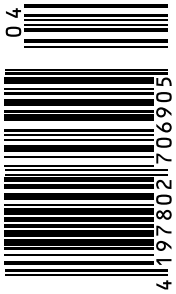


CLASSIC



4/2009

August/September

**Die Nummer 1 in Österreich
für historische Fahrzeuge**



Steyr-Puch Haflinger

EUR 6,90 (Schweiz SFR 11,80) www.austroclassic.com

AUSTRO CLASSIC 4/2009



**Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttlewort • KTM
«Südsteiermark Classic • Pannonia Historic
Ferrari California • Höllental
Karawanken • Alpentrophy
100 Jahre TMW • Gahberg»
Austerlitz • Mercedes/Puch G
Goodwood Festival of Speed**





Der Steyr-Puch Haflinger

... erntete beim ersten Anblick nicht immer gleich den Beifall jener, die ihn fuhren! Doch es war ihm ein Leichtes, die milden Lächeln und Sprüche ob seiner Größe bei einer Geländefahrt zu widerlegen. Die Qualitäten unseres kleinen Grazer Geländewagens, der von 1959 bis 1974 insgesamt 16.647 mal gebaut wurde, sind unbestritten und heute in Liebhaberkreisen begehrt wie eh und je!



Aber schön der Reihe nach! Wir schreiben das Jahr 1956. Das österreichische Bundesheer testet diverse Puch-Motorradmodelle und findet Gefallen an einem Kleinwagen, der von Steyr-Puch ebenfalls zur Verfügung gestellt wird. Dabei handelt es sich um einen, zu diesem Zeitpunkt quasi schon fertig entwickelten, Puch 500, ausgestattet mit einer primitiven „Kübelkarosserie“. Das Fahrzeug erweist sich nicht nur als wendig, sondern auch als geländegängig und sorgt für Aufsehen bei den Experten des Bundesheeres.

Mit den gewonnenen Erkenntnissen wird ein Lastenheft erstellt, ausgehend von den Vorstellungen des Heeres hinsichtlich eines derartigen Fahrzeuges. Man wünscht sich ein kleines, besonders geländegängiges Fahrzeug, das bei einer Nutzlast von 500 Kilogramm ein geringes Eigengewicht aufweisen kann.

Steyr-Puch nimmt sich, unter der Leitung von Chefingenieur Erich Ledwinka, der Sache an und entwickelt die Grundzüge jener Konstruktion, die man später als „Haflinger“ kennen wird. Das ursprüngliche Ziel, möglichst viele Teile vom Puch 500 zu übernehmen, kann – außer beim Motor – nicht weiter verfolgt werden. Das neu entstandene Fahrzeug ist eine völlig eigenständige Entwicklung und weist grundlegende Unterschiede zum „Puch-Schammerl“ auf.

Der erste Prototyp geht 1957 auf Testfahrt. Das Vehikel besitzt nur eine einfachst aufgebaute Plattform ohne Plane und ohne Windschutzscheibe. Fahrwerksseitig sind aber schon alle typischen Haflinger-Merkmale vorhanden. Spätere Versuchsfahrzeuge nähern sich auch äußerlich der allseits bekannten Haflinger-Form an. Sie werden übrigens noch mit der Bezeichnung „600 AP“



Text: **Constantin Kiesling**
Die Photos stammen - wenn nicht anders angegeben - vom Autor



Erster Haflinger-Prototyp (1957) bei einer Erprobung mit Helikoptertransport. Das Fahrzeug war im wahrsten Sinne eine fahrende Plattform und besaß statt einer richtigen Front nur eine Art „Schutzgitter“.
Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ



Dasselbe Fahrzeug wie oben im Steyr-Puch Werk in Graz mit improvisierter Plane.
Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ



Ein späterer Haflinger-Prototyp: Dieser trug im Gegensatz zu den Serienfahrzeugen noch die Bezeichnung 600 AP. Ein solches Fahrzeug wurde vom Österreichischen Bundesheer als Fahrschul-Kfz weiterverwendet und befindet sich heute in Privatbesitz.
Foto: Archiv Dr. Rudolf



Oben und vorhergehende Doppelseite: Übergabe der ersten hundert Haflinger an das Österreichische Bundesheer am Werksgelände in Graz-Thondorf.
Fotos: Copyright Heeresbild- und Filmstelle Österr. Bundesheer

versehen, im Gegensatz zu den Serienfahrzeugen, die, mit den letztlich etwas größervolumigen Motoren, die Typenbezeichnung „700 AP“ erhalten, wobei AP für „Allradgetriebene Plattform“ steht.

Technik Das Fahrgestell des Haflingers ist für die damalige Zeit eine Sensation: Der Zentralrohrrahmen mit Einzelaufhängung und dem am Heck angeflanschten Motor stand in krassem Gegensatz zu „herkömmlichen“ Geländewagen, die mit Starrachsen und Leiterrahmen ausgestattet waren. Dr. Erich Ledwinka setzte auf dieses Grundkonzept, da schon sein Vater Dr. Hans Ledwinka - seines Zeichens berühmter Tatra-Ingenieur - sehr gute Erfahrungen damit gemacht hatte. Ein kurzer Überblick über die technischen Raffinessen des Haflinger-Fahrgestells: Der Motor, im Heck liegend, mit der Kurbelwelle längs zur Fahrtrichtung angeordnet, überträgt das Drehmoment auf ein von ZF entwickeltes Getriebe, dessen Gehäuse auch das Differential der Hinterachse beherbergt. Das Getriebe ist vollsynchronisiert und besitzt vier Gänge, wobei es später auch ein Fünfgang-Getriebe gibt, das über einen zusätzlichen Kriechgang verfügt. Das Getriebe bietet weiters die Einbaumöglichkeit eines Nebenantriebes, der zum Antrieb verschiedenster Zusatzaggregate herangezogen werden kann. Die Vorderachse ist mit der Hinterachse über ein verwindungssteifes Zentralrohr verbunden, in dem auch die Antriebswelle für den zuschaltbaren Vorderradantrieb läuft. Das Fahrgestell ist mit sogenannten „Portalpendelachsen“ ausgestattet, die seitlich an den Achsgehäusen aufgehängt sind. Portalpendelachsen deshalb, weil die Halbachsen neben der Einzelaufhängung auch noch mit Portalantrieben versehen sind, die eine Stirnraduntersetzung beherbergen und die Bodenfreiheit wesentlich erhöhen. Die Kegelrad-differentiale der Vorder- und Hinterachse lassen sich separat und hundertprozentig sperren - ein

Mitgrund für die enorme Geländegängigkeit des Haflingers. Der kurze Radstand von 1500 mm und die geringe Breite von 1350 mm erlauben es dem Lenker, sich mit Leichtigkeit in engem, unwegsamem Gelände fortzubewegen. Bei einem Wendekreis von knapp sieben Metern kann man den Haflinger fast „am Stand“ umdrehen. Durch den tief liegenden Motor besitzt das Fahrzeug einen niedrigen Schwerpunkt und kippt nicht so leicht, wie man vielleicht aufgrund der äußeren Optik annehmen möchte.

Die Karosserie ist in Frontlenkerbauweise ausgeführt und besteht aus einer einfach gestalteten Plattform, die auf einem Stahlblechrahmen aufgebaut ist. Der Fahrer hat durch seine Position am vorderen Fahrzeugende eine hervorragende Sicht auf das Gelände. Hinter Fahrer- und Beifahrersitz können zwei weitere Sitze aus der Plattform ausgeklappt werden. Die Mulden bilden dann den Fußraum für die Passagiere im Fond.

