

Steyr ADG 6x4

Компания "Аустро-Даймлер" первой откликнулась на решение военного ведомства о создании стандартизированной трехосной гаммы, которую начала разрабатывать еще осенью 1930 года.

Весной следующего года она представила военным свой первый прототип, а к октябрю 1931 года на испытания поступили уже пять машин. В 1932 году начался выпуск первого 3-тонного грузовика ADG (6x4), или M31, с открытой кабиной, деревянной бортовой платформой и верхнеклапанным 65-сильным бензиновым мотором M640 водяного охлаждения, который задал как общую оригинальную концепцию всего нового поколения, так и характерные внешние формы.

Автомобиль имел бортовую трансмиссию и необычную коробку с семью передачами переднего и тремя ступенями заднего хода, открытую кабину с брезентовым верхом, все односкатные 20-дюймовые колеса и две свободно вращавшиеся "запаски", укрепленные по обеим сторонам шасси и предохранявшие его от повреждений при движении на местности, для чего служили также четыре полых металлических катка, установленные под рамой и передним бампером.

Другая важная особенность модели ADG заключалась в трубчатой хребтовой раме с раздвоенной передней частью для силового агрегата.

Задние колеса каждой стороны подвешивали на одной продольной рессоре и двух поперечно качавшихся вильчатых рычагах, а крутящий момент к ним подводился собственной системой карданных валов. Все тормоза приводились гидравлической системой с вакуумным усилителем "Локхид".

Штабной вариант снабжался многоместным цельнометаллическим кузовом. Автомобили обладали достаточно высокой проходимостью, имели дорожный просвет 300 мм, запас хода — 300 км, развивали скорость 70 км/ч и использовались для монтажа различных надстроек. В 1936-1940 годах выпускался 80-сильный вариант ADGR с задними двускатными колесами с шинами размером 210-20.

Первоначально он предназначался только для румынской армии, но на первом этапе войны все автомобили серии ADG/ADGR применялись также и в Вермахте.

На их шасси монтировали штабные кузова и прожекторные установки, а также собрали опытные бронеавтомобили ADGK.

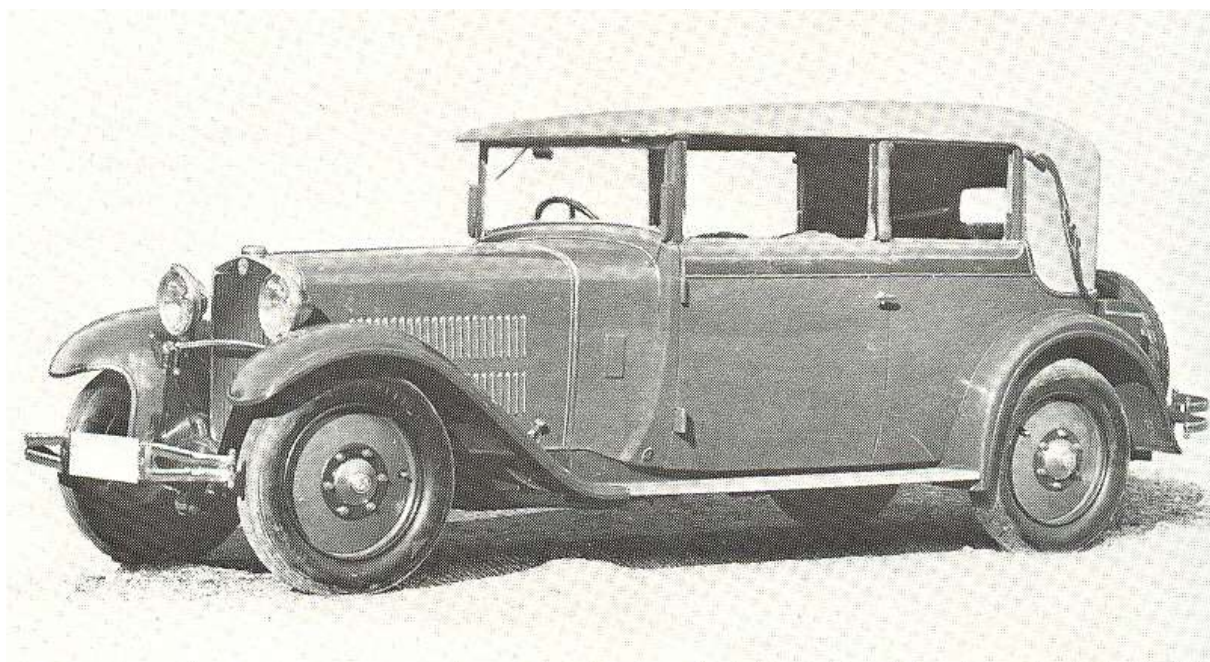
Их изготовили 180 и 361 экземпляр соответственно, причем с 1938 года на машинах ADGR использовалась марка "Штайр".

<http://voenteh.com/voennye-avtomobili/avstriya/pervaya-seriya/austro-daimler-adg-adgr-1932-1940-gg.html>

Приход на "Штайр" в 1929 г. известного конструктора Фердинанда Порше (Ferdinand Porsche) не способствовал повышению интереса фирмы к грузовым машинам.

Одним из немногих грузовиков этого периода был 1,5-тонный "Штайр-40N", выпускавшийся с конца 20-х гг. на легковом шасси "8/40PS".

Его развитием в 1932 г. стал 2-тонный автомобиль "Штайр-140".



Steyr XX - это Легковой автомобиль среднего класса компании Steyr.

Разработан в 1929 г.

