

JOSKIN



**Wywrotki
Trans-KTP**

**Od 17 do 27 ton
Do najcięższych prac
publicznych**



JOSKIN

Technika w Garści

Warto wybrać **JOSKIN** Trans-KTP :

Aby zdobyć bardziej wymagającą klientelę, projektując tę wywrotkę, JOSKIN wykorzystał całe swoje doświadczenie zdobyte przy produkcji maszyn rolniczych. Wywrotka Trans-KTP jest lekka, ale zarazem wytrzymała dzięki zastosowaniu stali o wysokiej granicy plastyczności. Dzięki temu wywrotka Trans-KTP może służyć do przewozu dużych ładunków w ekstremalnych warunkach.

Ultrawtrzymała skrzynia stożkowa

Skrzynia wywrotki Trans-KTP, której burty połączone są z dnem w taki sposób, że skrzynia przybiera formę stożka, produkowana jest ze specjalnej stali o wysokiej granicy plastyczności. Boki (5mm) i dno (8mm) wykonywane są indywidualnie z jednej blachy, bez spoin łączących, wszystko po to, aby zwiększyć wytrzymałość. W tym celu JOSKIN wykorzystuje blachy o długości nawet 8m.



Przód skrzyni jest pochylony, natomiast burty i dno skrzyni nie tworzą kątów ostrych, co przyczynia się do zmniejszenia przywierania przewożonych materiałów. Właściwość ta ułatwia rozładunek poprzez płynne opróżnienie skrzyni z przewożonych materiałów.



Dno skrzyni to konstrukcja oparta na dwóch potężnych podłużnicach połączonych ze sobą za pomocą szeregu poprzecznicy, umieszczonych w przedłużeniu wsporników: całość zapewnia stabilną i wytrzymałą podstawę.

Na kołach można zamontować opony o maksymalnej średnicy równej 1400mm w przypadku wózka Boggie lub wahacza i 1530mm w przypadku zawieszenia hydro-tandem.



Ponadto 2 belki poziome (górną i dolną) wzmacniają oraz usztywniają zewnętrzną podstawę skrzyni i ustawienie wzmocnień pionowych.



Burta przednia wzmocniona jest za pomocą dwóch szerokich rozszerzanych wsporników. 2 podłużnice znajdujące się pod skrzynią zostały z przodu rozcięte i scalone z ramą, co zapobiega gromadzeniu się przewożonego materiału w tym miejscu. Z boku umieszczona jest ocynkowana drabinka ze składanym przedłużeniem, umożliwiającą dostęp do wnętrza w razie konieczności.

Opcje dla skrzyni

Wśród opcji proponowanych dla skrzyni spoiler przedni stanowi zabezpieczenie sprzęgu i ciągnika przed wysypywaniem się przewożonego materiału. Dla bardziej wymagających można zamienić blachę dna (8mm), boków (6mm) i drzwi (tylko jednoczęściowych) na stal HARDOX.



Jako opcja proponowane jest (po bokach) zabezpieczenie z PCV belki górnej. Zapobiega ono niszczeniu skrzyni w wyniku działania sprzętu do ładowania.



nowoczesny design, wydajność i wytrzymałość

Konstrukcja wykonana z wyjątkową starannością: wszystkie blachy cięte są laserowo, spaw z zastosowaniem spoin ciągłych zapewnia idealne wykończenie i wytrzymałość; wszystkie elementy składowe są szrotowane (2400 kg/min), a następnie pojedynczo malowane (podkład Ester Epoxy + lakier wykończeniowy i przyspieszone suszenie (piec 60o). Produkt dopracowany w najmniejszych szczegółach, o nowoczesnej budowie, zapewnia optymalną satysfakcję i pracę pełną zaufania.

Wytrzymałe i opływowe drzwi hydrauliczne



Drzwi tylne składają się z wytrzymałej płyty, wzmocnionej tak jak cała skrzynia. Drzwi są przykręcone do ramion otwierających w trzech punktach mocujących. Dwie dodatkowe śruby regulacyjne umożliwiają ponadto ustawienie nacisku na tył skrzyni. Otwieranie hydrauliczne odbywa się za pomocą siłowników dwukierunkowych (średnica \varnothing 80mm). Aby dobrze oprzeć drzwi o skrzynię i przytrzymać

je w tej pozycji wykorzystywana jest siła nacisku siłowników. Otwarcie drzwi zapewnia lepsze odsuwanie materiałów podczas rozładunku. Drzwi hydrauliczne i podpórka postojowa połączone są ze sobą na jednym rozdzielaczu (za pomocą zaworu sześcioprogowego).



