

# Costruzioni

Casa editrice la fuccola srl

Macchine Mezzi d'Opera Attrezzature



TAKEUCHI®

## Macchine&Componenti

**ESCAVATORI CINGOLATI** UN LIEBHERR R984C PER ALIMENTARE UNA FORNACE

## Demolizione&Riciclaggio

**FRANTOI MOBILI** L'AFFIDABILITÀ GASPARIN PER SOTTOFONDI STRADALI SVIZZERI

## Noleggio&Cantiere

**PONTEGGI** LAYHER PER IL RESTAURO DELLA BASILICA DI SAN PETRONIO A BOLOGNA

# 652

Anno LX Ottobre 2011

GAVA CANTIERE

esclusiva

# MITO

DI CRISTIAN FURINI

# indistruttibile



Vista laterale passeggero



Vista laterale a lato conducente



**Costruzioni svela in anteprima la 'generazione 9' del cava piacentino, che rafforza la parentela coi cugini dell'Iveco. Un remake d'autore da cui ne esce rinnovato completamente l'abitacolo, ora più spazioso e confortevole grazie alla cabina del Trakker**

**S**cegliere un veicolo cava-cantiere è estremamente complesso se si considera la vasta offerta di possibili combinazioni offerte dai costruttori: veicoli con 2, 3 o 4 assi, a trazione integrale o parziale, tante tarature, modelli leggeri e oversize, nonché varianti speciali per allestimenti particolari. Con una sola eccezione. Chi storicamente opta per il marchio Astra vuole una macchina progettata per soddisfare i lavori pesanti, anzi pesantissimi, mettendo in secondo piano la comodità (almeno finora) e il superfluo. La vera innovazione del nuovo Hd9, che sostituirà l'Hd8 a partire dal 2012, è la cabina, basata ora su quella del Trakker Iveco. Qualche novità c'è però anche 'sottocoperta'. A partire dall'ultima generazione del cambio Zf e moltissime migliorie nate dal costante monitoraggio di tutto ciò che può e dev'essere migliorato. Non aveva invece senso cambiare un motore e l'impostazione telaistica che tante soddisfazioni continuano a regalare ai possessori degli Hd7 e 8. ■

## 'Al manuale' l'ultimo tedesco

Tutta la catena cinematica del nuovo Hd9 è studiata per le missioni più gravose e impegnative. Sul prototipo provato in cava da Costruzioni era presente il cambio Zf S16 Ecosplit 4. Si tratta del classico sincronizzato manuale a sedici rapporti avanti capace di tollerare coppie d'entrata comprese tra i 1.600 e i 2.700 Nm. Rispetto alla versione precedente, sono state migliorate la morbidezza e la precisione degli innesti grazie al sistema Servoshift. All'interno, sono stati rivisti tutti i leveraggi utilizzando ora materiali compositi di base carbonica. La forcella e il piatto di spinta sono stati completamente modificati per facilitare ul-

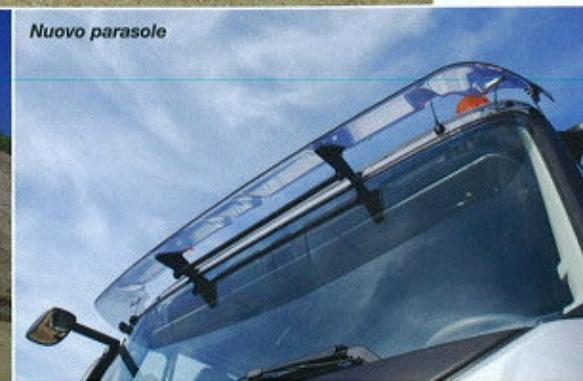


teriormente gli innesti, soprattutto sotto sforzo. Non solo. L'Ecosplit di quarta generazione ha modificato il box esterno del cambio, per una semplice esigenza pratica: la vecchia scatola presentava infatti uno stampo caratterizzato da nu-

merose alettature e nervature che nell'off road s'intasavano di fango e acqua che permaneva in maniera persistente, creando così dei gravi problemi di usura. Oggi il guscio presenta invece forma più regolare e 'pulita'. Sono infine disponibili anche le versioni off road del robotizzato Zf AsTronic e dell'automatico realizzato da Allison.



