorycznym wsparciem

Zakres branżowy targów budownictwa drogowego, które od 14 do 16 maja 2014 roku odbędą się w Targach Kielce, to nie tylko sprzęt do budowy dróg – jak może wydawać się w pierwszej kolejności. Trzy wystawy towarzyszące AUTOSTRADZIE-POLSKIEJ – Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych MASZBUD, Międzynarodowe Targi Infrastruktury, Salon Technologia i Infrastruktura Lotnisk TRAFFIC-EXPO – TIL oraz Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego – Pojazdy Użytkowe ROTRA, zapewniają zaplecze dla całej branży.

Tegoroczna edycja targów MASZBUD potrwa o jeden dzień dłużej niż pozostałe równoległe wystawy – 17 maja w Targach Kielce odbędzie się tzw. Show After Fair, wielkie wydarzenie adresowane do wszystkich zwiedzających, podczas którego na specjalnym poligonie o powierzchni 1,6 ha nie zabraknie dynamicznych pokazów maszyn, bardzo widowiskowego konkursu dla operatorów koparek, wielu atrakcji dla dzieci i całych rodzin. Zapraszamy wszystkie firmy do zgłaszania operatorów do konkursu, planowanego na trzy dni (od 15 do 17 maja), podczas którego wyłoniony zostanie najlepszy operator, który w najkrótszym czasie i z zachowaniem obowiązujących norm i przepisów bezpieczeństwa ukończy ciekawe konkurencje. Oficjalne rozpoczęcie konkursu operatorów maszyn poprzedzi wstęp o zdobywaniu uprawnień oraz prelekcja o tym, jak wykorzystać symulator w procesie szkolenia.

Przewidziano także demonstrację możliwości symulatora i systemu, który go obsługuje. Pierwszym etapem konkursu będą zmagania na symulatorach, które będą możliwością sprawdzenia umiejętności technicznych. Drugi etap konkursu to konkurencje na poli-

gonie. Wśród zadań nie zabraknie i tych wymagających precyzji – jak np. przekłuwanie baloników utrzymaną przez łyżkę koparki szpilą czy układanie precyzyjnej konstrukcji jak i takich, w których liczyć będzie się szybkość działania – jak wykopanie zakopanej na poligonie beczki z piwem. Dla uczestników przewidziano atrakcyjne nagrody.

Kieleckie święto drogownictwa, jak potocznie nazywają te targi ich wystawcy i goście, to najważniejsza i największa wystawa tej branży w kraju. Lista wystawców, którą znaleźć można stronie www.autostrada-polska.pl, jest stale uzupełniana, a partnerzy merytoryczni przygotowali szereg konferencji poruszających zagadnienia ważne dla branży. Warto wspomnieć tu przykładowo konferencję Nowa generacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego – projektowanie i badania, której organizatorem jest IBDiM czy debatę organizowaną przez IMBIGS w ramach Salonu Kruszyw.

Na uczestników kolejnej edycji targów w Kielcach czekają także udogodnienia związane z modernizacją i rozbudową targowej infrastruktury. Do użytku oddany został już parking wielopoziomowy na pół tysiąca pojazdów, przygotowano miejsca parkingowe przed halami w miejscu dawnego biurowca. Funkcjonować będzie także nowoczesne Centrum Kongresowe i nowy terminal wejściowy od strony zachodniej, umożliwiający płynną rejestrację, pozwalający jednocześnie na dostarczanie szczegółowych danych dotyczących odwiedzających wystawę. Nie bez znaczenia jest także to, że do Targów Kielce można wygodnie dojechać, co umożliwiła sieć nowych dróg wokół terenów targowych. Atutem jest także bezkolizyjny zjazd z trasy Warszawa-Kraków na parking wielopoziomowy.

PODWOJNY
JUBILEUSZ

20 lat

Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa
i targów Autostrada-Polska

14-16 maja 2014

TargiKielce

EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

AUTOSTRADA-POLSKA

XX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

III SALON
KRUSZYW



organizowany
przy współpracy
IMBIGS

MASZBUD



www.maszbud.com

Pokazy dynamiczne na unikalnym terenie pokazowym o wielkości 1,6 ha umożliwiające wyeksponowanie wszystkich walorów prezentowanych maszyn i sprzętu budowlanego

Konkurs

OPERATORÓW
MASZYN BUDOWLANYCH

SHOW
AFTER FAIR

17.05.2014

ROTRA



www.rotra.targkielce.pl

TRAFFIC
-EXPO-TIL



www.traffic-expo.pl

W programie targów:

- Konferencja "Nowa generacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - projektowanie i badania". Organizator IBDiM
- Seminarium n.t. Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żurawi. Organizator PIMB
- Konferencja "Przyszłość dróg zależy od Ciebie - nie myśl szablonowo". Organizator BLL
- Konferencja "Budowa Systemów ITS w Polsce- ich zaawansowanie". Organizatorzy: Stowarzyszenie KLUB INŻYNIERII RUCHU i ITS Polska
- Konferencja "Inwestycje infrastrukturalne w Polsce wschodniej". Organizator SITK
- Konferencja "Wybrane konstrukcje stalowe w drogownictwie w Zjednoczonej Europie". Organizator: PIKS

www.autostrada-polska.pl

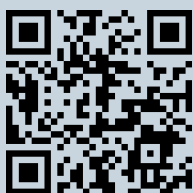
WSPÓLPRACA



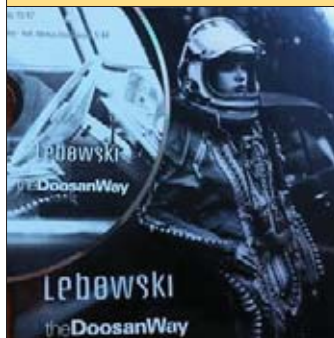
Instytut Badawczy
Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl



Kto nie zagląda na nasz fanpage, sporo traci. To wybitnie rozrywkowe miejsce. Pojawiają się tam takie zdjęcia i informacje, jakich nie da się zobaczyć nigdzie indziej. Zaglądajcie do nas!



Dostaliśmy właśnie bardzo miłą, noworoczną przesyłkę od firmy Grausch i Grausch Maszyny Budowlane. A w niej coś bardzo oryginalnego – singiel Lebowskiego. Doskonali zresztą. Przesłuchaliśmy. Tytuł Doosan Way sugeruje może ryk Diesla w tle, ale zapewniamy, że go tam nie słychać.



Ciekawy pomysł Dessty



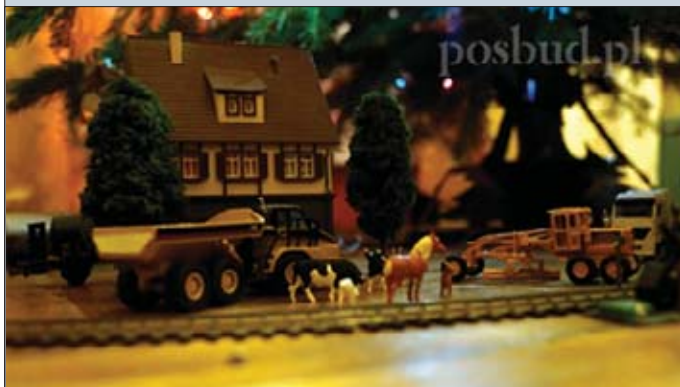
Kabina jest, joysticki są, a fotel? Co tam ergonomia, antywibracje i takie tam! Siadamy sobie i pracujemy, aż oparcie trzeszczy!



Spójrzcie na te szalejące woźdła! Góry, doły - a nic się nie wysypie, gdyby tylko można nim było po naszych (niektórych) drogach pośmigać...



Nasz redakcyjny kolega Michał tradycyjnie rozstawił sobie pod choinką tory i puszcza po nich pociągi. Nie zamarzają, ruch przebiega bez zakłóceń. Żeby urozmaicić te zabawy daliśmy mu z posbudowych zasobów model równiarki CAT. Także woźdło jest w odpowiedniej skali. Pociąg nie załapał się na zdjęciu, bo za szybko przejeżdża!



Rozbudowa meczetu w Mekce (Arabia Saudyjska). Rządęk czternastu żurawi Liebherr pracuje w temperaturach przekraczających 45 stopni. Ale widok!



Tomasz Dobras z poznańskiego oddziału Komatsu Poland wygrał zawody dla mechaników Komatsu pokonując 36 konkurentów z całej Europy. Był najlepszy w konkurencji Trouble Shooting polegającej na zdiagnozowaniu i rozwiązaniu problemu. Drugi z polskich mechaników Michał Borowiec osiągnął dobre wyniki w Under Carriage Inspection (inspekcja podwozia), WAI – Walk-Around-Inspection (inspekcja techniczna maszyny) i Talk to Customers (rozmowa z klientem). Gratulujemy mechanikom i firmie Komatsu Poland!



Nowy Eurocargo Euro VI, jak pisze Iveco „ulubiona średnia ciężarówka Europejczyków” jest chętnie użytkowana także przez firmy budowlane. Produkowana w Brescii, a tu mknie głównymi ulicami Warszawy! Ładny obrazek!

Ale po co mrozić samochód? Po to, by sprawdzić, jak będzie się zachowywał w zimie! Inżynierowie Scanii testują ciężarówkę w specjalnym tunelu, który można ochłodzić do -35 lub podgrzać do 55 stopni. Imitować deszcz lub śnieg. I rozpętać samochód na rolkach do 100 km/h. Ale jazda!



Ufff... jak gorąco nam się w redakcji zrobiło... hm... a wszystko przez grafikę zdobiącą szykowane właśnie do druku wydanie „Pośrednika Budowlanego”. Żeby była jasność – wszystkie nasze grafiki rysuje Kasia Janasiewicz. Zdolna, prawda?

Żeńska część redakcji pozazdrościła kolegom i skusiła się na przejażdżkę „rajdową” wersją Tatry. Ten egzemplarz wypróbowany w Rajdzie Tunezji 2012, można było podziwiać w Kielcach na targach Autostrada.



Jak wyrzeźbić Volvo z lodu? Szkoda, że odwilż się zrobiła, ale spokojnie. Zima jeszcze trwa!



Manitou Polska w wielkim stylu otworzyło swoją nową siedzibę w Sękocinie Starym pod Warszawą. A z jakiego kraju pochodzą maszyny Manitou? Łatwo odgadnąć oglądając nasze zdjęcia dokumentujące to wydarzenie.

Kto lubi walce drogowe i chciałby na nie patrzeć cały rok? Zdjęcie z kalendarza ściennego Bomag (tu akurat marzec). Wyślemy go osobie, która jako pierwsza wyrazi taką chęć w komentarzu.



Łał! To największa na świecie drukowana grafika 3D wpisana do Księgi Rekordów Guinnessa w kategorii Street Art. A na niej pojazdy Renault Trucks. Grafika powstała na największym placu w Lyonie - w tym mieście są bowiem produkowane pojazdy ciężarowe Renault. Akcja uświetniła premierę wprowadzenia na rynek nowej gamy pojazdów francuskiego producenta!



Największa w Polsce i jedna z najmniejszych koparek produkowanych przez Komatsu. Tę mniejszą można spotkać nawet na ulicy, jako że takie „maleństwa” są idealne do zastosowań komunalnych. Gigant, czyli PC1250, pracuje w kopalni Margli Kredowych Folwark niedaleko Opola, gdzie wstęp mają nieliczni. Nasze zdjęcie pomaga wyobrazić sobie jej wymiary!

Porozmawiajmy poważnie!

– Proszę w kilku słowach przedstawić historię firmy Graco. Kiedy powstała i czym się zajmuje?

– Ile mam czasu na odpowiedź?

– Konkretnie! Wie Pan, czy nie?

– Graco powstało w roku 1991. Firma od roku 1992 zajmuje się maszynami roboczymi służącymi do przemieszczania ładunków i wykonywania prac na wysokości. Oferujemy urządzenia światowych potentatów – austriackiego Palfingera i japońskiego Tadano.

– Co jest Pańską receptą na sukces w niepewnych gospodarczo czasach?

– Trudno mówić o gotowej recepte na sukces...

– Podsunę zatem pewien pomysł. Skoro budownictwo ma kłopoty, a rolnictwo jakoś daje sobie radę, to czy nie warto przestawić się na handel sprzętem rolniczym?

– Bardzo ciekawa koncepcja...

– Przestajemy udawać, czy kończymy rozmowę?

– Przestajemy udawać! Porozmawiajmy poważnie!

– Rzeczywiście, do tej pory nasza rozmowa była mało poważna. Zadawałem Ci pytania wzięte żywcem z „wywiadów”, jakich pełno w prasie. Podobne słyszałem nawet na konferencjach prasowych...

– Wierzę, ale mimo to poproszę o inny zestaw pytań!

– Wcześniej jednak czytelnikom należy się kilka słów wyjaśnienia, a Tobie podziękowanie, że zgodziłeś się na rozpoczęcie wywiadu w żartobliwej „rejsowej” konwencji. Było to o tyle łatwiejsze, że obaj jesteśmy dyplomowanymi dziennikarzami, kolegami z wydziału i roku. Znamy się od trzydziestu dwóch lat...

– Od ilu?!

– Od trzydziestu dwóch! Nasze dzieci są dziś starsze niż my, kiedy się poznaliśmy... Po ukończeniu studiów nasze drogi się rozeszły, a dziś znów się skrzyżowały...

– To prawda, jednak tylko ty pozostałeś w zawodzie. Nie powiem, że moja kariera dziennikarska trwała krótko, bo tak na dobrą sprawę w ogóle się nie rozpoczęła. Poszedłem na dziennikarstwo, bo nie wiedziałem, co tak naprawdę chcę robić w życiu. Traktowałem studia, jako przedłużenie szkoły ogólnokształcącej. Może pamiętasz, że równoległe studiowałem prawo? Pracę magisterską na Wydziale Dziennikarstwa obroniłem, a z prawa zrezygnowałem sam po zaliczeniu piątego semestru. Czulem, że tracę czas. Zmieniała się Polska, zmieniał się ustrój, zmieniały się przepisy prawa. Ciągnęło mnie do biznesu. Rzuciłem drugi fakultet i zacząłem pracę w Metaleksporcie, centrali handlu zagranicznego zajmującej się handlem obrabiarkami i wyposażeniem zakładów przemysłowych w kompletne linie produkcyjne. Praca jak praca, ale bez większych perspektyw. W zderzeniu z nowoczesnymi technologiami z Zachodu nie mieliśmy żadnych szans. Zacząłem się bardzo interesować, jak funkcjonują zachodnie firmy, jak to możliwe, że produkują tak



Rozmowa z Krzysztofem Pawluczukiem, prezesem zarządu firmy Graco

fantastyczne produkty? Wreszcie jako młodemu, ambitnemu człowiekowi dano mi szansę, bym mógł przekonać się o tym osobiście. Otrzymałem możliwość odbycia praktyki w dobrze zorganizowanym zachodnim przedsiębiorstwie. Mogłem wyjechać do jednego z oddziałów niemieckiego giganta przemysłowego, albo do austriackiego Palfingera. Wybrałem Austriaków i pracowałem u nich prawie półtora roku.

– Czas pokazał, że dokonałeś właściwego wyboru, wyjazd do Austrii procentuje do dziś...

– Palfinger wydawał się wówczas firmą bardziej przyjazną dla praktykanta z Polski. Nie był molochem, zatrudniał kilkaset osób, wytwarzał praktycznie jeden produkt – przenośny żuraw hydrauliczny na samochody ciężarowe. W firmie panowała rodzinna atmosfera. Syn założyciela, Hubert Palfinger senior był zaangażowany nie tylko w tworzenie strategii, ale również w codzienne życie firmy. Imponowała mi jego wizja biznesu. W roku 1964, gdy jako świeżo upieczony inżynier przejął firmę od ojca, zdecydował, że będzie się ona specjalizowała w produkcji przenośnych żurawii hydraulicznych. Rzucił wyzwanie światowym potentatom zapowiadając, że będzie wytwarzał najlepsze żurawie na świecie.

– I to się powiodło, Palfinger wszedł do absolutnej czołówki producentów i swą pozycję utrzymuje...

– Kiedy zaczynałem swoje praktyki w Palfingerze największym żurawiem przenośnym było urządzenie o momencie udźwigu 45 tonometrów. Dziś jest to żuraw prawie dwustutonometry. Diametralnie zmieniła się także sama firma, choć nadal ma rodzinny i bardzo dynamiczny charakter. Senior rodu Hubert Palfinger, mimo, że nie pełni już żadnych oficjalnych funkcji w firmie, nadal ma wielki wpływ na kierunki jej rozwo-

ju. Palfinger jest dziś działającym w skali globalnej koncernem, pracuje w nim prawie dziesięć tysięcy ludzi. Konsekwentnie poszerza swój program produkcyjny. Oprócz przenośnych żurawi hydraulicznych wytwarza dziś urządzenia do przeladunku drewna, burty załadunkowe, przewoźne wózki widłowe, hakowce i bramowce, podesty robocze, żurawie kolejowe i morskie. O potencjale Palfingera świadczy w moim przekonaniu nawiązanie współpracy z chińskim koncernem Sany. Chińczycy doceniając kompetencje partnera zdecydowali się na zawiązanie z nim dwóch spółek typu joint venture. Zauważyć wypada, że najczęściej chińskie koncerny zachowują się inaczej, po prostu dokonują przejęć interesujących je firm. Dobry przykład stanowią europejscy producenci pomp do betonu, którzy w komplecie znaleźli się w chińskich rękach.

