

Terénní automobil Steyr 1500



Rakouské závody Steyr, ve skutečnosti Steyr-Daimler-Puch, vznikly v roce 1853 jako puškařská firma. Její zakladatel Josef Werndl převzal otcovu dílnu a začal vyrábět střelné zbraně pro rakouskou armádu. Války vedené monarchií zajišťovaly okamžitý odběr celé produkce. Aby se seznámil s nejnovějšími trendy v konstrukci pušek, odjel Werndl do USA, kde navštívil závody Remington a Colt. Po návratu v roce 1864 se rozhodl využít svých amerických zkušeností a založil ve městě Steyr zbrojařské závody Österreichischen Waffenfabrik.

Právě v nich byla zahájena výroba opakovací karabiny Mannlicher. Továrna se bleskově rozrůstala a v krátké době se stala největším výrobcem karabin v Evropě, zaměstnávajícím 10 000 lidí. Týdenní výroba dosahovala až 8 000 kusů. Do roku 1911 bylo vyrobeno přes 10 mil. karabin Mannlicher. Díky Werndlovi byl v roce 1884 Steyr prvním evropským elektricky osvětleným městem. O pět let později zakladatel firmy zemřel.

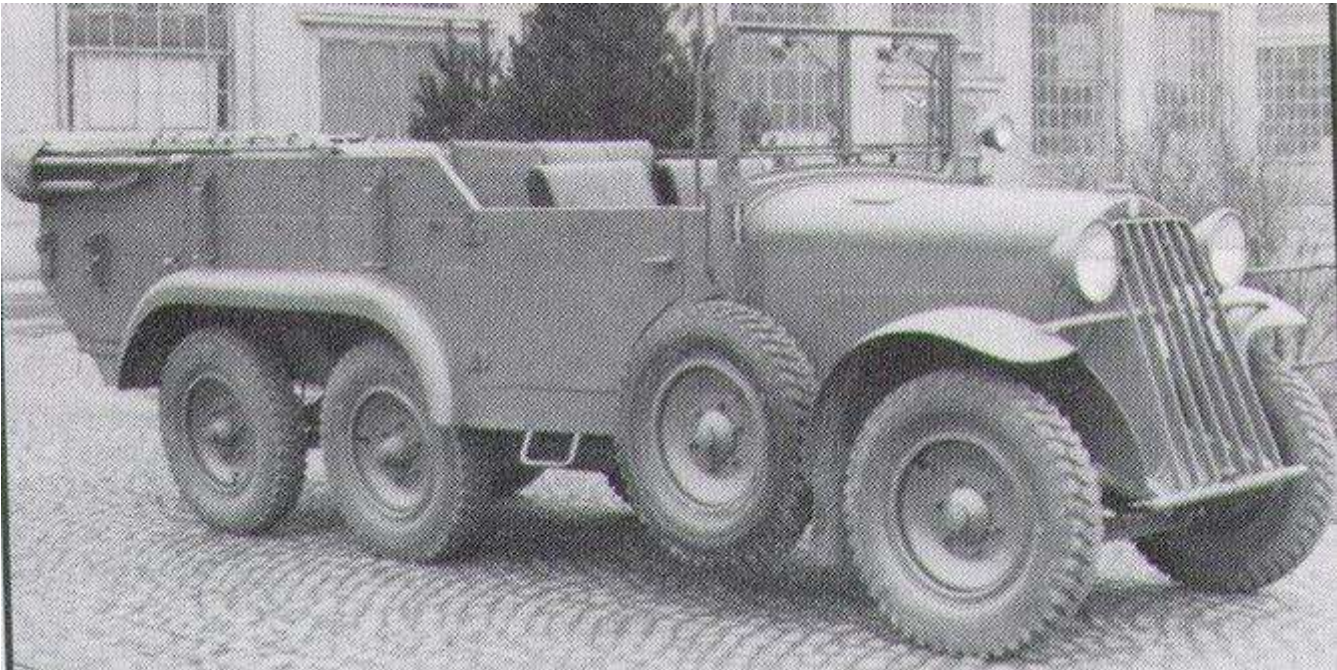
Závody vyráběly střelné zbraně do konce existence monarchie. Po roce 1918, kdy bylo Rakousku zbrojní výroba zakázána, se firma musela rozhodnout mezi likvidací a změnou výrobního programu. Druhá možnost byla zajímavější. Zpočátku firma vyráběla jízdní kola a byly zahájeny i pokusy s výrobou zemědělských vozidel. V roce 1922 vyrobily závody Steyr svůj první nákladní automobil Steyr III. Bylo to vozidlo poháněné šestiválcovým motorem o objemu 3,3 l a výkonu 25,3 kW (34 HP) pro náklad do 2,5 t. Na počátky motorizace značná poptávka po tomto automobilu (cca 170 kusů) usnadnila další rozvoj firmy, která se roku 1926 přeměnila na Steyr-Werke. Celosvětová krize však v roce 1929 firmu značně oslabila a přinutila ji na rok přerušit výrobu nákladních automobilů. Aby se udržela na trhu, rozšířila výrobu osobních automobilů.

