

tuttoTrasporti



Periodico mensile
348 Dicembre 2011



Vai a pag. 104:
trovi i decorati
più belli d'Europa

INCHIESTA

**SIAMO ANDATI
IN SVIZZERA
A FARCI
SPENNARE**

TUTTOCANTIERE

**LE 15 NOVITÀ
4X4 6X6 8X8
CON NOI AL FESTIVAL
DEGLI INTEGRALI**

**PROVA SHOCK
I DANNI
DEL CARICO
FUORILEGGE**





RIECCO "EL GRINTA"

Stessa personalità tosta di prima. Cambia (in meglio) l'abitacolo, preso dal cugino Iveco Trakker. Più razionalità, costi ragionevoli

Si chiama HD9 l'ultimo nato in casa Astra. Il numero in più nella sigla indica un'evoluzione più che un modello radicalmente nuovo. Del resto a livello di robustezza, nonché di varianti di trazione (da 4x2 a 8x8 con tutte le possibilità intermedie), i cava-cantiere di Piacenza non hanno mai temuto rivali, avendo una delle strutture più toste in circolazione. Quindi non c'era alcun bisogno di cambiare strategia rispetto agli HD8,

ma di abbattere i costi e razionalizzare la produzione con la capogruppo Iveco. Quindi addio alla cabina di plastica e ben venga l'abitacolo del cugino Trakker; che fa lo stesso mestiere off-road, ma in maniera meno specialistica.

Uguali eppur diversi

All'Astra sono riusciti a mantenere lo spirito duro&puro che caratterizza da sempre i loro camion, facendolo quadrare con le economie di scala. E anche l'a-

spetto esteriore mantiene una personalità originale: pochi interventi alla calandra riescono a differenziare l'HD9 dal Trakker. Anche se la struttura è ora in acciaio, il peso si è ridotto di 120 kg; senza modificare le quote di carrozzabilità, dettaglio fondamentale per gli allestitori. Solo l'altezza complessiva è cresciuta di 8 cm, ma la distanza da terra è rimasta immutata e l'angolo di attacco passa da 25,4° a 28,5° per i 4 assi con gommatura standard. In compenso cablaggi e accessori sono più razionali: sollevando la mascherina, l'aspetto è quello di un prodotto ben industrializzato e non più artigianale. Dentro, poi, c'è finalmente un tunnel ragionevole: 13 cm in meno permettono di passare dall'al-

**Modello**

HD9 66.44 (6x6, 440 CV Euro 5)

Catena cinematica

Iveco Cursor 13, cambio man. ZF

Caratteristiche principali

Ripart. TC2200, asse ant. Kessler

Modello

HD9 84.44 (8x4, 440 CV Euro 5)

Catena cinematica

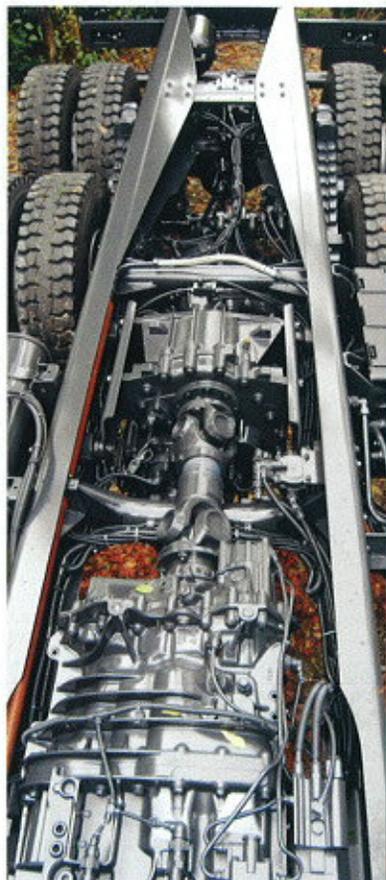
Iveco Cursor 13, cambio man. ZF

Caratteristiche principali

Tandem post. Iveco/Meritor (32 ton)

