

Vasca, czyli rynna

Tomasz Gorgis

Firma Gervasi zadomowiła się już na polskim rynku wywrotek. Mimo ponad 30-letniego doświadczenia w produkcji zabudów samowyladowczych oraz istnienia w Polsce fabryki od 2003 r. dopiero niedawno obchodziła pierwszą rocznicę obecności na polskim rynku. Zdążyła już jednak rozpocząć współpracę z większością producentów podwozi.

Oferta firmy obejmuje skrzynie tylnozsypowe na podwoziach 3- i 4-osiowych oraz trójstronne: poczynając od lekkich wywrotek na podwoziach o dmc. do 3,5 t (również z żurawiem), poprzez średnie na podwoziach o dmc. 12 lub 18 t, a kończąc na ciężkich podwoziach 4-osiowych o pojemności nawet 18 m³.

Jednym z ciekawszych produktów firmy, obok skrzyń trójstronnych i tylnozsypowych o tradycyjnym kształcie, jest



wywrotka typu half-pipe zwana Vasca. Ma ona całkowicie odmienną konstrukcję od większości tego typu zabudów. Przede wszystkim podłoga o grubości 8 mm wykonana jest z blachy o wysokiej wytrzymałości na ścieranie (twardość HB = 450). Dzięki jej odpowiedniemu przegięciu ma półokrągły kształt i zachodzi głęboko na ściany boczne, powodując ich usztywnienie. Dodatkowo ściany boczne o grubości 4 lub 5 mm (zależnie od zastosowanego materiału) mają dwa wzdłużne przetłoczenia usztywniające, biegnące przez całą długość zabudowy. Dzięki takiej konstrukcji skrzynia ma odpowiednią sztywność przy zachowaniu umiarkowanej masy.

Konstrukcja mocowania skrzyni do ramy także jest bardzo solidna i dzięki dużej płaszczyźnie styku z zabudową umożliwia przeniesienie ciężaru na jak największą powierzchnię. Dobry wpływ na stabilność ma też ich szeroki rozstaw. Oś obrotu stanowi grubościenna rura, która w miejscu styku z ramą

ma kołnierze usztywniające poprawiające nie tylko jej sztywność, ale wpływające także na zmniejszenie koncentracji naprężeń w tym miejscu.

Oczywiście bardzo ważnym elementem zabudowy jest rama pomocnicza. W tym względzie firma Gervasi również może się pochwalić swoimi osiągnięciami, ponieważ zaprojektowana przy użyciu wspomaganie komputerowego CAD rama ma zupełnie odmienną konstrukcję niż ta, do której przyzwyczaili nas inni producenci. Przede wszystkim górna część ramy zbudowanej z profili ceowych ma wyciągnięty, łukowaty kształt i łączy się ze sobą w tylnej części. Taka konstrukcja zapewnia ramie dużo większą sztywność oraz bardziej korzystny rozkład naprężeń na większej długości. Poza tym w tylnej części rama ma przekrój zamknięty.

Niezawodnym rozwiązaniem jest zwalnianie tylnej burty za pomocą siłownika hydraulicznego. Siłownik ten zwalnia zaczepy tylnej burty w momencie rozpoczęcia podnoszenia skrzyni, a po opuszczeniu zabudowy wbudowana sprężyna powoduje zamknięcie zamków i utrzymuje je w takiej pozycji aż do ponownego wyladunku. Elementy hydrauliki siłowej pochodzą od uznanych producentów: pompy i zawory z koncernu OMFB, natomiast siłowniki z firmy Binotto lub Penta.

W standardzie montowana jest również szufla zsypowa chroniąca koła napędowe przed zasypaniem podczas wyladunku oraz plandeka, która na życzenie klienta może być zwijana na przedniej lub bocznej ścianie. W przedniej części na burcie bocznej na stałe montowana jest

również drabinka. Skrzynia tego typu osadzona na podwoziu 4-osiowym ma z reguły pojemność około 18 m³, kąt wywrotu 50°, czas podnoszenia 30 sekund.

Z produktami firmy Gervasi będzie można się zapoznać na targach Autostrada Polska w Kielcach w dniach 16–18 maja br. Dodatkowe informacje znajdują się także na stronie internetowej www.gervasipolska.pl.

Zdjęcia: © Gervasi



Vasca – wywrotka typu half-pipe