

STEYR-PUCH HAFLINGER



Geschrieben von Constantin Kiesling

Heft bestellen - 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!

Text: Constantin Kiesling

Photos: Constantin Kiesling, Heeresbild- und Filmstelle Österr. Bundesheer, Archiv Dr. Rudolf, Rudi Rahardjo, Hansruedi Brawand, Peter Derges, Peter Farrer, Vincent Merts, Julian Berry, Steyr-Daimler-Puch Archiv AQ, Gilbert Si Chan



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" 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 Einzelradaufhängung und dem am Heck angeflanschten Motor stand in krassm Gegensatz zu "herkömmlichen" Geländewagen, die mit Starrachsen und Leiterraum 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 verbindungssteifes 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 Kegelraddifferentiale 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 Gesenkschmiede 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 Ölsumpf liegende Nockenwelle wird 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 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 verschiedene Höchstgeschwindigkeiten zwischen 52 und 75 km/h. Ausgestattet mit all dieser wundervollen 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 Polyesterharz versehen war. Vorderradantrieb und vordere 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 Schallsisolierung 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, 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 "Anhängler" 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 Panzerabwehrwaffe 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 Lenk Waffen 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 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 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 Zentralrohrfahrgerüst 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 gar nicht vorgesehen; Das Presswerkzeug musste daraufhin geändert werden. Gasgestänge, Kupplungsseil, 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.



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 rechtzuzufertigen. 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, zwangte 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 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 US A-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 Fahrzeuge 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 (Orange) lackiert. Die Felgengröße 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. Zumindest 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, ungelenkte 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 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 Karrosseriebaufirma 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 Staßenerhaltungs- 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, 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 Lizenzfertigung 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 Stiefen im Kamptal. Da sich das Treffen leider nach Redaktionsschluss abspielte, gibt es im aktuellen ACHeft 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!



Fenster schließen