– Coś mi się przypomniało. W zeszłym roku podczas spotkania dla prasy przed targami Bauma odwiedziłem przedstawicieli Palfingera. Gdy dowiedzieli się, że znam Cię osobiście, zamiast o najnowszych produktach przez dobry kwadrans raczyli mnie opowieściami o Twoich wyczynach na parkiecie...

– Ciekawe, że ktoś jeszcze o tym pamięta. Nie był to przecież „Taniec z Gwiazdami”, a siatkówka na trzecioliowym poziomie. Jak wiesz trochę grałem w AZS w czasie studiów na Uniwersytecie Warszawskim. Trzykrotnie okazaliśmy się najlepszą drużyną uniwersytecką w Polsce. Świadomie opuściliśmy walkę o awans do drugiej ligi. Gra na takim poziomie wymagałaby większego zaangażowania, a my siatkówką się tylko bawiliśmy, ważniejsza była nauka. W Austrii okazało się, że Palfinger ma zakładową drużynę siatkówki. Poszedłem popatrzeć jak trenują i się zaczęło! Zdobyliśmy mistrzostwo landu Salzburg. Moja gra została doceniona, przeszedłem nawet do mocniejszej drużyny i grałem w trzeciej lidze. Oczywiście amatorsko, po pracy!

– Dobrze zaaklimatyzowałeś się w Austrii. Co skłoniło Cię zatem do powrotu i podjęcia działalności biznesowej?

– To prawda, nie miałem praktycznie żadnych problemów, wiedłem spokojne życie. Pozostanie na stałe w dostatniej Austrii mogło stanowić pokusę. Jednak nie dla mnie. Chciałem wrócić do Polski i otworzyć własny biznes związany z żurawiami Palfinger. W 1991 roku zdałem sobie sprawę, że to być może ostatnia chwila na podjęcie takiego wyzwania. Pracowałem bowiem w dziale eksportu firmy Palfinger i na moje biurko coraz częściej trafiały zaczęły oferty współpracy nadsyłane z całej Europy Zachodniej dotyczące rynku polskiego. Wiedziałem, że u nas brakuje takich urządzeń, a bardzo by się przydały. Mieliśmy co prawda jednego producenta żurawi, a ściślej mówiąc „hydraulicznych dźwigów samochodowych”. Były jednak mocno przestarzałe i szybko zaprzestano ich produkcji. Do dziś funkcjonuje za to ich potoczna nazwa. Wystarczy powiedzieć – „HDS” i każdy z branży wie o co chodzi...

– Palfinger nie chciał Cię u siebie zatrzymać?

– Austriacy widzieli moją determinację. Nie mówili nie, choć początkowo odnosili się do mojego pomysłu raczej sceptycznie. Nie bardzo wierzyli, że poradzę sobie nie mając w Polsce warsztatu i wykwalifikowanych współpracowników. O braku kapitału, pewnie przez grzeczność, nie wspominali... Ja się jednak uparłem. W osobistej rozmowie zyskałem przychylność samego Huberta Palfingera. Wróciłem do Warszawy i uruchomiłem firmę.

– Tak rozpoczęło działalność Graco, oficjalny przedstawiciel Palfingera...

– Początki były trudne, na szczęście nasz produkt cieszył się dużym zainteresowaniem. Pierwszy żuraw udało się sprzedać jeszcze w czasie, gdy kończyłem pracę w Austrii. Trafiał na Śląsk do firmy komunalnej. W Polsce zacząłem działać praktycznie bez żadnego zaplecza. Graco mieściło się w wynajętym pokoju biurowym, wykorzystywałem własny samochód osobowy kupiony za oszczędzone podczas praktyk pieniądze. Główny kapitał firmy stanowił mój zapał i zgoda Huberta Palfingera na polski eksperyment. Krok po kroku czyniliśmy postępy, firma zaczęła się rozwijać. Świadczyło o tym choćby to, że konieczne stawało się wynajmowanie dodatkowych pomieszczeń. Jeden pokój przestał wystarczać, pracowaliśmy więc w dwóch, czterech, pięciu, w roku 2004 wynajęliśmy warsztat. Dziś mamy nowoczesną siedzibę z odpowiednim zapleczem technicznym w podwarszawskim Płochocinie. Muszę się także pochwalić, że mój zapał został nagrodzony, już na samym początku zostałem bowiem... inżynierem.

– Znalazłeś czas na studiowanie?!

– Nie, mój tytuł jest raczej... honorowy. Po prostu w kontaktach z klientami wykorzystywałem swą wiedzę nabytą u Palfingera. Podczas praktyk nie ograniczałem się do siedzenia przy biurku. W każdej wolnej chwili zaglądałem do hal produkcyjnych, rozmawiałem z konstruktorami, co pozwoliło mi poznać bliżej wszystkie produkty. Po powrocie do kraju w kontaktach z klientami o wykształceniu technicznym nie musiałem ograniczać się do wygłaszania formułek z kolorowych prospektów. Zostało to zauważone, często zwracano się do mnie per „panie inżynierze”. Najpierw to prostowałem, a później przestałem traktując całą sprawę humorystycznie, jako swoistą formę uznania dla moich kompetencji.

– Łatwiej prowadzić firmę handlową, zdecydowanie zaś trudniej zorganizować sprawnie działającą produkcję i serwis. Jak udało Ci się z tym poradzić?

– Rozpocznaliśmy nietypowo, bez własnego warsztatu. Stało to wyzwaniem. Żuraw do czasu zamontowania na samochodzie ciężarowym jest bowiem tylko półproduktem. Aby go zbudować trzeba mieć gdzie to zrobić. Potrzebni są fachowcy, którzy dokonają obliczeń stateczności, nacisków na osie. Wykonają projekt warsztatowy i go zrealizują. W pierwszym okresie trzeba było oprzeć się o firmy działające w branży motoryzacyjnej i maszyn budowlanych. Graco szkoliło więc specjalistów, organizowało dla nich specjalne kursy w Austrii. Z czasem nasza załoga powiększyła się. W dalszym ciągu bardzo duży nacisk kładziemy na szkolenie. Obecnie posiadamy własne zakłady produkujące zabudowy pojazdów. Jeden funkcjonuje w Gliwicach, a drugi w Płochocinie.

– Można Ci pozazdrościć zapału i kondycji. Czy masz na to jakiś patent? Jak spędzasz czas poza codzienną pracą?

– Staram się zawsze znaleźć czas dla rodziny, żony i trzech córek. W wolnych chwilach zażywam ruchu. Regularnie spaceruję z psami, biegam, jeżdżę na nartach i grywam w tenisa. Chętnie zagrałbym także w siatkówkę. Z tym jest jednak problem, bo trudno byłoby dziś skrzyknąć naszą dawną drużynę...

Rozmawiał: Jacek Barański

Grunt to odpowiedni rozmiar klucza i...fachowiec z krwi i kości!



Styczeń



Droga czy skocznia? Początek „Zakopianki”



Maj

Marzec

Ci to mają widoki!



Maj

Jak wiadomo, co tydzień w portalu posbud.pl publikujemy jedno zdjęcie. Zdjęcie tygodnia. Ponieważ fotografujemy często i chętnie – także po pracy – materiału mamy pod dostatkiem. Problemem jest wybranie tej jednej jedynej fotografii, która ma zostać opublikowana. Potem sprawdzamy słuszność tego wyboru, mierzoną liczbą odsłon zdjęcia. Przeważnie okazuje się, że dobrze znamy gust naszych Czytelników! W roku 2013 najwięcej odsłon miało zdjęcie, na którym nie ma maszyny, a jedynie efekty jej pracy. Choć nie, maszynom drogowym nie możemy zarzucić złej woli, zaniedbań ani stosowania złych technologii. Są posłuszne w rękach fachowców. A może szalona nawierzchnia na wylotówce z Krakowa to sposób na zmuszenie kierowców do zdjęcia nogi z gazu?

Magdalena Ziemkiewicz



Sierpień

Chwila nieuwagi i kąpiel gotowa!



Przygotowania do zimy idą pełną parą. Z braku śniegu trening na... błotku



Październik

Zestaw koparko-ladowarka plus przyczepka w wersji eko (napęd nożny)

Czerwiec



Listopad



Luty



Kwiecień



Jeśli w tle morze maszyn, a na pierwszym planie grupa mężczyzn w bawarskich strojach, to gdzie powstało zdjęcie?



Aktywny gość Baumpy!



No, gdzie ta śrubka?



Czerwiec

Lipiec



Wrzesień



Prezentacja Renault Trucks widziana inaczej...



Grudzień

Obejrzyć, zapamiętać i wykonać



Dlaczego warto wybrać się na targi Intermasz do Poznania? O udzielenie odpowiedzi na to pytanie poprosiliśmy menedżerów czołowych firm z branży maszyn budowlanych...

INTERMASZ

BUDOWNICTWO • TRANSPORT • WYDOBYCIE • EKSPLOATACJA
Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych, Pojazdów i Sprzętu Specjalistycznego



MAREK WIĄCEK
PREZES ZARZĄDU
AMAGO SP. Z O.O.

AMAGO

Wybieramy się na Intermasz, ponieważ mamy nadzieję, że nowe miejsce, nowa formuła targów, a także obecność większości czołowych graczy z rynku maszyn budowlanych przyciągną wielu zwiedzających. Wierzmy, że nowa impreza okaże się atrakcyjna zarówno dla gości, jak i wystawców.



GRZEGORZ SZKULTECKI
PREZES ZARZĄDU
SOLIDEAL POLSKA

Nasza firma stara się być zawsze blisko producentów maszyn budowlanych, aby poznać potrzeby w zakresie opon i gąsienic gumowych. Jesteśmy w stanie je zaspokoić. Z tych dwóch powodów nie może nas zabraknąć w Poznaniu. A zatem do zobaczenia na targach Intermasz!

Bergerat
Monnoyeur



Wybieramy się na targi Intermasz do Poznania z prostego powodu. Firma Bergerat Monnoyeur ze swoją szeroką ofertą maszyn marki Caterpillar pojawia się bowiem zawsze wszędzie tam, gdzie dzieje się coś ciekawego i ważnego dla naszej branży.



DARIUSZ KOTARSKI
DYREKTOR SPRZEDAŻY
I MARKETINGU BERGERAT
MONNOYEUR POLSKA

DRESSTA STALOWA WOLA



LESZEK HOŁYSZ
PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY
DRESSTA

Warto wybrać się na targi Intermasz do Poznania, ponieważ Dressta pokaże na nich komplementarną, sprawdzoną na całym świecie ofertę maszyn budowlanych produkowanych w Polsce dla rynku polskiego – dla górnictwa, energetyki, budownictwa, gospodarki komunalnej i leśnictwa. Jesteśmy wszędzie tam, gdzie są nasi obecni i przyszli klienci.



JERZY PETRYKOWSKI
KIEROWNIK DZIAŁU
MARKETINGU
INTERHANDLER



Cyklicznie uczestniczyliśmy w organizowanym w styczniu poznańskim Bumasz. Teraz termin targów jest o wiele bardziej dogodny, co daje możliwość prezentacji maszyn na terenie zewnętrznym. Chcemy z tego skorzystać i zaprezentować nową ofertę maszyn JCB, jak również nowość – minifadawarki kompaktowe InterHandler. Mimo że targi mają charakter międzynarodowy mamy świadomość że najwięcej gości przyjedzie z województwa wielkopolskiego i ościennych, czyli z rynku, który jest bardzo dla nas istotny. Klienci z tych województw ze względu na dużą odległość rzadko docierają na targi w Kielcach. Ze względu na zmianę terminu oraz szeroko zakrojoną akcją reklamowo-promocyjną MTP liczymy również na dużą frekwencję na targach.



WACKER NEUSON



MARIUSZ PIETRASZEWSKI
DYREKTOR GENERALNY
WACKER NEUSON
POLSKA

W naszym kraju potrzebne są duże centralne targi maszyn i urządzeń budowlanych co 2–3 lata skupiające całą branżę i jej klientów. Chciałbym, aby Intermasz okazał się ważnym wydarzeniem zarówno gospodarczym, jak i kulturowym. Dlatego należy zadbać o szeroko rozumianą atrakcyjność imprezy poprzez dostosowanie cykli wystawienniczych do rytmu nowości produkcyjnych, ciekawą formę ekspozycji i imprez towarzyszących, równoległą organizację konferencji branżowych czy wreszcie atrakcyjność i dogodność komunikacyjną miejsca organizacji targów. Targi Poznań mają duże szanse, aby spełnić te postulaty!



Zapraszam wszystkich na targi Inter-masz 2014 do Poznania! Jestem głęboko przekonany, że będzie to całkowicie nowe, profesjonalne rozdanie w polskiej branży maszyn budowlanych. EWPA zaprezentuje w Poznaniu kilka nowości, między innymi koparko-ladowarkę Terex TLB 990. Zadebiutujemy także jako dealer dźwigów marki TEREX DEMAG.



SZYMON ATRASZKIEWICZ
PREZES ZARZĄDU
EWPA MASZYNY BUDOWLANE



Weźmiemy udział w Intermaszu, bo chcemy pokazać klientom, że BOMAG oferuje nie tylko walce, ale że jest producentem kompletnej linii maszyn do budowy dróg. Wraz z innymi produktami z Grupy FAYAT jesteśmy w stanie zaproponować klientowi całościowe rozwiązanie technologiczne związane z budową – poprzez produkcję mieszanek mineralno-asfaltowych, zagęszczenie i stabilizację gruntu, rozłożenie asfaltu, jego zagęszczenie, frezowanie i konserwację podłoża.



MIROSŁAW KRÓL
DYREKTOR GENERALNY
FAYAT BOMAG POLSKA



PIOTR GRAUSCH
CZŁONEK ZARZĄDU
GRAUSCH I GRAUSCH
MASZYNY BUDOWLANE

Wybieramy się na Intermasz do Poznania, bo nasza branża z uwagi na spodziewaną wkrótce poprawę koniunktury zdecydowanie potrzebuje alternatywnej formuły targów maszyn budowlanych, odbywających się w cyklu dwuletnim w atrakcyjnej logistycznie, zarówno dla wystawców jak i gości, lokalizacji.



Przyjedziemy do Poznania, bo chcemy inspirować klientów i dążyć do zafascynowania ich naszym produktem. Mamy nadzieję, że nasze starania uwieńczone zostaną późniejszym zakupem. A targi Intermasz 2014 to zdecydowanie dobre miejsce i czas, by zacząć inspirować.



ANDRZEJ GETLER
WICEPREZES
I DYREKTOR SPRZEDAŻY
MECALAC POLSKA



Na targach Intermasz 2014 firma Groeneveld zaprezentuje gamę najnowocześniejszych systemów automatycznego smarowania, które zapewniają dłuższą żywotność ruchomych części pojazdów, maszyn i pozostałych urządzeń, niższe koszty napraw i serwisowania, zmniejszenie ryzyka wypadków podczas manualnego smarowania trudno dostępnych punktów smarnych, niższe zużycie smaru, które przyczynia się zarówno do obniżenia kosztów, jak i do ochrony środowiska, większą produktywność poprzez wyeliminowanie nieplanowanych przestoju oraz wyższą wartość pojazdu, maszyny czy urządzenia przy odsprzedaży. Tyle na razie. Całość naszej oferty będzie można zobaczyć w Poznaniu!



SŁAWOMIR KUCHARSKI
DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY
GROENEVELD POLSKA



ROBERT WRONA
MENADŻER SPRZEDAŻY CNH

Warto wybrać się do Poznania na Inter-masz, bo jest to nowa formuła wystawowa, poprzez którą wiodące na polskim rynku firmy chcą się zwrócić do klienta ze swoją ofertą. To również nowy produkt medialny, w którym branża maszyn budowlanych w Polsce pokłada wielkie nadzieje. Szerokie zaangażowanie po stronie organizatorów i wystawców oraz szansa wypromowania targów Intermasz jako imprezy wiodącej w sektorze maszyn budowlanych w tej części Europy skłania do konkluzji, że na tych targach, na pewno nie będzie można się nudzić. A to już wystarczający powód, aby je odwiedzić!



Wybieramy się na Targi Intermasz w Poznaniu ponieważ taką decyzję podjęło Stowarzyszenie Dystrybutorów Maszyn Budowlanych. Udział w targach ma sens jedynie wówczas, gdy uczestniczy w nich zdecydowana większość producentów i przedstawicieli branży. Mam nadzieję, że tak będzie w Poznaniu!



