

Typenkompass

# Steyr

Traktoren von 1947 bis 1993

Ulf Kaack



Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – vom Verfasser, außerdem von Arsène Laplume, Christian Kofler, Wikimedia sowie aus dem Archiv der Steyr/CNH Industrial Österreich GmbH.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-31344-6 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.  
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter [www.motorbuch-verlag.de](http://www.motorbuch-verlag.de)

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster / Joachim Kuch  
Innengestaltung: Sven Rauert

**Baureihe 13 ..... 14**

180.....	14
80.....	18
80 a.....	20
80 s.....	21
280.....	22
180 a.....	23
185.....	25
84.....	26
84 a.....	28
84 s.....	29
84 e.....	31
182.....	32
280 a.....	36
185 a.....	37
N 180 a.....	38
N 182.....	40
N 182 a.....	41
86.....	42
86 s.....	43
86 e und k.....	44

**Jubiläumsserie ..... 46**

188.....	46
288.....	50
190.....	52
188 n.....	54
190 s.....	55
290.....	57

**Plus-Serie ..... 58**

30/430.....	58
40/540.....	60
50/650.....	62
70/870.....	63
90/1090.....	64
760.....	66
1100.....	67
1200.....	68
545.....	69
1400a.....	70
980.....	71
548.....	73
658.....	75
768.....	76
988.....	78
1108.....	81

**Baureihe 80 ..... 82**

8160 a.....	82
8140 und 8140 a.....	83
8100 und 8100 a.....	84
8120 und 8120 a.....	85
8060 und 8060 a.....	88
8070 und 8070 a.....	90
8080 und 8080 a.....	92
8170 a.....	94
8055 und 8055 a.....	95
8150 a.....	96
8075 und 8075 a.....	97
8090 und 8090 a.....	98
8110 und 8110 a.....	99
8130 und 8130 a.....	100
8065 und 8065 a.....	102
8180 a.....	103
8045 und 8045 a.....	104
8065 RS 2 und 8065 a RS 2.....	106
8075 RS 2 und 8075 a RS 2.....	108
8085 a RS 2.....	109

**Baureihe 8300 – Trägerfahrzeuge ... 110**

8300 und 8300 a.....	110
8320.....	112
9320 Powertrac.....	113

**Baureihe 900 ..... 114**

942 und 942 a.....	114
948 und 948 a.....	116
955 und 955 a.....	117
964 und 964 a.....	118
970 a.....	119

**Baureihe 9000 ..... 120**

9078 und 9078 a.....	120
9086 und 9086 a.....	122
9094 a.....	123

**Baureihe 9100 ..... 124**

9155 a.....	124
9170 a.....	126
9190 a.....	127

Die Wurzeln des österreichischen Traktorenherstellers reichen zurück in das Jahr 1844. Am Anfang der langen Ahnenkette von innovativen Steyr-Technikern steht Leopold Werndl. Der erwarb eine Sägemühle und verschwendete ganz sicher keinen Gedanken an den Bau von Ackerschleppern. Aus seinem Betrieb ging 20 Jahre später das Unternehmen Josef und Franz Werndl & Comp., Waffenfabrik und Sägemühle, hervor, das 1867 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde und fortan Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft hieß, kurz ÖWG. Sie entwickelte sich schnell zu einer der größten Waffenschmieden Europas mit zeitweise über 15.000 Mitarbeitern. Unternehmensstandort war zunächst der Wehrgraben, ein Ortsteil von Steyr im Bundesland Oberösterreich. Ab 1894 rückte die Fertigung von Fahrrädern zunehmend in den Fokus. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verlegte man den Produktionsstandort nach Steyrdorf, ab 1922 kam eine weitere Fabrik im Nachbarort Münchenholz-Hammer hinzu. 1926 wurde umfirmiert von ÖWG in Steyr-Werke AG.

Noch immer war der Bau von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Gerätschaften kein Thema auf der Agenda des Großunternehmens. Die Situation änderte sich, als man 1934 mit der Austro-Daimler-Puchwerke AG zur Steyr-Daimler-Puch AG fusionierte. Das neue Mitglied im Konzern war wiederum 1928 aus der Verschmelzung von Austro-Daimler, der Oesterreichischen Flugzeugfabrik und der Puch-Werke AG entstanden.