Na začátku 20. století zahájily činnost ještě dva výrobní závody, jejichž další osudy byly spojeny s firmou Steyr. Johann Puch, majitel nevelké firmy z Grazu vyrábějící jízdní kola, se již po třech letech začal zabývat motorizací a zahájil výrobu prvních vozidel se spalovacími motory. Ve stejné době spustil Gottlieb Daimler ve Wiener Neustadtu výrobu automobilů. Obě firmy v době 1. světové války vyráběly zbraně a po zániku monarchie byly i ony nuceny změnit výrobní program.

V roce 1934 se Puch i Daimler připojili k závodům Steyr-Werke. Vznikla nová firma Steyr-Daimler-Puch AG. Počáteční výroba byla spíše skromná a závody Steyr a později Steyr-Daimler-Puch vyráběly ročně 300-400 automobilů. Na podvozcích osobních automobilů byla rovněž vyráběna dodávková vozidla o nosnosti do 650 kg. Situace se změnila po pohlcení Rakouska Třetí říší. Závody okamžitě zahájily zbrojní výrobu.

Automobily firmy Steyr:

Steyr-40D



Prvním vojenským automobilem, tzn. vozidlem přizpůsobeným pro jízdu v terénu, byl Steyr-40D. V letech 1932-1933 vznikly jeho dvě varianty. Steyr-40D/140 a Steyr-40D/340 s pohonem 6x4. Používal se šestiválcový motor o výkonu 33,5 kW (45 HP). Maximální nosnost automobilu dosáhla 1,5 t. Celkem bylo vyrobeno 20 exemplářů obou variant.

Již po sloučení trojice výrobců v letech 1935-1937 byla zahájena sériová výroba verze Steyr-40D/440, poháněné stejným motorem. Celkem vzniklo 713 vozidel tohoto typu včetně verze přizpůsobené pro transport vojáků. Již u tohoto automobilu byla použita otočná náhradní kola, zavěšená nízko po stranách za kabinou řidiče, jež pak při jízdě v terénu fungovala jako dodatečná náprava.

Steyr 640



První konstrukcí pro německou armádu byl třinápravový nákladní automobil Steyr 640 s pohonem 6x4. Již v roce 1937 byla vyrobena série 15 prototypů, z nichž bylo pět určeno pro vojenské účely. Toto vozidlo o nosnosti 1,5 t bylo poháněno šestiválcovým kapalinou chlazeným řadovým benzinovým motorem s ventilovým rozvodem OHV. Měl objem 2260 cm³ a výkon 41,2 kW (56 HP) při 3 800 ot/min. Spotřeba paliva dosahovala 28 l/100km a s nádrží o objemu 95 l činil dojezd 340 km. Převodová skříň měla čtyři rychlosti pro jízdu vpřed a jednu rychlost vzad. Maximální rychlost automobilu dosahovala kolem 70 km/h. Hmotnost vozidla se podle verze pohybovala mezi 2,4 a 2,9 t. Automobil měl délku 5 330 mm, šířku 1 730 mm, výšku 2 330 mm a světlou výšku 230 mm. Rozvor náprav činil 2 500 + 1 060 mm. Kola o rozměrech 7x18 palců byla vybavena hydraulickými brzdami.