Was treibt den Haflinger an? Der bewanderte österreichische Oldtimerfreund wird mit Recht sagen: „Puchmotor, weiß eh jeder!“ Und doch ist es immer wieder schön, sich die Details dieser ausgeklügelten Maschine vor Augen zu führen! Das Herzstück des berühmten Zweizylinder-Boxermotors, die Kurbelwelle, wurde in der Gensenschmiede gefertigt und, bis auf bei wenigen frühen Motoren, hartnitriert. Bei diesem Verfahren diffundiert Stickstoff in die Oberfläche ein und bildet mit Eisen und anderen Legierungsbestandteilen Nitride, die für eine harte Randschicht sorgen. Die Methode kam ursprünglich aus dem Flugzeugbau und wurde bei Puch erstmals im Fahrzeugbau eingesetzt. Auch die Dauerfestigkeit der Kurbelwelle (also die dauerhaft ertragbare Belastung) konnte durch das Nitrierverfahren gegenüber vergüteten Wellen um etwa die Hälfte gesteigert werden. Die unter der Kurbelwelle im Ölumpf liegende Nockenwelle wird



Haflinger-Geländewagen und Haflinger-Pferd vereint beim Gebirgseinsatz als Diener des Österreichischen Bundesheeres. Foto: Copyright Heeresbild- und Filmstelle Österr. Bundesheer



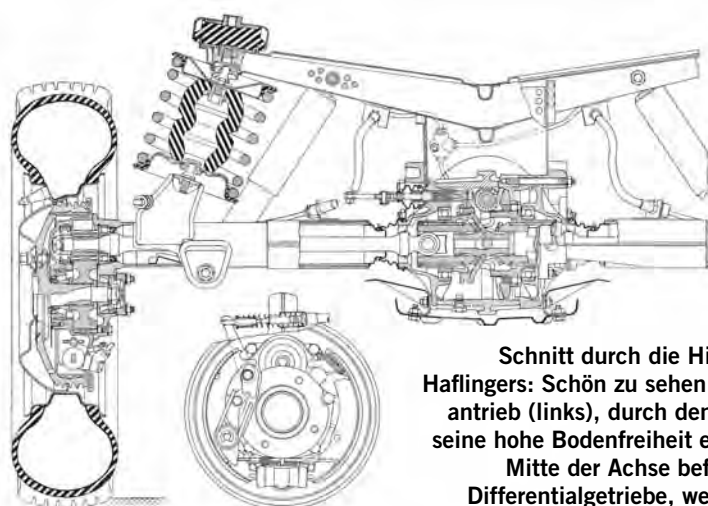
Rechte Spalte, v. o.: Die „Waffen“ des Haflingers: Schalthebel für Allradantrieb (grün) und Differentialsperren vorne und hinten (gelb). Spartanisches Armaturenbrett (Mitte): Tacho, Öl- und Ladekontrollleuchte sind die wichtigsten Instrumente des Haflingerfahrers. Bei späteren Versionen (unten) wie dieser gab es auch eine Benzinstandsanzeige (in der Regel allerdings nur eine Tankreserve-Warnleuchte).



Das Zentralrohrfahrgestell mit den Portalpendelachsen. Der Motor ist am Heck fliegend angeflanscht, das Getriebe befindet sich in einem gemeinsamen Gehäuse mit dem Hinterachsdifferential. Foto: Archiv Dr. Rudolf

über Zahnräder angetrieben. Sie betätigt neben den Ventilen auch die Benzin- und die Ölpumpe. Die Ölversorgung im Motor erfolgt mittels Druckumlaufschmierung, wobei sich Ölfilter und Ölkühler im Hauptstrom befinden.

Das zweiteilige Kurbelgehäuse wurde aus Aluminium im Druckgussverfahren hergestellt. Die Kurbelwelle wird darin in zwei Bleibronze-Dreistofflagern gelagert (plus einem weiteren Aluminium-Büchsenlager am dünnen Ende der Welle). Zylinder und -köpfe sind mit langen Dehnschrauben am Gehäuse befestigt. Der Wandstärkeverlauf sowie die Kühlrippenform der Zylinder, welche aus Grauguss gefertigt wurden, sind hinsichtlich der thermischen und mechanischen Belastungen intelligent gewählt. Die aus einer warmfesten Aluminium-Legierung bestehenden



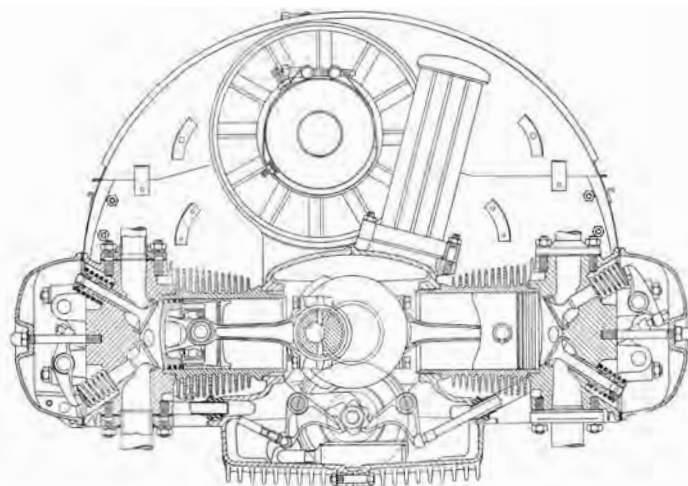
Schnitt durch die Hinterachse des Haflingers: Schön zu sehen ist der Portalantrieb (links), durch den der Haflinger seine hohe Bodenfreiheit erreicht. In der Mitte der Achse befindet sich das Differentialgetriebe, welches 100%ig gesperrt werden kann.



Steyr-Puch-Schild mit dem „handgeschriebenen“ Haflinger-Schriftzug, der auf jüngeren Fahrzeugversionen montiert wurde.



Später Haflinger-Motor mit geschlossenem Ölkreislauf, großem Ölkühler mit extra Luftauslass und Keilriemenscheibe aus Grauguss. Hierbei handelt es sich um eine 27-PS-Maschine mit einer Höchstdrehzahl von 4800 U/min.



Innenleben des Kurbelgehäuses des Haflinger-Motors aus Aluminium-Druckguss. Links: Schnitt durch den Haflinger-Motor, in Fahrtrichtung aus von vorne gesehen. Gut zu sehen ist die unterliegende Nockenwelle, die über Kipphebel und Stößelstangen die Ventile betätigt.



Zylinderköpfe beherbergen an den Schäften verchromte Ventile, die in Graugussführungen laufen. Die Ventilsitzringe sind in die Zylinderköpfe eingeschrumpft.

Der Haflinger-Motor blieb konstruktiv, von Details abgesehen, prinzipiell über die gesamte Produktionsdauer des Haflingers hinweg gleich. Abhängig von Baujahr und Fahrzeugausführung wurden Motoren mit 22, 24 oder 27 PS verbaut. Die Motorleistung ist wiederum abhängig von Ventilsteuerzeiten (Nockenwelle) und Verdichtung. Der Hubraum blieb mit 643 cm³ (80 mm Bohrung, 64 mm Hub) immer unverändert. Als Vergaser kamen beim Haflingermotor Gelände-Fallstromvergaser vom Typ Zenith 32 NDIX und Weber 32 ICS zum Einsatz. Je nach Motor-Nenn Drehzahl und Übersetzungen in Getriebe und Portalantrieben erreichte der Haflinger ver-

schiedene Höchstgeschwindigkeiten zwischen 52 und 75 km/h. Ausgestattet mit all dieser wunder-vollen Technik, hielt den Haflinger nichts mehr in Graz! Er begab sich in 110 Länder rund um den Globus, um seine Fähigkeiten unter Beweis zu stellen.

