

SAMOTER 2011



IVECO

IVECO EN EL SAMOTER 2011

- 5 TRAKKER: CUALQUIER TRABAJO ES POSIBLE**
- 11 ECODAILY 4X4: EL TODO TERRENO FUERTE POR NATURALEZA**
- 14 EUROCARGO 4X4: EL MEJOR DE LA CLASE, TAMBIÉN EN CANTERAS**
- 17 LOS MODELOS KIPPER**
- 18 ASTRA: EL PROFESIONAL DE LAS CANTERAS**
- 21 VEHÍCULOS HD8 PARA SUPERAR CUALQUIER LÍMITE**
- 24 HHD: IDEAL PARA TRABAJOS MUY EXIGENTES**
- 26 EL DUMPER ARTICULADO PARA UNA MOVILIDAD SIN LÍMITES**
- 28 UN DUMPER RÍGIDO COMO PRIMICIA MUNDIAL**
- 30 LOS SERVICIOS IVECO PARA EL CLIENTE**
- 32 IVECO**
- 34 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS**
- 48 GALERIA DE FOTOS**

Iveco, empresa del Grupo Fiat Industrial, participa con una amplia gama de vehículos en la 28ª edición del Samoter, el Salón Internacional Trienal de Máquinas de Movimiento de Tierra, de Obras y para la Construcción, programado para la Feria de Verona, del 2 al 6 marzo 2011.

El stand Iveco, situado en el pabellón 2, se encuentra dentro de un área de exposición de 4.800 m² completamente dedicada al Grupo Fiat Industrial, la compañía constituida de la escisión de Fiat spa, que representa una de las realidades industriales más importantes a nivel internacional en el sector de los bienes de capital. En efecto, el Grupo produce y comercializa vehículos industriales de carretera y todoterreno, máquinas agrícolas, vehículos contra incendios y autobuses urbanos, interurbanos y granturismo.

Por primera vez en un Salón internacional, aparece, justo en el centro del stand, el nuevo logo de Fiat Industrial, presente en Verona con sus tres sectores, Iveco,

CNH y FPT Industrial, representados por las marcas Iveco, Astra, Case, New Holland y FPT Industrial.

El stand de Iveco está totalmente dedicado al tema del todoterreno profesional, en particular al Trakker, diseñado para trabajar sobre cualquier tipo de terreno.

Iveco es de los pocos constructores de vehículos comerciales capaz de ofrecer una gama completa de productos para el sector canteras/obras, disponibles en diferentes configuraciones y para cualquier capacidad de carga. Precisamente, junto con su marca Astra, Iveco dispone de una amplia gama de vehículos con MMA (masa máxima autorizada) de 3,5 a 90 t, capacidades de hasta 50 t e incluso muy superior en el caso de los camiones articulados. Más de 400 modelos, cada uno con varias versiones, amplían la oferta de manera considerable y garantizan el producto más apropiado para cada misión específica.

En Samoter 2011, el auténtico protagonista del stand Iveco es el Trakker, propuesto en las versiones tractoras ADN720T50T/P 6x4, con el cambio automatizado Eurotronic de 16 velocidades, y chasis-cabina ADN380T45W 6x6 y ADN410T45 8x4, ambos con cambio manual de 16 velocidades. También se expone el Trakker AD380T45W, que ha participado en la expedición Overland 12, carrozado con caja-taller realizada por la empresa Sperotto.

Al lado del Trakker, en el área de exposición Iveco, está el ECODAILY 4x4, en las versiones 55S17W con caja basculante Onnicar y 35S17W con doble cabina. En cambio, en el stand de CNH se expone un ECODAILY 35C14K "Kipper" 4x2 con caja basculante del carrocerero Cantoni.

La amplia gama media Eurocargo está representada en Verona por el robusto 4x4 ML150E25WS.

Por último, la marca Astra expone cinco modelos en el Samoter 2011: un dumper de la serie ADT 6x6 (con capacidad de carga de hasta 36 t) y un RD 40 4x2 carrozados con caja y dos chasis-cabina Astra HD8 4 ejes, uno carrozado con hormigonera y el segundo en versión camión; por último, se expone una tractora Astra HHD8 6x6, vehículo con GCM de hasta 120 t, apto para las misiones más duras.

El Grupo Fiat Industrial, dentro de su área de exposición del Samoter, ha preparado una amplia superficie dedicada a las pruebas dinámicas, además de un auténtico Campo de Pruebas – situado a menos de 3 km del área de exposición y conectado con un servicio lanzadera – totalmente dedicado a la marca Astra.

Se trata de dos zonas dedicadas en su totalidad a la demostración de las excelentes prestaciones, en condiciones extremas, de los vehículos todoterreno, sinónimo de excelencia tecnológica y funcionamiento económico.



TRAKKER: CUALQUIER TRABAJO ES POSIBLE

El Trakker es el vehículo por excelencia para misiones en canteras, dadas sus consolidadas cualidades de robustez y fiabilidad, además de una gama que brinda soluciones para cualquier necesidad. Un vehículo de trabajo funcional y seguro, diseñado para afrontar con sencillez incluso las situaciones más difíciles: desde el transporte de material en canteras hasta el transporte de hormigón, desde el uso como quitanieves hasta los transportes excepcionales.

La amplia gama Trakker permite que el cliente personalice el vehículo para cualquier misión específica con versiones tractoras y chasis-cabina en las configuraciones 4x2, 4x4, 6x4 y 6x6 y 8x4 y 8x8 sólo para los chasis-cabina. También resulta muy amplia la oferta de MMA para los chasis-cabina de 18 a 32 t y de 20 a 40 t para los vehículos de obra, para las tractoras GCM de 44 t (uso legal) a 56 t (vehículo de obras).

La relación entre Trakker y el robusto camión de carretera Stralis se pone de relieve en el uso de las cabinas Active Day (AD) y Active Time (AT), caracterizadas por la calan-

dra diseñada en coherencia con el “family feeling” de los robustos Iveco.