Duro di serie

Con i longheroni a "C" da 320x90 per 10 mm di spessore, l'Astra garantisce una superiore resistenza alla flessione rispetto ai concorrenti. Le traverse e una struttura ad anello nella zona d'attacco del tandem posteriore permettono di far lavorare al meglio le sospensioni anche nelle situazioni di stress.



tra parte dell'abitacolo senza doversi arampicare, o anche solo di guidare senza consumare il ginocchio destro sul rivestimento. La plancia Trakker ha la strumentazione specifica degli ultimi HD8. Per quanto la porta si sia ristretta di 3 cm, ne ha guadagnati 6 in altezza, così non si corre più il rischio di battere la testa sul bordo superiore.

Un trapianto non banale

Nel passaggio da Iveco ad Astra, la struttura della cabina è stata modificata all'estremità degli attacchi al telaio, perché le sospensioni dei due cugini sono diverse. È stato necessario anche uno scanso nel longherone destro dell'HD9, perché il nuovo abitacolo non è perfettamente



SEGUE A PAGINA 32 ►

Truck&News Astra HD9

Visto da sotto

Nella foto in basso, l'Astra non lascia dubbi sulla sua destinazione d'uso. L'HD9, cabina a parte, mantiene tutte le caratteristiche di robustezza della serie precedente. Ci sarà anche in variante HHD con sospensioni ancor più rinforzate.

▶ CONTINUA DA PAGINA 31

simmetrico e il radiatore maggiorato degli Astra non ci stava. In fondo la differenza tra loro e gli altri è proprio qui: la predisposizione alle missioni estreme.

Cinematica confermata

Gli HD9 ripropongono i 6 cilindri Iveco Cursor 13, nelle tarature già note da 410 a 560 CV. Per i cambi, i manuali ZF passano alla nuova generazione Ecosplit 4, ma sempre a 16 marce. L'automatizzato As Tronic è un'opzione disponibile, però, dato che gli Astra sono destinati spesso a impieghi particolari, si punta piuttosto sugli Allison con convertitore di coppia: soluzione decisamente più hard, ma in linea col DNA della gamma piacentina. La commercializzazione degli HD9 è già cominciata nei modelli a 3 e 4 assi, anche a trazione integrale. La produzione tuttavia proseguirà in parallelo con gli HD8, che usciranno di scena progressivamente; fino alla prossima primavera, quando del modello nuovo arriveranno anche le varianti destinate ai mercati meno esigenti in termini di normative antinquinamento (gli Euro 3 si vendono ancora in Africa e Asia). 

© - Riproduzione riservata

Il guastafeste

ANCHE ALLA RENAULT PIACE IL GIOCO HARD

Se l'Astra con i modelli HD e ancor più con gli HHD (Heavy-Heavy Duty) è riuscita a ritagliarsi uno spazio nel mondo del fuoristrada più duro, la Renault non intende affatto stare alla finestra. Anche perché nei Paesi africani emergenti e nel Sudest asiatico il marchio ha già una tradizione. Ecco quindi spuntare una versione estrema del Kerax 8x4, non a caso battezzata Xtrem. Disponibile con motori Euro 3 o Euro 5 in potenze da 380 a 520 CV, il telaio prevede una seconda coppia di longheroni (all'interno degli originali) e può montare sospensioni rinforzate in grado di sopportare fino a 36 tonnellate sul tandem posteriore. La trasmissione viene adeguata con una frizione bidisco (nel caso dei motori da 11 litri si sostituisce pure il carter in alluminio con uno in ghisa) e con un radiatore dell'olio del cambio. Sempre tra i Kerax, adesso si allarga a tutta Europa la commercializzazione dell'8x4, che prima era previsto solo in specifici mercati d'esportazione. Pur con il solo motore DXi 11 (quindi con un massimo di 460 CV in Euro 5), le doti di trazione lo rendono utile per pesi massimi di 50 ton.

