

Albert Mößmer

# TYPENATLAS



# STEYR TRAKTOREN



Weltbild

TYPENATLAS  
**STEYR**  
TRAKTOREN

Ein Generationentreffen der Steyr-Traktoren: Rechts steht das erste Steyr-Modell, der Typ 180. Links sieht man ein Modell der Baureihe 900 aus den 1990er-Jahren.



Albert Mößmer

**TYPENATLAS**

**STEYR**

**TRAKTOREN**

Weltbild



Albert Mößner wurde 1958 in Dachau geboren. Seine ersten Erfahrungen mit Traktoren sammelte er auf dem landwirtschaftlichen Anwesen seiner Eltern (Landkreis Freising). Nach einer technischen Ausbildung war er mehrere Jahre im Maschinenbau tätig. In dieser Zeit entwickelte sich seine Begeisterung für klassische Traktoren, deren Geschichte und technische Entwicklung ihn bis heute fasziniert. Bei GeraMond sind von Albert Mößner bereits zahlreiche Werke zu allen großen Traktormarken erschienen.

[www.weltbild.at](http://www.weltbild.at)

Sonderausgabe für Weltbild Verlag, Salzburg

Copyright © 2013 by GeraMond Verlag GmbH, München  
Einbandgestaltung: Beatrice Schmucker, Augsburg  
Gasamtherstellung: Neografia, a.s. printing house, Martin  
Printed in the EU  
ISBN 978-3-902859-42-6

\*2017 2016 2015

Die letzte Jahreszahl gibt die aktuelle Lizenzausgabe an.

### **Umschlaginnenseite vorne:**

Die Modelle der 80er-Reihe fanden eine weite Verbreitung und wurden in viele Länder exportiert. Die Baureihe befand sich von Ende der 70er- bis Mitte der 90er-Jahre im Bau.

### **Umschlaginnenseite hinten:**

Zwei Schlepper der CVT-Reihe stellen beim Pflügen ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Die Geschwindigkeit der CVT-Modelle lässt sich ohne Schalten den Erfordernissen anpassen.

## **Dank**

Der Autor dankt allen Personen und Unternehmen, die Bildmaterial für dieses Buch zur Verfügung gestellt haben, sowie allen, deren Traktoren er fotografieren durfte, insbesondere der Firma Engelbert Baur & Söhne in Schwabmünchen.

## **Bildnachweis**

Alois Pöttinger Maschinenfabrik: 117 u  
Dave\_7/Creative Commons 2.0: 13 o  
CNH Österreich: 3, 13, 16 beide, 18 o, 19 u,  
21 beide, 22 beide, 23, 26 o, 27 beide, 28  
beide, 29 u, 30 beide, 31 beide, 32 beide,  
33 beide, 34 beide, 35 beide, 37 u, 38  
beide, 39 o, 40 beide, 41 o, 42 beide, 43 o,  
44 beide, 45 o, 46 beide, 47 o, 48 beide, 49  
beide, 50 o, 54 beide, 55 beide, 56 beide,  
57 beide, 58 beide, 59 o, 60 o, 61 u, 62  
beide, 64 beide, 65 beide, 66 beide, 67  
beide, 68 beide, 69 beide, 71 beide, 72  
beide, 73 beide, 74 beide, 75 o, 76 u, 77  
beide, 78 beide, 79 beide, 80 beide, 81  
beide, 82 beide, 83 o, 84 beide, 85 beide,  
86 beide, 87 beide, 88 beide, 89 beide, 90 u,  
91 beide, 92 beide, 93 beide, 94 beide, 95  
beide, 96 beide, 97 beide, 98 o, 99 u, 100  
beide, 101 beide, 102 beide, 103 beide,  
104 beide, 105 beide, 106 beide, 107  
beide, 108 beide, 109 beide, 110 beide,  
111 o, 112 beide, 113 beide, 114 beide,  
115 beide, 116 beide, 117 o, 118 u, 120  
beide, 121 beide, 122 beide, 123 beide,  
124 beide, 125 beide, 126 beide, 127  
beide, 128 beide, 129 beide, 130 beide,  
131 beide, 132 beide, 133 beide, Nachsatz  
CNH Österreich, Ernst Daschill: 20 beide,  
39 u, 75 u, 90 o  
CNH Österreich, OSR Heinz Kern: 19 o  
Ferd JDF/Creative Commons 3.0: 61 o  
Fotodienst.at: 76 o  
Jaritz, Johann/Creative Commons 3.0: 17 u  
Joujou/pixelio.de: Vorsatz  
Kawarider901/Creative Commons 3.0: 41 u  
Lautensack, Hans Sebald: 8 o  
Mößner, Albert: 18 u, 24/25, 26 u, 29 o, 36  
beide, 37 o, 43 u, 45 u, 47 u, 50 u, 51  
beide, 52 beide, 53 beide, 59 u, 60 u, 63  
beide, 70 beide, 83 u, 98 o, 99 o, 111 u,  
118 o, 119 beide  
Porsche-Archiv: 14 u  
Sammlung Mößner: 8 u, 9 alle  
Spurzem, Lothar/Creative Commons 2.0: 17 o  
Steyr-Daimler-Puch: 10 alle, 11 alle, 12 beide,  
13 u, 14 o

# Die rot-weißen Traktoren

In der niederösterreichischen Stadtgemeinde Sankt Valentin befindet sich eines der bedeutendsten und fortschrittlichsten Traktorenwerke Europas. Ungefähr 640 Mitarbeiter aus 15 Ländern produzierten 2012 in diesem Werk etwa 11.000 Schlepper, von denen rund 90 Prozent in den Export gingen. Täglich rollen über 30 Traktoren von den Produktionsbändern, und bald sollen es 50 sein. Bei den Traktoren, die in Sankt Valentin hergestellt werden, handelt es sich um die rot-weißen Steyr-Schlepper und um ihre roten Brüder der Marke Case IH. Sowohl Case IH als auch Steyr sind heute Marken von CNH, des weltweit zweitgrößten Landtechnikunternehmens, das in Österreich als CNH Österreich GmbH vertreten ist.

