



Tylnozsypowa, ciężka zabudowa Gervasi.



Wywrotki typu half-pipe mogą być zbudowane ze stali lub aluminium. Warto zwrócić uwagę na oryginalny system rozpinania plandeki.

liczba sprzedanych przez nią wywrotek. W 2006 roku całkowita sprzedaż wyniosła 670 sztuk, a w 2007 skoczyła już do 1150, z czego połowa trafiła na eksport. Chyba nie trzeba dodawać, że i na ten rok portfel zamówień jest już niemal zamknięty.

KH-Kipper nie boi się technicznych wyzwań i od samego początku postawiła na wysoką jakość. Własne biuro konstrukcyjne stosuje najnowocześniejsze metody projektowania, a do budowy wywrotek używa się wyłącznie najlepszych na rynku materiałów i komponentów. Firma podchodzi do każdego potencjalnego użytkownika swoich produktów indywidualnie, aby dobrać specyfikację do konkretnych potrzeb. W wyniku tego obok klasycznych wywrotek powstają zabudowy wielkogabarytowe, specjalistyczne, do przewozu ładunków półpłynnych czy zabudowy do pracy w kopalni. Przy projektowaniu zawsze uwzględniane są zalecenia producenta podwozia. Od 2000 roku w większości dwustronnych wywrotek stosowana jest opatentowana przez firmę boczna burta otwierana hydraulicznie – w Polsce zamawia ją już 80% odbiorców, a na zachodzie Europy niemal 100%. Niedawno wprowadzono do produkcji hydraulicznie otwierany i zamykany aluminiowy dach, który jest znacznie wygodniejszy w obsłudze niż rolowana plandeka. Pozwala oszczędzać sporo czasu i wysiłku związanego dotąd z jej obsługą, szczególnie przy pracy na krótkich dystansach i wykonywaniu wielu kursów w ciągu dnia. Jeśli chodzi o materiały, to też nie ma kompromisów – wszystkie wywrotki budowane są wyłącznie z najwyższej jakości szwedzkiej stali trudnościeralnych typu

Hardox i Domex firmy SSAB. Materiały te w porównaniu ze stalą w normalnym wykonaniu, przy tej samej wadze charakteryzują się większą wytrzymałością na odkształcenia, ścieranie i korozję. Hydraulika pochodzi z firm Hyva, Penta, Binotto lub Nummi. Gotowe wywrotki malowane są na dowolny kolor wybrany np. z palety RAL lub dopasowany do barwy kabiny podwozia lakierami Spies Hecker albo PPG.

Firma z Kajetanowa dysponuje całą gamą rozwiązań konstrukcyjnych, które ułatwiają pracę, skracają czas rozładunków oraz poprawiają bezpieczeństwo przewożonych materiałów. Poza wyżej wspomnianymi są to m.in: izolacja termiczna skrzyni, drzwi francuskie, nadstawki zwiększające objętość skrzyni ładunkowej oraz tylna szufla zsypana SNEEP.

Gervasi

Firma F.lli Gervasi S.p.A. powstała w 1975 roku we Włoszech, w Scalenghe k. Turynu i od początku specjalizuje się w produkcji zabudów samowyladowczych. W 2003 roku na terenie zakładów Polmo SHL w Kielcach powstała spółka-córka Gervasi Polska, a w 2006 roku firma rozpoczęła sprzedaż swoich wyrobów na rynku polskim. Oferta obejmuje skrzynie tylnozsypowe na podwoziach 3- i 4-osiowych oraz trójstronne: począwszy od lekkich wywrotek na podwoziach o DMC do 3,5 t, poprzez średnie na podwoziach o DMC 12 lub 18 t i kończąc na ciężkich na podwoziach 4-osiowych o pojemności nawet 18 m³.

Gervasi Polska projektuje i produkuje nadwozia, przyczepy, naczepy oraz podwozia

dbając o stały wzrost poziomu technicznego. Przykładem może tu być stosowanie zupełnie innej, opracowanej przez firmowych projektantów, konstrukcji ramy pomocniczej. Zamiast wzmocnienia krzyżowego w miejscu mocowania osi tandemowej stosowany jest specjalny, półokrągły kształt górnych krawędzi ceowników podłużnicy, które są zespawane na odcinku ok. 500 mm. Oprócz zwiększenia sztywności takie rozwiązanie zapewnia lepszy rozkład naprężeń, a także pozwala uniknąć ich koncentracji w miejscach mocowania tradycyjnego wzmocnienia krzyżowego. Oś obrotu wywrotki stanowi grubościenna rura, która w miejscu styku z ramą posiada kołnierze usztywniające, poprawiające jej sztywność i eliminujące koncentrację naprężeń w tym miejscu.

