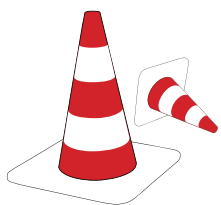


MAGYAR



ÉPÍTŐ FORUM

Géperőpróba

ÉBSZ Építőgép Kiállítás 2012

Lesz-e utánpótlás?

Újraindulhat a hazai
építőgép-szerelői képzés

Sok kicsi sokra megy

Körkép a mini- és
midigépek piacáról

Nagy számok örvénye

Továbbra is hiányzik a
közlekedéspolitikai koncepció

UTAK

KÖZMŰVEK

ÉPÜLETEK

ÉPÍTŐANYAGOK

ÉPÍTŐGÉPEK

2012. ősz 62. szám

1300 FT

MEGÉRKEZTEK

Az új Volvo C-sorozatú mini homlokrakodók –
kormányozza termelékenységét új irányba

Tudjon meg többet az új modellről:

www.volvoce.hu



VOLVO ÉPÍTŐGÉPEK HUNGÁRIA KFT.





MAGYAR ÉPÍTŐFÓRUM



Elindult a Magyar Építő Fórum online változata

szakmai információk / gyártói hírek / építőgépes újdonságok
Kövesse ön is figyelemmel!



WWW.MAEPONLINE.HU

TARTALOM



HÍREK

Hazai aktualitások	2
Külföldi aktualitások	4

ÉPÍTÉS

Géperőpróba	6
ÉBSZ Építőgép Kiállítás 2012	
Lesz-e utánpótlás	10
Újraindulhat a hazai építőgép-szerelői képzés	
Elfújta a szél	12
Döcögős e-útdíj	

TECHNOLÓGIA

Alapanyagból nincs hiány	14
A bükkösi mészkőbányában járunk	

CÉG

Stabil partnerség	16
Bemutatkozik a Makadám Útépítő és Helyreállító Kft.	
Útra keltek	18
Bemutatkozik a Közúti Építő és Szolgáltató Kft.	
Burkolatépítés a köbön	20
Bemutatkozik a Dekor Térkö Kft.	
HBF, a magasépítő	21

ÉPÍTŐGÉPEK

Sikeres első fél év	24
Interjú Annus Attilával, a Volvo Építőgépek Hungária értékesítési igazgatójával	
Sok kicsi sokra megy	26
Körkép a mini- és midigépek piacáról	
Teljes a paletta	30
Új kompakt rakodók a JCB-től	
Itt a Universal V1080	32
Volvo kompakt rakodók Európának	34
Termék- és szolgáltatásbővítés a Wacker Neusonnál	34
Olasz módra	36
IMER keverő- és szállítóeszközök	

BERUHÁZÁS

Nagy számok örvénye	39
Továbbra is hiányzik a közlekedéspolitikai koncepció	



A 62. SZÁMBAN MEGJELENŐ HIRDETŐK

Axiál Kft.	16-17
ÉBSZ	9
HBF Építőipari Kft.	B4, 21
Huntraco Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.	35, 38
Körmendi Kft.	3
Liebherr Holding GmbH	22
Terra Hungária Építőgép Kft.	30-31
Verbis Kft.	36-37
Volvo Építőgépek Hungária Kft.	B1, 34
Wacker Neuson Hungária Kft.	18-19, 20
Wirtgen Budapest Kft.	5
Yanmar Construction Equipment Europe	32-33

Magyar Építő Fórum
Megjelenik:
Évente négy alkalommal
Ára: 1300 Ft

FŐSZERKESZTŐ
CSÁK SZILÁRD PÉTER
LAPIGAZGATÓ
SZAKSZON ÁGNES

ÁLLANDÓ SZERZŐK
Szederkényi Pál
Szakson Ágnes
Karádi Róbert
Kanalas Béla
Házi István
Csák Szilárd Péter

LAPTERV
Lőrincz Anna
TIPOGRÁFIA
Éger György
KÉPSZERKESZTŐ
Éger György
FOTÓ

Nagy Balázs, Karádi Róbert,
Thinkstock
KÉPFELDOLGOZÁS
Éger György
KORREKTOR
Mandler Judit

Kiadja a Brand Content Kft.,
a Netvestor csoport tagja.



SZERKESZTŐSÉG

1061 Budapest,
Király utca 16.
T.: 887 4841
F.: 887 4849
E-mail: maepinfo@pxb.hu

Nyomda: Elektroproduct

ISSN 1586-4529

Terjeszti a Complexpress
Logisztika Kft.

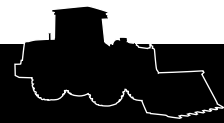
Előfizetés egy évre:
6000 Ft

Megrendelés:
maepinfo@pxb.hu

Hirdetésfelvétel: Szakson Ágnes
szakson.agnes@pxb.hu

A hozzánk juttatott anyagok
visszaküldésével, ha arról külön
egyezség nem születik,
a kiadó nem foglalkozik.

Jelen publikáció mindenfajta –
a szerkesztőség beleegyezése
nélkül történő – másolása tilos
és törvénytelen.



HARMINCNÉGY

kiemelt turisztikai beruházás indul

Augusztus eleji ülésén harmincnégy új kiemelt turisztikai beruházás támogatásáról döntött a Nemzeti Fejlesztési Kormánybizottság, a projekt támogatások összege 46,7 milliárd forint.

A kiemelt Regionális Operatív Programok közé került egyebek mellett a gyulai Harruckern–Wenckheim–Almásy–kastély látogatóközpontjának kialakítása, az edelényi Kastélysziget Kulturális–Turisztikai Központ II. fejlesztési üteme, valamint a hollókői komplex idegenforgalmi fejlesztésének megvalósítása.

A kiválasztás legfontosabb szempontja az volt, hogy a tervezett turisztikai fejlesztések minél nagyobb arányban szolgálják Magyarország hátrányos helyzetű régióinak felzárkózását, a válság miatt bajba került ágazatok, így az építőipar élénkítését. A támogatások teljes egészében az Európai Regionális Fejlesztési Alapból származnak.



NEMZETI KÖZLEKEDÉSI NAPOK

2012

A Nagyerdei Stadionrekonstrukciós Kft. Bordás Pétert, a Bord Építész Stúdió alapítóját és vezető építészt bízta meg azzal, hogy Debrecen számára egy új stadiont tervezzen. A 2014-re elkészülő komplexum egy úgynevezett negyedik generációs létesítmény lesz, amelynek értelmében nemcsak sporteseményeknek ad majd otthont, hanem egész évben egy kikapcsolódásra alkalmas élményparkként szolgál a város lakói számára. Az épület szervesen illeszkedik majd környezetéhez, és különböző funkciókkal szolgálja majd a látogatók kikapcsolódását.

Aszimmetrikus konstrukcióját egy különleges, áttetsző burkolat fedi majd, amelynek köszönhetően az épület egyszerre simul bele észrevétlenül a tájba, illetve enged rálátást a zöld környezetre az épület belsejéből is.

ÉBSZ

Építőgép Kiállítás 2012

Az Építőgép-forgalmazók és Bérbeadók Szövetsége ismét megrendezi az ÉBSZ Építőgép Kiállítást. Idén új helyszínen, de a megszokott őszi időszakban várja kiállítóit és látogatóit Magyarország legnagyobb szabadterei építőgépes rendezvénye.

Időpont: **2012. szeptember 20–22.**

Helyszín: **Délegyháza**

További információ:

www.ebszkiallitas.hu

AUGUSZTUSBAN ISMÉT SOR KERÜLT

az Építők Vitorlás Kupájára

Immáron hetedik alkalommal rendezték meg az Építők Vitorlás Kupáját. A komoly hagyományokkal rendelkező szakági vitorlaskupára ezúttal augusztus 31-én került sor. A rendezvény egységese, hogy az építőipari csapatok részvételükkel a Balatonfüredi Yacht Club (BYC) utánpótlás korú vitorlás versenyzőinek nyújtanak jelentős anyagi támogatást. Idén húsz cég és közel 250 versenyző szállt vízre. 2012-ben új bajnokot avattak, hiszen ezúttal a Rauchenberger Miklós és Belle Őrs irányításával versenyző M6Duna csapata vihette haza az ÉVK vándorserleget. Nagy küzdelemben a második helyet a Strabag csapata szerezte meg, Vermesy Sándorék a túraversenyen mind abszolútban, mind pedig YS kategóriában verhetetlennek bizonyultak. A bronzérem az Állványművek csapatának jutott, ahol a J24-es ranglista győztes Makai Gábor fogta a kormányt.



HAT ÉS FÉL MILLIÁRD forintot kap a Várkert Bazár

Elfogadta a kormány a Várkert Bazár rehabilitációjának támogatását, a nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásnak 6,5 milliárd forintot szavaztak meg. A beruházással új turisztikai szolgáltatásokkal bővül a főváros kínálata. A Várkert bazár kerti teraszán fekvő királyi kertek között az elképzelések szerint helyet kap barokk, neobarokk, neoreneszánsz kert, angol tájkert, szimbolikus egyházi és világi kert is. Az újjáépülő Várkert Bazár valódi kulturális negyeddé válhat, hiszen föld alatti kulturális rendezvényterek, képzőművészeti műtermek, szobrászműhelyek, kiállítótermek, szabadtéri színpad, mélygarázs, éttermek és igényes zenés helyek létesülnének.

A kivitelezésre kiírt közbeszerzési pályázat nyertese a Középpülettervező Zrt. lett, az összesen 8,5 milliárd forint értékű, teljes mértékben uniós forrásokból megvalósuló beruházás ősszel indul és várhatóan 2014 márciusára fejeződik be. A világörökség részét képező komplexum 1996 óta a világ száz legveszélyeztetettebb műemlékének egyike.



ÖTSZÁZMILLIÓ FORINTBÓL ÚJUL MEG a Rudas fürdő

A Budapesti Rudas Gyógyfürdő és Uszoda 510 millió forintból újul meg; a beruházáshoz az Európai Unió 393 millió forint támogatást ad – jelentette be Szőke László, a Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt. (BGYH) vezérigazgatója.

A legkésőbb november elejéig tartó munkálatok során felújítják az előcsarnokot, amely természetes kőburkolatot kap, összekötik a gőzfürdőt és az uszodarészt, illetve az uszodában korszerűsítik a szellőzőberendezést. A külső felújítás keretében megújul az épület tetőszerkezetének egy része és a külső homlokzat is. A felújítással a Rudas olyan külsőt kap, amely a város ékkövévé teheti a több mint 400 éves fürdőt, ugyanis a homlokzatot és a tetőszerkezetet az 1800-as évek végi állapotnak megfelelően állítják helyre, korabeli fotók és tervrajzok alapján. A beruházás fővállalkozója a Kalotherm Zrt., amely korábban is részt vett a fürdő felújításában. A felújítástól a forgalom növekedését várják.



A MEGFIZETHETŐ ALKATRÉSZEK FORRÁSA

- ELÉRHETŐSÉG
- MINŐSÉG
- SZOLGÁLTATÁS
- VERSENYKÉPESSÉG

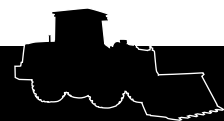


KÖRMENDI KFT.
www.kormendi-online.hu

Telephely: 2310 Szigetszentmiklós, (külterület) Csepeli út 32.
Telefon: 06 (24) 530-710, 06 (24) 530-711 Fax: 06 (24) 530-790

E-mail: kormendi.info@t-online.hu

www.kormendi-online.hu



LASSULÁS VÁR

a kontinens építőgéppiacára

2012-ben az európai építőgéppiac háromszázalékos visszaesését jósolja az Off-Highway Research (OHR), amelyik a 2013-as évre további ötszázalékos csökkenést prognosztizál. Darabszámban mérve a kutatóintézet 120 ezer alattira saccolja az idén gazdára találó gépek számát a kontinensen.

A pesszimista jóslat legfőbb okként az európai államok eladósodottságát, valamint a visszafogott infrastrukturális fejlesztések miatt csökkenő építőipari teljesítményt nevezi meg az OHR. Egy számjegyű csökkenés várható Franciaországban, Németországban és Nagy-Britanniában, és a három ország a nyugat-európai géppiac 70 százalékát teszi ki. Olaszországban némiképp erősödik az új gépek értékesítése, közel kilencezer gépet adnak el idén a forgalmazók, míg a korábban a teljes európai géppiacból 10 százalékos részesedéssel bíró Spanyolországban továbbra is szűkül a piac és kétezer alatt marad a darabszám.

ÉPÍTŐIPARI VÁLLALATOK

top10-es rangsora

Kína ismét a világ legnagyobb építőipari kivitelezője címmel dicsekedhet, mert a tavalyi árbevétel alapján megállapított rangsor élén a China State Construction & Engineering Corp. végzett mintegy 76,6 Mrd USD bevétellel. A harmadik helyről előretörő vállalat két honfitársát előzte meg. A China Metallurgical Group szintén előrébb tudott lépni, maga mögé szorítva a Bouygues-t, az amerikai Bechtelt, valamint a Hochtiefet.

A Japán építőipar legelőkelőbb helyen végzett szereplője az ingatlanfejlesztő és beruházó Daiwa House, ami a top10-be ezúttal sem tudott bekerülni, de továbbra is stabilan őrzi tizenkettedik helyét. Riválisuk, a Sekisui House szintén megtartotta korábbi tizenötödik helyét, míg Japán legjobb helyen végzett generál kivitelező vállalata, a Kajima Corporation a előrelépett ranglistán.