El modelo AD tiene cabina corta con techo bajo, mientras el modelo AT es con cabina larga para misiones que requieren que el conductor pase la noche a bordo y está disponible con techo bajo o alto.

La calidad de vida a bordo, típica de una cabina de carretera, está realizada con soluciones técnicas y materiales específicos para el mundo de las canteras/obras. El confort de su interior está garantizado por el óptimo aislamiento acústico, una pantalla multifuncional central de visibilidad elevada, un salpicadero con materiales anti-arañazos, un sistema de climatización de alto rendimiento y un sistema neumático de ajuste del volante. Asimismo, los mandos en el volante para el freno motor a descompresión, el retardador hidráulico, la radio, el cruise control y el selector de marchas del cambio automatizado EuroTronic garantizan el máximo confort de conducción. El tercer asiento del

TRAKKER: CUALQUIER TRABAJO ES POSIBLE

pasajero está disponible como opción.

El acceso a la cabina se efectúa mediante tres peldaños, el primero de ellos flexible y realizado en plástico testado bajo las condiciones más severas. El parachoques de acero está compuesto por tres partes independientes para que una posible reparación resulte más sencilla y económica.

El robusto bastidor de largueros de doble cuello de botella, con sección en C de acero especial de hasta 10 mm de grosor, garantiza una gran capacidad de carga, mientras los pasos varían desde 3200 a 5820 mm.

La facilidad para carrozarlo está garantizada por la “expansion module” (módulo dedicado a la programación para los carroceros) y por la preinstalación para la aplicación de TDF (Tomas de Fuerza), que incluye las conexiones y respectivos mandos eléctricos en el cuadro de instrumentos que, junto con la “expansion module”, permiten controlar y programar hasta tres tomas de fuerza de manera independiente. Tanto en el interior de la cabina como en el bastidor hay conexiones eléctricas para los carroceros.

Las motorizaciones disponibles son dos, articuladas sobre cuatro calibraciones de potencia: el Cursor 8 de 360 CV (265 kW) y el Cursor 13 de 410, 450 y 500 CV (302, 332 y 368 kW); el primero es un 6 cilindros de 7,8 litros de cilindrada, mientras el segundo es también un 6 cilindros, pero de 12,9 litros de cilindrada.

Los motores se caracterizan por un par elevado y constante que permite al vehículo superar cualquier obstáculo: hasta 2300 Nm de 1000 a 1525 rpm.

Además, los motores Cursor cumplen y superan las normas europeas más severas acerca de la salvaguarda del medio ambiente y garantizan consumos bajos y largos intervalos de mantenimiento gracias a la tecnología SCR.

Toda la cadena cinemática es específica para las misiones más comprometidas. Resulta muy amplia la selección de cambios con tres modelos manuales de 16 velocidades ZF a los que se añaden los automatizados EuroTronic de 12 y 16 velocidades, ambos con modalidad todoterreno para un par y una potencia mayores en el arranque.

Los ejes están provistos de frenos de disco, mientras que los ejes motor y los puentes están equipados con frenos de tambor para garantizar una excelente maniobrabilidad todoterreno. La combinación con barras estabilizadoras garantiza una estabilidad elevada del vehículo incluso en condiciones de uso todoterreno particularmente duras y en presencia de centros de gravedad altos.

También resulta muy amplia la selección de suspensiones entre parabólicas, semi-elípticas y neumáticas en combinaciones varias para optimizar siempre las exigencias del cliente.

La misión con cambio automatizado se ofrece desde hace más de 14 años, y se ha mejorado continuamente con la introducción de nuevas tecnologías y una integración cada día más optimizada con el vehículo. Así pues, puede afirmarse que la flexibilidad del sistema y las altas prestaciones alcanzadas representan la solución ideal incluso en los recorridos todoterreno más exigentes.

Iveco Trakker está disponible con el cambio automatizado

EuroTronic de 16 relaciones, la transmisión más adecuada para quien usa el vehículo preferentemente en canteras o en misiones duras, donde una velocidad más marca la diferencia.

El cambio automatizado EuroTronic no está sincronizado en las 4 marchas básicas, es compacto y robusto con sus dos ejes secundarios, y es unos 70 kg más ligero que un cambio manual Ecosplit (luego garantiza más carga útil). Con un par elevado de hasta 2600 Nm, es capaz de transmitir toda la potencia del motor incluso en las situaciones más críticas.

La centralita electrónica integrada y protegida en el interior del cambio se mantiene constantemente en contacto a través de la línea CAN con todas las centralitas y sensores del Trakker y establece la estrategia de marcha dependiendo del estilo de conducción del conductor, de la conformación del terreno y de la carga del vehículo, a fin de disponer siempre de la marcha apropiada en cualquier

TRAKKER: CUALQUIER TRABAJO ES POSIBLE

situación. Si el imprevisto está al acecho, basta un sencillo gesto para disponer de toda la potencia en una fracción de segundo.

Los software se han mejorado para contar con la máxima sensibilidad en las maniobras, incluso con pendientes fuertes, y para permitir acoplar la velocidad correcta en cualquier situación, incluso en los descensos más exigentes. En cualquier momento se puede conmutar el sistema, pulsando una tecla, en la función semi-automática. Así pues, el conductor tiene la posibilidad de cambiar la marcha manteniendo siempre la máxima agilidad de conducción, en los vadeos más traicioneros o en los trayectos por carretera más exigentes, con pendientes fuertes y cargas elevadas. Esto le permite concentrarse totalmente en la conducción y, mediante la pantalla incorporada en el salpicadero, mantenerse siempre informado sobre el estado del vehículo. También la ergonomía es excelente, porque la palanca del mando manual (la misma del retardador) está a la derecha del volante y se acciona sin soltar las manos.

Los cambios EuroTronic brindan dos posibilidades de elección para la marcha atrás, pudiendo seleccionar la más indicada para una situación concreta y tener la certeza de efectuar desplazamientos milimétricos, indispensables en situaciones de poco espacio.

