

JOSKIN

PL MODUŁOWY SYSTEM CARGO



www.joskin.com

**MODUŁOWOŚĆ I ŁATWA OBSŁUGA
TO MAKSYMALNA RENTOWNOŚĆ**

RAMA CARGO

Sprężysta i modułowa rama



Opinia fachowca:

Vital Laschet jest belgijskim usługodawcą, który z satysfakcją zainwestował w podwozie CARGO ze zbiornikiem do gnojowicy 26000 l i skrzynią ładunkową Silo-SPACE. Dwóch pracowników potrzebuje tylko 30 min, by wymienić osprzęt (na ogół przed i po zbiorze kukurydzy). Nabywca jest zadowolony ze swojego wyboru, nad którym się zresztą długo nie zastanawiał, gdyż inne marki były o wiele droższe. Uniwersalne zastosowanie maszyny pozwoliło mu zaoszczędzić, gdyż zamiast kilku maszyn kupić tylko jedno podwozie, przy czym korzysta z takich udogodnień jak: podnoszona oś, bardzo praktyczna w podmokłym terenie, duża ładowność, napełnianie zbiornika w ciągu max. 3 minut, hamulce i oś wysokiej jakości, itd. Pomimo intensywnej eksploatacji jest pewien, że dokonał długoterminowej inwestycji.



SERIA TRM



SERIA TSM

UKŁAD JEZDNY

Ramy CARGO są standardowo wyposażone w hydrauliczne zawieszenie osi Hydro-Tandem (CARGO TSM) lub Hydro-Tridem (CARGO TRM).

Taki typ układu jezdni łączy w sobie zalety osi ciągniętych nad przeszkodami i systemu osi półniezależnych cechujących się dużym ugięciem. Zawieszenie funkcjonuje w obiegu zamkniętym zgodnie z zasadą naczyń połączonych. Zastosowanie przewodów o dużym przekroju ma zwiększyć szybkość reagowania siłowników, co stanowi dużą zaletę w przypadku deniwelacji.

Ugięcie wynoszące 250 mm gwarantuje doskonałe rozłożenie obciążeń w każdej sytuacji.

OBSŁUGA I KONTROLA

Maszyny wyposażone w elektrozawory umieszczone na jednolitej podstawie są zabezpieczone przed czynnikami zewnętrznymi ocynkowaną skrzynką. Ta hydrauliczna centrala rozdzielcza zawiera blok hydrauliczny o wydajności 60 l/min lub 120 l/min.

Duża liczba funkcji hydraulicznych pojazdu wymaga małego przepływu, ale również należy wiedzieć, które funkcje wymagają dużego przepływu, jak np. silniki hydrauliczne napełniacza turbo, rozdzielacz(e), itd.



Szybkozłączka



Szafa hydrauliczna

MODUŁOWA BUDOWA

System CARGO zapewnia maksymalną rentowność osprzętu rolniczego, gdyż jedno podwozie służy do 5 maszyn! Jest to ekonomiczne rozwiązanie do łatwej adaptacji.

Poza wozem asenizacyjnym, także z oprzyrządowaniem tylnym, na podwoziu można również zamocować inny osprzęt, np. rozrzutnik obornika, skrzynię przyczepy objętościowej, przyczepę uniwersalnej lub przyczepę skorupowej z wywrotem.

ZAKŁADANIE / ZDEJMOWANIE PODSTAWOWEGO OSPRZĘTU

Żeby system modułowy był jak najbardziej opłacalny, zakładanie i zdejmowanie podstawowego osprzętu powinno być jak najprostsze i wykonywane w minimalnym czasie. Umieszczenie osprzętu na ramie ułatwiają prowadnice. Mocowanie oprzyrządowania na ramie odbywa się przy pomocy 2 x 3 rygli "Twist Lock" znajdujących się wzdłuż ramy.

CARGO jest wyposażone w tylne haki, które są w stanie wytrzymać obciążenia wywierane przez osprzęt. Połączenie tych dwóch sprawnych systemów zapewnia wygodną obsługę i większą rentowność.