Artenvielfalt Auf dem Automobilsalon 1959 in Frankfurt wurde der Haflinger nicht nur in seiner „üblichen“ Form mit Stahlblechfront, so wie man sie etwa von Fahrzeugen des Bundesheeres kennt, vorgestellt. Man zeigte auch den sogenannten „Landwagen“, ein auf dem Haflinger basierendes Fahrzeug, das jedoch mit einer etwas schnelleren Gesamtübersetzung (76 km/h anstatt der damals üblichen 52 bzw. 58 km/h) und mit einem festen Führerhaus aus glasfaserverstärktem Polyester-harz versehen war. Vorderradantrieb und vordere

STEYR-PUCH LANDWAGEN **Typ 700 LP**
 Universaltransporter für Straße, Feldwege und Gelände



- LITFAHRTSICHERER BASSIS
- 17 kW/19 kW Leistung
- Nutzlast bis 900 kg
- Höchstgeschwindigkeit bis 70 km/h
- Motorer Pappgewicht mit 400 kg
- Zuladung 900 kg (mit 2.200 kg)

STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
 WIEN 1150 1150 1150



Steyr-Puch Landwagen Typ 700 LP



Typ 700 LP: Steyr-Puch Landwagen, der Universaltransporter für Straße, Feldwege und Gelände – es blieb bei wenigen Prototypen. 700 AP: Das Polyesterfahrerhaus für den Haflinger setzte sich durch und kam in Folge bei vielen zivilen Ausführungen zum Einsatz. Rechts: Haflinger der zweiten Serie mit Polyesterfahrerhaus und zugehörigem Verdeck ohne hintere Türen. Alle Bilder: Archiv Dr. Rudolf

Differentialsperre ließ man bei dieser Ausführung bewusst weg. Der Landwagen wurde als „Universaltransporter für Straße, Feldwege und leichtes Gelände“ angepriesen, ging aber nie in Serie. Ein Fahrzeug existiert heute noch – wenn auch in Fragmenten.

Der Bedarf an einem festen Führerhaus war jedoch auch ohne Landwagen gegeben, also entwickelte Steyr-Puch 1960 ein neues Polyesterführerhaus, das von da an optional geordert werden konnte. Anders als beim Landwagen, konnte das Führerhaus einfach statt der Stahlblechfront montiert werden, der Rest der Plattform (und des ganzen Fahrzeuges) glich hingegen dem Standard-Haflinger. Das Polyesterhaus zeichnete sich durch eine recht gute Temperatur- und Schallisolierung aus. Mit dessen Entwicklung kam man bei Steyr-Puch auch auf die Idee, auf Wunsch eine Standheizung für den Haflinger anzubieten (diese wurde dann beifahrerseitig in der Fußwanne montiert). Bei einer weiteren Heizoption wurde Kühlluft des Motors abgezweigt, über zwei Abgas-Wärmetauscher erhitzt und über ein Rohrleitungssystem nach vorne in die Fahrerkabine geführt.

Vor allem im deutschsprachigen Raum werden Haflinger mit Polyesterhaus oft als „Kommunalversion“ bezeichnet. Dies ist jedoch nicht korrekt, denn unter einem Kommunalhaflinger versteht man ein Fahrzeug, das für den kommunalen Einsatz ausgerüstet wurde, etwa mit Schneepflug, Salzstreuer usw. Dass man für solche, oft im Winterdienst verwendete Haflinger, zumeist Polyesterkabinen als Führerhaus wählte, ist eine andere Sache.

1962 ging man bei Steyr-Puch einen weiteren Schritt in Richtung Ausweitung des Produktionsprogrammes und führte - neben dem „Kurzen“ - den Haflinger mit einem verlängerten Radstand von 1800 mm ein. Hierbei wurden, von

Details abgesehen, einfach ein um 30 cm längeres Tragrohr sowie eine längere Plattform verbaut. In der Anfangszeit waren es vor allem Feuerwehren, bei denen die gewachsene Ladefläche Anklang fand. Weiters gab es vom „703 AP“, wie der lange Haflinger mit offizieller Typenbezeichnung heißt, eine Ausführung als Sechssitzer, wobei sich in diesem Fall jeweils zwei Passagiere im Fond gegenüber sitzen und sich eine Fußwanne teilen.

Der Haflinger im Militär Das Österreichische Bundesheer hat die Entwicklung des Haflingers geprägt und wurde auch einer der größten Kunden. Von 1959 bis 1965 wurden etwa 2000 Fahrzeuge mit kurzem Radstand und Blechfront beschafft, die sich im Wesentlichen in zwei Ausführungen aufteilen lassen: Den „Geländegängigen Lastkraftwagen“, also den „normalen“ Haflinger mit vier Sitzplätzen, sowie den „Geländegängigen Fernmeldekraftwagen“, auch genannt „Funk-Haflinger“. Zweiterer war statt dem linken hinteren Sitz mit einem Funkgerät sowie mit einer zusätzlichen Batterie ausgestattet. Weiters war am Tragrohr eine Uher-Lichtmaschine angebracht, die vom Nebenantrieb betrieben wurde und zur Aufladung der Funkbatterie diente. Der Motor hatte eine entstörte Zündanlage. Die Schweizer Armee deckte sich ebenfalls mit Haflingern ein: Über 3000 Stück wurden an das Militär unseres Nachbarlandes geliefert. Die Schweizer entschieden sich für eine Ausführung mit „kurzem“ Planenverdeck über den Vordersitzen und langen Bordwänden hinten. Türen sowie rückwärtige Sitze waren nicht vorgesehen. Neben dieser „Standardausführung“ hatten die Eidgenossen auch noch einige Spezialwünsche auf Lager: Man war etwa auf der Suche nach einem Fahrzeug, das als Panzerziel dienen sollte. Steyr-Puch entwickelte daraufhin den Typ 700Z,



Rücken-an-Rücken-Verladung von Haflingern - so konnten diese in Folge lufttransportiert und mit Fallschirmen abgeworfen werden. Dies wurde zu Erprobungszwecken von der Deutschen Bundeswehr durchgeführt. Foto: Archiv Dr. Rudolf



Funk-Haflinger mit Zwischenwand hinter den Vordersitzen und Antennensockeln am Dach. Der optionale Nebenantrieb kam bei diesen Fahrzeugen zum Einsatz: Die Funkbatterie wurde mit Hilfe einer zusätzlichen, am Tragrohr angebrachten Lichtmaschine aufgeladen. Rechts: Funk-Haflinger innen - rechts der Arbeitsplatz des Funkers mit Klappstisch, links die Funkeinrichtung statt des zweiten rückwärtigen Sitzes. Rechts innen: Haflinger in der Ausführung für Mannschafts- und Materialtransport beim Österreichischen Bundesheer.



genannt „Schildkröte“. Hierbei handelte es sich um ein vereinfachtes Haflinger-Fahrgestell mit zwei Gängen und ohne Vorderradantrieb, auf das eine Panzer-Attrappe aufgesetzt wurde. Das Vehikel konnte mittels einer Fernsteuerung auf einer Kreisbahn bewegt und beschossen werden. Die Beförderung im Straßenverkehr erfolgte als „Anhängen“ mit einem geeigneten Zugfahrzeug (z. B. Land-Rover).

Eine weitere Schweizer Besonderheit ist die sogenannte „Bantam-Ausführung“. Dabei handelt es sich um eine Haflinger-Version, bei der auf der Ladefläche eine Boden-Boden Panzerabwehr lenkwaffe Typ BB65 „Bantam“ montiert wurde. Windschutzscheibe und Plane mit Gestänge

konnten bei diesem Haflinger besonders unkompliziert nach vorne weggeklappt werden, um keine Behinderung für die Waffe darzustellen. Die Lenkwaffen selbst wurden mittels Kabel ferngezündet. Auch an die Ausbildung der Kraftfahrer wurde in der Schweizer Armee besonders gedacht: Spezielle Lehrmodelle ohne richtige Plattform, jedoch mit Fahrersitz und allen wichtigen Anbauteilen, wurden als voll fahrtüchtige Fahrzeuge zum Training der Soldaten herangezogen. Auch komplette, aufgeschnittene Fahrgestelle wurden zu Lehrzwecken an die Schweizer Armee geliefert.

Indonesien Die Indonesische Armee bestellte im Jahre 1962 tausend Haflinger, was, bezogen auf



Links: Serie eins Haflinger der Schweizer Armee mit kurzem Verdeck ohne Türen und langen Bordwänden hinten. In dieser Version waren die Haflinger noch bis vor wenigen Jahren beim Militär unserer Nachbarn im Einsatz.

