

JOSKIN

PL GAMA TRANSPORTOWA



© JOSKIN 2013. Wszystkie dane mogą ulec zmianie bez uprzedniego powiadomienia. Zdjęcia nie zawsze przedstawiają wyposażenie standardowe.

www.joskin.com

Siła doświadczenia!



JOSKIN

Gama transportowa

Spis treści

Produkcja / Malowanie / Stal / Spawanie ..	2
Opcje wspólne	4
Trans-CAP	6
Trans-SPACE	8
KTP 9 - 11 - 15 T	10
KTP 17 - 22 - 27 T	12
Silo-SPACE	14
Drakkar	16
Trans-EX	18
Tetra-CAP	20
Tetra-SPACE	22
Delta-CAP	24
Betimax RDS	26
Betimax R	28
Cargo-TRACK	30



Zastosowanie stali specjalnej o wysokim limicie plastyczności

Wywrotki JOSKIN są produkowane całkowicie ze specjalnej stali o wysokim limicie plastyczności. Nieustanne poszukiwanie jak najkorzystniejszego połączenia dobrej jakości i niewielkiego ciężaru prowadzi do stałego zmniejszania ciężaru własnego maszyn JOSKIN przy jednoczesnym zwiększaniu ich wytrzymałości, co daje możliwość przewożenia coraz większych ładunków.



Poniższa tabela pozwala porównać ogólne cechy stali używanej do produkcji przez firmę JOSKIN:

Parametry stali używanej przez firmę JOSKIN / stali tradycyjnej

Typ stali	Limit plastyczności (kg/mm ²)	Wytrzymałość na pękanie (kg/mm ²)
S235 lub St 37-2 (stal tradycyjna)	23,5	40
S355 lub St 52-3 (stal tradycyjna)	35,5	48
S420 (stal HLE Joskin)	42	55
S550 (stal HLE Joskin)	55	61
S690 (stal HLE Joskin)	69	75
HARDOX 450 (KTP HARDOX)	120	140



Zaawansowana technika

Biorąc pod uwagę wyjątkową wytrzymałość i plastyczność stali wybranej przez firmę JOSKIN, wzmocnienia boczne, jak również listwy poprzeczne pod skrzynią wywrotki, nie są tak konieczne, a nawet stają się zbędne. Taka koncepcja budowy high-tech nieuchronnie wiąże się z koniecznością inwestycji w narzędzia produkcyjne do obróbki blachy, takie jak: stoły do wypalania laserem 8 m, sterowana komputerowo giętarka 8,2 m oraz urządzenie do automatycznej korekty kąta gięcia (gwarantujące równomierne gięcie na całej długości blachy), robot spawający 8 m, itp.



Tokarki sterowane komputerowo



Robot spawający



Krawędziarka sterowana komputerowo



Stół do cięcia laserem

Całkowicie skomputeryzowane projektowanie i rozwój

Projekty wywrotek JOSKIN zostały w całości opracowane komputerowo przy pomocy oprogramowania do trójwymiarowego projektowania. Jeszcze przed wyprodukowaniem pierwszego prototypu, zespół pracujący nad nim może go obejrzeć, przeprowadzić symulację wszystkich jego funkcji i poprawić ewentualne błędy. Od rozpoczęcia projektu, jego tworzenie jest połączone z programem zarządzania ogólnego SAP: projektanci włączają nowe pojęcia bezpośrednio do centralnego systemu. Nowy projekt jest więc natychmiast poddawany ciągłemu procesowi rozwoju. Tak zintegrowana struktura umożliwia maksymalną standaryzację produkcji i doskonalenie części składowych, zapewniających precyzję wykonania i elastyczność produkcji.

Indywidualna książka części

Najlepszym potwierdzeniem działania zintegrowanego sterowania komputerowego produkcją w firmie JOSKIN jest książka części opracowywana oddzielnie dla każdego pojazdu dostarczanego przez firmę JOSKIN. Książka zawiera wyłącznie rysunki i numery części składowych zamontowanych na nabytym pojeździe i żadnych innych. Wyklucza to ryzyko błędów przy zamawianiu części, nawet po kilku latach.



Staranna produkcja

Wytwarzanie wywrotek JOSKIN odbywa się zgodnie z ogólnymi założeniami produkcji firmy JOSKIN. Liczne zautomatyzowane maszyny gwarantują nieskończoną liczbę tak samo precyzyjnych powtórzeń: tokarki, piły, centra obróbcze, lasery, giętarki, roboty do spawania, itp.

Również łączenie i montaż elementów pospawanych odbywa się według wzorników. Wszystkie części składowe, ze skrzynią włącznie, są spawane spawem ciągłym. Obróbka powierzchni jest również bardzo staranna: czyszczenie materiału odbywa się poprzez śrutowanie (2 500 kg stalowego śrutu na minutę). Następnie nakłada się warstwę podkładu Ester Epoxy, a potem farbę wykończeniową z biokomponentami. Proces ten obejmuje również suszenie farby w temperaturze 60°C.



OPCJE WSPÓLNE

Wspólne urządzenia

Niektóre maszyny, jak Trans-SPACE, Trans-CAP, Trans-KTP, Silo-SPACE i Drakkar posiadają wspólne elementy. Są one opracowane, tak aby w każdej sytuacji i bez względu na rodzaj pojazdu, odznaczały się niezawodnością, stabilnością, łatwością użytkowania, komfortem i bezpieczeństwem, do których zobowiązuje się firma JOSKIN. Oprócz wymienionych kryteriów, ujednolicenie urządzeń zapewnia ich wysoką jakość.

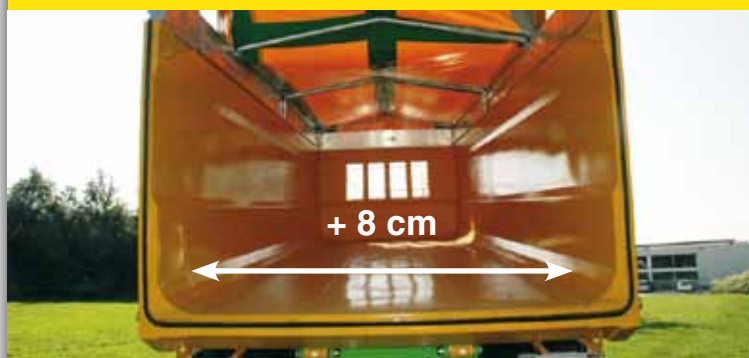
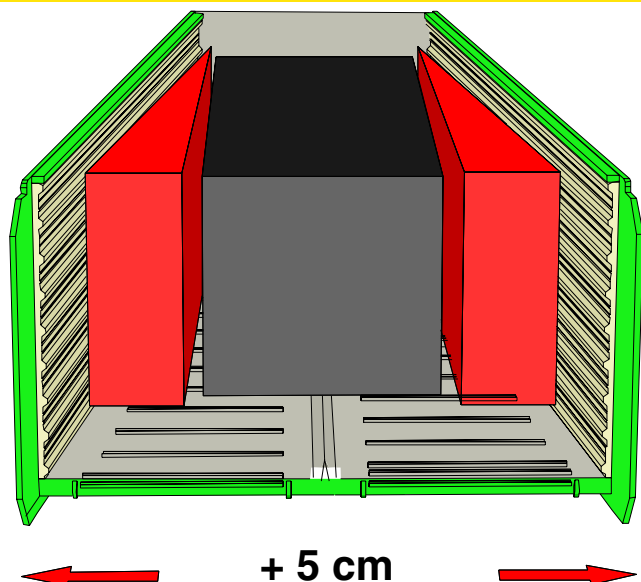
Skrzynie stożkowe, lekkie i solidne

Wspólną cechą skrzyń transportowych, mimo ich indywidualnej koncepcji i projektu, jest lekka i solidna konstrukcja, która poprawia ładowność.

Stal wykorzystywana do budowy maszyn podlega ścisłej selekcji, a limit jej plastyczności przewyższa limit stali tradycyjnej, nie powodując przy tym obciążenia konstrukcji i zapewniając pojazdom solidność.

Ponadto, cechą charakterystyczną pojazdów Trans-SPACE, Trans-CAP, Trans-KTP i Silo-SPACE jest stożkowy kształt skrzyni.

Rozstaw ścian bocznych w tylnej części skrzyni jest o kilka centymetrów większy niż rozstaw w przedniej części (+ 8 cm dla skrzyń skorupowych i + 5 cm dla Silo-SPACE), co pozwala na płynny i łatwy rozładunek towarów.



ZACZEP

Oczko pociągowe

Mimo iż każdy pojazd wyposażony jest seryjnie w odpowiednie oczko pociągowe, firma JOSKIN proponuje różne rozwiązania dopasowane do potrzeb klientów: oczka pociągowe stałe (Ø 40 lub 50 mm), obrotowe, kuliste i obrotowe kuliste.



Podpory postojowe

W zależności od modelu, maszyny z gamy transportowej firmy JOSKIN są wyposażone w podpory ręczne regulowane, podpory hydrauliczne lub samochowające.



UKŁAD JEZDNY

Osie skrętne

Aby poprawić komfort i bezpieczeństwo, można wybrać układ jezdny złożony z osi skrętnych nadążnych lub wymuszających.

Oś skrętna wymuszająca stanowi ważny organ zabezpieczający, gdyż utrzymuje pojazd w linii jazdy ciągnika.

Pojazd trójosiowy JOSKIN jest automatycznie wyposażony w podwójny system skrętny wymuszający (pierwsza i ostatnia oś) dla obydwu kierunków jazdy: do przodu i wstecz.

Siłownik osi jest sterowany siłownikiem odbiorczym połączonym z ciągnikiem za pomocą drążka sprzęgającego z zaczepem szybkim. Jest on mocowany do dyszla za pośrednictwem przegubu kulistego i w ten sposób steruje układem hydraulicznym uruchamiającym siłownik kierunkowy. System jest zrównoważony dzięki siłownikom wyrównawczym, które działają z taką samą siłą w obu kierunkach. Układ jest wyposażony w centralę regulującą zawierającą manometr, dwa akumulatory z azotem, zawór wyrównujący i układ regulujący.



Wózek JOSKIN Roll-Over®

Pojazd dwuosioowy z wózkiem Roll-Over® zapewnia, dzięki swej budowie, dodatkowy system zawieszenia kół i większą powierzchnię kontaktu z podłożem. Wózek składa się z 2 osi połączonych parabolicznymi piórami resorów i zamontowanych na ramie w punkcie centralnym. Taka budowa umożliwia zniwelowanie nierówności terenu (do +/- 240 mm). Dzięki położeniu osi przechodzącej pod resorami i podwyższonemu ułożeniu osi na końcach piór, otrzymuje się linię ucięcia, która popycha przednią oś nad przeszkodą. Dzięki temu potrzebna jest mniejsza siła napędowa. Dlatego system ten jest zalecany w przypadku intensywnego użytkowania na nierównym podłożu.

JOSKIN sam produkuje swoje wózki jezdne, co pozwala dostarczać klientom wózki "na miarę" do ich pojazdów. Odstęp między piórami resorów i kwadrat osi to elementy dopasowywane do każdej maszyny. Poza tym, wszystkie wózki jezdne JOSKIN są przykręcane i przestawne.



Unikać

Sekret wózka

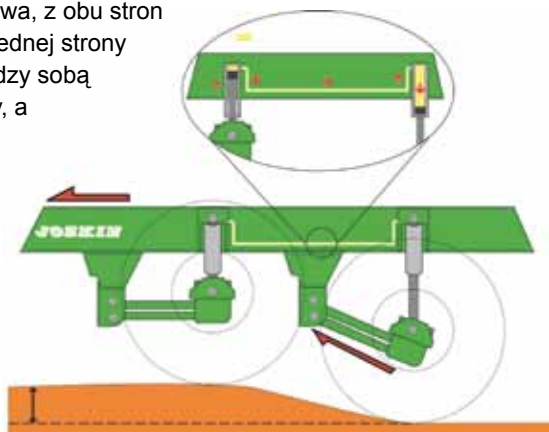


Hydro-Tandem dwuosioowy

Prostota, duże ugięcie i stabilność : to trzy najważniejsze cechy układu jezdnego Hydro-Tandem. Hydro-Tandem łączy w sobie zalety systemu z osiami, które mogą być z łatwością przeciągane nad przeszkodami (wózek jezdny) i systemu z osiami pół-niezależnymi (tandem). Dlatego właśnie umożliwia takie duże ugięcie (do 250 mm).

Ze względu na projekt i budowę wózków Hydro-Tandem JOSKIN, pojazdy mają bardzo dużą powierzchnię kontaktu z podłożem. Przez to wywierają mniejszy nacisk na podłoże i umożliwiają zachowanie jego struktury. Wiąże się to ze znaczną poprawą ogólnej stabilności pojazdu. Każda z osi jest ciągnięta przez resory połączone z elementem mocującym, znajdującym się przed osią.

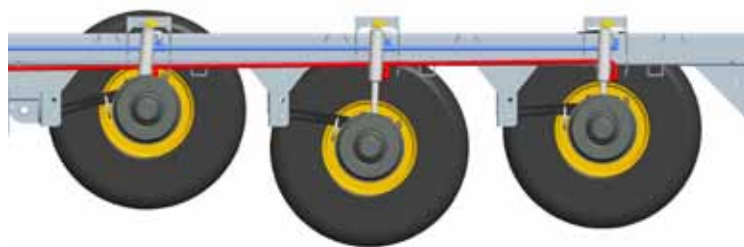
Cztery siłowniki hydrauliczne są umieszczone po dwa, z obu stron ramy. Siłowniki z jednej strony są połączone między sobą w układ zamknięty, a przepływ oleju odbywa się na zasadzie naczyń połączonych.



