



JOSKIN PRZESUWA GRANICE MOŻLIWOŚCI!

To już oficjalna wiadomość - jedna z najważniejszych pozycji w ofercie marki JOSKIN uległa przemianie. Wóz asenizacyjny X-TREM2 zastąpił dotychczasowy model X-TREM. Korzystając z know-how i osiągnięć technicznych tej belgijskiej firmy, jej inżynierowie podjęli ambitne wyzwanie, które miało na celu podniesienie walorów pierwszej wersji tej maszyny na jeszcze wyższy poziom. I wszystko wskazuje na to, że im się udało! Przyjrzyjmy się temu razem.

Może niektórzy pamiętają, że wóz asenizacyjny « X-TREM », od chwili pojawienia się w 2010 roku, był postrzegany jako produkt rewolucyjny na rynku maszyn rolniczych. Po raz pierwszy usługodawcy dostali do dyspozycji model, który jednocześnie miał zbiornik o dużej pojemności, był bardzo zwrotny i osadzony na kołach o dużej średnicy, dzięki czemu tylko nieznacznie wgniatał podłoże podczas rozlewania gnojowicy. Wszystkie te zalety wynikały z nowatorskiej konstrukcji- zbiornik został umieszczony na niezależnej ramie ze specjalnym zwężeniem. Mierzyła ona 900 mm z przodu i z tyłu, a w części mocowania kół była zwężona do 760 mm! W efekcie można było zamontować koła o szerokości 850 mm i nie wiązało się to z ograniczeniem kąta skrętu osi czy przekroczeniem trzech metrów wskazanej szerokości całkowitej (2,90 m z kołami 800/60R32 i 3 m z kołami 850/50R30.5). W ten sposób JOSKIN po raz pierwszy przesunął granice możliwości. Potencjał tego wozu podwajały także inne elementy wyposażenia, jak zawieszenie Hydro Tandem, oleopneumatyczne zawieszenie dyszla, podnośnik tylny Heavy duty, itd. Poprzeczka była więc zawieszona wysoko.

Wprowadzenie jednolitej konstrukcji

Kontynuując starania, aby jak najlepiej spełniać wymagania współczesnego rolnictwa, JOSKIN udoskonalił swój produkt w sposób, który na pewno spodoba się wielu odbiorcom. Druga wersja wozu zachowuje wszystkie cechy pierwszej, jest jednak na wyższym poziomie. Ta maszyna konstrukcyjnie jest spokrewniona z innym hitem z oferty marki JOSKIN, jakim jest model VOLUMETRA. W związku z tym wersja X-TREM2 nie będzie umieszczona na podwójnej ramie, ale zyska taką samą ramę Heavy duty jak wóz VOLUMETRA, która będzie scalona ze zbiornikiem.

W połączeniu z wyjściowymi założeniami projektowymi wozu X-TREM, taka zmiana jest bardzo korzystna. Stwarza ona nowe możliwości i pozwala, po raz kolejny, jeszcze dalej przesunąć granice tego, co możliwe! Obecnie szerokość ramy wynosi 900 mm z przodu, po czym ulega ona zwężeniu do 600 mm (poprzednio 760 mm) na odcinku mocowania kół i do końca już się nie zmienia.

Aby maksymalnie wykorzystać to nowe zwiększenie szerokości (160 mm przy kołach i 250 mm z tyłu), wóz X-TREM2 będzie występował w dwóch wariantach: X-TREM2 typu D i X-TREM2 typu DXT. Pierwsza kategoria będzie dostępna ze standardowymi kołami typu 800/60R32 (\varnothing 1800 mm x 800 mm, wbudowanie przewidziane do kół \varnothing 1820 mm), a druga także ze standardowymi kołami, ale o jeszcze większej średnicy (\varnothing 1986 mm x 925 mm, wbudowanie przewidziane do kół \varnothing 2020 mm). Każdy z obu wariantów będzie występował w trzech modelach o różnej pojemności: 16 000, 18 000 i 20 000 litrów.

Wyjątkowa jakość jazdy

Opis tych zmian może robić wrażenie, ale w rzeczywistości ich zasadność ujawnia się dopiero w terenie. Dzięki zwiększonej powierzchni kontaktu opon z podłożem nacisk wywierany przez pojazd rozkłada się jeszcze bardziej równomiernie. Ślady opon na glebie są wyraźnie płytsze. Zwarta budowa maszyny, dzięki zintegrowanej ramie, sprawia, że ma ona bardzo nisko położony środek ciężkości. Ta cecha nie tylko ułatwia pracę przy użyciu szerokich ramp rozlewających, ale także znacznie zwiększa stabilność i komfort jazdy. Przypominamy, że te zalety wydatnie przyczyniły się do sukcesu, jaki odniósł model Volumetra w konkursie na « Maszynę roku 2017 ».

