



Prototyp einer Nirosta-Miniatur aus den Lehrwerkstätten von Magna-Steyr. (Martin Krusche)

Dieses Buch wurde zu  
**100 %**  
in Österreich hergestellt

## Inhalt

Inhalt / Impressum	Seite	1
Der freundliche kleine Athlet	Seite	2
Der wandlungsfähige Dienstbote	Seite	14
Was wiegt der Name Puch?	Seite	20
Der Haflinger im Detail	Seite	26
Der Haflinger fiel nicht vom Himmel	Seite	34
Der Motor als Angelpunkt dieser Geschichte	Seite	42
Das Fahrwerk macht das Fuhrwerk	Seite	50
Allradantrieb im Familienverband	Seite	56
Die zwei Werke	Seite	60
Der kleine Haflinger im großen Weltgeschehen	Seite	68
Familiengeschichten und Trennlinien	Seite	76
Mensch geht vor Maschine	Seite	86
Die Jahre des Wandels	Seite	96
Dienst ist Dienst	Seite	104
Module eines Baukastens	Seite	112
Die Nützlichen	Seite	116
Varianten über Varianten	Seite	120
Das Pony und die Folgen	Seite	122
Allrad-Fahrzeuge, historisch betrachtet	Seite	126
Der Haflinger steht für eine ganze Ära	Seite	130
Der Hafi im Vergleich zum Quad	Seite	134
Aus der Praxis	Seite	136
Groß und klein	Seite	144
Quellenverzeichnis	Seite	158
Der Autor	Seite	160

Herausgeber und Medieninhaber: © Verlag Railway-Media-Group

[www.rmg-verlag.at](http://www.rmg-verlag.at)

Autor: Martin Krusche

Textkorrektur: Martin Krusche

Mit herzlichem Dank für die Fotos an alle Fotografen und Archive!

Grafische Gestaltung des Umschlags: Chris Scheuer

Layout, Fotobearbeitung und Finish für den Druck: Werner Prokop

[www.sammlung-grafenberg.at](http://www.sammlung-grafenberg.at)

1. Auflage 2019

ISBN: 978-3-902894-70-0

Druck: Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn

Sämtliche Inhalte wurden nach gründlichen Recherchen und bestem Gewissen sorgfältig erstellt. Eine Haftung der Autoren oder des Verlegers und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

Das Werk einschließlich all seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb des Urhebergesetzes – insbesondere Vervielfältigungen, Speicherung oder Verarbeitung in elektronischen Systemen – ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Es ist daher nicht gestattet, Abbildungen dieses Buches zu scannen, zu speichern oder zu verändern.

Der Wiener Verlag Railway-Media-Group besteht seit 2009 und hat sich auf Publikationen im Sektor Schienenverkehr spezialisiert. Das vorliegende Buch über den STEYR-PUCH Haflinger 700 AP ist eine gelungene Erweiterung des Repertoires!

Unser Gesamtprogramm  
finden Sie auf der Website:  
[www.rmg-verlag.at](http://www.rmg-verlag.at)

Wir freuen uns über  
Ihre Bestellung unter:  
[info@rmg-verlag.at](mailto:info@rmg-verlag.at)



## Der freundliche kleine Athlet



### Das Werden einer Legende

Ich mache es kurz, denn die Haflinger-Geschichte passt ohne weiteres auf eine Postkarte. Und das geht so: *Ein wenig Österreich, ein wenig Schweiz, dann vier mal die Zwei.* Das wär's. Muss ich das erläutern? Ja, das muss ich wohl.

Das Österreichische Bundesheer ließ sich in den 1950er Jahren Motorräder vorführen. Zu der Zeit hatten die Grazer Tüftler von der Arbeit am Steyr-Puch 500 ein Versuchsfahrzeug mit schlichter Kübel-Karosserie abgeleitet. Viel ebene Fläche und gerade, scharfe Kanten an sehr wenig Auto. Es sah fast so aus, als hätte sich jemand mit einer Kiste großer Lego-Steine an den Autobau gemacht. Dem folgten weitere Schritte, die zu einem Multicar führten, das einen Hauch raffinierter gestaltet wurde.

