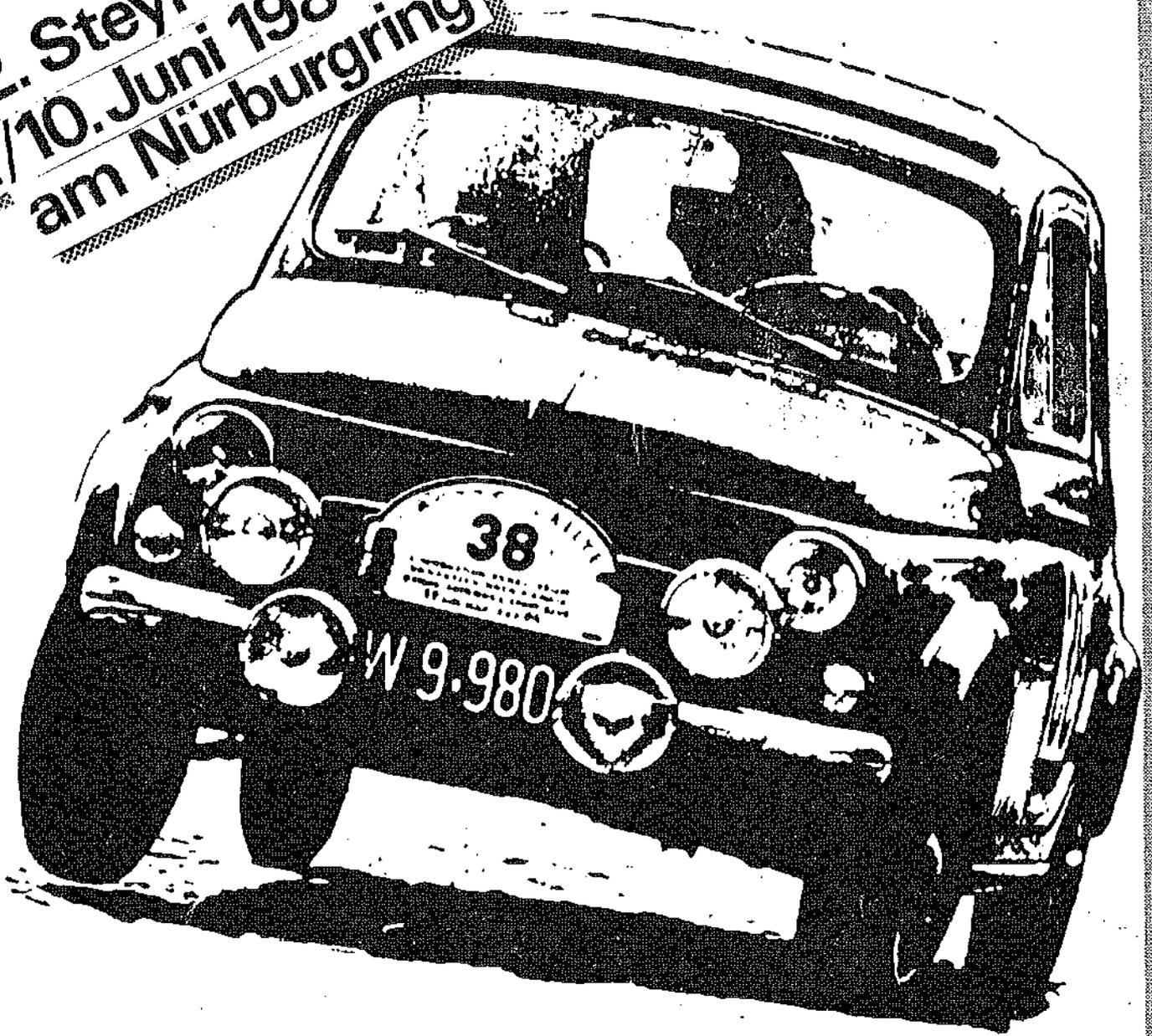


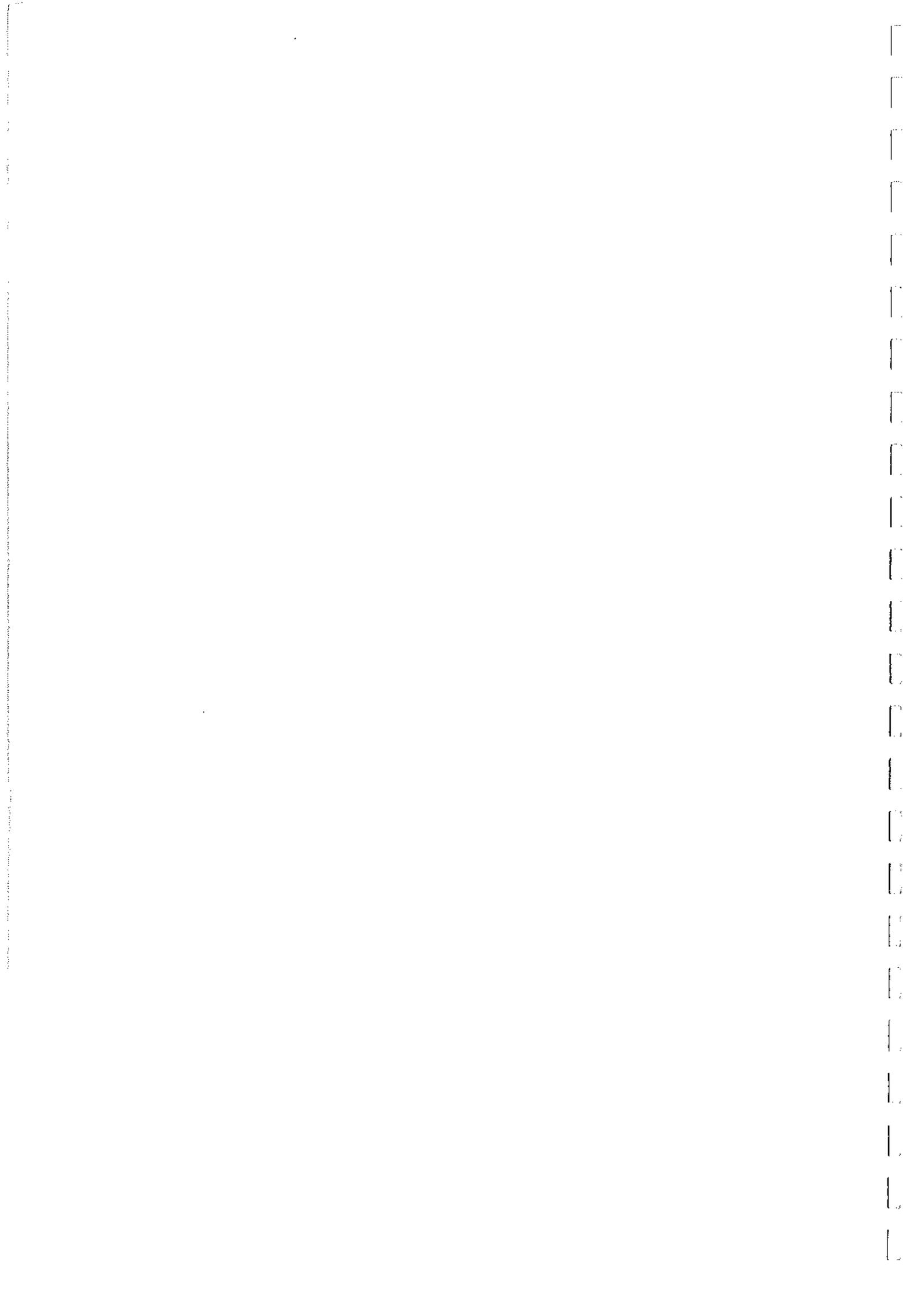
Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis

2. Steyr-Puch-Treffen
9./10. Juni 1984
am Nürburgring



Ausgabe Nr. 1



Titelseite: Der Wiener Walter Roser auf Steyr-Puch 650 TR

Die winzigen österreichischen Autos stellten während zehn Jahren eine besonders liebenswerte Bereicherung der Typen-Vielfalt dar. Dem Werk ging es darum, gleich nach der Geburt des Fünfhunderters (1957) die Leistungsfähigkeit eines Kleinstautos zu demonstrieren. Immerhin brachte der Wagen (anfänglich nur mit Fetzendach) seine 16 PS dank des Heckmotors gut auf den Boden. Ab 1964 traute man sich an große internationale Wettbewerbe. Dafür stand der Typ 650 TR zur Verfügung, der serienmäßig schon 27 PS hatte und im Rallye-Tuning 50 PS erreichte.



