



Große Bandbreite: Das Programm reicht von der Schwerlastzugmaschine bis zu schweren Dumpfern

Feinkost aus „Cinque Terre“

Neben Sportwagen und Motorrädern entstehen in der oberitalienischen Region „Cinque Terre“ LKW der Marke Astra, die bei Iveco für die Spezialitäten zuständig ist.

Seinen Arbeitgeber Astra sieht Produktmanager Stefano Zutti ganz klar neben Marken wie Ferrari, Maserati, Lamborghini oder Ducati stehen, die ebenfalls alle in der Region „Cinque Terre“ produzieren – obwohl Mailand näher liegt als Modena.

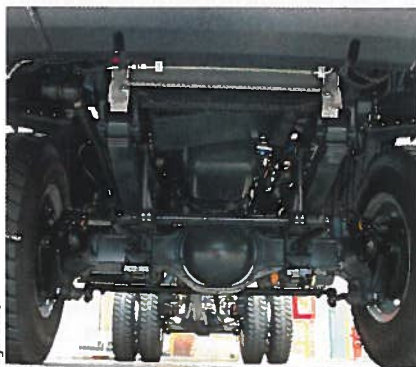
Astra sei Ivecos Feinkostgeschäft für Sondereinsätze rund um den Globus: Egal, ob es eine Schwerlastmaschine für bis zu 400 Tonnen Gesamtzuggewicht im Kongo sein soll, ein Ölfeldtransportfahrzeug für China oder ein hochgeländegängiges Zweiachsfahrgestell mit Omnibusaufbau – die Mannen aus Piacenza können das richten und das meist auf relativ einfache und unkomplizierte Art.

Das mag auch ein Grund dafür sein, dass die Italiener aktuell rund 70 Prozent ihrer Produktion in Afrika und im arabischen Raum absetzen. Die Zutaten dafür sind relativ überschaubar: Man nehme im Falle der HD- und HHD-9-LKW eine Iveco-Kabine und einen Cursor-13-Motor und möglichst wenig Elektronik und hänge das Ganze in einen extrem verwindungssteifen kastenförmigen Rahmen aus 530er-Domex, auf den massive gegossene Achs-

böcke geschraubt werden, die ihrerseits zusätzlich über einen massiven Querträger versteift sind.

Betonmischer auf Astra-Chassis

Da der Motor weit über geschlossenen Rahmenprofilen thront (die normalerweise verwendeten C-Träger wären nicht stabil genug), kann Astra mehr Kühlfläche realisieren als Iveco beim Trakker. Mehr Verwindungssteifigkeit und Geländegängigkeit bieten die Spezialisten aus Piacenza sowieso. Das ist laut Verkäufer Thomas Ceska auch der Grund, warum viele Italiener ihre Betonmischer gerne auf einem Astra-Chassis ordern, obwohl das rund 900 Kilo mehr wiegt als ein vergleichbarer Iveco Trakker: In Kurven lässt sich ein HD aufgrund seines steifen Kastenrahmens viel weniger aus der Ruhe bringen als ein Standard-LKW. Deshalb setzen die Italiener für den Export auch 21er-Trommeln mit bis zu 14 Kubik Nettoinhalt auf ein Vierachsfahrgestell. Gern baue man laut Ceska auch „Pumis“ auf Astra-Fahrgestelle auf, Mischer mit integrierten Betonpumpen. Während die prinzipbedingt etwas unglei-



VR/Gregor Soller

Massive blattgefederte Kessler-Vorderachse, dank der die Ölwanne weit nach oben rückt

che Gewichtsverteilung viele Fahrgestelle etwas schief daherkommen lasse, stünden die Astras laut Ceska immer gerade.

Der letzte Auftrag aus der Türkei forderte Vierachser für 65 Tonnen Gesamtgewicht. Damit kalkuliert der Kunde 30 Prozent Überladung gegenüber den technisch zulässigen 50 Tonnen ein. Auf die Antwort der Italiener, dass es hier langfristig Probleme geben könnte, sofern die Geschwindigkeiten nicht drastisch reduziert würden, reagierten die Osmanen gelassen: Klar stünden LKW das nicht ewig durch. Ihnen wäre nur wichtig, dass die Astra einfach länger laufen als die bisher ver(w)-endeten LKW. Nicht nur in diesem Fall zahlt es sich aus, dass die Astra-Mannen viel unterwegs sind, um sich die Anforderungen bei den Kunden vor Ort anzusehen. Zum Beispiel in Papua-Neuguinea, wo sich Vierachser mit 50 Tonnen und mehr bis zu dreißigprozentige Gefälle herabstürzen.