Die in Sankt Valentin gebauten rot-weißen Schlepper haben ihren Namen von der Stadt Steyr, der drittgrößten Stadt Oberösterreichs, wo der große österreichische Mischkonzern Steyr-Daimler-Puch seinen Sitz hatte. Ein besonderes Datum war der 29. September 1947, als der erste in Serie gebaute Steyr-Schlepper an einen Landwirt aus der Gemeinde Steinbach an der Steyr übergeben wurde. Damit begann eine Erfolgsgeschichte. Wie in vielen Teilen Europas setzte in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg eine Motorisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft ein, wie man es vorher nicht gekannt hatte. Das erste Steyr-Modell war mit einem 26 PS starken Motor ausgerüstet und war damit für die vielen kleinen Landwirte Österreichs noch zu groß. Schon 1949 brachte Steyr-

Daimler-Puch jedoch einen kleineren Schlepper auf den Markt, den Typ 80. Dieser mit einem Einzylindermotor ausgestattete Traktor leistete 15 PS und war auch für viele der kleinen Landwirte erschwinglich, die bisher mit einem Pferd arbeiten mussten. Der „15er“, wie er wegen seiner Motorleistung genannt wurde, erfüllte die vielseitigen Ansprüche der Landwirte: er eignete sich zum Grünfutertermähen, Pflügen, Säen, Ernten, Transportieren, zum Antreiben der Dreschmaschine und vielem mehr. Traktoren wie der Typ 80 veränderten die Landwirtschaft nachhaltig. Unterstützt wurde die Anschaffung von Traktoren durch staatliche Kredite und Investitionshilfen. Eine Hilfe bekamen auch die österreichischen Traktorhersteller, die anfangs durch Einfuhrzölle vor der ausländischen Konkurrenz geschützt waren.

Die Steyr-Traktoren gewannen nicht nur in Österreich eine große Anhängerschaft, sondern fanden auch überzeugte Käufer jenseits der Staatsgrenzen. In den 1970er-Jahren wurden sogar in Griechenland und Nigeria Werke errichtet, um die Nachfrage auf den Exportmärkten zu befriedigen. Seit der Einführung der Plus-Reihe sind die Steyr-Traktoren rot-weiß. Diese Farben stehen seither für Zuverlässigkeit und innovative Technik.

Die Landtechnikbranche durchlief eine wechselhafte Geschichte. Steyr-Daimler-Puch blieb davon nicht verschont. 1990 erfolgte die Gründung der Steyr Landmaschinentechnik GmbH mit Sitz in Sankt Valentin. Dieser Tochtergesellschaft von Steyr-Daimler-Puch fiel

von nun an die Verantwortung für die Traktorproduktion anheim. 1995 begann die Steyr Landmaschinentechnik GmbH eine Kooperation mit der Case Corporation, und im folgenden Jahr erfolgte die Übernahme durch das große, international tätige Landtechnikunternehmen. Eine weitere Einbindung in ein global tätiges Unternehmen fand 1999 durch die Fusion der Case Corporation mit New Holland zu Case New Holland statt. CNH beschäftigt etwa 30.000 Mitarbeiter, besitzt 37 Produktionsstätten und ist in 170 Ländern durch Händler vertreten. Von den Vertriebswegen, dem technischen Knowhow und der Finanzkraft des Global Players profitiert auch die Marke Steyr, die in Österreich die Marktführerschaft innehat und in zahlreichen anderen Ländern einen hervorragenden Ruf genießt.

Dieses Buch stellt die Traktoren der Marke Steyr von den Anfängen bis zur Gegenwart vor – vom Typ 180 bis zu den neuesten CVT-Modellen. Die Datentabellen laden zum Vergleichen ein und zeigen die technische Entwicklung auf, die sich vor allem in den letzten Jahrzehnten beschleunigt hat. Bedanken möchte ich mich bei CNH Österreich für das Bildmaterial. Mein besonderer Dank gilt auch Herrn Hans Miglbauer, ohne dessen Mithilfe bei der Bildbeschaffung das Buch in dieser Form nicht möglich gewesen wäre.

Bei der Lektüre des Buches wünsche ich viel Freude!

Albert Mößmer

# Inhalt

<b>Die Steyr-Chronik</b> .....	8
Leopold Werndl Handwerksbetrieb .....	8
Josef Werndl sammelt Erfahrungen .....	9
Josef Werndl und die industrielle Fertigung .....	9
Von der OEWG zur Steyr-Werke AG .....	10
Die Anfänge von Austro Daimler .....	10
Ferdinand Porsche .....	11
Johann Puch und die Puch-Werke .....	12
Die Gründung von Steyr-Daimler-Puch .....	13
SDP im Krieg .....	14
Neuanfang .....	14
Prototypen und Versuche .....	15
Der Beginn des Traktorbaus .....	16
Autos und Lastwagen .....	17
Sankt Valentin .....	18
Neue Baureihen .....	21
Steyr-Traktoren für den Export .....	21
Eine Zeit der Herausforderungen .....	21
Reorganisation .....	22
Case-Steyr .....	22
Die Case-New-Holland-Ära .....	24



## Von den Anfängen bis zur Jubiläumsreihe .....

Typ 180 .....	28
Typ 180 a .....	29
Typ 80 .....	30
Typ 84 .....	32
Typ 86 .....	34
Typ N 180 a / N 182 / N 182 a .....	35
Typ 182 .....	36
Typ 182 a .....	37
Typ 185 / 185 a .....	38
Typ 280 / 280 a .....	39
Typ 188 .....	40
Typ 190 .....	41
Typ 288 .....	42
Typ 290 .....	43

## Die Plus-Serie .....

Steyr 30 / 430 .....	46
Steyr 40 / 40 a / 540 / 540 a .....	48
Steyr 50 / 50 a / 650 / 650 a .....	50
Steyr 70 / 70 a / 870 / 870 a .....	52
Steyr 90 / 90 a / 1090 / 1090 a .....	54
Steyr 545 / 545 a / 548 / 548 a .....	55
Steyr 658 / 658 a .....	56
Steyr 760 / 760 a .....	57
Steyr 768 / 768 a .....	58
Steyr 980 / 980 a / 988 / 988 a .....	59
Steyr 1100 / 1100 a / 1108 / 1108 a .....	60
Steyr 1200 / 1200 a / 1400 a .....	61



**Von der Baureihe 80 bis zur Baureihe 9000** ..... 62

Steyr 8160 a ..... 64  
 Steyr 8100 / 8100 a ..... 65  
 Steyr 8120 / 8120 a ..... 66  
 Steyr 8140 / 8140 a ..... 67  
 Steyr 8055 / 8055 a ..... 68  
 Steyr 8060 / 8060 a ..... 70  
 Steyr 8070 / 8070 a ..... 72  
 Steyr 8075 / 8075 a ..... 74  
 Steyr 8080 / 8080 a ..... 76  
 Steyr 8090 / 8090 a ..... 78  
 Steyr 8110 / 8110 a ..... 80  
 Steyr 8130 / 8130 a ..... 81  
 Steyr 8150 a ..... 82  
 Steyr 8170 a ..... 83