Der Steyr-Puch AP 600 mit der flachen Nase, wie ihn selbst viele Hafi-Fans noch nie gesehen haben. (Archiv Stöhr)

Ein puristisches Vorserien-Modell, das dann nur noch in Kleinigkeiten überarbeitet werden musste. (Archiv Manfred Haslinger)

Die Legende besagt, dass so ein Kübelwagen auf Basis des Steyr-Puch 500 die Idee für den Haflinger haben soll. (Archiv Markus Rudolf)



Dabei überlegte Konstrukteur Egon Rudolf unter anderem, eine Plattform auf Zentralrohr mit einem Frontmotor auszustatten. Das ist der Puch 600 M. Rudolf notierte, man habe vom VW Kübelwagen im Afrika-Feldzug gewusst, dass die Staubentwicklung einem Heckmotor im Fahrbetrieb schwer zusetzt. In jenen Tagen wurde viel überlegt, gezeichnet und geschraubt. Kaum etwas davon ließ sich produzieren. (Was den Puch 600 M und 600 AM angeht, finden Sie anschauliche Holzmodelle im Johann Puch Museum Graz.)

Das Staubproblem löste man später am

## Der wandlungsfähige Dienstbote

Die Basisversionen im Überblick:  
 Grundauführung ohne Rücksitze, Ausführung mit kurzem (abklappbaren) Planenverdeck und Blechbordwänden, Ausführung mit großem Planenverdeck und Planentüren (auf Lenkradhöhe abklappbar), Ausführung mit festem Fahrerhaus. (Archiv Fredi Thaler)



### Der Kleine ist größer als er aussieht

Der Haflinger hatte von Beginn an eine Hauptaufgabe: Transport. Er sollte Geländepassagen schaffen, in denen weder Jeep noch Land Rover mithalten. Er musste von damals verfügbaren Hubschraubern weggehoben werden können. Er sollte ausreichend langsam fahren, um vorrückenden Fußsoldaten nützlich

zu sein, ohne dass dabei sein Triebwerk im Dauereinsatz wegen thermodynamischer Probleme verreiben würde. Der Hafi sollte aber auch schnell und dabei stabil genug sein, dass man den kleinen Transporter für etwas weitere Strecken nicht auf einen größeren Transporter packen müsste. Die Besatzung sollte auch auf Straßen gut vorankommen.

Das Lastenheft für so eine Wollmilchsau musste die Leute der Entwicklungsabteilung ins Grübeln bringen. Anders ausgedrückt: was für eine schöne Aufgabe! Erich Ledwinka, der leitende Ingenieur, fand ein Team von Leuten, die allesamt leidenschaftliche Tüftler waren. Sie wälzten anstehende Probleme auch in ihrer Freizeit. Gemäß dem Ethos des alten Handwerks: eine Sache um ihrer selbst willen gut machen.

Nun rentierte sich in Graz die Erfahrung aus Jahrzehnten der Zweiradproduktion im alpinen Raum. Es ging um ein belastbares Fahrwerk und erstklassige Bremsen rund um einen thermisch kerngesunden Motor, dessen Getriebe das gefragte Leistungsangebot verwaltet. Es ging ferner um das Verteilen dieser Motorkraft zwischen vier Rädern, die nicht alle ständig, aber so viel wie nur irgend möglich auf dem Boden gehalten werden sollten.

### Einer statt viele

Der Hafi kann im Rahmen seiner baulichen Möglichkeiten immer noch voll verwendet werden, kann ein Spektrum an Einsatzmöglichkeiten abdecken, da fährt ihm kein um Jahrzehnte jüngeres Quad den Rang ab. Selbstverständlich sind Werkstoffe, mechanische Details und die Motorentechnik inzwischen längst woanders angekommen. Was damals der Hafi war, bietet heute zum Beispiel ein John Deere Gator. Doch der ist in der Basis nicht mehr „one fits all“. Für seine verschiedenen Einsatzmöglichkeiten werden mehr Versionen gebaut. Da gibt es zum traditionellen Gator noch extra eine High Performance-Variante. Es gibt eine Kompaktversion in der Art von Golfwagerln. Den ergänzt der muskulöse XUV, inzwischen auch aufgepumpt zum XUV 2010. Es gibt einen Elektro-Gator und den Turf-Gator, der quasi ein Rasenpflege-Utensil ist. Im Gegensatz dazu findet man den harten Kerl, einen militärischen Gator, der sich in Geländepassagen bewährt, wo der Humvee steckenbleiben würde. Dazu gibt es sogar einen Roboter-Gator, der in Situationen

hineinfährt, wo etwa Kugeln fliegen und der Fahrer lieber zuhause bleibt.