Heljezés*	Név	Ország	2010-es rangsor
1	China State Constr. & Eng. Corp. (CSCEC)	Kína	3
2	China Railway Construction Corp.	Kína	2
3	China Railway Group	Kína	1
4	Vinci	Franciaország	4
5	China Communications Construction	Kína	5
6	ACS	Spanyolország	10
7	China Metallurgical Group (MCC)	Kína	9
8	Bouygues' Construction Divisions	Franciaország	6
9	Bechtel	USA	7
10	Hochtief	Németország	8

*A tavalyi árbevétel alapján. Forrás: International Construction



ÁTADTÁK A CATERPILLAR

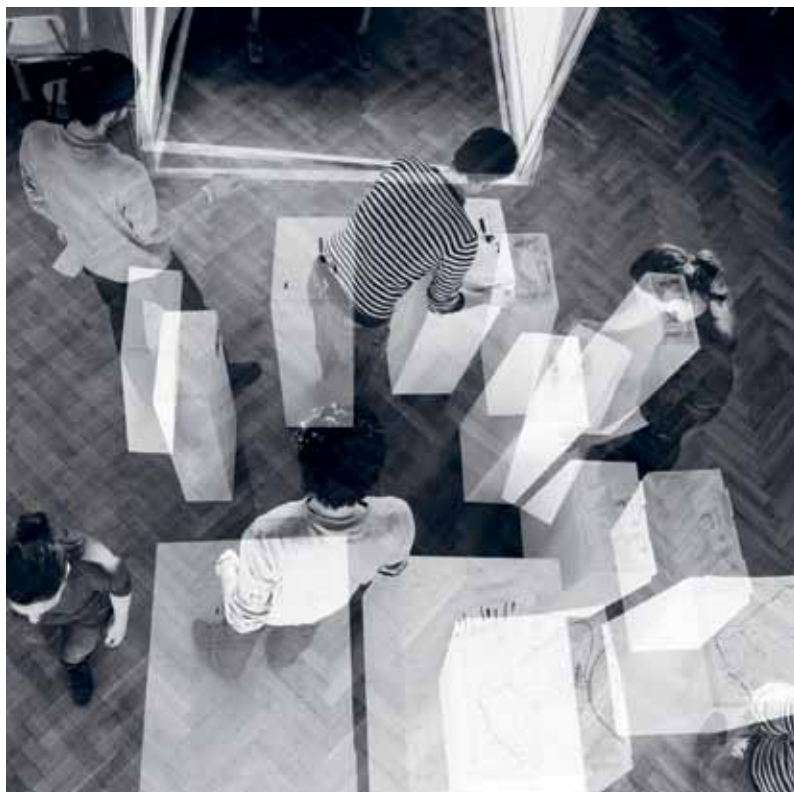
új kotróüzemét

Hazai pályán, Texas államban épített új gyártóüzemet a világ legnagyobb földmunkagépet és bányászati eszközöket gyártó vállalata. A 200 millió dolláros beruházás keretében megvalósuló üzem első ütemét nyáron adták át. Az egyelőre 225 új munkahelyet teremtő gyárban hidraulikus kotrókat készítenek, amelyek elsősorban az észak-amerikai piacokat szolgálják ki. A tervek szerint a gyáregységet bővítik és a teljes létszám eléri majd a 800 főt.

MEGNYÍLT A 13. Velencei Biennálé

A 13. Építészeti Biennálé 2012-ben augusztus 29-től november 25-ig várja a látogatókat. A legjobb nemzeti pavilonnak járó Arany Oroszlán-díjat idén a japán csapat nyerte egy új régiós központ tervével.

A fukusimai atomkatasztrófa sújtotta térségnek tervezett művet nagyon emberinek tartotta a zsűri. Magyarországot 2012-ben Bachmann Bálint és Markó Balázs Spacemaker című projektje képviseli, amely a nemzetközi hallgatói pályázat nyomán kiválasztott 560 térmodellt sorakoztat fel.



KONCENTRÁLT ERŐ AZ
ÚTÉPÍTÉSBEN – EGY KÉZBŐL.



Close to
our customers



ROAD AND MINERAL TECHNOLOGIES

A négy vezető márka Wirtgen, Vögele, Hamm és Kleemann cégek élenjáró technológiát kínálnak az útépítésben dolgozó vállalkozásoknak, továbbá műszaki és technikai háttérrel a különféle ásványi anyagok kitermeléséhez és feldolgozásához. A Wirtgen Budapest Kft., a Wirtgen Csoport magyarországi képviselete, magas színvonalú tanácsadást és hozzáértő szervizt biztosít partnerei számára.

www.wirtgen.hu



WIRTMEN BUDAPEST

Wirtgen Budapest Kft.

Erdőalja u. 1. · 2363 Felsőpakony · Magyarország · Tel.: +36 29 517 300 · Fax.: +36 29 517 310

E-Mail: wirtgen-budapest@wirtgen.hu

Géperőpróba

ÉBSZ ÉPÍTŐGÉP KIÁLLÍTÁS 2012





Ezúttal új helyszínen várja látogatóit az őszi ÉBSZ Építőgép Kiállítás, amelyet szeptember 20–22-e között rendeznek meg a Cemex délegyházi bányájában.

Jóllehet megközelítés szempontjából a korábbi helyszín, a sóskúti bánya verhetetlen volt, esős időben azonban a terület felázott, elmoscsarasodott, és ez az elmúlt két ízben komoly problémák elé állította a szervezőket, állítja Varga Ákos. Az Építőgép-forgalmazók és Bérbeadók Szövetségének (ÉBSZ) elnökétől megtudjuk, hogy ez volt az oka annak, hogy a kiállítást most egy új helyszínen rendezik meg. A délegyházi terület talaja kavicsos, ami azt jelenti, hogy még nagy mennyiségű csapadékot is képes elvezetni, azaz a kiállítás résztvevőinek még eső esetén sem kell attól tartaniuk, hogy gumicsizmában nem tudják megközelíteni a gépeket.

2012-ben összesen közel 50 cég állít ki a hazai építőgép-kiállításon, amelynek több mint a fele nem ÉBSZ-tag. (Emlékeztetőül, a két évvel ezelőtti rendezvényen 57-en, míg a 2007-es, első gépkiallításán 39-en jelentkeztek kiállítóknak.)

Egy-két új elemmel bővül idén a rendezvény, amely ezúttal is a megszokott színvonallal és programokkal várja az érdeklődőket. Ismét lesz gépkezelői verseny, az ország legügyesebb operátorai hat kategóriában mérhetik össze a tudásukat. Az már biztos, hogy forgalmazói oldalon túljelentkezés volt erre a versenyre, és pedig hogy ki melyik gépcsoportba delegálja a

saját termékét. Így fordulhat elő, hogy 2012-ben egyes kategóriákban két gépen is versenyezhetnek a jelentkezők.

Újdonságként hirdették meg a szervezők az old-timer szépségversenyt, amelyre 1982 előtt gyártott, ma is üzemképes építőgépek jelentkezését várták. Az ÉBSZ zsűrije a rendezvény idején hirdeti ki a nyertest.

Ezúttal 61 különféle építőgépet próbálhatnak ki a rendezvény ideje alatt a látogatók (persze csak érvényes gépkezelői engedéllyel), a klaszszikus földmunkagépek mellett ipari rakodók, tömörítőeszközök, útépitő gépek, valamint osztályozó- és törőberendezések szerepelnek a terítéken.

NEHÉZ HELYZETBEN A GÉPFORGALMAZÓK

A rendezvény létjogosultságát már önmagában az is alátámasztja, hogy a mostani őszi időszakban sem csökkent drasztikusan a kiállítói létszám, állítja Varga Ákos, aki reméli, hogy látogatói oldalon is a korábbiakhoz hasonló lesz az érdeklődés.

A szektor megpróbáltatásai még korántsem értek véget, a tavalyi évvel összevetve 2012 első hat hónapjában 5-6%-kal továbbcsökkent az új gépek forgalmazása az ÉBSZ elnöke

A KIÁLLÍTÁS SZÁMOKBAN

Helyszín:	2337 Délegyháza, Cemex Hungária Kft. délegyházi bányája
Időpont:	2012. szeptember 20–22.
Nyitva tartás:	10.00–18.00 között
Belépés:	a kiállítás ingyenesen látogatható kötelező regisztrációval
Parkolási lehetőség:	ingyenes parkoló a kiállítás mellett
Kiállítási terület:	12 hektár
Fedett kiállítási rész:	792 m ²
Külső statikus rész:	2720 m ²



A 2012-es gépkezelői verseny kategóriái

- kompakt rakodó (Case)
- kotró-rakodó (CAT, JCB)
- láncalpas kotró (Hitachi)
- gumikerekes kotró (Volvo)
- minikotró (Wacker Neuson)
- teleszkópos rakodó (Manitou, Sennebogen)



KIÁLLÍTÓK

Andreas Stihl Kft.
 Armafilt Zrt.
 Atlas Copco Kft.
 Atra Kecskemét Kft.
 Axiál Kft.
 Best Machinery Kft.
 Build-Press Kft.
 Digitas Kft.
 DM-Ker Kft.
 DND Telecom Center Kft.
 Eu-Sec Team Kft.
 Euroscale Mobiltechnika Kft.
 EuroXtrade Kft.
 Expressz Magyarország Zrt.
 Famo Kft.
 Fliegl-Abda Gépgyártó Kft.
 Geopteam Méréstechnikai Kft
 Gépem Kft.
 Gif Modul Kft.
 Grandis Kft.
 HUntrac Kft.
 Huntraco Zrt.
 iData Műszaki Informatika Kft.

IKR Zrt.
 IM-Digital Kft.
 Invest Kft.
 Ketten Gép Kft.
 Kohlschein Kft.
 Kuhn Földmunkagép Kft.
 Kuhn Rakodógép Kft.
 LECTURA GmbH
 Linser Industrie Service GmbH
 Lundaman Kft.
 MFL Hungária Kft.
 Motor-Pedo Kft.
 Multi-Engineering Kft.
 Pappas Auto Magyarország Kft.
 Profi-Bagger Kft.
 Ramirent Kft.
 Terra Hungária Építőgép Kft.
 Tomidó Kft.
 Turbosol Kft.
 Unicum Kft.
 Verbis Kft.
 Volvo Építőgépek Hungária Kft.
 Wacker Neuson Hungária Kft.

szerint, és a legtöbb kategóriában visszaesett valamelyest az értékesítés. A szövetség első embere szerint a szektor legfőbb problémáját továbbra is az jelenti, hogy hiányoznak a nagy volumenű infrastrukturális beruházások, amelyek talpra állíthatnák a mélyépítést és kapcsolódó iparágként a gépforgalmazást. Ennek ellenére a szövetség tagjai úgy ítélték meg, hogy megrendezik az egyetlen mértékadó hazai építőgép-kiállítást, még akkor is, ha a piaci szereplők egy része erőn felül teljesít azaz, hogy részt vesz az idei tárlaton. A korábbi években jellemző volt, hogy a vállalkozók a későbbi gépvásárlásaikhoz kapcsolódó döntéselőkészítésként fogták fel a rendezvényt, ahol lehetőségük nyílt több konkurens termék kipróbálására. Ez idén kevésbé lesz jellemző, véli Varga Ákos, aki azonban fontosnak itéli meg, hogy a hazai építőipari vállalkozók első kézből értesüljenek a legújabb építőgépes fejlesztésekről. Ez már csak azért is érdekük, mert a fejlesztések zöme az olcsóbb üzemeltetésről, valamint az egyszerűbb karbantartásról szól, és ezek megismeréséhez kínál jó alkalmat az ÉBSZ által szervezett kiállítás.

(További információ: www.ebszkiallitas.hu)



ÉBSZ ÉPÍTŐGÉP 2012

KIÁLLÍTÁS
2012.09.20-21-22. DÉLEGYHÁZA

Az építőgépesítési szakma hazai kiállítása

- Újdonságok, gépek életszerű bemutatása
- Az építőgép-kínálat szereplői 10 hektáron
- Szakmai és családi programok sokasága
- Piaci információk, potenciális vevők
- Ingyenes parkolás és belépés
- Kiváló megközelíthetőség
- Igényes szolgáltatások
- Kedvező kiállítási díjak
- Szakmai közönség

TÖR JÖN FEL VELÜNK!
JELENTKEZZEN KIÁLLÍTÓNAK!

Délegyháza
2012. Szeptember 20-21-22.

Főszervező: Építőgép-forgalmazók
és Bérbeadók Szövetsége
(ÉBSZ)

Információk: ÉBSZ Titkárság
Telefon: (88) 788 766
Fax: (88) 789 992
info@ebsz.net

Szakmai
támogató:



Médiatámogatók:

expressz
haszonjármű

LECTURA
Fischeriák

EURO
TRADE

Építéstechnika

ÉPÍTŐ
FORUM

MASCUS

ÉPÍTŐGÉPEK
ÉPÍTÉSGÉPESÍTÉS

ÉPÍTÉSI
megoldások



Lesz-e utánpótlás?

ÚJRAINDULHAT A HAZAI ÉPÍTŐGÉP-SZERELŐI KÉPZÉS

A hiányzó szakirányú képzés jelentős többlet idő- és költségbefektetésre kényszeríti a szervizcégeket, amelyek jelenleg teljes egészében maguk képzik ki a szerelőgárdájukat. A helyzet azonban javulhat, ha sikerül újraindítani a szakközépiskolai képzést, amire úgy tűnik, van esély.

Mivel egy ideje megszűnt az építőgép-szerelői képzés Magyarországon, a gépkarbantartással, szervizzel foglalkozó cégek kénytelenek egymástól vagy valamelyik határterületről átcsábítani és átképezni szakembereket. A legintenzívebb szakképzés jelenleg az autószerelés terén folyik, ez a mai napig népszerű a fiatalok körében. Az onnan kikerülő szakmunkások rendelkeznek a szükséges mechanikai ismeretekkel, de teljesen új terület számukra a hidraulika, ezért hosszú és költséges folyamat révén lehet őket önállóan dolgozni tudó gép-szerelővé átképezni, állítja Széman László, a

Strabag cégcsoporthoz tartozó BMTI Nemzetközi Építőgépeszeti Kft. ügyvezető igazgatója. Sokkal jobb a helyzet, ha valaki mezőgazdasági gépszerelőként kezdi a pályafutását, ez a fajta képzettség határos az építőgépek területével, a gépek felépítése is hasonló, és leginkább a csatlakozó szerelésekben van különbség, teszi hozzá a Strabag cégcsoport gépeinek üzemeltetésével foglalkozó cég első embere.

A hazai piaci szereplők 500-800 főre becsülik az építőgép-szerelőként dolgozókat és mintegy 20 főre az évenként szükséges új szakemberek számát.

A BMTI AZ ÉLEN

Az utóbbi években az építőiparban és a kapcsolódó iparágakban leginkább elbocsátásokról hallani, siralmas állapotban van az ágazat, ám hosszú távon mindenképpen szükség van az utánpótlás kinevelésére, és a képzés hosszú távú befektetés, magyarázza Széman László, aki az ország legnagyobb építőgép-szervizes vállalatának vezetőjeként elhatározta, hogy újraindítja az építőgép-szerelői oktatást. A legnagyobb-nak illik zászlóvivőnek lenni, ezért álltam az egész kezdeményezés élére, teszi hozzá Széman. A BMTI-nek nyolc műhelye van az országban, és a cégnél 60-65 olyan szerelő dolgozik, aki a cégcsoport építőgépeinek karbantartásáért és szervizéért felel.

Ahhoz, hogy a mai alapvetően hidraulikus hajtású építőgépekhez valaki értsen, elég széles spektrumú tudásra van szükség, ami kiterjed egyrészt a hagyományos, de fejlett meghaj-





tó motorokra, motortechikára, hajtóműre, szivattyúra, hidromotorokra, az ehhez kapcsolódó számítógépes vezérlések ismeretére, mechatronikára, foglalja össze az okleveles gépészmérnökként végzett cégvezető, aki szerint ezt a sokrétű tudást leghatékonyabban egy megfelelő színvonalú, szakirányú képzésben lehetne megtanítani az új generációnak. Mivel a legtöbb gépforgalmazó hasonló problémákkal küzd, az Építőgép-forgalmazók és Bérbeadók Szövetsége szintén a kezdeményezés mellé áll, és a szervezet tagvállalatai közül többen jelezték, hogy szakmai gyakorlatra fogadni tudnának tanulókat.

