



JOSKIN VERSCHIEBT DIE GRENZEN DES (E)X-TREMEN!

Nun ist es also offiziell: eines der vielen herausragenden Produkte der JOSKIN-Produktpalette hat ein Update erfahren. Fortan ersetzt das X-TREM2 die bekannte Güllefassbaureihe X-TREM. Mit dem langjährigen Know-How und den fortschrittlichen Techniklösungen der Marke in diesem Bereich haben sich die Ingenieure der belgischen Firma daran gemacht, die Stärken dieser Fassbaureihe auf ein noch höheres Niveau zu heben...Es scheint sehr wohl als wäre dies gut gelungen! Schauen wir es uns mal zusammen an.

Für alle, die sich erinnern, war die Vorstellung des Güllefasses „X-TREM“ 2010 umgehend als eine kleine Revolution in der Landtechnikwelt wahrgenommen worden. Zum ersten Mal verfügten die Lohnunternehmer über ein Fass, welches einen großvolumigen Behälter, unvergleichliche Wendigkeit und Räder mit großem Durchmesser vereinte und die Möglichkeit bot nur eine geringe Bodenverdichtung während des Ausbringens zu erzeugen. Die Gesamtheit dieser Vorteile beruhte auf einer neuen Konzeption: der Behälter bekam eine einfallsreiche Verengung auf der Bodenunterseite und wurde direkt auf dem unabhängigen Fahrzeugrahmen verschraubt. Dieser bemaß sich vorne und hinten jeweils mit 900 mm und verringerte sich auf nur 760 mm auf Höhe der Räder! Damit wurde die Montage von Rädern mit 850 mm Breite ebenfalls möglich ohne den Einschlagwinkel der zwangsgelenkten Achse zu begrenzen und die Gesamtbreite von 3,00 m zu überschreiten (2,90 m mit Rädern 800/60R32 oder 3,00 m mit den Rädern 850/50R30.5). JOSKIN hatte damit zum ersten Mal die Grenzen des Möglichen verschoben. Weitere Ausstattungen verdoppelten das Potential des Fasses: Hydro-Tandem-Federung, hydropneumatische Deichselfederung, schweres hinteres Hubwerk etc. Die zu übertreffende Latte war also sehr hoch gehängt.

Die einteilige Struktur tritt in Erscheinung

Bei seiner Strategie möglichst umfassend den Erfordernissen einer modernen Landwirtschaft zu entsprechen, ist es Joskin gelungen dieses Produkt so weiter zu entwickeln, dass viele ihre Freude daran haben werden. Obwohl die ursprünglichen Vorteile des Produktes erhalten bleiben, konnte diese zweite Version ein noch deutlich höheres Niveau erreichen. Es wird seine DNA fortan mit einem anderen Bestseller aus der JOSKIN-Palette teilen: einem gewissen VOLUMETRA... Das X-TREM2 stützt sich ebenfalls nicht mehr auf einen doppelten Rahmen, sondern integriert den Behälter wie das VOLUMETRA direkt in den Fahrzeugrahmen.

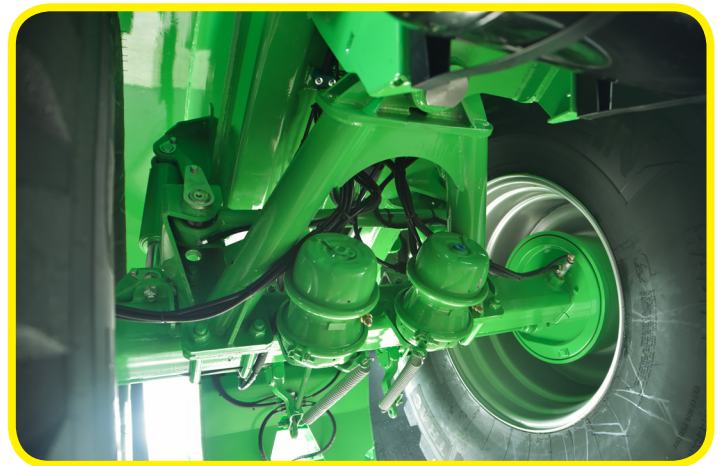
Zusammen mit den Grundprinzipien des X-TREM ist die Entwicklung dieser Fahrzeugstruktur sehr bedeutend. Sie öffnet die Tür für neue Möglichkeiten und erlaubt einmal mehr die bisherigen Grenzen zu verschieben. Zukünftig wird der Rahmen vorne eine Breite von 900 mm haben und sich dann auf dem Niveau der Einbuchtung der Räder auf 600 mm verengen (gegenüber 760 mm zuvor) und dieses Maß bis nach hinten behalten.