**Special: Plantagen- und Schmalspurschlepper** ..... 84

Steyr 8045 / 8045 a / 8065 / 8065 a ..... 86  
 Steyr 8085 a ..... 87  
 Steyr 8165 a ..... 88  
 Steyr 8180 a ..... 89  
 Steyr 8300 / 8300 a / 8320 a ..... 90  
 Steyr 9320 Powertrac ..... 91  
 Die Baureihe 900 ..... 92  
 Die Baureihe 9000 ..... 94

**Special: Fremdtraktoren in Steyr-Farben** ..... 96



**Die Ära Case-Steyr und CNH** ..... 98

Die Baureihe M 900 ..... 100  
 Die Baureihe M 9000 ..... 102  
 Die zweite Baureihe 9100 ..... 104  
 Die Kompakt-Reihe, 1. Generation ..... 106  
 Die Kompakt-Reihe, 2. Generation ..... 108  
 Die Baureihe 9000 M ..... 110  
 Die Profi-Reihe, 1. Generation ..... 112  
 Die Profi-Reihe, 2. Generation ..... 114

Die erste CVT-Reihe ..... 116  
 Die Baureihe 6100 CVT, 1. Generation ..... 118  
 Die Baureihe 6100 CVT, 2. Generation ..... 120  
 Die Baureihe 9000 MT ..... 122  
 Die Baureihe Profi Classic ..... 124  
 Die Baureihen 6200 CVT und 6100 CVT, 3. Generation ..... 126  
 Die Baureihe Kompakt S ..... 128  
 Die Multi-Reihe ..... 130  
 Die Baureihe CVT ecotech ..... 132



# Die Steyr-Chronik

**Diese Radierung von Hans Sebald Lautensack zeigt Steyr im Jahr 1554. Die Stadt war bereits seit dem Mittelalter für die Waffenproduktion bekannt. Im 16. Jahrhundert begann man auch mit der Herstellung von Feuerwaffen.**



Mit über 38.000 Einwohnern ist Steyr heute die zwölftgrößte Stadt Österreichs und die drittgrößte im Bundesland Oberösterreich. Die Stadt, die an der Mündung des Flusses Steyr in die Enns liegt, kann auf eine lange Geschichte des Metallhandwerks und der Waffenfertigung zurückblicken. Steyr war schon im Mittelalter ein wichtiger Standort der Waffenproduktion. Kaufleute aus Steyr fuhrten auf der Enns und der Donau zum Schwarzen Meer und kamen beim Vertrieb ihrer Messer, Sichel, Sensen, Sä-

gen, Feilen, Ketten, Nägel, Schrauben und anderer Metallgüter bis Konstantinopel und Kiew. Die Steyrer Messer erlangten weithin Berühmtheit. Ende des sechzehnten Jahrhunderts begann man auch mit der Produktion von Feuerwaffen. Zu diesem Zweck wurde die „Gesellschaft für Rohr- und Büchsenhandlung zu Steyr“ gegründet. Dieser erste Versuch, die Stadt als ein Zentrum des Feuerwaffenbaus zu etablieren, schlug jedoch fehl, da zwar Geschütze und Geschosse an das Zeughaus in Wien gelie-

fert werden konnten, der katholische Kaiser aber Zahlungen an die damals noch evangelisch geprägte Stadt verweigerte. Viele Fachleute wanderten daraufhin in andere Städte aus, unter anderem nach Solingen, einem Zentrum der Klingen-, Messer- und Schneidwarenfertigung.

Ganz war jedoch das Waffenschmiedehandwerk in Steyr nicht ausgestorben.

## **Leopold Werndl Handwerksbetrieb**

Schon 1633 wurden die Handwerker von Steyr erneut aufgefordert, „Armaturwerkstätten“, also Waffenschmieden, zu errichten. Entlang des Flusses Steyr entstanden daraufhin Schmieden und Fabriken zur Produktion von Waffenbestandteilen, die die Wasserkraft zum Antrieb ihrer Maschinen nutzten. Hauptabnehmer war der österreichische Staat. Steyr stieg wieder zu einem bedeutenden Standort der Waffenproduktion auf. Zu den bedeutendsten Persönlichkeiten der Branche gehörte Leopold Werndl (1797–1853), der anfangs wie sein Vater Neigerschmied (Bohrerschmied) gewesen war, in den dreißiger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts aber auch auf die Herstellung von Waffenteilen umstieg. Die Produktion in der bescheidenen Werkstätte in seinem Haus in Wieserfeld konnte er bald durch neue Arbeitsstätten in der Sierninger Straße und am Wehrgraben ausweiten. 40 bis 50 Personen halfen ihm zu dieser Zeit bei der Arbeit. 1835 erwarb er die Lettmühle in Oberletten, in der Nähe von Steyr. Zeitweise war von nun an die zehnfache Anzahl an Mitarbeitern



**In Oberletten bei Steyr erwarb Leopold Werndl die Lettmühle und baute sie zur Fabrik aus. Die Produktion war nun im größeren Stil möglich. Das Bild stammt von 1835.**



**Josef Werndl (1831–1889) erwarb einen breiten Erfahrungsschatz bei seinen Auslandsaufenthalten und führte in seinem Unternehmen moderne Produktionsmethoden ein.**

für die Produktion von Gewehrläufen, stählernen Ladestöcken, Lanzen spitzen, Bajonetten, Faschinenmessern und Gewehrbestandteilen zuständig.

### **Josef Werndl sammelt Erfahrungen**

1831 wurde Josef als erstes der 16 Kinder Leopold Werndls geboren. Nach der Schulausbildung ging der Junge bei einem der besten Büchsenmacher Wiens in die Lehre. Obwohl Josef beruflich in die Fußstapfen seines Vaters stieg und ein großes Geschick in dem Handwerk zeig-

te, kam er mit der konservativen Einstellung des alten Werndl nicht zurecht. Seine anschließende Wanderung führte ihn bis nach Prag. 1849 trat Josef Werndl freiwillig in die österreichische Armee ein. Nach einer kurzen militärischen Ausbildung wurde er in die staatliche Gewehrfabrik in Wien abkommandiert. Dort lernte er die neuesten amerikanischen Maschinen für die Waffenfertigung kennen. Sein Vater ließ sich jedoch nicht von den modernen Produktionsmethoden überzeugen, und Josef Werndl ging nach seinem Militärdienst wieder auf Wanderschaft, zunächst nach Thüringen, wo er ebenfalls in Waffenschmieden arbeitete, und schließlich sogar nach Amerika. In der Neuen Welt konnte er bei so bekannten Unternehmen wie Remington in Ilion, im Bundesstaat New York, und Colt in Hartford, in Connecticut, Erfahrungen sammeln.