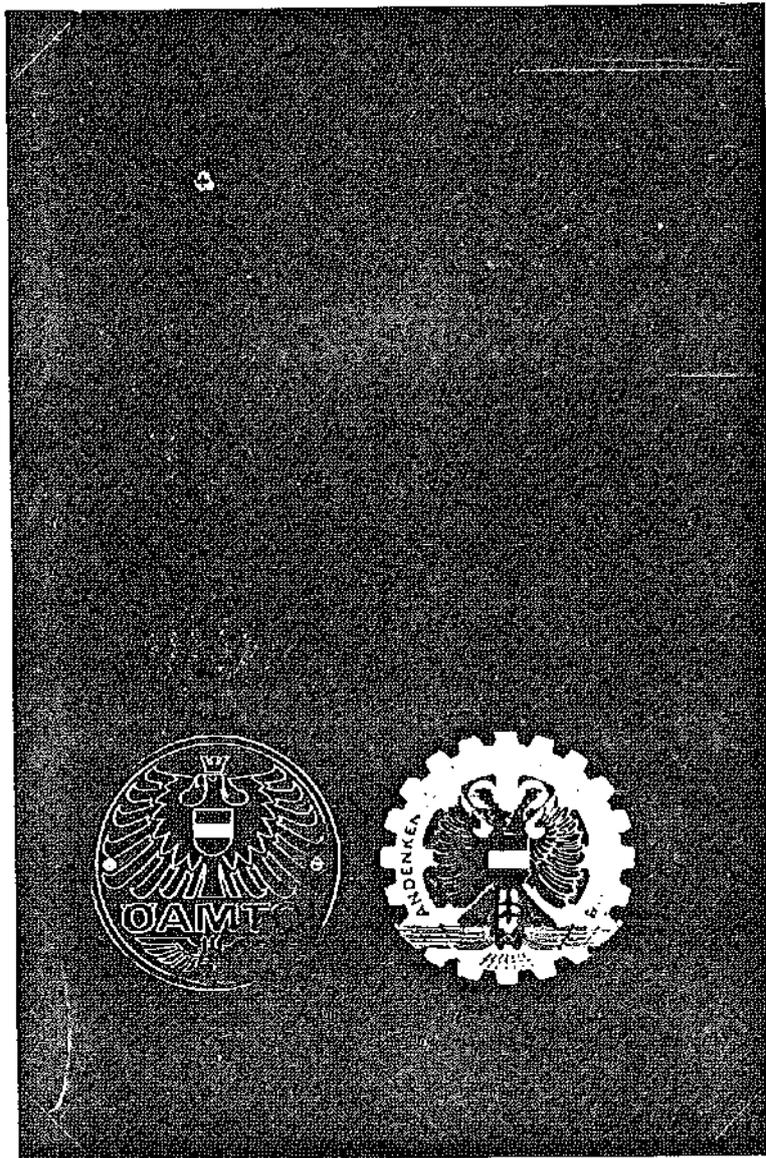
Heinz Liedl, Franz Eichhammer, Willi Sommer, Günter Volle, Dieter Nakaten und Henning Schmidt waren in Deutschland

Johannes Ortner, Gert König, Günter Janger, Walter Roser und Walter Pöltinger in Österreich die bekanntesten Fahrer. International am erfolgreichsten war aber der Pole Sobieslaw Zasada, der 1966 mit einem 650 TR sogar Europa-Meister wurde.

Die Steyr-Puch waren überall ein gern gesehener exotischer Aufputz. Ihre Drolligkeit und ihre Verkörperung des einfachen Lebens ließen sie zu Publikumslieblingen werden.



Porsche Automuseum/Helmut Pfeifhofer in Gmünd/Kärnten



Obwohl Johannes Grohs noch unter Acht und Bann steht (Johannes weiß von was die Rede ist), hat er den Anfang gemacht.

Oer-Erkenschwick war ein Anfang, der von viel Begeisterung und Improvisation getragen wurde.

Wir wollen auch in Zukunft eine lockere Form der Organisation beibehalten, ohne uns Formen der Vereinsheime aufzwingen zu lassen. Ich denke es geht auch ohne Präsident und Kassenwart. Solange es einige Leute mit Freud an der Sache gibt, solange soll der Steyr-Puch-Freundeskreis bestehen. Wenn keiner mehr Lust hat, hören wir einfach auf.

Michael Kuhn

Zu dem vorliegenden Blatt:

Für die Zukunft wäre es für mich recht angenehm, wenn sich noch mehr Steyr-Puch-Freunde an der Gestaltung des "THONDORF"s beteiligen würden. "THONDORF" ist als Mitteilungsblatt über die Ereignisse des vergangenen Jahres gedacht und erscheint einmal jährlich.

Wer Lust und Laune hat kann sich mit einem Reisebericht, technischen Artikeln oder Photos an der Gestaltung beteiligen.

Für weitere Fragen, die den Steyr-Puch-Freundeskreis betreffen, sind folgende Adressen zuständig:

nördlich der Mainlinie:

Johannes Grohs, Buschstr. 60, D-4353 Oer-Erkenschwick
Tel: 02368-52660

südlich der Mainlinie und Österreich:

Michael Kuhn, Hohe Str. 40, D-7024 Filderstadt 4
Tel: 0 711-777393

Berlin und Osteuropa:

Karl-Heinz Splanemann, Köpeniker Str. 83A
Tel: 030-6637168

Bei Beiträgen für den "THONDORF" bitte ich sich an folgende Adresse zu wenden:

Michael Kuhn, Hohe Str. 40, D-7024 Filderstadt 4

1. Steyr-Puch-Treffen in Oer-Erkenschwick

Eines Tages hatte Johannes Grohs die innere Gewißheit.

Er wollte ein Steyr-Puch-Treffen organisieren.

