

SE LA PRESA DI FORZA CAMBIA ARIA

Aria nuova alla presa di forza. Omfb presenta Air-pack, il sistema per il comando pneumatico di innesto delle prese di forza omonime, con relativi deviatori. Cuore del sistema è il compressore con prestazioni di alto livello. Che garantisce una portata sempre superiore ai 10 litri minuto nell'intervallo di pressioni compreso tra 4,2 e 5,8 bar. Rispettivamente la pressione massima e mi-

nima di intervento in apertura e chiusura del pressostato. Air-pack ha l'accoppiamento di trasmissione diretto tra il motore (elettrico in corrente continua da 150 watt) e il pistone del compressore. Visto che l'intero circuito pneumatico, fino alle uscite d'aria verso le prese di forza e il deviatore pneumatico, è un moblock privo di raccorderia, le perdite interne al

compressore sono minime. Superata in laboratorio e sul campo la prova dei 100 mila cicli da 10 secondi in funzionamento continuativo giorno e notte, il sistema si può definire affidabile anche per utilizzi heavy duty. Ma c'è anche l'pv 9, sistema di azionamento della presa di forza a depressione. Si preleva la depressione dall'impianto del servofreno del veicolo e la si porta all'ingresso di un gruppo di elettrovalvole collegate al cilindro della presa di forza tramite un tubo di rilsan. Il dispositivo è azionato da un interruttore in cabina mentre si tiene premuto il pedale della frizione e l'innesto della presa di forza è segnalato da una spia luminosa.

Andrea Mariani

Il sistema di azionamento pneumatico Air-pack di Omfb.



to di vendite rispetto al 2001 di oltre il 6 per cento e, nei primi tre mesi del 2003, l'incremento continua su livelli maggiori». Cantoni si getta nella mischia delle vasche tonde con il modello Dune da 18 metri cubi da 4.300 chili di tara. Oltre a perfezionare anche nello stradale a cassa quadra la spondina posteriore. Che una volta chiusa blocca il portellone e aperta offre una ribaltina di prolunga «Che impedisce al carico di finire fra le ruote e gli organi del camion», spiega Bruno Cantoni.

Insomma la ridda di voci dà un secondo trimestre in calo. Ma i risultati del primo dovrebbero compensare ampiamente le perdite. Mauro Morosi della Minerva conferma «L'inizio dell'anno è andato meglio, il secondo ha una piccola flessione. Ma le previsioni non sono preoccupanti». È con questa speranza che si presenta il trailer tutto in lega da 9 metri di lunghezza, da 40 a 44 metri cubi, tutto in lega e «Sviluppato da gennaio 2003. Io porteremo

fino a 10,5 metri e 54 metri cubi di capacità con sospensioni ad aria oltre che idropneumatiche». spiega Morosi.

Quando si personalizza vuol dire che va male

«Abbiamo avuto ordini fino a luglio, ma se si inizia a fare mezzi troppo personalizzati vuol dire che il mercato va male. E si devono prendere commesse difficili, non da linea continua, pur di fare lavorare gli operai e non diminuire la produzione», dice Michele Flora della Zorzi. Casa che, comunque, dal 1999 veleggia nelle posizioni di alta classifica grazie al Millennium. Le versioni da 25 e 28 metri cubi sono le più vendute in assoluto, con spessori dell'acciaio di 4 millimetri. Ma la Zorzi arriva a 44 metri cubi, con spessori delle pareti da 3 a 10 millimetri, vasche in acciaio (Hb 400) antiusura a sezione quadra o poligonale. Senza tralasciare la versione light in lega o le casse quadre pallettizzabili.

ACERMI

A fianco, l'Ab 04 R2. Pesa 6.350 chili e trasporta fino a 63 metri cubi di materiale. Se monta l'antostorziante (versione Ab 04 R2 A) il peso sale di 150 chili.

ADANOLI

A destra nell'altra pagina, l'S 30 Pel 95 St da 60 metri cubi. Telaio e cassa (lunga 9 metri) sono in lega leggera. La tara è di 6.200 chili.



BARTOLETTI

A fianco, il telaio Pd 111 C (pesa 3.500 chili) si abbinava alla cassa in acciaio Silver Car S 7 Pt da 25 metri cubi (tara 6.200 chili).

URENZA

A destra, al centro, il semiricambio Le 44 3 Pt in acciaio. Pesa 6.500 chili.