## Prominenter Pionier

Niemand Geringeres als die Konstrukteurlegende Ferdinand Porsche war von 1906 bis 1923 Entwicklungs- und Produktionschef bei Austro-Daimler. In seiner 17 Jahre andauernden Tätigkeit für das Industrieunternehmen, dem er auch als Generaldirektor vorstand, konstruierte er leistungsstarke und erstmals auch aerodyna-



*Dr. Ing. h. c. F. Ferdinand Porsche.*

*Steyers 80er-Baureihe ging 1981 an den Start.*



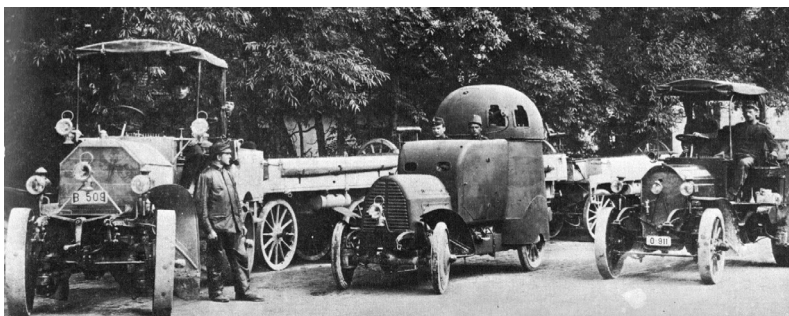


*Landwehrgug von Austro-Daimler.*

*Puch Excelsior Motorpflug von 1919.*



*Austro-Daimler Panzerautomobil von 1905.*



misch geformte Limousinen, baute Lastkraftwagen und den Landwehrgewagen für die kaiserliche Armee, außerdem Flugmotoren, Oberleitungsbusse sowie Feuerwehrfahrzeuge. Von 1929 bis 1930 gab er ein nur kurzes Gastspiel als technischer Vorstand der Steyr-Werke.

Ferdinand Porsche war zu Beginn des Ersten Weltkriegs maßgeblich an der Konstruktion des sogenannten Daimler Pferds beteiligt. Diese starke Zugmaschine von Austro-Daimler zog anstatt der überforderten Pferdegespanne die schweren Geschütze. Nach dem Kriegsende 1918 kamen diese 25 PS starken Maschinen zum Ziehen von Mehrschar-Pflügen in der Landwirtschaft zum Einsatz.

Auch Puch entdeckte 1919 den Agrarsektor als zivilen Markt für sich. Als Lizenznehmer der Excelsior Motorpflug GmbH baute man eine in erster Linie für die Bodenbearbeitung konzipierte Maschine, angetrieben von einem Vierzylindermotor mit 35, später 40 PS Leistung. Auch Steyr unternahm noch vor der Fusionswelle einen zaghaften Versuch, in der noch jungen Traktorenbranche einen Fuß in die Tür zu bekommen. Ende der 1920er-Jahre entwickelte man nach dem Vorbild des in den USA bereits überaus erfolgreichen Fordson F einen eigenen Schlepper. Er war vollgummibereift und wurde von einem 80 PS starken Vierzylinder-Benzinmotor angetrieben. Der Entwurf kam aus dem Vorserienstadium nicht heraus.

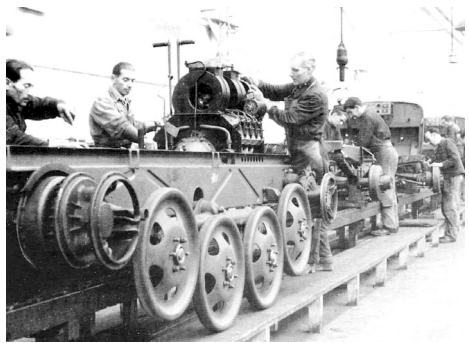
## Von der Rüstung zur Landtechnik

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs – seit 1938 war der Konzern massiv in die Rüstungsproduktion involviert – mussten schnell neue Geschäftsfelder erschlossen werden. Die Herstellung von Waffen war tabu, Militärfahrzeuge nicht nachgefragt. Die Unternehmensleitung der Steyr-Daimler-Puch AG beschloss, sich statt der traditionsreichen Automobilproduktion neu auf den Nutzfahrzeugsektor auszurichten.

Man startete 1946 zunächst mit Lkw, angetrie-



*Erste Versuche im Schlepperbau 1928.*



*Rüstungsproduktion im Zweiten Weltkrieg.*



*Von Beginn an war Steyr mit den Traktoren der 13er-Serie auf der Erfolgsspur.*



**STEYR**

**DIESEL-TRAKTOR**

*Steyr-Prospekt für die 180er-Schlepper, 1947.*

ben durch V8-Benzinmotoren. Parallel dazu arbeiteten die Ingenieure mit Hochdruck an der Entwicklung eines eigenen Dieselmotors. Der war von Beginn an im Baukastensystem für Ein-, Zwei-, Drei- und Vierzylinderanordnungen konstruiert. Maßgabe war die Verwendung in Lkw, Bussen und Traktoren in verschiedenen Leistungsklassen. Dieses Motorenkonzept sollte sich später als ein ganz großer Wurf herausstellen. Er überzeugte durch Standfestigkeit, Leistung und Sparsamkeit, und blieb über 20 Jahre im Steyr-Programm.