Ramię otwierające obraca się na osi o dużej średnicy. Przegub ten jest w sposób wyjątkowy chroniony, co zapobiega wszelkim uszkodzeniom i przedwczesnemu zużyciu wszystkich części mechanicznych i hydraulicznych.

Regulowana wysokość skrzyni

Istnieją dwa typy nadstawek. Typ pierwszy to nadstawki nienakładane na siebie, wykonane ze stali, o wysokości równej 25 cm, idealne do ciężkich robót.



Typ drugi to nadstawki nakładane na siebie, wykonane z aluminium (jak przy samochodzie ciężarowym), o wysokości równej 25 cm lub 50 cm. Drugi rodzaj nadstawek umożliwia uzyskanie skrzyni o wysokości równej 2 m, a wszystko po to, aby móc dostosować wywrotkę Trans-KTP do Państwa potrzeb i zapewnić Państwu niezrównaną wielofunkcyjność podczas różnorodnych prac rolnych.

Kolki mocujące nadstawek wpuszczane są w belkę górną skrzyni, co zapewnia dużą wytrzymałość całości.



Standardowo wywrotka wyposażona jest w drzwi hydrauliczne jednoczęściowe. Jednakże proponujemy także dwie inne możliwości wykończenia

wywrotki: drzwi dwuskrzydłowe ze spustem zbożowym po prawej stronie (zdjęcie powyżej) i drzwi automatyczne jak przy samochodzie ciężarowym (zdjęcie obok).



Warto wybrać **JOSKIN** Trans-KTP :

Wywrotka JOSKIN Trans-KTP posiada niezaprzeczalne zalety, które ułatwiają rozładunek zarówno przy pracach rolnych, jak i publicznych. Efektywny system przechyłu pod dużym kątem, wspomagany jest przez stabilność układu jezdny. Takie rozwiązanie systemu rozładunku umożliwia bezpieczną i pozbawioną obaw pracę w najtrudniejszych warunkach.

Przemysłany system przechyłu



Siłownik teleskopowy, zapewniający przechył skrzyni, montowany jest na ramie przegubowej, zaopatrzonej w smarowane łożyska.

Taka konstrukcja absorbuje napięcia powstałe w wyniku działania sił wywieranych podczas przechyłu i w ten sposób skutecznie chroni siłownik.



Skrzynia przechyla się na dwóch potężnych zawiasach, składających się z osi dużej średnicy połączonych śrubami. Smarowanie wykonuje się od środka, aby jak najlepiej rozłożyć substancję smarującą.

Cofnięta i podwyższona pozycja zawiasów zwiększa wysokość przechyłu: przyczynia się to również do ułatwienia rozładunku i umożliwia tworzenie wyższych i bardziej ubitych pryzm.



Zawór bezpieczeństwa, umieszczony bezpośrednio na siłowniku przechyłu, zapobiega przypadkowemu opadnięciu skrzyni zwłaszcza w przypadku pęknięcia przewodów hydraulicznych.

Kąt przechyłu wynoszący ok. 60° zapewnia efektywne usunięcie przewożonych materiałów.



Stabilność



Stabilność pojazdu opiera się głównie na układzie jezdny. Jest ona dodatkowo zwiększona poprzez paraboliczne pióra resoru, umieszczone na osi w pobliżu piast.

Wózek Boggie w wywrotkach Trans-KTP może być wyposażony w opcji w stabilizator przechyłu: dwa siłowniki, zaopatrzone w stożek prowadzący i zamontowane na czopach, oddziałują na oś tylną, aby ustabilizować wywrotkę i zabezpieczyć całość układu podczas przechyłu.

Jeżeli wybiorą Państwo układ jezdny typu „hydro-tandem”, siłowniki osi tylnej będą mogły (w opcji) zostać zablokowane w celu ustabilizowania przechyłu.

