

vado e torno

DICEMBRE
N. 12 - 2011
MENSILE
ANNO 50
euro 3,00



vado e torno
tutto camion

12
2011

SOLO
3 EURO

MERCEDES ZETROS | **DAKAR**
MUSONE SPECIALISTA | SI RIPARTE

ASTRA HD 9
IL DURO DA CAVA

QUEL FERMO
FINITO SULLA
BANCHINA
DEL PORTO

MAN TGX



Alla prova
dell'efficienza

BRACCIO
DI FERRO



I primi due modelli dell'Hd 9 già pronti, il 6 per 6 (sopra) e l'8 per 4 da 440 cavalli. Entro la prossima primavera sarà disponibile tutta la gamma. Nessuna variazione nelle motorizzazioni. L'Hd 8 rimarrà in produzione per alcuni mercati stranieri.



L'Astra cambia faccia

MA IN CAVA NON FA SCONTI

Prende la cabina dal fratello Trakker. Ma rimarca il proprio ruolo di duro del mezzo d'opera con fondamentali conferme strutturali e ulteriori migliorie alla catena cinematica e ai circuiti idraulici e elettrici

È un cambiamento epocale per l'Astra la discesa in campo dell'Fd 9. Da tempo immemorabile fedele alla cabina in vetroresina (è dal 1983, con la Serie 3 disegnata da Giugiaro, che la tralicciatura tubolare d'acciaio perde le lamiere), stringe rapporti sempre più stretti con la casa madre, l'Iveco. Nel 1985, anno in cui la marca torinese acquisisce il controllo totale dell'azienda piacentina, Inizia un percorso di avvicinamento che con i modelli attuali si può considerare concluso. Prima i motori, poi le trasmissioni e quindi parte delle sospensioni, degli assali, dell'impianto frenante, degli



equipaggiamenti dell'abitacolo. E infine la cabina, realizzata partendo dallo stesso guscio del Trakker e dello Stralis Ad.

Solo la faccia è diversa. Sotto le cure del Centro stile Iveco, le pannellature frontali assumono una forma particolare, che si ricollega ai canoni estetici della serie precedente. Appaiono diverse anche le portiere, grazie alla per-

sonalizzazione cromatica. Il tutto sottolineato dall'unico elemento che rimane invariato, il paraurti d'acciaio diviso in 5 parti.

Le poche modifiche necessarie alla trasmigrazione sul telaio Astra sono circoscritte alla zona degli attacchi al sistema di ribaltamento. Nella zona posteriore due flange che corrono sotto il pavimento si

Kingcan, ovvero il re della Cina

Sbarca in Cina, il mezzo d'opera Iveco, con il nome Kingcan, ovvero il re della leggendaria tigre cinese. È prodotto nello

stabilimento di Chengdu, capitale della provincia di Sichuan, una delle più moderne e popolate città nel sudovest della Cina. Frutto di una joint venture tra l'Iveco, la Saic di Shanghai e la Chongquin (che prende il nome dalla città che la ospita), utilizza molti componenti della attuale produzione Iveco. In particolare la cabina, montata più in alto rispetto alla versione italiana per accogliere, oltre ai Cursor, anche motori prodotti in loco a 6 e 8 cilindri a V. Tra i cambi, oltre agli Zf meccanici a

12 e a 16 marce, i Fuller della americana Eaton destinati agli impieghi più gravosi.

Il Kingcan è il primo di una serie di modelli di nuova generazione che entreranno in produzione nei prossimi anni in sostituzione di una gamma che, superato il periodo pionieristico dell'industrializzazione, non risponde più alle richieste di comfort e redditività avanzate dalla Cina moderna, proiettata a contendere agli Stati Uniti d'America il primo posto nell'economia mondiale.





L'abitacolo prende dal Trakker tutti i componenti. Volante e cruscotto erano già stati ereditati dalla serie precedente. Notevole il miglioramento dell'abitabilità. Sale, per contro, l'altezza da terra del pavimento. L'adattamento della cabina ha 'salvato' il sistema di attacco e sospensione posteriore realizzato dall'Astra per la versione precedente.

agganciano alle chiusure posteriori offrendo maggiore rigidità rispetto all'elemento ad arco del Trakker. E gli attacchi anteriori sono stati posizionati in modo di ricalcare le stesse misure di distanza tra l'assale e il filo posteriore della serie precedente. Le dimensioni di carrozzabilità,

a parità di passo, rimangono dunque invariate.

Al bando quel tunnel invadente

Indubbi i vantaggi della nuova cabina. Aumentano sensibilmente il comfort e la silenziosità di marcia, il volume



dell'abitacolo sale da 4,1 a 4,7 metri cubi e l'invadente tunnel motore scende a più miti altezze, a beneficio della libertà di movimento degli occupanti. Per contro prendono quota i 3 gradini di accesso, con la staffa a ben 640 millimetri da terra, 40 millimetri in più rispetto alla vecchia cabina e oltre 200 rispetto al Trakker. Se nella cabina dell'Hd 8 i gradini facevano parte della struttura e quindi la seguivano durante il ribaltamento, adesso la staffa e i primi 2 gradini sono solidali con la parte laterale del paraurti.