Mit Plänen und Skizzen im Koffer kehrte Josef Werndl 1853 nach Steyr zurück. Er stieg jedoch nicht in das Unternehmen seines Vaters ein, sondern pachtete sich eine eigene Werkstatt. Leopold Werndl fiel noch im selben Jahr der gerade in Steyr wütenden Cholera zum Opfer. Damit war für den ältesten Sohn die Zeit gekommen, das Familienunternehmen weiterzuführen. Josef Werndl konnte nun seine Vorstellungen einer modernen Produktion umsetzen. Für ein blühendes Geschäft sorgten nicht nur die neuen Maschinen, sondern auch die wachsende Nachfrage aus dem Ausland sowie die im April 1859 ausgesprochene Kriegserklärung Österreichs an Sardinien. Die Zahl der für Werndl arbeitenden Personen stieg auf 1.500 an. 1862 legte er den



**Karl Holub (1830–1903) entwickelte den Tabernakelverschluss, der beim Erfolg der Werndl-Gewehre eine bedeutende Rolle spielte.**

Grundstein für eine neue Fabrik am Wehrgraben.

### **Josef Werndl und die industrielle Fertigung**

Die folgenden Krisenjahre zwangen Werndl dazu, fast alle Mitarbeiter zu entlassen. 1863, als der Bürgerkrieg in den USA tobte, trat er gemeinsam mit seinem Mitarbeiter Karl Holub eine zweite Amerikareise an. Sein Interesse galt der Hinterladetechnik und den neuen Maschinen. Wie beim ersten Mal nahm er Kontakt mit den großen amerikanischen Waffenherstellern auf. Doch schon bald musste Werndl wegen geschäftlicher Angelegenheiten nach Österreich zurückkehren. Holub blieb noch länger in der Neuen Welt, um die Technik und die Produktionsmethoden zu studieren.

Am 16. April 1864 wagte Josef Werndl mit der Gründung der Firma „Josef und Franz Werndl & Comp., Waffenfabrik und Sägemühle“ mit Sitz in Steyr einen unternehmerischen Neubeginn. Die Geschäftsführung hatte Josef Werndl inne. Seine Mutter Josefina und sein Bruder Franz waren Gesellschafter in der offenen Handelsgesellschaft. Werkmeister war wie schon vorher Karl Holub, der ein äußerst geschickter Waffentechniker war. Der Krieg von 1866 brachte dem neuen Unter-



**Eine zeitgenössische Ansicht des Wehrgrabens mit der Zeugstatt in Steyrdorf, einem Stadtteil Steyrs**



**Schnitt durch ein Werndl-Gewehr. Der Tabernakelverschluss ermöglichte ein schnelles Nachladen. Hauptabnehmer für die Gewehre war die österreichisch-ungarische Armee.**

nehmen Großaufträge. Als Folge des Krieges erkannten die Militärs vieler europäischer Staaten nun auch die Vorteile der Gewehre mit Hinterladung, an der man in Werndls Waffenfabrik schon länger getüftelt hatte. Holub war die Erfindung des Tabernakelverschlusses, mit dem das Nachladen von Hinterladergewehren beschleunigt werden konnte, zu verdanken. Die „Werndl-Gewehre“ mit Hinterladung wurden in der Folgezeit zur Standardwaffe der österreichischen Armee und bescherten den Steyrern einen weltweiten Erfolg. Alleine 1867 erhielt die Waffenfabrik vom österreichischen Kriegsminister einen Auftrag über 250.000 Gewehre.

## Von der OEWG zur Steyr-Werke AG

Um die große Nachfrage befriedigen und die Produktionskapazitäten ausweiten zu können, suchte Werndl Geldgeber. 1869 erfolgte die Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft mit dem neuen Namen „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ (OEWG). Die OEWG wurde zur größten Waffenfabrik Europas, die zudem eine kontinentale Bedeutung erlangte, indem sie auch für Deutschland, Frankreich und andere Länder produzierte. Gegen Ende der 1870er-Jahre stieg der Eisenbahn-Ingenieur Ferdinand Mannlicher in das Unternehmen ein. Der Tüftler konnte zahlreiche Patente vorweisen, darunter auch eines für ein Repetiersystem, das die Steyrer Waffenfabrik bei den Gewehren „System Mannlicher“ verwendete. 1889 überschritt die Anzahl der Mitarbeiter die 10.000-Marke. Zu dieser Zeit fertigte das mit neuesten Maschinen ausgestattete Werk wöchentlich bis zu 13.000 Gewehre. Ein großer Teil der Produktion ging in den Export, unter anderem sogar in Länder anderer Kontinente, wie nach China, Chile, Persien, Peru und sogar Siam (Thailand).

1889 starb Josef Werndl. Die Stadt Steyr setzte ihm fünf Jahre später ein Denkmal. Mit dem Geschäftsjahr 1890/91 wurde hinsichtlich des Umsatzes ein Höhepunkt erreicht. In den folgenden

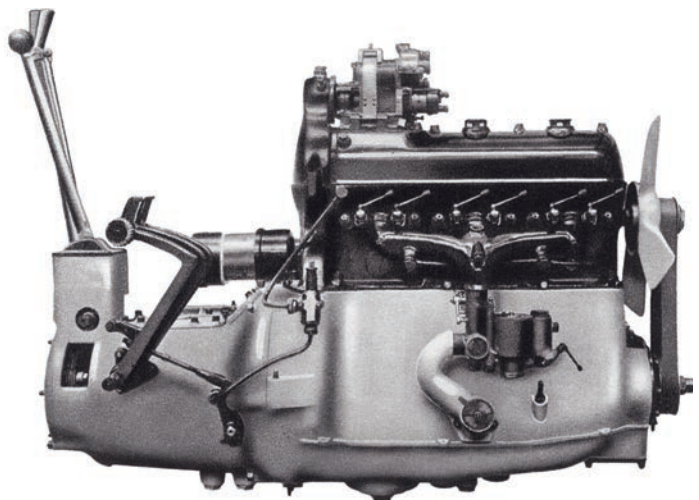
Jahren sanken die Nachfrage und die Produktion jedoch schnell. Die neue Unternehmensleitung versuchte, die Kapazitäten durch die Ausweitung der Produktpalette auszulasten. Zu den Produkten, deren Vertrieb Erfolg versprach, gehörten auch Lampen. Ab 1894 begann das Unternehmen mit der Herstellung von Fahrrädern, die zum großen Teil vom österreichisch-ungarischen Heer abgenommen wurden.