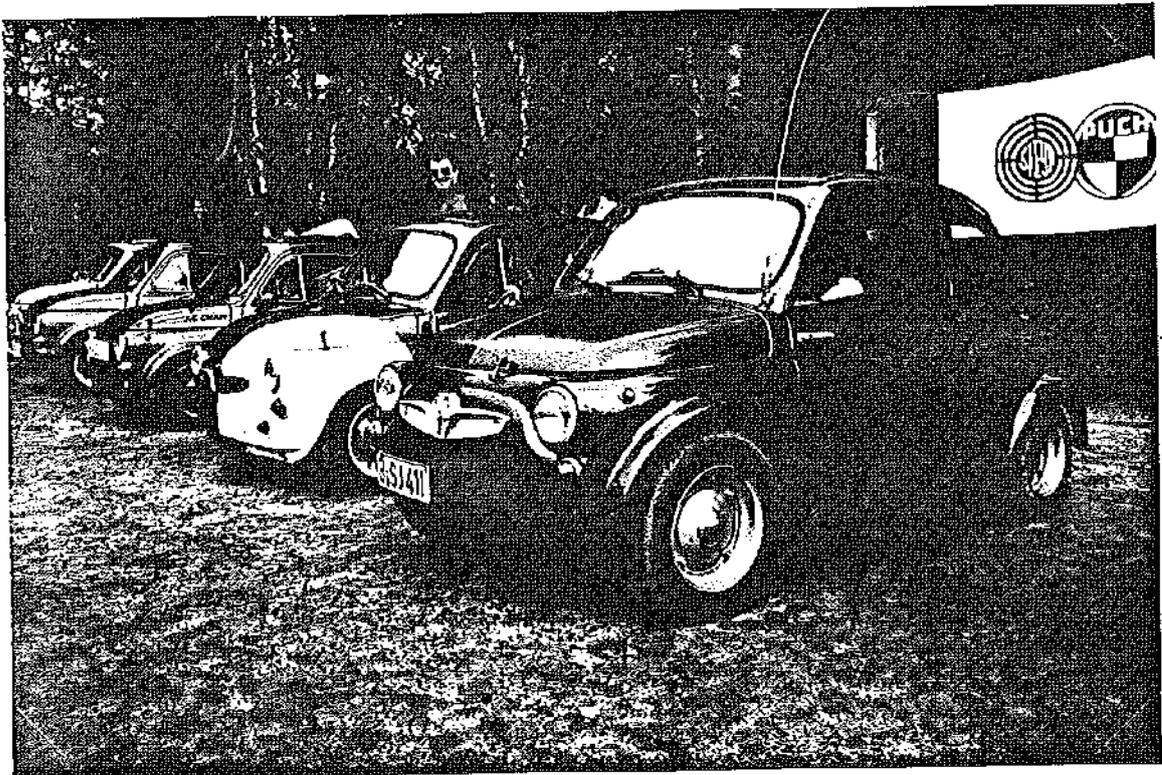
Die Zeit war reif dafür.

Irgendwo auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz, den er täglich mit seinem Steyr-Puch 650 T ansteuerte, wurde es ihm schlagartig klar: Puch-Fahrer aller Länder vereinigt Euch!

So fanden sich am 28./29. Mai 1983 ca. 15 Steyr-Puch-Fahrer aus der Bundesrepublik, Berlin und Bayern auf der grünen Wiese hinter dem Gasthof "Mutter Wehner" wieder. Das Wetter, bewölkt und regnerisch, entsprach nicht der Stimmung, die unter den Angereisten weit verbreitet war.

Denn fast alle schienen mächtig froh, endlich Gleichgesinnte gefunden zu haben. Die schreckliche Zeit, sich mit seinem Puch in einer Welt von gleichgültigen Mitmenschen zu befinden, war endlich beendet.

Mir ging es nicht anders.



von rechts nach links die Puchs von Karl-Heinz Splanemann, Mathias Duesterberg, Uwe Dinges und zweimal Johannes Grohs

Zum erstenmal bestand die Möglichkeit sich von Mensch zu Mensch zu unterhalten. Gute und schlechte Erfahrungen mit selbsternannten Experten, Ersatzteil-Tips und viele andere Dinge wurden ausgetauscht.

Es war ein erstes gegenseitiges Kennenlernen und heimliches Beobachten: wie machen es eigentlich die anderen?

Mit manchen Puchs haben sich die Besitzer viel Mühe gegeben, bei anderen steht noch viel Arbeit ins Haus.

Überhaupt sollte ein bißchen mehr Wert auf die Originaltreue gelegt werden. Die ist allerdings oft schwerer herzustellen, als noch einige PS zu finden sind. Denn Teile der Tapezierung, Zierleisten, Innenausstattung und Beleuchtungsteile erfordern eine Menge Sucherei.

Für solche Fälle haben wir aber hoffentlich den Steyr-Puch-Freundeskreis, sonst ist er überflüssig.



Die Gegend um den Gasthof "Mutter Wehner" ist landschaftlich sehr reizvoll. Ein Ort zum Wiederkommen, falls wir einmal nicht wissen sollten, wohin.