Hydro-Tridem trzyosiowy

Wybór tridem jest często podyktowany coraz większymi możliwościami transportowymi, długością pojazdu oraz dopuszczalnym naciskiem całkowitym na oś. Dzięki swojej budowie zapewnia on większą powierzchnię kontaktu z podłożem. Obciążenie rozłożone jest na 6 kół, a nacisk na podłoże jest równomierny. Poza tym, zwiększa on stabilność całości. Podwójny niezależny układ hydrauliczny funkcjonuje zgodnie z zasadą naczyń połączonych. 6 siłowników hydraulicznych umieszczonych po obu stronach ramy jest połączonych po 3 i zapewnia ugięcie do 250 mm.

Niezależność układów po obu stronach pojazdu zapewnia ugięcie z automatyczną korektą położenia każdej strony tridemu. Podczas jazdy pozostaje on więc zawsze w pozycji poziomej za ciągnikiem. Pozycja ta jest utrzymana nie tylko wzdłużnie, ale także poprzecznie. Dzięki temu pojazd mniej się pochyla na zakrętach. Szybkość reagowania mechanizmu jest zagwarantowana dzięki zastosowaniu przewodów o dużym przekroju. Dwa czujniki wysokości do regulacji wysokości ramy są zamontowane z obu stron i podłączone do funkcji hydraulicznej ciągnika bezpośrednio lub za pomocą funkcji elektrycznej (a nie elektrohydraulicznej). Podnośnik osi jest standardowo montowany we wszystkich pojazdach "Hydro-Tridem".



Układ hamulcowy

Aby jak najlepiej dostosować posiadaną maszynę do układu hamulcowego ciągnika, istnieje możliwość wyboru układu hamulcowego hydraulicznego, pneumatycznego lub mieszanego (pneumatyczno-hydraulicznego). Hamulce pneumatyczne są w standardzie w modelach trzyosiowych.

Przy hamulcach pneumatycznych, można wybrać hamulce proporcjonalne, pozwalające na regulację siły hamowania w zależności od ciężaru przewożonego ładunku.



WYWROTKI ROLNICZE TRANS-CAP



Wyposażenie standardowe

- Stożkowa skrzynia skorupowa
- Boki i podłoga 4 mm ze stali HLE 420
- 4 wzierniki z zamknięciem z pleksiglasu 125 i 150 (szer.: 21 cm, wys.: 38 cm, przy skrzyni ma 1,25 m i 63 cm przy skrzyni ma 1,50 m)
- Przygotowanie do plandeki
- Drabinka przednia ocynkowana
- Podwozie z rur profilowanych (250 x 100 x 6 mm do modeli 4500 i 5000 - 300 x 100 x 6 mm do modelu 5500 - 300 x 100 x 8 mm do modeli 6000 i 6500)
- Szerokość ramy 900 mm
- Hamulce hydrauliczne (jednokier.)
- Oczko pociągowe stałe przykręcane
- Poprzeczne zawieszenie dyszla z resorami parabolicznymi
- Jednoskrzydłowe drzwi hydrauliczne (dwukier.) z gumową uszczelką
- Spust zbożowy środkowy 500 x 500 mm
- Podpora ręczna regulowana do modeli 4500 i 5000 i boczna podpora hydrauliczna (dwukier.) począwszy od modelu 5500
- Przechył hydrauliczny
- Przegub o podwójnej osi obrotu do siłownika przechyłu
- Światła ruchome
- Podwójne światła typu samochodowego (pasują do żarówek LED)
- Ocynkowane przykręcane błotniki
- Koła 400R22.5 nalewane
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) +lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)
- Haki zewnętrzne do mocowania plandeki montowane seryjnie

Opcje wyposażenia

- Nadstawki typu samochodowego (profile aluminiowe lub ocynkowane z okratowaniem) o wysokości 25 lub 50 cm są również dostępne w opcji. Nadstawki mogą być nakładane na siebie.
- Nowe nadstawki jak do przyczep objętościowych.
- Hydrauliczne dwuskrzydłowe drzwi tylne są dostępne do całej gamy. Spust zbożowy 500 x 500 mm jest zamontowany na prawym skrzydle drzwi. W opcji, drugi spust zbożowy może być zamontowany na lewym skrzydle.



Przechył

Aby maksymalnie zmniejszyć powierzchnię kontaktu skrzyni z jej zawartością, a w konsekwencji tarcie przy wyładunku, krawędzie skrzyni JOSKIN Trans-CAP zostały złagodzone przez odpowiednie profilowanie jej boków.

Przechył skrzyni zapewnia teleskopowy siłownik o dużej średnicy, którego punkt mocowania, odpowiadający środkowi ciężkości, znajduje się z przodu układu jezdnego. Takie rozwiązanie gwarantuje optymalny kąt przechyłu, zmniejsza naprężenia działające na skrzynię i zapewnia maksymalną stabilność pojazdu.

Standardowo przechył wykonywany jest przez pobór oleju. W opcji możliwe jest zastąpienie poboru oleju z wywrotki Trans-CAP pompą hydrauliczną wyposażoną lub nie w hydrauliczne lub elektryczne sterowanie opuszczaniem.

Stabilizator przechyłu z przeniesieniem ciężaru lub przygotowaniem do niego, jest dostępny w opcji do całej gamy Trans-CAP.

Opcja półpodnośnika umożliwia osiągnięcie wyższych punktów wyładunku.





Trans-CAP

Solidna i niezawodna skrzynia

Lekka i solidna skrzynia

Posiadając dno z jednej, a boki z dwóch blach ze stali o wysokim limicie plastyczności (boki i dno: 4 mm), skrzynie Trans-CAP nie mają spawu poprzecznego. Tylko dwa spawy wzdłużne zapewniają łączenie dwóch elementów bocznych z dnem skrzyni. Limit plastyczności stosowanej stali jest taki, że wzmocnienia boczne stają się tylko dodatkiem.

Dolna część Trans-CAP jest tak zaprojektowana, aby sprostać nawet najtrudniejszym warunkom pracy: dwie duże podłużnice podtrzymują skrzynię, zapewniając jej wyjątkową stabilność. Doświadczenie zdobyte przez firmę JOSKIN pozwala jej dzisiaj oferować całkowicie ocynkowaną wywrotkę (skrzynia + rama). Dotyczy to obecnie wszystkich modeli Trans-CAP. Obróbka powierzchni poprzez cynkowanie, będąc techniką w ciągłym rozwoju, której zdarzają się jeszcze lekkie odkształcenia lub drobne niedokładności, stanowi prawdziwą rewolucję gwarantującą dużą trwałość maszyn!

Zaczepek

Wywrotki JOSKIN Trans-CAP są wyposażone standardowo w oczko pociągowe stałe przykręcane (Ø 40 mm na rynek niemiecki), które z łatwością można zastąpić oczkiem pociagowym obrotowym lub kulistym (w opcji). W wyposażeniu seryjnym wywrotek JOSKIN Trans-CAP 4500 i 5000 znajduje się podpora ręczna (podpora hydrauliczna z bezpośrednim poborem oleju lub z pompą ręczną dostępna w opcji). Modele 5500, 6000 i 6500 są wyposażone w podporę hydrauliczną z bezpośrednim poborem oleju (i z pompą ręczną w opcji).

Również w opcji, podpory ręczne i hydrauliczne mogą być zastąpione przez podporę hydrauliczną dwukierunkową. We wszystkich modelach Trans-CAP, zawieszenie dyszla zapewnia poprzeczny resor (pióra paraboliczne).

Oleopneumatyczne zawieszenie dyszla jest dostępne w opcji.



Model ⁽¹⁾	Ładowność konstrukcyjna	Wymiary wewnętrzne skrzyni (m)					Pojemność DIN (m ³)	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Siłownik (l)
		Dł.dol-na	Dł.gór-na	Szer. przed.	Szer. tyl.	Wysokość				
4500/10C100 ⁽²⁾	10 T	4,49	4,72	2,18	2,26	1,00	10,2	ADR 90x1900-8S	350 x 90	15
5000/11C100 ⁽²⁾	12 T	4,97	5,19	2,18	2,26	1,00	11,2	ADR 100x2000-10S	400 x 80	18
5000/14C125	12 T	4,97	5,25	2,18	2,26	1,25	14,1	ADR 130x2000-10S	406 x 120	18
5000/11BC100	12 T	4,97	5,19	2,18	2,26	1,00	11,2	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	18
5000/14BC125	12 T	4,97	5,25	2,18	2,26	1,25	14,1	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	18
5500/12BC100	14 T	5,44	5,67	2,18	2,26	1,00	12,3	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	23
5500/15BC125	14 T	5,44	5,72	2,18	2,26	1,25	15,5	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	23
6000/13BC100	16 T	5,92	6,14	2,18	2,26	1,00	13,3	ADR 2x100x2000-10S	400 x 80	30
6000/17BC125	16 T	5,92	6,20	2,18	2,26	1,25	16,8	ADR 2x100x2000-10S	400 x 80	30
6500/18BC125	18 T	6,39	6,67	2,18	2,26	1,25	18,1	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120	33
6500/22BC150	18 T	6,39	6,73	2,18	2,26	1,50	21,9	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120	33

⁽¹⁾ Cztery pierwsze liczby oznaczają średnią długość, dwie następne - pojemność DIN bez nadstawek, a trzy ostatnie wysokość skrzyni skorupowej.

⁽²⁾ Nie wszystkie opcje kół pozwalają na otrzymanie homologacji w Belgii.

Dopuszczalny ciężar całkowity podlega przepisom obowiązującym w danym kraju.

WYWROTKI ROLNICZE TRANS-SPACE



Wyposażenie standardowe

- Stożkowa skrzynia skorupowa
- Dno 4 mm ze stali HARDOX, boki 4 mm ze stali HLE 550
- 4 wzierniki z zamykaniem z pleksiglasu (szerokość : 21 cm - wysokość 38 cm przy skrzyni 1,25 m i 63 cm przy skrzyni 1,5 m)
- Przygotowanie do plandeki
- Nadstawki w opcji
- Drabinka przednia ocynkowana
- Podwozie z rur profilowanych (300 x 100 x 8 mm do modelu 6500 i 300 x 100 x 10 mm do modeli 7000 - 8000)
- Szerokość ramy 900 mm
- Oczko pociągowe stałe przykręcane
- Poprzeczne zawieszenie dyszla z resorami parabolicznymi
- Jednoskrzydłowe drzwi hydrauliczne (dwukier.) z gumową uszczelką
- Spust zbożowy środkowy 500 x 500 mm
- Podpora hydrauliczna zasilana bezpośrednio z ciągnika (dwukier.)
- Otwieranie drzwi i podpory hydraulicznej na jednym rozdzielaczu z zaworem 6-drożnym sterowanym ręcznie
- Przechył hydrauliczny
- Przegub o podwójnej osi obrotu do siłownika przechyłu
- Ocynkowane przykręcane błotniki
- Podwójne światła typu samochodowego (pasują do żarówek LED)
- Koła 400R22.5 nalewane
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) +lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)



Wyposażenie specjalne

Trans-SPACE BC

- Wózek JOSKIN Roll-Over® ze stołem przykręcanym
- Resory paraboliczne 1.600 mm
- Zawieszenie dyszla na resorach parabolicznych
- Hamulce hydrauliczne (jednokier.)

Trans-SPACE 7500 BC

- Hydro-Tandem (rozstaw osi 1.550 mm) - zawieszenie hydrauliczne (dwukier.) osi, zwiększony dopuszczalny ciężar całkowity
- Oś skrętna wymuszająca
- Stabilizator przechyłu
- Hamulce hydrauliczne (jednokier.)

Trans-SPACE TRC

- Hydro-Tridem : zawieszenie hydrauliczne (jednokier. + powrót wolny) osi z podwójnym układem niezależnym (ugięcie 25 cm) z zaworami sterowanymi ręcznie
- Podwójna oś skrętna wymuszająca (pierwsza i ostatnia)
- Zawieszenie dyszla na resorach parabolicznych
- Hamulce pneumatyczne
- Błotniki termoplastyczne
- Stabilizator przechyłu
- Podnośnik osi przedniej (dwukier.)

Skrzynia

Posiadając dno z jednej blachy HARDOX, a boki z dwóch (z czterech w Trans-SPACE 8000) ze stali HLE (boki i dno: 4 mm), skrzynie Trans-SPACE nie mają spawu poprzecznego. Tylko dwa spawy wzdłużne zapewniają łączenie dwóch elementów bocznych z dnem skrzyni. Dolna część Trans-SPACE jest tak zaprojektowana, aby sprostać nawet najtrudniejszym warunkom pracy: dwie duże podłużnice podtrzymują skrzynię zapewniając jej wyjątkową stabilność. Jedna duża poprzeczna belka zapewnia połączenie wzmocnień bocznych, a druga znajduje się na wysokości punktu mocowania siłownika przechyłu. Haki zewnętrzne do mocowania plandeki są montowane seryjnie. Przednia kołyska do plandeki lub ocynkowany balkon są dostępne w opcji. Nadstawki typu samochodowego (profile aluminiowe lub ocynkowane z okratowaniem) o wys. 25 lub 50 cm są dostępne w opcji. Nadstawki mogą być nakładane na siebie. Również w opcji, występuje kłapa przednia mechaniczna lub hydrauliczna, która może zastąpić nadstawkę przednią. Wszystkie maszyny JOSKIN Trans-SPACE są wyposażone standardowo w 4 wzierniki z zamykaniem z pleksiglasu (szerokość : 21 cm – wysokość: 38 cm przy skrzyni 1,25 m i 63 cm przy skrzyni 1,50 m). Wzierniki te gwarantują doskonałą widoczność i szczelność! W opcji, dostępne jest okratowanie zabezpieczające do wzierników.