Wszystkie produkowane przez Gervasi wywrotki powstają ze stali o podwyższonej wytrzymałości 18G2A (opcja to jeszcze wytrzymałsza stal XAR 400 – odpowiednik Hardoxu). A oto kilka przykładów pojazdów, które można zabudować w Kielcach. Są to np. wywrotki tylnozsypowe do piasku i żwiru o pojemności od 12 do 18 m³. Podłoga jest w nich wykonywana z blachy o grubości 8 mm, a burty z 5-milimetrowej. Przeznaczone są do przewozu materiałów ciężkich. Wywrotki trójstronne mają objętość od 5 do 15 m³ i podobne grubości ścian i podłogi. Obydwa typy mają przybliżony czas podnoszenia skrzyni wynoszący ok. 30 s i automatyczne otwieranie uchylnej tylnej burty. W pierwszych siłownik umieszczony jest z przodu wywrotki, w drugich centralnie. Jest jeszcze rynnowa wywrotka half-pipe typu Vasca – o objętości 18-20 m³ i z podłogą 8 mm. W opcji dostępna jest jej aluminiowa wersja z podłogą o grubości 10 mm. Ma ona zupełnie odmienną konstrukcję niż większość takich zabudów. Jej podłoga wykonana jest z blachy o wysokiej wytrzymałości na ścieranie – o twardości HB=450, a dzięki jej odpowiedniemu przetłoczeniu ma półokrągły kształt i zachodzi głęboko na ściany boczne, powodując ich usztywnienie. Ściany boczne o grubości

4 lub 5 mm (zależnie od zastosowanego materiału) mają dwa wzdłużne przetłoczenia usztywniające, które biegną przez całą długość zabudowy. Dzięki temu skrzynia ma odpowiednią sztywność przy zachowaniu umiarkowanej masy. Solidna konstrukcja zawiasów, ich szeroki rozstaw i duża płaszczyzna styku z zabudową umożliwiają przeniesienie ciężaru na jak największą powierzchnię, co znacznie wpływa na stabilność. Również wywrotka trójstronna produkcji Gervasi ma bardzo solidną konstrukcję. Dzięki profilom bocznym w kształcie litery omega (takie same profile używane są również do wzmacniania ścian bocznych wywrotek tylnozsypowych o przekroju prostokątnym) uzyskano dużą sztywność ścian bocznych, a dzięki gęstemu umieszczeniu żeber poprzecznych, wytrzymałość podłogi. Konstrukcja zawiasów wywrotek trójstronnych umożliwia otwieranie burt bocznych w osi górnej lub dolnej, a jeśli to konieczne – nawet demontaż całej burty. Należy podkreślić, że zarówno ściany boczne, jak i podłogi typowych wywrotek tylnozsypowych z muldą prostokątną spawane są przez roboty, co zapewnia wysoką jakość spawów i ich powtarzalność.

Jeszcze mocniejszą konstrukcję mają pojazdy przeznaczone do transportu nie

tylko piasku i żwiru, ale także kamieni i dużych odłamków skalnych. Zabudowa tylnozsypowa ciężka o objętości 12-15 m³ ma podłogę o grubości 10 mm, a ściany z blach 8 mm. Przeznaczony do najcięższych zadań tylnozsypowy dumper mieści 12 m³ ładunku, ale podłoga ma w nim aż 12 mm, a ściany 8 mm. W ofercie jest też naczepa o nazwie Hercules TDC368 z wielkopojemną, stalową wywrotką (43 lub 48 m³, podłoga 4 i 5 mm, ściany 4 mm) przeznaczona do przewożenia węgla i złomu. Jej podwozie stanowi rama spawana ze stali o wysokiej wytrzymałości Fe510D osadzona na trzyosiowym agregacie jezdnym (pierwsza oś podnoszona, 9000 kg na oś), z pneumatycznym zawieszeniem, hamulcami z ABS. Kąt wywrotki wynosi 45 st., a umieszczony centralnie siłownik, sterowany pneumatycznie z kabiny kierowcy potrzebuje na to 30 s. W standardzie montowana jest również szufla zsypowa oraz zwijana plandeka na przedniej lub bocznej ścianie. Błotniki wykonane są z elastycznego tworzywa sztucznego, albo – za dopłatą – z blachy aluminiowej. Standardem są także światła obrysowe, tablice odblaskowe oraz bariery przeciwnajzdowe.

Istrail

Istrail (kiedyś Loadmax) z siedzibą w Golubiu-Dobrzyniu jest filią norweskiej firmy o tej samej nazwie, która powstała w 1916 roku. Oddział w Polsce zarejestrował działalność gospodarczą w grudniu 2003 roku. Zajmuje się produkcją przyczep, naczep i zabudów samochodów ciężarowych, które w większości są sprzedawane na rynkach państw skandynawskich. O wysokim poziomie technicznym i jakościowym pojazdów Istrail świadczy chociażby to, że część z nich przeznaczonych jest dla wojsk NATO – firma skonstruowała prototyp zabudowy dla armii holenderskiej. Producent zaopatruje się w materiały i podzespoły od ok. 30 firm zagranicznych, m.in. blachy stalowe dostarcza SSAB, osie BPW i SAF (90% stanowią osie z hamulcami tarczowymi), układy hamulcowe z systemami EBS lub EBS2 firma WABCO (drugi z systemów ma dodatkowe funkcje diagnostyczne), sprzęgi i tylne belki VBG, siłowniki hydrauliczne Nummi, lakiery Brenen, a np. skrzynki narzędziowe z nierdzewnej blachy (tworzywa sztuczne nie wytrzymują północnych mrozów) firma Bayer.

Mocną stroną firmy są wywrotki oferowane jako zabudowy podwozi samochodów ciężarowych, naczepy i przyczepy.

**GERVASI
POLSKA** Sp. z o.o.

GEFRA Sp. z o.o. Grupa GERVASI

25-662 Kielce, ul. Robotnicza 7
tel. +48 41 33 58 502, fax +48 41 368 44 84
www.gervasipolska.pl,
biuro@gervasipolska.pl

PRODUKUJEMY:

- zabudowy wywrotki: trójstronne, tylnozsypowe oraz typu Half-pipe
- naczepy wywrotki specjalne do przewozu złomu

**GEFRA** Sp. z o.o.
GRUPPO GERVASI