Das Abendglühen der Dauerbremsen

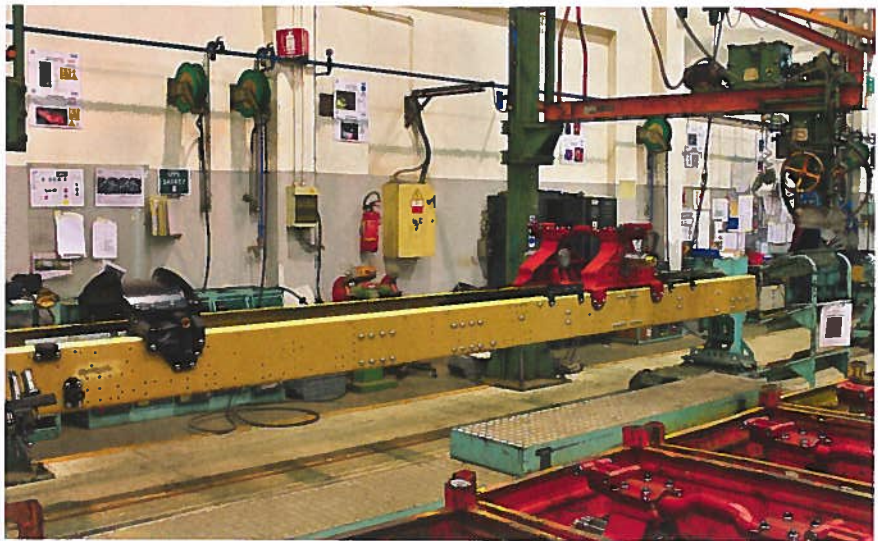
Dass die Retarder voll im Einsatz sind, sieht man laut Zutta in den Abendstunden besonders schön: Dann leuchten die Telma-Wirbelstrombremsen rot unterm Chassis hervor, da sie vor Hitze zu glühen beginnen. Oft verbaut Astra tragfähigere Kesslerstatt Iveco-Achsen oder montiert zusätzliche Kühlsysteme, um den Cursor 13 bei

Italiens Bausegment brach 2013 um 37,4 Prozent ein: Astra verkaufte 97 LKW, Daimler 95

seiner schweren Arbeit zu unterstützen. Auch für Entsorger baut Astra Spezielles: In einem Fall musste ein Fahrzeug dachseitig und am Unterboden großzügig mit Stahl verkleidet werden. Auch die Bremsen wurden großzügig „verpackt“, damit das Fahrzeug den Abfallbergen einer Deponie standhalten kann.

Auch beim Umwandeln einstiger Deponien in Natur ist Astra aktiv: So unterstützt in München ein ADT-Knicklenker die Kunden bei der Renaturierung der Abfallberge im Norden der Stadt.

Gleichwohl kann Astra auch mit Dumpers dienen: Neben der HD- respektive HHD-Reihe baut man noch den Knicklenker AD 30 und 40 und die starren Dumper RD 28 bis 50, wobei die Zahlen jeweils die technische Nutzlast angeben, die in der Praxis gern überschritten wird. Auch nutzt Astra die Cursor-Motoren. Nur für den