Także w opcji, pojedynczy okratowany wziernik (szerokość : 1,77 m – wysokość: 52 cm przy skrzyni 1,25 m i 76 cm przy skrzyni 1,50 m) może zostać zamontowany na wywrotce Trans-SPACE.

Plandeki

JOSKIN wyposażył całą gamę swoich maszyn Trans-CAP i Trans-SPACE w nową plandekę, zapewniającą łatwiejszą obsługę i większy komfort użytkownika.

Plandeka zwijana jest na rurę równą długości skrzyni i opiera się na strukturze złożonej z trzech przykręconych łuków oraz przedniej i tylnej osłony. Trzy pasy z grzechotkami, mocowane na boku, przesuwają się po osłonach na jej krańcach i po łuku środkowym. Całość zapewnia równomierne składanie i rozkładanie plandeki.

Nowa plandeka, oprócz tego że jest lżejsza od poprzedniej wersji, jest lepiej uszczelniona, dzięki osłonie tylnych drzwi, która zapobiega dostawaniu się wody do wnętrza skrzyni.



Trans-SPACE

Układ jezdny na każde warunki !



Transport ewoluuje...

Nowe wywrotki rolnicze Trans-CAP i Trans-SPACE JOSKIN symbolizują nową generację wywrotek o scalonych burtach wyprodukowanych całkowicie ze stali HLE. Stal ta posiada taki limit plastyczności, że wzmocnienia stają się tylko dodatkiem.

Wywrotki Trans-SPACE, ze względu na ich wysokość boczną i większą pojemność, zachowują wzmocnienie boczne (dwa w modelach 7500 i 8000), przedłużone poprzeczną listwą pod skrzynią. Jest ono starannie zamocowane, gdyż podlega różnym naprężeniom, na które na ogół jest narażona wywrotka o scalonych burtach. Z tych samych powodów wzmocnienie znajduje się także przy siłowniku przechyłu. Dzięki tej nowej koncepcji produkcji, ciężar własny nowej generacji wywrotek rolniczych zmniejsza się znacznie, co daje możliwość przewożenia większych ładunków.

Nowe założenie: "Przewoźmy ładunki, a nie stal!" jest całkowicie uzasadnione w czasach, kiedy prędkość pojazdów transportowych ciągle rośnie, a ich dopuszczalny ciężar całkowity jest coraz bardziej ograniczany. Rezygnacja ze wzmocnień bocznych w nowych wywrotkach Trans-SPACE JOSKIN pozwala na obniżenie ich wysokości całkowitej o 5 cm, co jeszcze bardziej poprawia stabilność wywrotek na drodze i w polu, ale przede wszystkim podczas przechyłu.

Przechył

Standardowo przechył wykonywany jest przez pobór oleju. W opcji możliwe jest zastąpienie poboru oleju w wywrotce Trans-SPACE pompą hydrauliczną, która może być wyposażona w hydrauliczne lub elektryczne sterowanie opuszczaniem. Siłownik teleskopowy przechyłu jest zamocowany na ramie o podwójnej osi obrotu.

Urządzenie to ma następujące zalety :

- ochrona siłownika przed naprężeniami bocznymi, jakim podlega skrzynia;
- zmniejszenie obciążeń wywieranych na skrzynię;
- stabilność przechyłu;
- łatwość przechyłu.

System Cargo

Podwozia CARGO TSM i TRM mogą być stosowane nie tylko przy skrzyniach skorupowych, ale również do zbiorników na gnojowicę, przyczep objętościowych lub rozrzutników obornika. Aby uzyskać więcej informacji, należy zapoznać się z naszymi materiałami informacyjnymi dotyczącymi CARGO.



Model ⁽¹⁾	Pojemność DIN (m ³)	Wymiary wewnętrzne skrzyni (m)					Wysokość	Ładowność konstrukcyjna	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Siłownik (l)
		Dł. dolna	Dł. górna	Szer. przed.	Szer. tyl.	Wysokość					
6500/18BC125	18,1	6,39	6,67	2,18	2,26	1,25	18 T	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120	44	
6500/22BC150	21,9	6,39	6,73	2,18	2,26	1,50	18 T	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120	44	
7000/19BC125	19,4	6,87	7,15	2,18	2,26	1,25	20 T	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120	62	
7000/23BC150	23,5	6,87	7,20	2,18	2,26	1,50	20 T	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120	62	
7500/21BC125	20,7	7,34	7,62	2,18	2,26	1,25	22 T	ADR 2x150x2000-10S	420 x 180	62	
7500/25BC150	25,1	7,34	7,68	2,18	2,26	1,50	22 T	ADR 2x150x2000-10S	420 x 180	62	
7500/21TRC125	20,7	7,34	7,62	2,18	2,26	1,25	24 T	ADR 3x130x2000-10S	406 x 120	70	
7500/25TRC150	25,1	7,34	7,68	2,18	2,26	1,50	24 T	ADR 3x130x2000-10S	406 x 120	70	
8000/22TRC125	22,7	8,08	8,36	2,18	2,26	1,25	26 T	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180	70	
8000/27TRC150	27,4	8,08	8,41	2,18	2,26	1,50	26 T	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180	70	

⁽¹⁾ Cztery pierwsze liczby oznaczają średnią długość, dwie następne - pojemność DIN bez nadstawek, a trzy ostatnie wysokość skrzyni skorupowej. Dopuszczalny ciężar całkowity podlega przepisom obowiązującym w danym kraju.

WYWROTKI DO ROBÓT BUDOWLANYCH TRANS-KTP 9, 11 i 15 T



Wposażenie standardowe

- Stożkowa skrzynia skorupowa
- Boki i podłoga 4 mm ze stali HARDOX 450 oprócz 15/45 5 mm
- Drzwi ze stali HLE
- Podwozie z rur profilowanych (250 x 100 x 6 mm do modeli 9 i 11 T i 300 x 100 x 8 mm do modelu 15 T)
- Szerokość ramy 900 mm
- Hamulce hydrauliczne (jednokier.)
- Oczko pociągowe stałe przykręcane
- Poprzeczne zawieszenie dyszla z resorami parabolicznymi
- Dwuskrzydłowe drzwi hydrauliczne (dwukier.)
- Podpora hydrauliczna (dwukier.)
- Otwieranie drzwi i podpora na jednym rozdzielaczu z zaworem 6-drożnym sterowanym ręcznie
- Przechył hydrauliczny
- Przegub o podwójnej osi obrotu do siłownika przechyłu
- Światła ruchome
- Podwójne światła typu samochodowego (pasują do żarówek LED)
- Skrzynia przystosowana do ramp ładunkowych
- Koła 400R22.5 nalewane
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) +lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)

Opcje skrzyni i ramy

Wśród opcji skrzyni, całkowicie ocynkowany przedni spoiler zabezpiecza zaczep i ciągnik przed ewentualnym zasypaniem przez ładunek. Poza tym, aby zwiększyć objętość ładunku, na górnej krawędzi skrzyni mogą być zamontowane aluminiowe nadstawki mierzące 250 lub 500 mm. Tylny spust zbożowy 260 x 175 mm może być umieszczony na jednym ze skrzydeł drzwi. Ten spust może zostać wyposażony w rynienkę spustową. Światła typu samochodowego są w wyposażeniu standardowym wywrotek JOSKIN Trans KTP 9/45, 11/45 i 15/45. Reflektory robocze tylne mocowane na ramie i lampa sygnalizacyjna są dostępne w opcji.

Możliwe jest także wyposażenie w tylny zderzak o regulowanej wysokości. System jego mocowania na bolcach sprawia, że jest łatwy do regulacji i demontażu. W opcji, skrzynie są przygotowane do zamocowania dwóch aluminiowych ramp pozwalających na załadunek i transport małej koparki. Ciągnik z przyczepą staje się całkowicie niezależny i zapewnia większą mobilność i oszczędność czasu.



Wywrotki do robót budowlanych JOSKIN Trans-KTP 9/45, 11/45 i 15/45 są modelami "niskopojemnościowymi" z gamy wywrotek do robót budowlanych firmy JOSKIN. Młodsze siostry wywrotek Trans-KTP 22/50, 27/55 i 27/65, zostały skonstruowane na bazie tej samej koncepcji i z zachowaniem jakości wykonania, cenionej przez wykonawców robót budowlanych.

Skrzynia stożkowa, lekka i o zwartej budowie

Skrzynia nowej wywrotki JOSKIN Trans-KTP jest całkowicie wykonana ze stali HARDOX 450. Ten typ stali charakteryzuje się bardzo przydatną plastycznością: po odkształceniu wraca ona do poprzedniej formy. Jej limit plastyczności jest 4 do 5 razy większy niż stali tradycyjnej.

Całość skrzyni zbudowana jest z dwóch arkuszy blachy, bez poprzecznego spawu łączącego.

Budowa skrzyni ze stali HARDOX pozwala na inną koncepcję wykonania: kształt i parametry zostały tak zaprojektowane, aby stal ta mogła pracować w optymalny sposób. W wyniku czego wzmocnienia boczne i poprzeczne dna skrzyni są zbędne. Stożkowy kształt skrzyni zapewnia płynne i szybkie jej opróżnianie, tym sprawniejsze że ułatwione dzięki kolejnym, następującym po sobie zagięciom, które mają na celu załagodzenie krawędzi.

Górna wzmocniona krawędź poprawia solidność ścian. Służy również jako wspornik przy mocowaniu ewentualnych nadstawek.

Drzwi tylne są zbudowane ze stali o wysokim limicie plastyczności. Dwuskrzydłowe drzwi hydrauliczne są dostępne w standardzie dla 3 pojemności skrzyni, a do modelu 15/45 wyłącznie w opcji.



Rama

Rama wywrotek JOSKIN Trans-KTP 9/45, 11/45 i 15/45 ma szerokość 900 mm i zbudowana jest z rur profilowanych o wymiarach 250 x 100 x 6 mm dla 9/45 i 11/45 oraz 300 x 100 x 8 mm dla 15/45. Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym zapewnia ciągnikowi z przyczepą komfort jazdy.



Zaczep

Zaczep składa się z jednolitego, sztywnego dyszla z osią umocowaną z tyłu i z elementów podwozia umieszczonych z przodu ramy. To rozwiązanie zapewnia sztywną linię traktacji i duże ugięcie pionowe na oczku, a więc znaczące neutralizowanie wstrząsów.





Trans-KTP 9, 11 i 15 T

Funkcjonalna wywrotka o zwartej budowie !



Przechył

Teleskopowy siłownik, zapewniający przechył skrzyni, montowany jest na przegubie o podwójnej osi obrotu ze smarowanymi łożyskami i umieszczony z przodu ramy. Taki system pochłania skręty wynikające z obciążeń przy przechyleniu i skutecznie chroni siłownik i skrzynię przed wszelkimi odkształceniami.

Skrzynia przechyla się na dwóch solidnych przegubach z przyśrubowanymi osiami o dużej średnicy. Cofnięta i podniesiona pozycja przegubów zwiększa wysokość wyładunku, co przyczynia się także do ułatwienia go, a sterty wyładowanego materiału są wyższe i bardziej zwarte.



Drzwi

Drzwi tylne są zbudowane ze stali o wysokim limicie plastyczności.



Podpora postojowa

Podpórka rozkłada się hydraulicznie i chowa się całkowicie w dyszlu, co zapewnia większy prześwit.



Model	Pojemność DIN (m³)	Ładowność konstrukcyjna	Wymiary wewnętrzne skrzyni (m)				Wysokość	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Siłownik (l)
			Dł.dolna	Dł.górna	Szer. przed.	Szer. tyl.				
9/45	5,10	9 T	4,50	4,60	2,18	2,26	0,50	ADR 130x2000-10S	406 x 120	19
11/45	5,10	11 T	4,50	4,60	2,18	2,26	0,50	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	19
15/45 ⁽¹⁾	7,60	15 T	4,50	4,60	2,18	2,26	0,75	ADR 2x100x2000-10S	400 x 80	27

Dopuszczalny ciężar całkowity podlega regulacjom prawnym obowiązującym w danym kraju.

WYWROTKI DO ROBÓT BUDOWLANYCH TRANS-KTP 17, 22 i 27 T



Wyposażenie standardowe

- Stożkowa skrzynia skorupowa
- Boki i podłoga 6 mm ze stali HARDOX 450 oprócz modelu 17/50 5 mm
- Blaszane boki z jednego elementu, spawane na całej długości
- Wzmocniona górna krawędź
- Drzwi tylne hydrauliczne ze stali HARDOX, jednoskrzydłowe unoszone na dużą wysokość
- Drabinka przednia ocynkowana
- Podwozie z rur profilowanych 300 x 150 x 8 mm do modeli dwuosioowych i 300 x 150 x 10 mm do Tridem
- Szerokość ramy 900 mm
- Oczko pociągowe obrotowe przykręcane
- Poprzeczne zawieszenie dyszla z resorami parabolicznymi
- Podpora hydrauliczna (dwukier.) zasilana bezpośrednio z ciągnika
- Podpora i otwieranie drzwi na jednym rozdzielaczu z zaworem 6-drożnym sterowanym ręcznie
- Siłowniki drzwi wbudowane w ramię
- Przegub o podwójnej osi obrotu do siłownika przechyłu
- Oświetlenie ruchome
- Podwójne światła typu samochodowego (pasują do żarówek LED)
- Zderzak tylny hydrauliczny (dwukier.)
- Błotniki ocynkowane i przykręcane do skrzyni
- Koła 400R22.5 nalewane
- Komponenty śrutowane przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) +lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie w piecu (temp. 60°)



Wyposażenie specjalne

Trans-KTP 17/50, 22/50 i 27/55

- Wózek JOSKIN Cross-Over z resorami parabolicznymi 1.600 mm
- Stół wózka przykręcony do ramy
- Hamulce hydrauliczne
- Przechył przez pobór oleju (jednokier.)