Los cambios automatizados EuroTronic cuentan con mando electrónico del embrague, con selección automática de la relación ideal, que impide que el motor se sobrerrevolucione, y reduce el desgaste del embrague, los consumos y el ruido. EuroTronic garantiza que el motor “trabaje” siempre en las zonas en las que el consumo de carburante es más bajo.

En la siguiente ficha técnica se muestran las principales diferencias entre los dos cambios.

Se expone un segundo modelo de Trakker AD380T45W que ha participado en la reciente expedición Overland 12 en África, carrozado con una caja-taller Sperotto.





ECODAILY 4X4: EL TODO TERRENO FUERTE POR NATURALEZA

El ECODaily 4x4 es un vehículo de características especiales y altamente profesionales destinado a todas las misiones que requieren un todoterreno preparado para todo: Protección Civil, canteras, construcción y mantenimiento, sobre todo a cotas altas, bomberos, quitanieves y vehículos municipales.

Son cuatro los modelos 4x4 con dos MMA de 3,5 y 5,5 t y dos cabinas, de dos y cuatro puertas para 3 ó 6+1 plazas.

Uno de los puntos de fuerza es el bastidor de largueros en C, típico desde siempre en la gama ECODAILY, que facilita el carrozado y garantiza la robustez en cualquier tipo de misión. La estructura hueca de la sección anterior asegura un armazón robusto, capaz de soportar los fuertes esfuerzos que impone el uso en las situaciones todoterreno más extremas. Hay disponibles dos distancias entre ejes de 3050 y 3400 mm.

La cabina retoma el “family feeling” ECODAILY, pero

está elevada respecto al bastidor para evitar impedimentos en la zona de las suspensiones, mientras que los estribos facilitan su acceso. Es característico el parachoques delantero donde se alojan los faros antiniebla y las luces de cruce.

Además de los retrovisores gran angular montados en el lado de la cabina, el ECODAILY 4x4 también cuenta con un retrovisor de proximidad en el lado del pasajero, que permite al conductor ver posibles obstáculos en este ángulo muerto. Los retrovisores están disponibles con brazos cortos, aptos para vehículos de 2,20 metros de anchura, o con brazos largos para vehículos de hasta 2,35 metros de anchura. Los indicadores de dirección están encajados en la semi-tapa de los retrovisores.

En la parte posterior del bastidor hay una barra anti-empotramiento que protege los vehículos en caso de colisión trasera. A fin de no comprometer las prestaciones

ECODAILY 4X4: EL TODO TERRENO FUERTE POR NATURALEZA

todoterreno, la barra de protección puede levantarse.

En el interior, se dispone del confort de un vehículo de carretera con cómodos asideros para subir y bajar más fácilmente de la cabina. Los interruptores de los bloqueos diferenciales y los mandos de la caja de reenvío se sitúan al alcance de la mano del conductor, al igual que los vanos para guardar documentos y otros objetos.

El equipamiento de serie incluye un asiento monoplaza para el conductor, con tres posiciones de ajuste, y un asiento doble para los pasajeros. También hay disponibles otras opciones para una mayor comodidad, como los asientos calefactados y/o con suspensión para el conductor, también disponibles para la opción asiento individual lado pasajero.

ECODAILY 4x4 monta un motor de 3,0 litros homologado EEV con tecnología de recirculación de los gases

de escape (EGR) y filtro antipartículas (DPF) de serie. Se trata de un cuatro cilindros y 16 válvulas, con turbocompresor de doble etapa e inyección common rail de alta presión. La potencia máxima es de 170 CV (125 kW) de 2990 a 3500 rpm, el par máximo de 400 Nm de 1250 a 3000 rpm.

La transmisión FPT 2840.6 de seis velocidades está conectada al distribuidor central que garantiza una tracción integral permanente. El distribuidor central se equipa con un bloqueo que puede ser activado por el conductor, que permite distribuir el 50% de la fuerza motriz al eje delantero y otro tanto al trasero, mientras que, en condiciones normales, la distribución es del 32% al eje delantero y 68% al trasero.

Todos los modelos utilizan una ballesta de 3 hojas para el eje delantero y una ballesta de 3 ó 4 hojas para el

trasero, para los modelos 3,5 t y 5,5 t respectivamente. Los amortiguadores hidráulicos están presentes delante y detrás, y las barras estabilizadoras de las suspensiones llevan a cabo una función antibalanceo. Las versiones de 3,5 t pueden solicitarse, bajo pedido, con el sistema de suspensiones de 5,5 t para condiciones de servicio exigente.

El sistema de frenos es el mismo para las versiones de 3,5 t y 5,5 t, con frenos de disco para el eje delantero y frenos de tambor para el trasero. El sistema de antibloqueo de frenos (ABS), de serie en las versiones de 5,5 t y opcional en las versiones de 3,5 t, garantiza la distribución electrónica de la fuerza de frenado con el bloqueo de los diferenciales desactivado. El sistema ABS es desactivado automáticamente cuando se usan los bloqueos de los diferenciales.

Completa la gama la versión de doble cabina, solución que permite transportar a una cuadrilla completa (seis personas más conductor) al puesto de trabajo, además del material necesario. Provisto de un motor FPT Industrial de 3 litros con turbocompresor de doble etapa que desarrolla una potencia máxima de 170 CV, con un recorrido que va de 2990 a 3500 rpm, capaz de ofrecer la flexibilidad y la fiabilidad necesaria para un uso todoterreno, siempre garantizando el máximo de las prestaciones.

EUROCARGO 4X4: EL MEJOR DE LA CLASE, TAMBIÉN EN CANTERAS

Desde su lanzamiento, producido en 1991, Eurocargo es el punto de referencia indiscutible del mercado europeo, con una posición de liderazgo en el segmento de las 6 a las 18 t de MMA. La oferta 4x4 se articula en cuatro modelos disponibles con tres motorizaciones y dos MMA de 11,5 y 15 t.