Trainingswochenende historischer Sportmotorräder,
Salzburgring 30.4.-1.5.83

Ich suchte einen Grund mit meinem TR nach Österreich zu fahren. Die Sonne schien freundlich, milde Temperaturen, Zeit den Puch aus der Garage zu drücken und die Batterie einzubauen.

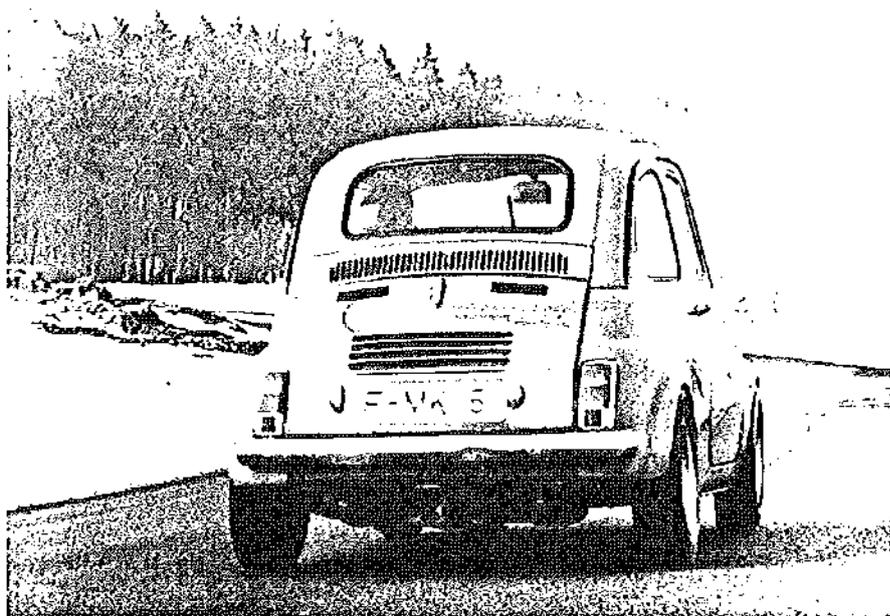
Mit Herrn Billicsich/Villach hatte ich mich am Salzburgring verabredet, um einige Teile zu tauschen und einen kleinen Plausch zu halten. Eigentlich fand an diesem Wochenende eine Veranstaltung für Motorräder statt.

Trotzdem hatte sich der österreichische Steyr-Club zu einer Ausfahrt am Ring getroffen. Nachdem wir einige Herren über die engen verwandtschaftlichen Beziehungen der Steyr-Puch Fahrzeuge zu den Steyr-Werken aufgeklärt hatten, durften wir uns zu den Ahnen stellen. Man ist ein bißchen gerührt, wenn sich die Puchs aus den sechziger Jahren in die Nähe von richtigen Oltimern gesellen.

Am Salzburgring sah ich dann auch zum erstenmal einen Puch Imp GT. Ein klitzekleines Auto, das sich in der äußeren Form stark an den Fiat-Abarth Zagato 500 bzw. Fiat-Abarth 750 GT Sestriere anlehnt.

Mehr über den Imp GT an einer anderen Stelle in dieser Ausgabe.

Es lohnt sich zum Salzburgring zu fahren, da die Stimmung in dieser Gegend um einiges lockerer ist, als bei vergleichbaren Veranstaltungen in Deutschland.

