

## Perlini e il ritorno nel mercato dei dumper

Perlini. Al prossimo **SaMoTer 2020** tornerà il marchio che ha fatto la storia dei dumper. Perlini, dopo le vicende che hanno visto la chiusura degli stabilimenti di Verona e il passaggio del marchio al Gruppo Cangialeoni, ritorna sul mercato. Gruppo Cangialeoni di cui fa parte anche la Bartoletti Rimorchi. Il nuovo corso della Perlini si basa su un nome che, nel passato, è stato esso stesso sinonimo di dumper.



### Perlini, i dumper nel dna

L'entrata massiccia in questo mercato di molti altri nomi importanti del movimento terra ha sicuramente reso più difficile l'arrivo di un player che si ripropone dopo vicende non semplici. Nel mercato dei dumper l'hardware riveste sicuramente un'importanza fondamentale ma la parte relativa ai servizi e al controllo di gestione è oggi diventata primaria. Nel contesto operativo molto duro in cui lavorano queste macchine i requisiti minimi richiesti prevedono turni di lavoro massacranti con produttività elevate senza problemi che non siano legati alla programmazione della manutenzione ordinaria.



### Perlini, efficienza e produttività.

Ma tutto questo non basta. Chi opera nel settore estrattifero ha la necessità di razionalizzare al massimo il trasporto del materiale e, per fare questo, è necessario poter monitorare ogni singolo aspetto funzionale della macchina. Perlini si è ritagliato una solida fama di costruttore di macchine affidabili. Il rilancio del marchio deve quindi partire da queste basi. Occorre però ricordare che, oggi, i competitor sono dotati delle più evolute tecnologie integrate per il controllo di gestione. Sapere con esattezza il costo esatto per ogni tonnellata di materiale trasportato è un must fondamentale. Perlini ha pensato in modo dettagliato anche a questo aspetto dotando i propri nuovi modelli del controllo integrato monitorando la produzione grazie al software VEI ipotweb. Il brand italiano si è appoggiato a VEI, uno dei leader nel settore cava-cantiere per quanto riguarda i dispositivi di pesatura e controllo.



### Aggiornamento a 360° con un cuore svedese Stage V.

Da un punto di vista dell'impostazione progettuale di base, i dumper Perlini sono stati riconosciuti come mezzi dalla elevata capacità operativa. Occorreva però un aggiornamento sotto alcuni punti di vista. Aggiornamento che non si è fatto attendere e che, oltre al fondamentale software per il controllo gestionale, ha visto anche motore e trasmissione sotto la lente di ingrandimento. La gamma per i mercati emissione adotta motori Scania Stage V. Nello specifico parliamo dei sei cilindri in linea DC13 e del V8 DC16. I due propulsori equipaggiano rispettivamente il DP405 WD e il DP705 WD. Il DP905 WD monta invece il Detroit Diesel MTU 16V - 2000 Stage II. Si tratta quindi di una macchina la cui commercializzazione, per ora, è riservata ad alcuni mercati. Da un punto di vista della trasmissione, Perlini ha consolidato la partnership storica con Allison, leader globale nei cambi automatici per impieghi pesanti, dotando i nuovi modelli del fondamentale controllo elettronico. In questo modo l'operatore del dumper ha sempre tutto perfettamente sotto controllo. La geometria delle sospensioni, la telaistica e l'impostazione di base rimangono quelle, storiche, che hanno fatto la fortuna dei Perlini nel tempo.



### Perlini, una gamma per tutti

La gamma attuale si articola su tre modelli che vanno a coprire la maggiore domanda del mercato dei dumper. Si parte dal DP405 WD con un peso operativo di 40.000 kg, un cassone da 26 metri cubi e una potenza di 550 CV. La motorizzazione Scania DC13 mette a disposizione una coppia di 2.419 Nm @ 1.500 giri/min evidenziando un comportamento molto elastico ideale per le applicazioni pesanti. In opzione è disponibile anche un motore Stage II per i mercati non emissione.

Il DP705 WD ha invece un peso operativo di 65.000 kg, un cassone da 42,0 metri cubi e una potenza di 760 CV. In questo caso il motore, sempre Scania, è l'apprezzato V8 DC16 che si distingue per leggerezza e riserva di coppia. Quest'ultima è infatti di 3.183 Nm sempre a 1.500 giri/min permettendo un disimpegno flessibile in ogni situazione operativa.

Il più grande della gamma, il DP905 WD ha un peso operativo di 95.000 kg e un cassone da 61,0 metri cubi. Quando fu presentato, qualche decennio fa, era il più grande dumper al mondo. Si tratta di una macchina, per ora, destinata ad alcuni mercati dove il mining richiede macchine più importanti rispetto alla media del mercato UE.

La motorizzazione è infatti un Detroit Diesel MTU 16V Stage II da 1.050 CV e da 4.630 Nm di coppia massima a 1.350 giri/min.



## IN VETRINA →



SaMoTer 2020, licenza di stupire