Las misiones son parecidas a las de ECODAILY, pero con una capacidad mayor y mayores dimensiones. Así pues, es el vehículo ideal para usos como el tendido y mantenimiento de líneas eléctricas, quitanieves, servicios de Guardia Forestal y de Protección Civil.

La cabina, en versión corta, respecto a las de carretera, cuenta con una protección del radiador contra los impactos; el parachoques es de acero y está provisto de serie con una rejilla de protección de los faros y una argolla de maniobra delantera. Para limpiar el barro del parabrisas hay un peldaño frontal, mientras que el peldaño más bajo, para acceder a la cabina, puede plegarse para poder superar posibles obstáculos sin daños.

El confort interior es óptimo: las tapicerías son lavables y resistentes, el asiento del conductor es ergonómico y el volante puede regularse en altura e inclinación con todos los mandos al alcance de la mano.

El motor es el Tector 6 cilindros de 6 litros en las potencias de 217, 251 y 279 CV (160, 185 y 205 kW) Euro 5 con sistema SCR. El cambio es manual de 6 velocidades con posible toma de fuerza integrada. Hay cuatro distancias entre ejes: de 3240 a 4150 mm. Tanto para los modelos de ruedas individuales como para los de ruedas gemelas, las suspensiones son parabólicas con la posibilidad de montar las semi-elípticas.

Los selectores de la reductora y de bloqueo de los diferenciales se encuentran en una consola entre los dos asientos y permiten engranar las marchas cortas y el distribuidor, que distribuye la potencia uniformemente al 50% entre los dos ejes, que de lo contrario sería del 33% para el eje delantero y 67% para el trasero.

Los frenos son de tambor en los dos ejes con ABS.





LOS MODELOS KIPPER

La oferta Iveco todoterreno se completa para los usos en cantera con los modelos K, es decir con los modelos “Kipper”, que aún en la configuración 4x2, presentan soluciones para las actividades más exigentes.

ECODAILY K lleva de serie el bloqueo del diferencial trasero, la toma de fuerza en el cambio, la suspensión trasera reforzada con ballestas adicionales y el protector para el cárter motor.

Eurocargo K lleva de serie el bloqueo del diferencial trasero, el protector del radiador, el filtro de aire y el snorkel retro cabina, suspensiones reforzadas e interiores de fácil lavado.

Por último, también el robusto Stralis está disponible en la versión 4x2 K chasis-cabina con el bloqueo del diferencial trasero, el parachoques de chapa, la barra antiempotramiento trasera con pilotos elevados y los interiores de fácil lavado. También cabe recordar para estas misiones las tractoras Stralis 4x2 en la versión HR

(Hub Reduction, reducción en los cubos) con puente trasero de doble reducción y las tractoras 6x4 TZ/P con suspensión neumática trasera.

ASTRA: EL PROFESIONAL DE LAS CANTERAS

La marca Astra expone, en un área que ronda los 800 m², cinco de los vehículos más representativos de toda la gama: dos camiones HD8, un 84.48 carrozado con hormigonera y un 88.48 con bastidor, una tractora excepcional HHD 6x6, un Dumper articulado ADT30 D provisto de una nueva suspensión delantera y el novísimo Dumper rígido RD40, renovado desde el punto de vista estilístico y tecnológico, que se presenta en el Samoter 2011 como primicia mundial.

Se exponen otros vehículos de la serie HD8 en los stand de algunos carroceros que participan en la Feria.

Siendo ya una tradición, Astra brinda a sus Clientes la posibilidad de probar los vehículos HD8 y un dumper articulado ADT en su Campo de Pruebas, situado a menos de 3 km de la zona de exposición. Un servicio de lanzadera ofrecido por Astra, conecta el interior de la Feria con el Campo de Pruebas.





VEHÍCULOS HD8 PARA SUPERAR CUALQUIER LÍMITE

De dos, tres o cuatro ejes, con tracción simple o integral, con homologación para pesos legales o para pesos excepcionales, los vehículos Astra HD8 con motores Cursor con control electrónico representan lo máximo en especialización de vehículos para trabajos en la obra y distribución pesada. Diseñados y realizados para responder a usos especialmente duros tanto en carretera como todoterreno, los vehículos Astra garantizan la máxima resistencia y una gran movilidad sobre cualquier tipo de terreno. Una conducción confortable, un amplio acristalamiento para una mejor visibilidad y un diseño actual y agresivo con una gran personalidad, son algunos de los elementos distintivos que junto con las reconocidas características de resistencia del bastidor y las prestaciones de los motores Cursor, hacen del HD8 el socio ideal. Las características de estos vehículos, versátiles y robustos al mismo tiempo, y las posibilidades prácticamente ilimitadas de personalización permiten adaptar el vehículo a cualquier necesidad de transporte y de tra-

bajo en la obra, en cualquier parte del mundo, desde el sector de canteras/obras hasta el de la construcción, pasando por los transportes especiales y el sector Oil & Gas.

La cabina

Gracias a la ya comprobada geometría de las suspensiones mecánicas de la cabina, los vehículos de la serie HD8 ofrecen al conductor un confort de marcha realmente excelente. La posibilidad de ajustar la precarga de los muelles con cinco posiciones diferentes siempre permite garantizar la mejor respuesta a los distintos tipos de recorrido y de firme que afronta el vehículo.

El interior de la cabina cuenta con soluciones orientadas a mejorar la habitabilidad y el confort de marcha. El acceso al habitáculo se ve facilitado por la apertura a 90° de la puerta y la arquitectura electrónica que, a través del Sistema Multiplex y la pantalla multifunción, permite aunar las necesidades de diagnóstico y la necesidad de

VEHÍCULOS HD8 PARA SUPERAR CUALQUIER LÍMITE

mantener alta la fiabilidad, limitando el número total de centralitas.

El ambiente de trabajo es confortable en cualquier condición climática, gracias al potente sistema de ventilación y calefacción; también se prima la racionalidad seleccionando materiales y tapicerías con un mantenimiento sencillo y de fácil limpieza.