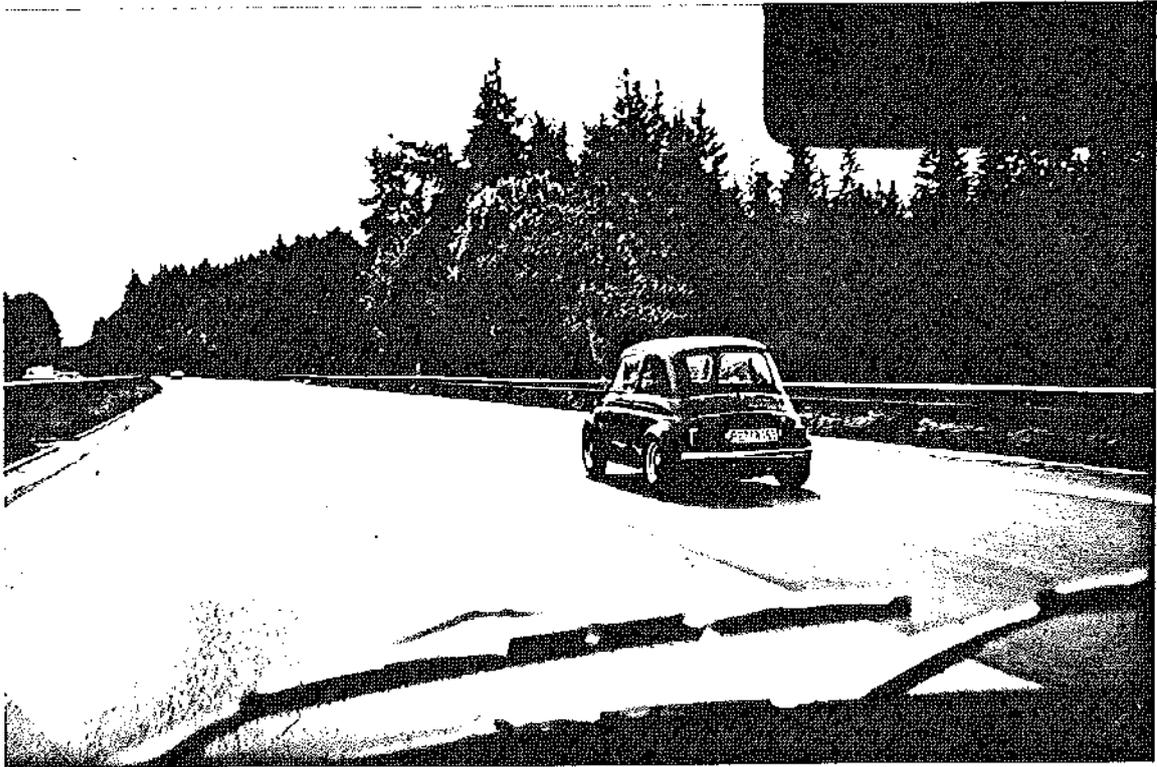




Eine kleine Teilnehmerzahl für den Anfang. Am Nürburgring werden es hoffentlich einige mehr sein.

Von links nach rechts die Puchs von Otto Leitner, Michael Kuhn und Karl-Thomas Billicsich.

Michael Kuhn



Mit dem Puch von Oer-Erkenschwick zum Salzburgring

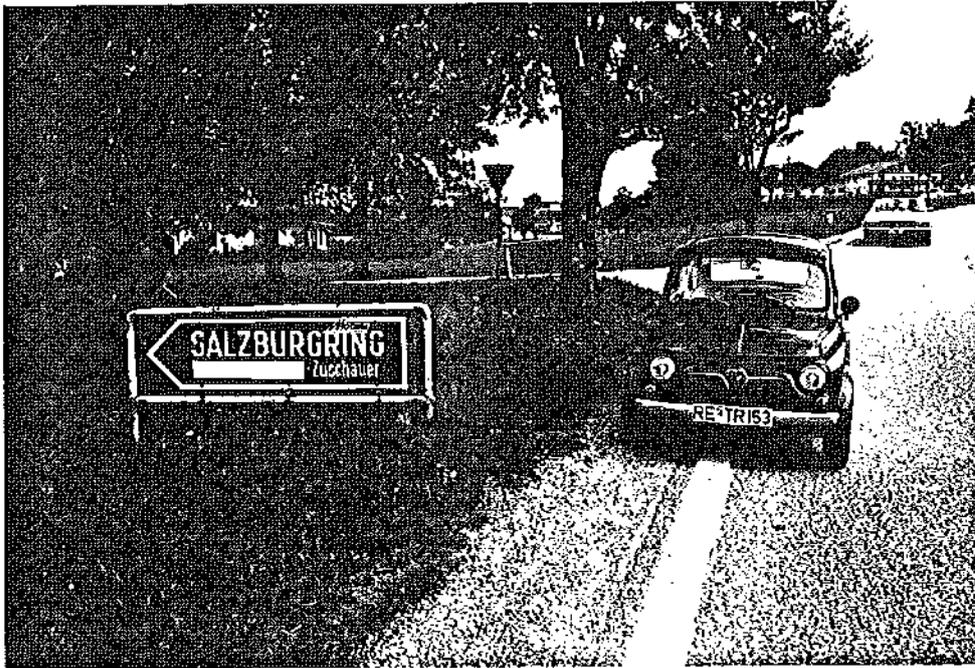
Der Brief eines Wiener Puch-Freundes hatte mich inspiriert mit meinem Steyr-Puch 650 T den Oltimer Grand Prix am 3./4. September auf dem Salzburgring aufzusuchen.

Meine Frau war zwar etwas skeptisch und prophezeite mir, daß ich die 1800 km nie ohne Panne überstehen würde und schließlich sei mein Auto schon 18 Jahre alt. Ich blieb Optimist und brachte die 35 PS auf Vordermann.

Die Hinfahrt begann am Freitag in der Früh um 3.30 Uhr.

Ich wollte gegen 8.30 Uhr in Stuttgart bei Michael Kuhn sein. Unterwegs regnete es fast ständig. Der Regen blieb zum Glück die einzige Belästigung. Ziemlich pünktlich,

angekommen, nahmen wir dann mit zwei Puchs die Weiterfahrt über München nach Salzburg auf.