CARDI

A destra, nell'altra pagina, il nuovo Escage con cassa in acciaio da 25 metri cubi. Pesa 7.000 chili.



CABINA

In lamiera, si ribalta di 57 gradi tramite martinetto idraulico a comando manuale. Il colore di serie è il bianco brillante. Per i colori optional a catalogo il supplemento è di 650 euro, 925 per gli speciali, 1.855 per i metallizzati e 2.130 per i metallizzati speciali. Di serie c'è la cabina corta Day. Per la lunga 'Sleeper' è richiesto un supplemento di 2.060 euro e di 5.495 per la Space: con altri 890 euro la cabina monta le sospensioni pneumatiche. Nella tabella, le misure, rilevate da **Vado e Torno**, sono in millimetri.

CABINA

	Day	Sleeper	Space
Altezza	1.620	1.620	2.230
Profondità	1.420	2.070	2.070
Larghezza	2.220		
Altezza sul tunnel	1.150	1.150	1.790
Larghezza tunnel	850		
Altezza pavimento	1.420		
Altezza 1° gradino	610		
Larghezza cuccetta	700	700	
Lunghezza cuccetta	1.980	1.980	
Larghezza porta	980		
Altezza porta	1.500		
Volume utile m³	4,6	6,6	9,4



ASSICURAZIONE

I minimi di garanzia sono di 775 mila euro per sinistro, 362 mila euro per danni a persone e 155 mila euro per danni a cose ed animali.

L'Rca per il conto terzi...

	I zona	II zona	III zona
A	5.347	4.813	3.743
B	5.364	4.826	3.753

...e per il conto proprio

	I zona	II zona	III zona
A	4.861	4.375	3.403
B	4.877	4.387	3.412

Legenda. A) Mezzo d'opera 4 assi. B) Mezzo d'opera 4 assi con carrellone. Le cifre sono relative ai massimali minimi di legge e comprendono le tasse, il contributo al servizio sanitario nazionale e il 2 per cento a copertura del rischio statico del rimorchio.

TASSA DI CIRCOLAZIONE

Si calcola in base al numero d'assi. Con l'omologazione mezzo d'opera è dovuto anche l'indennizzo usura strade, pari all'importo del bollo.

	4 mesi	8 mesi	12 mesi
A	464	927	1.349
B	660	1.320	1.860

Legenda. A) Mezzo d'opera 4 assi. B) Mezzo d'opera 4 assi con carrellone.

CON L'ABITO DA SERA

Così si presenta la Space. La cuccetta dietro i sedili e tutti i rivestimenti sono presi in blocco dagli stradali. Forse per i cava si poteva pensare a qualcosa di specifico e meno sporchevole.



LA CABINA

Compatta in apparenza

Sembra non eccedere in profondità. Ma c'è il trucco della gobba. Dentro, tanta qualità

A distanza di oltre 10 anni dalla sua prima apparizione alla Iaa di Hannover del 1992, la cabina dei Cf, resta una delle più belle e originali del panorama camionistico europeo.

Il muso stretto e i fianchi larghi hanno fatto scuola. Ammise la fonte di ispirazione la stessa Scania quando, a fine '95, presentò l'aggressiva e tuttora splendida cabina che veste la 'serie 4'. Si intuì l'imbeccata solo qualche mese più tardi, quando la Renault fece cadere i veli dall'altrettanto indovinata cabina del Premium.

L'aver un mezzo 'a cuneo' fa osare a chi guida qualcosa in più negli spazi stretti e nei passaggi nel traffico. Il fianco largo, invece, fa gioco per regalare centimetri preziosi di abitabilità quando c'è la cabina con cuccetta alle spalle dei sedili. Si tratta di una versione di cabina (la profonda) che si è affacciata

A lato, la leva sul lato destro del volante da cui si aziona il rallentatore e si imposta il cruise control. Sotto, il quadro e i comandi delle luci. In basso, i comandi di blocco differenziali.



in tempi recenti nei listini dei cava di tutte le marche, ma che difficilmente viene richiesta sui carri a 3 e 4 assi.

In lungo ci vanno solo i trattori

Qualche chance in più, invece, sembra riscuoterla sui trattori, che siano o meno omologati

mezzi d'opera, più per questione di immagine (per non far sembrare troppo misera la macchina) che per vera utilità.