Foto: Hansruedi Brawand



Auf Haflinger-Basis entwickelter Panzerzielwagen „Schildkröte“ der Schweizer Armee. Auf das klappbare Gestell hängte man Jutetücher als Zielscheiben.

Fahrfähiges Lehrmodell der Schweizer Armee zur Ausbildung der Kraftfahrer.



Schweizer Armeehaflinger mit Abschussvorrichtung für die Panzerabwehrenkwaffe „Bantam“. Das Planengestänge kann samt Windschutzscheibe nach vorne weggeklappt werden. Foto: Robert Walsh



Ganz links: Haflinger der Indonesischen Armee in der Tropenausführung mit Zyklonluftfilter und Frischluftklappen auf der Front. Die Plane entspricht bei diesem Haflinger allerdings nicht mehr dem Original. Links: Nochmal Indonesien - abgestellt und als „Mobile Home“ verwendet vor der Restauration... Beide Fotos: Rudi Rahardjo

die Gesamtanzahl an produzierten Fahrzeugen, ebenfalls eine stattliche Stückzahl darstellt. Geordert wurden die Haflinger mit kurzem Radstand und großem Planenverdeck. Weiters handelte es dabei sich um sogenannte „Tropenausführungen“, bei denen die Luft für die Verbrennung über ein Rohrleitungssystem von der Fahrzeugfront her angesaugt wird. Hintergrund dieses Systems ist, dass in trockenen, wüstenartigen Gebieten (Tropen!) nicht die mit aufgewirbeltem Sand und Staub vermengte Luft am Heck des Autos, sondern die „saubere“ Luft von der Fahrzeugvorderseite angesaugt wird, um übermäßige Beanspruchung des Luftfiltersystems zu vermeiden. Die Konstruktion erwies sich als sinnvoll und wurde von da an auch bei vielen anderen militärischen und zivilen Haflingern, die es in staubige Gefilde verschlug, verbaut.

So zum Beispiel bei der Haflinger-Version für die Australische Armee. Nur 50 Stück wurden im Jahre 1966 von dieser Ausführung gebaut, weshalb man solche Fahrzeuge heute selten zu

Gesicht bekommt. Es handelt sich hierbei um Haflinger mit kurzem Radstand und kurzem Planenverdeck. Speziell sind Halterungen für Schanzzeug auf der Front sowie auf der rückwärtigen Bordwand, und Halterungen für taktische Zeichen der Australischen Armee. Auch eine Anhängerkupplung gehörte zur Ausstattung, ein leichter Einachsanhänger aus australischer Produktion komplettierte das Gespann.

Nicht alle militärischen Haflinger haben so einfach nachvollziehbare Schicksale, wie etwa die Fahrzeuge der Schweizer Armee und die des Österreichischen Bundesheeres, die nach ihrem Ausscheiden über Versteigerungen in Hände von privaten Haflingerfreunden gelangten. Was etwa mit vierhundert Autos passierte, die an die Nigerianische Armee geliefert wurden, ist heute quasi ein Rätsel.

Royal Navy Zum Abschluss noch eine ausgefallene militärische Type: Die Royal Navy in Großbritannien suchte Mitte der Sechziger nach



Auf diesem Foto ist der unter dem Fahrzeug am Fahrgestell montierte Schlepphaken zu sehen, mit dem die Navy-Haflinger ausgestattet wurden.

Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ

Haflinger der Royal Navy, Baujahr 1974, hier ohne den speziellen Schlepphaken abgebildet (die Aufnahmen sind auf der vorderen Randversteifung zu erkennen). Auf ein Planengestänge wurde komplett verzichtet. Gut zu sehen ist die nach vorne hin vergrößerte Ladefläche. Seitlich sind Ösen für Kran- oder Hubschrauberladung vorhanden.

Haflinger mit langem Radstand in der Ausführung als Rechtslenker für Großbritannien, mit fensterlosen Türen hinten. Wer genau hinsieht, kann den „MKII“-Schriftzug unter dem Haflinger-Schriftzug erkennen. Foto: Julian Berry

Haflinger in Indonesien, natürlich ebenfalls rechtsgelenkt und in Tropenausführung. Foto: Iskandar Wahid



Ein weitgereister Haflinger bei Manila/Philippinen findet heute leider sein vorläufiges Ende in einem Sumpfgebiet. Foto: Gilbert Si Chan

einem geeigneten Fahrzeug, um Hubschrauber und Flugzeuge am Deck von Flugzeugträgern schleppen zu können. Man entschied sich für den Haflinger, der daraufhin in einer eigenen speziellen Ausführung in kleiner Stückzahl für die Navy gebaut wurde. Die Fahrzeuge waren mit einem Schlepphaken ausgestattet, der längs unter dem Auto hindurchging und an zwei Punkten direkt am Zentralrohrfahrgestell montiert war. Sowohl vorne als auch hinten war ein Anhängemaul vorhanden. Die Radantriebe waren mit der langsamsten Stirnradübersetzung ausgeführt, also für maximale Zugkraft. Die Plattform hatte weder Plane noch Bordwände, dafür vier Ösen für Hubschrauber- oder Kranverladung. Mulden für rückwärtige Sitze waren nicht vorhanden, auch auf den Beifahrersitz wurde verzichtet und der Beifahrerfußraum wurde zur Ladeflächenvergrößerung mit einem Blech überdeckt. Der Nebenantrieb fand Verwendung für Seilwinden oder Startergeneratoren für Helikopter. Der eine oder andere Haflinger dieser Art, so erzählt man es sich, wurde mittels des Startkatapultes für Jets

aus der Armee „ausgeschieden“ und fand ein trauriges Ende am Meeresboden.

Was tat sich im zivilen Bereich? Waren die ersten Produktionsjahre des Haflingers noch eher von den Aufträgen der diversen Armeen geprägt (Österreich, Schweiz), so wurden in der darauffolgenden Zeit auch immer mehr zivile Haflinger verkauft, die etwa bei Jägern und Bauern Anklang fanden, oder auch einfach bei Personen und Unternehmen, die aus irgendeinem Grund ein hochgeländegängiges Fahrzeug mit Allradantrieb und Differentialsperren benötigten. Im zivilen Bereich war der Exportanteil ebenfalls sehr hoch, was aufgrund der vielen verschiedenen Vorschriften und Anforderungen in den Exportländern zu einer hohen Artenvielfalt an Haflinger-Typen führte.

Als einfachstes Beispiel kann etwa die Ausführung als Rechtslenker für Länder mit Linksverkehr herangezogen werden. Die ersten Haflinger hatten die Möglichkeit für die Montage des Lenkbocks auf der rechten Seite der Fußwanne noch



Haflinger aus südafrikanischer CKD-Assembling-Fertigung in Johannesburg mit typischer Lackierung, das Fahrzeug befindet sich heute in den Niederlanden. Foto: Vincent Merts



Modifiziertes Typenschild der Fa. Autolec Industries in Johannesburg.

gar nicht vorgesehen; Das Presswerkzeug musste daraufhin geändert werden. Gasgestänge, Kuppelungsseil, Bremsleitung etc. hatten natürlich ebenfalls so umgelenkt zu werden, dass der Fahrer nun auf der „verkehrten“ Seite sitzen konnte. Für Großbritannien gab es zum Beispiel auch rückwärtige Türen ohne Fenster, vermutlich aus steuerlichen Gründen („Kastenwagen“). Weiters war es üblich, die Fahrzeuge für die Insel mit einem zweiten Steyr-Puch-Schild auf der hinteren Bordwand auszustatten. Haflinger der zweiten Serie bekamen, als kleines Detail am Rande, ein „MKII“-Badge (Mark two) auf der Front verpasst. An dieser Stelle ein kleiner Exkurs in die Produktionsserien: Man teilt heute üblicherweise in Haflinger der „Serie eins“ und Haflinger der „Serie zwei“ ein. Typisches Unterscheidungsmerkmal ist hierfür der Tank, der bei Fahrzeugen der ersten Serie vor dem rechten Hinterrad angeordnet ist. Serie-II-Haflinger haben den Tank unter dem Fahrersitz, also links vorne, montiert (dies gilt für Haflinger mit kurzem Radstand, Fahrzeuge mit langem Radstand haben den Tank immer unter dem Fahrersitz). Frühe Fahrzeuge der ersten Serie (z. B. mit Tank der allerersten Ausführung und anderen Merkmalen, bis ca. Ende 1961) werden in der Regel als „Vorserie“ bezeichnet. Der Übergang von der ersten zur zweiten Serie fand etwa Ende 1966 statt. Serie-II-Haflinger wurden prinzipiell nur noch mit 27-PS-Maschine und Fünfgang-Getriebe ausgestattet. Die in diesem Absatz gemachten Angaben sollen als Anhaltspunkte dienen, sind aber nicht frei von Ausnahmen.