SPECIÁLIS IGÉNYEK, SPECIÁLIS SZAKTUDÁS

Ezek után már csak az volt a feladat, hogy a BMTI egy olyan iskolát találjon, amelyik megfelelő szaktudással, apparátussal rendelkezik mindehhez és hajlandó építőgép-szerelőket oktatni. Többedik körben találtak rá a Bánki Donát Közlekedésgépészeti Szakközépiskola és Szakiskola, ahol a gépészeti és közlekedési szakképzés a fő profil. A Budapest XIII. kerületében működő intézmény nagyon jól felszerelt tanműhellyel, kollégiumi férőhelyekkel rendelkezik, és fogadni tudja a vidékről érkező tanulókat. Az új szakirány elindításához szükséges képzési tervet az iskola fenntartója, a főváros engedélyezte, és az építő- és szállítógép-szerelői képzést 2012 tavaszán meghirdették. Sajnos az első évadban mindössze hatan jelentkeztek, és ez kevés volt az új szakirány elindításához. Széman László szerint azonban jövőre újra meghirdetik a képzést, és annak érdekében, hogy vonzóbbá tegyék a fiatalok számára a szakmát, ösztöndíjakat vagy elhelyezkedési lehetőséget kínálnának majd a legjobb tanulóknak.

A BMTI cégvezetője szerint a Nyugat-Európában évtizedek óta működő duális szakképzési rendszer bevezetése gyógyír lehetne a hazai szakképzési rendszer problémáira. Németországban és Ausztriában sokkal célirányosabb, gyakorlati orientáltságú az iskolában szerzett szakmai tudás, amit már az első munkanaptól kezdve hasznosítani lehet. A fent említett két országban a cégeknél eltöltött szakmai gyakorlatra lényegesen nagyobb hangsúly helyeződik, a BMTI kinti részlegeinél külön szakember foglalkozik a tanoncokkal, akik saját tanműhelyben ismerkedhetnek meg a szakma alapjaival. Ebbe az irányba mozdul a hazai leányvállalat is, és amennyiben az építőgép-szerelői képzés elindul jövőre, komoly energiákat fordítanak majd a tanoncok gyakorlati kiképzésére.

DUÁLIS SZAKKÉPZÉSI RENDSZER

A kormány 2010-ben jelentette be, hogy a német duális képzés mintájára alakítja át a hazai szakképzési rendszert, amelynek a lényege az, hogy az állam (az általa fenntartott iskola) és a gazdálkodó szervezet megosztózik a szakképzés felelősségén és költségein is. A diák az oktatási idő egy részét az iskolában tölti, itt kapja meg az elméleti szakmai alapképzést és az ehhez szükséges közismereti képzést. A gyakorlati képzést közvetlenül a gazdasági szereplő biztosítja.

Az időközben elfogadott hazai szakképzési törvény azonban megosztja az oktatáspolitikával foglalkozó szakembereket és a piaci szereplőket. A kritikusok példaként említik, hogy a jogszabály legutolsó módosításával maximum 33 százalékra csökkent a közismereti tárgyak aránya az iskolákban, jöllehet, korábban ez volt a minimumszint. A szakiskola hosszát négy évről három évre csökkentették, így „elfogadhatatlanul kevés” idő jut a közismereti tárgyak közvetítésére, és azok a diákok, akik az általános iskolát alapvető kompetenciák megszerzése nélkül hagyják el, a boldoguláshoz szükséges hiányszakmákat nem tudják majd bepótolni a szakiskolában, nyilatkozta ezzel kapcsolatban Szenes György, a Magyarországi Szakképzési Társaság elnöke.

Elfújta a szél

DÖCÖGŐS E-ÚTDÍJ



Az első Széll Kálmán-terv még 2013 januárjában jelölte meg az elektronikus díjszedés bevezetésének határidejét, jelen állás szerint viszont úgy tűnik: legkorábban a jövő év közepétől fizethetünk az új rendszer szerint. A törvénytervezet egyébként a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium szerint elkészült, parlamenti vitáját akár már az őszi ülészakban megkezdhetik a képviselők.

Az Elektronikus Útdíjszedési Rendszer (ED) bevezetése felett a MultiContact és a Clarity bábáskodhat, miután augusztus közepén a kettejükben álló konzorcium vitte el a pálmát az Állami Autópálya Kezelő Zrt. által kiírt, hirdetmény nélküli, tárgyalásos közbeszerzési eljárás. Az ED tervezéséhez, kiépítésének előkészítéséhez, kivitelezéséhez, üzemeltetéséhez, valamint finanszírozásához, továbbá a díjszedési és díjellenőrzési feladatokhoz köthető pénzügyi és műszaki szakértői szolgáltatások elvégzésével megbízott későbbi nyertes – egyetlen ajánlattévként – nem bizonyult szegénylősnek: az ajánlatkérő által 810 millió forintra

becsült munkára – ami kiterjed a közbeszerzési eljárások támogatására, valamennyi kapcsolódó pénzügyi és műszaki kérdés megválaszolására – félmilliárral magasabb, 1 348 650 000 forintos ellenértéket szabott meg.

Az Állami Autópálya Kezelőt tényleg szoríthatja a 2013. július 1-jére belőtt határidő, hiszen a szerződés zokszó nélkül megkötött. Ez az operatív akadály tehát elhárult az elől, hogy a jövő év második felétől a gyorsforgalmi utakon, valamint az országos közúthálózat főútjainak külterületi szakaszain a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépjárművek immár az új rendszer szerint fizessenek úthasználati díjat.

LASSÚ VÍZ...

Pedig az előkészületek esztendők óta húzódnak. Legutóbb 2010 nyarán kapott nyilvánosságot – a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium kormányváltásra előkészített átadás-átvételi jegyzőkönyvének nyilvános dokumentumaiból –, hogy az akkori szaktárca olyannyira előkészítette a megtett úttal arányos, elektronikus útdíjfizetés bevezetését, hogy a rendszer akár 2013 elejétől rajtolhat. Az akkori elképzelésekben fokozatos, többlépcsős átállás szerepelt a matricás rendszerről, mind az érintett járművek, mind az érintett útszakaszok tekintetében. Persze mindennek alapfeltétele lett volna, hogy az induláshoz szükséges parlamenti és kormányzati szintű határozatok legkésőbb 2010 végéig megszülessenek – idézte annak idején a tárca kommentárját a Világgazdaság.

Az új kormány mindenesetre a start lehetséges időpontját a magáévá tette, konkrétumokról azonban jó ideig viszonylag kevés szó esett. Erre az évre gyorsultak fel az események: a kormány májusban döntött arról, hogy a 3,5 tonna feletti tehergépjárművek a gyorsforgalmi utakon, valamint az országos közúthálózat lakott területen kívüli szakaszain – ez pillanatnyilag összesen 6318 kilométert jelent – a megtett úttal arányos díjat fognak fizetni.

Rossz nyelvek szerint a téma gyors felmelegítésében nem csekély szerepet játszott a bevételi kényszer: az intézkedéstől már jövőre 150 milliárd forint bevételt remélnek. S hogy ez mekkora terhet jelent a fuvarozóknak? A Világgazdaság által idézett, a Fair Transfer civil szervezet nevéhez köthető tanulmány szerint a várt összegből



120 milliárdot kéne a gyorsforgalmi úthálózaton begyűjteni, mivel a közúthálózat legfeljebb 30 milliárdra képes. Így kilométerenként 50 és 75 forint közötti útdíj adódik, ami magasabb a fuvarozó szervezetek által elviselhetőnek vélt tarifánál: szerintük ugyanis a cégek legfeljebb 40 forint/km-nek megfelelő útdíjat képesek megfizetni.

MONDD, TE MIT VÁLASZTANÁL?

Kétféle technológia jöhet szóba az elektronikus útdíj beszedésére a Mélyépítő Tükörkép Magazin egy régebbi összeállítása szerint: a műholdas helymeghatározást mobilkommunikációval ötvöző megoldás (közismert nevén GPS, Global Positioning System), illetőleg a mikrohullámú elven működő leolvasórendszer.

Az elsőként említett technológia lelke egy fedélzeti GPS-vevő, amely begyűjti a gépjármű adatait. Ezekből kiderül, mennyit tett meg fizetős útszakaszokon, majd mobilkommunikációs kapcsolat révén juttatja el azokat a feldolgozást végző és a megtett úttal arányos díjat kiszámoló adatközpontba. A DSRC (Dedicated Short Range Communication – Dedikált Rövidhullámú Kommunikáció, mikrohullámúként is emlegetett) technológiában a fedélzeti egység és a feldolgozó központ mellett fontos szerep jut a leolvasó berendezéseknek. Ezek állapítják meg ugyanis a jármű szélvédőjére erősített fedélzeti egységek jelzései alapján a megtett utat. Felépítéséből adódóan főleg

olyankor részesítik előnyben ezt a megoldást, amikor a díjat pontosan körülhatárolható útszakaszokon akarják beszedni. Miután számos országban működnek hasonló rendszerek többéves tapasztalattal, egy bevett, szabványosított technológiáról van szó, amelyhez olcsó, könnyedén felszerelhető fedélzeti egységek tartoznak, garantáltan magas átviteli sebességgel. Hátrányára írható ugyanakkor, hogy – amennyiben nincsenek meglévő fizetőkapuk vagy ehhez hasonló adottságok – az út menti infrastruktúra kialakítása roppant költséges, ráadásul csak az alkalmazásra „felkészített” szakaszokon vehető be.

Ezzel szemben a GPS-hez nincs szükség út menti infrastruktúrára, és a helyhez kötöttség sem lép fel problémaként, továbbá a felhasználók kényelmét szolgáló többletfunkciókkal is kiegészíthető. A mobilkapcsolat ugyanakkor nem minden helyen és időpillanatban garantált, ráadásul többletköltséget jelent a saját infrastruktúrát használó mikrohullámú technológiához képest.

Alapanyagból nincs hiány

A BÜKKÖSDI MÉSZKŐBÁNYÁBAN JÁRTUNK

Bükkösd Baranya megye középső-nyugati és a Zselic délkeleti részén fekszik, közel a Mecsek nyugati nyúlványaihoz. Az itt található mészkőbánya látja el nyersanyaggal a Lafarge királyegyházi cementművét.





A korábbi felmérések alapján a bükkösi bánya ásványkészlete megközelítőleg ötven évre biztosítani tudja a királyegyházi cementgyár folyamatos működéséhez szükséges mészkövet. Jelenleg azonban a bánya korántsem működik teljes kapacitással, az évente ötszázezer tonna kitermelt nyersanyag mintegy fele annak a mennyiségnek, amelyre a környezetvédelmi engedély érvényes. A mostani keresleti szinthez beállított mészkőkitermelést 15 ember egy műszakban teljesíteni tudja, jóllehet maga a rakodás két műszakban zajlik.

A bánya művelés alá vont területe mindig a termelési volumentől, az annak kielégítésére szükséges alapanyag mennyiségétől függ. Fontos szempont, hogy a lehető legkisebb környezeti hatás mellett végezzük tevékenységünket és nagy hangsúlyt fektessünk a művelt területek rekultivációjára, nyilatkozta lapunknak Zadravecz Zsófia, a Lafarge Cement Magyarország Kft. marketing- és kommunikációs vezetője.

VASÚTON A CEMENTGYÁRBA

A Bükkösdön bányászott mészkövet robbantással jövesztik, majd egy fokozatban törik, és ezt követően a királyegyházi cementműbe szállítják. A bánya tizenhat kilométerre található a gyártól. Annak érdekében, hogy a bányászat káros ökológiai és környezeti hatását minimalizálni lehessen, az alapanyag kizárólag vasúton jut el a gyárba. Ezért a cementgyár megvalósításakor öt kilométernyi vasúti pálya építésére volt szükség, amely közvetlenül a szentlőrinci vasúthálózatba kapcsolódik.

HELYI ERŐVISZONYOK

A környéken lakó emberek és a bánya viszonya leginkább ambivalens kapcsolatként írható le csakúgy, mint az összes többi bányászati térségben, itthon és külföldön, állítja Zadravecz Zsófia. Mindkét oldalnak vannak képviselői, viszont összességében pozitív hozzáállás tapasztalható a bükkösi bánya irányába. Ez részben a Lafarge cégfilozófiájának köszönhető, amelynek révén Bükkösdön nagy figyelmet fordítanak a bányászat káros környezeti hatásainak csökkentésére.

A termelés minden egyes fázisát úgy végzik, hogy a lehető legkisebb ökológiai lábnyomot hagyjanak a környezeten. A bánya engedélyeztetése, működése során a „zöld hatóság” a legszigorúbb előírásokat támasztja a bányával szemben, amelyeknek a bükkösi kitermelő hely teljes mértékkel megfelel, és ezt a jövőben is tartani fogja, teszi hozzá a cég kommunikációs vezetője.

GÉPEK A FAL ALATT

Érdeemes külön is szót ejteni a bányában dolgozó vezérgépekről, amelyek 1000 tonnányi anyag kitermelését és elszállítását teszik lehetővé óránként. A lefedést követően a technológiai sor elején az Atlas Copco ROC I6-os kőzetfúrója áll, amely kis átmérőjű lyukakat fúr a falba, és az ebbe helyezett robbanótöltetekkel jövesztik a kőzetet.

A jövesztett nyersanyag rakodásában jeleskedik a Liebherr 974 Litronic lánctalpas kotró, amelyet a nagyobb hatékonyság jegyében nem klasszikus kotrógémmel, hanem hegybontó szereléssel vértettek fel. A 400 kW-os erőforrással rendelkező 90 tonnás monstrum 7-8 ciklussal rakja meg a 60 tonnás Komatsu HD605-ös szállítójárművet.

A fal alatti anyag szállítását végzi a Komatsu merev vázas dömpere, amelynek 40 m³-es puttonya akár 63 tonnányi mészkövet is képes elszállítani egy ütemben. A japán gyártó második legnagyobb méretű dömpereit kifejlesztetten kemény munkakörülményekre fejlesztették ki. A gépet 715 lóerős dízelmotor hajtja, és tekintélyes méretei és össztömege (közel 110 tonna!) ellenére a HD605-ös rendkívül fürge és fordulékony, mindössze 8,5 méteres fordulási sugárral rendelkezik, maximális sebessége pedig 70 km/óra.



Stabil partnerség

BEMUTATKOZIK A MAKADÁM ÚTÉPÍTŐ ÉS HELYREÁLLÍTÓ KFT.