Der Gator ist also viele Gators, der Hafi in einer Mehrzahl der Anwendungsbereiche nur Einer. Man könnte augenzwinkernd sagen, was das Schweizer Offiziersmesser unter den Werkzeugen, ist der Hafi unter den Geländefahrzeugen. Damit meine ich, er hat in seiner Liga nie an Bedeutung verloren und musste, wie schon angedeutet, während seiner Bauzeit in keinem Punkt grundlegend verändert werden. Ein paar feinere Adaptionen reichten völlig aus, um ihn für eine gesamte Ära marktfähig zu erhalten. Erst als schwerere Lasten bewegt werden mussten, stärkere Hubschrauber zum Einsatz kamen und größeres Gerät für kommunale Dienste angeschafft werden konnte, blieb der Hafi in seiner Nische als König zurück.

Was aber die ursprüngliche Bestimmung des Hafingers war, das ist bis heute durch individuelle Initiative noch ausgedehnt, erweitert worden. Wie erwähnt, punkto Langsamkeit sollte er im Gelände auf das Tempo vorrückender Fußsoldaten hinkommen. Aber er musste auch weiteren Strecken in annehmbarer Geschwindigkeit schaffen. Enthusiasten haben das Haflinger-Potential in beide Richtungen ausgeweitet. Zum Beispiel im Haflinger-Trial für beherzte und geübte Kräfte. Andererseits in einem wieder aufgebaute Rennhaflinger von Hans Weingartmann. Ein Grazer Werksfahrer und sehr erfolgreicher Motorsportler, dessen Hafi von Manfred Haslinger und Fredi Thaler wieder flottgemacht wurde. Im Heck dieses Fahrzeuges heizt ein original Puch Vierzylinder Boxer, das Werk von Konstrukteur Harald Sitter, dem wir auch den ersten Pinzgauer-Motor verdanken. Dieser Rennhaflinger mit der festen Kabine und den stabilen Türen macht bei entsprechender Getriebe- und Fahrwerksabstimmung weit über hundert Stundenkilometer. Dabei ist dieser Puch-Boxer derzeit auf hundert PS heruntergedrosselt.

## Eine Frage der Überschaubarkeit

Zeit für eine knappe Übersicht der wesentlichen Haflinger-Merkmale, wonach man die Fahrzeuge meist treffsicher unterscheiden kann. Der Hafi ist das typische Beispiel einer konkreten Maschine. Das heißt, seine Funktion bildet sich in seiner Form, seiner Bauweise, ab. Es ist praktisch nichts verborgen. Alle wesentlichen Elemente seiner Konstruktion können ungehindert in Augenschein genommen werden. Ab Werk gab es zwei Chassis-Längen. Sie brauchen kein Maßband,



Der Gator von John Deere als Beispiel für aktuelle Nutzfahrzeuge im Haflinger-Format.  
(Foto: MJCdetroit, Creative Commons, GNU)

Manfred Haslinger am seltenen Vierzylinder Boxer von Puch.  
(Martin Krusche)

Langer Radstand, Vierzylinder-Motor: der wieder aufgebaute Renn-Haflinger von Hans Weingartmann.  
(Martin Krusche)



um das zu ergründen. Mit etwas geübtem Blick ist der längere Radstand gegenüber dem kürzeren ganz gut auszumachen, denn 30 Zentimeter Differenz sind bei einem Automobil erheblich.

## Was wiegt der Name Puch?

Wo Puchwerk draufsteht, ist Magna drin.  
(Martin Krusche)



Ab 1987 begann eine radikale Umgestaltung dieses Mischkonzerns, wobei etliche Sparten abgestoßen wurden. Der bekannteste Teil dieser Filetierungsschritte war der Verkauf des gesamten Zweiradbereiches an den italienischen Konzern Bianchi. Im Jahr 1998 übernahm Magna international den verbliebenen Rest von Steyr-Daimler-Puch. Daraus wurde 2001 Magna Steyr. All das wird in der Steiermark nach wie vor mit dem Begriff Puchwerk zusammengefasst. In diesem Sinn ist das Puchauto (der Fünfhunderter und seine Derivate) ein Stück österreichischer Folklore und Teil einer Volkskultur in der



Das 1957er-Baumuster des Puch-Schammerls mit ovaler Frontplatte und „Selbstmördertüren“.  
(Martin Krusche)

Wenn Sie auf der Autobahn der steirischen Landeshauptstadt Graz nahekomen, werden Sie einen Wegweiser entdecken, der mit „Graz – Puchwerk“ beschriftet ist und Sie zum Zweier-Werk (Thondorf) leitet, wo einst der Haflinger am Fließband gefertigt wurde. Was überrascht an diesem Wegweiser?