Oświetlenie i zabezpieczenia



Wymagane przepisami oświetlenie zostało zamontowane pod skrzynią i lekko cofnięte dla ich lepszej ochrony. Jest one

wbudowane w ocynkowane skrzynki oraz zabezpieczone kratką. Taki sposób montaż pozwala chronić oświetlenie w przypadku napotkania przeszkody dzięki zawieszeniu na silentbłokach.

W celu uzupełnienia urządzeń oświetleniowych, zarówno lampa sygnalizacyjna jak i dwa przymocowane reflektory robocze mogą być umieszczone z tyłu wywrotki. Te ostatnie sterowane są za pomocą skrzynki sterującej działającej na dwóch oddzielnych układach.



Zderzak tylny mocowany jest za pomocą zaczepów, co umożliwia jego łatwą regulację lub demontaż. Jest on pochylony pod kątem 45°, dzięki czemu zapobiega gromadzeniu się materiałów podczas przechyłu lub podczas cofania w pryzmę.



wielofunkcyjność, łatwość rozładunku, zabezpieczenia

Rama podwozia została zaprojektowana równie starannie jak skrzynia. Sprawdzi się w trakcie przewozu ciężkich ładunków. Konstrukcja rurowa łączy elastyczność, lekkość i wytrzymałość.

Elementy ramy



Konstrukcja ramy oparta jest na dwóch potężnych rurach profilowanych (300 x 150 x 8mm) o dużym przekroju. Połączone są one ze sobą za pomocą licznych poprzecznic.



Przednia belka ramy jest pochylona, aby przybrać kształt kołyski skrzyni i w ten sposób zapobiec gromadzeniu się materiałów w tym miejscu.

Podpora bezpieczeństwa, podtrzymująca przechyloną skrzynię, gwarantuje bezpieczeństwo podczas konserwacji i ewentualnego dłuższego postoju.

Takie położenie skrzyni sprzyja lepszemu odpływowi nagromadzonej podczas deszczu wody, która mogłaby spowodować uszkodzenia.



Dwa szerokie uchwyty zapewniają właściwe ułożenie skrzyni na ramie.



Sprzęg

Oczko pociągowe obrotowe montowane jest standardowo na płycie 145x160mm z 8 śrubami typu M-20. Można je z łatwością wymienić na inny model, lepiej dostosowany do posiadanego ciągnika.



Idealną współliniowość między dyszlem a ramą uzyskuje się dzięki formie nadanej przedniej powierzchni ramy.

Sprzęg składa się z jednoczęściowego, sztywnego dyszla z osią stałą z tyłu i elementami zawieszenia wbudowanymi w przód ramy.



Takie rozwiązanie zapewnia sztywną linię traktacji oraz znaczne ugięcie na poziomie oczka pociągowego, pozwalające zniwelować wstrząsy. Zawieszenie sprzęgu standardowego składa się z zestawu piór resoru ułożonych poprzecznie. Pióra te mogą zostać

zastąpione w opcji przez zawieszenie oleopneumatyczne. Dwa siłowniki (o skoku równym 15 cm) umieszczone są po obu stronach dyszla i połączone z urządzeniem akumulującym z podwójnym zbiornikiem azotu. Skutecznie absorbują one wstrząsy i zapewniają idealny komfort jazdy, niezależnie od przewożonego ładunku.

Dobrze schowana podpórka



Podpórka postojowa z szeroką płożą chowa się całkowicie w dyszel. Dzięki temu mamy znaczny prześwit pod sprzęgiem, co jest bardzo użyteczne w miejscach robót ziemnych.

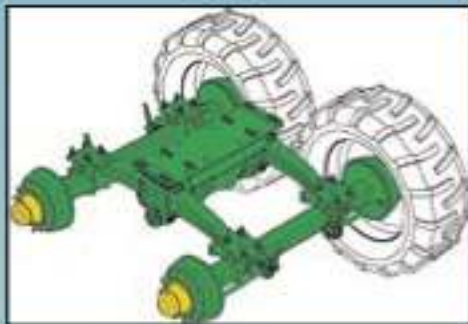


Podpórka przymocowana jest w pozycji centralnej i uruchamiana jest za pomocą dużego siłownika dwukierunkowego działającego pionowo, gdy podpórka jest rozłożona. System ten pozwala zachować równowagę wywrotki podczas postoju.