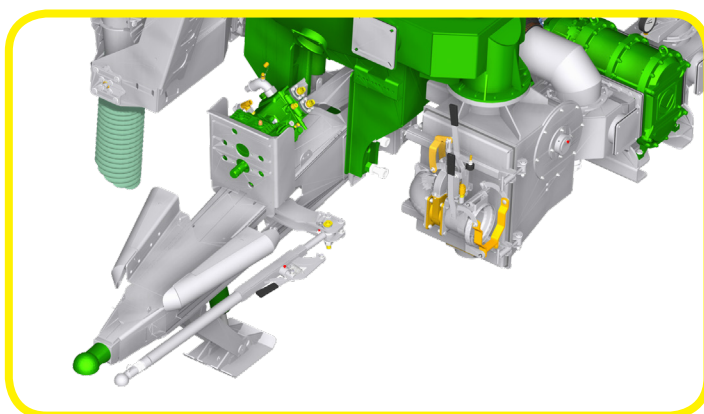
Na tym jednak nie kończą się ulepszenia wprowadzone w wozie X-TREM2 w celu zwiększenia wydajności jazdy. Także układ jezdny uległ zasadniczym zmianom. Poprzednio był typu Hydro-Tandem, teraz wszystkie modele są wyposażone w układ typu Hydro-Pendul. Każda oś jest tu montowana na dwóch hydraulicznych siłownikach dwukierunkowych, umieszczonych z obu stron ramy. A zatem każda oś jest z nią



połączona za pomocą przegubowej trójkątnej konstrukcji. Ten rodzaj zawieszenia, używany już z powodzeniem w wywrotkach TP, zapewnia lepsze dostosowanie do podłoża, niezależnie od jego ukształtowania, a także umożliwia łatwą konserwację (smarowanie itp.).

Jeśli chodzi o układ jezdny, wóz X-TREM2 będzie wyposażony w oś skrętną wymuszającą. Została ona jednak przeprojektowana. Przednia oś pełni teraz rolę, która w pierwszej wersji wozu X-TREM przypadła osi tylnej. Efektem tej zmiany jest znacznie większa zwrotność pojazdu. Tylny zwis jest teraz mniejszy, zwłaszcza przy pracy z aplikatorami, które znacznie przedłużają tylną część maszyny (np. TERRADISC2). Dużo lepszy jest też promień skrętu.

Przyczynia się to tego nowy kształt dyszla, który przeprojektowano pod tym kątem. Został on znacznie odchudzony i inaczej ukształtowany. Aktualnie jest to węższa niż poprzednio belka z kulistym oczkiem pociągowym. Zwarta konstrukcja również przyczynia się do poprawy kąta skrętu.



Dobrze przemyślane szczegóły

Jeśli chodzi o wybór pompy, wozy asenizacyjne X-TREM2 można wyposażyć w modele próżniowe, krzywkowe czy zestaw Vacu-storm. Pompy próżniowe obejmują modele od Jurop PNR 155 (15 500 l/min) do Jurop DL 250 (25 000 l/min). Co do modeli krzywkowych, to w standardzie będą montowane pompy Vogelsang VX186-260 (6 000 l/min), natomiast pompa VX186-368Q (9 000 l/min) będzie proponowana w opcji. W maszynach wyposażonych w system Vacu-Storm zamontowana będzie pompa próżniowa połączona z pompą odśrodkową Storm 10 000 l/min umieszczoną na końcu dyszla, co ma zapewnić optymalne rozpraszanie gnojowicy na większej powierzchni. Zestaw pomp jest wmontowany w dyszel i łatwo dostępny, zatem jego konserwacja jest całkowicie bezproblemowa.

Zgodnie ze swoją reputacją JOSKIN dopracował wykończenie tej maszyny w najdrobniejszych szczegółach. Jedno jest pewne - wprowadzając zmiany w tej maszynie, kierowano się głównie pragmatyzmem! Dowody tego są widoczne w każdej jej części. Jako przykład możemy wymienić skrzynki, elektryczną i hydrauliczną, które są zamontowane w optymalny sposób, z tyłu wozu, tak by były łatwo dostępne, a przy tym osłonięte przed odrzutami spod kół, inny przykład stanowią błotniki, jednocześnie lekkie i regulowane.

Amatorzy solidnego i trwałego sprzętu powinni być zadowoleni. JOSKIN, jak zwykle, zastosował najlepszą stal i z najwyższą starannością podszedł do każdego elementu.



System podnoszenia nie jest tu wyjątkiem. Model X-TREM2 jest przystosowany konstrukcyjnie do większych obciążeń i dlatego bez problemu może pracować z aplikatorami lub szerszymi rampami. W tym celu wóz ma podnośnik montowany do podłużnic beczki. Taki system jest bardziej zwarty, bardziej wytrzymały i pozwala zachować idealny nacisk na oczko sprzęgu. Niektóre komponenty, jak ramię podnośnika, pochodzą od znanego producenta, firmy «SAUTER», renomowanej w tej dziedzinie! Mocowanie aplikatora na beczce zapewnia trzypunktowy układ zawieszenia, zamiast istniejącego poprzednio czteropunktowego.