All'interno, sapore di Trakker

Rispetto all'Hd 8, l'abitacolo fa un notevole balzo avanti. È in tutto e per tutto identico a quello del Trakker. Solo le scritte sul volante e sui rivestimenti dei sedili ricordano che in questo caso si è in casa Astra. Si apprezzano lo spa-

zio, la luminosità (aumenta la superficie vetrata anche sulla parete posteriore), il comfort dovuto agli attacchi al telaio e alla sospensione pneumatica del sedile. Molti e a portata di mano i vani porta oggetti chiusi, a prova di polvere. I rivestimenti in materiale plastico facilitano le operazioni di pulizia.

Non ci sono sostanziali novità nel reparto meccanica. Il pezzo qualificante della gamma rimane il telaio, costruito nello stabilimento di Piacenza con laminati d'acciaio speciale provenienti dalla Svezia. Rispetto alla concorrenza (anche del Trakker) per il tipo di materiale, per gli spessori e per la particolare tralicciatura, si pone in testa alla classifica della rigidità, fattore di primaria importanza nel mezzo d'opera. In particolare con l'allestimento betoniera, caratterizzato dal peso sempre al limite della portata tecnica, dalle sollecitazioni



L'Euro 6 in casa Astra farà 13

Escono con il contagocce le indiscrezioni sui futuri motori Euro 6. Fino al giorno prima dell'ultima data, il 1° settembre 2014, non si potrà dare nulla per certo. Ma per l'Astra pare confermato l'impiego del Cursor 13 sui mezzi d'opera da 33 e da 40 ton: stessa cilindrata e struttura del motore attuale, ma con alimentazione Common rail, turbo a geometria variabile e tarature (si vociferava) fino a 600 cavalli. Il tutto con il solo Adblue

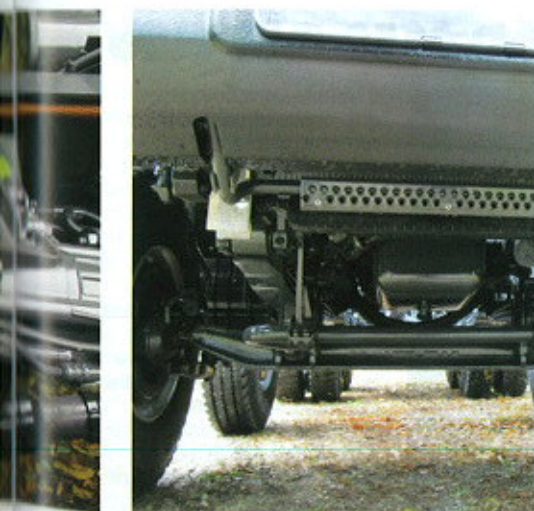
per la pulizia dei gas di scarico nel rispetto dei limiti di inquinamento che verranno.

Per i modelli di fascia più bassa, i 2 assi, il Cursor 8 cederà il passo al Cursor 9. Anche in questo caso le specifiche anti inquinamento sono raggiunte con il solo impianto dell'Adblue. Montato sui trattori agricoli, ha la cilindrata di 8,7 litri (alesaggio per corsa 117 per 135 millimetri; 0,9 litri in più del Cursor 8) e il sistema di alimentazione è

già del tipo Common rail. Nell'ottobre scorso è stata presentata una versione marina che sviluppa 650 cavalli a 2.530 giri.

Il Cursor 9 marino: 650 cavalli.





Poche modifiche alla parte meccanica, limitate alla revisione dei condotti dei cavi elettrici e dell'aria, ridimensionati per aumentarne l'affidabilità nell'uso in condizioni climatiche estreme. La nuova cabina è posizionata in modo da rispettare gli ingombri in altezza e la carrozzabilità della serie precedente. Il cambio automatizzato giunge alla 4ª generazione.

trasmesse dal movimento del tamburo e dal baricentro alto. Non per nulla in questo segmento l'Astra detiene in Italia una quota mercato superiore al 50 per cento.

Motori, assali, sospensioni e freni sono riconfermati. I Cursor 8 e 13 coprono le potenze da 330 a 560 cavalli; da 410 a 560 cavalli con il Cursor 13, unico montato sui 4 assi da 40 ton. In questa fascia il cambio di serie è lo Zf a 16 marce manuale. In alternativa, per le potenze di 440 e 480 cavalli l'automatizzato Zf Astronic di quarta generazione, sempre a 12 marce.

In quattro per ribaltabili e betoniere

Quattro le prese di forza, una delle quali specifica per le betoniere. Nel reparto sospensioni

comandano le paraboliche, offerte in diversi gradi di flessibilità. Le semiellittiche sono presenti solo sul tandem posteriore e indicate per gli impieghi più gravosi. I freni sono a tamburo con comando a cuneo davanti e dietro. Di serie il Turbo Brake, il rallentatore dei motori Iveco, che può essere implementato con l'Intarder, il rallentatore idraulico inglobato nel cambio Zf, disponibile tra gli optional.

La dotazione elettronica dei dispositivi di sicurezza e di controllo della trazione era già completa nella serie Hd 8. Con la nuova gamma beneficia di una revisione dei cablaggi e delle guaine di protezione, ridimensionati in funzione degli impieghi più esasperati.

Rivisti infine i raccordi delle tubazioni idrauliche, oggi in metallo pressofuso.