

Den Steyr-Diesellastwagen kennzeichnet eine kompakte Eleganz und gediegene Robustheit, die auf den ersten Blick große Strapazierfähigkeit erkennen lassen und den leistungsfähigen Lkw für schwere Transporte prädestinieren. Er ist als Schnell-Lastwagen an der obersten Grenze der 4-t-Lkw nach neuesten technischen Erkenntnissen konstruiert. Aus jedem Teile spricht die Rücksichtnahme auf lange Lebensdauer und gute Wirtschaftlichkeit. Vor allem wurde auf leichteste Zugänglichkeit zum Motor und allen seinen Aggregaten Wert gelegt. Die Seitenbleche der Motorhaube sind abnehmbar. Das Reserverad ist auf einem Schlitten gelagert und für mühelose Einmannbedienung gedacht. Die Abstützung der Pritsche (gepreßte Träger-Gitterstreben) gegenüber dem Rahmen sichert gegen alle auftretenden Verschiebekräfte. Alle Fahrzeugteile sind stark bemessen.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der obengesteuerte Steyr-Vierzylinder-Diesel ist in drei Punkten gummi aufgehängt (hinten 2 Gummi-Ring-Elemente). Das aus vergütetem Silumin gegossene Kurbelgehäuse ist bis tief unter Kurbelwellenmitte heruntergezogen und durch kräftige Rippen versteift. Das Verbrennungsverfahren mit Zweilochbrenner ist Steyr-Patent. Der Motor ist in den unteren Drehzahlen nicht übermäßig leise, er besitzt bei 60 km/st seine beste Drehzahl und läuft dann angenehm weich. Die serienmäßig eingebaute, vom Fahrerhaus aus bedienbare Kühler-Jalousie macht die Kühlwassertemperatur regelbar.

Schaltung

Die drei oberen Gänge sind geräuscharm durch schräg verzahnte ständig im Eingriff stehende Zahnräder, durch Klauenmuffen zu schalten. Der erste Gang des 5-Ganggetriebes ist als reiner Berggang ausgelegt. Der Gangwechsel geht leicht vonstatten.

Fahreigenschaften

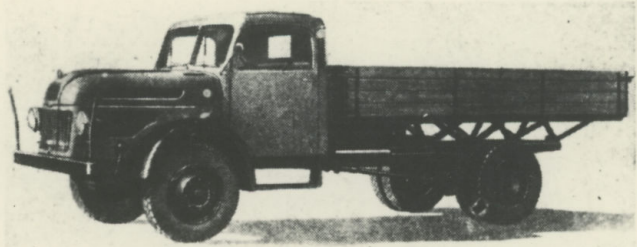
Der voll belastete Lkw fährt sich angenehm, leichtgängig und lenkgenau. Die Federung ist stramm, lastschonend und progressiv wirkend. Doppeltwirkende Oldruck-Stoßdämpfer an der Vorderachse machen sich angenehm bemerkbar. Aufeinander abgestimmte Lenkungs-, Federungs-, Radstands- und Masseverteilungseigenschaften ermöglichen nicht anstrengendes, ermüdungssicheres Fahren. Große Durchzugskraft bei hohem Drehmoment im unteren Drehzahlbereiche. Gute Sichtverhältnisse durch schwungvoll gerundete, kurze Motorhaube.

Bremsen

Die auf alle vier Räder wirkende „reine“ Oldruckbremse weist bei Servowirkung erstaunlich hohe Verzögerungswerte auf, die kurze Bremswege bei nicht übermäßig hoher Fußkraft-Aufwendung ermöglichen, ohne daß das hintere Wagenende weggeht. Die Handbremse liegt dem Fahrer zur Hand und hat einen schräggestellten Handhebel, der große Kraftanwendung gestattet.

Ausstattung

Das Fahrerhaus des Testwagens war eine Sperrholz-Ausführung einer Spezialfirma, nicht vollkommen geräuscharm (das Werk selbst baut Ganzstahl-Fahrerhäuser auf), geräumig für drei Personen. Besondere Ent- und Belüftungsvorrichtungen waren nicht vorhanden, auch keine serienmäßig eingebaute Fahrerhausheizung. Trotzdem war der Aufenthalt im Fahrerhaus bei schlechtem, kaltem Wetter nicht unangenehm. Die Spritzwand ist mit dem Rahmen verschweißt und gleichzeitig als Tankverkleidung ausgebildet. Großer Ablagekasten rechts und Ablegeblech über der Windschutzscheibe für kleinere Gepäckstücke. Sehr gute Sitzgestaltung und Polsterung. Rückenlehne fest (Höhe 550 mm). Fahrersitz von der Sitzbank getrennt, aber nicht verstellbar, Sitze anatomisch gut gestaltet. Große Windschutzscheibe, zweigeteilt (zweimal 710×410 mm). Rückfenster 440×145 mm, nicht ausreichend groß. Das ge-



samte Schaltbrett mit der Geräteanordnung ist nach vorn abklappbar, 2 Sicherungskästen in der Mitte des Schaltbrettes.

Kleine Wünsche

Abdämpfung des Motorgeräusches im Leerlauf und unteren Drehzahlbereiche wäre erwünscht, ebenso Beseitigung der Geräuscheinungen im Fahrerhaus (nur bei dem geprüften Wagen?).

PRÜFUNG

Gewicht

Leergewicht (betriebsfertiges Fahrzeug)	3600 kg
Steuergewicht	3330 kg
Eigengewicht des Fahrgestells (ohne Fahrerhaus)	2700 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	7800 kg

Tragfähigkeit (bei 8,25—20°)

Zulässiger Achsdruck vorn	2300 kg
Zulässiger Achsdruck hinten	5500 kg
Zulässige Belastung (Nutzlast)	4200 kg
Fahrgestell-Tragfähigkeit	5100 kg

Leistungsgewicht

leer (fahrfertig)	40 kg/PS
bei 4,2 t Nutzlast	86,7 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

mit Hinterachsübersetzung 5,14:1	77 km/h
----------------------------------	---------

Beschleunigungszeiten

von 20 bis 48 km/h im 4. Gang	16 sec
von 30 bis 70 km/h im 5. Gang	47 sec
von 0 bis 70 km/h mit Durchschalten 2.—5. Gang	50 sec

Bremsverzögerung

mit 4,2 t Nutzlast	6,0—7,0 m/sec ² (!)
--------------------	--------------------------------

Kraftstoffverbrauch

(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)	
bei 40 km/h	12,0 L/100 km
bei 50 km/h	13,0 L/100 km
bei 60 km/h	15,0 L/100 km
bei Vollgas	19,5 L/100 km

Durchschnittsverbrauch mit voller Nutzlast

je nach Fahrweise und Fahrbahn	15—18,5 L/100 km
--------------------------------	------------------

Abmessungen

Radstand 3710 mm. Spurweite vorn/hinten 1740/1630 mm. Länge über alles 673,5 cm. Breite über alles 220 cm. Höhe unbeladen mit Plane und Spriegel ca. 282 cm. Weitere Fahrzeugmaße siehe Skizze nächste Seite!

Bereifung 8,25—20" (7fach)

Luftdruck vorn	5,50 atü
hinten (Zwillingsbereifung)	5,50 atü

Prüfung

Normaler Pritschenwagen von 1402—1906-km-Stand. Alle Messungen mit 4,2 t Nutzlast und 3 Personen im Fahrerhaus.

Stuttgart, November 1951.

Tester: Ing. Hans-Arnold König