Inge und Uwe Dinges aus Cham waren mit ihrer Familie und Puch schon vor uns eingetroffen. Es gab ein fröhliches Wiedersehen. Außer zwei Puch Imp GT (es soll noch ca. 6-7 Exemplare in Österreich geben) ließ sich kein Bewohner des Gastgeberlandes mit seinem Puch sehen. Sie vertrauten lieber ihren Allerweltautos.

Die Veranstaltung war mit leichter Hand familiär organisiert. Über 200 alte Motorräder und 70 Autos waren am Start. Zu erwähnen wäre noch, daß ein Imp GT die Gleichmäßigkeitsprüfung als Gesamtsieger beendete.

Sonntagmittag mußte ich mich leider auf den Heimweg machen. Die 8 1/2 Stunden Rückfahrt bewältigte mein Puch ohne Probleme.

Fazit: 5,3 Liter Super/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 100 km/h und 1/2 Liter Öl für die gesamte Strecke. Das Werkzeug blieb im Kasten. Mir hat die Fahrt gezeigt, daß ein Puch auch heute noch voll gebrauchstüchtig ist.

Johannes Grohs

Programm

Oldtimer Grand Prix 1983



**Mercedes-Benz Trophäe
„Alfred Neubauer“
für historische Automobile**

**„Castrol-Austria-Trophäe“
und**

**„Großer BMW-Pokal“
anlässlich des Jubiläums „60 Jahre BMW-Boxer“
für historische Sport- und Renn-Motorräder
mit internationaler Beteiligung**

**Salzburg-Ring
3. und 4. September 1983**

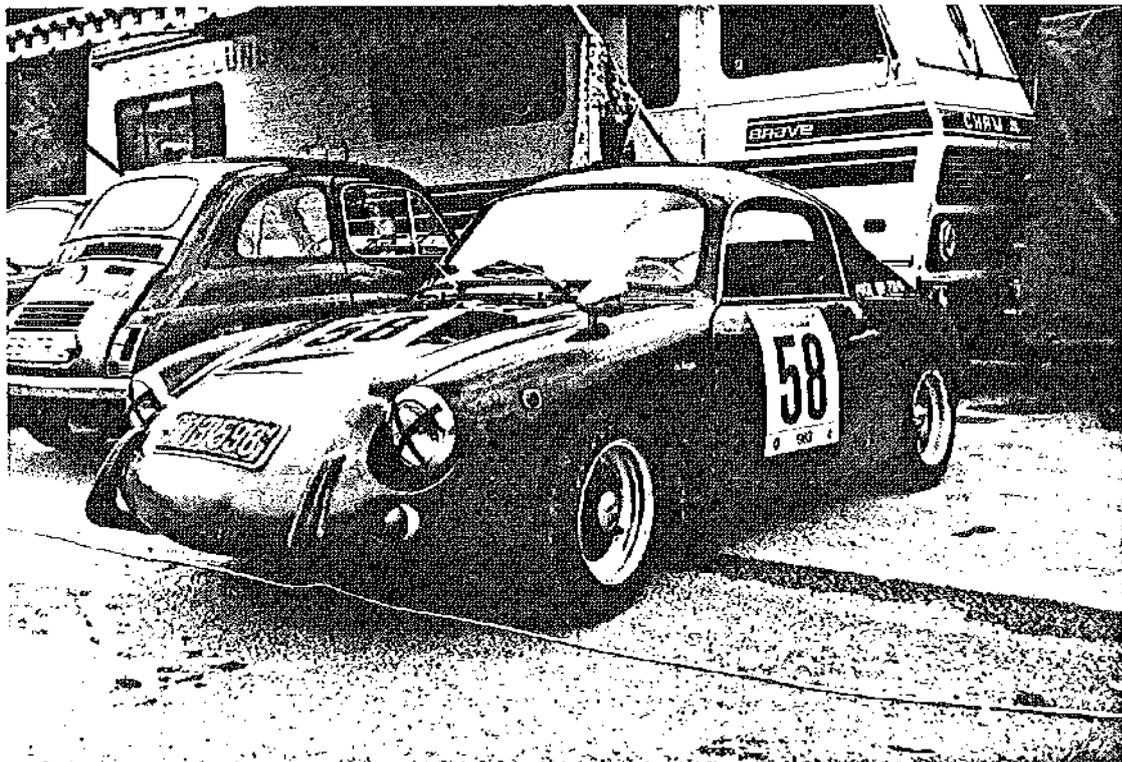
Beginn 9.00 Uhr

Schutzgebühr S 70,—



Von links nach rechts die Puchs von Johannes Grohs,
Uwe Dinges, Michael Kuhn und der Imp GT von Otto Leitner.
So ein Winnebago ist eine angenehme Unterkunft bei Regen.
Salzburg Oltimer Grand Prix 1983

Puch Imp GT/ Spirito agonistico, massima efficienza





Oltimer Grand Prix 1983/Salzburgerring

Steyr-Puch 650 TR 2 Europa/Baujahr März 1968/42 PS
Besitzer: Michael Kuhn/Stuttgart