Trans-KTP 27/65 TRM

- Hydro-Tridem : zawieszenie hydrauliczne (jednokier. + wolny powrót) osi z podwójnym układem niezależnym (ugięcie 25 cm)
- Podwójna oś skrętna wymuszająca (pierwsza i ostatnia oś) - w tym zabezpieczenie siłownika ostatniej osi
- Hamulce pneumatyczne
- Przechył przez przemysłową pompę hydrauliczną 150 l./min (1.000 obr./min) ze sterowaniem elektrycznym
- Stabilizator przechyłu
- Podnośnik osi przedniej (dwukier.)

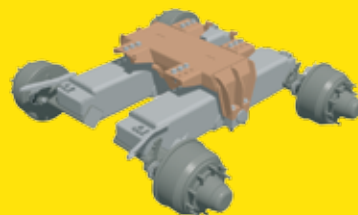
Wózek JOSKIN Cross-Over

Każda wywrotka JOSKIN Trans-KTP o podwójnej osi jest wyposażona standardowo w wózek jezdny JOSKIN Cross-Over. Ten wózek został specjalnie zbudowany, tak aby pojazd gwarantował idealne połączenie przylegania do podłoża z łatwością jazdy i w ten sposób mógł dostosować się nawet do najtrudniejszych warunków pracy. Wózek Cross-Over, składający się z dwóch osi połączonych resorami zmontowanymi przegubowo z przykręconym do ramy stołem, pozwala równocześnie zniwelować nierówności terenu i przenieść ciężar pojazdu na 4 koła (wszystkie koła mają nieprzerwany kontakt z podłożem). Podobnie jak wózek Roll-Over®, Cross-Over posiada punkt obrotowy pod piórami resorów, ale wyróżnia się tym, że osie są umieszczone pod tymi resorami. Ze względu na doskonałą wytrzymałość, resory typu parabolicznego zapewniają jeszcze lepszą jakość zawieszenia i to bez względu na prędkość ciągnika z przyczepą. Wózek JOSKIN Cross-Over, dzięki swojej wyjątkowej budowie, zapewnia o wiele lepszy wyładunek przy doskonałym przyleganiu do podłoża, zachowując przy tym wyjątkowe i powszechnie znane zdolności trakcyjne wózka Roll-Over®.



Wahacz

Wahacz jest dostępny w opcji w modelu 22 T. Są to dwa duże profile rurowe o wymiarach 300 x 300 x 12,5 mm, z których każdy podtrzymuje dwie półosie. Podobnie jak w wózku, połączone są one przegubowo wokół osi centralnej (zamontowanej na tulejach ze smarownicami) i jednocześnie stołu przykręconego do ramy. Posiada więc on takie same cechy konstrukcyjne jak wózek.



Hydro-Pendul

Zawieszenie hydrauliczne osi funkcjonuje w oparciu o zasadę "Hydro-Pendul". Każda oś jest montowana na dwóch hydraulicznych siłownikach dwukierunkowych, umieszczonych z obu stron ramy. Każda z osi jest połączona z podwoziem trójkątem z rur o dużej średnicy, którego jeden koniec jest połączony z dużym przegubem kulowym. Ten przegub kulowy stanowi pionową oś, co zapewnia dużą stabilność układu jezdnego.

Hydro-Pendul pozwala wykorzystać wyjątkowe skrzyżowanie międzyosiowe, a jego ugięcie i zdolność pokonywania nierówności są jeszcze większe. Poza tym, dzięki oddzieleniu obwodów lewego i prawego, ulega poprawie stabilność boczna.

Możliwe jest zabezpieczenie przechyłu dzięki opcji "Stabilizator przechyłu" dostępnej z Hydro-Pendul. Taki pomysł przewiduje blokadę siłowników hydraulicznych, tak aby zachować ich idealne ustawienie w linii.





Trans-KTP 17, 22 i 27 T

Idealna wywrotka ze względu na komfort i łatwość jazdy



Przechył

Zawór bezpieczeństwa, montowany w standardzie we wszystkich modelach wywrotek JOSKIN bezpośrednio na siłowniku przechyłu, zabezpiecza przed przypadkowym opadnięciem skrzyni, szczególnie w razie awarii układu hydraulicznego.

Biorąc pod uwagę intensywność prac, do których jest przeznaczona, wywrotka Trans-KTP 27/65 została wyposażona w standardzie w hydrauliczną pompę przemysłową (150 l/min - 1.000 obr./min) z elektrycznym sterowaniem przechyłem i opuszczaniem wolnym i szybkim.

Drzwi są połączone z ramionami w trzech punktach. Ramiona te przemieszczają się na solidnej osi o dużej średnicy.

Siłowniki drzwi są montowane pod ramionami dla lepszego zabezpieczenia.

Wersja z wąską ramą

JOSKIN opracował wąskie podwozie, które umożliwia wyposażenie wywrotki Trans-KTP w szerokie koła do 650 mm, nie przekraczając całkowitej szerokości pojazdu 2.550 mm (norma belgijska).

W związku ze zwężeniem podwozia, siłownik przechyłu znajduje się w przedniej



części pojazdu. Taka pozycja siłownika zapewnia bezpieczeństwo i stabilność w sposób równie efektywny, co pozycja standardowa.

Spoiler

Zaczep i ciągnik są zabezpieczone przed spadającym materiałem dzięki całkowicie ocynkowanemu spoilerowi przedniemu, który zapewnia również osłonę siłownika przechyłu, kiedy ten znajduje się w pozycji przedniej.

Ostłona górnej krawędzi z PCV jest proponowana w opcji. Zapobiega ona uszkodzeniu skrzyni przez sprzęt do ładowania.



Drzwi

Płynność i łatwość przechyłu są zapewnione dzięki hydraulicznym drzwiom o maksymalnym otwarciu.

Jednoskrzydłowe drzwi hydrauliczne (całkowicie ze stali HARDOX) są w wyposażeniu standardowym. Natomiast drzwi dwuskrzydłowe (także całkowicie ze stali HARDOX) ze spustem zbożowym (400 x 400 mm) są dostępne w opcji.

Model	Ładowność konstrukcyjna	Pojemność DIN (m ³)	Wymiary wewnętrzne skrzyni (m)					Wysokość	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Siłownik (l)
			Długość dolna	Długość górna	Szerokość przed.	Szerokość tyl.	Szerokość				
17/50 ⁽¹⁺⁴⁾	17 T	8,6	5,06	5,28	2,18	2,26	0,75	ADR 2x130x1950-10S	406 x 120	26	
22/50 ⁽¹⁾	22 T ⁽²⁾	10,9	5,06	5,28	2,18	2,26	0,95	BPW 2x150x1950-10S	410 x 180	36	
27/55 ⁽¹⁺³⁾	27 T	11,9	5,54	5,75	2,18	2,26	0,95	BPW 2x150x1950-10S	410 x 180	42	
27/65TRM ⁽¹⁺³⁾	27 T	13,9	6,49	6,70	2,18	2,26	0,95	BPW 3x150x2100-10S	410 x 180	70	

⁽¹⁾ Dwie pierwsze cyfry oznaczają ładowność w tonach, a dwie następne - długość skrzyni.

⁽²⁾ Do Francji: opcja 310 (pióra wózka 1.820 mm) jest konieczna, aby uzyskać dopuszczalny ciężar całkowity 29 T do 22/50

⁽³⁾ Do Francji: dopuszczalny ciężar całkowity 24 T

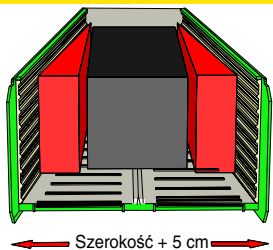
⁽⁴⁾ W trakcie homologacji do Francji

Dopuszczalny ciężar całkowity podlega przepisom obowiązującym w danym kraju.

PRZYCZEPY OBJĘTOŚCIOWE SILO-SPACE

Skrzynia stożkowa

Aby maksymalnie zmniejszyć tarcie przy wyładunku, tylna i boczne ściany przyczep objętościowych są wyprofilowane, tak aby ułatwić wyładunek przewożonych zbiorów (kukurydza, trawa, itp.). Mając ciągle na uwadze płynność wyładunku, JOSKIN opracował stożkową skrzynię do Silo-SPACE. W efekcie, odległość między jej bocznymi ścianami jest o 5 cm większa z tyłu niż z przodu.



Wysokie uniesienie tylnych drzwi

Wyładunek odbywa się łatwo i bez blokowania dzięki dużemu uniesieniu (około 40 cm) drzwi tylnych nad skrzynię. Drzwi tylne są uruchamiane przy pomocy 2 siłowników dwukierunkowych. Posiadają one również system blokujący zamocowany na sprężynie. Urządzenie to zapewnia właściwe zamknięcie drzwi i pozwala uniknąć przypadkowego otwarcia podczas transportu.



Za pośrednictwem sterownika hydraulicznego połączonego z przenośnikiem podłogowym i tylnymi drzwiami, czujnik "koniec suwu" przesyła sygnał elektryczny umożliwiający uruchomienie przenośnika, wyłącznie kiedy drzwi tylne są wystarczająco otwarte (± 1 m).

Specyfika skrzyni

Skrzynie objętościowe JOSKIN składają się z zestawu pionowych belek podtrzymujących ściany boczne i ścianę tylną z profilowanej blachy. Profilowanie zwiększa bezwładność ścian bocznych, czyli wytrzymałość na nacisk wywierany przez ładunek. Aby uniknąć korozji, ściany mają podwójne zabezpieczenie: dwustronne cynkowanie i powłokę plastycznej farby po stronie zewnętrznej. Dno skrzyni jest również całkowicie ocynkowane i wzmocnione zestawem poprzecznych belek łączących belki pionowe.



Wposażenie specjalne

Silo-SPACE 20/40

- Wózek JOSKIN Roll-Over® przykręcany z resorami parabolicznymi (dł. 1.600 mm)
- Oś tylna nadążna z blokadą hydrauliczną (dwukier.) i 2 amortyzatorami
Uwaga: oś nadążna musi być zablokowana przy prędkości powyżej 15 km/h.
- Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym
- Hamulce hydrauliczne

Silo-SPACE 22/45

- Hydro-Tandem (rozstaw 1.820 mm) : hydrauliczne zawieszenie osi (dwukier.)
- Oś tylna skrętna wymuszająca
- Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym
- Hamulce hydrauliczne
- Wyłącznie z zaczepem niskim

Silo-SPACE 24/45 i 26/50

- Podwójna oś skrętna wymuszająca (pierwsza i ostatnia)
- Hydro-Tridem z rozstawem 1.550 mm do 24/45 i 1.820 mm do 26/50 : hydrauliczne zawieszenie osi (jednokier. + powrót wolny) - w tym automatyczny powrót do poziomu
- Dyszel oleopneumatyczny (dwukier.) (2 zbiorniki azotu do zawieszenia na pusto i z ładunkiem)
- Hamulce pneumatyczne
- Podnośnik osi przedniej (dwukier.)
- Wyłącznie z zaczepem niskim

Silo-SPACE

Wydajna maszyna do zbioru
zielonki



Przenośnik podłogowy

Przenośnik podłogowy przyczep Silo-SPACE JOSKIN składa się z 2 przenośników, napędzanych przez 2 silniki hydrauliczne, ze skrzynią boczną. Dzięki temu całość jest mocniejsza i bardziej wytrzymała. Profilowane listwy przenośnika ułożone są przemiennie, zapewniając jednolite rozłożenie obciążenia.

Łańcuchy zapewniają dużą wytrzymałość przy napędzie. Dwa zestawy 4 prowadnic z ertalonu, umieszczonych po obu stronach skrzyni, zapobiegają ocieraniu się przenośnika o podłogę skrzyni (cicho pracujący przenośnik).

Dwa silniki hydrauliczne (zabezpieczone pod przenośnikiem), zapewniające przesuwanie się przenośnika podłogowego, mają dwie prędkości. Pierwsza prędkość umożliwia uruchomienie i stopniowe przyspieszanie przenośnika podłogowego. Natomiast druga prędkość zapewnia szybki i równomierny rozładunek skrzyni.

Plandeka

System zakładania plandeki JOSKIN "Telecover" pozwala na łatwe przykrycie przewożonego towaru. Mechanizm jest połączeniem ruchomych ramion, hydrosilnika, plandeki i sprężyny cofającej.

Szczególną cechą jest to, że nie musi być demontowany czy przesuwany, kiedy uruchomiane są tylne drzwi. Telecover jest wyposażony w czujniki zapobiegające uszkodzeniu przyczepy w trakcie otwierania klapy przyczepy objętościowej.