Hromadná výroba, určená především pro Wehrmacht, byla zahájena začátkem roku 1939. Celkem bylo vyrobeno 3 780 exemplářů typu 640, z toho 2 800 v letech 1940-1941; pak byla výroba ukončena. Zahraničním odběratelem byla bulharská armáda. Bylo vyráběno několik verzí: nákladní automobil pro převoz nákladů, nákladní automobil pro převoz osob, velitelské vozidlo, automobil pro vyšší důstojníky, sanitní a hasičský vůz. Charakteristickým rysem těchto vozidel bylo zavěšení náhradních kol nízko po stranách kabiny; náhradní kola se pak při jízdě v terénu chovala jako dodatečný pár kol a umožňovala překonávání širších překážek.

Než vznikl Steyr 270



V roce 1937 byl pro německou armádu zahájen program výroby těžkých terénních automobilů se standardním podvozkem pro stavbu různých variant. Nakonec v závodech Horch ve Zwickau vznikl podvozek 801/EG o uspořádání 4x4. Byl v něm použit osmiválcový, kapalinou chlazený motor Horch V8 o objemu 3517 cm³ a výkonu 59,6 kW (80 HP). Byly postaveny dvě verze tohoto podvozku: typ I s motorem umístěným vzadu pro obrněné automobily a typ II s motorem umístěným vpředu pro těžké terénní automobily. Jelikož prioritu měly obrněné automobily, byla výroba typu II zahájena teprve v druhé polovině roku 1938. Zpočátku byla používána řízená zadní náprava. Po překročení rychlosti 25 km/h se pohon zadní nápravy automaticky odpojil a možnost řízení vozidla zadními koly tak zanikla.

V letech 1939-1940 byl u automobilů 108 Typ 1a použit motor o objemu 3 823 cm³ a výkonu 60,4 kW (81 HP). Naproti tomu v letech 1940-1942 byl v automobilech Typ 40 montován motor o objemu 3 823 cm³ a výkonu 67,1 kW (90 HP).

Počínaje rokem 1939 zahájily výrobu závody Ford v Berlíně a Kolíně. Jejich automobily byly vybaveny osmiválcovými motory Ford V8 o objemu 3 613 cm³ a výkonu 58,1 kW (78 HP). Ford vyráběl tři varianty - Typ EGa se čtyřmi poháněnými koly a hydraulickými brzdami, Typ EGb se dvěma poháněnými koly a Typ EGd, což byl Typ EGa s upraveným zavěšením kol.