El salpicadero rebajado y lineal y los grandes visores laterales en las puertas permiten afrontar con seguridad tanto trayectos todoterreno como el tráfico urbano. Para asumir la posición ideal de conducción, la columna de dirección ajusta neumáticamente su altura e inclinación. De conformidad con las nuevas normas de homologación, los vehículos están provistos de otro retrovisor en el exterior de la cabina que reduce al mínimo los ángulos muertos de visibilidad para el conductor.

Propulsión

Los motores Cursor de 8 y 13 litros con inyectores, bomba de control electrónico y árbol de levas en ca-

beza, dadas las excepcionales características de par a los distintos regímenes y al freno motor, garantizan a los HD8 elasticidad de marcha y una considerable potencia de frenado, características fundamentales para el uso en las obras.

La cadena cinemática se ha estudiado para los trabajos más duros y comprometidos: Astra brinda una amplia posibilidad de elección entre cambios mecánicos (ZF de 16 velocidades), automatizados tipo Astronic de 16 velocidades y automáticos, para un rendimiento máximo del motor en el arranque y una tracción óptima sobre cualquier tipo de terreno.

Según la dureza de los trabajos que debe afrontar el vehículo, Astra contempla la posibilidad de equipar los vehículos con ejes y ejes motor delanteros para 8, 8,5 y 9 toneladas, llegando incluso a ofrecer una versión reforzada con capacidad para 10 toneladas en los ejes motor de los modelos 6x6 y 8x6 destinada a usos especialmente duros, sobre firmes poco compactos o blandos, tales como arena o barro; o bien con carrozados

especiales, con cargas concentradas en el eje delantero como cabrestantes, grúas, estructuras para la perforación y otros más.

El bastidor

El bastidor Astra representa el auténtico punto fuerte de los vehículos HD8: construido en acero especial de altísima resistencia y elevado límite elástico, está compuesto por dos largueros planos y paralelos en toda su longitud, con sección en C (320 x 90 x 10 mm) y unidos entre sí por travesaños.

Con la resistencia al momento flector más elevada (R.B.M. - Rail Bending Moment) entre los vehículos de la competencia, el bastidor Astra es famoso por la capacidad de soportar cargas pesadas en cualquier tipo de terreno, reduciendo al máximo el estrés de torsión y asegurando una gran estabilidad incluso con centros de gravedad muy altos. La elevada "limpieza" de la estructura, que por su robustez no requiere de refuerzos, permite a los carroceros un montaje sencillo y rápido de cualquier superestructura.

Los soportes de las ballestas y los hombros del carro de fundición, diseñados con coeficientes de seguridad muy elevados, hacen que sea posible alcanzar niveles de calidad que se sitúan en lo más alto de la categoría.

Las suspensiones

Los vehículos de la gama HD8 están equipados con ballestas de tipo parabólico montadas en los ejes delanteros y traseros, para mejorar el confort y el silencio. Para equipamientos especiales con centros de gravedad muy altos y uso en condiciones exigentes, también están disponibles como opcional las ballestas semi-elípticas.

Los carrozados

Se pueden realizar los equipamientos más exigentes, dadas las características estructurales del bastidor "extra duro" y la nueva electrónica. La adopción del sistema Multiplex permite a los carroceros controlar el régimen de revoluciones del motor para mejorar la extracción de potencia de las distintas tomas de fuerza. Una gran versatilidad capaz de satisfacer cualquier necesidad de uso.

HHD: IDEAL PARA TRABAJOS MUY EXIGENTES

El modelo HHD (Heavy Heavy Duty), diseñado específicamente con soluciones técnicas sobredimensionadas, es la respuesta de Astra para afrontar situaciones en las que las condiciones normales de capacidad y de terreno ceden su lugar a las dunas del desierto, a los fríos inviernos siberianos y a condiciones de carga extremas.

El nuevo modelo Astra HHD8 disfruta plenamente del diseño y los principales componentes de la serie Astra HD8 y representa lo máximo en el sector petrolero y el transporte pesado en general, puesto que la finalidad de toda la investigación y las soluciones diseñadas es asegurar la fiabilidad y la capacidad de afrontar usos muy exigentes.

Por tanto, las características especiales de estos vehículos son la elevada potencia y la robustez de los siguientes componentes específicos:

- Ejes de alta resistencia certificados para asegurar capacidades con una MMA de hasta 50.000 kg (10.000 kg en el eje delantero y 40.000 kg en el tándem trasero) a una velocidad de 70 km/h en la versión camión y una GCM que puede superar las 250 toneladas con el vehículo equipado con convertidor de par WSK 440.
- Ballestas parabólicas reforzadas delanteras y traseras.
- Sistema de dirección sobredimensionado.
- Neumáticos 14.00 R20 gemelos en las ruedas traseras, específicos para el movimiento de tierra, que hacen que sea posible mantener una velocidad máxima de 70 km/h.



EL DUMPER ARTICULADO PARA UNA MOVILIDAD SIN LÍMITES

En el stand también se expone un dumper articulado 6x6 ADT30D.

Fuerza, potencia, resistencia y movilidad, las características distintivas de los vehículos Astra encuentran en la gama ADT su máxima expresión. Los dumper articulados se distinguen por su insuperable adherencia y motricidad en los terrenos más difíciles y por la agilidad operativa incluso en los lugares más impracticables, siempre con una gran maniobrabilidad, estabilidad y confort.

La gama actual está compuesta por 4 modelos: ADT 25D, 30D, 35D, 40D, con 23, 28, 31,5 y 36 toneladas respectivamente de capacidad. Todos los modelos están equipados con motores Cursor de 320 a 460 CV y con transmisión automática con modalidad de selección Eco-Power.