A legjobb reklám a jól és tisztességgel elvégzett munka, vallja Lőkös Zoltán tulajdonos és ügyvezető, akivel a cég elmúlt két évtizedes fejlődéséről beszélgettünk.

Agyőri Makadám Útépítő és Helyreállító Kft. az összes lehetséges cégformában működött már, huszonnégy éves fennállása óta volt gazdasági munkaközösség, betéti, majd korlátolt felelősségű társaság. A kezdeti időszakban a cég intenzív fejlődésen ment keresztül: 1995–1996-ra több mint száz ember dolgozott a vállalatnál. A cég alapító-tulajdonosa, Lőkös Zoltán ekkor úgy döntött, hogy visszalép egyet. Úgy látta, hogy ekkora volumenben, ekkora létszámmal már nem tud kellő hatékonysággal működni a cég. Visszaálltak mintegy hatvanfős létszámra, azóta is ennyien dolgoznak, jórészt ugyanaz a csapat.

FÓKUSZBAN AZ ÚT

A Makadám útépítéssel és ezzel kapcsolatos munkákkal foglalkozik: közművezeték-építés utáni helyreállítás, kátyúzás, térkövezés, földmunka, út alatti átfúrás, és még sorolhatnánk. A cég tevékenységeihez komoly gépparkra van szükség, és a Makadámnál majdnem minden évben sor került az eszközök fejlesztésére, amelyhez az utóbbi két évben az Axiál nyújtott hathatós segítséget. A két új hadrendbe állított „munkaerő” a Hyundai R16-9 minikotró és a Hidromek 102 S kotró-rakodó volt.

A tulajdonostól megtudhattuk, hogy a kis gumi lánctalpas minikotró tökéletesen alkalmas a kézi munkaerő kiváltására, és szűk munkaterületeken is bevethető. A gépre szerelhető adapterek széles skálája révén a Hyundai R16-9 igazi multifunkcionális termelőeszköz.

A Hidromek beszerzése az ár-érték arányt is figyelembe véve szintén nagyon jó döntésnek bizonyult, állítja a cég első embere. Korábban egy másik márkát preferáltam, de az Axiál meggyőzött, hogy váltsak, és azt kell mondanom, a gép bevált, a gépközvetítő és én is meg-

szerettem a Hidromeket. Az ötös skálán ötös pontszámot kaptam tőlünk, teszi hozzá Lőkös Zoltán.

AUTÓPÁLYARÓLA MÉLYBE

A Makadám sokat dolgozott autópályákon is, az egyik ilyen munkájukra nagyon büszkék: az M1-en a bábolnai pihenőhely felújítása 2002-ben. A projektek közül kiemelendő még az a határon átnyúló kerékpárút-építés, amely most zajlik Bezenye térségében. Hét és fél kilométeres kerékpárútszakasz kivitelezéséről van szó, amit egy másik magyar céggel konzorciumban nyertünk el. Testhezálló munka: van benne híd- és útaszfalozás, kerékpárút, valamint térkövítés. Látványos, szép feladat, úgy néz ki, hogy nagyon jól is sikerül, büszkélkedett a cégvezető.

A legrosszabb élményben akkor volt része a Makadámnak, amikor Sopronban építettek egy mélygarázst. Lőkös nagyon megörült, hogy szülővárosába kell visszamennie dolgozni. A végén sajnos már nem tudott így örülni, az elvégzett munkát nem fizették ki ugyanis a vállalkozóknak. Sok idő kellett, hogy a Makadám kiheverje ezt a veszteséget.

A MEGBÍZHATÓ PARTNER

Az, hogy ilyen régóta sikeresen fent tud maradni a cég a piacon, részben a cégvezető egyik „rigolyájának” köszönhető. Ő ugyanis a huszonnégy év alatt kétszer késett a fizetéssel: egy-egy napot. És mindkét alkalommal jelezte partnereinek, hogy számíton a késésre. Emiatt lehetséges az, hogy ha a Makadámnak szüksége van aszfaltra, betonra, előre gyártott betonárura, akkor elég egy telefon és mehet az autó az áruért. Soha nem kéri, hogy fizessen előre, készpénzben. Amíg mi nem figyelünk oda, hogy ki legyen fizetve mindenki rendesen, addig ez a





másik oldalról sem várható el, ez a hitel alapja. Azzal lehetne a körbetartozásokat megszüntetni, ha mindenki tartaná a fizetési határidőt, vallja a tulajdonos, aki szerint késni lehet, a baj nem ezzel van, csak szólni kell a partnernek, hogy tudjon tervezni.

Hogy mi a siker titka? Nem tudom, nálunk izzadságszag van... – jegyzi meg Lőkös Zoltán. – Amit most itt látunk gépekben, ingatlanban, anyagban, kivitelezett munkákban, márkában és egzisztenciában, azért nagyon sokat kellett dolgoznunk. Nem nyertük meg a lottó ötöst!

A legjobb reklám a jól és tisztességgel elvégzett munka. Ha ehhez tartjuk magunkat, ak-

kor a régió önkormányzatai, a szomszéd „várurai” – gondolok itt az Audira vagy a Rábára – meghallják ezt a nevet. Ha tudják, hogy a márkanév mögött komoly teljesítés, igény-szint van, akkor ez sokat számít, állítja Lőkös Zoltán, aki végezetül hozzáteszi: nem akar-tam sosem a legolcsóbb lenni. Úgy árazunk, hogy az megérje nekünk, de megérje a megrendelőnek is. Egy önkormányzatnak lehet, hogy jó döntésnek tűnhet, hogy egy tízmilliós munkán spórol félmillió forintot, de hosszú távon vissza fog ütni. Az a kapcsolat, ami ki tud alakulni egy kivitelező és a megrendelője között, az forintban nem mindig mérhető. (x)



LŐKÖS ZOLTÁN

Általános iskolába járt még, amikor édesapja – aki építésvezetőként dolgozott – a nyári szünetekben felajánlotta, hogy beülhet mellé az autóba, megmutatja, hol dolgozik. Csodálattal nézte, ahogy mentek be az erdőbe a munkaterületekre, hogy azok a hatalmas gépek mind azt csinálják, amit apukája mond. Ekkor határozta el, hogy útépítő lesz. Pécsen végezte a főiskolát műszaki tanár szakon, néhány évig ott is maradt üzletkötőként dolgozni. Aztán 89-ben sikerült szert tennie százezer forintra, amiből gyorsan vett egy grédert és egy bitumenszórót, és édesapja segítségével megkötötte az első szerződését útépítési munkára. Úgyesen forgatta meg a hasznát, így innentől kezdve fenn tudott maradni a vállalkozás. Kezdetben Lőkös Zoltán volt a gépkezelő, építésvezető, segédmunkás egy személyben. Két nagy fia és két kislánya van, szabadideje nagy részét a családjával tölti. Hobbija a búvárkodás, a vitorlázás és a lovaglás.

Útra keltek

BEMUTATKOZIK A KÖZÚTI ÉPÍTŐ ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.

A cég alapítóinak célja az volt, hogy az önkormányzati területen megnyíló útépitési, útfenntartási, útüzemeltetési piaci űrt betöltsék.

Az 1993 novemberében létrejövő Közüti Építő és Szolgáltató Kft.-t (KÉSZ Kft.) öten alapították, és a tulajdonosok teljesen önerőből teremtették meg az útépitéshez szükséges eszközökre a forrást. Kezdetektől az volt az elképzelés, hogy a cég valóban szolgáltatást nyújtson. Ehhez hatalmas tőkét kellett előteremteni és nem lehetett a profitot egyből kivenni. Az akkori tulajdonostársak nem tudtak sokáig együtt élni ezzel a szándékkal és lassan eladták a tulajdoni hányadaikat nekem – emlékszik vissza a kezdetekre Kőműves József, aki 2002 óta egyedül tulajdonolja a KÉSZ Kft.-t.

HASZNÁLTBÓL ÚJ GÉPEK

Lassan fejlődött a vállalat, először használt gépekkel dolgoztak, de mindig törekedtek arra, hogy pénzügyekben, megbízhatóságban, eszközparkban makulátlanok legyenek. A Wackerral 2005-ben találkoztak, és azóta is szorosan együttműködnek a géppark fejlesztésében. A két

cég szemlélete sok szempontból azonos. A megbízhatóság, az adott szó fontossága mindkét vállalat értékrendjében előkelő helyen szerepel. Ha szükség van egy gépre, akkor azt a Wacker a lehető legrövidebb időn belül a KÉSZ Kft. rendelkezésére bocsátja, mert a munka nem állhat le emiatt. A cég a nagy tömegű aszfalttechnológián kívül az összes olyan munkagéppel rendelkezik, ami az aszfalt- és betonútépítéshez, térkövezéshez, valamint a földmunkákhoz szükséges. A palettát építőipari földmunkagépek, bontóeszközök, tömörítőeszközök, kisebb szállítóeszközök, földmunkagépek alkotják. Az eszközöknek körülbelül a fele köthető a Wackerhez.

Szeretem a Wacker tömörítőeszközeit, a döngölői kifejezetten jók, az úthengerei első osztályúak. Amit kiemelnék – az új beszerzésünk –, a Wacker Neuson 9503-as forgó rakodó, amihez nagy reményeket fűzünk. A megrendelői igények átalakultak, főleg városok, falvak belterületein dolgozunk, ahol nagyon nagy gép nem



férne el. Ide közepes, de jó teljesítményű gép kell, és ez alkalmas lesz erre a célra. Három hónapja vettük és már 270 üzemórát dolgozott (!), meséli a tulajdonos.

TALPRA ESNEK

A KÉSZ Kft. életében több olyan mérföldkő is volt, ami fordulópontot jelentett. Egy személyes változás például – Kőműves úr elvesztette kedvenc állását a szekszárdi közútkezelőnél – megduplázta a cég árbevételét. Amikor a vállalat úgy döntött, hogy bővíteni kell az irányítói létszámot, az is jól sült el, mert jelentősen megemelte az árbevételt. A beruházások befagyasztása kedvezőtlen hatással volt a KÉSZ Kft. árbevételére, de eddig mindig megtalálták, hogy hogyan lehet a piacon talpon maradni.

A cég a fizikai dolgozóit a környékbeli városokból, falvakból toborozza. Huszonegy saját munkavállalót foglalkoztatnak, amit egy viszonylag nagy alvállalkozói kör egészít ki. Mivel régóta Tolna és Baranya megye településein dolgoznak, Kőműves József fontosnak érzi, hogy az itt élőket, a helyi civil szervezeteket és kulturális projekteket támogassa. (x)



KŐMŰVES JÓZSEF

véletlenül lett mérnök. Édesapja kovácmester volt Dunaszentgyörgyön, aki nagyon szerette volna, ha fia autószerelőnek megy. Ez nem különösebben érdekelte. Egy véletlen folytán a székesfehérvári útépítő szakközépiskolába vették fel, és innen már egyenes volt az út a mérnöki pálya felé. A környéken kevés olyan építmény van, aminek a megvalósításában ne vett volna részt. Ebben az alkotói folyamatban szerette meg a pályáját. Nős, két gyermeke van, mindkettő a cégnél dolgozik.

Szabadidejében a kertjében családjával, kutyájával érzi jól magát, szabadságát Erdélyben tölti a barátaival.

A teljes program innováció!

Kattintson az alábbi linkre:

www.wackerneuson.com

Elérhetőség: erika.csibi@wackerneuson.com



ÉBSZ 2012
Látogasson el hozzánk!



kramerALLRAD



WACKER
NEUSON

Burkolatépítés a köbön

BEMUTATKOZIK A DEKOR TÉRKŐ KFT.

A határidőre elvégzett minőségi munkának köszönheti a Dekor Térkő, hogy előkelő helyet vívott ki magának a térkövezésben az ország nyugati szegletében.



A térburkolatok építésére szakosodó Dekor Térkő betéti társaságként alakult 1996-ban, három fővel, akik Németországban sajátították el a szakmát. A kilencvenes évek közepén már látszott, hogy itthon is van igény erre a munkára és adottak is a feltételek. Hazahoztunk egy öreg Kramer gépet és egy Delmag lapvibrátort is vettünk a németektől, ezzel kezdük meg a munkát itthon, meséli Szalai Zoltán, a cég tulajdonosa. Ahogy jöttek a megrendelések, folyamatosan bővült a vállalkozás létszáma is. A Dekor Térkőnek sok megrendelése volt, mert ezzel a fajta munkával kevesen foglalkoztak, nem voltak hozzá megfelelő gépek az országban.

MEGBECSÜLT HOMLOKRAKODÓK

A cég palettáján található kisebb gépekkel nem földmunkát (azt bérelt markolókkal oldják meg), hanem a raklapos áru mozgatását és a töltőanyag beterítését végzik. A rakodógép 5-6 ember fizikai erejét tudta kiváltani.

2008-ban kimentek a németországi Baumára, Európa legnagyobb építőgép-kiállítására. Ott találtak rá egy Wacker gépre, amelynek feltűnően jó technológiai újításai voltak. Nagyon jól bevált, de még mindig nem az álomkategória volt. 2010-ben egy gépbeszerzési pályázat révén jutottunk hozzá a Kramer Allrad 580-as gumikerekes homlokrakodóhoz. Ebbe a gépbe minden extrát belerakattunk, tökéletesen bevált – emlékszik vissza a korábbi gépbeszerzésekre Szalai Zoltán.

Az országúti közlekedés az egyik sarkalatos pont a vállalkozásnál. A régi gépek csak 20 km/h-val mentek, viszont a régióban sokat kell mozogni a munkaterületek között. Ilyenkor trélerre kellett rakni a gépet, ami nagyon költséges. Az új Kramer gép viszont már 40 km/h-s sebességre képes, ezáltal mobilabb lett a cég is. A géphez egy tandem pótkocsi tartozik, amiben a szerszámokat szállítják. Jóllehet a hazai körülmények között nem volt egyszerű elérni, hogy egy homlokrakodó pótkocsit húzhasson, de sikerült, és ezáltal a gép önmaga képes átszállítani a burkolatépítéshez szükséges szerszámokat. Pályáztak egy kis gumikerekes markolóra is, azt is a pótkocsin szeretnék szállítani majd. Ez a munkagép annyira bevált, hogy még egyet beszerzünk belőle, ráadásul a harmincéves gép kanala, villája jó az új gépre is. Ezt jelenti a német precizitás – mondja a tulajdonos.

TÖMÖRÍTŐESZKÖZÖK A WACKERTŐL

A Wackertől vásárolták az első lapvibrátort is 1998-ban. Azóta majdnem minden évben van új beszerzés. Lapvibrátorokból teljes a paletta, egészen a legegyszerűbbtől a legnagyobbig, minden kategóriából van. Nagyon jó a két cég kapcsolata, roppant segítőkészek, és rettenetesen rugalmas a szerviz, emeli ki Szalai Zoltán.