Damit dieser Gewinn an Breite (160 mm auf Höhe der Räder und 250 mm hinten) optimal genutzt werden kann, ist das X-TREM2 künftig in zwei Unterbaureihen vorgesehen: X-TREM2 Typ D und X-TREM2 Typ DXT. Die erste Kategorie ist vorgesehen für Standardräder vom Typ 800/60R32 (\varnothing 1 800 mm x 800 mm, Radeinbuchtung für Räder bis \varnothing 1 820 mm) während für die zweite Kategorie Räder mit einem noch größeren Durchmesser verwendet werden können (Standard 35,5R32 mit \varnothing 1 986 mm x 925 mm; Radeinbuchtung für Räder bis \varnothing 2 020 mm). Jede dieser Unterbaureihen wird in 3 Volumenmodellen angeboten: 16 000, 18 000 und 20 000.

Eine beeindruckende Fahrqualität

Wenn diese Änderungen sich auf dem Papier als vortrefflich erweisen, so ist es doch vor allem im Gelände, wo sie sich am besten zeigen. Dank einer vergrößerten Kontaktfläche zwischen Boden und Reifen ist die Gewichtsverteilung des Fasses um ein weiteres Mal verbessert. Die Fahrspuren sind ebenfalls deutlich sichtbar weniger tief. Die kompakte Konstruktion durch den integrierten Fahrzeugrahmen verleiht dem Fass einen sehr niedrigen Schwerpunkt. Diese Eigenschaft erleichtert nicht nur die Arbeit mit Ausbringgestängen von großer Breite, sondern bietet auch eine deutlich höhere Stabilität und Fahrkomfort. Wir können uns erinnern, dass diese Eigenschaft auch wesentlich zum Erfolg des Volumetra beim Wettbewerb zur „Maschine des Jahres 2017“ beigetragen hat.

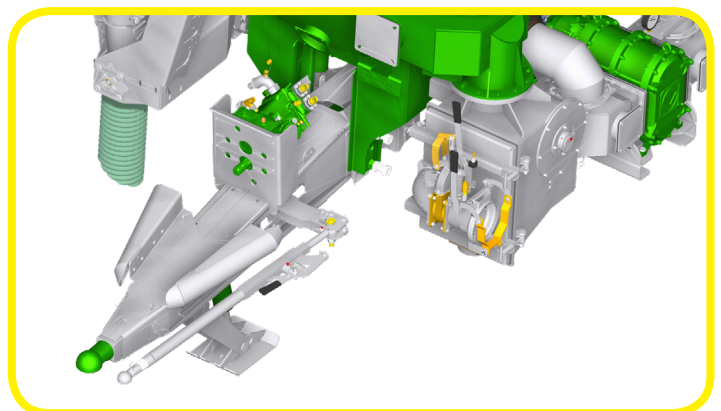
Die Verbesserung der Fahreigenschaften des X-TREM2 hört dort aber nicht auf. Das Fahrwerk wurde ebenfalls komplett neu gedacht. Während zuvor ein Fahrwerk vom Typ Hydro-Tandem verbaut wurde, ist von nun an jedes Modell mit einem Hydro-Pendul Fahrwerk ausgestattet. Bei diesem Fahrwerk wird jede Achse auf zwei doppelwirkende Zylinder montiert, welche beiderseits des Fahrzeugrahmens platziert sind. Jede Achse ist also mit dem Fahrzeugrahmen über



eine gelenkige Dreiecksstruktur verbunden. Wie bereits mit Erfolg auf den Tiefbaukippern verwendet, erlaubt diese Federung eine bessere Geländeanpassung ganz gleich wie die Topographie ist und zeichnet sich weiterhin durch hohe Wartungsfreundlichkeit aus (Abschmieren etc.).