Podczas wyładunku tylne ramię odłącza się od podstawy i ustawia

pionowo, dzięki czemu tylna klapa może się bez problemu otworzyć. Podczas jazdy bez ładunku, plandeka zwija się na bok i układa wzdłuż boku skrzyni objętościowej, nie wpływając w istotny sposób na zwiększenie jej rozmiarów. Opcja ta jest dostępna do wszystkich modeli Silo-SPACE.



Lepsza przyczepność

Jeżeli przyczepa Silo-SPACE JOSKIN posiada oleopneumatyczne zawieszenie dyszla, to może być wyposażona, w opcji, w trzeci punkt hydrauliczny zapewniający przeniesienie ciężaru. Urządzenie to pozwala na przeniesienie ciężaru na przednią oś ciągnika, co znacznie zwiększa bezpieczeństwo ciągnika z przyczepą, a także komfort jazdy po polu. Modele JOSKIN Silo-SPACE 24/45 i 26/50 z potrójną osią są standardowo wyposażone w podnoszenie przedniej osi (przeniesienie ciężaru).

Podczas wyładunku tylne ramię odłącza się od podstawy i ustawia

Model	Skrzynia					Wierchołek sterły 600 mm (pod plandeką Telecover)	Ładowność konstrukcyjna (T)	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)
	Wymiary wewnętrzne (m)				Pojemność (m ³)				
	Długość dolna	Długość górna	Szerokość (przód-tył)	Wysokość	DIN				
Silo-SPACE 20/40	7,50	7,90	2,35 - 2,40	2,10	38,1	44	20	ADR 2x150x2000-10S	420 x 180
Silo-SPACE 22/45	8,50	8,90	2,35 - 2,40	2,10	42,8	49	22	ADR 2x150x2000-10S	420 x 180
Silo-SPACE 24/45	8,50	8,90	2,35 - 2,40	2,10	42,8	49	24	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180
Silo-SPACE 26/50	9,40	9,80	2,35 - 2,40	2,10	47,5	55	26	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180

PRZYCZEPY UNIWERSALNE DRAKKAR



Budowa przyczepy DRAKKAR

Skrzynia przyczepy DRAKKAR składa się ze słupków ze stali o wysokim limicie plastyczności i z burt z tworzywa zabezpieczonego przeciwko promieniom UV, jest więc lekka i ma maksymalną ładowność.

Dzięki uszczelnionej konstrukcji, skrzynia przyczepy DRAKKAR doskonale nadaje się nie tylko do transportu zielonki i buraków, ale także zbóż.

Spust zbożowy umieszczony na środku tylnych drzwi pozwala na precyzyjny wyładunek bez konieczności otwierania tych drzwi.

Na urządzenie zabezpieczające składa się zestaw przełączników umieszczonych w kabinie i z tyłu skrzyni, który umożliwi przesuw taśmy nawet przy zamkniętych drzwiach.

Urządzenie doskonale sprawdzi się również przy otwartych drzwiach tylnych, do rozładunku ziemniaków i innych warzyw przewożonych w skrzynkach. Umożliwi również, także przy otwartych drzwiach, cofnięcie taśmy ręcznie ułatwiając załadunek palet, skrzyń, itp. od tyłu.

Dzięki unoszeniu się drzwi tylnych na dużą wysokość oraz szybkiemu i sprawnemu działaniu przenośnika, czas wyładunku ulega znacznemu skróceniu. Ponadto, oczekiwanie na opuszczenie skrzyni wywrotki nie jest już konieczne, co stanowi dużą oszczędność



Rewolucyjny system przyczepy DRAKKAR

Budowa przyczepy DRAKKAR opiera się na koncepcji uszczelnionego przemysłowego przenośnika taśmowego, który wynosi materiał podczas wyładunku. Bardzo wytrzymała taśma jest nawijana na bęben, który jest zamontowany z tyłu przyczepy i napędzany 2 silnikami hydraulicznymi. Podczas wyładunku, ścianka przednia, która jest połączona z przenośnikiem podłogowym, zabezpiecza ładunek, nie ugniatając go. Pod koniec wyładunku, ścianka dopycha materiał, co sprawia, że tworzy on zbitą stertę. Zastosowanie cynkowanej blachy perforowanej do budowy ścianki przedniej, uszczelnionej przezroczystym pleksiglasem, zapewnia doskonałą widoczność podczas załadunku i rozładunku. Powrót taśmy przenośnika i ścianki odbywa się przy pomocy silnika hydraulicznego z przodu przyczepy, połączonego z systemem rolek i liną, która przeciąga wszystko do przodu.



Drakkar

Nie ubijamy,
nie ugniataamy
– tylko wozimy!



Wyposażenie specjalne

DRAKKAR z podwójną osią 6600/28D180

- Wózek JOSKIN Roll-Over® (rozstaw 1.550 mm) z przykręconym stołem
- Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym
- Hamulce hydrauliczne
- Wyłącznie z zaczepem niskim

DRAKKAR z podwójną osią 7600/33D180

- Wózek JOSKIN Roll-Over® z przykręconym stołem
- Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym
- Oś tylna nadążna z blokadą hydrauliczną (dwukier.) i 2 amortyzatorami (Uwaga: oś nadążna powinna być zablokowana przy prędkości ponad 15km/h)
- Hamulce hydrauliczne
- Wyłącznie z zaczepem niskim

DRAKKAR z podwójną osią 8600/38D180

- Hydro-Tandem (rozstaw 1.820 mm) : hydrauliczne zawieszenie osi (dwukier.)
- Oś tylna skrętna wymuszająca
- Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym
- Hamulce hydrauliczne
- Wyłącznie z zaczepem niskim

DRAKKAR z potrójną osią 8600/38T180 i 9600/41T180

- Podwójna oś skrętna wymuszająca (pierwsza i ostatnia)
- Hydro-Tridem z rozstawem 1.550 mm do 8600 i 1.820 mm do 9600: hydrauliczne zawieszenie osi (jednokier. + powrót wolny) - w tym automatyczny powrót do poziomu
- Dyszel oleopneumatyczny (dwukier.) (2 zbiorniki azotu do zawieszenia na pusto i z ładunkiem)
- Hamulce pneumatyczne
- Podnośnik osi przedniej (dwukier.)

Model	Ładowność konstrukcyjna	Wymiary wewnętrzne skrzyni (m)				Pojemność (m ³)		Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)
		Dł.dolna	Dł.górna	Szerokość	Wysokość	DIN	Wierzchołek sterty 300 mm		
6600/28D180	18 T	6,30	6,70	2,40	1,80	28	31	ADR 2x130x2000-10S	406 x 120
7600/33D180	20 T	7,30	7,70	2,40	1,80	32,50	36	ADR 2x150x2000-10S	420 x 180
8600/37D180	22 T	8,30	8,70	2,40	1,80	37	41	ADR 2x150x2100-10S	420 x 180
8600/37T180	26 T	8,30	8,70	2,40	1,80	37	41	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180
9600/41T180	26 T	9,30	9,70	2,40	1,80	41	45,50	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180



Opcje do skrzyni DRAKKAR



3 spusty zbożowe zamiast jednego



Nadstawki

Układ jezdny



Wózek Roll-Over®



Hydro-Tandem i Tridem



Oś nadążna



Oś skrętna wymuszająca

Wysokie uniesienie tylnych drzwi

Wyładunek odbywa się łatwo i bez blokowania dzięki dużemu uniesieniu (około 40 cm) drzwi tylnych nad skrzynię. Drzwi tylne są uruchamiane przy pomocy 2 siłowników dwukierunkowych. Posiadają również system blokujący zamocowany na sprężynie. Urządzenie to zapewnia właściwe zamknięcie drzwi i pozwala uniknąć przypadkowego otwarcia podczas transportu. Za pośrednictwem sterownika hydraulicznego połączonego z przenośnikiem podłogowym i tylnymi drzwiami, czujnik "koniec suwu" przesyła sygnał elektryczny umożliwiający uruchomienie przenośnika, wyłącznie kiedy drzwi tylne są wystarczająco otwarte (± 1 m).

Bezpieczeństwo

Brak wywrotu przy wyładunku znacznie zwiększa stabilność pojazdu, zwłaszcza na nierównym czy miękkim terenie oraz poprawia bezpieczeństwo użytkownika i maszyny. Inną godną uwagi zaletą jest możliwość wyładunku w miejscach o ograniczonej wysokości.



WYWROTKI BURTOWE TRANS-EX



Wposażenie standardowe

- Produkcja seryjna ze stali specjalnej
- Cięcie i spawanie całkowicie zautomatyzowane
- Dno skrzyni o grubości 4 mm
- Burty całkowicie demontowane z profili zamkniętych 4 mm
- Jeden siłownik hamujący na oś (w modelu 7 T dwa siłowniki hamujące na osi pojedynczej)
- Dyszel stały regulowany (w modelu 7 T: dyszel resorowany)
- Podpora z kołem
- Oświetlenie wbudowane
- Przechył hydrauliczny
- Drzwi tylne jednoczęściowe, otwierane do góry (wysokość : 600 mm)
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) + lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)



Opcje wyposażenia

- Drzwi tylne 2-skrzydłowe (wysokość 800 mm)
- 2-skrzydłowe ruchome drzwi
- Przechył 3-stronny (Tribenne) (Ø kół maksimum 945 mm)
- Przechył przez pompę i wał przegubowy
- Oczko pociągowe przykręcane zamiast spawanego (wyłącznie na 7 T)
- Spust zbożowy (260 x 200 mm) z rynienką spustową
- Skrzynka narzędziowa 1.500 x 400 x 270 mm
- Tylne przedłużenie platformy 80 cm (szer. 2,4 m) do załadunku bałot do Trans-EX 3 - 5 T (wymiary skrzyni nie ulegają zmianie)
- Rozszerzenia platformy 60 cm (otrzymana szerokość : 2,4 m) do załadunku bałot do Trans-EX 3 - 5 T (wymiary skrzyni nie ulegają zmianie)
- Drabinka przednia i tylna (szerokość : 2,2 m – wysokość : 1,96 m)
- Napinacz liny
- Inne kolory niż zielony lub żółty (farba tej samej jakości)
- Oznakowanie odblaskowe samoprzylepne na tylne drzwi (czerwono - białe)

Przechył dostosowany do każdej sytuacji

Możliwość przechyłu wywrotki na boki staje się przydatna w trudno dostępnym terenie lub w przypadku konieczności precyzyjnego rozładunku. W takim celu opracowano opcję 3-stronnego przechyłu : do tyłu, na lewo i na prawo. Siłownik przechyłu jest tu przymocowany do przegubu, a kąt przechyłu bocznego jest regulowany linką ograniczającą. W ciągnikach niewyposażonych w odpowiedni system hydrauliczny lub w przypadku ich sprzęgania z różnymi pojazdami, których oleje nie powinny się mieszać, JOSKIN proponuje przechył za pomocą niezależnej pompy napędzanej wałem przegubowym. Siłownik jest wtedy zasilany ze zbiornika posiłkowego umieszczonego na ramie wywrotki. System ten zawiera urządzenie automatycznego wyprzęgania, kiedy maksymalny kąt przechyłu został osiągnięty. W wywrotce JOSKIN Trans-EX, użytkownik ma do dyspozycji skrzynię, którą może bez trudu zmieniać (płyta, boki 40, 60 lub 80 cm), aby móc wygodnie ładować różnego typu ładunki. Przechył 3-stronny jest uzupełnieniem (w opcji) funkcjonalności wywrotek JOSKIN Trans-EX.



Skrzynia modułowa

W ofercie JOSKIN znajdują się inne przydatne opcje. 2-skrzydłowe drzwi tylne o wysokości 80 cm oraz spust zbożowy (285 x 280 mm) uzupełniają ofertę drzwi do wywrotek Trans-EX. Po zdemontowaniu burt istnieje możliwość między innymi montażu (w opcji) drabinek z przodu i z tyłu do przewozu bałot, itp.

Skrzynie wywrotek Trans-EX mogą być wyposażone w nadstawki od 20 do 40 cm (w opcji). Kształt nadstawek jest podobny do kształtu burt: ta sama opływowa linia, wytrzymałość i wyładunek towarów dzięki zamkniętym profilom. Nadstawki są składane i nakładane na burty podstawowe, aby osiągnąć maksymalną wysokość 1,60 m (3 komplety o wys. 40 cm), znacznie zwiększając ładowność i umożliwiając transport lekkich produktów (wióry, kora, etc.). Z 2 lub 3 nadstawkami, wywrotka musi być obowiązkowo wyposażona w 2-skrzydłowe drzwi (w opcji).



Trans-EX 2 - 9 m³

Wywrotka kompaktowa, solidna i wielofunkcyjna !



Wypróbowana rama

Rama wywrotek Trans-EX w kształcie trapezu jest prosta i solidna. Jej wytrzymałość opiera się na giętych na zimno belkach ze specjalnej stali o wysokim limicie plastyczności. W wywrotkach Trans-EX do zaczepu służy solidny, jednoczęściowy i przykręcany dyszel z możliwością regulacji wysokości i powrotu do wysokiego i niskiego zaczepu. Podporę postojową stanowi podpora z kołem, której regulacja wysokości odbywa się przy pomocy korby. Podczas jazdy koło składa się do góry. Tylna sygnalizacja elektryczna jest umieszczona w cynkowanej skrzynce o szerokości równej szerokości skrzyni i pełniącej funkcję zderzaka. Do ramy, węższej niż skrzynia, może zostać opcjonalnie zamontowana skrzynka z narzędziami (1.500 x 400 x 270 mm), której pokrywa jest przymocowana za pomocą pręta przegubowego.