Comunque, la 'Day', così si chiama la corta e bassa del Cf della prova, merita una menzione particolare per l'ariosità dello spazio. Pur senza toccare il top, attualmente costituito dalla 'M', la corta-bassa e stretta proposta dalla Man sui Tg-A da cava (la prova della versione 'Eraser' da 460 cavalli in questo numero), Daf offre spunti interessanti.

Gli oltre 4 metri cubi e mezzo interni sono molti di più di



Non una virgola di differenza tra il Cf da linea e la versione da cava (a sinistra). Il tunnel è ben presente anche se la sagomatura fa perdere la percezione delle dimensioni. Il box porta oggetti con incavi porta bottiglie e tasca chiusa (con chiave) limita ancora di più il passaggio interno. La dotazione di serie è priva del lunotto posteriore: lo si può avere a 135 euro. La botola è di serie in vetro retinato ma con 70 euro si monta quella in alluminio.

DIMENSIONI, TARE E PORTATE

Versione	Cabinato		
DIMENSIONI			
Passo a carico 1°-2° asse	mm	2.050	
Passo a carico 2°-3° asse	mm	2.300	2.550
Passo a carico 3°-4° asse	mm		2.950
Sbalzo anteriore	mm		1.400
Sbalzo massimo posteriore	mm		1.380
Carreggiata anteriore a carico	mm		950
Carreggiata posteriore a carico	mm		2.028
Angolo d'attacco anteriore	mm		1.820
Lunghezza massima	mm	25	
Altezza massima a scarico	mm	8.080	8.330
Altezza minima da terra a carico	mm		3.170
Altezza da terra filo sup. telaio	mm		300
Avanzamento massimo baricentro	mm		1.120
Lunghezza massima carrozzabile	mm	1.271	1.383
Distanza asse ant. filo carrozzabile	mm	6.010	6.260
Diametro minimo di volta	mm	690	6.660
		18.100	18.950
			20.150
PESI E PORTATE			
Tara con conducente (2)	kg	10.600	10.700
Tara sull'asse anteriore	kg	7.000	7.000
Tara sull'asse posteriore	kg	3.600	3.700
Portata utile (2)	kg	29.400	29.300
Peso totale a terra	kg		40.000
Peso massimo sugli assi sterzanti	kg		16.000
Peso massimo sul tandem	kg		26.000

(1) Posteriore. (2) Dato riferito all'autotelaio con cabina corta.

quanto l'ingombro esterno non faccia presagire. Il trucco sta nella parete posteriore sagomata a formare una grande gobba. Non percepibile al primo sguardo. Quanto al tunnel, pur non essendo piccolo, cerca di rubare meno aria possibile e fa di tutto per essere discreto.

In cava arriva tutta la componentistica dei linea

Rispetto al precedente Cf provato, si completa il travaso di componentistica dagli stradali, iniziato quattro anni fa con l'iniziale adozione di sedili, rivestimenti e volante presi dal-

l'ammiraglia Xf. La plancia, con la penisola in corrispondenza del tunnel, ha mantenuto ingombri, materiali e finiture di qualità dei linea. In particolare, spicca il cruscotto di stampo automobilistico che, ancora una volta, sembra aver fatto tendenza (si vedano quelli di Stralis, Eurocargo e Actros). Nella parte che flette verso l'autista si sono collocati i comandi dell'impianto di ventilazione, gli interruttori del bloccaggio del differenziale e del ripartitore di coppia. Sul tunnel, un vano porta oggetti chiuso protegge dalla polvere i documenti di viaggio.

Il resto, finisce libero di vagare alle spalle dei sedili.

Si manovra con disinvoltura la leva del cambio, Grazie all'adozione di serie dell'assistenza Servoshift sul 16 marce Zf e al passaggio dalle lente alle veloci con una seconda levetta splitter, nella parte anteriore dello stelo della leva.

Addio all'acceleratore a tavoletta

Correzione di tiro poi nella pedaliera, criticata nella prova di quattro anni. L'acceleratore a tavoletta incernierata al pavi-

mento (resta così il pedale dei freni) è sostituito con il tipo sospeso, più piccolo. Si migliora la pulibilità del pavimento e risulta meno affaticante, non dovendo tenere la suola appoggiata per intero.

È buona la visibilità dal posto guida offerta dall'ampio parabrezza, mentre può non piacere a tutti la vetratura laterale con deflettore fisso a L. In compenso, quando si viaggia a finestrini abbassati, non si viene travolti dal flusso d'aria