Jelenleg tíz fővel dolgoznak, ez térburkolatépítésben nagy létszámnak számít. A megrendelők elsősorban kivitelező cégek, üzemek, önkormányzatok, társasházak. Ha térburkolatról van szó, akkor itt a környéken a Dekor Térkő Kft. ugrik be elsőnek. Ezt úgy sikerült elérni, hogy gyorsan és jó minőségben dolgoznak. Ahol már bizonyítottak, ott ragaszkodnak hozzájuk a megrendelők. A válságot nem éreztük meg, csak abban, hogy kisebb volumenű munkákat végzünk. Folyamatosan két-három hónapra telítve vagyunk. Dunakilitin mi csináltuk a faluközpontnál a díszburkolatot, arra nagyon büszke vagyok, annál is inkább, mert a szülőfalumról van szó, büszkélkedik a cégvezető. (x)

SZALAI ZOLTÁN

Építő technikusként dolgozott Dunakilitin az erőműépítésen 1990-ig. Később Bajorországban próbált szerencsét, ahol egy térkövezéssel foglalkozó céghez került. Két év után hazahúzott a szíve, családot akart alapítani. Bátyja akinek tervezőirodája van, segített beindítani a vállalkozást. Szabadidejében családjával motorcsónakkal és kenuval járják a Dunát vagy egyedül horgászik. Három fia van: 5, 13 és 15 évesek. Bizik benne, hogy a gyerekek továbbviszik majd a vállalkozást. A Mosonmagyaróvári Ipartestület pályázatán 2007-ben az Év Szakembere címet nyerte el.

HBF, a magasépítő



2009-ben az abai önkormányzat hét szomszédos településsel együtt 850 millió forint európai uniós támogatást nyert el a helyi kistérségi járóbeteg-ellátó központ építésére és teljes felszerelésére.

A kivitelezésre kiírt közbeszerzést a HBF Építőipari Kft. nyerte el, amely a nyolc település önkormányzatát képviselő és a projekt lebonyolítását végző nonprofit szervezettel kötött szerződést az épület megvalósítására. A budapesti székhelyű építőipari vállalat már korábban letette névjegyét a Fejér megyei településen, ahol a helyi iskola felújítása és bővítése fűződik a HBF nevéhez.

FOLYAMATBAN LÉVŐ KIVITELEZÉS

2011 őszén indult az építkezés, és most már jól látszik az épület formája, ami néhány hónap múlva otthont ad a kistérségi járóbeteg-ellátásnak. Ha szemügyre vesszük az épület méreteit, tömegét és építészeti megoldásait, akkor bátran állíthatjuk, hogy nem kis feladatot oldott meg a HBF. Elismerésre méltó az eredmény, amely a gondos tervezésnek és kivitelezésnek köszönhetően körvonalazódni látszik Abán.

A beruházás nem csupán a térség, hanem egész Fejér megye számára nagy előrelépés, hiszen egy 21. századi színvonalú járóbeteg-ellátó központ jön létre. Ahhoz, hogy a kivitelező cég és az önkormányzat között ilyen jól működő kapcsolat jöhessen létre, három kulcsfontos-

ságú szempontnak kellett teljesülnie: **minőségi munka, rugalmasság és lokalitás**, mondja Kossa Lajos, Aba polgármestere. A harmadik szempont úgy valósult meg, hogy a HBF bevonta a munkába a helyi vállalkozókat is, és partnerként kezelte őket. Ez nem csak azért fontos, mert az ő bevételeik által jövedelem marad a településen, hanem azért is, mert ahol a helyieket bevonják, ott nagyobb a garancia arra, hogy az emberek tíz év múlva is büszkék lehetnek a munkára – hiszen maguknak építik, tette hozzá a település első embere. (x)



További információ: www.hbf.hu



Kossa Lajos, Aba polgármestere
„Az elmúlt 22 évből sok eredményt tudunk felmutatni, de a legújabb ez a járóbeteg-ellátó központ, ami teljesen új távlatokat nyit meg a közösség számára.”

REFERENCIÁK SZÉLES TÁRHÁZA

A HBF nevéhez számos hazai épület fűződik. A referenciák közül érdemes külön kiemelni az Indiai Nagykövetség új épületének megvalósítását, a SOTE Szemészeti Klinikájának részleges felújítását és átalakítását, Baktalórántháza városközpontjának felújítását, a Lapker Zrt. központi épületének energetikai korszerűsítését, valamint az ATI-SZIGET Ipari Park 64. sz. csarnokának teljes felújítását, és a sor még hosszasan folytatható lenne számos ipari létesítménnyel, középülettel és lakóházzal.

A fejlesztés a siker záloga.

Liebherr LTM típusú terepjáró autódaruk.

- Minden darukategóriában kiemelkedő teherbírás
- Hosszú teleszkópgépek, gazdag segédgém választékkal
- Nagy mobilitás és rövid telepítési idő
- Mindenre kiterjedő biztonság és kényelem
- Az egész világot behálózó szervizszolgáltatás



Pointed Kft.
Nótárius utca 9 – 11
H-1141 Budapest
Tel.: 1-3830-999
E-mail: hegyes@pointed.hu
www.liebherr.hu

LIEBHERR

A cégcsoport

Kompakt rakodók és kotrók

Hatékony eszközök minden terepen



SIKERES ELSŐ FÉL ÉV

Interjú Annus Attilával

A Volvo Építőgépek Hungária értékesítési igazgatóját az átszervezésekről és a cég jelenlegi helyzetéről kérdeztük.

SOK KICSI SOKRA MEGY

Körkép a mini- és midigépek piacáról

Leginkább a városi terepen vetik be a tíz tonna alatti, kompakt gépeket. Hasznos tanácsok vásárlás előtt.

TELJES A PALETTA

Új kompakt rakodók a JCB-től

Tizenhét tagúvá duzzadt az angol gépgyártó kompakt gépeinek kínálata. Az újdonságokról számolunk be olvasóinknak.

OLASZ MÓDRA

IMER keverő- és szállítóeszközök

A beton- és habarcsztechnológiába illeszkedő IMER eszközökből mutatunk be néhányat, a teljesség igénye nélkül.

Sikeres első fél év

INTERJÚ ANNUS ATTILÁVAL, A VOLVO ÉPÍTŐGÉPEK HUNGÁRIA KFT. ÉRTÉKESÍTÉSI IGAZGATÓJÁVAL

Jelentős változások zajlanak a Volvo Építőgépek Hungária háza táján. A szervezeti átalakításokról és a cég jelenlegi helyzetéről Annus Attila cégvezetőt kérdeztük, aki egyben az értékesítési vezetői tiszte is betölti a Volvo CE hazai forgalmazójánál.

A Volvo építőgépmárka hosszú éveken keresztül Kamarás István nevével kapcsolódott össze, aki mintegy három évtizedig foglalkozott a skandináv gyártó gépeinek magyarországi forgalmazásával, az utolsó tíz évben a cégcsoport önálló hazai leányvállalatának élén. Kamarás István 2011 őszén nyugdíjba ment, távoztával a cég életében számos változás vette kezdetét.

Magyar Építő Fórum: Milyen változások következtek be a Volvo Építőgépek Hungária Kft. életében az ön munkába állásával?

Annus Attila: Egy kicsit messzebről kell kezdenem a válaszadást, ugyanis nem csak Magyarországon történtek szervezeti átalakítások a Volvo CE-nél, hanem szinte az egész cégcsoportban. Mivel az utóbbi években jelentősen összezsugorodott a közép-európai építőgépes piac, a régió országai a túlélés érdekében kénytelenek voltak kemény takarékosági intézkedéseket bevezetni, és a kieső bevételeiket a költségeik csökkentésével ellensúlyozni. Mint más iparágakban is láthatjuk, a multinacionális cégek már nem országonként neveznek ki vállalatvezetőket, hanem egy-egy régiós igaz-

gató felel az adott térség országaiban működő vállalatokért. A Volvo CE berkein belül a mi térségünk dr. Thomas Schmitzhez, a közép-európai régió igazgatójához tartozik. A stratégiai döntések a régióban nem országonként, hanem konzernszinten születnek, én pedig a Volvo Építőgépek Hungária Kft. egyik cégvezetője és értékesítési vezetője vagyok egy személyben.

MAÉP: Mennyire volt benne korábban ebben az üzletágban?

A. A.: A Volvo építőgépek részlegén most már hetedik éve dolgozom és ebből közel öt éven át vezettem a szlovák leányvállalat értékesítési üzletágát. Előtte öt évig egy másik nagy építőgépmárkát képviseltem, tehát azt mondhatom, hogy jól ismerem a szakmát, hiszen 12 éve dolgozom benne.

MAÉP: Hogyan látja a magyar piacot, ha összeveti a szlovákkal?

A. A.: A válság előtt a magyar piac körülbelül a duplája volt a szlováknak. 2007-ben, amikor a válság első jelei már mutatkoztak és a magyar piac elkezdett zsugorodni, a szlovák még lendületben volt olyannyira, hogy 2008-ban érte el a csúcst, és csak onnantól kezdve jött a visszaesés. Mára kb. azonos szinten áll a két ország, ami – az országok méretét is figyelembe véve – azt jelenti, hogy a magyar piac sokkal jobban összement, mint a szlovák. Magyarország előnye viszont az, hogy sok a pályázati kiírás gépvásárlásra és a pályázatokon a kisebb cégek is sikerrel indulhatnak. Pályázatok nélkül szinte lehetetlen lenne új gépet eladni a magyar piacon.

MAÉP: Eddigi tapasztalatai alapján mit lát a magyar építőgépes piacon?

A. A.: Azt látom, hogy a nagy építőipari kivitelező cégek szinte egyáltalán nem vásárolnak gépet. A válság előtti időből olyan sok gépük



ANNUS ATTILA

Iskolái: Gépészeti szakközépiskola, Mezőgazdasági Egyetem gépész szak, Nyitra, Szlovákia

Szakmai tapasztalat: 5 év nemzetközi szakmai tapasztalat különböző országokban értékesítési és marketing szakterületeken, 12 év értékesítési munka az építőgép üzletágban

Családi állapota: nős, 2 gyermek édesapja

Hobbija: család, utazás, olvasás, önképzés, pozitív gondolkodásmód elsajátítása és tökéletesítése

Kedvenc szakterülete: technikai újdonságok, innováció



van még, hogy nincs szükségük újakra. Kisebb cégek, tüzépek és más különböző iparágakban működő vállalatok vásárolnak, elsősorban kompakt gépeket, például a recycling szektorban. A legnagyobb visszaesés az építőipari cégeknél következett be, nagyon kicsi a gépigény, amely erről a területről érkezik.

MAÉP: Milyen célokat tűzött ki maga elé, amikor átvette a cég irányítását?

A. A.: Két határozott célom volt és van a mai napig, egyrészt évről évre pozitív eredményt produkálni, másrészt növelni a Volvo piaci részesedését Magyarországon. Talán nem elhamarkodott azt állítani, hogy máris sikereket könyvelhetünk el, mert a márka visszakerült a piacot meghatározó három tradicionálisan vezető márka közé.

MAÉP: Tervez-e a Volvo anyacége bármilyen változást a magyarországi leányvállalattal kapcsolatosan?

A. A.: Amíg pozitívak az eredményeink, addig nem. Márpedig egyelőre optimista vagyok, mert az idei első fél évet sikeresen zártuk és az előző év azonos időszakához képest növeltük az eladott gépek számát.

MAÉP: Mik a tapasztalatai a magyar vásárlókkal kapcsolatosan, összehasonlítva a szlovák gépvásárlók szokásaival?

A. A.: A magyar piac nagyon árérzékeny. Míg a szlovák cégek szívesen megfizetik a gépek nagyobb felszereltségét, honorálják a technikai újításokat, a komfortot, addig a magyar vásárlók megelégszenek az egyszerűbb – de olcsóbb – megoldásokkal.

MAÉP: Milyen válságkezelési stratégiája van a cégnek?

A. A.: Nem egyszerűen gépet adunk el, komplett szolgáltatáscsomagot kínálunk. Az a cél, hogy az ügyfél elégedett legyen. Az üzlet nem ér véget a gép átadásával, hanem éppen ellenkező-

leg, akkor kezdődik. Optimális esetben sok-sok évig eltart ez a kapcsolat a garanciális javítások, szervizszolgáltatások révén, amelyek nagyon sokfélék. Vannak például olyan szervizcsoomagjaink, amelyeknek része az úgynevezett Caretrack GSM+SAT műholdas távfelügyeleti rendszer. Jól működik a használtgép-értékesítés és -beszámitás, amely szintén többéves, folyamatos együttműködést biztosít köztünk és a gépet használó cég között annak érdekében, hogy megtartsuk a vevőinket. Más esetben a Volvo akár a partner cég munkafolyamatainak racionalizálását is vállalja egy számítógépes szoftver segítségével. Ha szükséges, átszervezi, optimalizálja a munkát, és ehhez ajánl aztán megfelelő termelőeszközöket. Lehet, hogy nem is éppen azt a típust, amit a partner elsöre igényelt, hanem olyat, ami a munkafolyamatainak jobban megfelel és hatékonyabban működtethető. Mindezekon túlmenően azt szeretnénk, ha partnereink éreznék, hogy maximálisan megbízhatnak a Volvóban, mert azonnali, hatékony és megbízható megoldásokat kínálunk minden felmerülő problémájukra, legyen szó gépvásárlásról vagy reklamációról, alkatrész-problémáról vagy szervizigényről, vagy akár a munkájuk hatékonyságát növelő tényezőkről. Ezekből következően munkatársainkra már nem is azt a szót használnám, hogy gépértékesítő, hanem inkább professzionális tanácsadónak nevezném őket.

MAÉP: Milyen irányban fejlesztenek, melyek az új technológiák, gépújdonosságok?

A. A.: A Tier 4 motorokat említénem az új, D szériás lánctalpas kotróknál, a G szériát a homlokrakodóknál és az F szériát a csuklós dömpe-reknél. Továbbá kiemelném a Volvo új csúszó kormányzású kompakt homlokrakodóját, ami az őrszi ÉBSZ-kiállításon lesz először megtekinthető Magyarországon.



A yellow Yanmar tracked excavator is shown in the foreground, positioned on a large mound of reddish-brown soil. The excavator's arm is extended upwards, and its bucket is open. The machine's body is green and features the 'YANMAR' logo. The background consists of a clear blue sky with scattered white clouds and some green trees on a hillside.

Sok kicsi sokra megy

KÖRKÉP A MINI- ÉS MIDIGÉPEK PIACÁRÓL

Ezúttal ismét a tíz tonna alatti gépek kerülnek górcső alá: a leginkább városi közmű- és parképítésekénél használt kompakt rakodók és kotrógépek.