Komfortowy układ jezdny

Układ jezdny odznacza się prostotą gwarantującą niezawodność. Dwa solidne regulowane wsporniki utrzymują oś w najlepszej pozycji, jeśli chodzi o wyważenie ładunku. Wsporniki są regulowane w zależności od rozmiaru kół i wysokości zaczepu. Przyczepy Trans-EX są wyposażone w hamulce hydrauliczne w standardzie (hamulce pneumatyczne są proponowane w opcji). Standardowe koła spełniają oczekiwane w tego typu pojazdach kryterium uniwersalności. Niemniej, JOSKIN oferuje także szeroki wybór opon, tak aby zrealizować różnorodne potrzeby klientów. Można więc wybrać opony o maksymalnej szerokości 50 cm i średnicy od 760 do 1.080 mm.



W przypadku częstego pokonywania długich tras, wywrotki Trans-EX mogą być wyposażone w znany już wózek na resorach JOSKIN z kołami 11,5x15 10 PR. Wózek oferuje niezrównany komfort jazdy, ugięcie 24 cm pozwalające pokonywać nierówności i dużą łatwość uciążu dzięki niskiemu punktowi obrotowemu.



Model	Wymiary w mm ⁽¹⁾			Wysokość ⁽²⁾ platformy	Ładowność konstrukcyjna	Ciężar własny	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Koła	System hamulcowy
	Długość	Szerokość	Wysokość						
3 T	2.860	1.690	400	922 mm	3.000 kg	900 kg	ADR 60x1500-6S	10.0/75-15.3 14 PR	hydrauliczny
4 T	3.380	1.690	400	1.020 mm	4.000 kg	1 000 kg	ADR 60x1500-6S	11.5/80-15.3 10 PR	hydrauliczny
5 T	3.900	1.690	400	1.097 mm	5.000 kg	1.140 kg	ADR 70x1500-6S	13.0/75-16 10 PR	hydrauliczny
7 T ⁽³⁾	4.160	1.990	400	1.195 mm	7.000 kg	1.750 kg	ADR 90x1900-8S	400R22.5	hydrauliczny

⁽¹⁾ Wymiary wewnętrzne skrzyni - ⁽²⁾ Wysokość z kołami standardowymi (wsporniki osi regulowane) - ⁽³⁾ We Francji ładowność 6 T

Wyposażenie standardowe

- Przechył 3-stronny: boczny lewy i prawy oraz tylny
- Przechył hydrauliczny
- Produkcja seryjna ze stali HLE 420
- Automatyczne cięcie i spawanie
- Burty demontowane z profili zamkniętych
- Przygotowanie do plandeki i balkonu
- Podłoga skrzyni ze stali specjalnej o grubości 4 mm
- Uszczelka na całym obwodzie skrzyni
- Spust zbożowy środkowy
- Zaczep tylny stały do modelu 6 T z kompletem gniazd do oświetlenia, hamulców i wywrotu drugiej przyczepy
- Zaczep tylny obrotowy do modeli 8-14 T z kompletem gniazd do oświetlenia, hamulców i wywrotu drugiej przyczepy
- Zderzak tylny
- Hamulec pneumatyczny dwuobwodowy
- Kliny i hamulec postojowy
- Błotnik tylny
- Resor utrzymujący dyszel w górze
- Pełne oświetlenie
- Z przodu ocynkowana drabinka
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) +lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 μ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)
- Ocynkowana rama

Opcje wyposażenia

- Plandeka z balkonem przednim
- Zaczep tylny obrotowy
- Zaczep tylny obrotowy automatyczny
- Tylne urządzenie ślimakowe do wyładunku
- Drzwi tylne hydrauliczne
- Nadstawki do zboża
- Nadstawki do zielonki

Przechył

Mocny siłownik teleskopowy na przegubie o podwójnej osi obrotu umieszczony centralnie pod skrzynią i zasilany bezpośrednio z ciągnika zapewnia przechył skrzyni. Przechył zabezpiecza zawór zwrotny zapobiegający opadnięciu skrzyni w razie nagłego przerwania przewodu hydraulicznego.

Na wypadek działań pod skrzynią, wywrotki Tetra-CAP są wyposażone w podporę bezpieczeństwa.

Przechył może być wykonany na 3 strony (prawą, lewą, do tyłu). Szczególnie korzystny może być przechył boczny, w razie wyładunku w miejscach o niedużej wysokości lub na pochyłym terenie.

Skrzynia modułowa

Skrzynie wywrotek Tetra-CAP są wykonywane seryjnie ze specjalnej stali o wysokim limicie plastyczności, identycznej jak stal używana przy produkcji pojazdów transportowych. Stal ta stanowi najlepszą gwarancję solidności przy stosunkowo niewielkiej wadze. Grubość dna z blachy wynosi 4 mm. Burty mają identyczną budowę jak w wywrotkach Trans-EX: profile zamknięte zapewniają im większą wytrzymałość ścianek na nacisk, opływowy kształt, jak również nowoczesny wygląd maszyny. Kąt profilowania jest tak opracowany, aby resztki ładunku nie osadzały się. Boki wywrotek Tetra-CAP mają wysokość 1 m (2 burty 0.50 + 0.5 m wbudowane): burty mogą otwierać się niezależnie jedna od drugiej lub razem, za pomocą dźwigni z otwieraniem szybkim.

Standardowo wszystkie skrzynie wywrotek Tetra-CAP są wyposażone w uszczelkę. Uszczelka jest założona na całym obwodzie przyczepy, między burtami i podłogą, i przy bocznych słupkach. Wywrotka jest więc szczelna przy najdrobniejszych ładunkach (rzepak).

Podłoga wywrotek Tetra-CAP jest wykonana z arkusza blachy ciętej laserem, giętej na zimno i pospawanej. Aby zwiększyć jej wytrzymałość, profile podłogi skrzyni są rozmieszczone podłużnie i poprzecznie tworząc bardzo sztywną kratownicę.

Wszystkie burty wywrotek Tetra-CAP są całkowicie demontowane, dzięki czemu można dysponować samą platformą. Łatwo je założyć i zamocować, dzięki hakom z zamykaniem szybkim.

W standardzie wywrotki Tetra-CAP są wyposażone w spust zbożowy ułatwiający ładowanie do worków. Spust może być szybko zdemontowany i zastąpiony urządzeniem ślimakowym do wyładunku z napędem hydraulicznym.

W opcji wywrotka Tetra-CAP może być wyposażona w nadstawki do transportu lekkich ładunków (zielonka, wióry, kora, itp.). Górna plandeka i przedni ocynkowany balkon przyczyniają się do ochrony zbiorów przed wpływem niekorzystnej pogody.



Model ⁽¹⁾	Pojemność skrzyni (m ³)	Wymiary skrzyni (m)			Wysokość platformy (m)	Ładowność konstrukcyjna	Oś : □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Siłownik (l)	Koła
		Długość	Szerokość	Wysokość						
4020/8R100	8,20	4	2,05	0,5 + 0,5	1,06	6 T	ADR 2x90x1900-8S	300 x 60	9	10.0/75-15.3 14 PR
4525/11R100	10,89	4,5	2,42	0,5 + 0,5	1,10	8 T	ADR 2x90x1900-8S	300 x 60	14	14.0/65-16 14 PR
5025/12R100	12,10	5	2,42	0,5 + 0,5	1,33	10 T	ADR 2x90x1850-8S	350 x 60	20	385/65R22.5
5025/15R120	14,52	5	2,42	0,6 + 0,6	1,33	10 T	ADR 2x90x1850-8S	350 x 60	20	385/65R22.5
5525/13R100	13,31	5,5	2,42	0,5 + 0,5	1,33	12 T	ADR 2x90x1900-8S	400 x 80	27	385/65R22.5
5525/16R120	15,97	5,5	2,42	0,6 + 0,6	1,33	12 T	ADR 2x90x1900-8S	400 x 80	27	385/65R22.5
6025/15R100	14,52	6	2,42	0,5 + 0,5	1,36	14 T	ADR 2x130x1950-10S	406 x 120	36	385/65R22.5
6025/17R120	17,42	6	2,42	0,6 + 0,6	1,36	14 T	ADR 2x130x1950-10S	406 x 120	36	385/65R22.5

⁽¹⁾ 4 pierwsze liczby oznaczają średnią długość, dwie następane - pojemność DIN bez nadstawek, a 3 ostatnie wysokość skrzyni skorupowej.

Tetra-CAP

Łatwość jazdy i doskonała zwrotność!



Rama

Rama wywrotek Tetra-CAP łączy w sobie prostotę, solidność i trwałość. Wąska rama umożliwia osadzenie szerokich kół, a swoją solidność zawdzięcza budowie z profili zamkniętych, kształtowanych na zimno ze specjalnej stali o dużym limicie plastyczności. Rama jest cynkowana ogniowo, co jest gwarancją trwałej ochrony przed korozją.

Budowa ramy pozwala na zmniejszenie wysokości platformy zwiększając w ten sposób stabilność maszyny podczas jazdy po pochyłym terenie i w czasie wywrotu.

Dla użytkowników chcących mieć wyższą skrzynię, ramę można wyposażyć w opcję wsporników pozwalających zwiększyć wysokość skrzyni o 5 - 10 cm.

Ocynkowany dyszel wywrotki Tetra-CAP jest prosty i solidny. Aby ułatwić zaczepianie i odczepianie, w standardowym wyposażeniu wywrotki jest sprężyna z urządzeniem regulującym naprężenie, która utrzymuje dyszel na odpowiedniej wysokości. Dyszel jest standardowo wyposażony w uchwyt do mocowania gniazd do hamulców pneumatycznych, przechyłu hydraulicznego i oświetlenia, umożliwiając zaczepienie przewodów po odłączeniu maszyny.

W standardzie wywrotki Tetra-CAP są wyposażone w tylny uchwyt z gniazdami do hamulców pneumatycznych i do przechyłu hydraulicznego, co pozwala na doczepienie drugiej przyczepy o podobnej lub mniejszej pojemności.

W opcji można umieścić na ramie koło zapasowe i uchwyt tylny z automatyczną blokadą.



Układ jezdny

Rama przyczepy Tetra-CAP jest montowana na układzie jezdny o resorach parabolicznych, który zapewnia elastyczność i komfort jazdy na polu i na drodze. W razie ekstremalnych warunków użytkowania, ograniczniki zawieszenia z gumy typu EPDM ograniczają skok resoru, zapewniając jednocześnie odpowiednią amortyzację maszyny.

Wywrotki Tetra-CAP są wyposażone w hamulce zgodne z przepisami: mechaniczny hamulec postojowy i hamulce pneumatyczne w standardzie. Mają one homologację do jazdy po drodze z prędkością do 40 km/godz. w większości krajów.

W wersji Win Pack, koła wywrotek Tetra-CAP są dostosowane do typu maszyny. Jednak, aby zaspokoić różne potrzeby, proponowany jest szeroki wybór opon w opcji: opony ekstra szerokie, drogowe, itp.

Sygnalizacja

Sygnalizacja w wywrotkach Tetra-CAP jest zgodna z obowiązującymi przepisami: światła przednie, światła obrysowe, światła odbłaskowe, oświetlenie tablicy rejestracyjnej, światła tylne wbudowane w ramę i zabezpieczone błotnikiem.



WYWROTKI TETRA-SPACE



Komfortowy układ jezdny

Przyczepa Tetra-SPACE jest w standardzie wyposażona w podwójną oś tylną i zawieszenie na resorach parabolicznych, które zapewnia duży komfort jazdy po drodze. Oś przednia jest zamontowana na wózku obrotowym, co gwarantuje dużą zwrotność całego systemu oraz optymalizuje jazdę podczas dłuższych przewozów po drodze z większą prędkością.



Skrzynia modułowa

Skrzynia przyczepy Tetra-SPACE jest całkowicie modułowa : dostępna jest szeroka oferta w zakresie pojemności i wysokości burt, dzięki czemu każdy klient może wybrać optymalny dla siebie wariant pojemności i ładowności.

W opcji, przyczepa może być wyposażona w tylne drzwi hydrauliczne oraz w nadstawki do zielonki.

Burty skrzyni są całkowicie demontowane, co daje możliwość wykorzystania przyczepy jako platformy do przewozu balot.



Uszczelniona skrzynia o dużej pojemności

Skrzynie przyczep Tetra-SPACE są standardowo wyposażone w uszczelkę na całym obwodzie. Wyposażenie przyczepy w gumową, bardzo wytrzymałą uszczelkę sprawia, że jest ona doskonale uszczelniona i sprawdza się nawet przy transporcie najdrobniejszych ładunków.



Wyposażenie standardowe

- Burty demontowane z profili zamkniętych
- Przygotowanie do plandeki i balkonu
- Przygotowanie do mocowania gumowych linek od plandeki
- Podłoga skrzyni ze stali specjalnej o grubości 4 mm
- Uszczelka na całym obwodzie skrzyni
- Spust zbożowy środkowy
- Zaczep tylny obrotowy z gniazdami do oświetlenia, hamulców i wywrotu drugiej przyczepy
- Zderzak tylny
- Pneumatyczny układ hamulcowy
- Kliny i hamulec postojowy
- Błotnik tylny
- Resor utrzymujący dyszel w górze
- Pełne oświetlenie
- Z przodu ocynkowana drabinka
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) + lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)
- Ocynkowana rama

Tetra-SPACE

Doskonała do transportu



Wytrzymała ocynkowana rama

Rama wywrotek Tetra-SPACE łączy w sobie prostotę i dużą wytrzymałość na wielokrotne obciążenia i warunki pogodowe.

