



Astra in Deutschland 05.05.2014

Alleskönner für den Steinbruch

Ein Astra kann als Schwerlast-LKW, Dumper oder Muldenkipper eingesetzt werden. Die Fahrzeuge arbeiten in aller Welt auf Erdölfeldern, Minen und Tagebauegebieten unter extremen Bedingungen, jetzt sind die Produkte auch in Deutschland erhältlich.



In zwei Steinbrüchen im Raum Ulm laufen die ersten Schwer-LKW von Astra.

Foto: Iveco

Was aussieht wie ein LKW, kann oft einen Dumper ersetzen und verursacht dabei weniger Kosten. Gründe dafür gibt es mehrere: durch die Verwendung etlicher Bauteile aus dem LKW-Bereich sind viele der nicht belastungsempfindlichen Komponenten Serienteile aus einer Fertigung großer Stückzahlen. Einkauf und Wartung sind entsprechend preiswerter. Das Eigengewicht erlaubt eine günstigere Nutzlast-/Gesamtgewichtsrelation. Zudem ist durch die fallweise Straßentauglichkeit das Einsatzspektrum größer und am Ende der Nutzungsdauer auch der Gebrauchtfahrzeug-Wert. Und der Fahrer merkt den Komfort einer Vierpunkt-Lagerung des Fahrerhauses.

Der Cursor 13 Motor von FPT Industrial, der auch in den schweren Iveco Baureihen seinen Dienst verrichtet, gibt sein Drehmoment über ein automatisiertes 16 Gang Getriebe von ZF an die Achsen, die über eine besondere Konstruktion am Rahmen befestigt sind.

Nachdem auf dem Bau und in der Grundstoffindustrie Kosten genauso wichtig sind wie überall, plant Astra nach den Knicklenkern – einer läuft bereits in München – auch mit seinen Truckbaureihen den Markteintritt in Deutschland. Einer der ersten Kunden ist ein Kalksteinbruch im schwäbischen Giengen / Brenz. Dort gingen zwei Vierachser (8x4) der Baureihe HD9 in den Betrieb, die ohne Einschränkungen auf ein Gesamtgewicht von 50 t ausgelegt sind. Die verbleibende Nutzlast von 33 t bedarf keiner weiteren Interpretation und wird von Anwendern häufig eher als „Richtwert“ angesehen. Thomas Ceska, Verkaufsleiter Astra Deutschland, Österreich und Schweiz: „Die Erfahrungen im benachbarten Neresheim, wo der erste HD9 bereits läuft, haben gezeigt, dass das Fahrzeug den Dumper, den es ersetzt, in Sachen Effizienz klar schlägt: 6 m³ pro Tour mehr sind eindeutig.“