MARCEŁ BEDNAREK
DYREKTOR DS. SPRZEDAŻY
I MARKETINGU
LIEBHERR-POLSKA



RAFAŁ ZIARKOWSKI
DYREKTOR MARKETINGU
VOLVO MASZYNY BUDOWLANE
POLSKA

Targi Intermasz to pierwsza w Polsce impreza targowa zorganizowana wokół maszyn budowlanych, przeznaczona dla wszystkich użytkowników bez względu na segment, w jakim prowadzą działalność. Na tegorocznej, inauguracyjnej imprezie Volvo przedstawi całą gamę nowości, które obecnie wprowadzamy na rynek, a jest ich sporo. Warto więc odwiedzić targi Intermasz 2014, a w szczególności stoisko Volvo Maszyny Budowlane Polska. Zapraszamy!

Merlo – na ziemi i pod ziemią...

Informacje o Adamie Czeladzkim łatwo znaleźć w Internecie. Wystarczy chwila, by dowiedzieć się, że to przedsiębiorca i wysokiej klasy szybownik, który codziennie walczyć musi z ograniczeniami wynikającymi z niepełnosprawności. Wybierając się na spotkanie z Adamem Czeladzkim nie nastawialiśmy się jednak na rozmowę o lataniu, ale o budowaniu...

Początek rozmowy jest dość sztampowy. Żadna ze stron nie zamierza uciec od pytania, skąd u naszego gospodarza takie zamiłowanie do maszyn budowlanych, a konkretnie ładowarek teleskopowych? Adam Czeladzki odpowiada pytaniem: – Któż w dzieciństwie nie miał takich fascynacji? Jak każdemu chłopakowi podobały mi się ciężkie maszyny. Nasz gospodarz wspomina

Adama Czeladzkiego lądując zarył dziobem w murawę lotniska. W efekcie pilot doznał ciężkich urazów. – *Złamałem kręgosłup, od tego czasu nie ruszam nogami od kolan w dół. Z trudem poruszam się o własnych siłach, jestem skazany na wózek inwalidzki* – tłumaczy nasz gospodarz dodając natychmiast: – *Ani na moment nie zrezygnowałem z realizacji swych marzeń, nigdy się nie*

potrafi odpuścić, przynajmniej na pewien czas. Tak, jak w roku 2005, jeszcze przed wypadkiem, kiedy to rozpoczęła się jego trwająca do dziś przygoda z maszynami budowlanymi. W dość specyficznych okolicznościach i egzotycznym miejscu, bo na Cyprze. – *Otrzymałem propozycję reorganizacji i prowadzenia jednej z tamtejszych firm handlujących maszynami budowlanymi. Ubiegała się ona o przedstawicielstwo Volvo Construction, a to wymagało zmian w zarządzaniu. Moim zadaniem, jako doświadczonego menedżera, było przygotowanie firmy na nowe wyzwania* – wspomina nasz go-

najmniej nie dlatego, że postawił wygórowane warunki. – *Nie oczekiwałem ani gigantycznego wynagrodzenia, ani willi z widokiem na morze. Chciałem po prostu, aby w firmie porozumiewano się w jednym, zrozumiałym dla wszystkich języku. Trudno myśleć o efektywnym działaniu, jeżeli pracownicy komunikują się po grecku, rosyjsku, wietnamsku i angielsku. Choćby dlatego, że na Cyprze większość spraw załatwiano przez zwykły telefon – tłumaczy fiasko swej misji.*

Czeladzki wyjechał z Cypru bez posady, ale jak sam mówi, bogatszy o interesujące doświadczenia. Doceenił możliwości ładowarek teleskopowych nowej generacji. Postanowił przyjrzeć się bliżej polskiemu rynkowi, porównać możliwości maszyn. Najpierw na własny użytek sporządził tabelę osiągnięć. Dokonał szczegółowej analizy, świadomie odrzucając ceny. Niejako przy okazji zauważył, że



Mimo przeciwności losu Adam Czeladzki wrócił do aktywnego życia. Oprócz pracy zawodowej i pasji latania bierze udział w akcjach typu „Sprzątanie świata”

na, że już w podstawówce przejawiał zacięcie inżynierskie. Rozkręcał mechanizmy, zawsze chciał poznać zasadę ich działania. Z reguły udawało się zmontować je z powrotem. – *Na szczęście funkcjonowały, a po złożeniu nie zostawały żadne części* – wspomina z uśmiechem Czeladzki. Z biegiem lat jego pasją stały się pojazdy, także latające. Czeladzki dwukrotnie zdobywał tytuł mistrza Polski na gokartach, latał motolotnią, by w końcu przesiąść się na szybowce. Błyskotliwą karierę wyhamował nieszczęśliwy wypadek. Przed pięcioma laty podczas Mistrzostw Polski w klasie 18-metrowej szybowiec

poddałem! Hart ducha pozwolił na powrót do aktywnego życia. Nie tylko zawodowego, ale także do sportowej pasji. Czeladzki z powodzeniem prowadzi trzy własne firmy i znów lata na szybowcach. I to nie rekreacyjnie, w ubiegłym roku reprezentował bowiem Polskę na mistrzostwach Europy. – *Możliwość ponownego samodzielnego pilotowania szybowca okupiona była niezwykle ciężką pracą. Rehabilitacja była codzienną walką z bólem w nadziei pokonania choćby części barier* – wspomina. Z pewnością Czeladzki nie należy do ludzi, którzy zwykli się poddawać. Niekiedy jednak



Maszyny Merlo wspomagają organizatorów imprez sportowych, takich jak choćby rozgrywany na dystansie dziesięciu kilometrów warszawski bieg The Human Race

spodarcz. Przyszły dyrektor chciał najpierw przyjrzeć się bliżej firmie. W tym celu wybrał się na dwa tygodnie na Cypr. – *Przedstawiłem swoje wyobrażenia na temat funkcjonowania firmy i warunki, które musieliby spełnić przyszli pracodawcy, jeżeli chcieliby mnie zatrudnić. Ostatecznie nie doszliśmy do porozumienia* – wspomina Czeladzki. By-

włoskie Merlo nie ma w Polsce przedstawiciela. Nie namyślając się długo złożył Włochom ofertę. Napisał, że jedna z jego firm – Depo – chętnie objęłaby funkcję przedstawicielstwa. Czeladzki zwrócił się do Włochów, a po pewnym czasie odezwali się do niego Niemcy, którym podlegał wówczas polski rynek. Nasz gospodarz

na początku nie był tym zachwycony, ceni sobie bowiem bezpośredni kontakt. Podejście Merlo Deutschland jednak pozytywnie go zaskoczyło. Współpraca odbywała się bez zbędnej biurokracji, czasem wystarczył zwykły SMS, by zamówić maszynę. Czeladzkemu dane było współpracować z ludźmi kompetentnymi. Do dziś wspomina, że w trudniejszych przypadkach otrzymywał wsparcie przez telefon, a jego rozmówca znał na pamięć wszystkie typy ładowarek. Na początku Adam Czeladzki sprowadzał do Polski maszyny nowe i używane. Zorganizował też sieć serwisu, wyszkolił wielu operatorów i mechaników. Prowadził i prowadzi do dziś wypożyczalnię maszyn Merlo. Bywał zatem swoim klientem. – *To prawda i chyba nie najgorszym. Przez moją firmę przewinęło się ponad pięćdziesiąt teleskopów Merlo. Nowych i używanych. Nigdy się*



Maszyny wynajmowane przez firmę Adama Czeladzkiego pracują w wielu nietypowych miejscach, także pod ziemią na budowie drugiej linii warszawskiego metra...

na nich nie zawiodłem. To naprawdę fantastyczne maszyny. Najlepiej świadczy o tym fakt, że choć jestem ich właścicielem, to wielu z nich nawet nigdy nie widziałem. Nie ma takiej potrzeby, skoro funkcjonują bez zarzutu i pracują na placach budowy w całej Polsce. Moje zainteresowanie mogłyby budzić tylko gdyby sprawiały problemy – tłumaczy Adam

Czeladzki. Z jego wypowiedzi wnioskować można, że należy on do grona zadowolonych klientów Merlo. W jego opinii Merlo to maszyna nadająca się do pracy w trudnych warunkach panujących na placach budowy. Doskonale sprawdza się również w wypożyczalni. A wiadomo, że na wynajmie maszyn zarobić można tylko wówczas, gdy

pozostają one w pełnej sprawności technicznej i pracują, a nie czekają na naprawę... Czas biegnie nieubłaganie, zmienia się światowy i polski rynek maszyn budowlanych. Depo nie jest już przedstawicielem Merlo, ale jej właściciel pozostaje wierny tej marce. Nie uważa zresztą, że zmiana ta spowodowana była jego stanem zdrowia. – *Prowadzę firmę tak jak przed wypadkiem. Pogodziłem się z tym, że Włosi mają nową koncepcję działania na polskim rynku. Teraz to zadanie Merlo Polska. Ja nadal zajmuję się wynajmem ładowarek teleskopowych Merlo. Mam taką zasadę, że wynajmuję maszynę wraz z operatorem. Odstępstwa od reguły robię jedynie wówczas, gdy wiem kto będzie obsługiwał moją maszynę. To moja recepta na długą, bezawaryjną eksploatację i godziwą cenę odsprzedaży...*



www.merlo.com



Merlo Polska Sp. z o.o.

ul. Warszawska 109, 05-092 Łomianki
Biuro: tel. 22 751 20 22
info@pl.merlo.com, www.merlo.com



MERLO
FINANCE

Hybryda Komatsu w Bazie Księżniczki Elżbiety

Komatsu Europe International przekazało nieodpłatnie koparkę hybrydową HB215LC-1 Hybrid Międzynarodowej Fundacji Polarnej. Dodatkowo japoński koncern wziął na siebie nie tylko koszty doposażenia, ale także transportu maszyny, która drogą morską trafiła do belgijskiej stacji polarnej „Baza Księżniczki Elżbiety” na Antarktydzie

Wybór innowacyjnej maszyny Komatsu nie był oczywiście przypadkowy. Polarnikom chodziło o to, by w jednym z najmniej zanieczyszczonych miejsc na kuli ziemskiej pracowała maszyna emitująca niewiele spalin. Koparkę hybrydową śmiało więc określić można mianem „proekologicznej”, co doskonale wpisuje się w filozofię działania Międzynarodowej Fundacji Polarnej, która eksploatować będzie maszynę w Bazie Księżniczki Elżbiety, pierwszej na Antarktydzie stacji polarnej całkowicie wolnej od emisji gazów cieplarnianych. Energię na potrzeby polarników wytwarza się tam za pomocą

pierwszy na świecie wprowadził koparki o napędzie hybrydowym do masowej produkcji. Maszyny tego rodzaju sprawdziły się w praktyce. Od dawna z powodzeniem eksploatowane są w Japonii, a od blisko dwóch lat ich walory doceniają także polscy operatorzy. Potwierdzają oni, że w porównaniu z konwencjonalną koparką „hybryda” Komatsu ma znacznie mniejszy apetyt na paliwo. Prowadzona drobiazgowo analiza pracy tego typu maszyn pokazuje, że przy średniointensywnej eksploatacji – w skali rocznej 1.800-2.000 godzin w optymalnych warunkach, oszczędności paliwa sięgać mogą nawet 35 pro-



Uroczyste przekazanie „polarniczki Komatsu”. Od lewej stoją Andreas Wagner (dyrektor generalny Międzynarodowej Fundacji Polarnej), Keiko Fujiwara (dyrektor zarządzająca Komatsu Europe International) oraz Raf Cools (dyrektor BIA Benelux)



Ofiarowana polarnikom koparka podczas załadunku na statek „Mary Arctica” w belgijskim porcie Zeebrugge. Maszyna dotarła na miejsce przeznaczenia po blisko dwutygodniowej podróży

farmy wiatrowej wykorzystującej huraganowe wiatry, które w tym rejonie osiągają prędkość nawet 300 kilometrów na godzinę.

Koparka HB215LC-1 Hybrid produkowana w oparciu o najnowsze zdobycze technologiczne należy bezsprzecznie do największych osiągnięć konstruktorów Komatsu. Godne podkreślenia jest przy tym, że japoński koncern, jako

cent. Wyjaśnijmy, dlaczego wynik ten dotyczy jedynie optymalnych warunków pracy i jak muszą one wyglądać? Chodzi o to, że ilość zaoszczędzonego paliwa zależy w głównej mierze od częstotliwości wykonywania obrotów nadwozia i obciążeń, jakim poddawana jest maszyna. Dlatego „hybrydy” nie należy traktować jako maszyny uniwersalnej, która nadawałaby się

na przykład do pracy w kopalni surowców skalnych. Jej domeną jest kopanie w gruncie plastycznym o małej spoistości, załadunek pojazdów, czy przeładunek materiałów sypkich. Podczas eksploatacji w takich warunkach użytkownik HB215LC-1 zaoszczędzić może pokaźną sumę na kosztach paliwa. Przy obecnych cenach oleju napędowego w jego kieszeni może zostać rocznie nawet 50.000 złotych. A ponieważ koszt zakupu „hybrydy” systematycznie spada – Komatsu Poland podaje, że w stosunku do maszyny o konwencjonalnym napędzie z silnikiem Tier 3b, jej cena jest obecnie niemal identyczna – w praktyce oznacza to, że użytkownik może czynić oszczędności już od momentu zakupu...

Oprócz oszczędności na paliwie użytkownik „hybrydy” ma jeszcze satysfakcję z przyczyniania się do ochrony środowiska. Jeżeli jego maszyna przepracuje w ciągu roku 1.800 godzin w optymalnych dla „hybrydy” warunkach roboczych, to wyemituje o tyle mniej dwutlenku węgla,

ile wytwarza rocznie dwadzieścia samochodów osobowych. Jeżeli weźmiemy jednak pod uwagę, że całym świecie pracuje już tysiące „hybryd” Komatsu, ograniczenie emisji dwutlenku węgla staje się znaczące.

Komatsu jest przekonane, że „hybryda” подарowana polarnikom sprawdzi się w ekstremalnych, arktycznych warunkach. Japoński koncern udziela pełnej gwarancji wynoszącej dziesięć tysięcy godzin na wszystkie podzespoły napędu hybrydowego. Na bieżąco monitorowana jest praca wszystkich koparek hybrydowych Komatsu eksploatowanych w różnych warunkach na całym świecie. Dodajmy, że analizy dotyczą funkcjonowania całej maszyny, a nie tylko układu napędowego. Jak do tej pory nie odnotowano ani jednej awarii układu napędowego. „Hybrydy” są wyłączane z normalnej eksploatacji jedynie na czas

trwania obowiązkowych przeglądów.



www.komatsupoland.pl

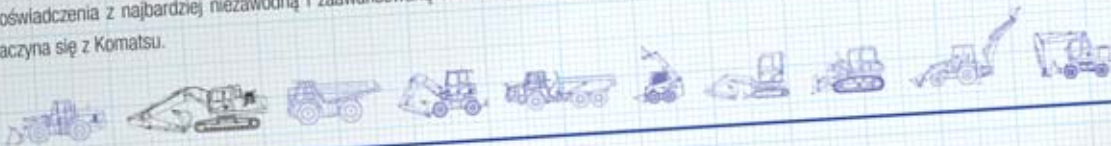
KOMATSU

Call the experts[®] po bezpłatną energię.



Koparka hybrydowa HB215LC-1 - poczuj różnicę.

Komatsu HB215LC-1, koparka hybrydowa drugiej generacji jest najnowszym osiągnięciem marki Komatsu. Jest to jedyna w swojej klasie maszyna na rynku, w której położono nacisk zarówno na dbałość o środowisko oraz najwyższą wydajność. Zaprojektowana i wyprodukowana przez Komatsu, HB215 posiada trwałe i niezawodne komponenty systemu hybrydowego wykorzystane do przetwarzania energii kinetycznej na elektryczną. Dzięki temu maszyna zapewnia cichą i sprawną pracę. Koparka HB215 redukuje emisję dwutlenku węgla i zużycie paliwa średnio do 25%. Zdobędziesz nowe doświadczenia z najbardziej niezawodną i zaawansowaną technologicznie koparką, jaka jest dziś produkowana. Przyszłość maszyn budowlanych zaczyna się z Komatsu.



Komatsu Poland Sp. z o.o.

Siedziba:
Trakt Brzeski 72 05-070 Sulejówek
Tel.: 22 783 00 62 Fax.: 22 760 12 97

Oddział Mysłowice

ul. Katowicka 72
Tel.: 32 202 51 70

41-400 Mysłowice
Fax: 32 441 76 32

Oddział Poznań

ul. Hawelańska 1 61-625 Poznań
Tel.: 61 825 02 92 Fax: 61 826 01 18

www.komatsupoland.pl | e-mail: info@komatsupoland.pl

Maszyny „Premium”? A komu to potrzebne?!