Tylne belki ramy są wykonane z zamkniętych profili o bardzo dużym przekroju (300 x 100 x 10 mm) zapewniając dużą wytrzymałość na obciążenia. Ocynk całej powierzchni ramy zapewnia jej trwałość. Wąska budowa pozwala na dopasowanie różnorodnych modeli kół: dostępna jest bogata oferta w zakresie ich szerokości, wysokości i profili.

Budowa gwarantująca wytrzymałość i solidność

Przyczepy Tetra-SPACE zostały zbudowane specjalnie do przewożenia ciężkich ładunków na dłuższe odległości. Aby pokonać najcięższe przeszkody, rama posiada liczne wzmocnienia poprzeczne. Konsekwencją obniżonej budowy przyczepy jest niższy środek ciężkości, który poprawia stabilność przyczepy.



Układ hamulcowy i system wywrotu

Wywrotki Tetra-SPACE są wyposażone standardowo w hamulce pneumatyczne. W opcji mogą być wyposażone w hamulec proporcjonalny do ładunku. Przechył jest zapewniony dzięki zasilaniu bezpośrednio z ciągnika. Wszystkie przyczepy Tetra-SPACE są wyposażone w zaczep tylny oraz gniazda do wywrotu i do hamulca, co umożliwia sprzęgnięcie drugiej przyczepy.

Trójstronny przechył - większe możliwości

Przyczepy Tetra-SPACE są standardowo wyposażone w system wywrotu bocznego, na prawą i lewą stronę, oraz tylnego. Możliwość wywrotu bocznego gwarantuje większą stabilność i obniżenie wysokości przy wyładunku.



Model ⁽¹⁾	Pojemność skrzyni (m ³)	Wymiary skrzyni (m)			Wysokość platformy (m)	Ładowność konstrukcyjna	Oś : □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Kola
		Długość	Szerokość	Wysokość					
7525/22DR120	21	7,5	2,42	0,6 + 0,6	1,36	18 T	ADR 3x130x1950-10S	406 x 120	385/65R26.5
7525/25DR140	25	7,5	2,42	0,8 + 0,6	1,36	18 T	ADR 3x130x1950-10S	406 x 120	385/65R26.5

⁽¹⁾ 4 pierwsze liczby oznaczają średnią długość, dwie następane - pojemność DIN bez nadstawek, a 3 ostatnie wysokość skrzyni skorupowej.

PRZYCZEPY ROLNICZE DELTA-CAP



Wposażenie standardowe

- Przechył 3-stronny: boczny lewy i prawy oraz tylny
- Przechył hydrauliczny
- Produkcja seryjna ze stali specjalnej
- Automatyczne cięcie i spawanie
- Podwozie z rur profilowanych (250 x 100 x 6 mm do modeli 7 T i 8 T - 300 x 100 x 6 mm do modeli 10 T i 12 T - 300 x 100 x 8 mm do modelu 14 T)
- Burty demontowane z profili zamkniętych
- Przygotowanie do plandeki
- Podłoga skrzyni ze stali specjalnej o grubości 4 mm
- Uszczelka na całym obwodzie skrzyni
- Spust zbożowy środkowy
- Zaczep tylny stały do modelu 7 T z gniazdami oświetlenia, hamulców i przechyłu drugiej przyczepy
- Zaczep tylny stały do modelu 8 T - 14 T z gniazdami oświetlenia, hamulców i przechyłu drugiej przyczepy
- Błotniki termoplastyczne
- Zderzak tylny
- Poprzeczne zawieszenie dyszla z resorami parabolicznymi
- Podpora ręczna regulowana do modeli 7 i 8 i hydrauliczna (dwukier.) dla pozostałych modeli
- Hamulec pneumatyczny dwuobwodowy
- Kliny i hamulec postojowy
- Pełne oświetlenie
- Z przodu ocynkowana drabinka
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) +lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)
- Koła 400R22.5 nalewane

Opcje wyposażenia

- Plandeka z balkonem przednim
- Zaczep tylny obrotowy
- Zaczep tylny obrotowy automatyczny
- Tylnie urządzenie ślimakowe do wyładunku
- Drzwi tylne hydrauliczne
- Nadstawki do zboża
- Nadstawki do zielonki

Korzystne połączenie dwóch typów przyczep

Gama Delta-CAP łączy w sobie wszystkie zalety przyczep burtowych oraz komfort jazdy i stabilność przyczep skorupowych. Koncepcja ramy i dyszla nawiązuje do gamy Trans-CAP z tą różnicą, że są one całkowicie ocynkowane. Układ jezdny wózka JOSKIN Roll-Over® jest przykręcany i przestawny.

Zalety dwóch przyczep połączone w jednej

Przyczepa Delta-CAP ma uniwersalne zastosowanie. Zbudowana jest w oparciu o ramę przyczepy Trans-CAP, na której umieszczono skrzynię przyczepy Tetra-CAP. Ma ona liczne zalety, jak np. ciągnięta rama połączona z wózkiem JOSKIN Roll-Over®, co daje przeniesienie ciężaru na oczko, a więc poprawia przyczepność ciągnika oraz zapewnia doskonałą zwrotność i zdolność pokonywania przeszkód. W standardzie, przyczepa jest wyposażona w gwarantującą płynną jazdę dyszel z resorami parabolicznymi. Delta-CAP posiada także wywrót 3-stronny, co umożliwia wyładunek nawet w miejscach o ograniczonej wysokości.



Różne możliwości sprzęgania

Dzięki 3-stronnemu wyrotowi przyczepa Delta-CAP może być używana sama lub ze sprzęgniętą z tyłu przyczepą Tetra-CAP (o podobnej lub mniejszej pojemności). W ten sposób można przewozić większe ładunki. Dzięki przeniesieniu ciężaru na oczko przyczepy Tetra-CAP, co poprawia przyczepność ciągnika, jak również dzięki wózkowi przyczepy Tetra-CAP połączonemu z ciągnikiem, całość cechuje duża łatwość jazdy w każdym terenie.



Delta-CAP

Wybierz dodatkowe możliwości zastosowania



Wyjątkowa uniwersalna skrzynia

Skrzynia przyczep Delta-CAP jest identyczna jak skrzynia Tetra-CAP i posiada liczne zalety: przechył 3-stronny oraz różne możliwe zestawienia burt, pozwalające osiągnąć pojemność od 4 do 26 m³ dla największych modeli. Przyczepa może być również wyposażona w perforowane nadstawki do zielonki i w tylne urządzenie ślimakowe do wyladunku napędzane silnikiem hydraulicznym.



Uszczelniona skrzynia

Skrzynie przyczep Delta-CAP są standardowo wyposażone w uszczelkę na całym obwodzie. Wyposażenie przyczepy w gumową, bardzo wytrzymałą uszczelkę sprawia, że jest ona doskonale uszczelniona i sprawdza się nawet przy transporcie najdrobniejszych ładunków.

Wytrzymała ocynkowana rama

Aby zapewnić przyczepom Delta-CAP jak największą trwałość, ich standardowe ramy są poddawane cynkowaniu ogniowemu.



Zawieszenie dyszla z resorem poprzecznym

Przyczepy Delta-CAP są wyposażone w dyszel z zawieszeniem resorowanym poprzecznie z piórami parabolicznymi, co umożliwia jazdę w każdym terenie.

Oczko pociągowe przykręcane

Seryjnie, przyczepy Delta-CAP są wyposażone w oczko pociągowe stałe przykręcane, które, w razie potrzeby, z łatwością może zostać zastąpione oczkiem obrotowym lub kulistym w opcji.

Model ⁽¹⁾	Pojemność skrzyni (m ³)	Wymiary wewnętrzne skrzyni (m)			Ładowność konstrukcyjna	Wysokość (m)	Oś : □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Pojemność Siłownik (l)
		Długość	Szerokość	Wysokość					
4020/8SR100	8,20	4	2,05	0,5 + 0,5	7 T	1,06	ADR 100x2000-10S	400 x 80	9
4525/11SR100	10,89	4,5	2,42	0,5 + 0,5	8 T	1,10	ADR 100x2000-10S	400 x 80	14
5025/12SR100	12,10	5	2,42	0,5 + 0,5	10 T	1,33	ADR 130x2000-10S	406 x 120	20
5025/15SR120	14,52	5	2,42	0,6 + 0,6	10 T	1,33	ADR 130x2000-10S	406 x 120	20
5025/12BR100	12,10	5	2,42	0,5 + 0,5	10 T	1,33	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	20
5025/15BR120	14,52	5	2,42	0,6 + 0,6	10 T	1,33	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	20
5525/13BR100	13,31	5,5	2,42	0,5 + 0,5	12 T	1,33	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	27
5525/16BR120	15,97	5,5	2,42	0,6 + 0,6	12 T	1,33	ADR 2x90x1900-8S	350 x 60	27
6025/15BR100	14,52	6	2,42	0,5 + 0,5	14 T	1,36	ADR 2x100x2000-10S	400 x 80	36
6025/17BR120	17,42	6	2,42	0,6 + 0,6	14 T	1,36	ADR 2x100x2000-10S	400 x 80	36

⁽¹⁾ 4 pierwsze liczby oznaczają średnią długość, dwie następne - pojemność DIN bez nadstawek, a 3 ostatnie wysokość skrzyni skorupowej.

PRZYCZEPY DO BYDŁA Z OPUSZCZANYM PODWOZIEM BETIMAX RDS



Wyposażenie standardowe

- Całkowicie ocynkowana
- Dyszel resorowany poprzecznie
- Koła 435/45R19.5 nalewane VP27
- Oś (osie) opuszczana(e) hydraulicznie (dwukier.) (przy załadunku: 140 mm - transport : 630 mm)
- Podwójny sterowany zawór klapowy do modeli jednoosiowych
- Zbiorniki azotu + zawór zabezpieczający przed opadnięciem do modeli dwuosiowych
- Hamulce hydrauliczne
- Podwozie rurowe 180 x 100 mm do modeli 5 i 6 m oraz 220 x 120 mm do 7,5 i 9 m
- Skrzynia skorupowa o grubości 4 mm na wysokości 120 cm, a powyżej 3 mm (część demontowana)
- Sygnalizacja elektryczna zabezpieczona
- Dno skrzyni z żywicy 3 - składnikowej
- 2 korki spustowe Ø 2" - w tym klucz do odkręcania
- Blaszane boki profilowane poziomo
- Niska podłoga
- Drzwiczki z prawej strony, z przodu
- Drzwi tylne o 2 niezależnych skrzydłach - otwierane na całą szerokość
- Mocowania do barierki zewnętrznych
- 2 x 2 mocowania (profile kwadratowe) do przegrody wewnętrznej na całej długości
- Przypawane mocowania wewnętrzne do przywiązywania zwierząt po obu stronach (wysokość: 75 i 115 cm)
- Haki do zamocowania plandeki
- Przygotowanie do plandeki

Przyczepa do przewozu bydła JOSKIN Betimax jest pojazdem, którego wszyscy potrzebują do bezpiecznego przewożenia bydła. Jej budowa jest wynikiem konsultacji z weterynarzami i doświadczonymi hodowcami. Doceńmy atrakcyjność tej maszyny, która łączy w sobie bezpieczeństwo, solidność i komfort.

Dno skrzyni

Dno skrzyni BETIMAX jest pokryte elastyczną 3-składnikową żywicą podobną do tej, jaka używana jest w ciężarówkach do międzynarodowego transportu bydła. Żywica ta posiada właściwości antypoślizgowe i wygłuszające, co jest szczególnie wygodne dla zwierząt.



Łatwy załadunek

Przyczepa BETIMAX jest wyposażona w opuszczane podwozie. Osie są montowane na hydraulicznych siłownikach umożliwiających opuszczanie przyczepy do poziomu podłoża. Wysokość przy załadunku i wyładunku wynosi tylko 14 cm, a podczas transportu 63 cm. Każdy siłownik jest wyposażony w zabezpieczenie zapobiegające opadnięciu pojazdu w razie przerwania przewodów hydraulicznych : zawór zwrotny do osi pojedynczej i zawór zabezpieczający ze zbiornikiem azotu do osi podwójnej. Dzięki zaworowi zabezpieczającemu możliwy jest przepływ oleju między siłownikami zawieszania. Zbiornik azotu ogranicza nawroty podczas tego przepływu. Dzięki systemowi opuszczanego podwozia rampa nie jest potrzebna, co ułatwia użytkownikowi obsługę przyczepy i ogranicza ryzyko wypadku podczas załadunku i wyładunku bydła.



Zawieszenie dyszla z resorami parabolicznymi

Komfort jazdy przyczepa BETIMAX zawdzięcza zawieszeniu dyszla z resorami parabolicznymi. Punkt zaczepienia dyszla znajduje się pod ramą. Oczywiście zawieszenie to występuje zarówno z zaczepem wysokim, jak i niskim. W Niemczech, w standardzie znajduje się zaczep wysoki.



