

### Die erste Baureihe des Steyr-Diesel Typ 380

In der Zeit des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg herrschte in Österreich eine große Nachfrage nach Traktoren und Lkws. Die österreichischen Steyr-Werke machten sich an die Entwicklung solcher Fahrzeuge, die aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr mit Benzin, sondern mit Dieselmotoren angetrieben werden sollten. Ein zur Serienreife entwickelter 2-Zylinder-Motor der bereits im 1947 vorgestellten Steyr Traktor Typ 180 (FF1 - Set Nr. 8) verbaut wurde, war die Basis des 4-Zylinder-Motors für den Steyr Lkw Typ 380.

Im Jahr 1948 wurde dann der „**Steyr-Diesel-Lastkraftwagen Typ 380**“ erstmals vorgestellt und in dieser Form bis 1953 gebaut. Die Fahrzeugkabine war standardmäßig hellgrau lackiert, die Gitter in der Motorhaube waren in Rot oder Blau gehalten. Der Einsatz dieses Fahrzeugs trug in nicht unerheblichem Maße dazu bei, dass sich Wirtschaft und die österreichische Infrastruktur wieder langsam erholten.

Im Jahr 1953 wurde unter gleichbleibender Bezeichnung der Nachfolger vorgestellt, der neben einer geänderten Optik (Chromzierleisten an der Motorhaube) auch in sehr vielen technischen Details verbessert wurde.

Trotz hoher Nachfrage im Inland wurden Steyr-Lkws nach ganz Europa exportiert. Deutschland, Niederlande, Dänemark, Benelux und Frankreich waren wichtige Absatzmärkte, die Exporte in den Ostblock wurden als Kompensations-Geschäfte abgewickelt, in die Sowjetunion wurde im Rahmen der Reparationsleistungen kostenlos geliefert.

Der für 3,5 Tonnen Nutzlast ausgelegte Steyr Typ 380 war mit einem völlig neu konstruierten, wassergekühlten Vorkammer-Dieselmotor ausgestattet, der anfangs bei 2.200 u/min 85 PS leistete. Bei der Kabine, der Motorhaube und beim Fahrgestell hielt man sich an bereits beim Vorgänger Steyr 370 eingesetzte, bewährte Konstruktionen. Auch der Tank, der 75 Liter Treibstoff fasste, befand sich wie bei seinem Vorgänger unter der Motorhaube.

Wenn auch im offiziellen Verkaufsprospekt eine Nutzlast von 3,5 Tonnen - später 4 Tonnen - angegeben war, wurde er in der Praxis von seinen Betreibern oft kräftig überladen. Im Prospekt war die Tragfähigkeit des Fahrgestells nämlich mit 5 Tonnen angegeben!

Durch seine robuste Konstruktion konnte er Überladungen bis 50% meist ohne Schaden verkraften. Für den Schwerlastverkehr war das Fahrzeug allerdings nicht konzipiert worden, dazu mussten die von der ausländischen Konkurrenz gebauten schweren Lastkraftwagen herangezogen werden.

Ab 1950 erhielt der 380er einen neuen Motor, der dann 90 PS leistete und über eine Motor-Staubremse verfügte. Auch der Rahmen wurde während seiner Bauzeit mehrmals verstärkt und machte so den Steyr Typ 380 zu einem robusten, vielseitig einsetzbaren Lkw.

So wurden werksseitig unterschiedliche Radstände angeboten: 3.710 mm für den Pritschen-LKW oder den anfangs mit einer manuellen Hydraulikpumpe betriebenen Dreiseitenkipper, sowie den 4.200 mm Radstand für den Transport leichter, voluminöser Güter. Eine Sattelzugmaschine war mit Radständen von 3.260 mm bzw. 3.710 mm im Programm. Zusätzlich fertigte man auch eine Niedrigrahmenkonstruktion, die als Basis für Busse und Fahrzeuge mit Kastenaufbau verwendet werden konnte.

## Technische Daten

Eigengewicht:	rd. 3,2 t	Motorleistung:	85 / 90 PS
Nutzlast:	3,5 t / 4,0 t	Hubraum:	5,32 Liter
Radstand:	3.260 / 3.710 / 4.200 mm	v/max.:	73-78 km/h
Motor:	Diesel, 4-Zyl. wassergekühlt	Treibstoffverbrauch:	15-18 Liter / 100 km

Quelle: Internet; zuckerbarik24.de

### Details zu den Modellen

Das **Modellset 1** des Steyr 380 besteht aus drei Lkw-Modellen mit einem Radstand von 3.710 mm. Die Rollmaterial-Modelle verfügen über eine via Kontaktpunkt/Schieberegler versenkbare Ladung, ebenso ist die Spurlage des Modells auf mittig verstellbar. Die Pritschen-Lkws verfügen über eine versenkbare Fahrerfigur, die Kennzeichentafeln sind via TexEx editierbar.