A kompakt rakodógép (vagy angol tükröfordításból csúszó kormányzású rakodók) története a múlt század közepén indult egy minnesotai farmról. A farmtulajdonosa egy testvérpár helyi kis gépgyártó cégétől rendelt egy olyan rakodógépet, amivel a trágyát a kétszintes pulykaólaiból ki tudja takarítani, mivel a homlokrakodó szerelékes traktor túl nagy és nehéz lett volna erre a feladatra. A farmer részére a Keller Manufacturing kifejlesztett, majd 1957-ben legyártott egy elől rakodó szereléssel ellátott háromkerékű gépet, bolygósított hátsó kerékekkel. 1958-ban a jogokat megvette a Melore Manufacturing cég, a Keller testvéreket pedig tovább alkalmazta a rakodójuk fejlesztésére. Melore 1960-ban rukkolt elő a négykerék-hajtású gépével, a Melore M400-zal, ami az első csúszó kormányzású rakodónak tekinthető. A következő, 1962-ben debütált M440-es modell pedig a Bobcat nevet kapta.

A kompakt rakodógépek ma már az összes nagy építőgépgyártó cég kínálatában megtalálhatók, de kis, csak erre specializálódott cég is kínálja termékeit. Az első gumihevederes kompakt rakodógép (angolul multi-terrain loader) kifejlesztése a japán Takeuchi nevéhez fűződik: 1986-ban dobták piacra a TL150-es modelljüket. Hasonlóan a gumikerekes változathoz, egyre több építőgépgyártó fejlesztett ki gumihevederes változatot is, részarányuk a skid steer loader piacon egyre nő.

KIS HELY, KIS GÉP

Szűk helyeken történő – elsősorban házak alapjainak – gépi ásásra Japánban nagy igény mutatkozott a múlt század utolsó harmadában. 1971-ben a Yanmar, majd a Takeuchi is piacra dobta az első erre szolgáló gépet, a minikotrót. Európában elsőként a francia Pel Job cég rukkolt elő hasonló termékkel 1978-ban. A közvetlenül a fal mellett is megfordulni képes, rövid fordulási sugarú (angolul short swing radius excavator vagy zero tail swing excavator) kompakt kotrót szintén a Yanmar építette először, majd dobott piacra 1993-ban. E változatok térnyerése a század elejétől nő rohamosan. Kompakt kotrógép ma már a Bobcattól a Wackerig minden építőgépgyártó kínálatában fellelhető.

KI KICSODA?

Kompakt kotrógép alatt a 0,7–10 tonna üzemi tömegű hidraulikus kotrógépet értjük. A szakma ezen belül megkülönbözteti az 5 tonna alatti mini- és az 5–10 tonna közötti midigépeket. Ezek kinézetre olyanok, mint a nagy kotrógépek lekicsinyített másai. Az 1,5 tonna alatti gépeket fülke nélkül, bukókerettel hozzák forgalomba. Efölött lehet bukókeretes és fülkés változat is, bár a midigépek döntő többsége kabinnal szerelt. Van gumihevederes (nagyobbaknál a vevő igénye szerint lánctalpas) és gumikerekes változatuk, utóbbiak a midi kategóriába tartoznak.

A kompakt rakodógépeknek is két változata van: gumikerekes és gumihevederes. Mindkettő jellemzője, hogy a két oldalsó hajtás külön vezérelhető, kormányzásuk nincs. Irányváltásuk a lánctalpas gépekhez hasonlóan a két oldal eltérő vezérlésével lehetséges, így képesek álló helyzetben megfordulni. A gépek nagyságának mérésére a névleges üzemi kapacitást (ROC – Rated Operating Capacity) használják: ez gumikerekes változatok esetén a billenő terhelés 50%-a, gumihevederes változatok esetén a 35%-a. A gépek így az előbbinél 300–1500 kg között, utóbbinál 600–1500 kg névleges üzemi kapacitás között vannak.



NÉPSZERŰ APRÓSÁGOK A KONTINENSEN

Az eladott darabszámok tekintetében a minikotrók jelentik az építőgépek legnagyobb piaci szegmensét a kontinensen. Európában minden harmadik eladott építőgép minikotró volt 2010-ben, és a szakértők a kategória 75%-os bővülését prognosztizálják 2015-ig, és akár 38 ezer minikotró is gazdára találhat.



AMI FELETT A GÉPKEZELŐ ÜL

A kompakt kotrógép nem csak kinézetében, felépítésében is nagyon hasonlít nagyobb testvéreire: alsó váz járószerkezettel, forgó felső váz fülkével vagy bukókerettel és gémszerkezettel. A gépek teljesen hidraulikus működtetésűek. A három- vagy négyhengeres szívó dízelmotor szivattyút hajt meg, ami biztosítja a munkahidraulika működését és a menetelést. Ma már a minikotrónál is egyre inkább terhelésérzékelő (Load Sensing) hidraulika-rendszert használnak.

A gumihevedert vagy láncot oldalanként egy-egy hidromotor hajtja meg bolygóművön keresztül, általában ezek is dugattyúsak. A 2 tonna alatti, olcsóbb kivitelek egy, a nagyobbak kettő sebességi fokozattal („nyúl és teknős”) rendelkeznek. Mivel a minikotrók elég keskenyek, így a kisebb, 2-2,5 t alatti változatok járószerkezet-szélessége hidraulikusan kitolható, növelve a stabilitást.

A gémszerkezetük törhető, azaz a felső váztól függetlenül is elfordítható a váz bekötésénél, így lehetséges a fal mellett munkavégzés. A gép és tololap funkciók joystickkel vezérelhetők, a haladást pedállal vagy a pedállal együtt mozgó karral oldják meg.

A rövid fordulási sugarú gépek szűk helyen nagyon hasznosak, mivel akár fal mellett is körbe tudnak fordulni. Hátrányuk viszont felépítésükből következik: a motor nem a fülke háta mögött, hanem a jobb oldalán kapott he-

lyet, csökkentve így az ellensúly tömegét. Ezért egy rövid fordulási sugarú gép mind gémkinyúlásra, ásási mélységre, mind kanálméretre a nála egyel kisebb „normál” kotrógép értékeivel vethető össze.

A csúszó kormányzású rakodógépek is tisztán hidraulikus működtetésűek. A szívó vagy turbófeltöltött dízelmotor szivattyút hajt meg. A szivattyú szállítja az olajat a gép működtetéséhez, valamint a kerekeket, ill. gumihevedert meghajtó hidromotorokhoz. A hidromotorok általában lánchajtással hajtják meg a kerekeket vagy a gumihevedereket. A menetelési sebesség egy- vagy kétfokozatú lehet. A kezelő a két oldalsó meghajtást függetlenül kezeli, ezért a kormányzás gumikerekes változat esetén is az egyik oldal csúsztatásával lehetséges.

Gémszerkezetük kétféle lehet: vertikális és radiális, különbség a hátsó csuklópont bekötésénél van. Előbbinél a szerelék függőlegesen, egy síkban mozog, utóbbinál a gémszerkezet trajektóriája félkörív alakú. Ebből következően a vertikális gémszerkezettel sokkal jobban lehet rakodni, viszont még a radiális is alkalmazható – főleg az olcsóbb ára miatt. A legtöbb gyártó a gémet kétoldali karokkal és két emelő munkahengerrel oldja meg. Kivétel a JCB és a JCB-Volvo közös fejlesztésű gépek. Ezek gémszerkezete egykaros. Előnye ennek a megoldásnak, hogy a kezelő oldalról, biztonságosan tud beszállni, felbillentett fülkével a szerelő jobban



hozzáfér a fülke alatti komponensekhez. Nagy hátránya viszont az aszimmetria miatt az egyenetlen súlyeloszlás.

AZ EZERMESTER

A kompakt kotrógépek méretük és sokféle munkaszerezékük miatt nagyon sok feladat elvégzésére alkalmasak. Míg Nyugat-Európában a kompakt kotrók jelentős részét gépbérlettel foglalkozó vállalatok, addig nálunk főleg közműépítők veszik.

Ahogy fentebb említettük, a miniket a gyártók szállítják fülke nélkül is, bukókerettel. A bukókeret hátránya, hogy behatárolja a gép használhatóságát – nyilván télen senki nem dolgozik benne szívesen. Előnye viszont a kedvező árán kívül, hogy leszerelhető, így a géppel be lehet menni szűk, alacsony helyekre is, pl. épületen belülre. (A kezelő biztonsága érdekében munka közben természetesen vissza kell szerelni.) A fülkéket viszont többségében csak fűtéssel látják el, a légkondicionáló működtetéséhez csak a nagyobbak motorteljesítménye elegendő.

Jó szolgálatot tesz egy eszköz gyorscsereelő a gép végén. Bár a szerelékcseréje korántsem olyan bonyolult és hosszadalmas, mint nagy gépeknél, de sok független kanálgyártó kínál saját rendszert is, így egy flottába tartozó különböző típusú gépek között is megoldott a kanalak cseréje.

Alapesetben minden gyártó a gépet gumihevederrel gyártja, de kérhetők acél lánctalppal is. Ez hasznos lehet olyan alkalmazásokkor, ahol a gumi könnyen szakadna vagy gyorsan kopna, pl. sziklás talajon vagy bontási munkálatokkor.

Milyen feladatokra használhatók tehát a kompakt rakodógépek? Elsősorban földmunkára, parképítésre vagy ház alapjának kiásására. A különböző szélességű (200–900 mm közötti) kanalakkal továbbá árkot lehet kiszedni, legyen az közművezetéké, kerítésalap vagy csatorna. A dönthető rézsűző kanállal nemcsak út, még autópálya rézsűjét is el lehet készíteni (ezt teszik is 5–6 tonnás gépekkel tőlünk nyugatabbra). Útépítésnél vagy bontásnál jó szolgálatot tesz a bontókalapács. Felszerelhető a gépre talajfúró, olló vagy roppantó is. Korlátozottan daruzni is lehet velük, ekkor viszont a gép- és kanálszár-munkahengereken zuhanásgátló szelep kell, hogy legyen.

AZ ÉPÍTŐGÉPEK SVÁJCI BICSKÁJA

A csúszó kormányzású rakodógépeknek annyi felhasználási területe van a mezőgazdaságtól kezdve az udvarseprésen át a recyclingig, hogy azt lehetetlenség lenne összeírni, ezért csak



a mélyépítéshez kapcsolódókról adunk egy áttekintést. A kompakt rakodók többsége is bérgepparkban kezdi el pályafutását, hasonlóan a kis kotrókhoz.

A kompakt rakodók gumihevederes változatát ott használják, ahol feltétel a kisebb felületi nyomás, vagy ahol a gumik forduláskor tönkretennék a talajt. Gumikerekes kivitelnél a gumiköpeny fajtáját szintén az alkalmazás szabja meg, pl. recycling feladatokra a tömör gumis kivitel az alkalmas. A kis kotrókhoz hasonlóan ezeket is lehet zárt fülkével vagy bukókerettel rendelni.

A gép elejére szerelt hidraulikus vagy mechanikus működtetésű eszköz gyorscsereelő segítségével a legkülönbözőbb adapterek vehetők fel, a teljesség igénye nélkül: kanál, nyitható kanál, ráfógós kanál, tolólap, seprő, talajtömörítő, aszfaltmaró, aszfaltvágó, betonkeverő, talajfúró, árokásó szerelék, bontókalapács vagy raklapvilla. Lehet tehát a géppel teherkocsit pakolni, szemetet, hulladékot rakni, árkot ásni, terepet rendezni, útfelújításkor segéderőként bevetni, park- vagy házépítéskor anyagot mozgatni.

Megjegyzendő azonban, ahogyan a svájci bicska fűrészse sem alkalmas favágásra, ezek a kompakt gépek nem nagy volumenű munkára valók. Az adott területen mindenese, hogy lehetőleg egy géppel az előforduló összes feladatot meg lehessen velük oldani.

MÁSFÉL TONNÁSOK AZ ÉLEN

Az ideai statisztikák azt mutatják, hogy továbbra is az 1,5–2 tonna közötti minikotrók a legnépszerűbbek Magyarországon. A könnyű szállíthatóság és az alacsony üzemeltetési költségek mellett leginkább az eszközök hatékonyságát emelték ki a Magyar Építő Fórum által megkérdezett géptulajdonosok.

Teljes a paletta

ÚJ KOMPAKT RAKODÓK A JCB-TŐL

Öt új modellel jelentkezett a JCB a csúszó kormányzású és lánctalpas kompakt rakodók terén, amellyel teljessé vált a tizenhét tagú gépcsald.



JCB 175

Üzemi teljesítmény	794 kg
Üzemi súly	3,011 kg
Felbillentő teher	1,587 kg
Motorteljesítmény	44,7 kW
Max. haladási sebesség (opcionális 2 sebesség)	12,0 km/h, 18,5 km/h

Idén nyolc új gép debütált a JCB kompakt rakodó családjában, amely 2010-ben kilenc modellel indult. Ezzel teljessé vált az angol gépgyártó termékkínálata ebben a szegmensben. A kisméretű építőgépek iránti igény világszerte növekszik, és ez sarkalta a vállalatot, hogy ilyen széles termékkínálatot fejlesszen a kompakt rakodók terén, állítja John Patterson, a JCB észak-amerikai vezérigazgatója, aki hozzátette, hogy a tizenhét típusal, amelyek között található gumikerekes és lánctalpas változatok, valamint radiális és függőleges emelésű gépek is, a piaci igények 97%-át le tudják fedni. Ma még a gépek többségét Észak-Amerikában értékesítjük, ám Európában és Ázsia egyes térségeiben jelentősen megugrott a kereslet

a kompakt rakodók iránt, tudtuk meg John Pattersonól.

TAKARÉKOS SZÉRIA

A 175, 190 és 205-ös típusjelzésű csúszó kormányzású, valamint a 190T és 205T jelzésű lánctalpas kompakt rakodók mindegyikét a JCB Powerboom egy emelőkaros, függőleges emelésű változatával szerelték fel, amely maximális kinyúlást biztosít teljes magasságnál.

Az új gépek legfőbb előnye, hogy a korábbi szériánál mintegy 16%-kal kevesebb üzemanyagot fogyasztanak, de emellett megemlíthetjük a megnövelt méretű kezelőfülkét, amely a korábbinál lényegesen jobb kilátást biztosít a kabinból, valamint az egyszerű karbantartást.

A JCB 31 különféle szerelékkel kínál kompakt rakodóira, amelyekkel gyakorlatilag bármely feladat elvégezhető. Nyolc modell opcionálisan hidraulikus gyorscsatlakozóval is kapható, amely a szerelések cseréjét soha nem látott módon felgyorsítja a munkaterületen.