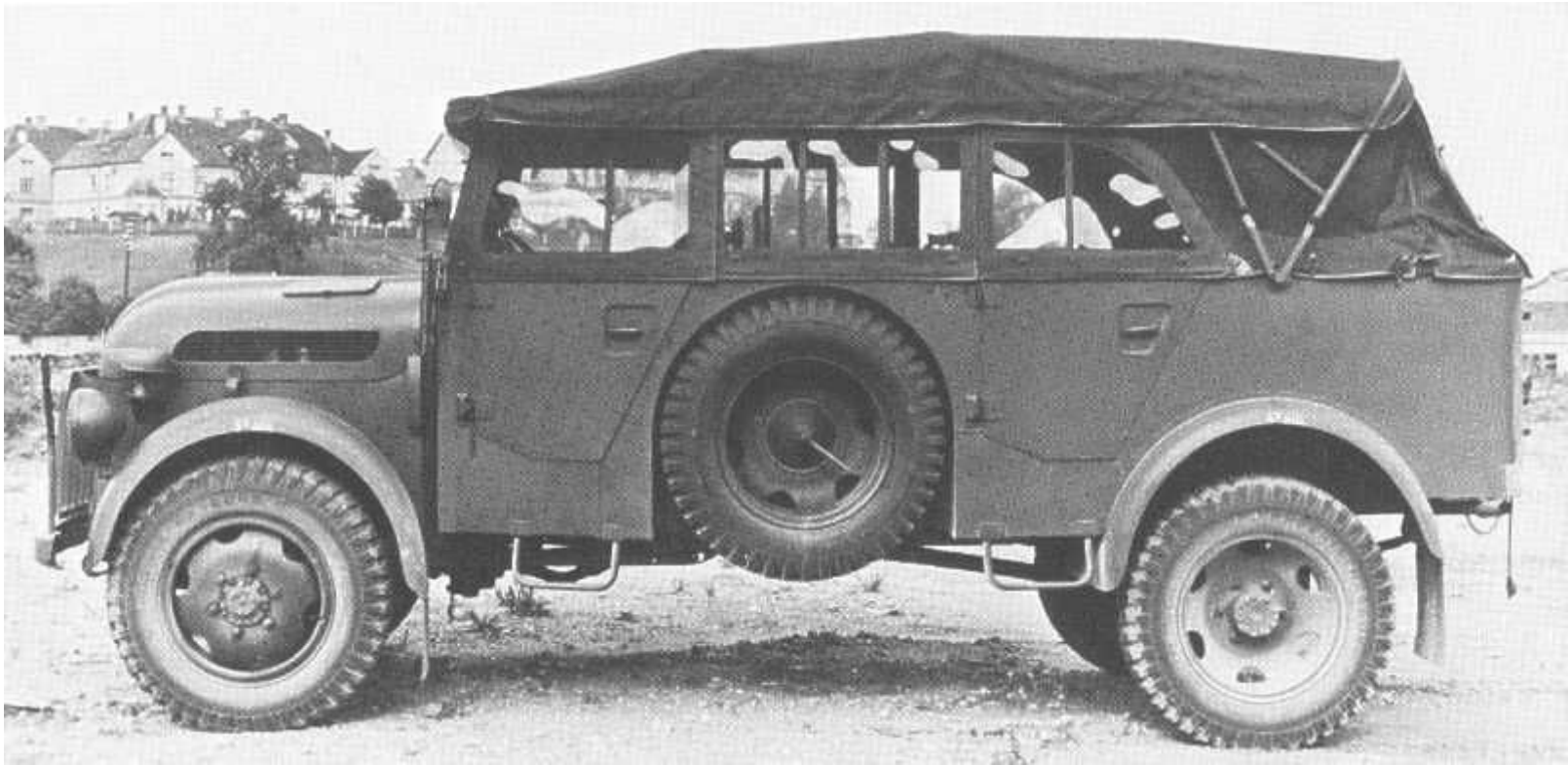
Automobily nazvané v německé vojenské nomenklatuře jako s.gl. Einheits-Pkw byly vyráběny v těchto verzích:

- Kfz. 18 - transportér mužstva
- Kfz. 23 - spojařský telefonní vůz
- Kfz. 24 - spojařský vůz s relé a zesilovači
- Kfz. 31 - sanitní vůz
- Kfz. 69 - lehký tahač
- Kfz. 70 - těžký transportér mužstva a výbroje
- Kfz. 81 - samohybná protiletadlová souprava

Kfz. 83 - transportér motorgenerátorů pro protiletadlové reflektory.

Automobil byl přetížený, což způsobovalo časté poruchy rámu podvozku a zavěšení kol, a kromě toho byla jeho konstrukce velmi komplikovaná a stala se příčinou mnoha problémů během oprav. Samotní uživatelé však vozidlo chválili pro jeho velký vnitřní prostor a pohodlnou jízdu. Celkem bylo vyrobeno 8 135 automobilů Horch 108 a 1 901 vozidel Ford EG