Australischer Armeehaflinger, Baujahr 1966, Tropenausführung. Besonders auffällig: Halterungen für Schanzzeug sowie taktische Zeichen auf der Front. Foto: Peter Derges

Rechts: Australische Assembling-Linie des Haflingers in Springvale bei Melbourne, Victoria.



Auf zu fernen Kontinenten! Noch einmal zurück zum Rechtslenker: Typische Exportländer für diese Fahrzeuge waren, neben Großbritannien, etwa Australien, Südafrika und andere afrikanische Länder, sowie beispielsweise Indonesien, Japan und Hongkong. Nach Australien wurde der erste Haflinger 1962 ausgeliefert, eine Firma namens Anti Friction Bearings (kurz: A.F.B. Ltd.) hatte das Potenzial des kleinen Geländewagens entdeckt und baute ein kontinentales Händler- und Servicenetzwerk auf. 1967 waren die Verkaufszahlen hoch genug, um eine Haflinger-Produktionslinie in Melbourne rechtfertigen zu können. Die Fahrzeuge wurden als CKD-Kits („completely knocked down“, d. h. teilvorgefertigte Bausätze) nach Australien geliefert und dort fertig assembliert. In Australien wurde dadurch die Produktionszeit des Haflingers sogar etwas „verlängert“ – Auch nach dem Aus in Graz baute man noch einige Haflinger in Melbourne zusammen. Ein interessantes Detail am Rande: Als sich das Ende der Produktion in Österreich abzeichnete, zeigte Mr. Barry Jones, der zu diesem Zeitpunkt die australischen Haflinger-Zügel in Händen hielt, einige Fahrzeuge ab, die eigentlich für den US-Markt vorgesehen waren, dorthin aber nicht mehr exportiert wurden. Deswegen existieren am kleinsten Kontinent auch heute noch einige dieser speziellen Modelle (siehe weiter unten) – jedoch schon seitens Steyr-Puch umgerüstet zu Rechtslenkern. Nach Südafrika wurden die Haflinger ebenfalls als CKD-Bausätze geliefert – der Importeur war eine Firma namens Autolec und



Tropenhaflinger der zweiten Serie, hier ausgeführt als Rechtslenker, so wie sie ab 1967 als CKD-Kits nach Melbourne ausgeliefert wurden. Foto: Peter Farrer

Expeditionen

Seiner Größe und der begrenzten Reisegeschwindigkeit zum Trotz (manche würden von „Schneckentempo“ reden), hat sich der Haflinger dennoch auf einigen Expeditionen rund um den Erdball bewährt.

Vor allem in den frühen Sechzigern stellte Steyr-Puch dafür Fahrzeuge zur Verfügung, natürlich auch im eigenen Sinne. Die Berichterstattungen in der Presse und in werksinternen Zeitschriften verbreiteten den guten Ruf, den sich der Haflinger bei derartigen Einsätzen in fernen Ländern aufbaute.

Die berühmteste Fahrt war wohl die „Österreichisch-Argentinische Llullayacu Expedition“ 1961. Mathias Rebitsch und Ing. Luis Veigl, beide aus Tirol, forschten in den Anden im Llullayacu-Gebiet an Mauerresten aus der Inka-Zeit. Ganz „nebenbei“ fuhren sie dabei mit ihrem Haflinger auf eine Höhe von 5680 Metern,

was für lange Zeit den Höhenweltrekord für Automobile darstellte. Eine Expedition des Ehepaares Holzmann führte von Dezember 1961 bis April 1962 nach Zentral- und Ostafrika. Der Haflinger, ähnlich der Ausführung von Rebitsch, mit Polyesterführerhaus und festem Dachaufbau, legte die gesamte Wegstrecke von 16000 Kilometern ohne nennenswerten Schaden zurück. 1965 reisten Ernst Wiese und seine Begleiterin Prinzessin Beatrice Odescalchi mit einem Haflinger durch Arabien. Die interessanten Erlebnisse und die Fahrt mit dem zuverlässigen österreichischen Geländewagen beschrieb Wiese in seinem Buch „10000 Miles Through Arabia“, erschienen 1968 im Hale-Verlag, London. Weitere Haflinger-Expeditionen waren etwa die „1. Steirische Karakorum-Himalaya-Expedition“ 1964 und die Fahrt von Dr. Pischinger in den Iran.



Haflinger von Mathias Rebitsch und Ing. Luis Veigl im Atacama-Gebiet 1961. Foto: Archiv Dr. Rudolf
 Rechts: Werbebanner für einen Bildvortrag zur Expedition.
 Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ.



Expedition von Dr. Pischinger in den Iran. Foto: Archiv Dr. Rudolf

Expedition Ernst Wiese, 1965: Schiffsverladung in Aden, Jemen. Rechts: Im Sand am Strand bei Mukalla, Jemen.



Ernst Wiese – 10,000 Miles Through Arabia (1965). Seine Reise mit dem Haflinger führte durch Syrien, Jordanien, den Irak, Saudi Arabien, den Jemen und Ägypten.



hatte seinen Sitz in Johannesburg. Die Fahrzeuge wurden sogar mit einem eigenen, an dem von Steyr-Puch angelehnten, Typenschild bestückt.

Bella Italia Weiter zur Ausführung für den italienischen Markt: Diese Haflinger haben als auffälligstes Merkmal „Hörnchenblinker“ – das heißt, die üblichen Blinker der Stahlfront (länglich und innerhalb der Scheinwerfer liegend), wurden durch runde Blinkleuchten ersetzt, die man überhalb der Scheinwerfer, und somit am äußeren Fahrzeugrand, anordnete. Dies war eine gesetzliche Vorschrift und führte dazu, dass die Windschutzscheibe, ähnlich wie beim Tropenhaflinger, nicht mehr vollständig heruntergeklappt werden konnte, was zwei erhöhte Auflager erforderte. Die Beleuchtungskörper der „Italiener“ stammten in der Regel von der Firma Carello (im Gegensatz zu SAW- und Hella-Produkten, etwa bei österreichischen Versionen). Die Bedienungsschilder, zum Beispiel am Armaturenbrett, waren interessanterweise immer in Deutsch verfasst, vermutlich unter anderem deswegen, weil viele Haflinger nach Südtirol verkauft wurden. Mit dem Wissen aus diesem Absatz kann der Leser nun auch die Fahrzeugversion auf der Titelseite identifizieren.