Конструктор - [Anton Honsig](#)

В производстве имел обозначение **8/40 PS** .

https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr_XX

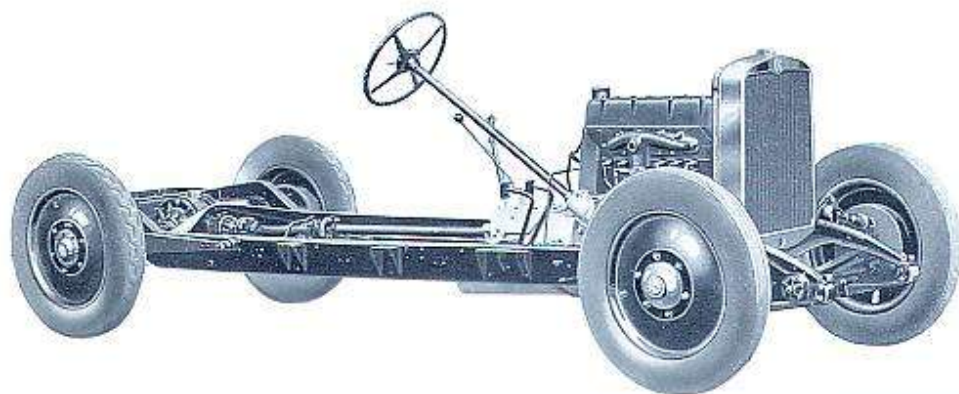
предыдущая модель Steyr XII

https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr_XII

Дальнейшее развитие Steyr XXX

https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr_30

http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/steyrXII_1.htm



T H E C H A S S I S

The suspension problem is solved by the use of independently sprung rear wheels of approved design, securing most astonishing road-holding qualities. The differential housing, directly fixed to the frame, and the road wheels driven by articulated shafts enable the wheels to roll over inequalities on the road surface without jumping, moving independently from one another. Very agreeable riding and a wonderful road grip are obtained when cornering, and astonishingly high average speeds

can be attained. Dimensions: Chassis length, 14 ft. 5 ins. Chassis width, 5 ft. 3 ins. Wheel-base 9 ft. 10 ins. and 10 ft. 4 ins.

The car is of course provided with four-wheel brakes operated by pedal and a hand brake acting on the rear wheels. The centre of the steering wheel carries a horn button and two levers, one serving as a lamp switch, the other as ignition control. Side lamps, and tail lamp according to regulations. Tyres 14x50 Bibendum. The Chassis is equipped with Bowen One-Shot Lubrication.

The Company reserves the right to alter its catalogues and lists, and the standard specifications stated therein, without previous notice.

STEYR-WERKE A.G.
7, TEINFALTSTRASSE, VIENNA I.



Honsig Anton (1893-1977)

Инженер-Конструктор, Изобретатель

В 1925 году он выступил в качестве конструктора Steyr-Werke и была до 1930 года главный конструктор.

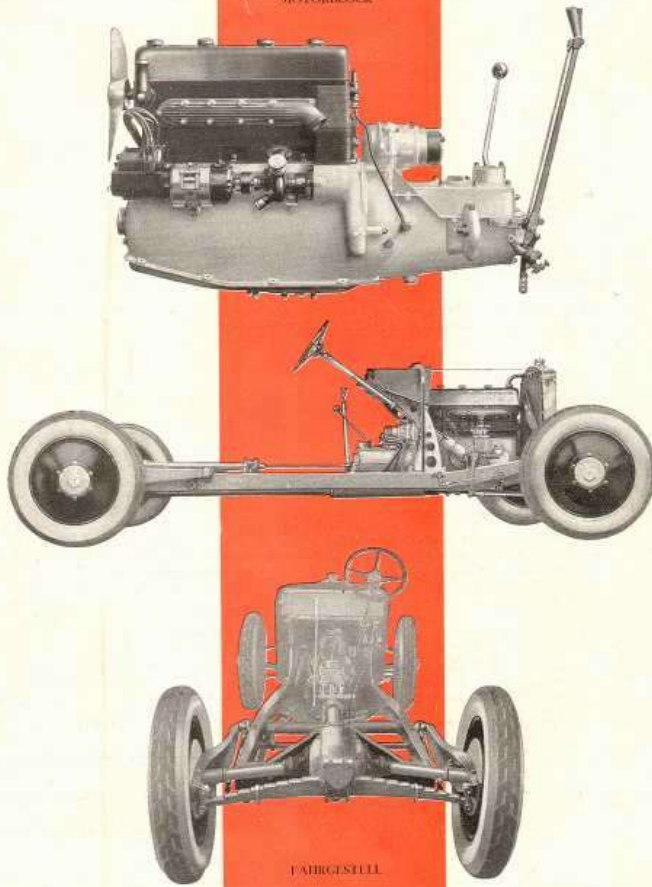
Там он изобрел качающуюся штайер-ось и создал **Steyr Type XIII и XX**.

Начиная с 1938 в КБ Auto Union в Хемнице, затем до 1940 Auto Union в Цвикау в отдел Гоночных автомобилей.

Во время второй мировой войны конструировал в компании Klöckner-Humboldt-Deutz в том числе внедорожники и танкиов.

С 1945 года до своей смерти он был руководителем конструкторского бюро фирмы **Rotax** (Lohner).