Porsche 147



Hledání nástupce automobilu Horch začalo ji ž v roce 1940. Závody Steyr nabídly známému automobilovému konstruktéru Ferdinandu Porschemu vypracování nového podvozku pro automobily o nosnosti 1,5 t. Konstrukér, který byl znám svými netypickými řešeními, tentokrát nabídl klasickou sestavu, ale s dosti neobvyklým hnacím agregátem. Použil totiž osmiválcový vzduchem chlazený motor s uspořádání m válců do V a ventilovým rozvodem OHV. Dva ventilátory a olejový chladič byly umístěny nad motorem, což vedlo ke značnému zvýšení přední části vozidla. Výšku hnacího agregátu zvyšoval také diferenciál přední nápravy, umístěný pod motorem a spojený s převodovou skříní. Konstrukčně velice zajímavé naopak bylo nezávislé zavěšení poloos přední nápravy na torzních tyčích. Zadní náprava byla odpružena pololistovým pérem. Pohon přední nápravy mohl být po dobu jízdy na zpevněném povrchu vypnut. Stejný motor Porsche typ 145 byl použit u pásového tahače Raupenschlepper Ost (RSO). Aerodynamický kryt poskytl automobilu charakteristický vzhled. Uvnitř motorového prostoru byla umístěna benzinová nádrž. Toto řešení bylo použito i v poválečných verzích se vznětovým motorem.

Při provozu se ukázalo, že motor Porsche 145 projektovaný pro nerealizovaný automobil Steyr 70 se výborně chová v každých klimatických podmínkách. Ventilátorový systém se osvědčil při operacích na africké frontě, chlazení vzduchem usnadnilo použití v době ruské zimy.

Z počátku Porsche vyprojektoval podvozek typu 146 s jednou hnanou nápravou (4x2). Tento návrh však nebyl přijat, a proto vznikl projekt typu 147 s pohonem 4x4. Tento návrh byl v závodech Steyr označen jako typ 270 a u armády jako Steyr 1500A, kde číslo 1500 znamená nosnost v kilogramech a písmeno A je zkratkou slova Allradantrieb (pohon všech kol). Vojenské označení typu se později změnilo na 1500/A01 pro první vyrobené automobily a na 1500/A02 pro automobily vyrobené po roce 1942.

Prototyp podvozku byl dokončen koncem roku 1940. Sériová výroba byla zahájena v polovině roku 1941. Prototyp verze Steyr 274 byl osmimístným transportérem mužstva. Automobil byl vybaven skládací celtovinovou střešou. Na každé straně se nacházel pár dveří otevíraných dopředu a dosahujících až k podlaze. Mezi nimi byla na obou stranách umístěna prohlubeň pro náhradní kolo.