Warto wybrać **JOSKIN** Trans-KTP :

Układy jezdne Cross-Over i Hydro-Tandem w sposób wyjątkowy ułatwiają ciągnięcie wywrotek JOSKIN Trans-KTP zapewniając komfort kierowcy oraz nieznacznie obciążając maszynę transportową podczas jazdy.

Boggie Joskin Cross-Over



Każda wywrotka Trans-KTP wyposażona jest standardowo w nowy wózek jezdny Boggie Cross-Over, zaprojektowany tak, aby zapewnić pojazdowi jednocześnie jak najlepszą

pryczepność do podłoża i łatwość poruszania się oraz przystosować go do wyjątkowych warunków pracy, nawet tych najtrudniejszych, jakie pojawiają się na placach budowy.

Tak jak wózek Boggie Roll-Over, składa się on z jednoczęściowego stołu, przykręconego do ramy i połączonego przegubowo ze środkową osią obrotową, różni się jednak od tego pierwszego w kwestii montażu układu jezdnych. W przypadku wózka Boggie Cross-Over zarówno osie kół jak i oś obrotu umieszczone są pod resorem piórowym. Osiągnięta w ten sposób łatwość poruszania się jest jedną z mocnych stron wózka Boggie Roll-Over. Ponadto, oś obrotowa zamontowana jest tak, że łączy ze sobą dwa zestawy parabolicznych piór resorów, wykorzystywanych aktualnie bardzo często w pojazdach przemysłowych. Dzięki wyjątkowej wytrzymałości na najmocniejsze nawet skręcanie, pióra te zapewniają jeszcze lepszą jakość resorowania, niezależnie od prędkości jazdy.

Wózek Boggie Cross-Over, dzięki swojej wyjątkowej konstrukcji, zapewnia więc dużo większy prześwit od podłoża przy zachowaniu znanej łatwości poruszania się wózka Roll-Over, popularnego produktu marki JOSKIN.

Wahacz

Wahacz dostępny jest w opcji dla modeli 17T i 22T. Są to dwie szerokie belki utworzone z kształtowników o przekroju kwadratowym o wymiarach 300x300x12,5 mm, z których każdy podtrzymuje dwie półosie.



Tak samo jak wózek, wahacze pracują po obu stronach osi centralnej (zamontowanej na tulejach ze smarownicami) i jednocześnie stołu przykręconego do ramy. Posiadają one zatem te same cechy konstrukcyjne co wózek Boggie.

6

Hydro-tandem



HYDRO-TANDEM stanowi bez wątpienia najlepsze rozwiązanie na poziomie aktualnych układów jezdnych. Dostępny jest on dla modeli 22/50 i 27/55. Dzięki temu systemowi, zachowane są nie tylko ugięcie i łatwość poruszania się charakterystyczne dla wózka Boggie Cross-Over, ale również znacznie zwiększa się stabilność pojazdu podczas pracy na budowie lub jazdy na drodze, gwarantująca jeszcze lepszą przyczepność do podłoża.

Każda z dwóch osi niezależnych jest połączona z ramą za pomocą dwóch zestawów półpiór. Ugięcie każdej osi zapewniają dwa siłowniki dwukierunkowe umieszczone z każdej strony ramy. Siłowniki po stronie lewej i prawej działają w oddzielnych układach zamkniętych i zgodnie z zasadą naczyń połączonych.



Rezultat: Skuteczne pokonywanie przeszkód i ogólna stabilność podczas każdego rodzaju użytkowania, nawet przy dużych prędkościach.

System hamulcowy



W opcji, proponowane są osie 150mm z hamulcami drogowymi, gdzie hamulce standardowe zostały zastąpione hamulcami 410x180mm. Przy modelu 27T ten typ osi stanowi wyposażenie standardowe.