Was Astra ausmacht: Die steifen Rahmen mit den gegossenen Achsböcken



An Einzelarbeitsplätzen entstehen die schweren Dumper der RD-Serie



Fast wie bei Iveco: Die Endmontage der HD- und HHD-Serie erfolgt am Band

DIE GESCHICHTE VON ASTRA



VR/Gregor Soller

Die Endmontagehallen in Piacenza

Geht nicht, gibt es (fast) nicht

- **1946:** Mario Bertuzzi gründet Astra als „Anonima Sardi Trasporti“ in Cagliari. Dabei wurden in erster Linie Militärfahrzeuge für den zivilen Gebrauch umgebaut
- **1951:** Umzug nach Piacenza
- **1955:** Bau des ersten Dumpers BM 1 mit drehbarem (kabinenlosem) Führerstand: So konnte der BM 1, ohne zu wenden, lange Strecken vor- und rückwärts zurücklegen
- **1965:** Umzug auf das heutige Firmengelände, Entwicklung und Produktion weiterer Dumper (BM 12, 16, 18, 20, 22, 25 und 35), die Antriebe stammen meist von GM
- **1970:** Erste Kranwagenchassis
- **1982:** Dumper der Serie 300
- **1984:** Teilnahme an der Paris-Dakar mit dem BM 309, Einführung des BM 501
- **1986:** Iveco übernimmt Astra
- **1989:** Start der Serie 6000 mit GfK-Kabine
- **1994:** HD für „Heavy Duty“ ersetzt bei den Baustellenchassis das Kürzel BM
- **1996:** Der HD 7 orientiert sich als Zwei-, Drei- und Vierachser stärker als je zuvor an den Bedürfnissen des öffentlichen Straßen- und Baustellenverteilerverkehrs. Fertigung des 25.000. Fahrzeuges
- **1999:** Einführung automatisierter Schaltungen
- **2000:** HD 7/C mit Iveco-Cursor-Motoren, Produktionsstart der knickgelenkten ADT-Dumper (ADT 25 und ADT 30)
- **2003:** Astra übernimmt den Spezialfahrzeug- und Schwerlastspezialisten SIVI, der Iveco-LKW für Schwerlasteinsätze bis zu 540 Tonnen Gesamtzuggewicht umrüstet
- **2004:** Die ADT-Reihe wird um die Typen 35 und 40 erweitert
- **2005:** Der HD 7 wird zum HD 8
- **2008:** weitere Überarbeitung des HD 8 mit komfortablerer Kabinenfederung und neuem Grill. Einführung der HHD-Reihe (heavy heavy duty). Die schweren Dumper RD 28, 30 und 40 werden um den RD 50 erweitert. Einheitliches Elektronikmodul für die ADT-Dumper, bei ADT 25 und 30 gibt es eine neue Vorderachsaufhängung
- **2011:** Astra präsentiert den HD und HHD 9 mit der Kabine des Iveco Trakker. Dazu kommt eine neue Kabinenaufhängung und eine Weiterentwicklung des Elektronik- und Hydrauliksystems



Der extrem steife Rahmen erlaubt in Italien größere Trommeln und hohe Liefergeschwindigkeiten



Drei Meter breit gemacht: Astra rüstet auch Iveco-LKW auf Kessler-Achsen um

RD 50 muss man bei Deutz den 653 PS starken 16-Liter-V8 zukaufen. Doch durch die Neustrukturierung unter der Dachmarke CNH hoffen Zutta und seine Mannen, dass der Landwirtschafts- und Baumaschinenzweig bald genug Stückzahlen fordert, um den Iveco-eigenen Cursor 15 serienreif zu entwickeln.

Astra gilt auch als Umbauschmiede

Am anderen Ende der Palette stehen Umbauarbeiten für den Mutterkonzern: In einer Halle werden Eurocargos für den Einsatz auf Vorfeldern der Flughäfen oder Erdgasantrieb klargemacht. Ein Stralis 6x2 verlässt den Astra-Hof als 8x2 mit Vor- und Nachlaufachsen und 30 Trakker werden mit Kessler-Vorderachsen (das

bedeutet drei Meter Außenbreite) und einer geänderten, stehenden Abgasanlage zu Feuerwehrfahrgestellen für Brasilien hergerichtet. Die Fertigung der eigenen, GfK-beplankten Kabinen beendete Astra mit den letzten HD 8. Der HD 9 nutzt den Rohbau des Trakker, der aus Brescia angeliefert wird.

Trotzdem stehen noch einige HD und HHD 8 auf dem Hof, unter ihnen auch der „König des Kongo“: Ein HHD 8-8856, der mit Kühlturm und Orlandi-Schleppöse für 500 Tonnen Zuggewicht bis zu 400 Tonnen Gesamtzuggewicht an den Haken nehmen kann – italienische Feinkost für afrikanische Ölfelder. ■■■

Gregor Soller



Hardcore-Bus: In Bergbauregionen wird der HD 9 auch als Allrad-Personentransporter eingesetzt

41 Tonnen auf drei Achsen

TECHNISCHE DATEN

Motor

12,9-l-Sechszyl.-Vierventil-Diesel-Reihenmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung, variabler Turbo, Euro 5, SCR; Leistung: 440 PS (324 kW) bei 1900/min.; maximales Drehmoment: 2200 Nm bei 1000-1400/min.