Utrzymujący się globalny spadek popytu na maszyny budowlane odbija się negatywnie na przychodach ze sprzedaży niemal wszystkich liczących się producentów. By wyjść na prostą koncerny muszą poszukiwać nowych rynków zbytu nie tylko oszczędniej gospodarując funduszami, ale także... ograniczając swoje aspiracje

Chińscy producenci do tego stopnia zdominowali globalny rynek, że coraz większa grupa eksportów proponuje, by światowy przemysł maszyn budowlanych, zastąpić przymiotnikiem „chiński”. Jest w tym sporo racji, bowiem Chińczycy konsekwentnie zwiększają swe udziały w sprzedaży. Jest to szczególnie widoczne na tak zwanych rynkach wschodzących (Emerging Markets). Co stanowi najistotniejszą podstawę sukcesu? Po prostu oferują dokładnie to, czego najbardziej potrzebują klienci. Solidny, może nieco toporny technicznie produkt w przystępnych cenach. Na dodatek taki, który można samemu naprawić bez użycia skomplikowanych narzędzi aparatury. Podczas gdy w Europie żadna naprawa nie obędzie się bez podłączenia komputera, tu wystarczy młotek i obcęgi. Zachodnie koncerny oczywiście nie rezygnują z poprawy swej pozycji na rynkach krajów rozwijających się, ale czynią to jakby „na pół gwizdka”. Koncentrują się przy tym na zagospodarowywaniu rynkowych nisz. W porównaniu z Chińczykami brakuje im przebojowości, zdecydowania i szybkości działania. Aby choć po części nadrobić stracony dystans, zachodni producenci zmuszeni są nie tylko dopasować swą ofertę do potrzeb i możliwości finansowych rynków wschodzących. Oznacza to, że zmuszeni będą poszukiwać oszczędności, czyli po prostu produkować taniej. Oznacza to będzie poszukiwanie nowych lokalizacji dla nowych fabryk i przenoszenie produk-

cji najlepiej do krajów wspomagających obce inwestycje i z tańszą siłą roboczą. Eksperti są zgodni co do tego, że ostra walka o rynki zbytu spowoduje ogromną falę konsolidacyjną. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych dwudziestu lat, nawet połowa spośród wszystkich producentów maszyn budowlanych utraci swą niezależność. Zachodnie koncerny, nawet te największe, nie



W rynkach niektórych krajów afrykańskich drzemie olbrzymi potencjał. Największą popularnością cieszą się tanie maszyny o prostej konstrukcji

mają zbyt wielu możliwości, by się temu przeciwstawić. Myśleć raczej muszą o działaniach, które pozwoliłyby choćby na pewien czas odroczyć ten wyrok.

Globalny przemysł maszyn budowlanych w nadchodzących latach cechować będzie tendencja wzrostowa, choć nie w takiej skali, jak w „złotym okresie” sprzed wybuchu światowego kryzysu gospodarczego. Szacuje się, że przeciętny roczny wzrost utrzymać się będzie na poziomie 2,6 procent. Oznacza to, że łączna wielkość rynku do roku 2020 zwiększy się o blisko 25 procent. Ustabilizowa-

ne rynki Ameryki Północnej, Japonii i Korei Południowej rosnąć będą wolniej, średnio o 1,6 procent rocznie. W roku 2012 rynek europejski odnotował wzrost mierzony rok do roku. Wyniósł on 3,4 procent. Było to jednak możliwe wyłącznie dzięki eksportowi. Ekspansja na rynki zewnętrzne zostanie jednak wyhamowana. Trudno myśleć o utrzymaniu tendencji wzrostowej, skoro bardziej wymagające

rynki są nasycone maszynami klasy Premium, a Europejczycy nie mają wiele do zaoferowania rynkom wschodzącym. Mają też coraz większe problemy ze zbytem swych produktów na rynku lokalnym. Sprzedaż w Europie maszyn do robót ziemnych i dla drogownictwa spadła odpowiednio o 20 i 30 procent. Jeszcze w roku 2007 Portugalia, Hiszpania, Włochy i Grecja kupowały aż 25 procent europejskiej produkcji sprzętu z tych dwóch segmentów. Dzisiaj ich zapotrzebowanie skurczyło się do... 3,5 procent. Sytuację, oprócz eksportu na rynki pozaeuropejskie, ratuje popyt

na maszyny przeładunkowe do prac na wysokości. Tu największe zapotrzebowanie zgłaszają Rosja, Kraje Skandynawskie, Turcja i Niemcy. Pytanie tylko, jak długo utrzymać się może ta tendencja? Impet traci przecież nawet będący motorem wzrostu ostatnich lat rynek chiński. Ostre spadki w niektórych sektorach obserwowane od niemalże dwóch lat spowodowane są znacznym wyhamowaniem tempa wzrostu gospodarczego w Chinach. Do tego dochodzą niewykorzystywane rezerwy, zarówno jeżeli chodzi o stopień intensywności eksploatacji posiadanych maszyn i urządzeń, jak i poziom kwalifikacji chińskich operatorów. Interesujące są też dane o stopniu nasycenia tamtejszego rynku. W Chinach liczba maszyn budowlanych przypadających na głowę mieszkańca zbliża się praktycznie do poziomu zachodniego. Szczęściem dla wszystkich producentów, nie tylko zagranicznych, ale i lokalnych, jest to, że mimo dużego nasycenia rynku, Chińczycy będą nadal kupować maszyny. Posiadany przez nich sprzęt cechuje bowiem awaryjność i słaba wydajność nie pozwalająca na realizację potężnych projektów budowlanych.

Gdzie zatem – oprócz wspomnianych Chin – szukać rynków zbytu? Coraz trudniej znaleźć nabywców – szczególnie na maszyny kopalniane i do robót ziemnych w Europie, USA i Japonii. Jeżeli chcielibyśmy stworzyć mapę najlepiej rokujących rynków, to znaleźć je można głównie wzdłuż równika. W regionie tym do roku 2020 możliwe są roczne przyrosty na poziomie 4-5 procent, a w poszczególnych przypadkach – na przykład Indonezji – nawet nieco wyższe. Oprócz rozwijających się nieprzerwanie dynamicznie rynków Brazylii i Indii, światowi producenci rywalizować będą

dą o klientów z Wietnamu, Kambodży i części krajów afrykańskich. Rynki tych ostatnich są najbardziej perspektywiczne, do chwili obecnej osiągnęły bowiem dopiero około 20 procent docelowego potencjału. Dla porównania rynki Europy, Ameryki Północnej i Japonii są nasycone w 85 procentach, a chiński w 75 procentach. Według większości prognoz kraje rozwijające się położone wzdłuż równika do roku 2020 zwiększą potencjał swych rynków o jedną trzecią. Oznacza to, że trafić będzie na nie co trzecia wyprodukowana na świecie maszyna. Jest więc się o co bić. Światowym producentom chodzi jednak nie tylko o zdobycie nowych rynków zbytu, ale przede wszystkim o utrzymanie ich na maksymalnie długi okres.

W chwili obecnej rynek o największym potencjale stanowią Indie. Drugi wśród najludniejszych kraj świata potrzebuje maszyn. I będzie potrzebować ich coraz więcej. W ubiegłym roku nabywców znalazło tam blisko 60 tysięcy maszyn różnego typu. Utrzymujące się tempo wzrostu pozwala przypuszczać, że w ciągu trzech lat liczba ta sięgnie osiemdziesięciu tysięcy. Biorąc pod uwagę zamożność hinduskich przedsiębiorców budowlanych dziwi, że Hindusi najchętniej kupują koparko-ladowarki tworząc prawdziwy raj dla producentów tego typu maszyn. Rocznie nabywców znajduje tam blisko trzydzieści tysięcy koparko-ladowarek. Ekspertsi przewidują, że w najbliższych latach stracą one swą dominującą pozycję na rzecz koparek gąsienicowych, a oba typy maszyn już w roku 2016 zdominują w jednej trzeciej rynku Indii. Choć wyhamował on nieco w końcówce ubiegłego roku, to w dłuższej perspektywie wydaje się być odporny na wahania koniunktury. Jed-

nym z najważniejszych motorów wzrostu jest konieczność szybkiego nadrobienia zapóźnień cywilizacyjnych. Indie chcąc zapewnić sobie dynamiczny wzrost gospodarczy w najbliższym czasie rozwijać będą sieć drogową oraz budować i modernizować porty lotnicze i morskie. Kto wyjdzie zwycięsko z ciężkiego boju o rynki krajów rozwijających się? Wszystko wskazuje na to, że Chińczycy. Przede wszystkim dysponują zdecydowanie najszerszą ofertą, nie tylko w zakresie ciężkich specjalistycznych maszyn, ale także kompaktowych. W porównaniu z maszynami produkcji zachodniej ich sprzęt jest bardziej uniwersalny, nadaje się do różnorodnych zastosowań. Jego zaletą jest też prosta konstrukcja umożliwiająca naprawy przez mniej wykwalifikowanych mechaników bez użycia specjalistycznego oprzyrządowania. Najważniejsze jest jednak to, że



Indie to rynek o największym potencjale. A do tego chłonny i mało wymagający. Dla większości Hindusów liczy się przede wszystkim niska cena...

chińskie maszyny są po prostu znacznie tańsze. Choć Chińczycy są świadomi swojej przewagi, to bynajmniej nie zamierzają spoczywać na laurach. Wręcz przeciwnie, starają się ją powiększyć wykazując olbrzymią aktywność w pozyskiwaniu nowych obszarów zbytu. Inwestują także coraz większe w kwoty w podniesienie jakości produktu. Po-



Chińskie inwestycje zapierają dech w piersiach. Urbanizacja kraju stwarza kolosalne możliwości dla producentów specjalistycznego sprzętu budowlanego

magają również w sfinansowaniu zakupów swoich maszyn. Czy zachodnie firmy będą w stanie przeciwstawić się chińskiej maszynie? Jeżeli nabywcy nie rozczarują się jakością chińskich maszyn, a ich producenci uporają się z problemem właściwego funkcjonowania sieci serwisu i zaopatrzenia w części zamienne, to będzie to raczej przysłowiowa walka z wiatrakami. Tak czy inaczej Zachód musi podjąć

przedsiębiorstw odnotowujących największe obroty (Caterpillar, Komatsu, Hitachi, Volvo i Liebherr) nie ma Chińczyków. Jednak depczą oni po piętach potentatom. Już obecnie na miejscach szóstym i siódmym plasują się Sany i Zoomlion, które z pewnością nie powiedziały jeszcze ostatniego słowa. Groźna w skutkach dla dzisiejszych liderów branży będzie z pewnością konsolidacja chińskich firm. W niedalekiej przyszłości najlepsze z nich wzmocnione wchłonięciem słabszych lokalnych rywali wywalczą jeszcze większe udziały w globalnym rynku. Przewiduje się, że liczba producentów z ChRL znacząco spadnie – z dzisiejszych dwustu w roku 2020 funkcjonować będzie tylko około pięćdziesięciu. Choć będzie ich mniej, to będą znacznie silniejsze. Swą pozycję umacniać będą poprzez zakupy licencji i przejęcia konkurencyjnych zagranicznych przedsiębiorstw. Celem takiego działania będzie nie tylko dążenie do poszerzenia wachlarza produkcyjnego. Chińczycy będą dążyć nie tylko do tego, by jeden producent był w stanie zaopatrzyć odbiorców w maszyny różnego rodzaju. Ich celem będzie wyposażanie fabryk w kompletne linie technologiczne chińskiej produkcji, zatrudnianie w nich chińskich pracowników i przyswajanie wiedzy technicznej dotyczącej

rękawice. Każdy dzień zwłoki sprawi bowiem, że koszty rywalizacji o najbardziej perspektywiczne rynki zbytu będą niewyobrażalnie wysokie. W takich warunkach nawet najwięksi zachodni gracze rynku mogą zostać skazani na walkę o przetrwanie. A ta wymagać będzie restrukturyzacji i drastycznych przeobrażeń. Obecnie wśród pięciu



WARYŃSKI
Trade Sp. z o.o.

Wyłączny dystrybutor firmy:



**Waryński Trade Sp. z o.o., 04-458 Warszawa, ul. Chełmżyńska 249
tel.: 22 632 39 56, www.warynski-trade.com.pl**

W roku 2014 Waryński Trade Sp. z o.o. oferuje szeroki wachlarz maszyn i urządzeń niezbędnych na każdym nowoczesnym placu budowy. Oferta obejmuje miniładowarki, koparko-ładowarki, ładowarki kołowe, czołowe i teleskopowe, koparki gąsienicowe i kołowe, równiarki, walce, jak również wózki widłowe. Najchętniej wybieranymi modelami maszyn z oferty Waryński Trade są ładowarki kołowe Liugong CLG 842 oraz Liugong CLG 856. Modele te cieszą się nieustannie zainteresowaniem od blisko dziesięciu lat, kiedy to zostały wprowadzane do sprzedaży na rynku polskim. Wszystkie maszyny mogą być wyposażone w osprzęt dodatkowy, taki jak: pługi do śniegu, młoty, szczęki tnąco-kruszące, łyżki specjalistyczne, różnego rodzaju chwytaki i wiele innych narzędzi, które mogą być dobrane i wykonane specjalnie na życzenie klienta. Oferowane maszyny i urządzenia spełniają wymogi UE oraz posiadają certyfikaty CE.

Wszelkie informacje uzyskacie Państwo w biurze handlowym firmy Waryński Trade Sp. z o.o. lub na stronie www.warynski-trade.com.pl. Zapraszamy.





Chiński koncern Sany wybudował supernowoczesną fabrykę w Niemczech. Była to jak do tej pory największa chińska inwestycja poza granicami kraju...

najważniejszych komponentów nowoczesnej maszyny budowlanej. Jak dotychczas w większości przypadków nie sprawdziły się na szczęście obawy, że Chińczycy zainteresowani są wyłącznie pozyskaniem zachodniej technologii i przeniesieniem produkcji do własnego kraju. Sany po przejęciu Putzmeistera zmodernizowało linie produkcyjne i zwiększyło nakłady na prace badawczo-rozwojowe. Pozostaje tylko mieć nadzieję, że podobnie w Stalowej Woli zachowa się LiuGong. Jak dotychczas zapowiadane inwestycje pozostają na papierze. Chińczycy mają jednak jeszcze trzy lata na spełnienie swych obietnic wyremontowania hal produkcyjnych i wybudowania nowych wyposażonych w najnowsze linie montażowe. W efekcie w Stalowej Woli powstać miało najlepsze w Europie przedsiębiorstwo produkujące maszyny budowlane. Prezydent Liu Gong Zeng zapowiadał, że w roku 2015 w Stalowej Woli produkowanych będzie nawet pięć tysięcy maszyn rocznie. Biorąc pod uwagę, że przed wybuchem kryzysu gospodarczego Huta Stalowa Wola sprzedawała ich sześćset byłby to niesamowity postęp prowadzący do ożywienia gospodarki w całym regionie. Przynajmniej narazie pozostaje to jedynie w sferze pobożnych ży-

czeń. Miłośnika polskich maszyn budowlanych cieszyć może natomiast zmiana strategii LiuGonga przewidującej pierwotnie stopniowe wygaszenie marki HSW. Wprost przeciwnie, LiuGong zdaje się doceniać prestiż, jakim na wielu rynkach całego świata cieszą się maszyny produkowane w Stalowej Woli. Marka Dres-



