|  |
| --- |
| Steyr Diesel 586, 586 z und 586 Allrad, 586 z Allrad |
| http://www.zf24.de/pic2/spacer.gif |
| http://www.zf24.de/pic2/spacer.gif |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 1958 - 60  Steyr Diesel 586  [http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_p1ck35.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_p1c.jpg)  Der Ende 1958 vorgestellte neue Lastwagen mit dem leichten und hochdrehenden 6-Zylinder Motor war auch in vielen anderen Punkten technisch modernisiert worden. U.a. neu konzipierte Bremsanlage, neues Getriebe, der Tank lag nicht mehr im Motorraum, sondern seitlich am Chassis, ein neu konzipiertes Differenzial, ab 1960 doppelt untersetzt, andere Radnaben, Teleskop-Stoßdämpfung und überarbeitete Lenk-Anlage.  Die Standard-Farbe der neuen 6-Zylinder war (wie beim 480 und 580) grau.  Die Typenreihe war ebenfalls Steyr-üblich: Pritschenwagen 586 mit Radstand 4200, Lang-Pritsche 586 f mit 4700 mm Radstand (wie beim Vorgänger Steyr 580) und Kipper 586g(k) mit Radstand 3710 und verkürztem Kipper-Chassis, der auch als Sattelschlepper verwendet werden konnte.  Es gab auch ein kurzes Sattelschlepper-Chassis, das aber (Steyr-typisch) in techn. Unterlagen meist verschwiegen wurde, mit 3260 mm Radstand. 1960 kam der lange Kipper mit Radstand 4200 mm (586k) noch dazu.  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586f_b03k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586f_b03.jpg) Steyr 586 f mit Doppelkabine](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586f_b03.jpg)  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_m3ak4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_m3a.jpg) Steyr 586](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_m3a.jpg) |  |  | **Steyr WD 609 b**  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/wd609b_b1k3.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/wd609b_b1.jpg) 120 PS (DIN) bei 2800 U/min](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/wd609b_b1.jpg)  Seit mehreren Jahren forderten die Steyr-Kunden einen stärkeren Motor, der den höheren Nutzlasten (Steyr Diesel 480 und 580) besser gewachsen ist. Steyr baute zwar einen auf der Baureihe 13 basierenden 6-Zylinder (WD 613) als Industrie- und Einbaumotor, für den Motorraum der Steyr-Lkw war dieser jedoch zu lang. Nur Mogürt/Csepel in Ungarn verwendete neben den 4-Zylinder Steyr-Motoren auch den 6-Zylinder WD 613 in Lkw und Omnibussen.  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_bm1k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_bm1.jpg) Kraftstofftank nicht mehr im Motorraum](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_bm1.jpg)  Steyr entschloss sich stattdessen einen "moderneren" und leichteren neuen Motor zu bauen, der später in Varianten auch für die Steyr-Traktoren übernommen werden sollte.  Der neue WD 609 hatte einen kleineren Hubraum pro Zylinder, kürzere Zylinder- abstände und trockene Zylinderbüchsen und je einen Zylinderkopf für 2 Zylinder. - Sehr zum Verdruss der Kunden, die die nassen Büchsen und Einzel-Zylinderköpfe im Reparaturfall sehr schätzten !  Nichts desto trotz hatte der WD 609 ein langes Leben, ab 1969 als Direkteinspritzer WD 610 wurde er bis in die Achtziger Jahre gebaut (Steyr 90 und 91). | | Auch der Steyr 580 Allrad wurde (etwas später) durch einen neuen 6-Zylinder abgelöst, dem    Steyr 586 Allrad    [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_m2aak4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_m2aa.jpg) Steyr 586 gk Allrad](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_m2aa.jpg)  6,5 Tonnen Nutzlast als Pritschen-Lkw mit den Radständen 4200 mm und 3710 mm (580 Allrad und 580g Allrad) sowie dem Kipper (3710 mm Radstand, verkürztes Chassis) und 6 Tonnen Nutzlast. 11,5 to zul. Ges.-Gew. und 20 to zul. Zug-Gewicht.  [http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_p119_2k4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_p119_2.jpg) |  |  | Schon vor der öffentlichen Vorstellung des Steyr 586 bekam das österreichische Bundesheer Steyr 580 Allrad-Fahrzeuge mit dem neuen 6-Zylinder-Motor (siehe Steyr 580 Allrad). In der Folgezeit wurden dem Bundesheer Steyr 586 Allrad-Fahrzeuge ausgeliefert, die äußerlich wie Steyr 580er Allrad aussahen.  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/steyr586bh6k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/steyr586bh6.jpg) Steyr 586 Allrad](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/steyr586bh6.jpg) mit Strüver-Tankaufbau  Nur als Straßen-Tankwagen und als Feuerwehrfahrzeuge kamen äußerlich als 586er identifizierbare Fahrzeuge zum Einsatz.  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/steyr586bhfwk.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/steyr586bhfw.jpg) Feuerwehr-Aufbauten](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/steyr586bhfw.jpg)  auf Steyr 586 Allrad (Luftschutz-Pionier-Einheiten)  Insgesamt blieb die Stückzahl beim Bundesheer jedoch gering, da der Bedarf bereits mit 580g Allrad gesättigt war und bereits der Nachfolger des Militär-Allrad-Lkws als Frontlenker [Steyr 680 m](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/steyr680_3.htm#680m) entwickelt wurde. | | 1960 - 1969  War der Steyr 586 im Jahr 1958 als 6-Tonner mit 11,5 to zul. Gesamt-gewicht vorgestellt worden, so stieg seine Nutzlast kontinuierlich an, bis 1960 die 7 Tonnen erreicht waren. Das zulässige Zug-Gewicht blieb aber konstant bei 20 Tonnen (6 PS/Tonne). Die Rolle des 6-Tonners übernahm ab 1961 der Steyr 480 z, und aus dem Steyr 586 wurde der 7-Tonner  Steyr 586 z  und ein knappes Jahr später der 6,5 Tonner  Steyr 586 z Allrad  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp19k4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp19.jpg) Steyr 586z Allrad (oben) und Steyr 586 zf](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp19.jpg)  Die lieferbaren Typen waren dieselben wie beim 586:  Pritsche 4200mm 586z, Pritsche lang 4700mm 586 zf, Chassis für kurze Aufbauten oder Sattelschlepper 586 zg mit 3710 mm Radstand, die Kipper 586 zgk mit 3710mm und 586 zk mit 4200mm Radstand und verkürztem Chassis.  