A JCB Powerboom gépek egyedülálló oldalajtóval rendelkeznek, amely lehetővé teszi, hogy a kezelő úgy szálljon be vagy ki, hogy ne kelljen átmászni valamely munkaeszközön. Ez a kivitelt a kezelő kilátását 270°-ra növeli. A kezelőfülkékben alapkitelben az ülések mechanikus felfüggesztésűek, opcionálisan rendelhetők fűthető, légrugós felfüggesztésű és állítható kartámasszal felszerelt ülések. A gépekhez extraként teljesen zárt fűthető és légkondicionált kezelőfülke is kapható. A kezelőfülkék szigeteltek és nyomás alatt vannak a por és szennyeződés betűtása ellen.

A gépek karbantartása is nagyon egyszerű, a tágasra nyitható hátsó ajtó a billenthető hűtőegységgel jó hozzáférést biztosít a napi ellenőrzéshez és az egyéb karbantartásokhoz. A kezelőfülke felbillentésével akadálytalanul megközelíthetők a gép további belső egységei.



RADIÁLIS ÉS FÜGGŐLEGES EMELÉSI OPCIÓK

A széria korábbi tagjai: a 135, 155 és 150T gépek radiális emelésűek, amelyek jobb ásási geometriát nyújtanak a nehéz rakodási feladatokhoz. Mivel ezek kevesebb csapot és perselyt tartalmaznak, a radiális emelésű gépek jól teljesítenek magas ciklusú alkalmazásoknál, mint a hulladékkezelés, újrahasznosítási és bontási munkák.

A 175, 190, 205, 190T és 205T modellek függőleges emelést kínálnak, amelyek maximális kinyúlást biztosítanak teljes magasságnál – ez fontos szempont dömperek rakodásánál, raklapemelésnél vagy földfúró használatánál.

JCB 190

Üzemi teljesítmény	862 kg
Üzemi súly	3,127 kg
Felbillentő teher	1,723 kg
Motorteljesítmény	44,7 kW
Max. haladási sebesség (opcionális sebesség)	12,0 km/h, 18,5 km/h

JCB 205

Üzemi teljesítmény	930 kg
Üzemi súly	3,237 kg
Felbillentő teher	1,859 kg
Motorteljesítmény	44,7 kW
Max. haladási sebesség (opcionális sebesség)	12,0 km/h, 18,5 km/h

TERRA

2012.09.20-21-22. DELEGYHÁZA

JCB Kotró-rakodógép

3CX ECO, 4CX ECO, 3CX ECO AEC

- LUTC váltó*
- Kalapács hidraulika csövezés
- 2 mélyásós kanál + 1 rézsűkanál
- + mechanikus gyorscsereelő a mélyásós szerelésekre
- 3 év vagy 3000 üzemóra garancia

Az ajánlat 2012 szeptember 15. és 2012 október 15. között megrendelt új JCB 3CX Eco, 4CX Eco valamint 3CX ECO AEC kotró-rakodógépekre érvényes. Az akció nem vonható össze semmilyen egyéb ajánlattal vagy kedvezménnyel.

Az akció részleteiről érdeklődjön ÉBSZ standunkon vagy keresse fel üzletkötőinket vagy telephelyeinket.

*LUTC Váltó: A menetelés közben zárható tengelykapcsoló, amely nagyobb üzemanyag megtakarítást eredményez.

A JCB gyár földmunkagépeinek kizárólagos magyarországi forgalmazója: TERRA Hungária Építőgép Kft.

2310 Szigetszentmiklós, Leshegy u. 17.
Tel.: 24/525-430, FAX: 24/525-431

E-mail: terra@terra.co.hu

www.terra.co.hu / www.jcbvideo.hu / www.usedjcb.eu

Itt a Universal V1080



A Yanmar nemrégiben mutatta be a Universal V1080-as gépét, amely az egyetlen farsöprés nélküli midi kotrógép a nyolctonnás piaci szegmensben.

TECHNIKAI ADATOK UNIVERSAL V1080

Üzemi súly:	8065 kg/8285 kg
Motor:	Yanmar 4TNV98-ZWBV1
Szélesség:	2270 mm
Kanálón mért felszakító erő:	6480 kgf
Kanálszáron mért felszakító erő:	4160 kgf
Max. ásási mélység (gyorscsatlakozóval):	4130 mm
Max. ürítési magasság:	4700 mm

A nagy sikerű korábbi modell, a VIO75 után rukkolt elő a Yanmar az új típussal, amelynek tervezésekor a legszigorúbb környezetvédelmi előírások mellett a felhasználók igényeit is messze menőkig figyelembe vették a konstruktőr mérnökei. A Universal VIO80 kotrógép üzemi súlya felépítéstől függetlenül 8065-8285 kg. Az elérhető legfejlettebb technológiával felszerelt új modell azzal is kitűnik a sorból, hogy az egyetlen olyan nyolctonnás midi kotrógép, amelynek hátsó része még forduláskor sem nyúlik túl a láncalpakon, azaz teljesen farsöprés nélküli. Ez lehetővé teszi, hogy a gép olyan helyeken is tudjon dolgozni, ahol más kotrók felépítésükből adódóan nem rúgnak labdába.

Az újdonságok sorában érdemes külön szót ejteni a megújult a kabinról, ami jelentősen nagyobb lett, 40%-kal nőtt a belső tér, hogy

ergonomikusabb, kényelmesebb munkahelyet biztosítson a gépkezelőnek. Az ülés légrugókon áll, teljesen állítható kartámaszokkal rendelkezik. A menetelést irányító karokat széles pedálokkal látták el a könnyebb kezelhetőség érdekében. A kabin alapfelszereltsége a légkondicionáló berendezés.

TELJESÍTMÉNY KÖLTSÉGTAKARÉKOSAN

A gép négyhengeres, 3318 cm³-es Yanmar motorja teljesíti a TIER 4-es normákat. Az erőforrást kipufogógáz-visszaforgató rendszerrel (EGR) szerelik, a motor fordulatszámát elektronikusan szabályozott, míg az automatikus alapjáratra visszaállító rendszer és az úgynevezett ECO-mód a gazdaságos üzemeltetést szolgálják. Az előbbi rendszer a motor fordulatszámát alapjáraton értékre állítja vissza, ha a gépkezelő több mint négy másodpercig inaktív (természetesen a karok megmozdításával a fordulatszám visszaáll a korábban beállított értékre). Az ECO-mód csökkenti a fordulatszámot, miközben a nyomaték nem változik. Ez utóbbi közel 40%-os üzemanyag-megtakarítást eredményezhet.

Az új motor és a Yanmar VIPPS jelű szabadalmaztatott hidraulikus rendszerének együttes alkalmazása jelentős üzemanyag-megtakarítást eredményeznek, amellyel a gép teljesítménye is nőtt a korábbi modellhez képest.

Normál munkamódban (nem ECO) a gép 18%-kal kevesebb üzemanyagot fogyaszt megmozgatott köbméterenként, amellyel a kapacitása 14%-kal nőtt óránként. A karbantartás is egyszerűbbé vált a szélesen nyíló hátsó és oldalsó borításokkal, amelyek jobb hozzáférést biztosítanak a különböző alkatrészekhez, hűtési rendszerhez.

További információért forduljon az UNICUM Kft.-hez, a YANMAR gépek hivatalos magyarországi forgalmazójához – www.a-yanmar.hu – vagy keresse fel a Yanmar Construction Equipment Europe SAS weboldalát, www.yanmar.fr. (x)





call for Yanmar solutions

A Yanmar, dömperek, mini kotrók, gumikerekes rakodó- és világítástechnika gépek széles választékát kínálja az építőipar, a mélyépítés és tájrendezés terén.



Volvo kompakt rakodók Európának

A skandináv gyártó csúszó kormányzású és lánctalpas kompakt rakodói sokáig csak Észak-Amerikában voltak elérhetőek. A termékpaletta bővítésének jegyében azonban a Volvo Construction Equipment végre úgy döntött, kompakt gépeit az öreg kontinensre is áthozza.

A párizsi Intermat kiállításon négy csúszó kormányzású modell mutatkozott be a 610 kg



és 1,2 tonna közötti géposztályban: MC60C, MC70C, MC95C és MC115C, amelyeket 36–55 kW-os motorok hajtanak. A gumi lánctalpas kategóriában három géppel debütál a Volvo CE: MCT85C, MCT125C és MC115C. A gépek tömege 860 kg és 1,5 tonna közé esik, a teljesítmény pedig modelltől függően 49–69 kW.

A csúszó kormányzású modellek közül kettő – MC60C és MC70C – a hagyományos radiális gémszerkezettel rendelkezik, míg a paletta két nagyobb tagjánál a gémszerkezet vertikálisan mozog, ami megkönnyíti és megnöveli a rakodás hatékonyságát. Jóllehet a legtöbb gyártó a gémet két emelő munkahengerrel vezérli, a Volvo és a JCB közös fejlesztésű gépei egykaros gémszerkezetet alkalmaznak. Ennek köszönhetően a kezelőnek nem kell átmásznia a szereléken, hanem oldalról, biztonságosan tudja megközelíteni a fülkét. A könnyen billenthető kabin pedig a fülke alatti komponensek egyszerű hozzáférhetőségében segít. A gépek Magyarországon is elérhetőek a Volvo Építőgépek Hungária forgalmazásában, ahol további információ is elérhető az új modellekről.

Termék- és szolgáltatásbővítés a Wacker Neusonnál

A Wacker Neuson a kis és kompakt építőgépek területén a piac vezető szállítói közé tartozik. Az építkezéseken a mindennapi munkák teljes folyamata lefedhető az átfogó termékpalettával. A vállalat piac- és ügyfélközelsége közvetlenül befolyásolja a termékfejlesztést is, és ebből fakad évtizedes innovációs kultúrája, amely a Wacker Neuson vezető pozícióját folyamatosan erősíti.

A müncheni székhelyű konszern már számos innovációval jelent meg a piacon. Az aktuális csúcstermékek egyben költséghatékony

eszközök, mint az EH 25-ös elektromos bontókalapács, amely a préslevegős kalapácsok és kompresszorok gazdaságos és felhasználóbarát helyettesítője. Szintén újdonság a DPU 130 lapvibrátor, amely felveszi a versenyt akár egy héttonnás hengerrel is. Az ET sorozat új 1,7–2,3 tonnás forgókotrói egyedülálló vds rendszerrel (vertical digging system) szerelve érkeznek, és akár 25%-kal növelik a gép hatékonyságát. Szintén említést érdemelnek a Kramer Allrad teleszkópos rakodógépek, amely kategórián belül a nemrégiben debütált 550-es és 650-es gumikerekes rakodó modellekkel új kompakt osztályt mutatott be a piacon a németországi konszern.

A közvetlen ügyfélkapcsolat rendkívül fontos számunkra, ezért minden munkatársunk széles körű szakmai tudással áll ügyfeleink rendelkezésére, hogy munkájukat átfogó tanácsadással segítsék, állítja Molnár Ferenc, a Wacker Neuson Kft. ügyvezető igazgatója. A széles termékpalettával mellett a cég teljes körű szervizszolgáltatást és gépbérlési lehetőséget is kínál ügyfeleinek. (x)



A VÁLASZ



Keresi az útépités korszerű megoldásait?

A Cat® útépitő gépei tudják a választ.

A Caterpillar újgenerációs aszfaltútépitő gépei mindennapi munkák során felmerülő kérdésekre tökéletes választ nyújtanak.

A kifejlesztett komplett megoldások kiemelkedő teljesítményűvé tették úthengereinket, finishereinket és aszfaltmaróinkat. Győződjön meg róla Ön is, tegye próbára gépeinket!

Mert a Caterpillar teljesítménye, rugalmassága és minősége minden kérdésre választ ad!

További információk: paving.cat.com; www.huntraco.hu

Útépités egész nap. Minden nap.

© 2012 Caterpillar. Minden jog fenntartva. A CAT, a CATERPILLAR, az ACERT és logóik, a „Caterpillar Yellow” és a dokumentumban használt vállalati és termékarculati jegyek a Caterpillar kizárólag engedéllyel használható védjegyek.

HUNTRACO®

CAT®

Olasz módra

IMER KEVERŐ- ÉS SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK



A következőkben a beton- és habarcstechnológiába illeszkedő IMER keverő- és szállítóeszközök választékából mutatunk be néhányat, a teljesség igénye nélkül.

Az 1962-ben alapított vállalkozás folyamatosan bővíti termékválasztékát, és egyre erősebb jelenléttel bír a nemzetközi piacokon. Az IMER GROUP ma Olaszországban öt gyárral rendelkezik, de Törökországban és Mexikóban szintén működik már egy-egy gyártóbázisa. Az ügyfélszolgálatban és értékesítésben a toscanai központot kilenc külföldi leányvállalat támogatja. A cégcsoport tagvállalataiból hármat a VERBIS Kft. képvisel Magyarországon: az IHI minikotrókat is gyártó-forgalmazó IHIMER-t, a beton- és habarcstechnológia gépei mellett építőipari kisgépeket előállító IMER INTERNATIONAL-t és a cégcsoport által 2009-ben megvásárolt, emelőkosarakat gyártó ITECO-t.

A Certaldóban (Firenze) található IMER-gyár 30 ezer négyzetméteren terül el, melyből 6200 négyzetméter a beépített terület. Az itt dolgozó 62 alkalmazott keverő- és szállítóeszközök gyártásával foglalkozik hagyományos és előkevert habarcsok és vakolatok szállításához, padló-esztrich szállításához, folyamatos üzemű keverő- és szivattyúrendszerekhez, amelyek alkalmasak silóban tárolt száraz anyagok feldolgozására. A modern üzem 2004-ben épült és indulása óta folyamatosan jelentős összeget fordítanak kutatás-fejlesztésre, hogy minél szélesebb kínálattal tudjanak reagálni az előkevert anyagok egyre szélesebb körű elterjedésére és a növekvő igényre az építőhelyszíni kisgépek iránt. Mára a cég szilárd piaci pozíciókkal ren-

delkezik és az új modellek folyamatos fejlesztésével növeli versenyképességét, köszönhetően a magasan képzett és jelentős tapasztalattal rendelkező technikusoknak és mérnököknek.

Az IMER csoport közismerten színvonalas ügyfélszolgálatot biztosít partnereinek, megfelelően tájékoztatva a vevőket a különböző célú és teljesítményű gépek és azok tartozékainak biztonságos és helyes használatáról.

A KOINE 3-3L...

...egy egyfázisú vakológép száraz előkevert anyagok és szigetelőanyagok felhordásához. Az eszköz az IMER saját fejlesztésű vezérlőpanelét térfogatáram-szabályzóval szerelik fel. A beállítható szállított anyagmennyiségek: 8-11-15 l/perc (Koine 3) és 11-15-20 l/perc (Koine 3L). Az egyéb jellemzők közül érdemes kiemelni az alacsony karbantartás-igényű, saját fejlesztésű és gyártású membránkompresszort, az önfelszívó vízszivattyút, amit rozsdamentes acélburkolattal és réz járókerekekkel szállít az IMER, a dönthető keverőkamrát és egyszerűen cserélhető csavarszivattyút. A könnyebb szállíthatóság érdekében a gép négy kisebb egységre bontható szét, a szerkezet négy kerékkal és két emelőpontonl rendelkezik.