Amerika In Nordamerika konnte man sich im zivilen Bereich ebenfalls für den Haflinger begeistern: In Beaumont, Texas, saß die Firma Speedwell Motors als Hauptvertriebsorganisation für die Vereinigten Staaten und Mexiko, und auch in Kanada gab es über Vertriebspartner die Möglichkeit, den Haflinger in der Exportversion für Nordamerika zu erwerben. Diese Fahrzeuge wurden, den lokalen Vorschriften folgend, mit „Sealed Beam“ Scheinwerfern ausgestattet. Das heißt, dass Reflektor, Glühlampen und Scheinwerferglas eine fixe Einheit bilden und nur als ein ganzes Teil ausgetauscht werden können. Da die Scheinwerfer einen Durchmesser von sieben Zoll (etwa 18 cm) hatten, musste die Haflinger-Front für die großen Leuchten adaptiert werden. Das Ergebnis wird heute aufgrund seines Aussehens üblicherweise als „Froschaugen-Hafi“ (oder im Englischen „bug-eye Haf“) bezeichnet. Ab 1971 wurden solche Fahrzeuge mit einem extra Schriftzug als Typ „Pathfinder“ verkauft und nochmals leicht modifiziert: Zum Beispiel installierte man Seitenmarkierungsleuchten (die ebenso wie der Rest der Beleuchtungseinheiten von der Firma Lucas stammten) und veränderte das Armaturenbrett bzw. die dahinter steckende Ausrüstung: Sicherungsautomaten statt Schmelzsicherungen, ein zusätzliches Fahrzeugidentifikationsschild, Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten, Warnblinkanlage und Eberspächer-Standheizung wurden zum Standard bei der neuen USA-Version. Eine traurige Geschichte erzählte kürzlich ein Haflingerfreund aus Texas: Eine Schiffsladung mit etwa 25 Haflingern, die für den amerikanischen Markt bestimmt waren, wurde damals durch das Eindringen von Salzwasser in den Laderaum völlig unbrauchbar gemacht; die Fahr-



Serie-II-Haflinger in der Italien-Ausführung mit „Hörnchenblinkern“ statt den länglichen Standard-Blinkern.



Innen: US-Ausführung „Pathfinder“, Bj. 1971, mit 7 inch Sealed-Beam-Scheinwerfern. Alle Leuchten, darunter auch die Seitenmarkierungsleuchten, stammen von der englischen Fa. Lucas. Daneben: Einer jener US-Haflinger, die man nach Australien auslieferte und zu Rechtslenkern umrüstete. Das abgebildete Fahrzeug wurde zusätzlich noch mit dem Tropen-Zyklonluftfilter auf der Front ausgestattet.

zeuge mussten als Schrott verkauft werden. Sechs der Autos, die er sich sicherte, verloren durch Korrosion innerhalb kürzester Zeit die komplette Karosserie. Weiters interessant: Gegen Ende der Haflinger-Produktionszeit konnten nicht mehr alle Autos nach Nordamerika verkauft werden, ein gewisses Kontingent an solchen Exportversionen blieb daher in Graz und wurde schließlich innerhalb Europas an den Mann gebracht bzw., wie schon oben erwähnt, nach Australien geliefert. Weitere länderspezifische Haflinger-Ausführungen mit kleinen Modifikationen gegenüber der österreichischen Zivilversion, zum Beispiel für Deutschland, die Schweiz, Frankreich, Ungarn und weitere Staaten, seien an dieser Stelle der Vollständigkeit halber erwähnt.

Kommunalhaflinger Ein anderes wichtiges Kapitel in der zivilen Haflinger-Geschichte stellt der Kommunalhaflinger dar. Wie schon weiter oben angesprochen, werden darunter fälschlicherweise oft Fahrzeuge mit Polyesterfahrerhaus verstanden. Richtig aber ist, dass der Kommunalhaflinger ein Nutzfahrzeug für den kommunalen Einsatz darstellte. Sein Zweck war also etwa das Reinigen der Straßen von Schmutz und Schnee, das Streuen von Salz, oder das Beseitigen von Müll. Aufgrund des Einsatzes im Winterdienst wurden die Fahrzeuge üblicherweise mit Polyesterfahrerhaus bestellt.

Der typische Kommunalhaflinger, so wie er Anfang der 70er ausgeliefert wurde, basierte auf einem Fahrgestell mit langem Radstand, war mit Polyesterhaus ausgestattet und in RAL 2000



Kommunalhaflingerflotte der Stadt München Mitte der Sechziger Jahre.

(Orange) lackiert. Die Felgenreöße betrug 13 Zoll (statt der sonst üblichen 12 Zoll) und es waren Winterreifen aufgezogen (statt grobstolliger Geländereifen wie etwa die Semperit „Universal Grip“ mit Doppel-V-Profil, die bei den „normalen“ Zivilversionen Standard waren). Die Plattform besaß keine hinteren Fußwannen, stattdessen installierte man unter der Karosserie ein Hydrauliksystem, das vom Nebenantrieb des Fahrzeuges angetrieben wurde. Die Hydraulik diente zum Beispiel zum Heben und Senken von Zusatzaggregaten (Schneeschaufel, Kehrbesen, etc.) und wurde im Fahrerhaus über zusätzlich angebrachte Hebel betätigt. Die Plattform und das Fahrgestell waren verstärkt, was eine höhere Nutzlast erlaubte. Dies führte weiters zur Bestückung des Haflingers mit einem Bremskraftverstärker, der statt dem Handschuhfach Platz fand. Diese Fahrzeugbeschreibung soll nur als Exemplar dienen; den Kommunalhaflinger gab es natürlich in verschiedensten Varianten, abhängig von Verwendungszweck, Baujahr usw. Vor allem in Deutschland machten diese Haflinger von sich reden - so wurden etwa über 200 Autos für den kommunalen Einsatz nach Berlin verkauft. Auch in München und Frankfurt erledigten Kommunalhaflinger brav ihre Dienste. Die Hydraulikanlage sowie die Anbaugeräte der Fahrzeuge kamen im Wesentlichen von zwei Firmen in Bruchsal in der Nähe von Karlsruhe in Baden-Württemberg: Ries und Raible. Die Haflinger lieferte man als Grundfahrzeuge an diese Firmen, von denen sie ihre weitere Ausstattung erhielten. Dass der Kommunalhaflinger aufgrund seiner Plattform

sehr wandlungsfähig hinsichtlich des Aufbaus war, bewies Steyr-Puch gegen Ende der Produktionszeit mittels eines futuristischen Fahrerhauses, welches dem Fahrzeug mit seinen vielen Fenstern und einer erhöhten, komfortableren Fahrerposition eine neue Optik verpasste. Zu einer Serienproduktion kam es leider nicht mehr.

Triebkopf Zumindes in kleiner Serie wurde jedoch der sogenannte Triebkopf gefertigt. Hierbei handelt es sich um einen universellen Geräteträger, der, wie der Name schon vermuten lässt, in seiner Grundform aus einer Vorderachse mit davor liegendem Antriebsaggregat sowie einem aufgesetzten Führerhaus besteht. Es konnte zum Beispiel ein Nachläufer mit Ladefläche angeflanscht werden, so dass ein „normales“ Fahrzeug für verschiedene Aufbauten, ähnlich dem Kommunalhaflinger, entstand (Nebenantrieb war natürlich ebenfalls vorhanden). Als speziellen „Nachläufer“ könnte man auch eine Variante bezeichnen, bei der man die zweite, un gelenkte Achse VOR dem Fahrerhaus platzierte. Mit diesem Gerät konnten Mülleimer über das Fahrerhaus hinweg nach hinten ausgeleert werden; In der Stadt Frankfurt kamen beispielsweise solche Fahrzeuge zum Einsatz. Der Triebkopf kann durchaus als Haflinger-Version bzw. -Derivat bezeichnet werden, da die verbaute Technik (Achse, Getriebe, Motor) prinzipiell der des Haflingers entspricht.

Behörden Ein Sprung zurück nach Österreich: Neben Zivilversionen für Privatpersonen und private Unternehmen, belieferte Steyr-Puch auch



Triebkopf, bestehend aus Vorderachse mit davor liegendem Antriebsaggregat und aufgesetztem Führerhaus. Im Hintergrund ist ein abgekoppelter Nachläufer zu sehen.
Foto: Archiv Dr. Rudolf

Unten: Kommunalhaflinger mit neuem, futuristischem Fahrerhaus - ging jedoch nie in Serie.
Foto: Archiv Dr. Rudolf





Typischer Kommunalhaflinger, so wie er Anfang der 70er gebaut wurde: Langer Radstand, Polyesterhaus, Lackierung in RAL 2000 Gelb-orange. Auf der Fahrzeugfront ist die Aufnahme für Schneeschaukel bzw. Kehrvorrichtung und andere Geräte zu sehen.