MOTORBLOCK

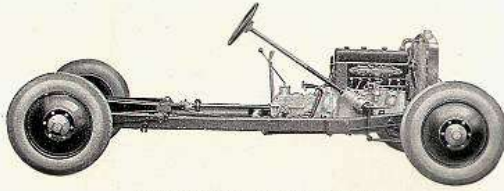


DEUTSCHE „STEYR-WERKE“ VERTRIEBSGESELLSCHAFT
M. B. H.
BERLIN W 62
BUDAPESTER STRASSE 1

F.A. 258, A 4. 9000 H. 26

© 1928 STEYR-WERKE, A. B. & CO. WIEN

MOTOR UND FAHRGESTELL



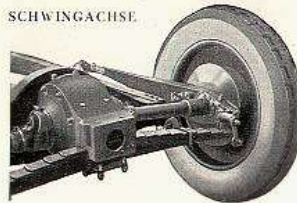
FAHRGESTELL, VERGASERSEITE

Der Steyr-6-Zylinder Typ XII löst endlich das Problem des Hinterachsantriebes in befriedigender Weise. Das Differential ist am Rahmen fest. Schwingende Antriebswellen drehen die Hinterräder, die über die Straßenunebenheiten hinwegrollen, ohne sich gegenseitig zu beeinflussen und ohne zu springen. Der Schwingadifenantrieb erhöht vor allem die Fahrbarkeit, die Räder haften sicher auf der Straße. Die Gefahr des Schleuderns wird verringert. In den Kurven ist eine größere Fahrgeschwindigkeit erreichbar, sodaß die Durchschnittsgeschwindigkeit bedeutend erhöht wird.

Chassislänge: 4200 mm, Radstand: 3000 mm, Chassisbreite: 1550 mm, Spurweite: 1280 mm. Geprüfter Stahlblechrahmen. Benzinbehälter von zirka 50 l Inhalt, Benzinstandanzeiger.

Vorne Halbelliptikfedern, hinten Quersfeder. Abnehmbare Vollschibenräder, Ballonreifen 775x145 mm. Referverdhalter. Doppelfahraulenlenkung mit kippbarem Lenkrad. Fußbremse auf alle vier Räder. Handbremse auf die Hinterräder. Elektrische Scheinwerfer für Volllicht und nach unten abgelenktem, nicht blendenden Halblight, außerdem Stadtlampen. Elektrisches Signalhorn.

SCHWINGACHSE



Der Motor des Steyr-6-Zylinder Typ XII ist unter Verwertung der neuesten Erfahrungen auf jenes Maß moderner Vollenkung gebracht, daß eine möglichst große Leistung mit höchster Elastizität verbindet. Zu dem ausgeglichenen Gang, welcher der Sechszylinderbauart besonders bei Motoren von verhältnismäßig kleinen Abmessungen eigen ist, gefügt sich ein gutes Beschleunigungsvermögen. Die hohe Leistung sichert eine ausreichende Kraftreserve.



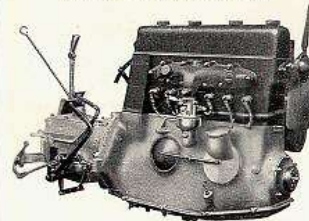
MOTOR, AUSPUFFSEITE

6 Zylinder 1 1/2 l Zylinderinhalt
61,5 mm Bohrung 30 PS Bremsleistung
88 mm Hub 6 Steuerperle

Der Motor besitzt einen abnehmbaren Zylinderkopf, die Steuerung arbeitet mit hängenden Ventilen; die oben liegende

Nockenwelle wird mit geräuschloser Kette angetrieben. Kurbelwelle läuft in Kugellagern. Regelung des Gasgemisches erfolgt mit Fußbedienknopf und Handhebel. Zündapparat mit Lichtmaschine kombiniert, automatische Zündzeitpunktverstellung. Zentralkdruckfütterung für Motor, Kupplung und Getriebe gemeinschaftlich, mit Öldruckanzeiger am Apparatbrett. Kühlung mit Wasserpumpe und Ventilator.

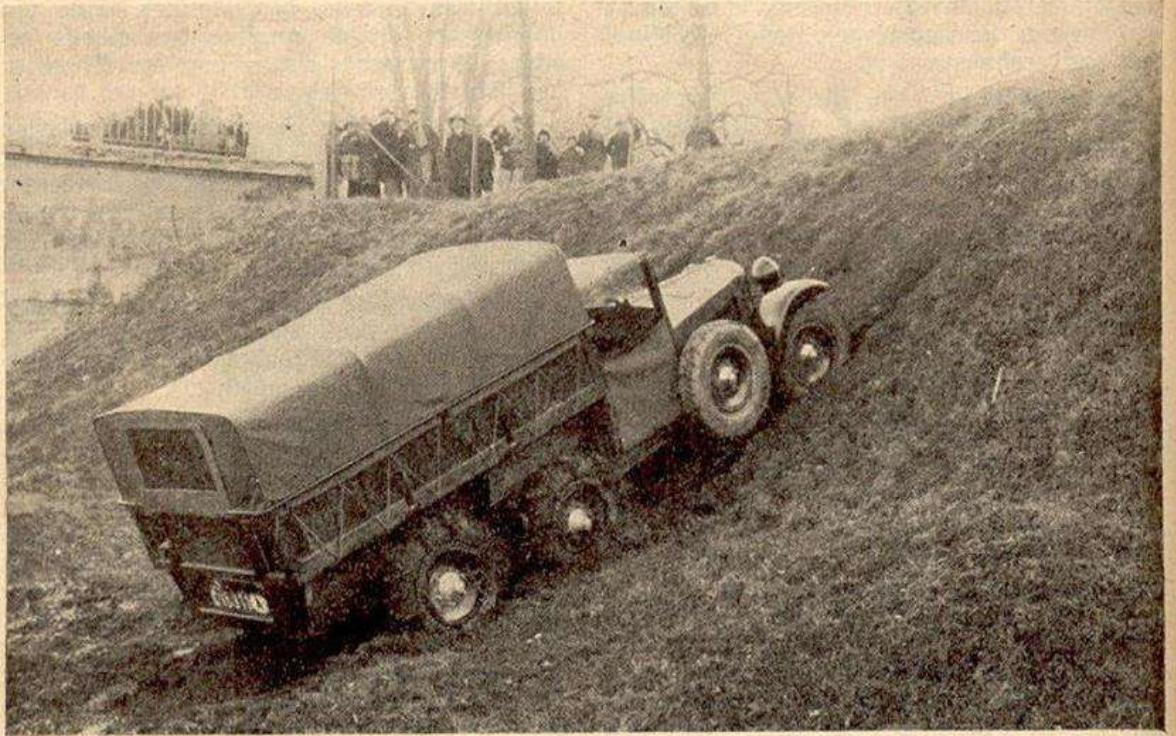
MOTOR, VERGASERSEITE



Elektrischer Starter. Lamellenkupplung. Getriebe mit Motor in einem Block.

Vier Geschwindigkeiten vorwärts und Rückwärtsgang.

Kugelführung in Wagenmitte.



Der von den Steyr-Werken erzeugte, von Chefkonstrukteur Ing. Karl Jentschke konstruierte geländegängige Sechsrad-Schnelllastwagen. (Zegt hiezu Seite 275).

Fotosammlung: Heinz Kern

(ad D.I. Karl Jenschke)

10.8.1932 Steyrwerke: Geländewagen

10. Steyr. Die Steyr-Werke haben versuchsweise einen dreifachigen sogenannten Geländewagen konstruiert, der dazu dienen soll, auch über ungünstiges und unebenstes Gelände Fahrten zu ermöglichen. Vor allem wäre der neue Geländewagen berufen, den Feuerwehren mit ihren Geräten überall die Zufahrt zu ermöglichen. Der Probewagen wurde anlässlich des Besuches des Touring-Clubs in Steyr bereits vorgeführt und hat sich angeblich glänzend bewährt. Erst von dem Ergebnis einer Fahrt über 5000 km wird es abhängen, ob der Geländewagen gebaut wird oder nicht. — Die Fabrikation der für Desterreich bestimmten Doppel-Steyr-Wagen ist beendet und der feinerzeit gegebene Auftrag zum Bau von 500 Stück erledigt. Derzeit arbeitet man noch an der Herstellung der Type 30 mit Schnellganggetriebe. Im übrigen bietet die Fabrik ein trostloses Bild, denn sie muß, wie bereits vermerkt, in bestimmten Abständen infolge Arbeitsmangels immer wieder Feierschichten einlegen, so daß während der fünf Monate bis Neujahr nur noch 60 Arbeitstage gehalten werden können.

(Steyrer Kalender 1933)

Textarchiv H. Kern

Steyr 40D

Разработку собственной легкой гаммы 40D фирма «Steyr» начала лишь в 1932 году, приняв за основу свой опытный 2-х тонный грузовик серии 140. В том же году были созданы прототипы, поступившие на испытание, после которых в 1933 году появились первые 15 грузовиков «Steyr-140» пробной партии. По общей концепции и внешности они были сходными с уже выпускавшимися к тому времени более тяжелыми машинами ADG фирма «Аустро-Даймлер», но со временем компания «Steyr» вышла в абсолютные лидеры по объемам производства своей армейской серии 40D. Это семейство стало самым обширным и разнообразным, предлагавшимся в десятках исполнений с разнообразными кузовами и надстройками.



Главной конструктивной особенностью всех военных машин «Steyr» являлась лонжеронная рама с Х-образной поперечиной и дополнительным подрамником, где крепились картеры главных передач, от которых крутящий момент посредством качающихся карданных валов передавался на задние ведущие однокатные колеса, попарно установленные на продольных балансирах. На таких же рессорах подвешивалась и передняя неразрезная ось. Специфическую внешность этим машинам предавали наклонная сварная защитная решетка радиатора, кабина с

открытыми дверными проемами и жестким верхом, низко расположенные свободно вращавшиеся запасные колеса, установленные по обеим сторонам кабины и предохранявшие его от повреждений.



Первым представителем серии 40D являлся грузовик «Steyr-140», на котором устанавливали рядный 6-ти цилиндровый бензиновый верхнеклапанный двигатель 8/40PS (2,1 литра, 40 л.с.), водяного охлаждения, сухое двухдисковое сцепление, простую 4-х ступенчатую коробку передач с двухступенчатым демультипликатором, гидропривод тормозов с вакуумным усилителем «Локхид» и все однокатные колеса с шинами размером 7,00-18. Колесная база составляла 2500+1060 мм., дорожный просвет 230 миллиметров. Полная масса 3800 килограмм. Один топливный бак вместимостью 55 литров, обеспечивал запас хода до 270 километров. С 1933 года собирался промежуточный 45-ти сильный вариант «Steyr-340», а в процессе его испытаний и модернизации в январе 1934 года появился третий вариант, принятый к серийному производству. Это был автомобиль «Steyr-440» (M35) облегченной конструкции

грузоподъемностью 1,5 тонны и полной массой 3690 килограмм, выпускавшийся до 1937 года.



При увеличении емкости бензобака до 75 литров он имел запас хода 375 километров. В 1937–1941 годах в производстве находился самый распространенный, окончательный, четвертый, вариант «Steyr-640» с полезной нагрузкой 1,6 тонны. От своих предшественников он отличался новым двигателем модели 640 (2,3 литра, 55 л.с.), и многодисковым сцеплением, а также двумя топливными баками общей вместимостью 95 литров, причем одна или две канистры навешивались с обеих сторон капота, что являлось его единственным внешним отличием от предыдущих выпусков. Полная масса машины возросла до четырёх тонн, но и запас хода увеличился до 500 километров. Все версии развивали максимальную скорость на шоссе 70 км/ч.

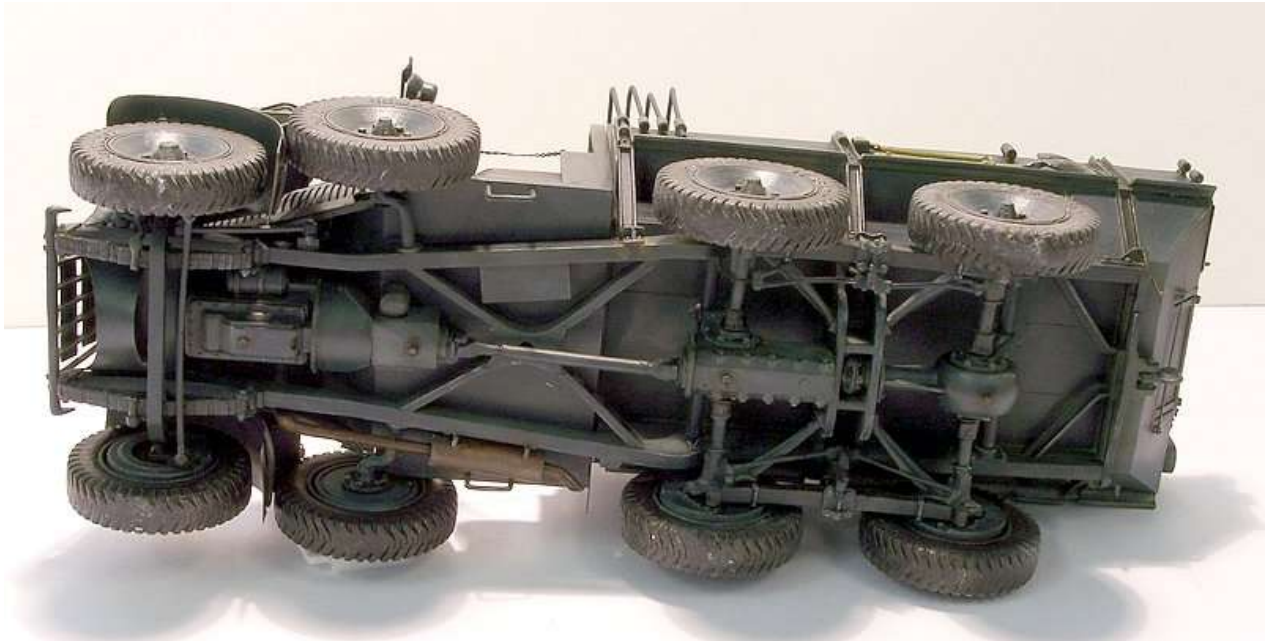


Для автомобилей семейства 40D впервые была разработана достаточно обширная гамма специальных кузовов. Базовый вариант снабжался деревянным бортовым кузовом со складным тентом с боковыми задними окошками, двумя продольными откидными скамьями на 12-14 солдат и шанцевым инструментом, развешенным по бортам. Такие грузовики использовали для перевозки личного состава и амуниции, как штабные, санитарные и пожарные машины, передвижные радиостанции и легкие артиллерийские тягачи для буксировки пушек калибра до 40 миллиметров. Командирский или штабной вариант имел открытый 10-ти местный цельнометаллический грузопассажирский кузов с крыльями над задними колесами. Для размещения оборудования связи служили простые дерево металлические фургоны, а санитарные машины снабжались цельнометаллическими кузовами с интегрированной кабиной.



В немецких войсках служили в основном автомобили последней , 640-й серии, причем по заказу Вермахта были созданы более компактные 8-ми местные штабные машины Kfz.21 с обтекаемыми 4-х дверными кузовами с тентом, индивидуальными задними крыльями и короткими подножками между парами передних, средних и задних колес. Второй новинкой в этой гамме был санитарный вариант «Steyr-643» (Kfz.30) с высоким цельнометаллическим кузовом с боковыми окнами и задними двустворчатыми дверями. Если в феврале 1938 года на вооружении состояла 321 машина серии 40D, то к концу 1941 года в общей сложности автомобилей этой гаммы было построено свыше 4,5 тысяч единиц, в том числе 33780 экземпляров серии 640.

<http://truck-auto.info/steyr/547-40d.html>





Austro-Daimler ADGR Tankloschfahrzeuge Recovery

Austro Daimler "ADG"

Faltprospekt aus 1931 für den Geländegängigen Schnellastwagen der Type "ADG",
 Nummer AD. FB.2487-2.5-VI.31-J & S, 16-seitig, sehr guter Zustand



Austro-Daimler zeigt: A.D.G. Geländewagen

Dokumentarfilm über den Geländewagen der Firma Austro-Daimler der im Auftrag des „Österreichischen Automobil-Club“ hergestellt wurde.
Sicherung in 35mm. Dank an Engineering Center Steyr.

Austro-Daimler-Geländewagen: ADG

CHRONIK DER ÖSTERREICHISCHEN DAIMLER MOTOREN GESELLSCHAFT

1899:

- Gegründet am 11. August als "Österreichische Daimler Motoren Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co" unter Benutzung der Patente sowie der Beteiligung der Cannstädter „Daimler Motoren Gesellschaft“.
Firmengründer: Eduard Bierenz (Fa. Bierenz u. Hermann Wien - Vertreiber der deutschen Daimler Produkte, persönlicher Freund Gottlieb Daimlers) sowie Eduard Fischer (Vorbesitzer der Maschinenfabrik Eisen- u. Metallgießerei Gebrüder Fischer).
- 10 Kommanditisten (Zeichnungsbetrag zusammen 200.000 Gulden).
- Facharbeiter wurden zwischen Wr. Neustadt und Cannstadt ausgetauscht.
- Arbeiterstand in Wr. Neustadt: 70 - 80.

1900:

- Erstes, in Wr. Neustadt gebautes Automobil - am 14. Mai 1900 fertig gestellt, 4 HP 2 Zyl., 4 Sitze.
- Paul Daimler sollte die Leitung in Wr. Neustadt übernehmen, verweilte aber wegen Krankheit und Tod seines Vaters Gottlieb Daimler notgedrungen Weise weiterhin in Deutschland.
- Die Produktpalette umfasste: Motor Luxuswagen, Motor Lastwagen, Motor Omnibusse, Motor Geschäftswagen, Motorboote, Schiffsmotoren, Schienenfahrzeuge.
- Weitere Tätigkeitsbereiche waren die Aufstellung, Montage und Reparatur einschlägiger Produkte.
- Eduard Fischer unternimmt im Herbst 1900 eine Parisreise mit einem Österr. Daimler.

1902:

- Paul Daimler kommt nach Wr. Neustadt, wird persönlich haftender Gesellschafter, übernimmt die Firmenleitung.
- Eduard Bierenz verlässt die Neustädter Daimlerwerke.
- Firmenumstrukturierung am 27. Juni 1902, in: "Österreichische Daimler Motoren Commanditgesellschaft" mit einem Kapital von 100.000 Kronen.
- Direktoren: Eduard Fischer und Ernst Berge.

1903:

- Der „Paul Daimler-Wagen“ mit quergestelltem 2 Zylinder 4-takt 9HP Motor wird mit

mäßigem Erfolg gebaut.

1904:

- Rennteilnahme (Gordon Bennet Rennen, Semmering) mit in Wr. Neustadt zusammengebauten 90 HP Wagen aus Untertürkheim (das Cannstädter Werk wurde durch einen Großbrand vernichtet), "Wiener Neustädter Mercedes" genannt.

1905:

- Konstruktion des ersten 4-radgetriebenen Wagens!
- Erster Panzerwagen wird in Zusammenarbeit mit Hptm. Robert Wolf gebaut, 30 HP 4400ccm und Allradantrieb.
- Paul Daimler verlässt Wr. Neustadt in Richtung Untertürkheim um dort den Posten Wilhelm Maybachs einzunehmen.

1906:

- Ferdinand Porsche wird am 19. Juli als technischer Direktor und Nachfolger Paul Daimlers durch Vermittlung von Generalkonsul Emil Jellinek Mercedes eingestellt.
- Herr Jellinek kauft die Mixte-Patente von Lohner, gründet eine Reihe von Firmen, um die in Wr. Neustadt produzierten Fahrzeuge weltweit zu vertreiben (Mercedes Vertriebsgesellschaft, Mercedes Mixt, Mercedes Elektriques).
- Produktionsumfang: Automobile, Krankenwagen, Feuerwehrwagen, Oberleitungsbusse, Mixte Wagen, und Militärfahrzeuge.
- Ca. 430 Beschäftigte bei AD.
- Neuer Firmenname ab 27. Juli 1906: "Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft - Gesellschaft mit beschränkter Haftung."
- Firmenleitung: Eduard Fischer, Wilhelm Strauß und Ferdinand Porsche.
- Eigenständige Konstruktionen ersetzen Zug um Zug Lizenzprodukte, Beginn des Abnabelungsprozesses vom deutschen Betrieb.

1907:

- Das Betriebsgelände umfasst 120.000 m².
- Mitarbeiterstand: 700 Arbeiter 80 Angestellte.
- Luftschiffmotore werden entwickelt
- Ein Mixte Rennwagen wird gebaut 30/55HP.
- Maja Wagen 24/28HP, 5700ccm, 4Zyl, Diamantgetriebe (Ziehkeilgetriebe) Federbandkupplung – gebaut für Herrn Jellinek und seinen franz. Maja Gesellschaft.

1908:

- Die Neustädter Automobilfirma befindet sich „im argen Niedergang“, der Maja Wagen wird am Automarkt wegen Getriebeproblemen sowie genereller Absatzkrise in der Autobranche nicht angenommen.
- Herr Jellinek zieht sich nach Riesenpleite aus dem Geschäftsbereich „Automobile“ zurück.
- Belegschaftsreduktion auf ca. 300 Mitarbeiter.
- Das Stammkapital wird von 200.000,-- auf 4.400.000,-- Kronen erhöht.

1909:

- Trennung zwischen Deutschen und Österreichischen Daimlerwerken.
- Nachfolger des Majawagens wird der 28/30HP bzw. 28/32HP mit verbessertem

Getriebe, Magnetzündung, Ketten- oder Kardanantrieb.

- Mit der Type 16/18HP unternimmt Porsche eine Fernfahrt nach London.
- Entwicklung des Mörserzugwagens M09 für das Österr. Militär.
- Erste Flugmotore werden entwickelt.
- Werkserweiterung!

1910:

- Umwandlung in eine Aktiengesellschaft am 7. Oktober zu "Oesterreichische Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft"
 - Produktionsbereich: Automobile mit Benzin- und elektrischen Antrieb, Automobilmotore, Luftschiffmotore, Schiffsmotore, schnellaufende Explosionsmotore für stationäre Zwecke, Aeroplane und Aeroplanmotore.
 - Porsche, Fischer und Schönfeld erzielen die sensationellen ersten 3 Plätze bei der Prinz Heinrich Fahrt (ca.2000km) mit einem speziell dafür gebauten Rennwagen mit aerodynamischer Karosserie - 4Zyl., 86HP, OHC Doppelzündung, 5700 ccm. Dieser Sieg wird erfolgreich vermarktet.
- Das Telegrammwort Austro Daimler wird als Markenbezeichnung gebräuchlich.
- Ca. 800 Beschäftigte bei AD.

1911:

- Österr. Kaiser FJ gestattet die Verwendung des Doppeladlers im Firmenzeichen.
- AD und Skoda gründen eine Interessensgemeinschaft.
- Alpenfahrt 1911- Sieg des als „Eisernes Team“ bekannten Trios Porsche, Fischer, Schönfeld mit dem 9/27HP Alpenwagen, 2.200 ccm, 4 Zyl., SV.
- Ca. 1000 Beschäftigte bei AD.

1912:

- Verkauf aller AD-Aktien durch das deutsche Mutterwerk in Untertürkheim, dadurch völlige Loslösung. Ab sofort stehen beide Betriebe in direkter Konkurrenz!
- Kaiser FJ1. bekommt einen AD60HP Wagen mit Lohner Karosserie.
- Personenwagen von 20-80HP werden angeboten.
- Saisonneuheit: 14/32HP, 3.560 ccm geht gleich mit 100 Stück in 1. Serie.
- Bau des Mörserzugwagens M12, 100 HP, 6Zyl, 12t Eigengewicht, Zuglast 30t.

1913:

- A-Zug, auch „Landwehrtrain“ genannt, Benzinelektrische Zugmaschine mit zahlreichen Einachsanhängern wird für milit. Zwecke entwickelt.
- Am 8. Juli 1913 - Fusion mit Skoda (Direktor Karl Ritter v. Skoda) durch den Aktienwerb aus Untertürkheim.

1914:

- Ca. 900 Beschäftigte bei AD.
- Kriegsbedingte Produktionsumstellung.

1915:

- Neugründung der Österreichischen Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft "OeFFAG" unter der Beteiligung von Karl Ritter v. Skoda, F. Porsche und der k.u.k. privaten Kreditanstalt für Handel und Gewerbe.
- Bis 1919 Flugzeugbau - später Karosserielieferant vieler österreichischer

Daimlerfahrzeuge.

- 1928 wird sie mit AD fusionieren.

1916:

- Feldbahnzug - benzinelektrisch, mit bis zu 26 Anhängern wird gebaut,
- B u. C-Zug, Mehrwegefahrzeug für Schiene und Straße, 150HP Motor, 90kW, Nutzlast 45t. Zugmaschine M12/16 - eine Weiterentwicklung, insgesamt wurden 349 Stk. an das Österr. Militär geliefert.
-

1917:

- Porsche wird am 8. Jänner Generaldirektor in Wr. Neustadt und erhält im Juni das Ehrendoktorat der Techn. Hochschule.
- Daimler Pferd-Kraftprotze 4-Zyl., 14,5 HP wird gebaut - Ing. Karl Rabe konstruiert ausfahrbare Greifschaukeln für die 1,5m hohen Antriebsräder.
- Flugmotore mit bis zu 400 HP und 12 Zylindern werden gebaut.
- Mitarbeiterstand: 5.000 Arbeiter und 500 Beamte.
- M17 Artilleriezugwagen "Goliath" 80HP 4 Zyl. (138 Stück werden gebaut).

1918:

- Starke Verschuldung des Betriebes durch Inflation und hohe Rohstoffpreise.
- Jännerstreik - Arbeiterdemo - beginnend im Wr. Neustädter Daimlerwerk, Anführer Eduard Schönfeld.
- Anteile von Skoda gehen nach Kriegsende zur Wiener Bank und Kreditverein für Handel und Gewerbe - Hauptaktionär Camillo Castiglione.
- Ca. 4.500 Beschäftigte bei AD.

1919:

- Vernichtung aller Flugmotoren lt. Friedensvertrag.
- "Oeffag" baut nun hauptsächlich Karosserien für AD Wagen.
- Beginn einer zivilen Wagenproduktion mit den Vorkriegstypen 25 HP und 35 HP.

1920:

- Interessengemeinschaft mit Austo Fiat und den Puchwerken Graz.
- AD baut nun keine LKWs mehr und Puch keine PKWs.
- Noch ca. 3.500 Beschäftigte bei AD!
 - Entwicklung des 6 Zyl. Luxuswagens AD617, 4400 ccm, 60 HP (17/60 HP).
 - C. Castiglioni erwirbt AD Aktienmehrheit, durch seine Transaktionen wird unerträgliche Schuldenlast angehäuft!

1921:

- Der AD617 geht in Serienproduktion.

1922:

- Der erfolgreiche "Sascha" (benannt nach Graf Alexander Kolowrat, Fabrikant und Begründer der Österr. Filmindustrie) Rennwagen ADS R wird gebaut: 1.100 ccm, 45 HP, auch Version mit 1.500 ccm, Weiterentwicklung auf 2.000 ccm (ADS II R), Die überaus erfolgreiche „Saschafamilie“ mit DOHC Motore erringt 1922 43 Siege und 8 zweite Plätze.
- Ein neuer 6-Zylinder, der ADMR mit 3000ccm wird entwickelt.

- 10 ADS Prototypen einer neuen Kleinwagenserie mit OHC Motore werden gebaut.
- Rennfahrer Fritz Kuhn verstirbt nach Unfall mit ADS II R in Monza.
- Der ADM wird (noch unter **Prof. Porsche**) entwickelt. Es kommt aber nicht zur Serienfertigung. Rückblickend wird diese Prototype als ADM I bezeichnet.

1923:

- **Porsche** verlässt (покидает) AD nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat der "Allgemeinen Depositenbank" (Camillo Castiglioni), seine Stelle als Chef-Techniker übernimmt der aus Pottendorf stammende Ing. Karl Rabe.
- Der ADM (Mitteltype) wird gebaut, 2.540 ccm, 1 Vergaser, 70 mm (40 HP), später 71 mm Bohrung (45 HP) 110 Hub. (Rückblickend als ADM II bezeichnet).
- Werksstilllegung! 2.000 Arbeiter werden entlassen, es verbleiben ca. 1.500 Beschäftigte bei AD.
- Produktionsstart des ADV (Vierradbremse, 2 Vergaser) = Weiterentwicklung des AD617 - gebaut bis ca. 1927.