Der Erste Weltkrieg brachte erneut eine gewaltige Steigerung der Rüstungsproduktion mit sich. Die OEWG fertigte nun auch Flugmotoren und sogar Automobile. Diese Sparte wurde nach dem verlorenen Krieg 1918 das wichtigste Betätigungsfeld des Unternehmens. Bei den gebauten Autos handelte es sich meist um schwere Sechszylindermodelle der Oberklasse. Ab 1922 wurden zudem Lastkraftwagen hergestellt. Da die veränderte Produktionssituation den Namen „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ als nicht mehr zeitgemäß erscheinen ließ, wurde das Unternehmen 1926 in „Steyr-Werke AG“ umbenannt.

## Die Anfänge von Austro Daimler

Das ausgehende 19. Jahrhundert gehörte zur Pionierzeit des Automobilbaus. Zahlreiche Unternehmen und Erfinder versuchten, „pferdelose Kutschen“ zu entwickeln. 1899 gründeten Eduard Bierenz,

**1920 brachte die OEWG einen Sechszylindermotor heraus. Er kam bei den eigenen Automobilen zum Einbau und erreichte eine Leistung von 40 PS.**



# STEYR 1928

4-SITZIG CABRIOLET.

## EN VÄRDIG REPRESENTANT

FÖR EUROPEISKT KVALITETSARBETE.  
EN EXTERIÖR, PRÄGLAD AV VERKLIG  
FÖRFINING OCH LINJESKÖNHET.  
HYPERMODERN MOTOR- OCH  
CHASSISKONSTRUKTION.  
EKONOMISK OCH SNABB.

KÖR EN STEYR — OCH NI KÖPER EN STEYR  
BEGÄR OFFERT OCH DEMONSTRATION.

TYP. XII 6CYL.

### STEYR GENERALAGENTUR

KONTOR: BIRGERJÄRLSG. 21. TEL. 12922. UTSTÄLLN. BIRGERJÄRLSG. 21. TEL. 9640.

**Die Steyr-Automobile wurden sogar in Schweden verkauft, wie dieses Plakat zeigt. Als Antrieb dieses viersitzigen Modells diente ein Sechszylindermotor.**

der mit Gottfried Daimler befreundet war, und Eduard Fischer, der Direktor der „Maschinenfabrik Eisen- u. Metallgießerei Gebrüder Fischer“ in Wiener Neustadt, die „Österreichische Daimler Motoren Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co“, kurz „Austro Daimler“ genannt. Ziel des Unternehmens war es, nach Patenten von Gottfried Daimler in Österreich Automobile herzustellen. Anfangs kam es sogar zum Austausch von Facharbeitern zwischen den Daimler-Werken in Cannstatt, die an dem österreichischen Unternehmen beteiligt waren, und dem Austro-

Daimler-Werk. 1900 rollte das erste Automobil aus der Fabrik in Wiener Neustadt. Es handelte sich um ein viersitziges Fahrzeug, das von einem Zweizylindermotor mit vier PS Leistung angetrieben wurde. 1902 trat Gottlieb Daimlers Sohn Paul als persönlich haftender Gesellschafter in das Unternehmen ein. Im selben Jahr verließ Eduard Bierenz das Unternehmen, was zu einer Umfirmierung in „Österreichische Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft“ führte. Paul Daimler war bis 1905 als technischer Leiter in dem Unternehmen tätig. Die Produktionspalette umfasste Luxuswagen, Lastwagen, Omnibusse, Geschäftswagen, Motorboote, Schiffsmotoren und Schienenfahrzeuge.

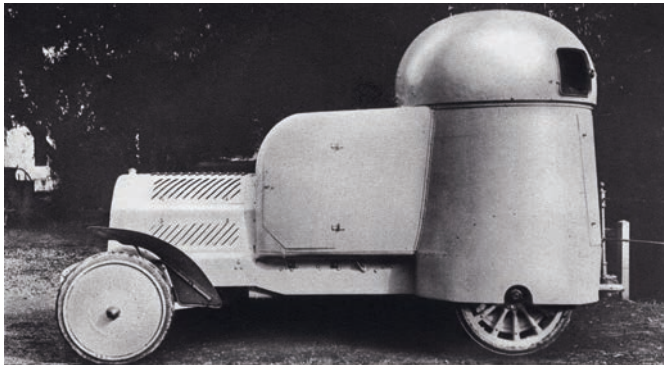


**Das Zweizylinder-Coupé mit der Bezeichnung 6/10 wurde 1902 bei Austro Daimler gebaut.**



**Der österreichisch-ungarische Thronfolger Franz Ferdinand schätzte die Automobile der Firma Austro Daimler. Sein Chauffeur in diesem Bild war niemand anderes als der damalige Reserve-Infanterist Ferdinand Porsche.**

**Von 1904 stammt dieser Panzer-spähwagen von Austro Daimler. Das Fahrzeug besaß bereits einen Vier-radantrieb. Der Führersitz war versenkbar.**



## Ferdinand Porsche

1906 wurde das Unternehmen in eine GmbH umgewandelt. Im selben Jahr bekam Austro Daimler mit dem damals nur dreißigjährigen Ferdinand Porsche einen neuen technischen Direktor. Porsche hatte sich bereits bei der Hofkutschenfabrik Jakob Lohner in Floridsdorf bei Wien mit dem Automobilbau beschäftigt. 1900 hatte das Unternehmen auf der Pariser Weltausstellung ein Fahrzeug vorgestellt, das auf der Entwicklungsarbeit des jungen Erfinders basierte und deshalb als „System Lohner-Porsche“ bezeichnet wurde. Das Besondere an dem Automobil waren die beiden Elektromotoren, die sich in den Radnaben befanden. Das Elektroauto sorgte für Aufsehen, ging jedoch nicht in Serienfertigung.