Twist-Lock



Prowadnice

MODELE

	Długość ramy (m)	Podpora	Oś (osie): □ (mm) - rozstaw (mm) - szpilki	Hamulce (mm)
CARGO TSM (6.6)	6,60	Podpora hydr. z zasilaniem bezpośrednim (dwukier.)	ADR 2x150x2000-10S	420 x 180
CARGO TRM (6.6)	6,60	Podpora hydr. z zasilaniem bezpośrednim (dwukier.)	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180
CARGO TRM (7.5)	7,55	Podpora hydr. z zasilaniem bezpośrednim (dwukier.)	ADR 3x150x2000-10S	420 x 180

MODUŁOWY SYSTEM CARGO

Osprzęt



WAŁ PRZEKAŹNIKOWY

W zależności od osprzętu, można bez trudu dopasować wałki przegubowe, aby uruchomić pompę przechyty Trans-CARGO lub wałki wyładowcze Silo-CARGO.



Wał przekątnikowy

KOMFORT JAZDY

Zawieszenie oleopneumatyczne
Montaż na siłowniku z dwoma zbiornikami azotu zapewnia dużą sprężystość.



MODELE

	CARGO TSM 6.6 m	CARGO TRM 6.6 m	CARGO TRM 7.5 m	Cargo-TRACK
	Oś nadążna Jedynie zaczep dolny	2 osie skretne wymuszające Jedynie zaczep dolny	2 osie skretne wymuszające Jedynie zaczep dolny	3 osie skretne
 Vacu-CARGO	16 000 l 18 000 l 20 000 l	16 000 l 18 000 l 20 000 l 22 500 l 24 500 l	21 000 l 23 000 l 26 000 l	20 000 l 21 000 l 22 500 l 23 500 l 24 000 l 26 000 l
 Silo-CARGO /Drakkar-CARGO	40 m ³ / 33 m ³	40 m ³ / 33 m ³	45 m ³ / 37 m ³	45 m ³ / 37 m ³
 Trans-CARGO ⁽¹⁾	7000/19 7000/23 7500/21 ⁽²⁾ 7500/25 ⁽²⁾	7500/21 ⁽²⁾ 7500/25 ⁽²⁾	8000/22 8000/27	8000/22 8000/27
 Ferti-CARGO ⁽³⁾	6011/17	6011/17	7011/20 7014/25	7011/20 7014/25
Koła: wymiary max.	Ø 1.500 x 750 mm	Ø 1.380 x 770 mm	Ø 1.500 x 750 mm	Do uzgodnienia

⁽¹⁾ 4 pierwsze liczby oznaczają średnią długość skrzyni, a dwie następne objętość DIN bez nadstawek.

⁽²⁾ Skrzynia 7500 w TSM nie może być zamontowana na TRM i odwrotnie (różnica w pozycji siłownika).

⁽³⁾ 2 pierwsze liczby określają średnią długość, 2 następne średnią wysokość, a ostatnie objętość obornika z drzwiami

DRAKKAR-CARGO



DRAKKAR-CARGO

Skrzynia uniwersalnej przyczepy z przenośnikiem podłogowym, identyczna jak w przyczepie DRAKKAR, jest montowana na ramie CARGO JOSKIN. Opatentowany system umożliwia wyładunek za pomocą przenośnika taśmowego i ruchomej przedniej ściany. Taśma zwija się i wynosi zawartość skrzyni, co bardzo ułatwia jej opróżnianie. Nisko położony środek ciężkości maszyny, w połączeniu z brakiem wywrotu przy wyładunku, znacznie zwiększa stabilność pojazdu w każdych warunkach.