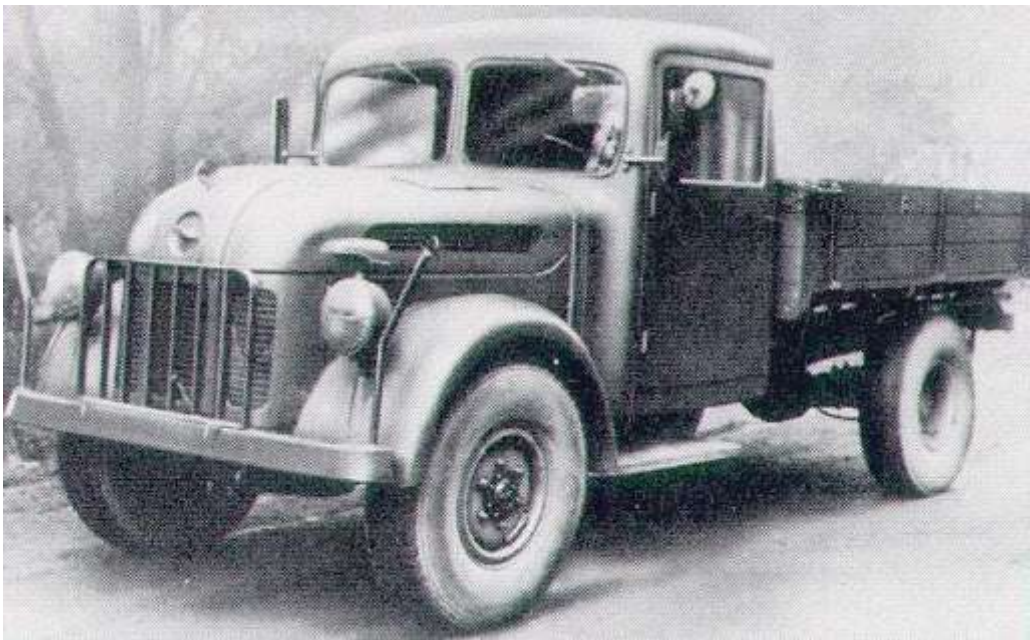
Vyráběné verze

Současně byla zahájena výroba tří základních verzí - transportéru mužstva, velitelského a nákladního automobilu. Karosérie většiny automobilů verze Steyr 1500 vyrobila vídeňská firma Lohner-Werke GmbH.



Transportér mužstva (Mannschaftswagen Kfz. 70) nahradil automobily s.gl. Einheits-Pkw, jejichž výroba byla úplně ukončena v roce 1942. Sériová vozidla

verze Steyr 274/Steyr 1500A měla zkrácené vstupní dveře do kabiny. V roce 1942 zahájily výrobu verze 1500 rovněž německé závody Wanderer v Siegmarschönau nebo Audi ve Zwickau náležející k Auto Union AG. Tato vozidla - a také ta, jež byla souběžně vyráběna v mateřských závodech, neměla na levém boku prohlubeň pro náhradní kolo. K odlišení od dříve vyrobených strojů obdržela označení A02.



Lehký nákladní automobil - **valník Steyr 270 (Lkw mit Pritsche)** byl vybaven krátkou kovovou krytou kabinou. Za ní se nacházel valník pro převoz nákladu. Na kovovém rámu bylo možné roztáhnout plachtu. Verze plachty pro převoz vojáků byla vybavena okénky z celuloidu. Měla různou výšku podle velikosti nákladního prostoru valníku. Konstrukce kabiny se v jednotlivých sériích lišila provedením dveří, zaoblením střechy a tvarem předních skel. Pro sanitní oddíly byla vypracována verze pro převoz raněných, vybavená velkou uzavřenou skříní s velkými dveřmi na zádi. Další dveře pak byly na pravé straně. Po obou stranách velké skříně byla umístěna jednotlivá okna. Stejná skříně, ale bez zadních dveří, byla používána ve verzi pro spojovací vojska. Zde byl vchod umístěn ve střední části na pravé straně. Ve dveřích bylo okno. U obou verzí byla na levé straně za kabinou umístěna prohlubeň pro náhradní kolo. V malém počtu byla vyráběna verze Steyr 1500A Omnibus. Byl to malý autobus se dveřmi do zadní kabiny na pravé straně. Karosérie automobilu tvořila jeden celek. Náhradní kolo bylo umístěno před maskou motoru. Pro všechny verze byly používány standardní 20" disky s pneumatikami 190 mm nebo 7,25". V pouštních podmínkách byly používány menší 16" disky s balonovými pneumatikami šířky 270 mm. Automobily v nákladní verzi byly zkoušeny v jízdě ve hlubokém sněhu. Na zadní kola byly nasazeny široké násady snižující jednotkový tlak na terén. Přední kola byla umístěna na širokých lyžích. Byl to spíše experiment než řešení použitelné ve velkém měřítku. V závodech Gothaer Waggonbau byly automobily Steyr přizpůsobovány k jízdě na kolejích. Místo obvyklých kol zde byla používána podobná kola jako železniční.