La caja basculante se acciona con dos cilindros hidráulicos multietapa de doble efecto, situados (exclusiva Astra) en el interior de los largueros, en una posición

totalmente protegida. Hablando siempre de cajas (cuya capacidad máxima varía de 14,5 a 22 m³) debe destacarse otra característica exclusiva: dada la geometría del carro trasero, articulado debajo de los largueros del bastidor en lugar de en el exterior, el bastidor resulta mucho más largo de lo habitual, lo que representa la mejor garantía de resistencia elevada a las torsiones, de estabilidad del vehículo y de buen posicionamiento y basculación de la caja.

El modelo expuesto en el stand cuenta con un sistema de suspensión delantera con puente tipo rígido conectado al cambio mediante un árbol de transmisión y al bastidor mediante un A-Frame que también se caracteriza por un confort incrementado de marcha, debido también a la sencillez estructural y a los tiempos de mantenimiento reducidos en aras a la productividad de la máquina.

Otro punto de fuerza del dumper articulado Astra es la cabina, proyectada según las especificaciones ROPS (Roll Over Protective Structure - Estructura protectora contra vuelcos)/FOPS (Falling Objects Protective Structure

- Estructura protectora contra la caída de objetos) y diseñada alrededor del operario con una atención especial al confort de marcha y a la visibilidad. Los instrumentos con sistema electrónico hacen que sea posible monitorizar totalmente el vehículo a través de una pantalla multifunción de alta definición con un diseño moderno para controlar, en tiempo real, las funcionalidades del vehículo y seguir un mantenimiento programado cuidadoso.

Tratándose de vehículos cuya productividad debe estar garantizada al máximo nivel, todas las soluciones tecnológicas empleadas reducen los tiempos de intervención para el mantenimiento ordinario y extraordinario: la apertura del capó está accionada eléctricamente para facilitar las operaciones de control y mantenimiento. También los guardabarros de las ruedas delanteras se abren del todo, como si fueran unas grandes alas, para garantizar el mejor acceso posible a las partes mecánicas situadas debajo de la cabina, que a su vez bascula sobre el lado izquierdo hasta 53°.

La gama ADT contempla numerosas oportunidades de personalización dependiendo de las necesidades, como por ejemplo distintos tipos de caja: reforzada, para transportar rocas, o calefactada para poder descargar el material con facilidad en caso de climas particularmente fríos. También está disponible una versión camión del modelo ADT30 para carrozados especiales, tales como cisternas o plataformas para el transporte de troncos o también esparcidores de cal.

UN DUMPER RÍGIDO COMO PRIMICIA MUNDIAL

Como primicia mundial, se expone en el stand el nuevo dumper rígido RD40, perfectamente integrado y en consonancia con el resto de la gama de dumper rígidos tanto en aspecto, en particular se ha renovado completamente la cabina, como por las soluciones tecnológicas adoptadas. El resultado confirma la gran fiabilidad y resistencia del producto además de prestaciones extraordinarias, seguridad y confort operativo para el conductor. Las novedades del modelo expuesto en el stand se ven inmediatamente en el diseño renovado, que acompaña al “family feeling” de la gama con líneas más redondeadas y agradables.

La cabina, situada a la izquierda, cumple estrictamente con las normativas ROPS/FOPS, está realizada en acero y presenta un amplio acristalamiento que se extiende a la parte inferior de la puerta para una mejor visibilidad. También el interior de la cabina presenta soluciones innovadoras en las que se imprime el sello de la máxima

seguridad y el confort operativo. Se trata de una cabina espaciosa completamente presurizada y aislada desde el punto de vista acústico y térmico, donde no resulta difícil encontrar la posición de conducción ideal gracias al asiento con regulación universal provisto de suspensión neumática.

Todos los instrumentos están colocados de manera ergonómica alrededor del operario y se utilizan con facilidad. El nuevo “cluster”, común a toda la gama, se distingue por la cantidad y lo completo de la información gestionada a través del sistema multiplex con tres áreas de memoria dedicadas al motor, al cambio y al vehículo, que hacen que sea posible el control, en tiempo real, de las funcionalidades del mismo.

El bastidor está realizado en acero de alta resistencia con dos largueros huecos y un elemento central en anillo también hueco, que asegura la máxima resistencia a la torsión y flexión, contribuyendo al confort de marcha.

El sistema de suspensiones delantera y trasera también está estudiado para asegurar el máximo confort de marcha para el conductor: ruedas independientes direccionales, cilindros óleo-neumáticos en la parte delantera y horquilla con barra Panhard en la parte trasera, para asegurar amplios giros sobre los terrenos más irregulares, mientras los dos cilindros óleo-neumáticos situados detrás del eje aseguran una óptima absorción de los esfuerzos verticales.

La caja está realizada en acero de alta resistencia y se acciona mediante dos cilindros hidráulicos telescópicos de efecto sencillo de tres elevaciones. El vehículo especialmente compacto, además de resaltar sus cualidades de maniobrabilidad, también ha posibilitado aumentar la cubicación de la caja, que ahora alcanza un máximo de 25,2 m³.

Otra novedad importante respecto al Dumper RD40 es el nuevo sistema de conexión de la rueda a los cubos y

al puente trasero que reemplaza el anclaje cónico, facilitando considerablemente las actividades de montaje de las ruedas en caso de intervenciones de reparación/mantenimiento.

La gama actual de los dumper rígidos Astra contempla cuatro modelos, RD28, RD32, RD40 y RD50 con capacidades de 28, 32, 40 y 50 toneladas respectivamente. Todos los modelos están equipados con motores Cursor de 350 a 500CV, excepto el RD50, el único modelo con motor Deutz de 680CV. La transmisión es automática con modalidad Eco-Power con retardador integrado (de serie u opcional según el modelo).

También la gama RD brinda varias oportunidades de personalización a través de una amplia selección de opcionales y de cajas disponibles dependiendo de la misión del vehículo.

LOS SERVICIOS IVECO PARA EL CLIENTE

Un año más Iveco Customer Service está presente en la zona de exposición con su gama de servicios post-venta, en concreto:

Easy Skite.