Nadstawki hydrauliczne w opcji



Dwa dodatkowe spusty zbożowe w opcji



Ruchoma ściana przednia

MODELE DRAKKAR-CARGO⁽¹⁾

	Wewnętrzne wymiary skrzyni (m)			Poj. DIN (m ³)	
	Długość (dół - góra)	Szer. (przód-tył)	Wysokość	DIN	Wierchołek sterty 300 mm
Drakkar-CARGO 7600/27/150	7,30 - 7,70	2,34 - 2,38	1,50	27	30
Drakkar-CARGO 7600/33/180	7,30 - 7,70	2,34 - 2,38	1,80	33	36
Drakkar-CARGO 8600/31/150	8,30 - 8,70	2,34 - 2,38	1,50	31	34
Drakkar-CARGO 8600/37/180	8,30 - 8,70	2,34 - 2,38	1,80	37	41

⁽¹⁾ Dostępne są wersje drogowe do 80 km/godz. (skrzynia 6600 - 12600). Aby uzyskać więcej informacji, proszę skontaktować się z naszym przedstawicielem.



Przenośnik podłogowy

SILO-CARGO

Standardowe wyposażenie Silo-CARGO obejmuje przednią klapę hydrauliczną, tylne drzwi hydrauliczne, hydrauliczny przenośnik podłogowy, zintegrowane sterowanie przenośnikiem i drzwiami oraz dwubiegowe silniki hydrauliczne. Silo-CARGO można również wyposażać w wałki wyładowcze z napędem mechanicznym za pomocą wałka kardana przechodzącego przez ramę CARGO.

Boczne nadstawki hydrauliczne, dostępne w opcji, pozwalają zwiększyć objętość ładunku.



Nadstawki hydrauliczne w opcji



Boczne drzwiczki kontrolne, po lewej stronie z drabinką

MODELE SILO-CARGO

	Wewnętrzne wymiary skrzyni (m)			Poj. DIN (m ³)	
	Dł. (dół - góra)	Szer. (przód-tył)	Wysokość	DIN	Wierchołek sterty 300 mm
Silo-CARGO 20/40	7,50 - 7,90	2,35 - 2,40	2,10	38,10	41,67
Silo-CARGO 24/45	8,50 - 8,90	2,35 - 2,40	2,10	42,80	46,80

TRANS-CARGO



TRANS-CARGO

Ze względu na standaryzację - a w efekcie, obniżenie kosztów - skrzynia przyczepy Trans-CARGO jest taka sama jak skrzynia Trans-SPACE. Gama Trans-CARGO obejmuje 6 modeli ze skrzyniami o długości 7, 7,5 i 8 m. Siłownik teleskopowy jest zintegrowany z ramą. Podwójna rama nie jest więc konieczna, a nisko położony środek ciężkości zapewnia dobre trzymanie się drogi. Siłownik jest zamontowany za pomocą zestawu bolców. A zatem montaż i demontaż osprzętu wykonuje się bardzo prosto.



Hak tylny



Tylny punkt obrotowy



Haki tylne odgrywają rolę wspierającą i przekazują naprężenia przechyłu w jednolity sposób na całość pojazdu. Zawiasy tylne skrzyni są połączone z ramą poprzez mocowanie w hakach podtrzymujących i zabloковane zestawem Twist-Lock z tyłu ramy.



Siłownik przechyłu



Mocowanie siłownika

MODELE TRANS-CARGO⁽¹⁾

	Wewnętrzne wymiary skrzyni (m)			Poj. DIN (m ³)
	Dł. (dół - góra)	Szer. (przód-tył)	Wysokość	
Trans-CARGO 7000/19	6,87 - 7,15	2,18 - 2,26	1,25	19,40
Trans-CARGO 7000/23	6,87 - 7,20	2,18 - 2,26	1,50	23,50
Trans-CARGO 7500/21	7,34 - 7,62	2,18 - 2,26	1,25	20,70
Trans-CARGO 7500/25	7,34 - 7,68	2,18 - 2,26	1,50	25,10
Trans-CARGO 8000/22	8,08 - 8,36	2,18 - 2,26	1,25	22,70
Trans-CARGO 8000/27	8,08 - 8,41	2,18 - 2,26	1,50	27,40

⁽¹⁾ 4 pierwsze liczby oznaczają średnią długość (w mm), a dwie następne objętość DIN (w m³) bez nadstawek.