Bei Austro Daimler widmete sich Porsche der Entwicklung von Motoren, Nutzfahrzeugen und Sportwagen. Er setzte sich aber auch selbst gerne ans Steuer. 1910 gelang es ihm, mit einem 86 PS starken Austro-Daimler-Modell die Prinz-Heinrich-Fahrt, die über eine 1.944 Kilometer lange Strecke von Berlin nach Bad

Homburg führte, zu gewinnen. Dieser Sieg steigerte den Ruf der Fahrzeuge aus Wiener Neustadt unter den Automobilbegeisterten. Selbst Königs- und Kaiserhäuser nahmen Austro-Daimler-Modelle in ihren Fuhrpark auf.

1909 hatten sich die Wege der deutschen Daimler-Werke und der österreichischen Firma zu trennen begonnen. In diesem Jahr verkaufte die Daimler-Motoren-Gesellschaft einen Teil der Anteile an Austro Daimler. Drei Jahre später kam es zum Verkauf der restlichen Anteile. 1910 erfolgte die Umwandlung in eine andere Unternehmensform mit der Bezeichnung „Oesterreichische Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft“. Zum Produktprogramm zählten bald auch Zugmaschinen und Spezialtransporter.

Ein einschneidendes Ereignis war, wie für viele andere Unternehmen auch, der Ausbruch des Ersten Weltkriegs, der die völlige Umstellung auf die Produktion von Ausrüstungsgütern für das Militär, darunter Artilleriezugwagen, zur Folge hatte. Ab 1917 baute man auch Flugmotoren.

**Als Sieger der Prinz-Heinrich-Fahrt wurde Ferdinand Porsche in Wiener Neustadt begeistert empfangen.**



Das Kriegsende hatte die Umstellung auf zivile Fahrzeuge zur Folge. 1922 begann die Oesterreichische Daimler-Motoren-AG, mit den Puch-Werken in Graz zu kooperieren. Im selben Jahr verließ Ferdinand Porsche das Unternehmen und wechselte zur Daimler-Motoren-Gesellschaft (Stuttgart).

### Johann Puch und die Puch-Werke

Ein weiterer Name, der im Zusammenhang mit der Steyr-Geschichte eine wichtige Rolle spielte, war Puch. Johann Puch (1862–1914, slow. Janez Puh) stammte ursprünglich aus Slowenien und startete seine berufliche Laufbahn als Schlossergeselle. 1885 ließ er sich als Fahrradmechaniker in Graz nieder und gründete 1889 die „Johann Puch & Comp., Styria Fahrradwerke“. 1897 arbeiteten für Puch bereits über 700 Personen. Ein Rechtsstreit führte in diesem Jahr jedoch zur Teilung des Unternehmens. 1899 erfolgte die Gründung der „Johann Puch, Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-



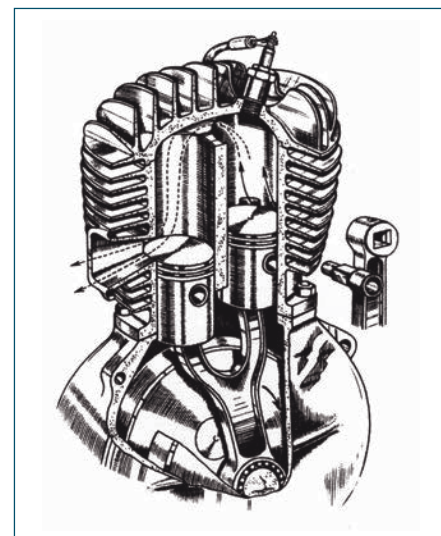
**Nach dem Zusammenschluss von Austro-Daimler-Puch und den Steyr-Werken befand sich die Unternehmenszentrale in Steyr.**

gesellschaft“. Johann Puch leitete das Unternehmen bis 1912 als General-Direktor. Sein Interesse galt jedoch nicht nur den Fahrrädern. Bereits 1901 baute er sein erstes Automobil. Für die Serienfertigung fehlten ihm jedoch noch die Mittel. 1903 begann Puch zunächst mit der Herstellung von Motorrädern. 1906 war er schließlich soweit, in dem Grazer Werk die Automobilfertigung in Betrieb

nehmen zu können. Bis 1914 wurden 14 verschiedene Modelle entwickelt. Wie viele andere Hersteller ließ auch Puch die Qualität seiner Fahrzeuge in Rennen unter Beweis stellen. Puch-Automobile glänzten beim Semmering-Bergrennen, bei der militärischen Übungsfahrt Wien-Berlin, bei Prinz-Heinrich-Fahrten und vielen anderen Rennen und Wertungsfahrten.



**Johann Puchs Interesse galt neben den Fahr- und Motorrädern schon früh den Automobilen. Dieses Bild zeigt den ersten Puch-Wagen.**



**Der Doppelkolbenmotor war für Puch ein großer Erfolg. Von 1923 bis 1970 wurden in Graz Motorräder mit diesem Antriebsaggregat ausgestattet.**

Als Johann Puch 1914 starb, waren in dem Grazer Unternehmen ungefähr 1.200 Arbeiter beschäftigt. Zum Produktionsprogramm gehörten neben Fahrrädern, Motorrädern und Automobilen auch Lastwagen, Omnibusse, Motoren und tragbare Scheinwerferaggregate. Nach Puchs Tod erfolgte die Umbenennung der Firma in Puchwerke AG.

In den 1920er-Jahren entwickelten die Puchwerke einen Doppelkolbenmotor, bei dem es sich um einen Zweitaktmotor mit zwei Kolben pro Zylinder handelte. Der Motor eignete sich vor allem für den Einsatz in Motorrädern und zeichnete sich durch einen relativ geringen Kraftstoffverbrauch aus.

Gemeinsam mit der „Österreichischen Flugzeugfabrik AG“ (Oeffag) fusionierten die Puchwerke 1928 mit Austro Daimler. Das so entstandene Unternehmen erhielt die Bezeichnung „Austro Daimler-Puchwerke AG“.