Muso, senza i deflettori cantonali



Nuovo parasole



Nuova disegno calandra



Nuova plancia con tunnel più basso



Grafica inedita del cluster

## LA CABINA CEDE ALL'ACCIAIO

La novità più eclatante è senza dubbio quella relativa all'abitacolo: la cabina in vetroresina stampata fissata su un'armatura tubolare, marchio di fabbrica del costruttore piacentino, lascia il posto a quella in lamiera d'acciaio del Trakker, che viene però opportunamente adattata alle esigenze degli 'astristi'. È stata infatti mantenuta l'usuale - per Astra - configurazione delle quattro sospensioni meccaniche cabin e sono stati rafforzati leveraggi e link sul basamento, sia esternamente (nei punti di ancoraggio posteriore) sia internamente.

Astra si è quindi orientata verso un deciso improvement del comfort di marcia e della guida. Non è mancata l'attenzione per una migliore vita a bordo, elemento ormai riconosciuto di fondamentale importanza

anche dai 'cavisti' più incalliti. La salita sulla cabina corta (in pratica la Active Day del Trakker, ma c'è anche la più profonda Active Time) è agevolata dalla migliore altezza da terra dei pri-

mi due gradini e dal doppio maniglione verticale su ambo i lati della portiera. Tutte le misure dell'abitacolo, sono state modificate. La profondità è cresciuta di 30 millimetri, l'altezza interna di 60, dato che si è dovuta compensare la diminuzione del tunnel di 70 millimetri, migliorando i deficit di mobilità dell'Hd8. Una volta seduti sui nuovi sedili (pluri regolabili e con cinture di sicurezza integrate), balza all'occhio la rinnovata grafica del cluster strumenti e comandi autoradio posizionati tra le razze del volante panciuto. Sparisce la console centrale trapezoidale in ragione di una forma piatta che è dominata al centro dall'unità del climatizzatore (comandi e bocchette), mentre alla base va il selettore per il bloccaggio dei differenziali. Molto più ergonomica la leva del cambio, ora più bassa rispetto alla precedente. Tutti i pannelli sono stati migliorati nella composizione e nell'assemblaggio (minori vibrazioni e miglior isolamento acustico). I pannelli portiera sono adesso più ergonomici e sono stati mantenuti gli oblò nella parte inferiore della porta, utili nei passaggi stretti e con poca visibilità inferolaterale. A richiesta sono disponibili gli specchietti retrovisori regolabili elettricamente e raddoppiano gli altoparlanti per godere della musica anche nel fragore della marcia in off-road.



Da sinistra, l'oblò sulla portiera e il controller del clima

### EURO 6 SÌ, MA SENZA FRETTA

Il Cursor che batte sotto la cabina dell'Astra rimane tarato Euro 5. Almeno per ora. Astra è in costante dialogo con Fiat Powertrain per l'impianto del nascente Cursor Euro 6 Scr extended anche sull'Hd9. L'idea di utilizzare un progetto cabina già presente in casa, in cui l'atezza esterna è cresciuta di 80 millimetri, lascia presagire un incremento delle masse radiali che ben si sposa con la necessità di raffreddamento del prossimo step di emissioni. Senza fretta però, stante mercati di riferimento che per il marchio piacentino sono concentrati soprattutto in aree geografiche del mondo dove l'emissionamento non sembra essere una priorità.





Sedili multiregolabili

# CAVE & CALCESTRUZZO

## Resta solo il meglio

Il telaio Astra rappresenta da sempre il vero punto di forza dei veicoli Hd, acronimo che sta per 'heavy duty', lavoro duro appunto. Costruito in acciaio speciale ad altissima resistenza ed elevato limite elastico (si tratta dell'Usidur da 500 N/mm<sup>2</sup>), è costituito da due longheroni piani e paralleli per tutta la loro lunghezza aventi sezione a C (da 320 x 90 x 10 millimetri), uniti tra loro da traverse. Resta elevato il dato di Rail Bending Moment (Rbm), che misura la torsione telaio, superiore rispetto ai veicoli della concorrenza. Ancora una volta lo chassis Astra brilla per la capacità di sopportare carichi gravosi in qualsiasi condizione di terreno, riducendo al massimo gli stress torsionali e assicurando grande stabilità anche con baricentri molto alti.

