

Firma Flli Gervasi S.A. powstała w 1975 roku we Włoszech, w Scalenghe k. Turynu i od początku zajmowała się produkcją zabudów samowyładowczych. W 2003 roku na terenie zakładów Polmo SHL w Kielcach powstała spółka-córka Gervasi Polska, a jej dotychczasowa produkcja odbywała się głównie na eksport – przede wszystkim do Włoch, a poza tym do krajów afrykańskich, azjatyckich oraz Europy Wschodniej.

Sprzedż swoich wyrobów na rynku polskim firma rozpoczęła na początku 2006 roku, jednak dzięki długoletniemu doświadczeniu, nowoczesnej technologii produkcji oraz wysoko wykwalifikowanej kadrze pracowniczej zadomowiła się na rodzimym rynku samochodów samowyładowczych.

Oferta firmy obejmuje skrzynie tylnozsypowe na podwoziach 3- i 4-osiowych oraz trójstronne: lekkie wywrotki na podwoziach o DMC do 3,5 t, średnie na podwoziach o DMC 12 lub 18 t i ciężkie na podwoziach 4-osiowych o pojemności nawet 18 m³. W obecnej sytuacji rynkowej moce produkcyjne skupione są jednak na produkcji trzech typów zabudów montowanych na podwoziach 3- i 4-osiowych: tylnozsypowej, typu half-pipe oraz trójstronnej.

Ciekawym produktem firmy jest wywrotka typu half-pipe, zwana Vasca. Ma ona zupełnie odmienną konstrukcję niż większość tego typu zabudów. Jej podłoga grubości 8 mm 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) posiadają dwa wzdlużne 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 płaszczyna styku

Postaw NA JAKOŚĆ

z zabudową umożliwia przeniesienie ciężaru na jak największą powierzchnię, co znacznie wpływa na stabilność.

Bardzo ważnym elementem zabudowy jest rama pomocnicza zaprojektowana przy użyciu wspomagania komputerowego CAD, która ma zupełnie odmienną konstrukcję niż ta, do której przyzwyczaili nas inni producenci. Przede wszystkim górna część profili ceowych ma wyciągnięty, lukowaty kształt i łączy się ze sobą w tylnej części, zapewniając większą sztywność oraz korzystniejszy rozkład naprężeń na większej długości. Oś obrotu stanowi grubościenna rura, która na styku z ramą posiada kołnierze usztywniające, poprawiające jej sztywność i eliminujące koncentrację naprężeń w tym miejscu.

Ciekawym i niezawodnym rozwiązaniem jest zwalnianie tylnej burty za pomocą silownika hydraulicznego jednostronnego działania ze sprężyną. Zwalnia on zaczepy tylnej bur-

ty w momencie rozpoczęcia podnoszenia skrzyni, a po opuszczeniu zabudowy, gdy ciśnienie w układzie hydraulicznym spada, wbudowana sprężyna powoduje zamknięcie zamków i utrzymuje je w takiej pozycji aż do ponownego wyładunku.

W standardzie montowana jest również demontowalna szufla zsypowa oraz plandeka zwijana na przedniej lub bocznej ścianie. W zależności od sposobu jej zwijania, w przedniej lub tylnej części na burcie bocznej na stałe montowana jest również drabinka. Błotniki wykonane są z elastycznego tworzywa sztucznego, albo – za dopłatą – z blachy aluminiowej. Standardem są także światła obrysowe, tablice odbłaskowe oraz bariery przeciwnajzdowe.

Z produktami firmy Gervasi będzie można zapoznać się na targach Autostrada Polska w Kielcach w dniach 14–16.05.2008 roku oraz na stronie internetowej:

www.gervasipolska.pl



Fot. Gervasi

GERVASI POLSKA GERVASI POLSKA GERVASI POLSKA GERVASI POLSKA GERVASI POLSKA GERVASI POLSKA GERVASI POLSKA



GERVASI POLSKA

Ul. Robotnicza 7
25-662 Kielce
Tel.: 041 335 85 01-02
Fax: 041 368 44 84
www.gervasipolska.pl
biuro@gervasipolska.pl