## Die Gründung von Steyr-Daimler-Puch

Ende der 1920er-Jahre verdüsterte sich der Himmel über den Industriebetrieben zunehmend. 1929 hatten die Steyr-Werke noch einen Rekord bei der Automobilproduktion aufgestellt. Gleichzeitig war das Unternehmen so tief in die roten Zahlen gerutscht, dass es eigentlich konkursreif war. In Schwierigkeiten befand sich jedoch nicht nur die Firma Steyr-Werke, sondern auch die Boden-Credit Anstalt, bei der das Unternehmen 106 Millionen Schilling an Schulden angehäuft hatte. Die Bank, die sich vorher schon durch ihren Expansionskurs übernommen hatte, musste Konkurs anmelden. Auf Druck der Regierung und der österreichischen Zentralbank wurde das Geldinstitut von der Creditanstalt für Handel und Gewer-

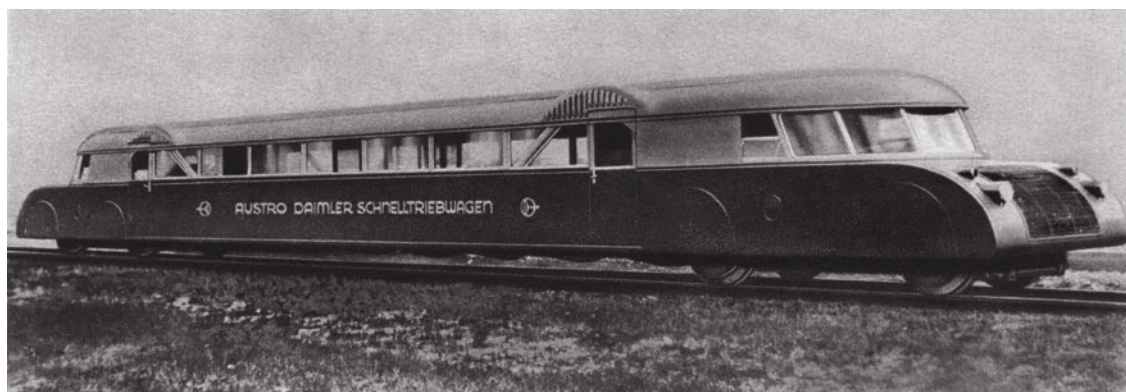


„Ich will von dir ein Baby – Ein Steyr-Baby“, lautete ein Slogan, mit dem für den österreichischen Volkswagen geworben wurde. Bereits Mitte 1936 konnte das tausendste Exemplar ausgeliefert werden. Bis 1940 wurden vom Typ 50 und seinem Nachfolger, dem Typ 55, 13.000 Exemplare hergestellt.

be übernommen. Als ob das Unheil noch nicht genug gewesen wäre, kam es am 26. Oktober 1929 zum großen Börsenkrach in New York, der die Weltwirtschaftskrise einläutete.

Im folgenden Jahr mussten die Steyr-Werke die Automobilproduktion völlig einstellen, um den Bestand an bereits hergestellten Fahrzeugen abzubauen. Bereits 1929 hatten die Steyr-Werke und die Austro Daimler-Puchwerke eine Interessengemeinschaft gebildet. Die Wirtschaftskrise und der damit einhergehen-

de Absatzeinbruch machten eine stärkere Zusammenarbeit der beiden Unternehmen immer wichtiger. 1934 kam es schließlich zur Fusion der beiden ehemaligen Konkurrenten, bei der die Banken federführend waren. Aus den Austro Daimler-Puchwerken und den Steyr-Werken entstand die „Steyr-Daimler-Puch AG“ (SDP). Dies bedeutete das Ende der Automobilproduktion in Wiener Neustadt. Die Maschinen wurden den anderen Werken übergeben. Der Produktionsschwerpunkt des Werks in Steyr lag bei



Nach der Gründung von Steyr-Daimler-Puch wurden unter dem Namen Austro Daimler weiterhin Militär- und Schienenfahrzeuge, wie dieser Schnelltriebwagen, hergestellt.



**Der Geländelastwagen Austro Daimler ADGR befand sich von 1936 bis 1940 in Produktion. Er besaß einen 72 PS starken Sechszylindermotor und konnte mit einer Nutzlast von drei Tonnen aufwarten.**

Personen- und Lastkraftwagen. In Graz wurden vor allem Motorräder und Fahrräder gebaut.

### **SDP im Krieg**

Mit der Fusion von Austro Daimler-Puch und den Steyr-Werken war Österreichs größter Fahrzeug- und Rüstungskonzern entstanden. Die wirtschaftliche Lage verbesserte sich langsam. 1935 konnte Steyr-Daimler-Puch sogar wieder einen Gewinn verzeichnen. Im folgenden Jahr kam der Steyr 50 auf den Markt. Zu einer Zeit, als Autos vor allem der wohlhabenden Bevölkerungsschicht vorbehalten waren, richtete sich das kleine Auto mit der stromlinienförmigen Karosserie vor allem an die Käufer aus der Mittelschicht, weswegen es auch den Ruf erhielt, ein

österreichischer Volkswagen zu sein. Manche gaben ihm den Beinamen „Steyr-Baby“.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich 1938 erregte Steyr-Daimler-Puch sehr schnell das Interesse der nationalsozialistischen Regierung. Die Produktion wurde zunehmend auf militärische Fahrzeuge umgestellt. Die Autoproduktion konnte zwar weiterhin einen Anstieg verzeichnen, der Ausstoß an Militärfahrzeugen verfünffachte sich jedoch bis 1939. Georg Meindl, ein Vertrauensmann Görings, sorgte ab 1938 als neuer Generaldirektor von Steyr-Daimler-Puch für die Durchsetzung der rüstungspolitischen Ziele.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs kam das Werk in Steyr, das mittlerweile

die viertgrößte Produktionsstätte von Lastwagen im Deutschen Reich war, zunehmend in die Reichweite alliierter Bomber. Die Produktion einzelner Bauteile musste deswegen in kleinere Betriebe ausgelagert werden. Am 5. Mai 1945 wurde die Stadt von den amerikanischen, und vier Tage später von den sowjetischen Truppen besetzt. Die noch funktionierenden Maschinen wurden zum großen Teil von der Roten Armee demontiert und abtransportiert. Nachdem die Zonengrenzen in Österreich endgültig festgelegt worden waren, kam Steyr jedoch wieder unter amerikanische Besatzung. Der Wiederaufbau konnte beginnen.