A SMALL 50...

...multifunkcionális csavarszivattyú hagyományos habarcs és előkevert anyagok kiszórásához, előkevert tixotróp termékekhez, homogén és színezett termékekhez, festékes bevonatok-



hoz, hézagok, rések kitöltéséhez, megerősítő injektáláshoz. Az IMER által fejlesztett inverteres vezérlőpanel révén a géppel a korábban megszokottnál magasabb teljesítmény érhető el és igény szerint állítható a térfogatáram.

A SPIN 15, SPIN 15 A...

...folyamatos üzemű keverőgép előkevert vakolatok, építési habarcsok, önterülő anyagok és hagyományos zsákos előkevert anyagok gyors keveréséhez. A gépeket az IMER-szabadalomként bejegyzett nagy teljesítményű, közvetlen hajtású, láncos áttétellel ellátott hajtómotor működteti, amely lehetővé teszi a teljes terhelés melletti indítást is. A gépkezelő védelmét szolgálja, hogy a keverő védőrácsának eltávolításával a gép automatikusan leáll. A két modell az EK-szabályoknak megfelelően, alacsony zajszinten üzemel, ergonomikus vezérlőfelülettel rendelkezik, állítható a magassága (950, 1095 és 1165 mm), könnyen szétszerelhető, tisztítható és karbantartható. A keverőgép konstrukciója lehetővé teszi, hogy vakológéppel vagy akár habarcsszivattyúval kombinálva egy egyedülálló keverő- és szivattyúegységet alkosson.

A BOOSTER 15...

...dugattyús betonszivattyú általános célokra, valamint padló-esztrich szállításához és betonlövéshez kifejlesztve. A főbb jellemzők: hidraulikus vezérlésű kétdugattyús betonszivattyú, négyhengeres vízhűtéses dízel motor, hangszigetelt motortér, vibrációmentes elektromechanikus vezérlőpanel és S lengőcsöves szelepváltás, tömítő- és automatikus kopásutánállító rendszerrel. A fogadógarat kúpos kialakításának köszönhetően a berendezés könnyen tisztítható, a nyitható és dönthető fogadógarat megkönnyíti a karbantartást. A SOFT SPRITZ rendszer biztosítja a megfelelő szivattyúzási körülményeket alacsony anyagszállítás esetén is, míg a nagyméretű hűtőrendszer biztosítja a megfelelő működést extrém körülmények között.

A cikkben bemutatott IMER-berendezések magyarországi képviselője a VERBIS Kft. (1151 Budapest, Mélyfúró u. 2/E. Tel.: 1/306-3770, 1/306-3771, fax: 1/306-6331, www.verbis.hu), melynek munkatársai szívesen állnak rendelkezésre további információkkal, árajánlattal, finanszírozási konstrukciókkal stb. (x)



VERBIS KFT.

Kínálatunk:

- AVANT TECNO univerzális minirakodók
- VF VENERI kotró-rakodók és homlokrakodók
- IHI minikotrók és kompakt rakodók
- FEELER villástargoncák
- SANY láncfalpas kotrógépek, gréderek, betonpumpák
- D'AVINO önjáró betonmixerek
- MIKASA talajtömörítő gépek
- ENAR tűvibrátorok és vibrátorgereidák
- OPTIMAL földlabdás fakienelők
- BF CRUSHER pofás törőkanalak
- MANTOVANIBENNE roppantó-, őrlő-, vágóollók
- GARBIN láncos árokmarók
- TABE bontókalapácsok
- AUGER TORQUE hidraulikus talajfúrók
- ATLAS COPCO hidraulikus kéziszerszámok
- SIMEX aszfalt és betonmarók, törőkanalak
- IMER keverő és vakológépek, esztrich- és betonpumpák
- ITECO ollós személyemelők
- LOTUS alurámpák
- JUNTAN ÉS ENTECO cölöpöző gépek
- HANJIN geotermikus és kútfúró berendezések
- TSURUMI merülőszivattyúk és motoros szivattyúk
- DAB keringtető, Jet, nyomásfokozó szivattyúk
- BBA PUMPS dízelmotoros átemelő és öntöző szivattyúk
- SIRMEX betonacél hajlító-vágó berendezések
- EMZ áramfejlesztők
- POWERBARROW motoros talicskák
- REMU rostakanalak
- MORSELLI hóekék és sósózók
- GROUNDSMAN gyepfelszedő és gyeppelész berendezések
- GF Gordini adapterek
- kompakt rakodókhoz és kotró-rakodókhoz
- FERRI hidraulikus szárzúzó adapterek
- MALAGUTI hidraulikus tömörítők

VALAMINT MOTORIKUS ÉS EGYÉB ALKATRÉSZEK SZINTE MINDEN ISMERT ERŐGÉPHEZ

MUNKÁRA FEL!

**„DELUXE”
FÜLKE**

**TERHELÉSÉRZÉKELŐ
HIDRAULIKA**

**KISEBB ÜZEMANYAG-
FOGYASZTÁS**

**EGYSZERŰ
SZERVIZELÉS**

**NAGYOBB SEBESSÉG
ÉS TELJESÍTMÉNY
= TÖBB ELVÉGZETT
MUNKA**

Az új F-sorozatú Cat® árokásó-rakodó gépek fejlesztései fokozzák a rugalmasságot, a termelékenységet és a hatékonyságot. A megnövelt ásási távolság, a beépített terhelésérzékelő hidraulika és a jobb kilátás csupán néhány a rakodási ciklust gyorsító, kis fordulatszámnál is nagy teljesítményt biztosító és a munkavégzés kényelmét javító újdonságok közül.

Dolgozzon Ön is az új F-sorozatú Cat® árokásó rakodókkal!

Bővebben: www.huntraco.hu

©2012 Caterpillar Inc. Minden jog fenntartva. A CAT, a CATERPILLAR és logóik, a „Caterpillar Yellow”, vállalati és termékarculati jegyek és a Caterpillar kizárólag engedéllyel használható védjegyei.

HUNTRACO Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.

2040 Budaörs, Kamaraerdei út 3. Tel.: (23) 504-200 Fax: (23) 504-300

Kirendeltségek: Békéscsaba, Kaposújlak, Nyíregyháza, Szombathely

www.huntraco.hu

HUNTRACO®

CAT®

Nagy számok örvénye

TOVÁBBRA IS HIÁNYZIK A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ

Több mint 1200 kilométernyi közút újul meg 2014 végéig, a kormány 104 milliárd forintot juttat az Új Széchenyi Tervben erre a célra – jelentette be augusztus közepén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára. Bármennyi is teljesül az impozáns tervekből, az biztosan ráfér a félelmetes állapotú hazai közúthálózatra.

Erős a versenytorzító hatása annak, hogy a közúti közlekedés lényegesen több veszteséget okoz az állami költségvetésben, mint a vasúti – derül ki a Közlekedéstudományi Intézet és a Levegő Munkacsoport tavalyi ősszel közzétett tanulmányából. Noha az anyag szerzői 2006-os adatokat használtak, a kutatók szerint ez legfeljebb a számokban jelenthet némi eltérést, az arányokban aligha.

A Világgazdaságban citált elemzés megállapítja: a közlekedés azon káros tényezői, amelyek nem feltétlenül csak a résztvevőket terhelik, a 2006-os adatokból kiszámítva 3065 milliárd forint veszteséget okoztak az államháztartásnak (a részleteket lásd keretes írásunkban). Ennek 61 százaléka a személygépkocsik, 23 százaléka a tehergépjárművek, 3 százaléka pedig a helyközi autóbuszok kontójára írható, míg a vasúti személyszállítás 5, a vasúti áru fuvarozás pedig 1 százalékból tehető felelőssé (7 százalék az egyéb közúti módokra jut). Összességében a közúti áru fuvarozás árutonna-kilométerenként négy és félszer annyi veszteséget termel, mint a vasúti.

SE KONCEPCIÓ, SE STRATÉGIA

A kritikák megfogalmazásával az Állami Számvevőszék (ÁSZ) sem fukarkodott augusztus közepén nyilvánosságra hozott, az állami közutak javításáról, állapotáról szóló jelentésében. A Világgazdaságban ismertetett anyagból egyértelműen kiderül: a közutak állapota nem éri el az elvárt szintet. Igaz, hogy a vizsgált időszakban, 2006 és 2011 első fél éve között kismértékben javulás érzékelhető a közúthálózat általános álla-



A KÖZLEKEDŐ TRAGÉDIÁJA

A levegő- és zajszennyezéssel, az üzleti biztosítással vagy a használó által nem fedezett baleseti költséggel kibővített államháztartási egyenleg vesztesége 2006-ban mintegy 1500 milliárd forint volt a tanulmány szerzői szerint. Az egyenleget tovább rontják a személygépkocsi-vásárlással és -használattal kapcsolatos trükkök és adócsalások vagy a feketefuvarok. A személygépkocsikkal kapcsolatos adóelkerülés 554 milliárd forint volt a vizsgált időszakban, amely mintegy 1200 milliárd forintos adó- és járulékkiesést okozott. A tehergépkocsi-közlekedéssel kapcsolatos adócsalások az elemzők szerint 276 milliárd forintra rúghattak.



potának mutatóiban, érdemi változásról azonban nem beszélhetünk: a közutak burkolata nem megfelelő, a gazdaságossági szempontok a szűkös anyagi lehetőségek ellenére sem érvényesültek. A jelentésben górcső alá vett periódusban országosan 3794 kilométer útszakaszt újítottak fel, ezen belül 2517 kilométert hazai támogatásból, az Útpénztárból. A hazai és uniós támogatások együttes összege 172 milliárd forint volt. A számvevők megállapították, hogy évente átlagosan 28 milliárd forint jutott 632 kilométerre, miközben szakmailag 125 milliárd forint és 2500 kilométer lenne indokolt. Ezek fényében nem meglepő, hogy a felújítási ciklusidő a szakmailag elfogadott tíz helyett 35 év körüli.

Az ÁSZ szerint a probléma gyökere a közlekedéspolitikai koncepció és stratégia hiányában keresendő. Magyarán szükség volna egy elfogadott jogszabályra, amely rögzíti az állami feladatokat, az ezekhez rendelt forrásokat. A kifogásokra adott válaszában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) azzal hozakodott elő, hogy megkezdte a következő rövid, közép- és hosszú távú időszakokra vonatkozó Nemzeti Közlekedési Stratégia előkészítését, amelynek elfogadását jövőre tervezik. Ez a dokumentum – amelynek megalkotása, illetve a gyakorlati végrehajtás során a tárca egyaránt tekintettel lesz az ÁSZ javaslataira, megállapításaira – határozza majd meg a fejlesztési és felújítási források optimális arányát, és ugyancsak ennek keretében fogadhatják el az új útfelújítási programot – áll a minisztérium közleményében.

EGY KALAP ALÁ VETT GYORSFORGALMI ÉS KÖZÚTFEJLESZTÉS

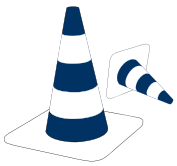
Közös utasigazgatóságban vonják össze a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) közúti és gyorsforgalmi fejlesztésekkel foglalkozó területét – közölte a Világgazdasággal Dudik János vezérigazgató. Az átszervezések – amelynek fő felelőse a korábban a Magyar Közút Zrt. vezérigazgatói posztját betöltő, jelenleg a NIF beruházásokért felelős vezérigazgató-helyetteseként tevékenykedő Kovács Ákos –, az uniós pénzek felhasználásának, a környezetvédelmi és a régészeti feladatok koordinálásának egységes rendszerben történő kezelését célozzák. Az interjúban Dudik János – az M3-as, az M0-s, az M86-os építését, az M43-as út határig tartó – jelenleg közbeszerzés alatt álló – szakaszát, valamint az M3-as autópálya folytatását nevezte meg a legfontosabb folyamatban lévő hazai közúti projekteknek.

FIGYELJÉK A SZÁMOT!

Az Új Széchenyi Tervben 104 milliárd forint jut közutak felújítására, így 2014 végéig több mint 1200 kilométernyi közút újul meg – jelentette be a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára a felújított Hatvan–Verseg útszakasz ünnepélyes átadásán. A távirati iroda tudósítása szerint Völner Pál elmondta: az útburkolatok rekonstrukciója mellett az országos fejlesztés az útpadka, az árkok, az áterezsek, a hidak és a buszmegállók rendbetételére is kiterjed.



ELŐFIZETÉSI KUPON



Kíváncsi az építőipar híreire?

Szeretné összehasonlítani a magyarországi vezető építőgépmárkákat és pontosan látni, melyik gép mit tud a többihez képest?

Akarja tudni, mit gondol a gépkezelő a gépéről?

Érdeklik az óriásberuházások kivitelezésének részleteit?

Szívesen hallaná, hogy másokat hogyan érint a változó gazdasági környezet?

Érdekli, hogy külföldön hogyan igyekeznek kivédeni a válság következményeit?

**Fizessen elő Magyarország legmodernebb építőipari
szaklapjára, a Magyar Építő Fórumra!**

És megkapja a válaszokat!



Ára:

4 lapszám **6000 Ft** (az ár 5% áfát tartalmaz)

Megrendelés:

maepinfo@pxb.hu e-mail címen vagy faxon a **887-48-49**-es számon

A megrendelésbe a következő adatokat kérjük megadni:

- megrendelő neve
- számlázási név és cím
- postázási cím

A megrendelés akkor válik aktívvá, amikor az előfizetési díj a visszaigazolásban szereplő számlaszámra beérkezik.

A díj befizetéséről a számlánkra történő jóváírás napjával számlát állítunk ki, melyet postán küldünk a megadott számlázási címre.

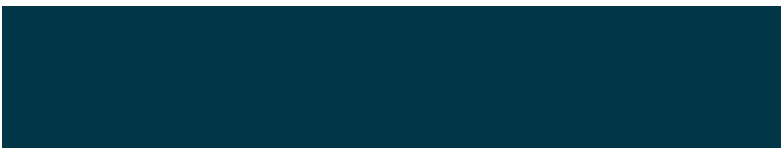
Építőipari generálkivitelezés Karbantartás és gyorsszolgálat



A Budapesti Értéktőzsde palota műemléki felújítása



A SOTE Szemészeti Klinika komplett átalakítása



ATI-SZIGET Ipari Park 64. sz. csarnoképület felújítása



Baktalórántháza városközpont-rehabilitáció



LAPKER Zrt. „C” épület homlokzat és energiakorszerűsítés



1144 Budapest, Füredi u. 74-76.

Tel.: +36 1 333 4516, +36 1 333 1564

e-mail: titkarsag@hbf.hu

www.hbf.hu