RAMA TYLNA

Podnośnik tylny jest przykręcony do dwóch podpór przyspawanych z tyłu zbiornika. Podpory te opierają się na ramie za pośrednictwem haków oporowych. Obciążenia związane z oprzyrządowaniem tylnym mogą się w ten sposób rozłożyć równomiernie na całość pojazdu. W ten sposób osprzęt tylny zostaje zaczepiony do zbiornika.



INFORMACJE OGÓLNE

Model VACU-CARGO tak zaprojektowano, aby zwiększyć jego modułowość. Jest to demontowany zbiornik na gnojowicę zakładany na podwozie CARGO. Jest on dostosowany do całości tylnego osprzętu do rozlewania (ramp i aplikatorów).

CHARAKTERYSTYKA

System pompowania	Próżniowy
Osprzęt do pompowania	Wszystkie typy
Osprzęt tylny	Wszystkie typy ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dostosowane do wymiarów pojazdu

POMPA POŁĄCZONA ZE ZBIORNIKIEM

Pompa, która jest napędzana mechanicznie lub hydraulicznie, jest mocowana na bocznym wsporniku, przyspawanym do zbiornika. Tak więc całe wyposażenie zbiornika jest z nim połączone.



TWIST LOCK

Rygle "Twist Lock" zapewniają mocowanie osprzętu na ramie.



MODELE VACU-CARGO

	Pojemność teoretyczna (l)	Pompa standard	Ø zbiornika (mm)
VACU 16.000	16.450	PN130/D JUROP	1 800
VACU 18.000	18.615	PN130/D JUROP	1 900
VACU 20.000	20.465	PN130/D JUROP	2 000
VACU 21.000	21.274	PN130/D JUROP	1 900
VACU 22.500	22.587	PN130/D JUROP	2 100
VACU 23.000	23.414	PN130/D JUROP	2 000
VACU 24.500	24.800	PN130/D JUROP	2 200
VACU 25.500	25.840	PN130/D JUROP	2 100

FERTI-CARGO



INFORMACJE OGÓLNE

Do modułowego podwozia transportowego, JOSKIN CARGO, istnieją dwa modele rozrzutnika Ferti-CARGO, z szeroką skrzynią o dużej pojemności:

- rozrzutnik obornika wyposażony w pionowy adapter z 2 wałkami o giętych zwojach zapewniających rozdrabnianie i rozrzucanie na odległość 8 - 16 m, zależnie od materiału;
- model HORIZON, służy do rozrzucania różnych materiałów (obornik, kompost, wytlóki, wapno, pomiot ptasi, itp.) na dużej szerokości, za pomocą poziomego adaptera ze stołem zapewniającego równomierny rozrzut.



Adapter pionowy



Adapter ze stołem w rozrzutniku Ferti-SPACE HORIZON

MODELE FERTI-CARGO⁽¹⁾

	Długość z drzwiami	Wewnętrzne wymiary skrzyni (m)		Wysokość	Pojemność skrzyni bez adaptera	Objętość obornika z drzwiami	Objętość obornika bez drzw. (m ³)
		Długość całkowita bez drzwi	Szerokość				
Ferti-CARGO 6011/17	6,00	6,55	2,05	1,05	13,41 m ³	16,87 m ³	18,42 m ³
Ferti-CARGO 7011/20	7,00	7,55	2,05	1,05	15,60 m ³	19,62 m ³	21,17 m ³
Ferti-CARGO 7014/25	7,00	7,55	2,05	1,35	20,00 m ³	25,20 m ³	27,20 m ³

MODELE FERTI-CARGO HORIZON⁽¹⁾

Ferti-CARGO 6011/17	5,50	6,05	2,05	1,05	12,32 m ³	15,49 m ³	17,04 m ³
Ferti-CARGO 7011/20	6,00	6,55	2,05	1,05	13,41 m ³	16,87 m ³	18,42 m ³
Ferti-CARGO 7014/25	7,00	7,55	2,05	1,35	20,00 m ³	25,20 m ³	27,20 m ³

⁽¹⁾ 2 pierwsze liczby określają średnią długość, 2 następne średnią wysokość, a ostatnie objętość obornika z drzwiami



UKŁADY JEZDNE

Sprawdzona konstrukcja



Układy jezdne firmy JOSKIN zostały tak zaprojektowane, aby w każdej sytuacji i bez względu na rodzaj pojazdu, spełniały kryteria niezawodności, stabilności, komfortu i bezpieczeństwa na drodze, i na polu.