Polizei, Gendarmerie, Feuerwehr und Rettung mit Einsatzfahrzeugen. Feuerwehrhaflinger wurden vor allem in der ersten Serie und mit langem Radstand als Grundfahrzeuge gebaut. Die Ausstattung, z. B. mit Signaleinrichtung, Pumpe, Schläuchen etc., wurde von spezialisierten Firmen übernommen. Bei Rettungsfahrzeugen war verständlicherweise ein fester Fahrzeugaufbau anstatt der Plane gefragt. Die Karosseriebaufirma Preining in Graz bot daher einen Aufbau aus Aluminium an, der aus dem Haflinger ein brauchbares Rettungsauto machte. Natürlich konnte der Aufbau auch für andere Zwecke verwendet werden und war für beide Radstände verfügbar.

Schneewiesel Ganz am Ende der vielfältigen Haflinger-Typen noch eine Spezialität aus dem bekannten Winterskiort Kitzbühel: Die Firma Kahlbacher (heute bekannt für Straßenerhaltungs- und Flughafentechnik) entwickelte Ende der 60er eine kleine Pistenraupe auf Haflinger-Basis: Das Schneewiesel K2000. Prinzipiell wurde hierfür ein Aggregat verwendet, das aus Haflinger-Motor und Vierganggetriebe bestand und um 180° gedreht in die Rahmenkonstruktion des Pistengerätes eingebaut wurde. Zum Lenken wurde eine der Raupen mit einer separaten Kupplung ausgekuppelt und zusätzlich abgebremst. (Das Schneewiesel konnte daher nicht am Stand wenden). Für den Aufbau verwendete man ebenfalls Haflinger-Komponenten: Ein Teil der Plattform (bis hinter den Fahrersitz) und das Polyesterhaus lassen das Schneewiesel wie einen Haflinger mit Raupen aussehen. Eine Ladefläche war optional erhältlich,



Serie-II-Haflinger der Bundespolizeidirektion Wien, Baujahr 1967, noch mit authentischem „Schwarzen Kennzeichen“ ausgestattet.



Typ 703 AP (langer Radstand) mit Aluminiumaufbau der Karosseriebaufirma Preining, der oft für Rettungsfahrzeuge herangezogen wurde.

Wunderschön restaurierter Feuerwehrhaflinger mit langem Radstand und kompletter Ausrüstung.



Kahlbacher Schneewiesel K2000 Bj. 1968, aufgenommen beim Grazer Hausberg, dem Schöckl, 1987. Es handelt sich um eine Version ohne Ladefläche und Planenaufbau. Die Bearbeitungsgeräte am Heck wurden mit einer Handhydraulikpumpe gehoben bzw. gesenkt. Fotos: Andreas Kiesling

Prof. Dr. Erich Ledwinka

Erich Ledwinka wird 1904 in Klosterneuburg geboren. Die Faszination für das Automobil bekommt er von seinem Vater Hans Ledwinka in die Wiege gelegt, der sich als Konstrukteur bei der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft (1919 in „Tatra“ umbenannt), sowie bei der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr einen Namen macht. Er entwickelt beispielsweise die „Waffenautos“ der Typen II und IV und arbeitet auch an den späteren Steyr-Typen V und VII. Erich studiert Maschinenbau und tritt 1930 ebenfalls bei Tatra ein. Er steht erstmals in der Öffentlichkeit, als er 1932 an der Internationalen Alpenfahrt teilnimmt und einen Tatra 57 heil ins Ziel bringt. 1933 ist er bei der Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal sogar unter den 21 „Siegern“. Er heiratet Lotte Hückel, Tochter des ebenfalls autobeeilerten Hutfabrikanten Fritz Hückel, und steigt 1937 zum Chefkonstrukteur bei Tatra auf, wo er zum Beispiel den Tatra 97 konstruiert.

1950 tritt Erich Ledwinka bei Steyr-Daimler-Puch in Steyr ein und wird mit der Aufgabe betraut, einen Kleinwagen für jedermann zu entwickeln. 1955 lotst Dr. Wilhelm Rösche, Technischer Direktor der Werke Graz, das Projekt in die Steirische Landeshauptstadt. Der Motorradboom war am Abklingen und das neue Fahrzeug sollte die Auslastung des Werkes Graz-Thondorf sichern. Da eine eigene Karosseriefertigung zu teuer gewesen wäre und ohnehin ein Assembling-Vertrag mit Fiat bestand, entschied man sich

schließlich dafür, eine Abart des Fiat 500 Nuova zu produzieren. Mit neu und eigens entwickeltem Puch-Motor, einem Puch-Hinterachsaggregat mit Getriebe und mit der Karosserie von Fiat ging der Puch 500 in Serie.

Mit der Entwicklung des Haflingers schafft Ledwinka die Basis für die Kompetenz des Grazer Werkes in Sachen Geländefahrzeuge. Die „Allrad-Nische“ wird in Folge weiter ausgebaut: Der Pinzgauer (ebenfalls Ledwinka zuzuschreiben), sowie der Puch G sorgen für den sicheren Fortbestand von Steyr-Daimler-Puch in Graz. 1970 tritt Erich Ledwinka in den Ruhestand ein, bleibt aber weiterhin als Konstrukteur und Berater aktiv. Er stirbt 1992 im Alter von 88 Jahren.



Prof. Dr. Erich Ledwinka, Konstrukteur bei Steyr-Daimler-Puch von 1950 bis 1970 und Erfinder des Haflingers.

Foto: Archiv Dr. Horst Nasko

sie wurde ebenfalls aus Haflinger-Karosserieteilen zusammengestückt. Später ersetzte man das Polyesterhaus durch eine Stahlblechkabine, außerdem gab es das Schneewiesel noch in der Version K2000B mit 94 statt 62 cm breiten Raupen. Insgesamt wurden etwa 80 Fahrzeuge gebaut. Der Haflingermotor erwies sich leider als zu schwach für diese Anwendung, was zu Reklamationen führte und dem Schneewiesel keinen besonders guten Ruf bescherte.

Produktionsende In den letzten Produktionsjahren wurden hauptsächlich Kommunalhaflinger und Haflinger für weitere zivile Einsatzzwecke

im In- und Ausland produziert. Das Aus kam schließlich 1974. Die Fertigung war aufgrund der unzähligen Versionen kompliziert und teuer, und das Triebwerk hinsichtlich Leistung und Abgasemissionen nicht mehr zeitgemäß. Ein stärkerer Vierzylinder-Puchmotor wurde erprobt, ging jedoch nie in Serie. Steyr-Puch entwickelte am Nachfolger des Haflingers, dem „Haflinger 2“ - im Endeffekt tat man sich allerdings mit den, durch Pinzgauer-Auftritte in Staunen versetzten, Leuten von Daimler-Benz zusammen und marschierte geradewegs in Richtung Puch G. Eine der Deutschen Kommunalhaflinger-Ausstattungsfirmen überlegte angeblich die Lizenz-

Steyr-Daimler-Puch Geschichte

Die Steyr-Daimler-Puch AG, wie die Firma zu Zeiten der Haflinger-Produktion hieß, ist, wie der Name schon verraten lässt, auf drei verschiedene Unternehmungen zurückzuführen. 1899 gründet Johann Puch die „Johann Puch Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actiengesellschaft“ und versucht sich bald danach auch im Bau von Motorrädern und Automobilen, wie etwa der Puch-Voiturette (1904) und dem Puch-Alpenwagen (1913). Er stirbt 1914, kurz nachdem die Firma in „Puchwerke AG“ umbenannt wurde.