Nejvíce ceněnou verzí byl komfortní velitelský automobil pro vyšší důstojníky, tzv. **Kommandeurwagen Kfz. 21**. Jednalo se o čtyřdveřový kabriolet s přímo luxusní výbavou. Čalouněná sedadla bylo možno rozkládat a používat ke spaní. Skládací střecha byla podobná jako u osobních automobilů. Automobil byl zhotoven ve dvou verzích. Dřívější verze na podvozku 1500/A01 měla zpočátku dvě náhradní kola po stranách kabiny. Dveře malého rozměru byly tedy umístěny v určitém odstupu a otvíraly se ve směru jízdy. Je docela možné, že v této podobě byl vyroben pouze jeden automobil. Několik dalších vozidel na tomto podvozku mělo pouze jedno náhradní kolo na levé straně. Ve vozidlech postavených na podvozku 1500/A02 bylo náhradní kolo umístěno ve zvětšeném zavazadlovém prostoru. Vnitřek těchto automobilů byl zároveň kratší, což automaticky zvyšovalo objem zavazadlového prostoru. Byly použity široké dveře, připevněné ke středovému sloupku. Přední dveře se otvíraly proti směru a zadní ve směru jízdy. Podle některých znalců historie motorizace byl postaven pouze tucet vozidel této verze. Ta byla určena pouze pro generály. V Africe je používali Erwin Rommel a Hans Jürgen von Arnim. Právě von Arnimův automobil byl ukořistěn britskými oddíly a zachoval se dodnes.

Kromě něj se v muzejních sbírkách nachází ještě jeden automobil této verze.

Automobily série Steyr 1500A byly vyráběny do srpna roku 1944. Do té doby jich závody Steyr vyrobily 12 540 exemplářů. Dalších zhruba 5 600 kusů navíc vzniklo v továrnách Wanderer a Audi. Kvůli spojeneckým náletům byla výroba v březnu a červenci 1944 dvakrát přerušena.

Steyr 2000A



V srpnu 1944 zahájil Steyr výrobu zvětšené verze předchozího podvozku se stejným motorem a za věšením. Samozřejmě byl ponechán pohon 4x4. Prodloužení rozvoru osy z 3 250 na 3 265 mm a zesílení rámu umožnilo zvýšit nosnost na 2 t.

Celková hmotnost vozidla se zvýšila na 4,6 t. Původně byla vyráběna nákladní verze s dřevěnou nákladovou skříňí a uzavřenou kabinou, kvůli potížím s materiálem však vznikla zjednodušená verze s otevřenou kabinou, chráněnou celtovinovou stříškou. Dřevěná nákladová skříň měla snížené dno s vybráním pro zadní kola. Poslední verze vozidla měla i dřevěnou kabinu, jež v závislosti na výrobci (Steyr nebo Wanderer) existovala ve dvou variantách. U malého počtu vozidel s otevřenou kabinou byl na skříňí umístěn protiletadlový kanon Flak 38 ráže 20 mm nebo protiletadlový kanon Flak 38/103 ráže 30 mm. U většiny nákladních automobilů bylo možné připevnit náhradní kolo na úchyty před krytem motoru.

Byla postavena i verze transportér u mužstva. Zajímavostí je, že ačkoli bylo náhradní kolo umístěno na přední části vozidla, zůstaly v kabině zaslepené prohlubně.

Výroba automobilu Steyr 2000A pokračovala do února 1945, kdy byla přerušena z důvodu nedostatku surovin a energie. Do té doby závody Steyr vyrobily 6 400 vozidel. V Třetí říši tyto stroje vyráběly také závody Wanderer, počty vyrobených kusů jsou však pravděpodobně zahrnuty do verze Steyr 1500A.

V září 1945 byly závody Steyr okupovány sovětskou armádou. Sověti vyvezli většinu strojů a zařízení a závody musely vyrábět polní kuchyně a v malé míře i hasičská vozidla. Avšak poptávka po nákladních vozidlech byla tak velká, že ze shromážděných dílů byly montovány automobily Steyr 2000A. Po obnově závodů v roce 1946 byla uvedena do provozu výroba verze Steyr 1500A. Později vzniklo o něco větší vozidlo Steyr 370 se stejným motorem a rozvorem os zvětšeným na 3 500 mm; současně bylo upuštěno od náhonu 4x4. Již v létě 1947 bylo vyrobeno kolem 1000 kusů. V roce 1948 byl benzínový motor nahrazen dieslovým. Ten byl zpočátku dvouválcový, pocházející z tahače Steyr 180. V roce 1949 byl použit čtyřválcový motor a podvozek byl prodloužen z 3 710 na 4 200 mm. Dohromady byla vozidla vycházející z typu Steyr 270 vyráběna přes 27 let.

Zdroj:
Amercom SA
internet