Aby jak najlepiej przystosować wywrotkę do systemu hamulcowego posiadanego ciągnika, hydrauliczny układ hamulcowy może zostać zastąpiony w opcji przez hamulce pneumatyczne lub hamulce mieszane. Posiadając hamulce pneumatyczne można wybrać układ hamulcowy proporcjonalny, umożliwiający regulację siły hamowania w stosunku do przewożonego ładunku.

wytrzymała rama i łatwość poruszania się

Aby zwiększyć zwrotność pojazdu, JOSKIN proponuje wiele różnych opcji, mogących dodatkowo wyposażać układ jezdny, np. osie skrętne lub mosty napędowe umożliwiające wyjście z najtrudniejszych sytuacji.

Osie skrętne

W opcji, wersje Boggie i Hydro-tandem mogą być wyposażone albo w oś nadążną z blokadą hydrauliczną, albo w oś wymuszającą, która jest skuteczniejsza ze względu na wytrzymałość i niezależność (nie wymaga żadnej interwencji kierowcy).

Oś wymuszająca składa się z centrali regulacyjnej



(wyrównanie kół, regulacja układu), z drążka sterowania mechanicznego i z silownika pozycyjnego umieszczonego przy dyszlu, przekazującego ruchy ciągnika poprzez ciśnienie hydrauliczne do silownika odbiorczego, umieszczonego na osi tylnej. Dwa akumulatory absorbują

nadciśnienie powstałe na skutek ewentualnych wstrząsów.

W opcji dostępna jest wytrzymała osłona silownika odbiorczego (od strony osi).



Mosty napędowe



Mosty napędowe są odpowiedzią na trudności i ograniczenia wynikające z warunków pracy na placach budowy. Opcja „most napędowy” składa się z 1 lub 2 mostów napędowych i jest dostępna albo do wózka Boggie Cross-

Over, albo do Hydro-tandem (tylko 22/50 i 27/55). Mosty są napędzane mechanicznie za pomocą wału przekładnikowego ciągnika.

Rama została zaprojektowana tak, aby dyszel osłaniał skrzynię rozdzielczą, dzięki czemu napęd mostów jest bardziej płynny i bezpośredni.



Istnieje zatem wiele możliwości: w standardzie dysponujemy jedną skrzynią rozdzielczą z jednym biegiem do przodu i 2 sterownikami elektrycznymi (napęd/drugi wał przekładnikowy). Takie rozwiązanie jest szczególnie korzystne dla ciągników wyposażonych w wał przekładnikowy proporcjonalny do przesuwu. Klienci, których ciągniki nie posiadają takiego wału lub którzy potrzebują drugiego biegu do przodu wybiorą raczej skrzynię z 2 biegami do przodu i 2 wstecznymi oraz ze sterownikami elektryczno-pneumatycznymi.

Pozostałe opcje, takie jak hydrauliczne sprzęgło napędu, wysprzężanie międzymostowe lub blokada przekładni różnicowej, mogą zwiększyć komfort użytkownika i skuteczność pojazdu wyposażonego w mosty napędowe.



DONNEES TECHNIQUES BENNES JOSKIN TRANS-KTP

Typ	Wymiary skrzyni (mm)				Ładowność (kg)*	Osie: □ (mm)-rozstaw kół (mm)- szpliki	Hamulce (mm)	Silownik (litr)
	Długość	Szerokość przodu	Szerokość tyłu	Wysokość				
22/50 KTP	5000	2100	2180	1000	22.000	2x140x2000-10S	406x140	36
27/55 KTP	5500	2100	2180	1000	27.000	2x150x2000-10S	410x180	45

*Uwaga: masa całkowita dopuszczalna na drodze zależy od przepisów danego kraju.

JOSKIN

Bezpieczna przyszłość!

Wywrotka do każdego rodzaju prac



Wywrotki
Trans-EX
3 -> 6 T



Wywrotki
Trans-KTP
9 & 11 T



Wywrotki
Trans-CAP
12 -> 18 T



Wywrotki
Trans-SPACE
14 -> 24 T



JOSKIN
SOUMAGNE

JOSKIN
BOURGES



Warto wybrać JOSKIN ze względu na:

- siłę doświadczenia
- jakość wyrobów
- odpowiedź na Państwa potrzeby

JOSKIN
Technika w garści



Novomat Sp. z o.o.
62-070 Dopiewo
ul. Wieckowska 42
tel. (061) 814 81 63
info@novomat.pl