HYDRAULICZNE UKŁADY JEZDNE JOSKIN: HYDRO-TANDEM / HYDRO-TRIDEM

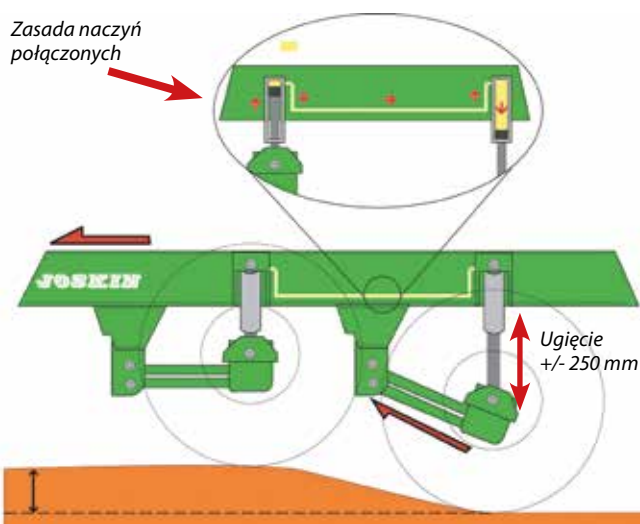
Prostota, duże ugięcie i stabilność to trzy najważniejsze cechy układu jezdniego Hydro-Tandem / Hydro-Tridem. Łączy on w sobie zalety systemu z osiami, które mogą być z łatwością przeciągane nad przeszkodami i systemu z osiami półniezależnymi. W zawiązku z tym możliwe jest tak duże ugięcie (do ok. 250 mm).

Dzięki budowie wózków Hydro-Tandem/Hydro-Tridem JOSKIN, nacisk na podłoże doskonale rozkłada się na poszczególne koła. Ulega ono mniejszemu ugniataniu, co pozwala oszczędzić jego strukturę. Wiąże się to ze znaczną poprawą ogólnej stabilności pojazdu. Każda z osi jest ciągnięta przez resory połączone z elementem mocującym, znajdującym się przed całością.

Cztery lub sześć siłowników hydraulicznych jest umieszczonych, po dwa lub po trzy, z obu stron ramy. Siłowniki po tej samej stronie są połączone między sobą w układ zamknięty, a przepływ oleju odbywa się na zasadzie naczyń połączonych. Niezależność układów po obu stronach pojazdu, w połączeniu z nieściśliwymi właściwościami oleju, zapewnia doskonałą stabilność boczną i zapobiega kołysaniu wzdłużnemu. Dzięki temu pojazd mniej się przechyla na zakrętach i pochyłościach.

Podnośnik pierwszej osi jest standardowo montowany we wszystkich pojazdach Hydro-Tridem.

Zasada naczyń połączonych



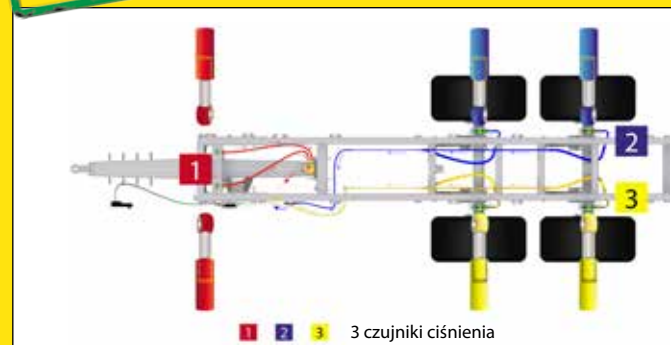
DYNAMICZNY SYSTEM WAŻENIA NA ZAWIESZENIU HYDRAULICZNYM

W to urządzenie mogą być wyposażone pojazdy z hydraulicznym zawieszeniem dyszla i z hydraulicznym układem jezdnym.