La mancanza dell'allestimento nel prototipo sotto esame ci ha meglio messo sotto gli occhi la 'pulizia' della struttura non necessita di rinforzi e permette agli allestitori un montaggio semplice e veloce di qualsiasi sovrastruttura. Stesso discorso per i supporti balestra e spalle carrello, in fusione. Come per l'Hd8 prevedono balestre di tipo parabolico adottate davanti e dietro. Mentre per allestimenti particolari con baricentri molto alti e per condizioni estreme d'impiego, continuano comunque a essere disponibili (optional), le balestre semiellittiche.

## DUMPER FEELING SULL'ANTERIORE

Esternamente, la matita dei disegnatori Astra ha toccato soprattutto il frontale, con la nuova calandra prominente ora in tinta con la carrozzeria che richiama il family feeling dei grossi dumper articolati Ad. Le sorprese continuano sollevando la mascherina che - a differenza delle vecchie serie - si apre in maniera integrale, per un accesso completo alle varie aree di manutenzione. L'accesso ai radiatori è molto più semplice ed è stato rivisto il layout di tutti i passacavi, ora fissati in maniera più robusta per evitarne l'oscillazione e la conseguente usura. Inedito pure il disegno dell'aletta parasole esterna dotata di ancoraggi cabina rivisti per abbatterne le vibrazioni. In prima visione il passaruota, suddiviso in tre aree pre-sagomate che possono essere progressivamente rimosse in funzione della gommatura scelta dal cliente.

## CARTA D'IDENTITÀ

Cognome	Astra	
Nome	Hd9 8x4	
Luogo di nascita	Italia	
<b>Driveline</b>		
Motore	marca e modello	Iveco Cursor 13
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	12.882
Potenza	kW(Cv)/giri	382(480)/1.900
Coppia	Nm/giri	2.300/1.000-1.500
Inquinanti	omologazione/sistema	Euro 5/Scr
Cambio	marca e tipo/n°marce	Zf Ecosplit 4/16+2
<b>Ingombri</b>		
Lunghezza	mm	8.715
Larghezza	mm	2.500
Altezza	mm	3.200
Passo (tra 2° e 3° asse)	mm	2.350
Sbalzo anteriore	mm	1.515
Sbalzo posteriore	mm	875
Carreggiata anteriore	mm	2.032
Carreggiata posteriore	mm	1.827
Diametro di sterzata tra pareti	mm	18.900
<b>Masse</b>		
Tara con conducente	kg	11.250
Tara anteriore/posteriore	kg	7.185/4.292
Peso totale a terra	kg	32.000

(\*) Solo telaio con accessori standard, serbatoio gasolio da 450 litri pieno e AdBlue vuoto.

## CURSOR E TURBO BRAKE, DUE SICUREZZE

Il motore presente sul veicolo in preserie era il Cursor 13 litri da 12,9 litri qui nella taratura da 480 Cv. In un mondo common rail oriented, resta l'iniezione con iniettori pompa a gestione elettronica e albero a camme in testa. Grazie agli ottimi 2.300 Nm di coppia e al freno motore, rimane l'ottima elasticità di marcia. Sempre rilevante la potenza frenante dell'Iveco Turbo Brake: durante la fase di aspirazione, il sistema fa girare alla massima velocità la turbina a geometria fissa immettendo così più aria nella camera di combustione. Un comando idraulico annulla il gioco delle valvole di scarico dando inizio alla fase di compressione (e quindi lavoro negativo) mentre il pistone risale. Appena raggiunto il punto morto superiore, l'aria compressa viene espulsa dalla luce di scarico. Così si raggiungono i 347 kW di potenza frenante.

Parafango adattabile a più gommature

Calandra ad apertura integrale

Sospensioni cabina

Nuovi gradini

