

# TIEFBAUKIPPER 17, 22 UND 27 T



## Standardausführung

- Konischer selbsttragender Kasten
- Seiten und Boden (6 mm) aus HARDOX 450 (außer auf 17/50 : 5 mm)
- Seitenbleche aus einem Stück, auf der ganzen Länge geschweißt
- Verstärkte obere Rahmenstruktur des Kastens
- Einteilige hydraulische Heckklappe aus HARDOX mit großer Bodenfreiheit
- Frontale verzinkte Leiter
- Fahrgestell aus Profilrohren 300 x 150 x 8 mm bei Zweiachser-Modellen und 300 x 150 x 10 mm bei Dreiachser-Modellen
- Breite des Fahrgestells 900 mm
- Verschraubte drehbare Öse
- Deichselfederung durch parabelförmige Querblattfedern
- Hydraulikkufe (DW) mit Direktanschluss am Schlepper
- Kufe und Bedienung der Heckklappe mittels eines Hydraulikverteilers mit manuellem 6-Wegeschieber
- Zylinder der Hydraulikklappe im Arm integriert
- Doppelt schwingbarer Rahmen für Kippzylinder
- Schwenkbare Rückleuchten
- Rückleuchten Typ LKW (vereinbar mit LED-Birnen)
- Hintere hydraulische Stoßstangen (DW)
- Feuerverzinkte verschraubte Kotflügel
- Räder 400R22.5 cover
- Stahlkugelstrahlung der Bestandteile vor der Montage
- Grundlackierung Ester Epoxy (2 K) + Endlackierung (2 K) (insgesamt 100 µ)
- Schnelltrocknung (Ofen 60°)



## Spezifische Ausrüstungen

### Trans-KTP 17/50, 22/50 und 27/55

- JOSKIN Cross-Over-Boggie mit parabelförmigen Blattfedern 1.600 mm
- Mit dem Fahrgestell verschraubter Boggietisch
- Hydraulikbremsen
- Kippen durch Hydraulikanschluss (EW)

### Trans-KTP 27/65 TRM

- Hydro-Tridem: Hydraulische Deichselfederung (EW + FR) mit unabhängigem Doppelkreislauf (Ausfederung 25 cm)
- Doppelte Zwanglenkachse (erste und letzte Achse) - einschließlich Schutz des Zylinders der letzten Achse
- Druckluftbremsen
- Kippen mittels industrieller Hydraulikpumpe 150l/min (1000 U/min) mit elektrischer Bedieneinheit
- Kippstabilisator
- Vordere Liftachse (DW)

## Das JOSKIN Cross-Over-Boggie

Jeder JOSKIN Tiefbaukipper Trans-KTP als Zweiachser ist serienmäßig mit dem neuen JOSKIN Cross-Over-Boggie versehen. Es wurde entwickelt, um dem Fahrzeug den besten Kompromiss zwischen Bodenfreiheit und Antriebsleichtigkeit zu verleihen und so den besonderen Ansprüchen der schwierigsten Arbeiten gerecht zu werden. Das Cross-Over-Boggie besteht aus zwei mit Blattfedern verbundenen Achsen. Diese Blattfedern sind mit einem am Fahrgestell verschraubten Tisch beweglich verbunden. So ermöglicht das Cross-Over-Boggie sowohl die Unebenheiten des Geländes auszugleichen, als auch das Gewicht des Fahrzeugs auf die 4 Räder zu übertragen (alle Räder werden in ständigem Bodenkontakt gehalten). Genau wie das Roll-Over®-Boggie ist das Cross-Over-Boggie mit einem Drehpunkt unter den Blattfedern versehen. Verschieden ist jedoch, dass sich die Achsen auch unter diesen Blattfedern befinden. Aufgrund ihrer ausgezeichneten Verdrehungsfestigkeit bei starken Belastungen, bieten die parabelförmigen Blattfedern, unabhängig von der Geschwindigkeit des Gespanns, eine noch bessere Federung. Durch seine besondere Bauart verschafft das JOSKIN Cross-Over-Boggie folglich eine viel größere Bodenfreiheit, ohne die legendäre Leichtzügigkeit des Roll-Over®-Boggies zu beeinflussen.



## Die Pendelachse

Die Pendelachse ist auf dem Modell 22T als Zusatzausstattung erhältlich. Sie besteht aus zwei breit-dimensionierten Kästen, die aus Rohrprofilen von 300 x 300 x 12,5 mm bestehen, die zwei Halbachsen tragen. Ähnlich wie beim Boggie sind diese durch ein Gelenk mit einer zentralen Drehachse (auf Büchsen mit Schmiernippeln montiert) und einem am Fahrgestell verschraubten Einblocktisch verbunden. Er hat dieselbe Aufbau-merkmale wie das Boggie.

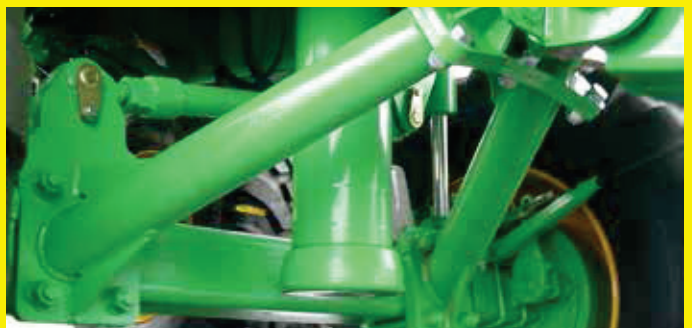


## Hydro-Pendul

Die hydraulische Achsfederung wurde nach dem "Hydro-Pendul"-Prinzip entwickelt. Jede Achse wird auf zwei doppelt wirkende hydraulische Zylinder montiert, die an beiden Seiten des Fahrgestells angebracht werden. Jede Achse ist durch ein Dreieck von Rohren (von großem Durchmesser) mit dem Fahrgestell verbunden. Dieses Dreieck ist an einem großen Kugelgelenk befestigt. Das Kugelgelenk hat eine vertikale Achse, welche dem Fahrwerk eine hohe Stabilität gewährleistet.