Von jedem Modell wird auch eine Immo-Version ohne Fahrer, ohne Ladung und ohne Beleuchtung geliefert. Diese ist nicht mit TexEx editierbar.



Das **Modellset 2** des Steyr 380 besteht aus einem Fahrzeug mit Tankaufbau sowie einer Sattelzugmaschine mit Tank-Auflieger. Die Konfiguration der Fahrzeuge entspringt meiner Fantasie, bildlich dokumentiert sind solche Fahrzeuge erst im Zusammenhang mit dem ab 1953 gebauten Nachfolgemodell des Steyr 380.



Der Tankwagen verfügt über eine via Kontaktpunkt/Schieberegler verstellbare Spurlage und eine versenkbare Fahrerfigur.

Der Sattelzug verfügt über eine via Kontaktpunkt/Schieberegler versenkbare Fahrerfigur. Die Spurlage des Sattelzuges ist fix, dafür sind die Zugmaschine und der Auflieger mit einer Mechanik konstruiert, die den „Gummibandeffekt“ in Kurven minimiert. Der Auflieger verfügt über eine versenkbare Stütze.



Die Kennzeichentafeln dieser Modelle sind nicht editierbar.



## Der Steyr Diesel 380 II - die Nachfolge-Version

Im Jahr 1953 erschien eine überarbeitete Version des Steyr Diesel 380. Die Kühlermaske wurde verändert, die Fahrerkabine selbst blieb größtenteils gleich. 1955 erhielt das Fahrzeug eine einteilige Frontscheibe, sonst blieb das Äußere des 380er bis zum Produktionsende im Jahr 1968 unverändert.

Unter dem Blechkleid gab es aber viele Veränderungen und Verbesserungen an Motor, Antrieb, Rahmen, Bremsen und Fahrgestell. Die Bremsen waren deutlich verbessert worden und hatten nun eine druckluftunterstützte Servo-Wirkung.

Die Leistung des Motors von 90 PS blieb bis zuletzt gleich. In den späteren Produktionsjahren wurde noch ein neues, verbessertes Aggregat verbaut, es wurde aber in der Drehzahl etwas abgesenkt. Der Rahmen war schon beim Vorgänger verstärkt worden, da die üblichen Überladungen nicht zu Schäden führen sollten. Beim neuen 380er wurde die technisch zulässige Tragfähigkeit nochmals erhöht. Die zulässige Nutzlast blieb im Inland bei 4 Tonnen, für den Export wurden 5 Tonnen Nutzlast angegeben.

In den 50er Jahren waren die Steyr Diesel Lkw in Österreich allgegenwärtig. Sie galten als die Lastesel der Nation. Importfahrzeuge waren noch zu teuer, daher wurde vieles, was transportiert werden musste, mit den Steyr Diesel Lkws bewegt. Speditionen im Verteiler- und im Fernverkehr, Lebensmittelketten, Brauereien, Bauunternehmer, Sägewerke, Forstwirtschaft, Gemeinden, Straßendienst, Post, Polizei und Feuerwehr, Müllabfuhr, Kanalreinigung u.v.a.m. nutzen die zuverlässigen Steyr Lkws.

Nur die größeren Nutzlastklassen wurden von österreichischen Saurer-, Gräf&Stift- und ÖAF-Lkws abgedeckt.

Quelle: zuckerfabrik24.de

**Das Modellset 3** besteht aus einem Lkw mit Planenaufbau, einem Sattelschlepper mit Pritschenauflieger und einem Fahrzeug mit Absetzcontainer.

Von jedem dieser Fahrzeuge ist auch eine Immo-Version enthalten. Alle **Rollmaterial-Modelle** verfügen über eine versenkbare Fahrerkabine und über mit TexEx editierbare Kennzeichentafeln.

Je nach Art und Konstruktion der Fahrzeuge verfügen diese über verschiedene Funktionen:

Der 380er mit Planenaufbau verfügt über eine veränderbare Spurweite.

Der Sattelaufliieger verfügt über eine versenkbare Ladung und ist zusammen mit dem Zugfahrzeug konstruktiv optimiert, um den „Gummibandeffekt“ zu vermindern.

Das Modell des 380er mit Absetzcontainer verfügt über eine ausblendbare Ladung, ausfahrbare Stützen, einen ausschwenkbaren Container und ein abschaltbares Blinklicht auf der Fahrerkabine.

Die Immo-Modelle sind nicht editierbar, nicht beleuchtet und haben keine Ladungsfunktion.



Fred Fuchs

[ff1.eep@sol.at](mailto:ff1.eep@sol.at)