Tak sprzedawano dział cywilny Huty Stalowa Wola. Chiński LiuGong zapłacił trzysta milionów złotych i roz zaczął wielkie plany na przyszłość

sta, nawiązująca do tradycji polskiego przemysłu maszyn budowlanych, ma się na tyle dobrze, że Chińczycy postanowili opatrywać nią maszyny klasy Premium. Zasada jest prosta. Przejęcia dokonuje ten, kto ma pieniądze. Dziś są to Chińczycy i nic tego nie zmieni. Nie powróci sytuacja sprzed sześciu lat, kiedy to Volvo CE zawiązując spółkę joint venture z chińską firmą Shangdong Lingong Construction Machi-

nery było w stanie wyłożyć na to kwotę pozwalającą objąć siedemdziesiąt procent udziałów. Inwestycja pozwoliła Szwedom stać się głównym graczem na chińskim rynku ładowarek kołowych. Dziś słucha się tego jak bajki o żelaznym wilku. Chińczycy są zbyt bogaci i zbyt żądni sukcesu, by ulegać konkurencji. To oni dokonują przejęć starannie wyselekcjonowanych przedsiębiorstw. Przede wszystkim takich, które dysponują nowoczesną technologią. Nic dziwnego, że w chińskich rękach znalazła się cała śmietanka europejskich producentów pomp do betonu. Potentat branży, Putzmeister został przejęty przez koncern Sany. Schwing trafił w ręce Xuzhou Construction Machinery Group (XCMG), a włoska Cifa stała się własnością Zoomlion. Coraz większa

grupa ekspertów wyraża przekonanie – a z europejskiego punktu widzenia obawy – że już niebawem Chińczyków będą mogli wziąć na celownik praktycznie każdy z zachodnich koncernów, nawet te działające globalnie i cieszące się statusem światowych liderów. Zastanówmy się, czy światowe rynki potrzebują maszyn klasy Premium? A jeżeli tak, to ilu? Z całą pewnością maszyny, których konstrukcja oparta jest

na najbardziej wyrafinowanych technologiach znajdą nabywców na okrzepłych, wymagających rynkach. W Europie, Ameryce Północnej, Japonii czy Korei Południowej. Kłopot tylko w tym, że rynki te nęka od lat kryzysem są mało chłonne. I takimi zapewne pozostaną w ciągu najbliższych lat, popyt na nie ze względu na utrzymujący się kryzys i nasycenie rynku pozostanie mocno ograniczony. Podobną sytuację, aczkolwiek spowodowaną innymi przyczynami, zaobserwować można w krajach rozwijających się. Tu także trudno sprzedać maszynę klasy Premium. Dla przeciętnego użytkownika jest bowiem zdecydowanie za droga i zbyt skomplikowana. Zachodni producenci chcący podbić rynki wschodzące wpadli na dodatek w urzędnicze siła, za jakie uważać należy konieczność spełnienia coraz bardziej restrykcyjnych norm emisji spalin. Producenci z Europy, USA, Korei Południowej i Japonii mają zbawiać świat dokonując coraz bardziej wyrafinowanych zmian w technice napędowej. To nie jest dobra oferta dla najdynamiczniej rozwijających się rynków. Normy emisji, technologie obróbki spalin, konieczność tankowania odpowiedniego paliwa, to dla potencjalnego nabywcy maszyny z dalekiej Azji, Afryki czy bliskiej nam geograficznie Wschodniej Europy tylko uciążliwy balast, problemy, którymi nie zamierzają sobie zaprzętać głowy. Przestaje zatem dziwić taktyka obrona przez niektórych z europejskich producentów polegająca na stwarzaniu alternatywy dla mniej wymagających rynków. Nie tak dawno brytyjskie JCB zaprosiło dziennikarzy z całego świata na promocję przestarzałych z punktu widzenia Europejczyka silników. Powrót do przeszłości, jakim jest uruchomienie ich produkcji może okazać się jednak dla

JCB przystawia żyłą złotą. Brytyjczycy będą nimi motoryzować maszyny przeznaczone chociażby na rynki Rosji i Indii, gdzie normy emisji spalin traktowane są drugorzędnie. Są to kraje, w których brytyjski koncern ma tradycyjnie dobrą pozycję. A dzięki wspomnianemu „zabytkowi” może być ona jeszcze lepsza... Światowi potentaci mają o co walczyć. Co trzeci żuraw wieżowy wyprodukowany w Europie trafia na rosyjski plac budowy. Finansowane z kasy państwowej i prywatne przedsięwzięcia na trudną do wyobrażenia skalę stymulują popyt na maszyny. Dość powiedzieć, że koszty przygotowania igrzysk w Soczi przekroczyły wydatki na wszystkie zorganizowane do tej pory tego typu imprezy! Boom został wyhamowany nieco przez spadek cen ropy naftowej, ale Rosja ciągle pozostaje jednak nadzieją europejskiego przemysłu maszyn budowlanych. Większość zachodnich producentów zainwestowała jednak tak wiele w technologię napędową, by dokonać znaczących korekt strategii i powrócić do produkcji maszyn mniej zaawansowanych konstrukcyjnie, ale tańszych. Pozostaje im zatem liczyć na ożywienie na lokalnych rynkach i... wzrost aspiracji chińskich użytkowników, którzy realizując gigantyczne inwestycje infrastrukturalne korzystają z sprzętu najwyższej klasy. Nie bez powodu przecież Chiny są dziś nie tylko największym eksporterem, ale również importerem maszyn budowlanych. Kłopoty czekają z pewnością mniejszych producentów europejskich, którzy lwią część produkcji sprzedają na lokalnym rynku. Zamrożenie inwestycji budowlanych sektora publicznego na południu Europy stanowi dla nich olbrzymi problem powodujący konieczność drastycznych cięć finansowych i ograniczania

produkcji. Tak czy inaczej trudno im będzie uciec z równi pochyłej ku upadłości. A jeżeli w takiej sytuacji wyciągną do nich pomocną dłoń Chińczycy, to również oznaczać będzie jedynie odłożenie egzekucji. Azjaci nie zrobią przecież tego bezinteresownie, a z chęci przejęcia... Tu dochodzimy znów do konieczności współpracy z Chińczykami. O ile ta współpraca będzie możliwa na partnerskich zasadach. Z pewnością myśleć o tym mogą zachodni potentaci,



Pomocną dłoń europejskim producentom podali przygotowujący zimowe igrzyska olimpijskie Rosjanie. Szkoda, że taka impreza nie odbywa się co roku...

z którymi chińskie firmy – nawet te największe – muszą się liczyć. Austriacki Palfinger, który przebył tradycyjną dla Europy drogę od warsztatu kowalskiego do zatrudniającego blisko dziesięć tysięcy osób światowego potentata w produkcji przenośnych żurawi hydraulicznych, potrafił jeszcze oprzeć się chińskiej potędze. Koncern Sany – choć dalece bardziej potężny – nie dokonał przejęcia austriackiej firmy. Zdecydował się na zawiązanie dwóch spółek z mieszanym kapitałem, w których obaj partnerzy mają równe prawa. Pytanie tylko, czy taka konstelacja ma szansę się utrzymać? Czy nie jest to aby jedynie preludium do dalszych działań Sany, która ma dalece większe możliwości, by zdominować dotychczasowego partnera...

W tym kontekście podkreślić należy dalekowzroczność niektórych z zachodnich producentów. Oczywiście o „ucieczkę do przodu”, czy może raczej „wyprzedzające uderzenie” pokusić mogli się jedynie potentaci dysponujący wolnym kapitałem. Tacy, jak wspomniane już Volvo CE, które dzięki uzyskaniu kontroli nad chińskim partnerem nieźle sobie radzi na tamtejszym rynku ładowarek kołowych. Podobną drogę obrał także potężny Caterpillar, który nie zdecydował się na przysto-

wiową wymianę ciosów z chińskimi rywalami. Olbrzymie inwestycje i wiązanie tamtejszych firm umowami licencyjnymi pozwoliły uzyskać Amerykanom niezwykle silną pozycję w Chinach. Podobnie zachowują się także inni uznani gracze światowego rynku. Nabywając udziały w chińskich przedsiębiorstwach zyskują nad nimi kontrolę torując sobie drogę na rynki krajów rozwijających się. Czy taktyka ta będzie przynosić owoce w dłuższej perspektywie? Czy Zachodowi uda się sprostać chińskiej konkurencji i utrzymać niezależność? Tylko wówczas, gdy dopasuje swą ofertę do rzeczywistych potrzeb klientów z rynków krajów rozwijających się. W praktyce oznacza to rezygnację z części aspiracji, zaprzesta-

nie forsowania rozwoju produktów klasy Premium. Tylko w ten sposób będą mogli wykroić dla siebie duży kawałek tortu, czyli w odpowiednim stopniu partycypować w zyskach ze sprzedaży maszyn na rynkach krajów rozwijających się. Muszą jednak oferować maszyny zbliżone cenowo do produktów chińskich. Pozwoli to na wykorzystanie własnej przewagi. Jeżeli cena nie będzie odstraszała, to dla nabywcy decydujące znaczenie zacznie mieć wysoka jakość, prestiż marki i „zachodnie” standardy obsługi posprzedażowej. Organizacja sieci sprzedaży i serwisu to zresztą prawdziwy problem Chińczyków hamujący ich ekspansję na wymagające rynki w Europie czy Ameryce Północnej. Zakładać należy, że taki stan nie będzie trwał długo. Chińczycy uczą się chętnie i szybko, przejmują też konkurentów działających na wyższym poziomie organizacyjnym. Pozwala to systematycznie skracać dystans dzielący ich od światowej czołówki. Zachód może bronić się przed chińską konkurencją tylko w ten sposób, że uruchomi na nowo produkcję maszyn o pozornie przestarzałej konstrukcji. Oferowane na rynkach wschodzących mogą przyczynić się nie tylko do natychmiastowego wzrostu obrotów, ale także pełnić rolę „startera”. Ich właściciele bowiem wraz ze wzrostem możliwości, a tym samym wymagań co do parametrów roboczych i komfortu maszyny, mogą bowiem podjąć decyzję o nabyciu jako kolejnej „prawdziwego” Volvo, Komatsu czy Caterpillara. Recepta wydaje się prosta. Walkę o przetrwanie wygrają ci, którzy oprócz maszyn klasy Premium wprowadzą do sprzedaży „masówkę”. Maszyny proste konstrukcyjnie, łatwe w obsłudze i naprawie, a przede wszystkim tanie.



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



– Jestem w serwisie, to jestem w stu procentach pewny, że dostarczymy 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. **Jeżeli idzie o sprzedaż, to musimy być na miejscu.**

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 wytyczoną ścieżką i rozwijamy się, choć trzeba



Rozmowa z Lesławem Hołyszem,
prezesem zarządu i dyrektorem generalnym
firmy Dressta Sp. z o.o.

– Chciałbym przemierzać trasy w pobliżu Lasów Janowskich ze wspaniałymi widokami, to przyznaję, że myśli zaczynają krążyć wokół spraw zawodowych. **Moja siostrzenica powiedziała mi nawet ostatnio, że trudno rozmawiać ze mną na inne tematy niż maszyny budowlane.** Chyba ma rację, bo czasem miewam nawet sny, w których pojawia się ciężki sprzęt.

Nyrci zaczęli przechodzić załamanie. Co prawda to nic nowego, jesteśmy przygotowani, że gorsze okresy cyklicznie przeplatają się z lepszymi, kiedy to sprzedaż szybko rośnie. **Kryzys, którego skutki wszyscy odczuwamy do dziś okazał się jednak niezwykle głęboki.** Myślę nawet, że przeciętny użytkownik maszyny nigdy nie zdawał sobie do końca sprawy z powagi sytuacji.

Rozmowa z Markiem Wiąckim,
prezesem zarządu
firmy Amago Sp. z o.o.



Wracając do nowej siedziby, a Pan kreślił dalekosiężne plany. Tymczasem nastąpił kryzys. Może zatem nie warto pytać, na ile udało się Panu zrealizować zamiary?

– Pewnie Pana zaskoczę, ale jeszcze do lutego tego roku specjalnie nie odczuwaliśmy skutków kryzysu.

– Jego firmy wypracowuje serwis, to czy nie jest w niej przypadkiem coś nie tak z działem sprzedaży? Zgadza się, że trudno dziś znaleźć kupca na maszynę, szczególnie nową. **Nielatwo jednak także zarabiać na serwisie, zarówno w okresie gwarancji, jak i po niej.** Liczba maszyn Hyundai eksploatowanych w Polsce nie jest jeszcze wysoka, a przy tym

Rozmowa z Małgorzatą Kulis,
Dyrektorem Zarządzającym
Volvo Truck Center Polska



– **Pani lubi ciężkie pojazdy i maszyny?**

– Nawet bardzo. Fascynowały mnie od dziecka, wielkie ciężarówki i koparki. **Myślę, że moja mama miała ze mną przystawiony krzyż pański, bo zdecydowanie bardziej niż lalki pociągaly mnie terenowe zalecia, na przykład wspinaczka po drzewach.** **Nauką się do pełnienia po...** **Łam przekonywać, że znam się na rzeczy i potrafię skutecznie walczyć ze stereotypami.** **Początkowo niektórzy reagowali na moją nominację zdziwieniem, no bo co kobieta może wiedzieć o samochodach, skrzyniach biegów czy silnikach?! Nigdy mnie to jednak nie zrażało, byłam konsekwentna starając się**



Rozmowa z Takahide Oshitani,
dyrektorem zarządzającym
Komatsu Poland Sp. z o.o.

– **W ramach wywiadu, jakiego udzielił Pan w Waszej gazecie kilka lat temu? Też go przeczytałem przygotowując się do dzisiejszej rozmowy. No cóż, czas nie stoi w miejscu.** **Polska jest dziś zupełnie innym krajem niż ta z roku 1996, kiedy to po raz pierwszy gościłem w Warszawie.** **Pracując w Polsce byłem świadkiem wielu diametralnych zmian.** **Polska zmieniała się na naszych oczach uodabniając się do...**

– **To chyba jedno z trudniejszych wyzwań, jakie czekało Pana w Polsce?**

– **Macie Panowie rację. Chodziło o to, żeby mieszkanie spodobalo się mojej małżonce, a mnie było na nie stać.**

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.** **Długość...**



Georg Moller - komisarz monachijskich targów Bauma

– **Nasza aktywność poza granicami Niemiec będzie w przyszłości generalnie zyskiwać na znaczeniu, a Bauma Chińska pokazuje dobitnie, że takie podejście jest ze wszech miar słuszne.** **W stosunku do Bauma w Monachium targi organizo-**

Rozmowa z Robertem Wroną,
przedstawicielem koncernu CNH w Polsce
odpowiedzialnym za markę CASE



– **nie uważam, nie można mówić o swoistej karze czy** **rost przeciwnie.** **Jeżeli się dostaje pod opiekę ry-**

nek, na którym sprzedaje się mało, albo w ogóle nic, to można to potraktować jako prezent. **Każdy rynek ma swój potencjał, można zatem sprawdzić swoje umiejętności.** **Można odnieść sukces, jeżeli uda się zwiększyć sprzedaż.** **Trzeba tylko lubić trudne wyzwania.** **Uważam też, że opieka nad chłonnym, ustabilizowanym i sprawnie funkcjonującym rynkiem nigdy nie**

dawcy nie zawsze oznaczać musi konflikt z dystrybutorem, czy użytkownikiem maszyny. **W końcu przecież idealne dla wszystkich jest zadowolenie klientów.** **Obojętne, czy to się komuś podoba, czy nie.** **Nigdy nie dążę do konfliktu, ani tym bardziej jego eskalacji.** **Różnica zdań rodzi dyskusję, z której może**

SITECH Poland – nowy przedstawiciel Trimble

W grudniu ubiegłego roku firma SITECH Poland przejęła pieczę nad działem Inżynierii Łądowej koncernu Trimble. Zmiana podyktowana została chęcią zoptymalizowania obsługi obecnych i przyszłych użytkowników systemów technologii budowlanych

Reorganizacja dotyczy systemów sterowania maszynami, systemów do rozkładania nawierzchni asfaltowych, pozycjonowania oraz ważenia i monitorowania. Zmiana nie wiąże się z jakimkolwiek niedogodnościami dla użytkowników sprzętu Trimble. Wprost przeciwnie, oprócz tego, że jak dotychczas korzystać będą oni nadal ze wsparcia zajmujących się tymi produktami tych samych fachowców, czerpać będą dodatkowe korzyści. Lepiej funkcjonować mają bowiem serwis i dział szkoleń. SITECH Poland zatrudnia w chwili obecnej dziewięciu inżynierów wsparcia, którzy służą pomocą w rozwiązywa-

niem maszynowym, pracownikach biura budowy oraz kierownikach robót. Istotne jest, że szkolenia są przygotowane indywidualnie, zgodnie z potrzebami konkretnego użytkownika. Często prowadzone są bezpośrednio na placu budowy. Rozpoczynają się w momencie sprzedaży sprzętu, tak aby natychmiast po uruchomieniu mógł on być należycie obsługiwany. Klienci SITECH Poland objęci są oczywiście pełną opieką wsparcia technicznego w trakcie eksploatacji sprzętu, tak by wyeliminować ryzyko dezorganizujących prac przestojów.

SITECH Poland zamierza konsekwentnie propagować korzy-

ści łatwą obsługą, możliwością pełnej modernizacji oraz elastycznością w zakresie wymogów i zastosowań na placu budowy. Na przykład właściciele koparek, którzy dopiero stawiają pierwsze kroki w pracy z systemami kontroli nachylenia, mogą na początek wybrać opisywany już na naszych łamach

wet na ekstremalnie trudne warunki panujące na placach budowy. Oczywiście, w trakcie eksploatacji może przydarzyć się awaria czy uszkodzenie mechaniczne sprzętu. W takim przypadku każdy z użytkowników systemów sterowania maszynami Trimble liczyć może na wsparcie techniczne. Oferuje je wspomniane Centrum Serwisowe firmy SITECH Poland prowadzącej autoryzowaną, certyfikowaną działalność serwisową dla systemów sterowania maszynami, tachimetrów i odbiorników GPS marki Trimble.



Cele są jasno sprecyzowane. SITECH Poland, której zależy na współpracy z użytkownikami maszyn budowlanych wszelkich marek chce osiągnąć pozycję lidera rynku

niu problemów, na jakie napotkać mogą użytkownicy sprzętu Trimble.

