

**Astra-Geschichte  
im Zeitraffer**

**1946**

ASTRA (Anonima Sarda TRAsporti) wird von Mario Bertuzzi in Cagliari gegründet. Das Unternehmen baut Militär-Lkw aus dem 2. Weltkrieg um.

**1951**

Unternehmenszentrale wird nach Piacenza verlagert.

**1956**

Der erste von Astra entwickelte Muldenkipper wird verkauft.

**1986**

Iveco übernimmt Astra.

**1994**

Das alte BM Logo wird durch HD – Heavy Duty ersetzt.

**2003**

Astra übernimmt SIVI. Das Unternehmen ist auf die Produktion von Fahrzeugen für Sondertransporte spezialisiert und seit 1982 Iveco-Partner.

**2005**

Der HD8 wird als Nachfolger von HD7 und HD7/C eingeführt.

**2008**

Einführung des HHD8 (Heavy Heavy Duty).

**2011**

Vorstellung des HD9 für Euro 5 und Euro 3-Märkte.

**2013**

Vorstellung des HHD9 8x6 84.48 auf der bauma.

# Ivecos Schwerlast-Spezialisten

**Immer, wenn es besonders schwer oder besonders schwierig wird, ist dies ein Fall für den Spezialfahrzeugbauer Astra. STM stattete dem Astra-Werk im italienischen Piacenza einen Besuch ab.**

Schon der erste Blick über das Werksgelände verdeutlicht: bei Astra hat man nichts mit Standard-Fahrzeugen im Sinn, die en masse von der Stange gefertigt werden. Zur Abholung stehen an diesem Tag im Oktober ganz unterschiedliche und zum Teil sehr spezielle Fahrzeuge bereit. Neben diversen Offroad-Lkw, Militärfahrzeugen und Muldenkippern auch Astra-Lkw, die zu „Offroad“-Kleinbussen umgebaut wurden.

Seit 1986 gehört Astra zu Iveco. Und als Spezialist für Schwertransport und Heavy Duty-Einsätze nimmt Astra auch Um- und Aufbauarbeiten an Iveco Stralis, Trakker und Eurocargo vor. In Sachen Schwertransport hat Astra so schon Iveco-Trakker für Gesamtzuggewichte von bis zu 300 t und Iveco-Stralis bis zu 130 t fit gemacht. Durchschnittlich 20 solcher Spezialumbauten für das Schwertransportsegment verlassen pro Jahr das Werk in Piacenza.

Auch beim Besuch der STM-Redaktion stand solch ein modi-

fiziertes Fahrzeug zur Auslieferung bereit. In diesem Falle ein Iveco Trakker, der zur Schwerlastzugmaschine umgebaut wurde. Auf der Basis eines 6x6 560 entstand dank zusätzlicher Achse von VDL Weweler (Eindhoven/Niederlande) eine 4-achsige Schwerlastzugmaschine. Sie ist mit speziellem Hilfsrahmen und Twistlocks für Trailer und Semi-Trailer ausgerüstet.

Das im Trakker vorhandene Getriebe wurde durch ein manuelles Schaltgetriebe mit Wandler ersetzt, und als Verteilergetriebe das VG 2700 von ZF verbaut. Verstärkte Bremsen, 500 t-Kupplung hinten sowie verstärkte Querträger vorne und hinten sind weitere Merkmale dieser Schwerlastzugmaschine. Und natürlich fehlt auch nicht die Zusatzkühlung für die Wandlerschaltkupplung, die den 4-Achser schon auf den ersten Blick als Schwerlastzugmaschine für gehobene Ansprüche ausweist.

Auf höhere Stückzahlen kommt Astra bei den eigenen

Lkw, die allesamt auf Heavy Duty-Einsätze ausgelegt sind. Etwa 1.400 HD9 und circa 50 HHD9 wird Astra bis zum Ende des Jahres produziert haben. Viele davon mit Sonderausstattungen, die das Unternehmen nach Kundenwunsch fertigt. Denn auch dies ist eine Spezialität des Unternehmens: maßgeschneiderte Ausstattungen und Produktgestaltung in Zusammenarbeit mit den Kunden. Etwa 2.200 verschiedene Typenvariationen, auf diese stolze Anzahl bringen es die Astra-Fahrzeuge.

Den Anspruch, sich der Herausforderung „Schwereinsatz“ professionell zu stellen, durchzieht die gesamte Produktpalette und offenbart sich in zahlreichen Details. Extreme Belastungen, schweres Gelände, extreme Temperaturen, steile Straßen: hier fühlen sich Astra-Fahrzeuge zu Hause, auf diese Einsätze sind sie zugeschnitten.

Beispiele hierfür gibt es mehr als genug. So wurde für einen Kunden in der Türkei für Minen-



Iveco made by Astra: Trakker als 8x6-Schwerlastzugmaschine.

STM-Bilder

Dieser HHD9 66.44 geht demnächst in den Wüsteneinsatz. Die Wüstenbereifung erforderte hinten eine 2,8m breite Achse.



einsätze ein HD 8 8x4 mit einem 28 m<sup>3</sup>-Kipper und zulässigem Gesamtgewicht von 65 t realisiert – für einen 4-Achser ein überaus straffer Wert.

Weniger das Gewicht als vielmehr das extreme Gelände ist hingegen die Herausforderung für einen HD8 6x6 Kipper, der in Papua Neuguinea im Einsatz ist. Vom Hafen aus müssen die Kipper auf 2.800 m Höhe fahren. Dabei sind Steigungen und Gefälle von bis zu 35 % zu bewältigen.

Die Liste der Einsatzbeispiele und Herausforderungen ließe sich beliebig fortsetzen und ebenso die zahlreichen Ausstattungsvarianten. Zu haben sind unter anderem 9 und 10 t Kessler-Vorderachsen und 20 t Kessler-Hinterachsen. Passend zum harten Gelände-Einsatz rüstet Astra seine Fahrzeuge gerne auch mit den Offroad-erprobten Allison-Getrieben aus. Diese können auf Wunsch auch mit einem Wandler

und Retarder kombiniert werden.

Doch der Kunde ist König und so sind beispielsweise auch handgeschaltete ZF-Getriebe erhältlich. So wie im Falle des neuen HHD9, der im Oktober ebenfalls zur Auslieferung bereitstand und in einem Steinbruch STM für eine kurze Probefahrt zur Ver-

fügung stand. Ironie des Schicksals: das für den Wüsteneinsatz bestimmte und entsprechend bereifte Gefährt musste sich bei dieser Probefahrt durch den von Dauerregen aufgewühlten mitteleuropäischen Matsch quälen. Heavy duty eben!

STM



### Astra-Produktpalette

#### HD9

Heavy Duty on-/offroad. zGG bis 50 t. Gesamtzuggewichte bis 300 t.

#### HHD9

Heavy heavy Duty offroad. zGG bis 63 t. Gesamtzuggewichte bis 400 t.

#### Muldenkipper

ADT: knickgelenkt, RD: starr. Nutzlast 25 bis 50 t.

#### Umbauarbeiten Iveco

Im Schwertransportsegment bis 300 t Gesamtgewicht. Stralis 8x2x8, Eurocargo CNG.