

“Porschikos”

STEYR Typ 30 S 8/45 PS 1932

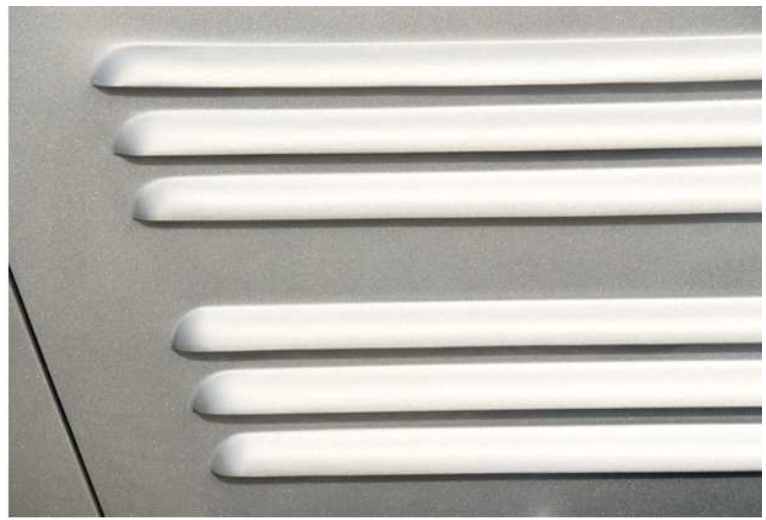


Was gibt es schöneres als eine Fahrt ins Blaue mit einem zweisitzigen Sportcabriolet, unerwegs auf engen, kurvigen Straßen mit wenig Verkehr, als Ziel eine Wiese an einem funkelnden See, und dort ein Picknick aus dem mitgebrachten Korb. An Dekadenz grenzt es, wenn in einem leichten Einachsanhänger sogar eine Campinggarnitur mit Klappstuhl und Sesseln mitgeführt werden kann.

Dabei war der Steyr Typ 30 ursprünglich gar nicht für solche Zwecke konzipiert worden. Kein geringerer als Ferdinand Porsche – von 1906 bis 1923 als Technischer Direktor bei Austro-Daimler angestellt, nachdem er vorher schon für Lohner gearbeitet hatte – war von der Steyr-Werke AG beauftragt worden, ein 4-5 sitziges Cabriolet der gehobenen Mittelklasse zu konstruieren. Als Ausgangsbasis stand ihm das Modell XX zur Verfügung, das noch von Anton Honsig entworfen worden war. Der Typ 30 lässt zwar noch Ähnlichkeiten zu Honsigs Kreation erkennen, trägt aber primär Porsches Handschrift. Konservativ noch das Chassis,

bestehend aus einem verwindungsfesten Stahlblechrahmen mit Starrachsen und Längsblattfedern vorne, einer Pendelachse und Querblattfeder hinten. Wie in der damaligen Zeit üblich war der Motor vorne längs eingebaut und trieb die Hinterräder an. Porsche hatte den Motor völlig neu entwickelt und als Reihensechszylinder mit einem Hubraum von 2,1 Liter (2078ccm) ausgebildet. Das Kurbelgehäuse besteht aus Silumin (eine Aluminium-Silizium Legierung), eine untenliegende Nockenwelle steuert die hängenden Ventile. 40 PS leistet der Motor bei einem Leergewicht von unter 1200 Kilo, je nach Aufbau, was für eine Spitze von 90 Kmh gut ist – wobei der Wagen sich aber 14 Liter auf 100 Kilometer genehmigt.

Gehobenen Ansprüchen hält auch die Ausstattung stand: Zigarrettenanzünder, Aschenbecher oder Innenraumbeleuchtung gehörten bei der Mittelklasse nicht zum Standard, ledergepostete Sitze und ein reich bestücktes Armaturenbrett auch nicht unbedingt.



Als der Wagen 1930 auf dem Pariser Autosalon der Öffentlichkeit präsentiert wurde, hatte Porsche die Steyr-Werke AG bereits wieder verlassen und die Fertigstellung seiner ersten Ganzstahlkonstruktion seinem Nachfolger, Ingenieur Karl Jenschke, überlassen. Standardmässig wurde der Typ 30 als viertüriges Kabriolet angeboten, war aber auch als Limousine – ebenfalls mit vier Türen – oder als zweitüriges Luxus Kabriolet erhältlich. Ebenfalls im Programm der sogenannte Typ Taxameter, mit drei Sitzreihen zu je zwei Stühlen, mit einem Rolldach vorne und einem Klappdach hinten. 666 Exemplare wurden vom Taxi gebaut, wogegen es die anderen Versionen des intern 8/40 genannten Wagens (die Bezeichnung für Steuer/Brems-PS) auf 2200 Exemplare brachten. Das betrifft den Zeitraum von 1931 bis 1932, wobei die meisten erst '32 ausgeliefert worden sein dürften. Vorher musste Steyr noch die Vorgängermodelle an den Mann

bringen, 1931 wurden angeblich nur wenige Einheiten vom Typ 30 gebaut.

1932 gab es aber bereits eine Modell-erweiterung samt Motor-Update. Der 30 SL war eine sechssitzige Limousine mit längerem Radstand und einer höheren Leistung von 45 PS. Das längere Chassis als auch den stärkeren Motor finden wir im Typ 30 S wieder – dem zweisitzigen Sportmodell mit Schwiegermutter-sitzen (2+2) in der typischen Zweifarblackierung, wie wir ihn hier auf den Fotos zeigen können. Er wurde ausschließlich 1932 gebaut, und zwar in nur 620 Einheiten. Er war der einzige der 30er Modellpalette, der mit einem Vierganggetriebe verwöhnte, und dessen Spitze bei über 100 lag – bis 110 Kmh sollen möglich gewesen sein. Aber wer will schon rasen mit so einem Bild von Automobil, vor allem mit offenem Verdeck, den Campinganhänger hinten dran, auf engen, kurvigen, verkehrsarmen Straßen?