Die Kipper waren auch serienmäßig mit Kromag/Steyr-Ganzstahl-Kipper lieferbar.  Bis auf den langen Radstand waren diese Typen auch als Allrad lieferbar.   Das kurze Sattelschlepper-Chassis mit 3260 mm Radstand (586 zm) war weiterhin lieferbar, 1962 kam das überlange Chassis Typ 586 zn mit 5100 mm Radstand für leichte Güter oder Volumentransporte hinzu.  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp120_2k4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp120_2.jpg) Steyr 586 zk](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp120_2.jpg)  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_p16k4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_p16.jpg) Steyr 586 zgk Allrad](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_p16.jpg)  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586za_b2k4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586za_b2.jpg) Steyr 586 zk Allrad](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586za_b2.jpg) mit Steiner-Kipper  (Wasserbauamt Kärnten) |  |  | **Bilder größer - anklicken !**  Tipp: bei IExplorer6 die autom. Bildgrößen-Anpassung ABschalten  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp15ak.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp15a.jpg) Steyr 586 z](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp15a.jpg)  Steyr 586z und Steyr 480z waren besonders als Kipper trotz zunehmender Konkurrenz (Mercedes, MAN) bis zuletzt gut verkäufliche Fahrzeuge, auch wenn sie hinsichtlich den wachsenden Komfortansprüchen ab ca. 1964 echt veraltet waren. Aber sehr hohe Zuverlässigkeit und die robuste stabile Konstruktion mit hohem Ladevermögen machten sie für die Kunden weiterhin attraktiv.  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_fwb1k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_fwb1.jpg) Steyr 586 z Feuerwehr](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_fwb1.jpg) mit Doppelkabine  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586zg_b8k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586zg_b8.jpg) Steyr 586zg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586zg_b8.jpg) - Sattelschlepper  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_fm2k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_fm2.jpg) Steyr 586 zf](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_fm2.jpg) Langpritsche  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp116k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp116.jpg) der Arbeitsplatz](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bp116.jpg) im Steyr 586 z Allrad  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586a_b1mk2.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586a_b1m.jpg) Steyr 586 zgk Allrad](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586a_b1m.jpg)    [http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/preise_62_1k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/preise_62_1.jpg)[[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/preise_62_2k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/preise_62_2.jpg) Preisliste 1 / 1962](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/preise_62_2.jpg)  Trotz des fast 30% höheren Preises gegenüber dem 6-Tonner 480z war der 586z ein oft verkaufter Lkw, der seine Käufer nie enttäuschte. | | Steyr 586 in den Niederlanden  [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bh2ck4.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bh2c.jpg) Steyr 586 aQzg - Hocke NL](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586z_bh2c.jpg)  Der niederländische Importeur Hocke baute wie schon bei den Steyr 380 und 480 auch auf den 586er eigene Fahrerhäuser.  Durch Zulassung auf 132 PS (SAE?) konnte das zul. Zug-Gewicht mit 22,5 Tonnen angegeben werden. - [siehe Steyr 586 z Prospekte](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/steyr586_p2.htm" \l "586zhocke) |  |  | [[http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_benAk.jpg](http://home.wanadoo.nl/steyr11/) läuft noch:](http://home.wanadoo.nl/steyr11/" \t "_blank)Steyr 586 von Ben Alferink | | Die Steyr 586 z - Baureihe war bis 1969 im Steyr-Verkaufsprogramm.  Die Nachfolger ([Steyr 590, 690](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/steyr90_1.htm" \l "590)) hatten keine Hauben mehr, sondern die leicht modifizierten Hanomag-Fahrerhäuser, deren Fertigungseinrichtungen bei Steyr landeten, nachdem Hanomag-Henschel durch Daimler Benz übernommen worden war. | | | | | Das Leben des Steyr 586 währte jedoch bis in die 80er Jahre. Als Exportmodell wurde er weiter produziert und besonders in Steyrs größtem Exportmarkt, Nigeria, sehr erfolgreich verkauft.  Ende der 70er Jahre beschloß Steyr daher, wie einige andere Autohersteller (GM, Ford u.a.) auch, ein Werk in Nigeria (Bauchi) zu bauen. Produktionsbeginn war im Sommer 1979. Neben dem 586er wurden Steyr-Plus-Lkws und -Traktoren produziert.  Nach euphorischen Anfangsjahren kam dann der jähe Absturz der nigerianischen Wirtschaft. Seitdem dümpelt die Fertigung in Nigeria, wie auch bei den anderen Herstellern, unter 10% der Kapazität. Die nigerianische Regierung hat ihre Anteile 2004 freigegeben und wäre froh, wenn sie jemand kaufen würde ... |  |  | [http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_nigp2k.jpg](http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/586_nigp2.jpg) | |