Kennen Sie Leopold Haider? Nein? Dieser Landwirt aus Steinbach bei Steyr übernahm am 29. September 1947 den ersten Steyr-Traktor. Einen Typ 180 mit der Fahrgestellnummer 1001. Eine Erfolgsgeschichte nahm ihren Lauf. Mit dem zweizylindrigen, zunächst 26 PS starken 180 bediente Steyr fortan das mittlere Marktsegment. Ein Jahr später kam der kleinere Einzylinder Steyr 80 hinzu. Ein typischer Bauernschlepper mit 13 PS, der exakt dem damaligen Bedarf der Bauern entsprach. In der Folge fügte Steyr seinem Programm weitere Typen mit Drei- und Vierzylindermotoren hinzu und fasste sie unter dem Oberbegriff Baureihe 13 zusammen. Bis 1969 lief die Serie vom Band, wurde mehrfach modifiziert und verkaufte sich zusammen mehr als 150.000 Mal.

## Oben auf der Erfolgswelle

1948 startete Steyr die Produktion und den Vertrieb von Anbaugeräten. Das Werk St. Valentin, in dem während des Zweiten Weltkriegs Panzer montiert wurden, kam 1957 als Produktionsstandort hinzu und mauserte sich zum Zentrum der Traktorenfertigung.

Die ab 1960 eingeführte Jubiläumsserie war der nächste Meilenstein und kam auf den Markt, als in Deutschland der Untergang vieler Traktorenhersteller bereits begonnen hatte. Komplett neu entwickelte Motoren mit mehr Leistung, höherer Drehzahl und einem niedrigeren Verbrauch überzeugten die Kunden. Ebenso



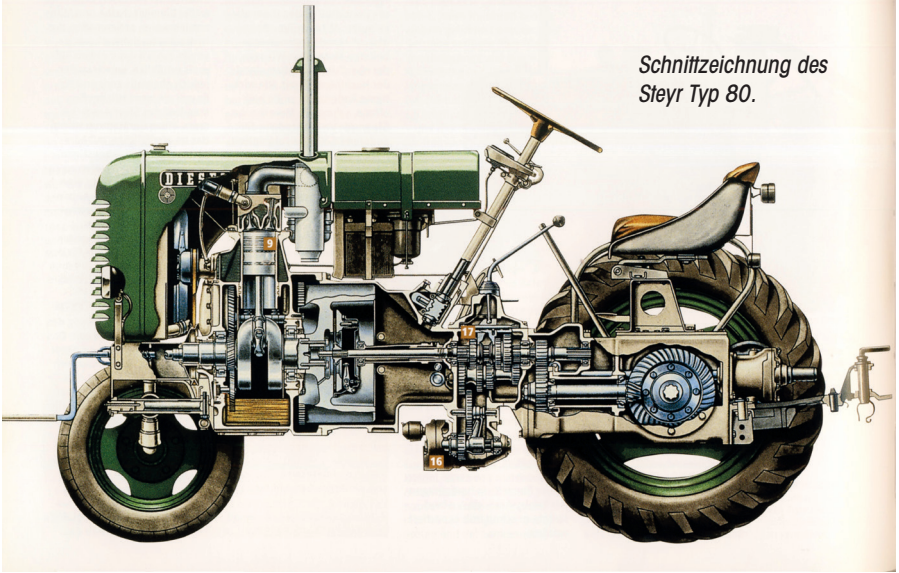
*Nach erfolgreichem Start im heimischen Markt etablierte sich Steyr zügig im Exportgeschäft.*

*Visionen: Der Steyr Konzept mit modularem Hybrid-Elektro-Antrieb.*





Schnittzeichnung des  
Steyr Typ 80.



das veränderte Design mit einer rundlicheren Motorhaube, angepasstem Kühlergrill und langen Belüftungsschlitzen an den Seiten. Die 1966 eingeführte Steyr-Plus-Serie brachte technisch und optisch einen weiteren Innovationsschub. Nun verbaute man Motoren mit Direkteinspritzung. Erstmals wurden Steyr-Traktoren mit Allradantrieb, lastschaltbarem Getriebe und Abgasturbolader hergestellt. Der berühmte französische Industriedesigner Lucien Lepoix schuf ein fast schon revolutionär anmutendes kantiges Blechkleid, was dem Geschmack dieser Epoche entsprach.