Betimax RDS

Bezpieczny transport bydła



Skrzynia skorupowa

Przyczepa do bydła BETIMAX spoczywa na rurowej ramie nośnej. Rama i blaszane boki o grubości 4 mm, stanowią stałą skrzynię skorupową o wysokości 120 cm. Połączenie tych wszystkich elementów gwarantuje solidną i szczelną całość. Ściany boczne są przykręcane do pionowych listew mocowanych na skrzyni. Standardowo BETIMAX jest wyposażona w stelaż, który stanowią łuki zwiększające sztywność skrzyni. Stelaż ten pozwala przykryć przyczepę plandeką ochronną, w opcji. Należy przypomnieć, że przyczepa BETIMAX RDS jest całkowicie ocynkowana. Ta technologia ochrony powierzchni stali w optymalny sposób zabezpiecza ją przed uszkodzeniem przez odchody zwierząt.



Opony

BETIMAX jest standardowo wyposażona w opony 435/45R19.5 (szerokość 458 mm; średnica 911 mm; 4 500 kg na koło przy 40 km/h). Inne opony są oczywiście dostępne w opcji.



305/55R22.5



17.0/50R19.5



435/45R19.5

Inne przydatne akcesoria

Oświetlenie

Zgodnie z normami bezpieczeństwa i obowiązującymi przepisami, przyczepa BETIMAX jest wyposażona w światła tylne, oświetlenie tablicy i 6 światel bocznych, w opcji. Światła tylne, osłonięte kratką, są wbudowane pod skrzynią, co daje im optymalną osłonę przed uderzeniami.



Zabezpieczenia z prętów

Zabezpieczenia z prętów nad osadzeniem z kół są również dostępne w opcji - czasami nie pasują one do przegród wewnętrznych.



Koło zapasowe

Dostępne w opcji koło zapasowe jest przymocowane z przodu skrzyni.



Skrzynka narzędziowa

Na przedniej części skrzyni możliwy jest montaż skrzynki narzędziowej. Także w opcji, dostępny jest uchwyt do narzędzi umożliwiający przewożenie 4 narzędzi z długim trzonkiem.



Plandeki

Wszystkie przyczepy do bydła Betimax posiadają przygotowanie do podpięcia plandeki.

Typ	Liczba zwierząt	Skrzynia (m)			Podłoga (m ²)	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw kół(mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Koła (nalewane)	Podpora postojowa
		Długość	Szerokość	Wysokość					
RDS 5000	7/8	5	2,23	2,10	11,1	ADR 90x2066-8S	400 x 80	435/45R19.5	Lewar ręczny regulowany
RDS 6000	8/10	6	2,23	2,10	13,4	ADR 90x2066-8S	400 x 80	435/45R19.5	Lewar ręczny regulowany
RDS 7500/2	10/12	7,5	2,23	2,10	16,7	ADR 2x90x2066-8S	400 x 80	435/45R19.5	Hydrauliczna ⁽¹⁾
RDS 9000/2	12/14	9	2,23	2,10	20,0	ADR 2x90x2066-8S	400 x 80	435/45R19.5	Hydrauliczna ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Lewar hydrauliczny (dwukier.) zasilany bezpośrednio z ciągnika

PRZYCZEPY DO BYDŁA Z RAMPA BETIMAX R



Wyposażenie standardowe

- Stal o wysokiej plastyczności HLE 420
- Skorupowa skrzynia
- Skrzynia wzmocniona podwójnym profilowaniem oraz górną listwą (technika stosowana w wywrotkach JOSKIN)
- Gładkie wewnętrzne ścianki zapobiegają zranieniu się zwierząt oraz ułatwiają czyszczenie
- Dno skrzyni z blachy łezkowej antypoślizgowej
- Kąty między podłogą a ściankami są zaokrąglone, aby ułatwić czyszczenie
- Uszczelniona skrzynia (zgodna z przepisami obowiązującymi w niektórych krajach)
- 2 korki spustowe Ø 2"
- Przygotowanie do plandeki
- Mocowania do barierki wewnętrznych
- Skrzynia po całkowitym śrutowaniu
- Śrutowanie przed malowaniem
- Podkład z estru epoksydowego (2 K) + lakier wykończeniowy (2 K) (razem 100 µ)
- Suszenie szybkie (temp. 60°)
- Tylne i boczne drzwi ocynkowane
- Tylne drzwi dwuskrzydłowe otwierane na dużą szerokość, co zapobiega zranieniu i tłoczeniu się zwierząt
- Niewielkie wbudowanie kół
- Lewar ręczny regulowany



Parametry rampy

- Rama z ocynkowanej stali
- Impregnowane drewno (nie ulegające niszczeniu)
- Listwy o niewielkiej grubości, aby zwierzęta się o nie nie potykały, ale dość wysokie, aby się nie poślizgnęły
- Niewielki kąt nachylenia rampy
- Progi o zmniejszonej wysokości (między podłożem a rampą i u wejścia do skrzyni)
- Ułatwione manipulowanie rampą, dzięki tłokowi ze sprężyną cofającą
- Bezpieczne zamknięcie na czas transportu (haczyki)
- Boczne barierki do załadunku - w opcji
- Osłonięta sygnalizacja elektryczna pod rampą

Nową przyczepę do bydła, Betimax R, od pokrewnej przyczepy z opuszczanym podwoziem różni zastosowanie rampy. Rampa służy do zniwelowania różnicy wysokości między przyczepą i podłożem przy załadunku i wyładunku, co zwiększa bezpieczeństwo zwierząt. Próg przy wejściu na rampę oraz między rampą i skrzynią, został obniżony do zaledwie kilku centymetrów. Impregnowane drewno z listwami o niewielkiej grubości zapobiega ślizganiu i potykaniu się zwierząt. Ocynkowana stalowa rama wzmacnia całość, która stanowi stabilną i sztywną platformę załadunkową.



Betimax R

Bezpieczeństwo podczas transportu i załadunku



Przegrody wewnętrzne

Istnieją 2 typy przegród wewnętrznych: barierki jednoczęściowe i drzwi na szynie. Obydwa typy są mocowane na rurach standardowo montowanych na ściankach skrzyni.

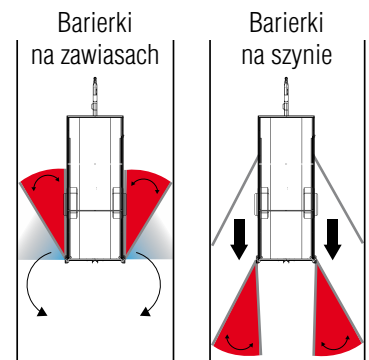
Barierki mogą być umieszczone w dowolnym miejscu na całej długości przyczepy. Istnieje również możliwość przedłużenia barierki, aby podzielić przyczepę na boksy dla mniejszych zwierząt.

Drzwi jednoczęściowe mają tę zaletę, że stanowią przegrodę na całej wysokości ścian przyczepy. Przesuwają się one na całej długości przyczepy, nawet w miejscu wbudowania kół.



Barierki zewnętrzne

Aby było łatwiej zgonić bydło przy załadunku, przyczepa BETIMAX może być wyposażona (w opcji) w barierki boczne na zawiasach (3,10 m) lub na szynach (4 m lub 4,50 m zależnie od modelu). Barierki mocowane są na bokach pojazdu, co przyczynia się do zachowania bezpieczeństwa podczas transportu.



Układ jezdny

- Hamulce hydrauliczne lub pneumatyczne zależnie od wersji
- Hamulce mieszane w opcji
- Pojazd wyposażony standardowo w szerokie opony (435/45R19,5), co daje większą stabilność, zmniejsza niszczenie łąk, ułatwia jazdę po mokrym podłożu, a jego radialna konstrukcja zapewnia większą wytrzymałość.
- Pozostałe opony dostępne w opcji



Model	Liczba zwierząt	Skrzynia (m)			Podłoga (m ²)	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)	Koła (nalewane)	Podpora postojowa
		Długość	Szerokość	Wysokość					
R5000S	7/8	5	2,23	2,10	11,1	ADR 80x2000-8S	350 x 60	435/45R19.5	Lewar ręczny regulowany
R6000S	8/10	6	2,23	2,10	13,4	ADR 80x2000-8S	350 x 60	435/45R19.5	Lewar ręczny regulowany

PODWOZIE SAMOJEZDNE CARGO-TRACK



Charakterystyka

Silnik

- Silnik Iveco EEV CURSOR 13
- 6 cylindrów ustawionych liniowo
- 12 880 cc
- Maksymalna moc: 450 cv (332 kW)
- Turbosprężarka ze zmienną geometrią
- Intercooler
- Wtrysk bezpośredni poprzez wtryskiwacze pompy (elektryczny)
- Chłodzenie wodą
- Zbiornik 300 l

Przekładnia

- Prędkość 80 km/h
- 8 x 8 stały napęd
- Napęd ZF EuroTronic
- 16 biegów (reduktor 1/1,6 w skrzyni pośredniej)
- Blokady dyferencjału między mostami :
 - 1 blokada wzdłużna między grupą osi przednich i tylnych
 - 1 blokada wzdłużna między 2 osiami tylnymi
 - 1 blokada boczna do każdej osi tylnej

Hydraulika

- Centrala hydrauliczna (140 litrów przy 220 barach)
- Uniwersalny blok hydrauliczny obejmujący:
 - ogranicznik przepływu
 - zawór ciśnieniowy
 - rozdzielacz PVG do zasilania elektrozaworów.
- 1 rozdzielacz dużego przepływu
- 3 rozdzielacze małego przepływu
- Sterowanie przepływem do turbo lub mieszadła (funkcje małego przepływu niedostępne przy zastosowaniu tej funkcji)

Wyposażenie różne

- Wzmocniona rama Twist-Lock (pasuje do całego osprzętu CARGO)
- Zawieszenie resorowane wszystkich osi
- Wał przekładnikowy przedni stały (do pompy hydraulicznej)
- Wał przekładnikowy tylny mechaniczny (do wałków wyładowczych w Silo-SPACE, adaptera rozrzutników obornika i pompy hydraulicznej do hydrauliki Vacu-CARGO)

Osprzęt CARGO

Podwozia CARGO TSM i TRM mogą być stosowane nie tylko przy skrzyniach skorupowych, ale również do zbiorników na gnojowicę, skrzyń objętościowych lub rozrzutników obornika.

Aby uzyskać więcej informacji, należy zapoznać się z naszymi materiałami informacyjnymi dotyczącymi CARGO.



Cargo-TRACK



Silnik

Silnik Cargo-TRACK, IVECO EEV Cursor 13 z 6 cylindrami ustawionymi w linii, rozwija maksymalną moc około 332 kW (450 KM) dla momentu obrotowego 2.200 Nm między 1.000 a 1.400 obr./min.

Dzięki najnowszym osiągnięciom techniki wykorzystanym do jego budowy, silnik jest w pełni zgodny z normą Euro 5 i jest wyposażony w technologię Ad/Blue do oczyszczania spalin (mniejsza emisja NOx).

Przekładnia

Automatyczna i półautomatyczna (16 przełożeń) skrzynia biegów sprawnie przekazuje moc 450 KM do 8 kół napędzających zapewniając komfort jazdy i prędkość 80 km/h na drodze. Aby poprawić zdolności motoryczne w polu, moc jest rozdzielona na oś, przednią i tylną, z których każda posiada blokadę dyferencjału.

W kwestii bezpieczeństwa, bardzo istotnej w tego typu pojeździe, Cargo-TRACK jest wyposażony seryjnie w system ABS oraz elektroniczne sterowanie układem hamulcowym.

Układ jezdny

Cargo-TRACK odznacza się większą wydajnością w porównaniu do ciągnika i przyczepy. W miejscach, gdzie ciągnik szuka przyczepności ciągnąc ciężar martwy, Cargo-TRACK przenosi ładunek na swoje 8 kół napędzających. W ten sposób, ciężar poprawia zdolności motoryczne. Dzięki dwóm osiom skrętnym z przodu i jednej osi skrętnej z tyłu, Cargo-TRACK ma niezrównaną skrętność.

Kabina

Przestronna i oszklona kabina zapewnia pełny (360°), panoramiczny widok i wystarczającą ilość miejsca dla pasażera. Wysoki i wysunięty do przodu fotel zapewnia kierowcy optymalną widoczność podczas pracy, jak i na drodze.

Wyposażenie do osprzętu JOSKIN

Cargo-TRACK dysponuje wszystkimi elementami niezbędnymi do montażu różnego wyposażenia z gamy CARGO JOSKIN.

Poza klasycznymi mocowaniami Twist-Lock rozłokowanymi na ramie, zamontowany został system hydrauliczny Load Sensing z przepływem 160 l/min przy 300 barach, zasilający rozdzielacze osprzętu CARGO. Wał przekładnikowy proporcjonalny do prędkości obrotowej silnika umożliwia napęd mechaniczny (jeśli jest dostępny).



Typ	Profil	Jakość	Wymiary		Ładowność max (kg)	Max. ciśnienie (bary)
			Wysokość	Szerokość		
12 kół samochodowych (Kaucja)						
UWAGA: poniższe koła są proponowane pod warunkiem, że będą pasowały do błotników. W kwestii dokładniejszych informacji na ten temat, prosimy skontaktować się z biurem technicznym.						
Przód: 4 x 650/55R26.5 (Alliance)	A 380	167 E	1.360	650	5 450	4
Tył: 4 x 750/45R26.5 (Alliance)	A 380	170 E	1.360	750	6 000	4
Szerokość Cargo-TRACK: 2,95 m						
8 x 24R20.5 (Michelin)	XS	176 F	1.374	661	7.100	6
Szerokość Cargo-TRACK: 2,95 m						

JOSKIN



www.joskin.com

Rue de Wergifosse, 39 • B-4630 Soumagne - BELGIA • E-mail: info@joskin.com • Tel: +32 43 77 35 45

Lokalny przedstawiciel marki JOSKIN