Dwa czujniki ciśnienia umieszczone na układzie hydraulicznym systemu jezdniego oraz jeden czujnik na zawieszeniu dyszla są połączone z kalkulatorem na układzie jezdnym. Te czujniki wysyłają sygnał za pomocą przewodu, co umożliwia wyświetlenie wagi na ekranie znajdującym się w kabinie ciągnika. Drugi ekran można zainstalować na ładowaczu lub w pojeździe, tak by w każdej chwili możliwy był odczyt wagi ładunku. System jest dostosowany do sterownika Isobus i można nim sterować za pomocą terminalu Isobus, który zastąpi wtedy osobny ekran.

Jest dostępny do wywrotek, wozów asenizacyjnych, rozrzutników obornika, przyczep uniwersalnych i objętościowych.

NEW



UKŁADY JEZDNE

Osie skrętne

Aby poprawić komfort i bezpieczeństwo jazdy, można wybrać system osi nadążnej lub skrętnej wymuszającej.

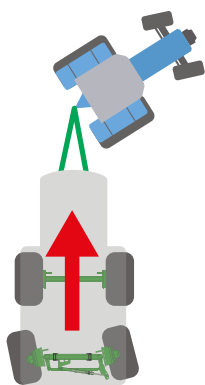
OŚ NADĄŻNA (SKRĘTNA PRZY JEŹDZIE DO PRZODU)

Oś skrętna wolna lub nadążna, ustawia się zgodnie z kierunkiem jazdy ciągnika. Obszar skrętu wynosi $\pm 15^\circ$, zależnie od rozmiaru opon.

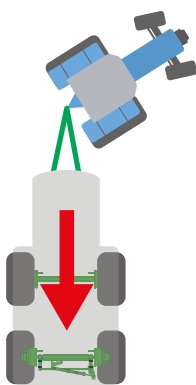
Podczas jazdy po drodze (> 15 km/godz.) lub na biegu wstecznym, urządzenie hydrauliczne zapewnia silną blokadę i doskonale utrzymuje tylną i przednią oś w jednej linii, gwarantując bezpieczeństwo ciągnika i maszyny. Amortyzator zapewnia stabilność osi nadążnej, zapobiegając jej zbyt dużym drganiom.



Oś nadążna (w 50 % skrętna)



Wolna



Zablokowana



PODWÓJNA OŚ NADĄŻNA (OŚ SKRĘTNA PODCZAS JAZDY DO PRZODU I DO TYŁU)

Oś nadążna samokierująca proponowana przez firmę JOSKIN daje możliwość zachowania zalet klasycznej osi nadążnej zarówno podczas jazdy do przodu jak i do tyłu!

Automatyczna oś samokierująca jest wyposażona w dwa siłowniki blokujące i korygujące ustawienie sterowane elektronicznie.



Podwójna oś nadążna

Czujnik umieszczony na osi identyfikuje kierunek jazdy pojazdu i umożliwia systemowi automatyczne blokowanie jednego z dwóch siłowników, aby zapewnić odpowiednie funkcjonowanie osi. Przy takiej konfiguracji nie jest potrzebna żadna ingerencja użytkownika, gdyż oś nadążna automatycznie funkcjonuje w sposób niezależny, zarówno podczas jazdy naprzód jak i wstecz.

SPRZĘGANIA





OSĆ (OSIE) SKRĘTNA WYMUSZAJĄCA (SKRĘTNA DO JAZDY DO PRZODU I DO TYŁU)

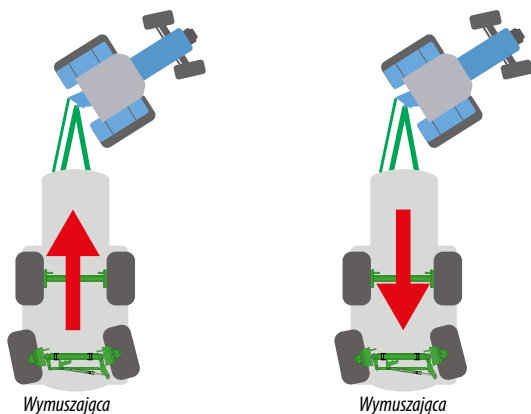
Osć skrętna wymuszająca stanowi ważny organ zabezpieczający, gdyż utrzymuje pojazd w linii jazdy ciągnika. Pojazdy trójosiowe JOSKIN są standardowo wyposażone w dwa systemy skrętne wymuszające (pierwsza i ostatnia oś) do jazdy do przodu i wstecz.