SITECH Poland rozpoczyna działalność w nowej siedzibie przy ulicy Wadowickiej 6 w Krakowie. Mieści ono między innymi nowoczesne, doskonale zorganizowane Centrum Szkoleniowe. Z pewnością umożliwi ono zintensyfikowanie działalności dydaktycznej. Szkolenia organizowane są z myślą o operatorach, geodetach, zarządzających par-

ści wynikające z użytkowania systemów technologii budowlanych Trimble. SITECH Poland prowadzi rozmowy o współpracy z ośrodkami szkolącymi operatorów maszyn budowlanych. Oferuje ich wyposażenie w symulatory pracy Trimble GCS900 Grade Control System. SITECH Poland podkreśla, że systemy Trimble można dowolnie rozbudowywać. Trimble ma w swojej ofercie różnorodne systemy sterowania maszynami. Każdy z nich odznacza



Systemy technologii budowlanych Trimble pozwalają zoptymalizować pracę każdego placu budowy, od najmniejszego po największe...

łatwy w obsłudze model GCSFlex. Możliwość jego modyfikacji obniża ryzyko, że z czasem okaże się on przestarzały, a tym samym bezużyteczny. Mniejsze firmy mogą najpierw zainstalować system o konfiguracji dostosowanej do ich aktualnych potrzeb, a w przyszłości rozbudować go o bardziej zaawansowane rozwiązania, takie jak posiada wspomniany Trimble GCS900 Grade Control System. Jego zaawansowane funkcje pozwalają mniejszym wykonawcom pracować nad bardziej skomplikowanymi zadaniami budowlanymi wymagającymi projektowania 3D.

Produkty firmowane marką Trimble – choć niezwykle precyzyjne – nie są wcale delikatne. Wprost przeciwnie, wszystkie urządzenia słyną z solidności wykonania i odporności na-

Dyrektor Generalny SITECH Poland Wojciech Żarnowski, człowiek znający doskonale branżę, jest przekonany, że zmiany organizacyjne szybko przyniosą efekty w postaci dalszego podniesienia jakości oferowanych usług i stopnia znajomości nowoczesnych technologii budowlanych Trimble: – *Tworzymy silnie zmotywowany zespół fachowców z wieloletnim doświadczeniem. Zmiany organizacyjne ułatwią nam zrealizowanie naszego celu. Chcemy w jak najkrótszym czasie stać się niekwestionowanym liderem rynku. Obiecuję, że o efektach naszych działań będziemy na bieżąco informować czytelników w kolejnych wydaniach „Pośrednika Budowlanego”.*



www.sitech-poland.pl

TECHNOLOGIA PLACU BUDOWY

Dostarczamy narzędzia, które zrewolucjonizują Twoje roboty budowlane

Trimble oraz SITECH Poland przedstawiają SITECH – Twojego dostawcę technologii budowlanych

Twój nowy lokalny dostawca technologii budowlanych SITECH oferuje najbardziej kompleksową gamę produktów pomiarowych na rynku. Doświadczeni profesjonalści SITECH służą radami w zakresie doboru technologii do indywidualnych potrzeb, oferują lokalną obsługę klienta, spersonalizowane szkolenia i wsparcie techniczne dla rozwiązań technologicznych marki Trimble, takich jak systemy sterowania maszynami. Najbardziej niezawodne i wytrzymałe technologie budowlane dostępne już dziś!

Kompletny pakiet

Technologie budowlane zmieniają sposób w jaki prowadzisz roboty. Zwiększają Twoją efektywność i precyzję oraz obniżają koszty operacyjne. Odwiedź już dziś Twojego lokalnego dystrybutora SITECH, aby przeprowadzić kompleksową analizę przepływu pracy i dowiedzieć się, w jaki sposób rozwiązania technologiczne lidera rynku pozwolą zwiększyć Twoją produktywność.

 **Trimble.**

Autoryzowany Dystrybutor

www.SITECH-POLAND.pl

Twój dostawca technologii budowlanych

SITECH Poland | ul. Wadowicka 6 | 30-415 Kraków | biuro@sitech-poland.pl



Caterpillar ulepszył koparko-ładowarki

Koparko-ładowarki Caterpillar Serii E stanowiły na tyle udaną konstrukcję, że ich modernizacja nie byłaby jeszcze długo potrzebna. Jednak konieczność zastosowania silników spełniających wymogi najnowszych norm emisji spalin wymogła wprowadzenie na rynek nowej Serii F...

Zmiany konstrukcyjne nie ograniczyły się jednak wyłącznie do jednostki napędowej i układu chłodzenia. Nowe modele – 428F i 432F – cechują lepsze parametry robocze – a tym samym wydajność, poprawiona widoczność z kabiny i łatwiejszy dostęp do punktów serwisowych. Producent podkreśla,

szyna może pracować w pełni bezpiecznie nawet w najtrudniejszych warunkach. Elektroniczny układ ograniczający model obrotowy zastosowany w modelu 432F ułatwia sterowanie przy niższej prędkości obrotowej silnika, co w jeszcze większym stopniu zwiększa produktywność oraz wygodę operatora.

przechylenia łyżki zmieniono konstrukcję ramion wysięgnika. Zwiększono o trzy procent maksymalną wysokość sworznia oraz zrzutu. W rezultacie udźwig maszyny w porównaniu z modelami poprzedniej generacji zwiększył się o nawet piętnaście procent. Dodatkowo zmiany w konstrukcji wysięgnika ładowarki, takie

maszyną i ma wpływ na ograniczenie zużycia paliwa. Jest to możliwe dzięki dopasowaniu wydatku układu hydraulicznego do potrzeb wynikających z wykonywania konkretnego zadania. Wąski profil wysięgnika zapewnia operatorowi optymalną widoczność na osprzęt, nie przesłania również obszaru roboczego z tyłu maszyny.

Specjalny stopień zamontowany na przednim błotniku ułatwia operatorowi bezpieczny dostęp do punktów codziennej obsługi oraz kontrolę poziomu płynów eksploatacyjnych. Dzięki zmienionej



Wysięgnik o kształcie typowym dla koparek doskonale sprawdza się podczas pracy. Maszyna może kopać na głębokość wynoszącą nawet 4.306 mm



Zmiany konstrukcyjne wysięgnika sekcji ładowarkowej pozwoliły na zwiększenie udźwigu maszyny aż o piętnaście procent

że udoskonalony układ przeniesienia napędu podnosi ekonomikę eksploatacji maszyn. Nabywca modelu 428F wybrać może wersję wyposażoną w skrzynię biegów Powershift lub w przekładnię automatyczną. Model 432F wyposażono również w przekładnię hydrokinetyczną o zmienionej konstrukcji, która zapewnia większą wydajność podczas prac załadunkowych i przejazdów.

W obu modelach z Serii F przeznaczonych na rynki Unii Europejskiej są standardowo montowane hamulce ze wspomaganiami. Charakteryzują się one większą skutecznością. Dzięki temu ma-

Nowej generacji przekładnia hydrokinetyczna ze sprzęgłem blokującym jest dostępna opcjonalnie we wszystkich modelach z funkcją automatycznej zmiany biegów. Zastosowanie tego rozwiązania umożliwia ograniczenie zużycia paliwa i zwiększenie średniej prędkości przejazdów, także po drogach. Ma to niebagatelny wpływ na podniesienie ogólnej produktywności maszyn.

W nowych modelach z Serii F zastosowano rozwiązania techniczne pozwalające znacząco zwiększyć wydajność sekcji ładowarkowej. Zarówno w wersji z pojedynczym, jak i podwójnym silnikiem

jak zastosowanie pojedynczego silownika wywrotu i ramion równoległych, pozwoliły nie tylko poprawić parametry robocze sekcji ładowarkowej, ale także widoczność z przodu maszyny. Zmodernizowany wysięgnik zapewnia także lepsze utrzymywanie urobku w łyżce nawet podczas szybszych przejazdów po nierównym terenie. Dzięki opadającej linii pokrywy silnika operator ma lepszą widoczność na osprzęt ładowarkowy.

Zastosowanie wysięgnika o kształcie typowym dla koparek poprawia parametry maszyn w zakresie sił odspajania. Układ wykrywania obciążenia ułatwia sterowanie

konstrukcji pokryw bocznych ich demontaż nie wymaga użycia narzędzi. Ułatwia to dostęp mechanikom do komory silnika i układu chłodzenia. Odchylane chłodnice umożliwiają ich łatwiejsze czyszczenie z pyłu, zapewniając tym samym w pełni efektywne działanie.

Zmiana konstrukcji zbiornika hydraulicznego wyposażonego w filtr ssący umożliwiła zastosowanie wymiennego wkładu o większej powierzchni. Dzięki temu wzrasta niezawodność tego newralgicznego układu, a tym samym bezawaryjność maszyn.



KALKULACJA Z KORZYŚCIĄ DLA CIEBIE



+ DODAJEMY
OPCJE

÷ DZIELIMY
CENY

X MNOŻYMY
TWÓJ ZYSK

**KUP KOPARKO-ŁADOWARKĘ
CAT SERII F, a za jedyne 750€**

dokupisz komplet 3 tyżek oraz roczny
abonament monitoringu maszyny
Product Link.*

Więcej szczegółów u przedstawicieli
i w oddziałach BM w całej Polsce.

* Oferta limitowana

1500€

+

1500€

=

750€

ZA ZESTAW
3 ŁYZEK
(305mm, 610mm, 1600mm)

ZA SYSTEM
MONITORINGU
MASZYN
PRODUCT LINK
Z ROCZNYM ABONAMENTEM

**TWOJA CENA
WSZYSTKICH DODATKÓW**

www.b-m.pl



Bergerat
Monnoyeur

CAT

Mecalac MCR – inspiracja i fascynacja

Szybkie koparki gąsienicowe MCR przebojem wkraczają na światowe rynki. W Europie, Afryce Północnej oraz Australii stale rośnie grono zadowolonych użytkowników tych wyjątkowych maszyn. Wielofunkcyjność i szybkość to podstawowe zalety tych niesamowitych maszyn...

Trzy modele gamy MCR to w pełni obrotowe koparki o ciężarze roboczym 6, 8 i 10 ton. Maszyny wyposażone w podwozie gąsienicowe i gumowe gąsienice spełniają rolę:

- midikoparki gąsienicowej, dla której kopanie to główna i podstawowa sfera działania,
- ładowarki o imponującym zasięgu roboczym i możliwością obrotu o 360°,
- ładowarki burtowej o wysokiej mobilności,

MECALAC wysięgnikowi wyposażonemu w aktywne szybkozłączce. Umożliwia ono wymianę osprzętu w kilka sekund bez konieczności opuszczania kabiny.

Wyjątkowo wydajny wysięgnik – idealny w przypadku pracy w wąskich przestrzeniach miast, w tunelach lub przy układaniu kabli i rur w pobliżu maszyny – czyni z tej maszyny niespotykane sprawnie urządzenie. Opatentowana konstrukcja wysięgnika była doskona-

ne w opatentowany system blokady hydraulicznej.

Koparka MCR jest o wiele szybsza od konkurencyjnych maszyn typu gąsienicowego. Osiągnięcie niespotykanej prędkości 10 km/h (średnia prędkość dla tej kategorii wy-

Kratownica dachowa i reflektory umieszczone na górze kabiny stanowią wyposażenie standardowe. Klimatyzacja jest opcją wyposażeniową. Kabina zamocowana jest na specjalnych elastycznych poduszkach skutecznie niwelujących wibracje.

Sterowane elektronicznie czterocylindrowe silniki Cummins wyróżniają się zwartymi gabarytami, niewielką masą, a przede wszystkim mocą. Jednostki te wyposażone w układ Common Rail o ci-



Wysięgnik o unikatowej konstrukcji czyni z koparki MCR niespotykane sprawnie urządzenie pozwalające na precyzyjne operowanie osprzętem roboczym

- nośnika typu „podnieś i przewieź”, który dzięki układowi kinematycznemu wysięgnika może przemieszczać ładunki o dużej masie,
- nośnika wszelkiego osprzętu (także obcego), który maszyna jest w stanie unieść i zasilić z własnego układu hydraulicznego. Maksymalną wszechstronność maszyny MCR osiągają nie tylko dzięki innowacyjnemu napędowi gąsienicowemu z lemieszem wspierającym tyżkę ładowarkową, ale także dzięki charakterystycznemu dla wszystkich koparek

na przez ponad trzydzieści pięć lat w celu osiągnięcia optymalnych parametrów pracy z tyżką koparkową, ładowarkową i widłami do załadunku. Środkowa część wysięgnika jest łamana, co pozwala operować osprzętem równolegle do maszyny. Silowniki wysięgnika wyposażone są w zamki bezpieczeństwa, które gwarantują utrzymanie ładunku w zadanej pozycji, nawet w przypadku awarii węży hydraulicznych. Na końcu wysięgnika zainstalowane jest aktywne szybkozłączce wyposażo-



Kabiny koparek MCR posiadające certyfikat FOPS ROPS imponują przestrznością, zapewniają dobre doświetlenie i doskonałą widoczność

nosi poniżej 5 km/h) jest możliwe dzięki zastosowaniu przekładni hydrostatycznej z zamkniętym podwójnym obwodem. Kolejny opatentowany system został zaprojektowany tak, by umożliwić równomierne rozłożenie sił przenoszonych czołowo przez lemiesz na ramę główną, bez wpływu na wysięgnik i samą wieżę maszyny. Tył kabin koparek MCR tylko nieznacznie wystaje poza obrys gąsienic. Opcjonalnie zastosować można dodatkową przeciwwagę, co zapewnia optymalną stabilność. Kabiny posiadające certyfikat FOPS ROPS imponują przestrznością, zapewniają dobre doświetlenie i doskonałą widoczność. Efekt ten uzyskano dzięki zwężeniu słupków i zastosowaniu klejonych szyb bez widocznych uszczelk.

śnieniu wtrysku do 1.100 barów i turbosprężarkę z zaworem westgate zapobiegającym skokom ciśnienia spełniają normy emisji spalin bez stosowania systemu recyrkulacji spalin (EGR). Stworzenie manipulatorów sterujących umożliwiających intuicyjną obsługę licznych funkcji maszyn MCR nie było łatwym przedsięwzięciem. Konstruktorzy firmy MECALAC wywiązali się jednak z tego zadania celująco. Koparki MCR są wprost stworzone, by pracować tam, gdzie zastosowanie konwencjonalnych maszyn jest mało efektywne. Potrafią jednocześnie inspirować i fascynować nie tylko coraz szersze grono swych użytkowników, ale również miłośników maszyn budowlanych.



www.mecalac.pl

seria MCR stworzona by **wygrywać**



Camoplast Solideal – szacunek dla środowiska

Działania na rzecz ochrony środowiska naturalnego są widoczne w wielu dziedzinach działalności przemysłowej, również przy produkcji ogumienia. Grupa Camoplast Solideal kładzie duży nacisk na ten aspekt wywiązując się ze zobowiązań do respektowania przepisów prawa oraz innych wymogów mających zastosowanie w jej działalności

Grupa Camoplast Solideal każdego roku monitoruje wpływ swoich działań na środowisko naturalne, określając jednocześnie cele w dążeniu do ciągłego udoskonalania i zapobiegania powstawania zanieczyszczeń przemysłowych oraz promując swoje osiągnięcia w tej dziedzinie. Mając na uwadze dobro środowiska naturalnego Camoplast Solideal produkuje opony o bardzo wysokiej wytrzymałości i trwałości, co przekłada się na ograniczenie częstotliwości ich wymiany. Komponenty do produkcji ogumienia są dobierane

w myśl zasady, by zawierały możliwie jak najmniej środków niepożądanych mogących przynieść szkody środowisku naturalnemu.

Specjalnie dobrane mieszanki gumowe redukują opory toczenia wpływając na mniejsze zużycie paliwa, a w konsekwencji na spadek emisji



SZACUNEK DLA ŚRODOWISKA

Trwałe opony = rzadsza wymiana

Zredukowanie tarcia = mniejsze zużycie energii

Mniejsze zużycie energii = mniejsza emisja CO₂

toksycznych spalin, przede wszystkim CO₂.

Namacalnym działaniem każdej firmy na rzecz poszanowania środowiska naturalnego jest optymalizowanie procesu odbioru zużytych opon w celu ich przetworzenia. Odzyskane w ten sposób surowce pozwalają oszczędzać zasoby naturalne.

Camoplast Solideal zamierza konsekwentnie kontynuować swoje działania, tak by nadal zasługiwać na miano organizacji społecznie odpowiedzialnej. Wszelkie inicjatywy na rzecz poszanowania środowiska naturalnego firma promuje także poprzez zwracanie uwagi na aspekty ochrony zdrowia i podnoszenie jakości życia pracowników oraz społeczności lokalnej, uwzględniając środowisko pracy oraz warunki życia ludzi.



www.camoplastsolideal.com/pl/

Wysokiej jakości opony do maszyn budowlanych i drogowych



SOLIDEAL POLSKA S.A.

ul. Trakt Brzeski 35, 05-077 Warszawa,
tel. 22 783 35 90, fax 22 783 35 82,
biuro@solideal.pl

www.camoplastsolideal.com/pl/



**camoplast
solideal**

POJAZDY BUDOWLANE



◀ 36. Graco zabudowuje dla „budowlanki”



Nowy Trakker żadnej budowy się nie boi 38. ▶



◀ 40. Volvo na pięciu osiach zdało egzamin celująco!