Un nuevo equipo de diagnosis avanzada que, utilizando la tecnología de la endoscopia, hace que sea posible visionar y diagnosticar con rapidez y precisión. De ahora en adelante, para poder realizar una diagnosis, ya no será necesario desmontar catalizadores, puentes, ejes, cambios ni motores. Asimismo, es posible conectarse a distancia con el Centro Experto Técnico C.E.T. de Iveco en Turín, para tener acceso a la información técnica especializada de los técnicos Iveco y reducir al mínimo el tiempo de reparación del vehículo.

Catálogo de equipos. Iveco Customer Service ha realizado un catálogo de equipos dedicado a los talleres Iveco, disponible en la actualidad para Italia y en poco tiempo para el resto de países. De esta manera, se per-

sigue el objetivo de un servicio post-venta de gran calidad también a través de la selección de un moderno equipamiento específico de taller. Para ello, se han seleccionado nuevos proveedores elegidos en función de sus características de fiabilidad e innovación tecnológica.

Showbook edición 2011. La edición 2011 del catálogo de accesorios está disponible en toda la red de concesionarios y talleres autorizados Iveco. En su interior, se describe la oferta de accesorios de la línea Iveco Shop, desarrollada en exclusiva para clientes Iveco, a fin de transformar el vehículo en algo único. Showbook 2011 es una útil herramienta de venta y comunicación que consta de unas 150 páginas divididas en 5 secciones: accesorios para exterior, accesorios para interior, seguridad, confort y alta tecnología. Todos los productos se han diseñado para brindar la máxima calidad, combinando diseño vanguardista, innovación tecnológica y seguridad.

Assistance Non Stop. El personal de Customer Center Iveco está presente en el salón para explicar las modalidades de asistencia en carretera que la compañía asegura a sus clientes 24 horas al día, los 365 días del año, en todo el territorio europeo.

El personal cualificado de Iveco Customer Service está a su disposición en el stand para responder a todas las preguntas acerca de los servicios, los accesorios y los recambios, con la ayuda del i-Pad y de aplicaciones especiales para sus clientes. Como es habitual, en el área exterior está presente el Loft Truck Origin 100% Iveco para ofrecer a los clientes información sobre las últimas campañas comerciales y las novedades de los servicios post-venta.

IVECO

Iveco, empresa del Grupo Fiat Industrial, diseña, construye y comercializa una amplia gama de vehículos comerciales ligeros, medios y pesados, vehículos para canteras/obras, autobuses urbanos e interurbanos y vehículos especiales para aplicaciones contra incendios, misiones todoterreno, defensa y protección civil.

Con aproximadamente 25.000 empleados, Iveco produce en 23 plantas ubicadas en 10 países del mundo, con tecnologías de excelencia desarrolladas en 6 centros de investigación. Además de Europa, la compañía está presente en China, Rusia, Australia y América Latina. Unos 5.000 puntos de venta y asistencia en más de 160 países dan soporte en todas las áreas geográficas en las que hay un vehículo Iveco trabajando.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

TRAKKER - EUROTRONIC 16 MARCHAS

CAMBIO AUTOMATIZADO EUROTRONIC	ZF 16 AS 2630 TO
PAR MÁXIMO ADMISIBLE	2600 Nm
PESO EN SECO	~ 268 kg
CAPACIDAD DE ACEITE	~ 12 dm³
PESO ADICIONAL SI INCORPORA INTARDER ZF	~ 70 kg
VOLUMEN ADICIONAL DE ACEITE SI INCORPORA INTARDER ZF	~ 10 dm³

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	R2	R1
14.12	11.68	9.54	7.89	6.52	5.39	4.56	3.78	3.09	2.56	2.09	1.73	1.43	1.18	1.00	0.83	10.81	13.07

TRAKKER - EUROTRONIC 12 MARCHAS

CAMBIO AUTOMATIZADO EUROTRONIC	ZF 12 AS 2330 TO
PAR MÁXIMO ADMISIBLE	2300 Nm
PESO EN SECO	~ 249 kg
CAPACIDAD DE ACEITE	~ 11 dm³
PESO ADICIONAL SI INCORPORA INTARDER ZF	~ 70 kg
VOLUMEN ADICIONAL DE ACEITE SI INCORPORA INTARDER ZF	~ 10 dm³

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	R2	R1
12.33	9.59	7.44	5.78	4.57	3.55	2.70	2.10	1.63	1.27	1.00	0.78	8.88	11.41

TRAKKER AD380T45W - EEV

CABINA	Active Day
MOTOR	FPT Industrial Cursor 13, 6 cilindros en línea
CILINDRADA	12.880 cm³
POTENCIA MÁX.	450 CV (332 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.200 Nm (224 kgm) de 1.000 a 1.435 rpm
CAMBIO	Manual de 16 velocidades ZF 16S2220TO
CONFIGURACIÓN EJES	6x6
DISTANCIA ENTRE EJES	3.500 mm
SUSPENSIÓN	Parabólicas/semi-elípticas
MMA	33.000 kg
GCM	56.000 kg
TARA	10.240 kg

TRAKKER AD410T45 - EEV

CABINA	Active Day
MOTOR	FPT Cursor 13, 6 cilindros en línea
CILINDRADA	12.880 cm³
POTENCIA MÁX.	450 CV (332 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.200 Nm (224 kgm) de 1.000 a 1.435 rpm
CAMBIO	Manual de 16 velocidades ZF 16S2220TO
CONFIGURACIÓN EJES	8x4
DISTANCIA ENTRE EJES	4.250 mm
SUSPENSIÓN	Parabólicas/parabólicas
MMA	40.000 kg
GCM	56.000 kg
TARA	10.690 kg

TRAKKER AD720T50T/P - EEV

CABINA	Active Day
MOTOR	FPT Cursor 13, 6 cilindros en línea
CILINDRADA	12.880 cm³
POTENCIA MÁX.	500 CV (368 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.300 Nm (234 kgm) de 1.000 a 1.525 rpm
CAMBIO	Eurotronic 16AS 2630TO automatizado de 16 velocidades
CONFIGURACIÓN EJES	6x4
DISTANCIA ENTRE EJES	3.200 mm
SUSPENSIÓN	Parabólicas/neumáticas
MMA	33.000 kg
GCM	56.000 kg
TARA	9.640 kg