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.

Dzięki działaniu systemu samokorygującego, automatycznie wyprowadzającego pojazd z koleiny, system skrętny wymuszający wydaje się być najpewniejszy i najbardziej zwrotny. Elektryczne ustawianie korygujące jest również możliwe, w opcji.



Osć skrętna wymuszająca (w 100 % skrętna)

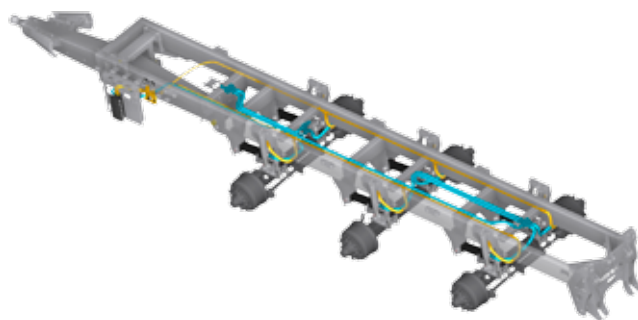


ELEKTRONICZNE SYSTEMY SKRĘTNE WYMUSZAJĄCE (OSĆ SKRĘTNA DO JAZDY DO PRZODU I DO TYŁU)

Elektroniczne systemy osi skrętnych także wykorzystują siłowniki hydrauliczne na osiach i zachowują ten sam punkt zaczepiania do ciągnika co tradycyjny system, ale steruje nimi mikrokomputer za pośrednictwem kątownego czujnika na dyszlu. W przeciwieństwie do innych systemów, elektroniczne układy skrętne dostosowują kąt skrętu w sposób proporcjonalny do prędkości. W ten sposób pojazd jest stabilny podczas przejazdów drogowych i jest szczególnie zwrotny podczas manewrów.

Zwarty system elektroniczny ma następujące zalety:

- zwrotność i stabilność (jeśli rośnie prędkość, zmniejsza się kąt skrętu i następuje blokada przy prędkości 50 km/godz.);
- brak połączenia mechanicznego między ciągnikiem i osiami skrętnymi, co zmniejsza obciążenia oddziałujące na układ skrętny podczas trudnych manewrów;
- możliwość kierowania pojazdem niezależnie od ciągnika, w celu wyprowadzenia go z trudnego położenia, dzięki sterownikowi w kabinie (w opcji).



JOSKIN

WINPACK

Zalety programu Winpack

Chcąc połączyć wysoką jakość produkcji i krótkie terminy dostaw, JOSKIN proponuje maszyny WIN PACK:

- niezawodne i wysokiej jakości, dzięki standaryzacji produkcji;
- dostosowane do każdego gospodarstwa i w przystępnej cenie;
- dostępne z zapasów lub w krótkim terminie;
- z wyposażeniem przetestowanym w rzeczywistych warunkach pracy;
- modułowe, dzięki licznym opcjom.

Dokument poglądowy. Dane mogą ulec zmianie bez uprzedniego powiadomienia. Złoty nie zawsze przedstawia wyposażenie standardowe.



TECHNIC CENTER

Odwiedź nas. Zobacz, jak pracuje JOSKIN!



www.joskin.com

POLSKA: Ul. Gorzowska 62 - PL-64980 TRZCIANKA • Tel: +48 67 216 82 99 • E-mail: info.pl@joskin.com
BELGIA: Rue de Wergifosse 39 - B-4630 SOUMAGNE • Tel: +32 (0) 43 77 35 45 • E-mail: info@joskin.com

Lokalny przedstawiciel marki JOSKIN