Dakar 2014 – trzy pojazdy IVECO w pierwszej dziesiątce 41. ▶



NOWY TRAKKER E6

MAKSYMALNA NIEZAWODNOŚĆ
JEST MOŻLIWA

IVECO

WWW.IVECO.PL

Graco zabudowuje dla „budowlanki”

Oprócz działalności handlowej firma Graco wykonuje też specjalistyczne zabudowy samochodów ciężarowych ze zintegrowanymi urządzeniami przeładunkowymi firmy Palfinger. Zabudowy powstają w należących do Graco warsztatach w Gliwicach i podwarszawskim Płochocinie

W zakresie maszyn produkowanych przez firmę Palfinger przeznaczonych do zabudowy na podwoziach samochodów ciężarowych Graco współpracuje z czołową krajową producentów nadwozi, a także firmami posiadającymi uprawnienia Urzędu Dozoru Technicznego do naprawy i konserwacji urządzeń poddozorowych. Graco pomaga w ustaleniu odpowiedniej kompletacji technicznej maszyn i dopasowuje urządzenia do podwozia. W ten sposób powstają pojazdy, które w najtrudniejszych warunkach pozwalają pracować

niom homologacyjnym w Instytucie Transportu Samochodowego, posiadają też świadectwa homologacyjne Ministerstwa Infrastruktury. Stanowiąc integralną część każdej zabudowy urządzenia Palfinger spełniają wymagania nowej Dyrektywy Maszynowej MD2006/42/EG, której rozwięciem jest obowiązująca norma EN 12999 określająca systemy maszyn przeładunkowych służące bezpieczeństwu użytkownika.

W październiku 2012 roku Graco uruchomiło kolejny zakład produkcyjno-serwisowy. Mieści się on w podwarszawskim Płochocinie.



Kompletnie zabudowane pojazdy przed główną siedzibą Graco w Płochocinie. Za chwilę wyruszą w podróż do odbiorców...

wydajnie i bezpiecznie. Kompletnie zabudowy pojazdów ciężarowych Graco wykonuje również we własnych zakładach produkcyjno-serwisowych. Pierwszy z nich działa od roku 2004 w Gliwicach. Posiada uprawnienia Urzędu Dozoru Technicznego do naprawy, modernizacji i konserwacji żurawi, dźwigników oraz podestów ruchomych. Kompletnie samochody ciężarowe zabudowywane tu w krótkich seriach poddawane są bada-

chocinie. Obiekt zlokalizowany dogodnie, bezpośrednio przy trasie Warszawa-Poznań, w odległości dziesięciu kilometrów od węzła Konotopa autostrady A2, składa się z doskonale wyposażonej hali serwisowo-produkcyjnej o powierzchni dwóch tysięcy metrów kwadratowych, magazynu wysokiego składowania oraz budynku biurowego mieszczącego centrum kompetencyjno-szkoleniowe. Organizowane są tu szkolenia dla operatorów

żurawi, które mają im pomóc w uzyskaniu uprawnień dozоровych. Na rozległym utwardzonym placu manewrowym odbywają się badania i odbiór techniczny żurawi oraz podestów roboczych.

Coraz liczniejszą grupę odbiorców pojazdów zabudowanych przez Graco stanowią firmy transportujące ma-

Żurawie Palfinger dzięki zastosowaniu zaawansowanych systemów zapewniają pełne bezpieczeństwo pracy operatora i innych osób znajdujących się w zasięgu maszyny. Elektronicznie sterowany system przeciwwprzeciężeniowy „Paltronic” ostrzega operatora o zbliżaniu się do maksymalnego momentu udźwigu i wyłącza żuraw w momencie jego przekroczenia. Układ ten współpracując z systemem kontroli podparcia HPSC zapewnia optymalne wykorzystanie udźwigu zależnie od stanu rozstawienia podpór.



W Płochocinie Graco dysponuje doskonale wyposażoną halą serwisowo-produkcyjną o imponującej powierzchni dwóch tysięcy metrów kwadratowych

teriały budowlane. O funkcjonalności zamawianych przez nie rodzajów zabudowy stanowią żurawie Palfinger, których atutami jest szybkość, bezpieczeństwo i precyzja pracy. Funkcjonalność urządzeń zwiększa się dzięki możliwości zastosowania bogatego wyposażenia opcjonalnego oraz szerokiej gamy osprzętu roboczego. Graco oferuje chwytaki, kosze robocze, zawiesia, wciągarki, widły paletowe i świdy ziemne. Wśród firm z branży budowlanej stale rosnącą popularnością cieszą się żurawie hydrauliczne z rodziny High Performance. Ich cechą charakterystyczną jest duży moment udźwigu przy stosunkowo niewielkiej masie własnej.

System HPLS (High Power Lifting System) pozwala z kolei zwiększyć udźwig redukując prędkość roboczą poszczególnych ruchów urządzenia po osiągnięciu maksymalnego obciążenia. W ten sposób znacznie zmniejszają się obciążenia dynamiczne pochodzące od przemieszczanego ładunku. W przypadku pracy na granicy momentu udźwigu z pomocą operatorowi przychodzi system AOS (Active Oscillation Suppression), który ograniczając drgania żurawia spowodowane przemieszczaniem ciężkiego ładunku poprawia precyzję sterowania i zmniejsza obciążenia w jego układzie hydraulicznym.



www.graco.pl



- Pojazdy z żurawiami Palfinger



- Pojazdy z hakowcami Palfinger



- Pojazdy z bramowcami Palfinger



- Żurawie samojezdne Tadano



Projektowanie



Serwis stacjonarny



Serwis mobilny



Oryginalne części zamienne



Akcesoria hydrauliczne



Osprzęt roboczy do żurawi



Nowoczesny zakład produkcyjny w Płochocinie



Solidni i silni partnerzy

Nowy Trakker żadnej budowy się nie boi

Koncern Iveco zapewnia, że dla nowego Traktera nie ma przeszkód nie do pokonania ani granic, których nie byłby w stanie przekroczyć. Pojazd sprawdza się w każdym klimacie i w najtrudniejszym terenie, od zwykłych dróg asfaltowych aż po bezdroża rozległych placów budowy...

Nowy Trakker to pojazd sprawdzający się w najtrudniejszych warunkach roboczych. Auto zostało zbudowane tak, aby mogło być eksploatowane w różnych warunkach klimatycznych i w bardzo trudnym terenie. Jednocześnie odznacza się przy tym komfortem jazdy typowym dla pojazdu szosowego. Wytrzymałość ramy podwozia zawsze stanowiła jeden z najważniejszych atutów samochodów Iveco. Nie inaczej jest w Nowym Trakkerze. Pojazd ten wyposażono w podwozie ze stali o dużej wytrzymałości i różne rodzaje zawieszenia. Do wyboru jest zawieszenie mechaniczne z resorowaniem parabolicznym lub mechaniczne z resorowaniem półeliptycznym. Produkowane są także modele z zawieszeniem pneumatycznym, współpracującym z systemem ECAS.

Skrzynie biegów montowane w Nowym Trakkerze to jednostki 16-biegowe ZF charakteryzujące się wysokimi parametrami użytkowymi. Zapewniają niskie koszty serwisowania, mają podwyższone parametry wydajnościowe. Są to skrzynie o prostej obsłudze podnoszące łatwość prowadzenia dzięki układowi podwójnego „H”. Mechaniczna 16-stopniowa skrzynia biegów wyposażona jest w system wspomagania „servoshift” umożliwiający szybszą i bardziej precyzyjną zmianę biegów. Układ pneumatycznego wspomagania zmniejsza wysiłek, jaki kierowca musi włożyć w zmianę biegów o blisko pięćdziesiąt procent. Odległości między przełoženiami zostały zmniejszone o czterdzieści procent.

Nowy Trakker jest również dostępny w wersji wyposażonej w doskonałą technologicznie, w pełni zautomatyzowaną skrzynię biegów EuroTronic. W tej wersji dźwignia wyboru przełożenia jest wbudowana w kolumnę kierownicy. Obydwa rozwiązania korzystnie wpływają na wygodę prowadzenia pojazdu. Zalety wynikające ze stosowania automatycznej skrzyni biegów są niepodważalne. Po pierwsze ciężar

chowych, które z kolei jest wykorzystywane do spowalniania obrotów silnika i zwiększania siły hamowania. Konstrukcja turbiny i zintegrowanego zaworu upustowego umożliwia wytwarzanie wyższego ciśnienia doładowania nawet przy niskich obrotach silnika. Optymalizuje to moment obrotowy i poprawia ekonomikę zużycia paliwa. Jednak z chwilą osiągnięcia maksymalnego ciśnienia doładowania (odpo-

ograniczyć zużycie paliwa i skrócić do niezbędnego minimum czas przestoju podczas konserwacji i ewentualnych napraw. Gama silników Cursor wyróżnia się mniejszym ciężarem, wymaga niższych nakładów na serwis i obsługę (okresy międzyprzebiegowe wynoszą do 150 tysięcy kilometrów) i gwarantują wyższą niezawodność.

Technologia obróbki spalin Hi-eSCR (selektywna redukcja katalizacyjna) wykorzystująca płyn katalizujący (AdBlue) jest stosowana przez Iveco we wszystkich pojazdach średnich i ciężkich. Wydatnie zmniejsza koszty eksploatacji, głównie dzięki zmniejszeniu zużycia paliwa nawet o pięć procent.



Nowy Trakker jest specjalnie przystosowany do wykorzystania w zastosowaniach budowlanych. Ogromna liczba dostępnych konfiguracji sprawia, że każdy użytkownik z tej branży znajdzie optymalne dla siebie rozwiązanie

przekładni, w porównaniu ze skrzynią manualną, jest mniejszy o 60 kg. Po wtóre mniejsze są też jej wymiary zewnętrzne, a liczba połączeń pneumatycznych i elektrycznych znacznie ograniczona. CEB (Combined Engine Brake) to wspomagany hamulec silnikowy łączący w swojej konstrukcji dwie funkcje – dekompresję oraz dławienie spalin. Jego działanie polega na wykorzystaniu zaworu motylkowego, który umieszczony jest w kolektorze wdechowym wytwarzającym ciśnienie zwrotne gazów wyde-

wiadającego wysokim obrotem) niezbędna jest mechaniczna ochrona silnika i samej turbiny. Zadanie to spoczywa na układzie zaworu upustowego, który ogranicza ciśnienie w turbinie i utrzymuje je na stałym poziomie, stopniowo uwalniając nadmiar gazów bezpośrednio do kolektora wylotowego. Stosowane w Nowym Trakkerze silniki Cursor z turbiną o zmiennej geometrii zapewniają najlepszą w swojej klasie moc i moment obrotowy. Zastosowane w nich rozwiązania technologiczne pozwalają

Istotne zmiany w Nowym Trakkerze dotyczą kabiny. Zastosowano tu rozwiązania zapożyczone z ciężkich Stralisów szosowych – Hi-Street i Hi-Road. Szoferka wyposażona w urządzenia telematyczne została zaprojektowana pod kątem zwiększenia komfortu pracy i przebywania w jej wnętrzu, czyli czynników uznawanych za fundamentalne dla wydajności oraz bezpieczeństwa. Nowe resorowanie kabiny w sposób istotny podnosi komfort pracy kierowcy.



www.iveco.pl

NOWY TRAKKER E6



MAKSYMALNA NIEZAWODNOŚĆ JEST MOŻLIWA

- + Hi-Reliability: najwyższa niezawodność i wytrzymałość solidnej ramy z elastycznej stali o wysokiej wytrzymałości
 - + Hi-Performance: najlepsze osiągi dzięki 8 - i 13-litrowym silnikom Cursor Euro VI
- + Hi-Versatility: największa wszechstronność konfiguracji pojazdów umożliwiająca dopasowanie konstrukcji do dowolnego zastosowania
 - + Hi-Design: najnowsze elementy stylizacyjne kabiny
- + Hi-Comfort & Ergonomia: najwyższy komfort i ergonomia zarówno kabiny jak i tablicy rozdzielczej

IVECO

WWW.IVECO.PL

Volvo na pięciu osiach zdało egzamin celująco!

W ekstremalnie trudnych warunkach terenowych Volvo Group Trucks przeprowadziło udany test swego najnowszego pojazdu przeznaczonego do pracy w kopalniach surowców skalnych



Dzięki znacznemu zwiększeniu ładowności nowy samochód Volvo może stanowić alternatywę dla tradycyjnie stosowanych w kopalniach surowców skalnych wozideł sztywnoramowych

Przed dziewięcioma laty w jednej z największych w Polsce kopalni wapienia firma Budopol rozpoczęła eksploatację samochodów ciężarowych Volvo, które zastąpiły wykorzystywane tu wcześniej do przewozu urobku wozidła przegubowe i sztywnoramowe. Zwyciężyła ekonomika eksploatacyjna, pojazdy Volvo od początku odznaczały się bowiem niską awaryjnością oraz stosunkowo niskim zużyciem paliwa. W trudnych warunkach panujących w kopalni pokonują one corocznie dystans blisko 70 tysięcy kilometrów przewożąc 400 tysięcy ton kamienia. Pojazdy przemieszczają się z ładunkiem piętnastu ton głównie po nierównych drogach szutrowych, na których spadki dochodzą do 11%. Sprawia to, że cała ich konstrukcja i zawieszenie poddawane są nie-

ustannie ekstremalnym obciążeniom. Piotr Smolarczyk, prezes zarządu firmy Budopol, użytkującej dwadzieścia takich aut, twierdzi, że mimo intensywnej eksploatacji w tak trudnym terenie, spisują się one doskonale. Chcąc skorzystać z doświadczeń firmy Budopol, Volvo Group Trucks postanowiło

przeprowadzić testy swego najnowszego modelu FMX z pięcioosiowym podwoziem na sprawdzonym terenie kopalni surowców skalnych. Już pierwszy dzień spędzony na obserwacji zachowania pojazdu przemierzającego regularnie siedmiokilometrową trudną trasę o różnicy poziomów dochodzących do stu



Siedmiokilometrową trasę od ściany do kruszarni w pełni załadowany pojazd pokonywał ze średnią prędkością około 30 km/h

metrów, przekonał o jego zaletach. Dzięki konfiguracji napędowej 10x4 nowy FMX transportować może 44 tony surowca. Na załadowanie skrzyni ładunkowej do pełna wystarczyły zaledwie trzy łyżki ładowarki. Trasę od ściany do kruszarni samochód pokonywał ze średnią prędkością około 30 km/h. Przejazd wraz z załadunkiem oraz rozładunkiem zajmował mu około dwudziestu minut.

Nowe Volvo FMX napędza trzynastolitrowa jednostka o mocy 500 KM cechująca się bardzo dobrą ekonomiką paliwową oraz doskonałymi osiąganiami. Sprawia to, że nawet w pełni załadowany pojazd radzi sobie bez najmniejszego trudu ze stromymi podjazdami. Silnik ma duży moment obrotowy już przy niskich prędkościach obrotowych. Maksimum momentu dostępne aż do prędkości obrotowej maksymalnej mocy. Podczas testów ciężki pojazd imponował zwrotnością, co jest olbrzymią zaletą szczególnie na dole wyrobiska, gdzie nie ma dróg technologicznych, a przestrzeń do manewrów jest mocno ograniczona. Opuszczana i skrętna piąta oś zapewnia niewielki promień skrętu oraz podnosi stabilność samochodu podczas rozładunku.

Testy potwierdziły, że dzięki znacznemu zwiększeniu ładowności nowy samochód Volvo może się przyczynić do znacznego obniżenia kosztów transportu surowca, a tym samym stanowić alternatywę dla tradycyjnie stosowanych w kopalniach surowców skalnych wozideł sztywnoramowych. Taką też opinię wyraził prezes Budopolu Piotr Smolarczyk. Może zatem wycofywane stopniowo z eksploatacji wysłużone pojazdy Volvo będą w przyszłości zastępowane właśnie nowym pięcioosiowym Volvo FMX?



www.volvotrucks.com

Dakar 2014 – trzy pojazdy IVECO w pierwszej dziesiątce

W tegorocznej edycji Rajdu Dakar Holender De Rooy za kierownicą IVECO Powerstar do ostatniej chwili toczył walkę o zwycięstwo. Dopiero pod koniec rajdu musiał uznać wyższość Andrieja Karginowa prowadzącego rosyjskiego Kamaza. Drugie miejsce w imprezie tej rangi stanowi wspaniałe potwierdzenie niezawodności pojazdów marki IVECO

Historia rajdu Paryż-Dakar sięga roku 1977, ale pojazdy ciężarowe wzięły w nim udział po raz pierwszy dwa lata później. W roku 1982 przygodę z rajdem, jako partner techniczny, rozpoczęło także IVECO. W edycji 2011 rozgrywanej w Ameryce Południowej firma wystawiła oficjalny zespół fabryczny.