Kraftübertragung

16-Gang-Handschaltung ZF 16S2220TO, Hinterachsübersetzung $i=3,793-6,588$

Fahrwerk & Bremsen

Vorderachse: 9-t-AP-Achse, Hinterachse: 2x16-t-AP-Achsen (Kessler), 10-Blatt-Parabelfedern rundum, Trommelbremsen, Motorbremse: Iveco Turbo Brake (255 kW), Intarder

Maße & Gewichte

Radstand: 3800mm, LxBxH: 8275x3000x3710 mm, Leergewicht Chassis: 10.493 kg, zul. GG. (techn.): 41.000 kg, zul. Zug-GG.: 104.000 kg, Tanks: 300 l Diesel + 45 l Adblue

Kurztitel

- Extrem robustes Chassis, Nutzlastreserven
- wenig Fahrkomfort, noch keine Euro-6-Version



41 Tonnen auf drei Achsen: Astra auf der Waage (oben), bekanntes Iveco-Interieur mit leichtgängiger Lenkung, geänderte Instrumente mit großen Vorratsdruckanzeigen, extra Taster

VR/Gregor Soller

Eine Ausfahrt mit dem Astra HD 9-66.44 offenbart, dass auch der neue HD 9 nach wie vor richtig zupacken kann.

Schon beim Einstieg erfordert der Astra HD 9-66.44 Größe: Wegen dem speziellen Rahmen thront die Iveco-Kabine deutlich höher als beim Trakker. Selbst große Fahrer haben ihre Mühe, die unterste, leider nur nach hinten wegklappende Stufe zu erreichen, um den HD 9-Dreiachser zu erklimmen, der in Italien offiziell auf 33 Tonnen Gesamtgewicht ausgelegt ist – technisch sind 41 möglich! Deshalb füllt der Radladerfahrer die große Cantoni-C-Mulde komplett: Dann zeigt die Waage 40,6 Tonnen an – trotzdem bleibt der Astra aufrecht und gelassen. Das ändert sich aber auf dem verschlammten Aufstieg in einer Grube nahe Ponte dell'Olio, wo der Astra wegen seiner Wüstenreifen mehr Arbeit als nötig hat: Nur unter Zuhilfenahme aller Quersperren, wobei man die vordere wegen der Lenkbarkeit immer wieder aus- und einschal-

ten muss, kämpft sich der 440 PS starke, handgeschaltete Italiener den Hang hinauf. Der Motor hilft dabei nach Kräften, den Innenraum zu heizen. Die kühle Morgenluft saugt er in Dachhöhe hinter der Kabine durch einen Donaldson-Filter an, während auf der gegenüberliegenden Seite ein verkleidetes Abgasrohr die Auspuffgase gen Himmel schickt. Der Sound klingt kerniger als bei einem gleich motorisierten Iveco Trakker und mit 41 Tonnen lassen sich die Blattfedern sogar zum sanften Arbeiten überreden.

Der HD 9 lenkt sich erstaunlich leicht

Sonst fährt sich der Dreiachser wie das sprichwörtliche Brett: Der steife Rahmen und die gegossenen Achsböcke stehen ihren Mann. Der Cursor thront auf fast einem Meter Höhe, unter der Vorderachse bleiben gut 40 Zentimeter Bodenfreiheit. Dazu tragen auch die gigantischen Hinterreifen im Format 16 R bei, die ihm in Europa allerdings die Straßenzulassung verderben, da er dann an der Hinterhand fast drei Meter Breite misst. Nach Erreichen des Wendehammers darf der HD 9 wieder gen Tal „schwimmen“. Neben der starken Iveco-Motorbremse doppelt Astra die

Dauerbremse hier gern mit Retarder auf. Ansonsten gilt: So wenig High-Tech wie nötig, um die Preise, Service- und Reparaturkosten niedrig zu halten.

Einziges Zugeständnis an die Neuzeit ist die Option, die Vorderachse beim HD 9 jetzt optional mit Scheibenbremsen zu ordern. Die „Kipphebelmotorbremse“ lässt sich tatsächlich per Kipphebel zuschalten und verzögert, sobald man den Fuß vom Gas nimmt.

Im kleinen Gang kann man den HD 9 gut im Zaum halten. Die Lenkung funktioniert erstaunlich leicht. Zeit, wieder abzuladen: Ohne Fracht kann man den HD 9 selbst im Stand locker per Handballen dirigieren. Ohne Ballast lassen die Blattfederpakete den HD 9 in jedes Schlagloch trampeln. Trotzdem lässt sich der Lenkung kein Zittern und der Kabine kein Knarzen entlocken – was auch nicht zum harten Charakter des HD 9 gepasst hätte. ■■■

Gregor Soller

Alle Tests und Fahrberichte seit dem Jahr 2008 für Premium-Abonnenten unter www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank