

Costruzioni

Casa editrice la fiaccola srl

Macchine Mezzi d'Opera Attrezzature



YANMAR

Macchine&Componenti

DUMPER ARTICOLATI ARRIVANO I DOOSAN DA30 E DA40 CON MOTORE SCANIA

Cava&Calcestruzzo

SISTEMI DI AUTOMAZIONE LA SOLUZIONE MA-ESTRO STUDIATA PER CONCAVE

Noleggio&Cantiere

MOVIMENTO TERRA SCENDE SULLE PISTE DA SCI LA FLESSIBILITÀ DEL SERVIZIO CGT

653

Anno LX Novembre 2011

WALK AROUND MACCHINE: MINI CINGOLATO YANMAR Vi038U



I cantonali definitivi



Nuovo parasole



Oblò porta

La faccia è completa

I designer piacentini hanno volutamente mantenuto disegni e linee che richiamano il family feeling dell' Hd8 e che conferiscono al veicolo una indubbia aria da veicolo speciale, quasi da dumper. La calandra ora presenta i cantonali solidali che mancavano del tutto sul veicolo dell'anteprima pubblicata da COSTRUZIONI (vedi sotto). Ora il portellone si solleva integralmente per permettere un facile accesso a tutte quelle parti che sono soggette a controlli.

esclusiva



Anteprima dell'Hd9 sul numero 652 di Costruzioni



**L'Astra ai
RAGGIX**



PROVATI PER VOI

PRESENTATO IN VERSIONE DEFINITIVA IL DURO DI PIACENZA,
DOPO CHE *Costruzioni NE* HA RIVELATO LE NOVITÀ PIÙ SOSTANZIOSE.
LA NUOVA GENERAZIONE HD9 SARÀ DISPONIBILE DAL 2012

DI CRISTIAN FURINI



Tante gomme con un taglio

Semplice e geniale, il passaruota è progettato per poter tranquillamente ospitare gommature di vario tipo e dimensioni, dalle classiche 13R22.5 alle 16.00R20, semplicemente asportando la plastica in eccesso con il taglio delle guide.

Ne abbiamo già parlato nell'esclusiva pubblicata sul numero di ottobre di *Costruzioni*. A Villa Pejrano lo scorso 26 ottobre è stata presentata la versione definitiva dell'Astra Hd9, quella che all'inizio del prossimo anno sarà disponibile nelle concessionarie (progressivamente a seconda del tipo di allestimento) nelle varianti a due, tre, quattro assi, a trazione semplice o integrale, con omologazione a pesi legali o eccezionali.

È Fabrizio Cordoni, direttore commerciale di Astra, ad aprire l'evento, sottolineando fin da subito

come, sul filo della tradizione cinquantenaria dei pesanti piacentini, anche la generazione degli Hd9 rappresenterà il massimo della specializzazione dei mezzi per il cantiere e la distribuzione pesante. Manterranno quindi l'indole di veicoli progettati per rispondere a impieghi particolarmente gravosi, sia su strada sia fuoristrada, con la garanzia di massima resistenza e grande mobilità su qualsiasi tipo di terreno.

Ma nel proprio Dna Astra vuole incidere anche il comfort di guida. Ecco che la generazione entrante presenta le novità più consistenti proprio nell'abitacolo, ora più confortevole e ricco. ■



Sedili comfort



Maxi filtro aria



Nuova plancia più ergonomica



Leva del cambio in posizione avanzata



Calandra integrale aperta



Snorkel e scarico verticali

All'interno tira aria nuova

Saliamo a bordo: le maniglie e i corrimano posizionati in punti strategici e i gradini spaziosi razionalmente ci facilitano l'impresa. Una volta in cabina si nota subito come sia cambiata radicalmente l'atmosfera rispetto

agli Hd8. I sedili con cinture di sicurezza integrate sono nuovi e meglio rivestiti. La strumentazione è completa con sistema di diagnosi integrata nell'LCD a colori incastonato fra gli elementi circolari del cruscotto.

HD9 84.44 - EURO 5 8X4

Passo	2.350 mm
Pneumatici ant e post	13R22.5
Motore	FPT - Cursor 13 da 12.882 cm ³ . Potenza 440 CV (324 kW) a 1.900 gir/min. Coppia 2.100 Nm da 1.000 a 1.440 gir/min
Cambio	Nuovo Ecosplit 4 - ZF16S2220T0
Assali ant/post	Kessler 10t/Iveco 32 t
M.T.T. Mezzo d'opera	40.000 kg
M.T.T. Eccezionale	48.000 kg

Scivolare sul tunnel

Un grosso lavoro è stato fatto anche sul tunnel centrale ora più basso per un adeguato spazio delle gambe. Si riesce, così, a scorrere da una parte all'altra dell'abitacolo senza fatica. Confermata invece la tradizionale cura alla visibilità in ogni direzione: l'Hd9 ha ampie superfici vetrate, specchi retrovisori più ampi (motorizzati o riscaldati a richiesta) e soprattutto il finestrino basso laterale per limitare gli angoli morti sotto-portiera. Anche la dicesa dall'abitacolo è agevole e in questo aiuta l'apertura portiera a 90°.

Da terra si nota il sistema d'aspirazione verticale retrocabina (lato conducente) che sovrasta un filtro a doppio stadio, lo stesso che Astra utilizza sui dumper. Sono filtri efficaci nelle condizioni più estreme ma anche semplici da aprire per un'ispezione o per il cambio della cartuccia.

PIÙ ROBUSTA E SICURA

Scalata al comfort senza rinunciare alle prestazioni estreme. Questa è stata la sfida degli ingegneri Astra nell'introdurre la nuova cabina, frutto di un'evoluzione del progetto Iveco Trakker. "In parallelo alla cabina, la novità più succosa del nuovo Hd9 è il nuovo cambio Ecosplit ZF" - ci spiega Roberto Naccarella, Responsabile Piattaforma Sviluppo Prodotto. La svolta storica la percepiamo battendo il pugno sulla scocca esterna. Il materiale composito lascia spazio ora ad una lamiera in acciaio trattato, una nuova concezione frutto di una scelta obbligata per renderla idonea alle severe normative sui crash test. La nuova cabina risulta comunque essere più leggera e la struttura delle quattro sospensioni meccaniche totalmente regolabili nel precarico assicurano il giusto comfort.

HD9 66.44 - EURO 5 6X6

Passo	3.500 mm
Pneumatici Ant e Post	13R22.5
Motore	FPT - Cursor 13 da 12.882 cm ³ . Potenza 440 CV (324 kW) a 1.900 gir/min. Coppia 2.100 Nm da 1.000 a 1.440 gir/min
Cambio	Nuovo Ecosplit 4 - ZF16S2220T0
Assali ant/post	Kessler 10t/Iveco 32 t
M.T.T. Mezzo d'opera	33.000 kg
M.T.T. Eccezionale	38.000 kg