ECODAILY 55S17W 4X4 CAB

MOTOR	4 cilindros en línea, 16 válvulas - inyección directa con turbina de doble etapa (twin turbo) e intercooler
CILINDRADA	2.998 cm³
POTENCIA MÁX.	170 CV (125 kW) de 2.990 a 3.500 rpm
PAR MÁX.	400 Nm (40 kgm) de 1250 a 3000 rpm
CAMBIO	De 6 velocidades + reductora + ma (24+4 relaciones)
CONFIGURACIÓN EJES	4x4 - tracción integral permanente
DISTANCIA ENTRE EJES	3.400 mm
MMA	5.500 kg
TARA	2.545 kg

Carrozado con caja basculante Onnicar y excavadora CNH E10B

ECODAILY 35S17DW 4x4 cab

MOTOR	4 cilindros en línea, 16 válvulas - inyección directa con turbina de doble etapa (twin turbo) e intercooler
CILINDRADA	2.998 cm³
POTENCIA MÁX.	170 CV (125 kW) de 2.990 a 3.500 rpm
PAR MÁX.	400 Nm (40 kgm) de 1.250 a 3.000 rpm
CAMBIO	De 6 velocidades + reductora + ma (24+4 relaciones)
CONFIGURACIÓN EJES	4x4 - tracción integral permanente
DISTANCIA ENTRE EJES	3.400 mm
MMA	3.500 kg
TARA	2.740 kg

El vehículo está presentado como camión

EUROCARGO 4X4 ML150E25WS - EEV

CABINA	Corta
MOTOR	FPT Industrial Tector, 6 cilindros en línea
CILINDRADA	5.880 cm³
POTENCIA MÁX.	251 CV (185 kW) a 2.700 rpm
PAR MÁX.	850 Nm (87 kgm), 1.250 a 2.100 rpm
CAMBIO	6 velocidades tipo ZF 6S800
CONFIGURACIÓN EJES	4x4
DISTANCIA ENTRE EJES	3.690 mm
SUSPENSIONES	Parabólicas/parabólicas
MMA	15.000 kg
GCM	26.000 kg
TARA	5.755 kg

ECODAILY 35C14K

MOTOR	4 cilindros en línea, 16 válvulas - inyección directa con turbocompresor de doble etapa (twin turbo) e intercooler
CILINDRADA	2.998 cm³
POTENCIA MÁX.	140 CV (103 kW) de 2.810 a 3.500 rpm
PAR MÁX.	350 Nm (35 kgm) de 1.250 a 2.810 rpm
CAMBIO	Manual de 6 velocidades FPT 2840.6
CONFIGURACIÓN EJES	4x2
DISTANCIA ENTRE EJES	3.000 mm
MMA	3.500 kg
TARA	1.925 kg

Equipamiento: caja basculante Cantoni

CAMIÓN CON HORMIGONERA CIFA 12MC HD8 84.48 - EURO 5 8X4

MOTOR	FPT - Cursor 13
CILINDRADA	12.882 cm³
POTENCIA MÁX.	480 CV (353 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.300 Nm de 1.000 a 1.440 rpm
CAMBIO	ZF16S2520TO
MMA - VEHÍCULO DE OBRA	40.000 kg
MMA LÍMITE TÉC.	50.000 kg

CAMIÓN HD8 88.48 - EURO 5 8X8

MOTOR	FPT - Cursor 13
CILINDRADA	12.882 cm³
POTENCIA MÁX.	480 CV (353 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.300 Nm de 1.000 a 1.440 rpm
CAMBIO	ZF16S2520TO
MMA	40.000 kg
MMA LÍMITE TÉC.	50.000 kg

TRACTORA EXCEPCIONAL HHD8 66.48 6X6

MOTOR	FPT - Cursor 13
CILINDRADA	12.882 cm³
POTENCIA MÁX.	480 CV (353 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.200 Nm de 1.000 a 1.440 rpm
CAMBIO	Automático Allison HD4700 o Idromec. con convertidor de par WSK 440
GCM	Más de 250 t (dependiendo de la configuración del vehículo)

DUMPER ARTICULADO ADT 30D - TIER 3 6X6

MOTOR	FPT - Cursor 10
CILINDRADA	10.300 cm³
POTENCIA MÁX.	353 CV (260 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	1.650 Nm a 1.140 rpm
TRANSMISIÓN	Ergopower ZF6WG260 Automática
CARGA ÚTIL	28.160 kg
MMA	50.730 kg
CAPACIDAD CAJA A RAS	13,7 m³
CAPACIDAD CAJA MÁXIMA	17,6 m³

NOVEDAD
RD 40 - TIER 3 4X2

MOTOR	FPT - Cursor 13
CILINDRADA	12.882 cm³
POTENCIA MÁX.	500 CV (368 kW) a 1.900 rpm
PAR MÁX.	2.200 Nm de 900 a 1.540 rpm
TRANSMISIÓN	Allison H 5610 AR Automática
CARGA ÚTIL	40.000 kg
MMA	70.000 kg
CAPACIDAD CAJA A RAS	20 m³
CAPACIDAD CAJA MÁXIMA	25,2 m³

PHOTO GALLERY

TRAKKER



A01



A02



A03



A04



A05



A10



A11



A12



A13



A14



A06



A07



A08



A09



A15



A16



A17



A18



A19

ECODAILY 4X4



B01



B02



B03



B04



B05



B06



B07



B08



B09



B10



B11



B12



B13

EUROCARGO 4X4



C01



C02



C03



C04



C05

EUROCARGO KIPPER



D01

ASTRA



E01



E02



E03



E04

LOGOS

ECOSTRALIS

F01

ECODAILY

F02

IVECO

F03

EUROCARGO

F04

TRAKKER

F05

IVECO
ASTRA

F06



F07