Es ist die ungebrochene Popularität der Marke, denn eigentlich wäre heute auf dem Wegweiser Magna Steyr anzukündigen. Was lag dazwischen? Altmeister Johann Puch starb 1914. Im Jahr 1928 schlossen sich Austro-Daimler, die Oesterreichische Flugzeugfabrik (Oeffag) und die Puch-Werke AG zusammen. Mit dieser Austro-Daimler-Puchwerke A.G. fusionierten 1934 die Steyr-Werke. So entstand die Steyr-Daimler-Puch AG oder kurz STDPAG.

technischen Welt, repräsentativ für diese Historie.

Der Haflinger schrieb die Geschichte weiter. Mit ihm ist Steyr-Puch 500 auf jeden Fall über die gemeinsame Basis des Triebwerkes verwandt. Freilich ist der Hafi kein Gelände-Pucherl, sondern eine ganz eigenständige Konstruktion. Er ist zugleich die überhaupt erste von Grund auf neue Automobilkonstruktion im Österreich der Zweiten Republik.

### Vom Pucherl zum Haflinger

Innerhalb der Automobilgeschichte darf ich die Konstruktion des Haflingers sicher etwas höher einzustufen, als die des Pucherls, weil sie quasi hausintern stattfand, nicht mehr in

Kooperation mit einem anderen Konzern. Aber die Erfahrungen mit dem Assemblieren des Steyr-Fiat 600 und dann mit dem Adaptieren des Fiat Nuova 500 sind fixer Bestandteil dieser Entwicklung. Das Ringen um möglichst kleine, höchst taugliche Kraftfahrzeuge ist weit schwieriger, als wenn man aus dem Vollen schöpfen und fräsen kann.

Das Pucherl, der Fünfhunderter, ist kein „verbesserter Fiat“, auch wenn es von der italienischen Karosserie profitiert hat. Der Grazer Haflinger-Vorbote wurde in Motor und Fahrwerk ein Produkt alpiner Verhältnisse. Belastbarkeit, Standfestigkeit und Lebensdauer hatte Erich Ledwinka für das Puchschammerl vorgesehen, das galt auch für den Haflinger. Automobilentwicklung ist übrigens seit jeher etwas Prozesshaftes, ist Teamarbeit.

Deshalb will ich auch die Fiats keineswegs kleinreden. Damals haben der leitende Ingenieur Dante Giacosa und Giuseppe Alberti (Chef der Karosserieabteilung) mit der Gestaltung des 500er Häusels eine Meister-



leistung vollbracht. Dieses Fahrzeug, der Fiat Nuova 500, war überhaupt erst möglich geworden, weil Giacosa davor mit dem Fiat 600 das Schrumpfen eines vollwertigen Autos auf kompakte Maße geradezu genial bewältigte. Dieses robuste Fahrzeug ließ sich zu einem attraktiven Preis machen, bewährte sich in der Massenproduktion.

Der Steyr-Fiat 600, eine italienische Lizenz unter mehreren Varianten. (Martin Krusche)



Die italienische Verlaufskurve: Vor dem Topolino kam der Fiat 508. Dem „Mäuschen“ folgten der Sechshunderter und der Fünfhunderter. Danach kam in Österreich der Hafi, hier im Größenvergleich mit dem Topolino-Vorgänger Fiat 508 C. (Martin Krusche)



Der Austin Mini ließ das Pucherl konzeptionell hinter sich. (Martin Krusche)

## Der kleine Haflinger im großen Weltgeschehen

Ressourcen geschuldet sein, dass er ein eher kleines Auto ist. Es hat andererseits ganz wesentliche Gründe in seinem Zweck, im Aufgabenkatalog. Aber halt! Der Hafi mag uns aus heutiger Sicht klein erscheinen, wo wir oft sehen, wie Kinder morgens mit einer voluminösen Blockhütte zur Schule gebracht werden. Aber Porsche Cayenne und billigere Konsorten sind da nicht das Maß der Dinge.

