

vado e torno

NOVEMBRE
N. 11 - 2011
MENSILE
ANNO 50
euro 3,00



vado e torno
tutto camion

11
2011

SOLO
3 EURO

MAN 680 CV
VESTITO DA SBALLO

VOLVO 750 CV
LUSSUOSA POTENZA

ACTROS 1845
IL GIGA CAMION

SE L'ALTRA
META DEL
CIELO DECIDE
CHE E' IL
MOMENTO DI
CAMBIARE

ASTRA



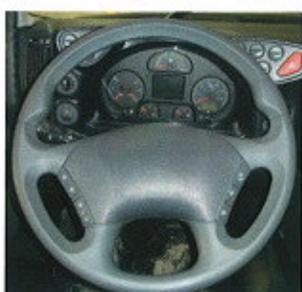
Vestito d'acciaio
per l'Hd 9

SIGNORI
SI CAMBIA

PRIMA



ADESSO



**DALLA FIBRA
ALL'ACCIAIO**
Confronto fuori e
dentro tra l'Astra
Hd 9 e l'Hd 8.
Più volume interno
e meno ingombri
di tunnel e plancia
aumentano un bel
po' il comfort.



Astra. Addio cabina in fibra di vetro

ALLA PROVA DEL 9

Parte a novembre la produzione dell'Hd 9. Sostanzialmente invariate la trasmissione e la telaistica. Inedita la cabina che, sulla stessa struttura dei mezzi d'opera dei fratelli Iveco, indossa lo stile di casa

Con un ritardo di qualche mese rispetto ai programmi iniziali, scende in strada l'Hd 9 con la cabina in metallo. Finisce dunque l'era delle cabine Astra, uniche in fibra di vetro nel panorama camionistico. A sostituirle, un inedito guscio caratterizzato da un frontale aggressivo, come da tradizione della casa piacentina, realizzato sulla base della cabina impiegata sui Trakker firmati Iveco. Vanno dunque in pensione gli Hd 8, già a partire da questo mese di novembre, ma il ricambio sarà progressivo e si concluderà entro primavera. Mentre i primi modelli Hd 9 a listino saranno probabilmente quelli di potenza intermedia destinati al mercato italiano.

E i sostenitori della fibra di vetro? Presto si renderanno conto che la cabina in metallo offre solo vantaggi. Superata la fama di maggior resistenza alla ruggine, oggi garantita dai moderni trattamenti delle lamiere, sarà facile constatare come i grandi numeri di produzione della cabina Iveco e la modernità del progetto si traducano in una maggiore funzionalità e in costi d'esercizio ridotti anche per quanto riguarda eventuali riparazioni.

Più volume in cabina e si abbassa il tunnel

Primo risultato, un volume dell'abitacolo superiore del 17 per cento, passando da 4,1 metri cubi ai 4,7 attuali. Il tunnel motore, più basso di 70 millimetri, offre maggior agio al driver, finalmente libero di

muovere le gambe. È inoltre più facile spostarsi all'interno dell'abitacolo e raggiungere il posto del passeggero. Poi, cambia completamente l'ambiente di lavoro, ora caratterizzato da sedili più ampi e confortevoli.

Sono mutuati dal Trakker anche la plancia, la strumentazione e i rivestimenti delle portiere con i braccioli attrezzati dei comandi elettrici degli alzacristalli. Grazie alla maggiore altezza interna (70 millimetri) i vani sopra il parabrezza sono più capaci e meno incumbenti. Sale anche di quota il pavimento, ma senza bisogno di aggiungere gradini.

Quella calandra a V e il paraurti mono pezzo

Le novità più evidenti sono all'esterno. La calandra, disegnata dal Centro stile Iveco, ha una leggera sporgenza e un disegno a V che le conferiscono un aspetto nettamente diverso rispetto a quello del Trakker. Il paraurti in un sol pezzo riprende le linee della vecchia cabina e, insieme ai cantonali, interpreta in chiave moderna le rotondità care alla tradizione Astra.

La catena cinematica e la telaistica ricevono una sostanziale conferma. I due motori, il Cursor 8 e il Cursor 13, coprono le potenze da 330 a 560 cavalli. Il cambio Zf riceve invece la nuova versione dell'Ecosplit. Aggiornamenti di rilievo si trovano nell'impianto elettrico, con fili di sezione maggiorata, e nei raccordi dell'impianto idraulico. Invariate le sospensioni, gli assali, i ripartitori di coppia e il telaio.

Piero Filippi