Dank der Hydro Pendul können Sie ein außergewöhnliches Kreuzen zwischen den Achsen, eine noch verbesserte Ausfederung und ein erhöhtes Überfahrtsvermögen genießen. Wegen der Trennung der linken/rechten Kreisläufe wird die seitliche Stabilität erheblich erhöht.

Bei der Hydro-Pendul kann das Abkippen mit dem Zubehör "Kippstabilisator" gesichert werden. Ihr Konzept setzt einfach die Blockierung der Hydraulikzylinder voraus, so dass eine perfekte Ausrichtung der Zylinder erreicht wird.



# Trans-KTP 17, 22 und 27 T

Ein idealer Kipper, dank seinem Komfort und seiner Zugleichigkeit.



## Abkippen

Ein "Fallschirm"-Ventil, das zur Standardausrüstung der Kipper gehört und sich direkt auf dem Kippzylinder befindet, verhindert jegliches Risiko, dass der Kasten ungewollt fällt, insbesondere bei einem möglichen Bruch der Hydraulikleitung. Aufgrund der intensiven Arbeiten, für die der Trans-KTP-Kipper 27/65 bestimmt ist, ist er serienmäßig mit einer industriellen Hydraulikpumpe (150 l/min - 1.000 U/min) mit elektrischen Bedieneinheiten des Abkippen und des Absenkens sowie mit einem beschleunigten Absenksystem ausgestattet.



## Klappe

Die Flüssigkeit und die Leichtigkeit beim Kippen werden durch eine Hydraulikklappe mit maximaler Ausfederung hervorgehoben. Die einteilige Hydraulikklappe (völlig aus HARDOX-Stahl) gehört zur Standardausführung. Dennoch ist eine zweiteilige Klappe (auch völlig aus HARDOX-Stahl) mit Getreideluke (400 x 400 mm) optional verfügbar. Die Klappe ist durch drei Befestigungspunkte an den Armen befestigt. Diese Arme drehen sich um eine robuste Achse mit großem Durchmesser. Für einen besseren Schutz sind die Zylinder der Klappe unter den Armen montiert.

## Ausführung mit engem Fahrgestell

JOSKIN hat ein enges Fahrgestell entwickelt, das die Möglichkeit bietet, den Trans-KTP-Kipper mit breiten Rädern von bis zu 650 mm auszustatten, ohne dass die Gesamtbreite von 2.550 mm überschritten wird (belgische Norm). Durch die Verengung des Fahrgestells wird der Kippzylinder weiter vorne am Fahrzeug angebracht. Der frontal angebrachte Zylinder weist eine gleichwertige Sicherheit und Stabilität wie in der Standardposition auf.



## Frontgitter

Dank dem feuerverzinkten Frontgitter sind die Ankupplung und der Schlepper vor dem Abfallen von Materialien geschützt. Das Frontgitter gewährleistet auch einen Schutz für den Kippzylinder, wenn dieser sich vorne befindet. Ein PVC-Schutz des oberen Kastenrahmens wird optional angeboten. Dieser verhindert eine Beschädigung des Kastens durch das Ladewerkzeug.



## MODELLE

	Technisch zulässige Höchstlast	Fassungsvermögen DIN (m <sup>3</sup> )	Innere Kastenmaße (m)			Achse(n) : □ (mm) - Spur (mm) – Bolzen	Bremsen (mm)	Zylinder (l)		
			Länge unten	Länge oben	Breite V				Breite H	Höhe
17/50 <sup>(1+4)</sup>	17 T	8,6	5,06	5,28	2,18	2,26	0,75	ADR 2x130x1950-10B	406 x 120	26
22/50 <sup>(1)</sup>	22 T <sup>(2)</sup>	10,9	5,06	5,28	2,18	2,26	0,95	BPW 2x150x1950-10B	410 x 180	36
27/55 <sup>(1+3)</sup>	27 T	11,9	5,54	5,75	2,18	2,26	0,95	BPW 2x150x1950-10B	410 x 180	42
27/65TRM <sup>(1+3)</sup>	27 T	13,9	6,49	6,70	2,18	2,26	0,95	BPW 3x150x2100-10B	410 x 180	70

<sup>(1)</sup> Die beiden ersten Ziffern geben die Nutzlast (t) an, die beiden nächsten die Länge des Kastens.

<sup>(2)</sup> Für Frankreich: Referenz 310 (Boggie mit Blattfedern 1.820 mm) notwendig, um ein zulässiges Gesamtgewicht von 29T für das Modell 22/50 zu erhalten.

<sup>(3)</sup> Für Frankreich: zulässiges Gesamtgewicht von 24 T. <sup>(4)</sup> Für Frankreich (zurzeit im Genehmigungsverfahren). Das zulässige Gesamtgewicht hängt von der Landesgesetzgebung ab.