Aus der Zeit heraus ist der Haflinger seinem Zweck gemäß dimensioniert und keineswegs ein Winzling. Das wird meist erst klar, wenn man sich zum Vergleich den VW Kübelwagen der Deutschen und den Jeep der Amerikaner ansieht. Zeitgeschichtliche Details machen die sinnvolle Dimensionierung des Hafi deutlich. Die ökonomische Situation riet natürlich: nichts Großes! Der konkrete Zweck riet das ebenso. Der Haflinger solle primär eine Ergänzung der Saumpferde von Tragtierkompanien ergeben, sollte als Transportmittel im Kleinräumigen dienen und sehr wesentlich den Infanteristen zuarbeiten. Es gibt zwar einige Beispiele für Hafi mit Bewaffnung, etwa mit kleinen Raketen oder mit rückstoßfreien Kanonen, aber das ist ein Nischenprogramm gegenüber all den anderen Diensten, für die er eingesetzt werden konnte; sei es militärisch, kommunal oder privat.



Beide Aspekte seiner handlichen Maße, die verfügbaren Ressourcen und die vorrangigen Einsatzzwecke, gingen in einen dritten Aspekt ein. Ich meine den Kalten Krieg, die eingangs erwähnte Ost-West-Konfrontation, in der Österreich bloß eine Art Relais-Station für die Großmächte war; etwa als hochrangiger Umschlagplatz für die Arbeit von Geheimagenten.

Das heißt nicht, beim österreichischen

Der amerikanische Radpanzer M8 Greyhound aus den 1940ern, den die USA und England in Europa einsetzten.

(Martin Krusche)

Neben dem VW Kübelwagen (Typ 82) sieht der Haflinger gleich nicht mehr so klein aus.

(Martin Krusche)





Der Jeep zwischen den jüngeren Klassikern verdeutlicht, in welcher Größenordnung diese Klasse begonnen hatte. (Martin Krusche)

Bundesheer wären die motorisierten Verbände ohne schwere Waffen geblieben. Aber das ist ein eigenes Thema und es brauchte eine Weile, bis man bei der Steyr-Daimler-Puch AG die wichtigsten Fahrzeuge selbst herstellen konnte.

sich waren. König: „Ausschlaggebend für die weitere Entwicklung war die Erkenntnis des damaligen US-Präsidenten, dass die europäische Gegenküste ohne Deutschland ein sowjetisches Europa zur Folge hätte.“

Im Heeresgeschichtlichen Museum Wien erinnert dieser Wagen an „Die Vier im Jeep“ und die Besatzungszeit mit Soldaten der USA, Großbritanniens, Frankreichs und der UdSSR. (Martin Krusche)

Divisionär Ernest König sieht Österreich historisch und gegenwärtig in einer „Flankenposition Richtung Osten“. Er deutet die beiden Weltkriege im 20. Jahrhundert treffend als ein Ringen verschiedener Regime „um die Vormachtstellung“ in Europa. Das entfaltete sich nach 1945 in einer ganz neuen Dimension, einer Polarisierung, bei der europäische Regierungen nicht mehr unter

### Strategie eines Kleinstaates

Statt mechanische Verbände aufzufahren, die wie ein Breitschwert in Konflikte fahren könnten, musste Österreich sich für manche seiner Abwehrmaßnahmen eingraben, in die Erde versenken, um Gebiete halbwegs verlässlich sperren zu können. Das meinte nicht bloß Bunker mit Kanonentürmen. Gelegentlich wurde auch ein ganzer Panzer in „Wannenstellung“ gebracht. So etwa ein kolossaler T-34/85, den die Sowjets Österreich überlassen hatten. Die Legende besagt, als er mit Ende des Warschauer Paktes aus der Stellung geholt wurde, sprang der Motor nach all den Jahren noch problemlos an.



An einer Stelle seiner Anmerkungen lässt Divisionär König auf ironische Art deutlich werden, dass er sich in der Bewaffnung Österreichs etwas Lebhafteres, etwas Muskulöseres gewünscht hätte, als die eingegrabenen Geschütze. Er zitierte General Raimund Truxa, welcher von 1965 bis 1975 Adjutant des Bundespräsidenten gewesen war: „Über einen forcierten Ausbau der Festen Anlagen gab es aber aus zwei Gründen unterschiedliche Auffassungen, erstens sind sie von der zunehmenden Qualität der Präzisionswaffen gefährdet und zweitens liegen sie operativ nach einigen Jahren oft in den falschen Räumen. Hierzu meinte etwa