1924:

- Der Beschäftigtenstand sinkt abermals dramatisch auf nur mehr 200!

1925:

- Weiterentwicklung der ADM Type: Normalversion mit 2- Vergaser, Bohrung 71,5mm 110 Hub, 2.649 ccm - 45PS,
ADM Sport: 2-Vergaser, 71,5mmBohrung 110 Hub, 2.649 ccm - 65PS.
Aktienmehrheitsbesitz von Herrn Castiglioni auf Credit-Anstalt, Wiener Bankverein, Anglobank u. Depositenbank aufgeteilt.

1926:

- Der ADM 3 Liter Sport geht in Produktion: 100 HP, 76 mm Bohrung, 110 Hub.
Dieser Wagen stellt die Basis des Rennwagens, in dem Hans Stuck erfolgreicher AD Rennfahrer wird (1927-1930).

1927:

- Die Neuentwicklung ADR kommt zur Auslieferung. Diese Konstruktion von Ing. Rabe ist das erfolgreichste AD Pkw-Produkt, (2400 Stk)., 70 HP, 3,0 l 76 Bohrung, 110 Hub.
- Ing. Karl Rabe wechselt zu (заменяет) Daimler (zu F. **Porsche**) nach Stuttgart.

1928:

- Die Grazer Puchwerke AG, die OeFFAG und AD werden zur "Austro Daimler Puchwerke Aktiengesellschaft" zusammengeschlossen. Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 28. Dez. 1928.
- Hans Stuck wird als Werksfahrer verpflichtet und eilt von Sieg zu Sieg bei den populären Bergrennen in Europa.

1929:

- Ca. 700 Beschäftigte bei AD.
- Im Dez. wird Ing. Paul GÖTZL als Generaldirektor eingestellt (Zentrale Wien Kärntnerring)
- Produktionsstart des ADR Sport mit 100PS.

- Ein richtungsweisender Kleinwagen, der ADK wird als Prototyp gebaut, fällt aber der untenstehenden Typenvereinbarung zum Opfer.
- Der extrem aufwendige ADR8 Luxuswagen – ein Reihennachtzylinder mit Doppelzündung - wird in kleiner Stückzahl (150) produziert: 80 Hub, 115 Bohrung, 4.624 ccm, 100 HP.
- Durch die Interessensgemeinschaft AD - STEYR wurde eine „Typenvereinbarung“ durch die Eigentümerbanken beschlossen: Austro Daimler baut nur mehr Automobile über 3000ccm und Steyr unter 3000ccm.

1930:

- Der ADR Sport wird zum ADR Bergmeister weiterentwickelt, 3.600ccm, 120 HP, absoluter Luxusportwagen - Doppelzündung – 75Stk gebaut!
- Hans Stuck wird „Bergeuropameister“ auf Austro Daimler ADMR „Stuck“.

1931:

- In diesem Jahr werden die letzten Automobile in Wr. Neustadt gefertigt, die Weltwirtschaftskrise, der kleine verbliebene Inlandsmarkt, die auferlegte Luxuswagenstrategie sowie hohe Schutzzölle im Ausland führten zu diesem tragischen Produktionsstop.
- **Geländewagen ADG** wird vorgestellt - eine Konstruktion unter Ing. Hacker: 4.000 ccm, 60 HP, 3 t Nutzlast, 7 Vor- und 3 Retourgänge, Sperre.
- Der ADN, ein LKW wird vom ADG abgeleitet (10Stk.gebaut).
- Der Schienentriebwagen VT61 mit 80PS ADG Motor mit bemerkenswerter Radkonstruktion wird entwickelt.
- AD schreibt rote Zahlen wobei auch die Auslandsniederlassungen in Deutschland, Ungarn, England und besonders in Polen maßgeblich daran beteiligt sind.

1932:

- Es folgen vergrößerte Triebwagen mit neuartigen Automatikgetriebe (VT62) und mit bis zu 2 Motoren bestückt(VT63). Der erwartete Erfolg bleibt aus.
- Für Steyr werden in Wr. Neustadt Karosserien hergestellt.
- AD ist hoch verschuldet, eigentlich ein Liquidationsprojekt!
- Eine Fusion Daimler - Steyr zeichnet sich ab.

1933:

- Entwicklung des ADGZ Panzerwagens und der ADMK Motorkarrette – Ing. Reimspieß, Ing. Hacker.
- Das Werk wird teilweise stillgelegt. Arbeiter werden nur mehr tageweise beschäftigt.

1934:

- Produktionsstop am 30. Juni in Wr. Neustadt und Abtransport der Maschinen in 220 Eisenbahnwaggons nach Steyr.
- Vollfusion zur "Steyr Daimler Puch AG" am 12. Oktober, infolge Bankbeschluss der Mehrheitseigentümer CA und Wiener Bankverein.

1935:

- Am 10. Mai erfolgt die Löschung der "Austro Daimler Puchwerke Aktiengesellschaft" aus dem Handelsregister.
- Ca. 100 Personen gehen mit nach Steyr.
- Weiterführung der militärischen Produktionen: ADG, ADGZ, ADMK ... und einiger

Schienenfahrzeuge.

- AD - PKWs werden in Steyr keine mehr gefertigt.

Die Restbestände aus Wr. Neustadt - hauptsächlich ADR8 und Bergmeister - werden nach Wien überstellt, der Abverkauf erfolgte bis Ende der 30er Jahre.

<http://www.austrodaimler.at/firmengeschichte/>

<http://www.austrodaimler.at/fotogalerie/nutzfahrzeuge/>