## Internationale Allianzen

Die ständige Forderung nach mehr Power seitens der Landwirte führte 1976 zur Baureihe 80. Der Leistungshunger bringt immer stärkere Motoren hervor, aber auch verbesserte Bremsen. Moderne Elektronik und Hydraulik hielten Einzug. Mit schallgeschützten Komfortkabinen und ergonomischen Bauweisen rückte der Arbeitsplatz des Fahrers als ein wichtiger Faktor in den Fokus. Die Baureihe 80 entstand in intensiver Kooperation mit den Herstellern Valmet und Klöckner-Humboldt-Deutz.

In dieser Phase war die Steyr-Daimler-Puch AG das drittgrößte Industrieunternehmen Österreichs und beschäftigte rund 17.000 Mitarbeiter. Der Konzern produzierte neben Traktoren außerdem Landmaschinen, Lkw, Geländewagen, Waffen, Zweiräder und Werkzeuge. Ab Mitte der 1980er-Jahre wurde das Unternehmen verschlankt, einzelne Produktsparten ausgegliedert oder verkauft. Diese Entwicklung betraf 1996 auch den Traktorenbau. Zwischenzeitlich hatte Steyr in Kooperation mit MWM, Valmet und Massey Ferguson noch die Baureihen 900, 9000 und 9100 entwickelt und mit Erfolg am Markt platziert. Nun übernahm die US-amerikanische Case Corporation den österreichischen Traktorenbauer, woraus die Case-Steyr Landmaschinentechnik GmbH entstand. Es folgen weitere Umstrukturierungen innerhalb des global agierenden Konzerns.



*Oben: In St. Valentin befindet sich die Europa-zentrale von Case IH und Steyr.*

*Rechts: Die Traktoren von Steyr stehen von Beginn an für höchste Leistung und Qualität, ausgezeichneten Komfort und hohe Wertbeständigkeit.*



## Innovationen aus St. Valentin

Seit 2006 ist St. Valentin die Europazentrale von Case IH und Steyr. Ein Jahr zuvor war der 500.000. Steyr-Schlepper vom Band gelaufen. Immer wieder machten die Österreicher mit technischen Innovationen auf sich aufmerksam. Sie feierten 2017 ihr 70-jähriges Bestehen. Anlässlich der Agritechnica im November 2019 präsentierte Steyr in Kooperation mit der Konzernschwester FPT Industrial erstmalig eine umfassende Projektstudie zur Zukunft im Traktorenbau: das Steyr-Konzept. Herzstück ist ein modularer Hybrid-Elektro-Antrieb, bestehend aus einem Verbrennungsmotor, einem Generator und mehreren Elektromotoren. Die Komponenten können individuell angesteuert werden und dadurch die Energie dorthin liefern, wo diese gerade benötigt wird. Cursor X heißt das Antriebskonzept. Es umfasst den Betrieb von Maschinen mit Erdgas, Wasserstoff und Akkustrom. Je nach Anwendung und Kundenanforderung können die Energiequellen einzeln oder gemeinsam als Hybrid verwendet werden.

## Betriebsanleitung und Dank

Zum Schluss noch ein Hinweis auf die Handhabung dieses Buches: Alle Daten und Fakten sind nach bestem Wissen zusammengetragen worden. Verschiedene Quellen wie offizielle Werksangaben, Prospektmaterial, Dokumente, Fachliteratur sowie Internetrecherchen bilden die Plattform dafür. Die in den Tabellen aufgeführten Fahrzeugdaten bilden die Werte der Basismodelle beim Serienanlauf ab, keine Allrad- oder Sonderversionen. Sie sind vornehmlich als Grundinformationen zu betrachten, die der Orientierung im Steyerschen Typendschungel dienen. Beschrieben sind alle Steyr-Traktoren, beginnend mit dem Typ 180 bis hin zur Baureihe 9100 in der Übergangsphase der Fusion von Steyr und Case IH. Viel Spaß jetzt Ihnen und Euch mit der Lektüre! Last but not least möchte ich ein herzliches Dankeschön an Arsène Laplume, Christian Kofler, Josef Nagl sowie Steyr/CNH Industrial Österreich GmbH aussprechen, die dieses Buchprojekt maßgeblich unterstützt haben.

**Ulf Kaack**

*Rechts: Robuste und leistungsfähige Bauernschlepper begründen den Erfolg der österreichischen Marke, die längst zu einem Global Player geworden ist.*