Rok później IVECO dzięki Gerardowi De Rooy i jego zespołowi odniosło fantastyczny sukces. Kierowcy jego zespołu zajęli pierwsze, drugie i szóste miejsce w klasyfikacji ogólnej. W tym roku bliski powtórzenia sukcesu był Gerard De Rooy, który dosłownie o włos przegrał walkę o zwycięstwo. Bezpośrednio po ukończeniu ostatniego etapu rajdu Dakar 2014 Gerard de Rooy powiedział: – *To był ciężki test. Wspólny start pojazdów ciężarowych i osobowych nie był dobrym pomysłem. Dotyczy to także ubiegłorocznej edycji, co sygnalizowaliśmy A.S.O. (Amaury Sport Organisation). Tak czy owak zrobiłem wszystko, co w mojej mocy. Zabrakło niewiele. Mimo to możemy być bardzo zadowoleni z zespołu, ciężarówek IVECO i naszych wyników.*

Godne podkreślenia jest także, że wszystkie pojazdy IVECO, które wystartowały na początku stycznia z Rosario, dotarły do mety w Valparaiso. Ten świetny wynik potwierdza niezawodność, efektywność i wytrzymałość samochodów uczestniczących w rajdzie. Wszystkie trzy auta IVECO biorące udział w rajdzie były standardowymi pojazdami. Ich konstrukcję dostosowano jednak do ekstremalnych warunków panujących na trasie.



Zespół fabryczny IVECO kończy imprezę w dobrych nastrojach...

Edycja 2014 rajdu Dakar była szczególnie wymagającym testem dla IVECO. Marka zdała go celująco potwierdzając solidność swoich po-

jazdów poddawanych wszelkiego rodzaju ekstremalnym obciążeniom. Pojazdy rywalizujące w rajdzie Dakar 2014 wyposażone były w silniki

Cursor 13 o pojemności 13 litrów. Jednostki napędowe rozwijają moc 900 KM i 1.100 Nm maksymalnego momentu obrotowego przy 3.800 obr./min. Wysoka moc, elastyczność, maksymalna solidność wykonania oraz niezawodność to główne cechy tych silników, w których zastosowano te same rozwiązania techniczne, co w jednostkach zgodnych z normą Euro VI, przeznaczonych do zastosowania w ciężkich pojazdach IVECO.

Dakar, najslynniejszy rajd terenowy, przyciągający uwagę milionów kibiców, rozpoczął się 5 stycznia w Rosario w Argentynie i zakończył w sobotę, 18 stycznia w Valparaiso w Chile. Tegoroczna edycja była najdłuższa od czasu przeniesienia imprezy do Ameryki Południowej. Trasa liczyła łącznie ponad 9.000 kilometrów, z czego 5.000 stanowiły odcinki specjalne. Trasa składała się z 13 etapów i prowadziła między innymi przez najwyższe pasmo Andów Boliwijskich.



Zdobywca drugiego miejsca, Gerard de Rooy na trasie tegorocznego rajdu Dakar

Końcowa klasyfikacja Rajdu Dakar 2014

| | |
|-----------------------------|-------------|
| 1. Andriej Karginow (KAMAZ) | 55h 00m 28s |
| 2. Gerard De Rooy (IVECO) | 55h 03m 39s |
| 3. Eduard Nikołajew (KAMAZ) | 56h 35m 20s |
| 4. Dimitri Sotnikow (KAMAZ) | 58h 22m 38s |
| 5. Anton Szibałow (KAMAZ) | 59h 37m 53s |
| 6. Ales Loprais (TATRA) | 60h 04m 29s |
| 7. Hans Stacey (IVECO) | 60h 15m 25s |
| 8. Rene Kuipers (MAN) | 61h 31m 36s |
| 9. Marcel van Vliet (MAN) | 62h 07m 21s |
| 10. Pep Vila Roca (IVECO) | 62h 54m 03s |
| 22. Jo Adua (IVECO) | 77h 19m 26s |

MASZYNY I URZĄDZENIA
BUDOWLANE



Call the experts®

KOMATSU

Komatsu Poland Sp. z o.o.

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



MECALAC POLSKA Sp. z o.o.

oferuje:

- SPRZEDAŻ MASZYN NOWYCH I UŻYWANYCH
- SERWIS
- CZĘŚCI ZAMIENNE

w zakresie produkowanych:

- wielofunkcyjnych koparek kołowych i gąsienicowych
- 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



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 •



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

PRZESIEWACZE
I KRUSZARKI



KOMPLETNE
ZAKŁADY NA MOKRO



PODWOZIA GĄSIENICOWE



STABILIZACJA GRUNTU
ŁYŻKI PRZESIEWAJĄCO-KRUSZĄCE



ZĘBY, ZABEZPIECZENIA
LEMIESZE



SZYBKOZŁĄCZA



WÓZKI WIDLÓWE



ŁADOWARKI KOŁOWE



KRUSZARKI MOBILNE



ODDZIAŁY:

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

www.renox.pl

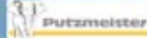
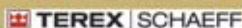


KURT KOENIG

Kierownik Spółdzielni Polska Sp. z o.o.

CZĘŚCI ZAMIENNE DO
MASZYN BUDOWLANYCH

GDAŃSK - OLSZTYN - GRUDZIĄDZ - GDYNIA



KONKURENCYJNE CENY
SPRZEDAŻ WYSYŁKOWA NA TERENIE CAŁEJ
POLSKI

serwis@kurt-koenig.com.pl
tel. 603 922 344

www.kurt-koenig.com.pl

posbud.pl
INFORMACJE DLA BUDOWNICTWA



EWPA®
MASZYNY BUDOWLANE

**CZĘŚCI ZAMIENNE
DO SILNIKÓW PRZEMYSŁOWYCH
I MASZYN BUDOWLANYCH**

BOMAG
FAYAT GROUP

ATLAS
WEYHAUSEN

TEREX

FERMEC
A Terex Company

SCHAEFF
TEREX

DEUTZ

Kubota

HATZ
CHRYSLER

MITSUBISHI

HONDA
MASZYNY I URZĄDZENIA

**FILTRY, CZĘŚCI SILNIKOWE,
ELEMENTY UKŁADÓW
HYDRAULICZNYCH, OPONY
PRZEMYSŁOWE, GAŚNIENICE**

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

Specjaliści od Filtracji



SF-FILTER

**Jedyny taki magazyn
w Polsce.**

Oferta ponad **80** marek
filtrów z jednego miejsca.
Aplikacje osobowe,
ciężarowe, maszyny
rolnicze i budowlane,
sprężarki, agregaty,
przemysł.

SF-FILTER Sp. z o.o.
ul. Towarowa 10, 59-300 Lubin
tel. +48 (76) 746 73 00
fax. +48 (76) 746 73 01
info@sf-filter.pl
www.sf-filter.pl

PRODUCENT
RÓWNIAREK DROGOWYCH **MISTA**
WIKI ZAŁOŻENIA 1981



**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
- OBRÓBKA MECHANICZNA KORPUSÓW SPAWANYCH I ODLEWANYCH, KÓŁ ZĘBATYCH, ŚLIMAKÓW I ŚLIMACZNIC, PIERSIENI, PŁASZCZYŹN, 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

FILTRY


**DO MASZYN
BUDOWLANYCH,
ROLNICZYCH
I SAMOCHODÓW
CIĘŻAROWYCH**




a CLARCOR company

Dostępne w sieci sprzedaży:
www.baldwinfiltry.pl


GENERALNY DYSTRYBUTOR

 **JOHN DEERE**




**WYSOKOPRĘŻNE
SILNIKI
PRZEMYSŁOWE**

CZĘŚCI ZAMIENNE



PRZEGLĄDY OKRESOWE
NAPRAWY GWARANCYJNE
I POGWARANCYJNE

HAMOWNIA SILNIKOWA



**REMONTY
KAPITAŁNE
SILNIKÓW**

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
www.silniki.info.pl

**Pamiętaj
o zamówieniu
bezpłatnej
prenumeraty!**

**maszyny
budowlane**
serwis i eksploatacja

www.posbud.pl

KATPOL
AUTORYZOWANY DYSTRYBUTOR FIRM:

GRAMMER

KAB//Seating

BE-GE

KATPOL
i inne...

Towarowa 5, 59-300 Lubin
tel. 76 746 17 00
www.katpol.com

IOW IOW SERVICE Sp. z o.o.
Kochlice, ul. Lubińska 1c
59-222 Milkowice
tel. +48 76 8522117
fax +48 76 8522119
www.iowservice.com,
www.tigraflex.pl
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.

GENERALNY DYSTRYBUTOR
YANMAR.pl

SILNIKI PRZEMYSŁOWE
MASZYNY I URZĄDZENIA
CZĘŚCI ZAMIENNE
SERWIS

TECHBUD Sp. z o.o.
ul. Gorzowska 12, 65-127 Zielona Góra
Tel. 68 470 72 50, Fax 68 470 72 51
www.yanmar.pl

Ketral.pl

*Istniejemy
by Twoje maszyny
mogły być zawsze
w ruchu*

**Przekładnie jazdy
i podwozia gąsienicowe**

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

CASE MANITOU CATERPILLAR NEWHOLLAND
FIAT STILL DIECI NEUSON XCMG PRONAR CESAB LINDE FARMTRAC KOMATSU TOYOTA ZETOR

markop
DRIVE TECH

ZF
CARRARO
DANA SPICER
CLARK HUTRH
AXLE TECH

- PEŁEN ASORTYMENT CZĘŚCI -
- DO WSZYSTKICH UKŁADÓW -
- PRZENIESIENIA NAPĘDU -

- EXPRESOWA DOSTAWA -
- SERWIS MOBILNY -
- 10 LAT DOŚWIADCZEŃ -

Gliwice Daszyńskiego 349
tel. 32 334 72 97
tel. 32 234 20 19
tel. 32 332 66 60
markop@ukladynapedowe.pl

www.ukladynapedowe.pl

JOHN DEERE CLAAS FENDT DEUTZ CASE IH

BRIGGS & STRATTON
COMMERCIAL POWER

3 LATA
GARANCJI
DO ZASTOSOWAŃ
KOMERCYJNYCH

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. Lubinińska 1c
 59-222 Milkowice
 tel. +48 76 8522117
 fax +48 76 8522119
 www.iowservice.com
 www.spicer24.com
 www.carraro24.com
 www.zf24.com
 service@iow.pl

**CENTRUM SERWISOWE
 UKŁADÓW NAPĘDOWYCH**

DANA SPICER
 Drivetrain Products

**CLARK CLARK-HURTH ZF
 SIEGE COMAXLE KIRKSTALL
 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**

facebook

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



www.volvoce.pl



VOLVO MASZYNY 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 605 786 566,
 Olsztyn 605 786 757, Poznań 601 162 321, Szczecin 601 370 148,
 Warszawa 601 289 090, 605 789 859, Wrocław 601 181 261,
 Zielona Góra 605 782 302.

BTH

FAST

WYŁĄCZNY DEALER DEUTZ AG



  **SUBARU**
  **ComAp**
  **meccalte**
  **Kawasaki**
Kawasaki Gas Turbine Europe GmbH

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

POLSAD 

www.polsad.net



MASZYNY BUDOWLANE

Kubota

Kutno, ul. Holenderska 14 tel. kom. 695 923 238 tel. 24 254 79 58 wew. 39, 40
 Oddziały: Rzgów, Konin, Kalisz

INTERHANDLER 

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



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**

www.vero.zgora.pl

VERO

**GĄSIENICE GUMOWE
DO MINIKOPAREK**

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



INTRAC 

MASZYNY, SERWIS CZĘŚCI ZAMIENNE

**Centrala
Wolica**
Al. Katowicka 3, 05-830 Nadarzyn
tel.: +48 22 641 02 03
info@intrac.pl

Gdańsk
ul. Magnacka 15, 80-180 Gdańsk – Kowale
tel. +48 58 783 37 40

Łódź
Al. Jana Pawła II 15, 93-570 Łódź
tel. +48 42 205 41 94

Olkusz
Al. Tysiąclecia 1,
32-300 Olkusz
tel. +48 32 645 53 00

Olsztyn
ul. Modrzewiowa 6, 11-010 Wójtowo
tel. +48 89 513 96 47

Poznań
ul. Platynowa 16,
62-052 Komorniki
tel. +48 61 866 72 05

Rzeszów
Jasionka 587, 36-002 Rzeszów
tel. +48 17 859 16 03

Wrocław
ul. Orzechowa 2,
50-540 Wrocław
tel. +48 71 333 45 10



www.intrac.pl

IOW 

IOW SERVICE Sp. z o.o.
Kochlice, ul. Lubińska 1c
59-222 Milkowice
tel. +48 76 8522117
fax +48 76 8522119
www.iowservice.com
www.erlau.pl
service@iow.pl

**STRONGEST IN THE WORLD
TYRE PROTECTION CHAIN**





**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

ATLAS
WEYHAUSEN

**Walce do robót ziemnych
i asfaltowych**





tel. 61 8 107 513 w. 423 lub 424
www.ewpa.pl

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 prenumeratom króciutki newsletter.

INSTYTUCJE

OŚRODEK SZKOLENIA OPERATORÓW MASZYN
PN-ISO 9001:2009

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

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

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

INSTYTUT MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICICTWA SKALNEGO
ul. Racjonalizacji 6/8, 02-673 Warszawa, tel. 22 843-02-01
fax 22 843-59-81, imbi@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

CE Akredytacje PCA dla Ośrodka Certyfikacji i Laboratorium

Stowarzyszenie Dystrybutorów Maszyn Budowlanych

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

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: ce@pimb.com.pl

Ośrodek Szkolenia Kierowców i Operatorów

ul. Sandomierska 26A
27-400 Ostrowiec Świętokrzyski
tel./fax 41 248 00 35
tel. kom.: 508 536 750, 513 133 780,
505 878 593
e-mail: biuro@maz-met.pl
www.maz-met.pl

FIRMY LEASINGOWE

Millennium leasing

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

najniższe rynkowe ceny maszyn
decyzja kredytowa w 24 h

KOMATSU POLAND FINANCE

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

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

ORGANIZATORZY IMPREZ TARGOWYCH

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

INTERMASZ

Targi Kielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

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

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 |
|---------|------------|-----------------|---|
| 2/2014 | 28.03.2014 | 17.02.2014 | 24.02.2014 |
| 3/2014 | 12.05.2014 | 10.04.2014 | 18.04.2014 |
| 4/2014 | 25.07.2014 | 10.06.2014 | 18.06.2014 |
| 5/2014 | 29.09.2014 | 18.08.2014 | 28.08.2014 |
| 6/2014 | 28.11.2014 | 17.10.2014 | 27.02.2014 |

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 | 900,- zł |
| | 88 x 64 | 900,- zł |
| 1/4 strony | 182 x 64 | 1.500,- zł |
| | 88 x 128 | 1.500,- zł |
| 1/3 strony | 88 x 173 | 2.500,- zł |
| | 182 x 85 | 2.500,- zł |
| 1/2 strony | 182 x 128 | 4.000,- zł |
| | 88 x 260 | 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 1/2014

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

Pokaż, co potrafią Twoje maszyny!

WYKORZYSTAJ NOWOCZESNE PODEJŚCIE DO OTACZAJĄCEJ NAS RZECZYWISTOŚCI WYNIKAJĄCE Z MOŻLIWOŚCI, JAKIE OTWIERAJĄ PRZED NAMI NOWE TECHNOLOGIE!

*Z kamerą i aparatem 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 i zdjęciach.*

Zafunduj swojemu klientowi seans filmowy!

tel. 22 859 19 65, 22 859 19 66; e-mail: posbud@posbud.pl



Filmy oglądać można bez ograniczeń na naszej stronie internetowej: **WWW.TV.posbud.pl**



Międzynarodowe Targi Poznańskie



spotkaj przyszłość

INTERMASZ

BUDOWNICTWO * TRANSPORT * WYDOBYCIE * EKSPLOATACJA

Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych, Pojazdów
i Sprzętu Specjalistycznego

TARGI WIELKICH MOŻLIWOŚCI

21-24 MAJA 2014

Teren Międzynarodowych Targów Poznańskich

W TYM SAMYM CZASIE

INFRATEC

KOLEJNICTWO * BUDOWNICTWO * WOD-KAN
Międzynarodowe Targi Technologii i Materiałów
dla Budownictwa Infrastrukturalnego



Sięgnij po unikatowy pakiet korzyści



RZECZPOSPOLITA

PARTNER MEDIALNY KONKURSU O ZŁOTY MEDAL MTP

Na największe w Polsce spotkanie branży maszyn budowlanych już dzisiaj zapraszają m.in.:



Japońskie maszyny
ariespower

AIRMAN



PARTNER
BRANŻOWY



Stowarzyszenie Dystrybutorów
Maszyn Budowlanych

ORGANIZATOR



Międzynarodowe
Targi
Poznańskie

www.intermasz.pl