1928 beschließt die Generalversammlung der Aktionäre die Fusion mit der Österreichischen Daimler Motoren AG, welche im Jahre 1899 von Eduard Bierenz, einem Freund von Gottlieb Daimler, in Wiener Neustadt gegründet wurde. Als berühmter Mitarbeiter beim Österreichischen Daimler-Ableger ist zweifellos Ferdinand Porsche zu nennen, der von 1906 bis 1923 den Posten des Chefkonstruktors innehat. Er konstruiert beispielsweise den „Landwehr-Train“, einen militärischen Universal-Zug, der im ersten Weltkrieg zum Einsatz kam und sowohl auf Schienen als auch auf der Straße fahren konnte. Auch die Austro-Daimler Automobile haben zu jener Zeit einen hohen Bekanntheitsgrad.

Die „Austro Daimler Puchwerke AG“, wie die Firma von da an heißt, fusioniert 1934 abermals, und zwar mit der Steyr-Werke AG. Das 1864 von Josef Werndl als Waffenfabrik und Sägemühle in Steyr gegründete Unternehmen hatte sich, ähnlich den Puchwerken, über Fahrrad- und Flugmotorenerzeugung auch zum Automobilhersteller entwickelt. Von 1917 bis 1921 ist Hans Ledwinka, Vater des Haflinger-Erfinders Erich Ledwinka, Chefkonstrukteur bei Steyr. Die neue „Steyr-Daimler-Puch AG“ wird am 10. Mai 1935 in das Handelsregister in Wien eingetragen. Daimler in Wiener Neustadt wird komplett aufgelöst, in Steyr

produziert man Automobile, und in Graz blüht die Zweiradfertigung. 1938 wird das Unternehmen in den Konzern der „Hermann-Göring-Werke“ eingegliedert und zum Rüstungsbetrieb ernannt.

1941 wird eine neue Produktionsstätte in Graz-Thondorf errichtet, welche aber bald darauf durch Bombardierung starken Schaden erleidet. Die Hallen in der Grazer Puchstraße überstehen den Krieg hingegen fast unbeschädigt. Ende der Vierziger beginnt der mühsame Wiederaufbau des von den Briten als LKW-Reparaturstätte genutzten Werkes in Thondorf. Direktor Rösche erkennt, dass die Zeiten des Automobils für jedermann gekommen waren und schafft es, ein Kleinwagenprojekt samt Konstrukteur Erich Ledwinka nach Graz zu lotsen. In Steyr werden derweil LKWs und Traktoren gebaut. Über Puch 500, Haflinger, Pinzgauer und Puch G entwickelt das Werk Graz seine weltweit bekannte Allradkompetenz, die es bis heute besitzt.

In den 80ern und 90ern kommt es zur Filetierung des vielfältigen Unternehmens. Nach und nach werden die einzelnen Produktionsparten ausgegliedert, beziehungsweise verkauft. So geht etwa der gesamte Zweiradbereich an Piaggio, die Produktion in Graz wird eingestellt. Die Sparten LKW, Bus und Traktoren übernehmen jeweils MAN, Volvo und Case. Schusswaffen und Schwere Waffen werden zu Steyr Mannlicher bzw. zu Steyr Spezialfahrzeuge ausgegliedert. 1998 übernimmt Frank Stronachs „Magna“ die Mehrheit der Aktien an der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik in Graz. Auch die Antriebstechnik geht an Magna, wird aber bald an ZF Friedrichshafen weiterverkauft. 2001 verschmilzt die Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik mit der Magna Europe AG zur „Magna Steyr AG & Co. KG“ und ist nun international als eigenständiger Teilkonzern von „Magna International“ positioniert.



Produktionslinie des Haflingers Anfang der 70er: Im Hintergrund wird auch bereits der Pinzgauer gefertigt. Haflinger und Puch 500 laufen zu dieser Zeit schon auf einem gemeinsamen Band. Foto: Johann-Puch-Museum Graz.



Das Steyr-Daimler-Puch-Werk in Graz-Thondorf in den Fünfzigern. Im Hintergrund ist der Bau der A2 Südbahn im Gange. Foto: Johann-Puch-Museum Graz

Unten: Das Werk Thondorf heute (von der Gegenseite betrachtet): Die drei gelben Shed-Hallen und das Puch-Hochhaus existieren noch immer, das Werk wurde aber natürlich großzügig erweitert. Foto: Magnasteyr Graz



Haflingertreffen 2008 in Hafling:
Dem Ort bei Meran in Südtirol,
nach dem die Gebirgspferderasse
benannt ist, die auch dem Gelände-
wagen seinen Namen gab.



fertigung des Haflingers, aber auch dazu kam es nicht mehr. Der Pinzgauer, der „größere Bruder“ des Haflingers (Produktionsbeginn 1971), lief noch bis 2000 in Graz vom Band, dann in Lizenzfertigung in England. Mittlerweile wurde die Produktion eingestellt und soll laut letzten Berichten in Südafrika fortgesetzt werden. Der Puch G wird seit 1979 ohne Unterbrechungen in Graz produziert.

50 Jahre Haflinger 1959 begann die Serienfertigung des Haflingers, und auch 50 Jahre danach erfreut sich der kleine Grazer Kraxler immer noch großer Beliebtheit! Mit seinem ungewöhnlichen, aber freundlichen Auftreten vermag der Haflinger sowohl dem eingefleischten Fan als auch dem Fußgänger an der Ampel ein Schmunzeln ins Gesicht zu zaubern. Die technischen Raffinessen des Geländewagens lassen die Herzen der Liebhaber höher schlagen und es gibt kaum etwas schöneres, als den Haflinger an einem sonnigen Tag, mit dem angenehmen Klang des Puch-Motors im Heck, durch die Gegend zu bewegen.

80 Prozent aller Haflinger wurden in 110 Länder exportiert und so gibt es heute, vor allem auch Dank des Internets, eine weltweite Gemeinschaft und Verbundenheit von Haflingerfreunden. Wie schon in den Absätzen weiter oben angedeutet,

existieren etliche verschiedene Ausführungen des Haflingers, die es alle zu dokumentieren und zu erhalten gilt. Die Ersatzteilversorgung ist sehr gut, und es gibt bereits ganze Nachbau-Karosserien zu erwerben. Es finden Treffen rund um den Erdball statt, wo, quer durch die Gesellschaft, Besitzer mit ihren Fahrzeugen teilnehmen, und man immer wieder neue Gleichgesinnte kennenlernt. Bei gemeinsamen „Ausritten“ erlebt jeder die Freude am Fahren, sei es auf der Straße oder im Gelände, und die gemütlichen Abende werden zum Fachsimpeln über die aktuellen Arbeiten in der Garage genutzt. Neben anderen Events fand heuer Mitte Juli, anlässlich des 50-Jahre-Jubiläums, ein großes Treffen in Niederösterreich statt. Unter der Organisation von Peter Krumhaar, der auch schon die Jubiläumstreffen 1989 und 1999 in Graz organisierte, trafen sich über vier Tage hinweg etliche Fahrzeuge in Stiefern im Kamptal. Da sich das Treffen leider nach Redaktionsschluss abspielte, gibt es im aktuellen AC-Heft keinen Bericht dazu.

Ich möchte abschließend an dieser Stelle all jenen Personen einen herzlichen Dank aussprechen, die mich mit Fotos und Informationen für diesen Artikel unterstützt haben. Ohne sie wäre es mir nicht möglich gewesen, das Projekt in dieser Weise durchzuführen!



Literatur:

Rudolf, Dr. Egon:
*Puch -
Eine Entwicklungsgeschichte*,
Weishaupt 2007

Ehn, Prof. Friedrich:
Puch Automobile,
Weishaupt 1991

Steyr-Daimler-Puch Fahrzeug-
technik AG & Co. KG: *100 Jahre
Steyr-Daimler-Puch Graz*

Pfundner, Martin:
Die Auto-Österreicher,
A & W Verlag 2006

Information:

Constantin Kiesling
c.kiesling@haflinger-4wd.com
www.haflinger-4wd.com