### **Neuanfang**

Im Steyr-Werk beschäftigte man sich nach Kriegsende zunächst mit der Reparatur von Fahrzeugen. 1946 kam das Werk in die Treuhandschaft der österreichischen Regierung. Langsam lief die Produktion wieder an. Vom Automobilbau wollte man jedoch zunächst Abstand nehmen. Stattdessen sollten dringend benötigte Nutzfahrzeuge, wie Lastwagen und Traktoren, hergestellt werden. Das



**Das Daimler-Pferd konnte eine ganze Reihe von Pflügen ziehen. Allerdings musste jedes angehängte Gerät von einer Person gelenkt werden.**



Puch-Werk in Graz sollte sich wie vor dem Krieg auf die Produktion von Fahr- und Motorrädern konzentrieren.

Für die Lastwagen benötigte man neue sparsame Motoren. Deshalb begann bereits kurz nach dem Krieg die Arbeit an einem neuen Dieselaggregat. Es gelang, eine Dieselmotorenbaureihe einzuführen, die zukunftsweisend war und sich fast zwanzig Jahre in Produktion befinden sollte. Der Motor erhielt die Baureihenbezeichnung WD x13. Dabei standen die beiden Buchstaben für wassergekühlt und Dieselmotor, das „x“ bezeichnete die Anzahl der Zylinder und die 13 stand für den Hubraum eines Zylinders, nämlich etwa 1.300 Kubikzentimeter. Der WD 113 war also die Einzylinder-Version dieses wassergekühlten Dieselmotors von Steyr.

Das Aggregat war nach dem Baukastenprinzip konstruiert. Dies bedeutete, dass viele Teile bei verschiedenen starken Motoren dieser Baureihe eingesetzt werden konnten. Es wurden Aggregate vom Ein- bis zum Sechszylindermotor gebaut.

Um die Nutzlast zu erhöhen, stellte man beim Lkw-Motor einige Teile statt aus Grauguss aus Silumin her, einer Legierung aus Duraluminium und Silizium. Dieser Werkstoff zeichnet sich durch enorme Haltbarkeit und große Beständigkeit gegen Korrosion aus. Vor allem aber ist Silumin viel leichter als der Grauguss.

### Prototypen und Versuche

Von besonderer Bedeutung war natürlich der Einstieg des Unternehmens in den Traktorbau. Sowohl Austro Daimler als auch die Steyr-Werke hatten sich in der Vergangenheit mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen beschäftigt. 1915 hatte Ferdinand Porsche gemeinsam mit dem Ingenieur Karl Rabe bei Austro Daimler eine Zugmaschine gebaut, das sogenannte „Daimler-Pferd“. Es besaß eine Achse mit großen Rädern, die das Gewicht der Maschine trugen. Das eigentliche Gefährt war mit einer weiter hinten liegenden Laufachse, an der sich zwei kleine Räder befanden, verbunden. Das Daimler-Pferd konnte mehrere Pflüge gleichzeitig zie-

**Mit seinem 80 PS starken Motor zählte der erste Steyr-Prototyp zur obersten Leistungsklasse seiner Zeit. Einen Markt für den Großtraktor sah man jedoch nicht, weswegen nur wenige Exemplare gebaut wurden.**

hen. Jeder Pflug musste jedoch von einer Person gelenkt werden. Gegenüber normalen Pferden bot das Fahrzeug den Vorteil einer hohen und beständigen Zugkraft. Eine Personaleinsparung war damit jedoch nicht möglich. Das Daimler-Pferd war außerhalb der Landwirtschaft auch als Artilleriezugmaschine vorgesehen, wurde aber in keiner größeren Serie gebaut.

Die Steyr-Werke hatten 1928 an der Entwicklung eines Traktors gearbeitet. Dieses Modell besaß eine starke Ähnlichkeit mit den Fordson- und Hanomag-Schleppern dieser Zeit und soll von einem Vierzylinder-Benzinmotor mit 80 PS Leistung angetrieben worden sein.



Genauere Daten für diesen Traktor sind jedoch nicht mehr erhalten. Es wurden nur wenige Versuchsexemplare hergestellt. Während des Zweiten Weltkriegs kam es bei SDP ebenfalls zum Bau einiger Versuchstraktoren. Dabei sollen Erkenntnisse verwertet worden sein, die man aus der Kooperation mit dem Konstruktionsbüro Porsche bei anderen Fahrzeugen gewonnen hatte.

### Der Beginn des Traktorbaus

Nach dem Zweiten Weltkrieg war schließlich die Gelegenheit für den endgültigen Einstieg in den Traktorbau gekommen. Als die Wirtschaft langsam wieder an Fahrt gewann, begann die Zeit der weitgehenden Mechanisierung der europäischen Landwirtschaft. Während in der Vorkriegszeit die Traktoren den großen zahlungskräftigen Betrieben vorbehalten waren, konnten sich nun immer mehr mittlere und kleine Höfe einen Schlepper leisten. Ermöglicht wurde dies durch den Umstand, dass sich die Hersteller nicht nur auf den Bau großer, leistungstarker Traktoren beschränkten, sondern nun auch Modelle anboten, die den Bedürf-

nissen der weniger zahlungskräftigen Landwirte entsprachen. Dazu gehörten die sogenannten „Bauernschlepper“. Zahlreiche Anbieter, manchmal nur Werkstätten, sprangen aus dem Boden, die im Traktorbau eine Marktlücke sahen.

1947 war man auch bei SDP soweit, in die Serienfertigung von Traktoren einzusteigen. Das erste Modell erhielt die Typenbezeichnung 180. Bei der Konstruktion hatte man auf die Erfahrungen aus der Vorkriegszeit zurückgreifen können. Angetrieben wurde der Schlepper von einem Zweizylinder-Dieselmotor. Mit seinen 26 PS Leistung gehörte der Typ 180 zur oberen Leistungsklasse. Der Grund, warum man die Produktion mit dieser Leistungsklasse gestartet hatte, lag darin, dass der Zweizylindermotor der 13er-Serie früher als die Einzylinderversion verfügbar war. Am 29. September 1947 wurde das erste Serienexemplar nahe Steyr einem Landwirt übergeben.

Mit dem Typ 80, der 15 PS leistete und deshalb auch „15er Steyr“ genannt wurde, kam zwei Jahre später ein Traktor für die kleinen und mittelgroßen landwirtschaftlichen Betriebe auf den Markt. Die



**Mit dem Typ 180 gelang Steyr-Daimler-Puch der erfolgreiche Einstieg in die Traktorbranche. Innerhalb eines Jahres konnten bereits mehrere Tausend Exemplare verkauft werden.**



**Der Typ 80 war als Allzweckschlepper für die österreichische Landwirtschaft konzipiert. Er eignete sich für alle Einsatzgebiete in kleinen und mittleren Betrieben.**