Hinsichtlich der Lenkung profitiert das X-TREM2 wiederum von einer zwangsgelenkten Achse. Diese wurde ebenfalls neu überarbeitet. Während bei der ersten Version des X-TREM die hintere Achse diese Rolle spielte, ist es nun die vordere Achse, die diese Verbindung übernimmt. Als Ergebnis ergibt sich ein nachhaltiger Gewinn an Wendigkeit. Der Seitenzug ist ebenfalls deutlich reduziert vor allem in Verbindung mit Injektoren, die weit nach hinten herausragen (TERRADISC2...). Der Einschlagwinkel wurde ebenfalls deutlich verbessert.

Eine neue Entwicklung der Deichsel ist ebenfalls vorgesehen worden, um diese Eigenschaften zu unterstützen. Diese wurde erheblich verschlankt und verengt. Diese stellt jetzt einen schmalen Pfeil dar und ist mit einer Öse mit Zugmaul ausgestattet. Diese Kompaktheit trägt ebenfalls zur Erhöhung des Einschlagwinkels bei.



Gut überlegte Details

Bezüglich der Pumpen können die Fässer der Baureihe X-TREM2 mit Vakuumpumpen, Drehkolbenpumpen und Vacu-Storm-Pumpen ausgestattet werden. Die Vakuum-Modelle gehen von der Jurop PNR 155 (15 500 l/min) bis zur Jurop DL 250 (25 000 l/min). Für die Drehkolbenmodelle werden standardmäßig Vogelsang-Pumpen VX186-260 (6 000 l/min) montiert; optional wird die Pumpe VX186-368Q (9 000 l/min) angeboten. Für die mit Vacu-Storm ausgestatteten Maschinen werden die oben genannten Vakuum-Pumpen mit einer Storm Zentrifugalpumpe mit 10 000 l/min kombiniert, welche am Ende der Deichsel platziert ist um eine optimale Verteilung der Gülle auf großen Ausbringbreiten zu sichern. Auf der Deichsel integriert erlaubt die Gesamtheit der Pumpen leichten Zugang und mehr als je zuvor einfache Wartung.

Seinem guten Ruf Rechnung tragend hat JOSKIN diesem Fass bis aufs kleinste Detail den letzten Schliff gegeben. Es steht fest, dass die Bedürfnisse der Praxis ein weiteres Mal die Entwicklung bestimmt haben! Man findet die Spuren davon in jedem Winkel des Fasses. Unter anderem weisen wir auf den elektronischen Steuerkasten und den Hydraulikkasten hin, welche ideal hinten am Fass befestigt sind, um leichten Zugang zu ermöglichen, wobei sie vor den Auswürfen der Räder geschützt sind, oder auch die Verwendung von Schmutzfängern, die sowohl leicht als auch einstellbar sind... Die Freunde von robustem und dauerhaftem Material wurden ebenfalls nicht vergessen. Außer der gewohnten Verwendung des besten Stahls hat JOSKIN sich einmal mehr aufmerksam der Qualität jedes einzelnen Teiles gewidmet. Das für dieses



Fass vorgesehene Hubwerk bildet hier keine Ausnahme. Das X-TREM2 ist für schwere Ausbringtechnik konzipiert und kann mit Einbringgeräten oder den breitesten Ausbringgestängen ohne Schwierigkeiten arbeiten. Um dies zu gewährleisten ist das Hubwerk des Fasses direkt an den Winkeleisen des Behälters befestigt. Dieses System ist somit sehr kompakt und robust und ermöglicht möglichst viel Stützlast auf Zugösebene zu garantieren. Einige Komponenten wie die Hubarme kommen vom renommierten Hersteller „SAUTER“, eine Referenz für sich! Die Anhängung der Einbringgeräte erfolgt über eine Dreipunktaufhängung anstelle einer 4-Punktaufhängung wie in der Vergangenheit.