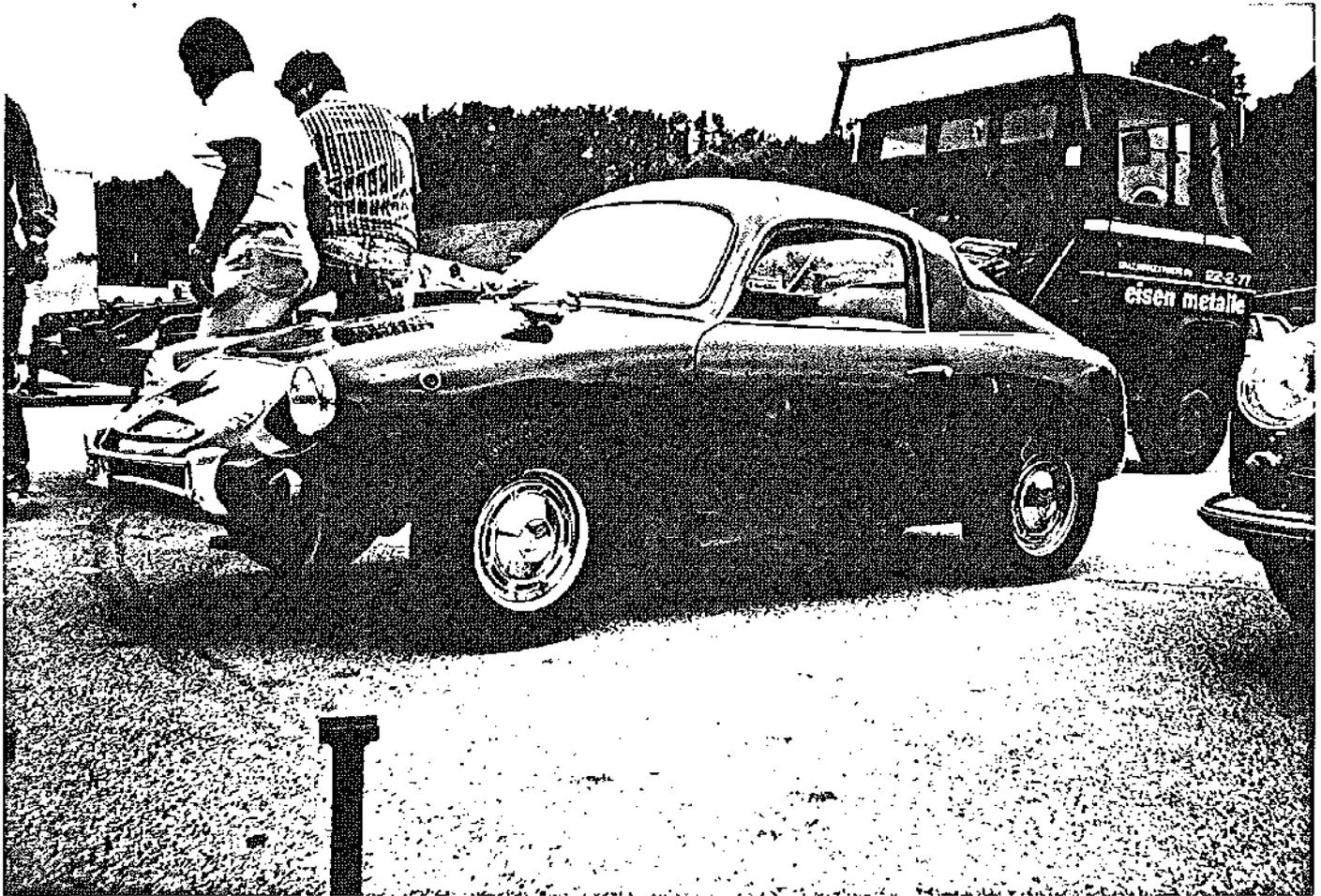
Porsche 356/1500/Baujahr 1948
Besitzer: Otto Mathé/Tirol

In den Jahren 1944 bis 1950 hatte die Firma Porsche ihren Sitz in Gmünd/Kärnten. Hier war die Wiege des legendären Typ 356. Es wurden 1948 bis 1950 44 Coupés und 8 Cabrios gebaut. Das Aluminium Coupé von Herrn Mathé stammt aus dieser Zeit.

Das dortige Porsche Museum hat in seiner Sammlung weitere Porsche Exemplare. Diverse 356er, Bergspyder 550 A,

Carrera 904GTS und ein schönes Steyr 30 S Cabr. werden dort ausgestellt.

Stolz der Sammlung ist ein Alu Coupé Nr.20 und ein erst kürzlich entdecktes Cabriolett aus derselben Epoche. Demnächst soll ein Steyr-Puch Aufnahme in den Hallen finden.



Puch Imp GT/Baujahr 1960
Besitzer Johann Löffler
Oltimer Grand Prix 1983/Salzburg

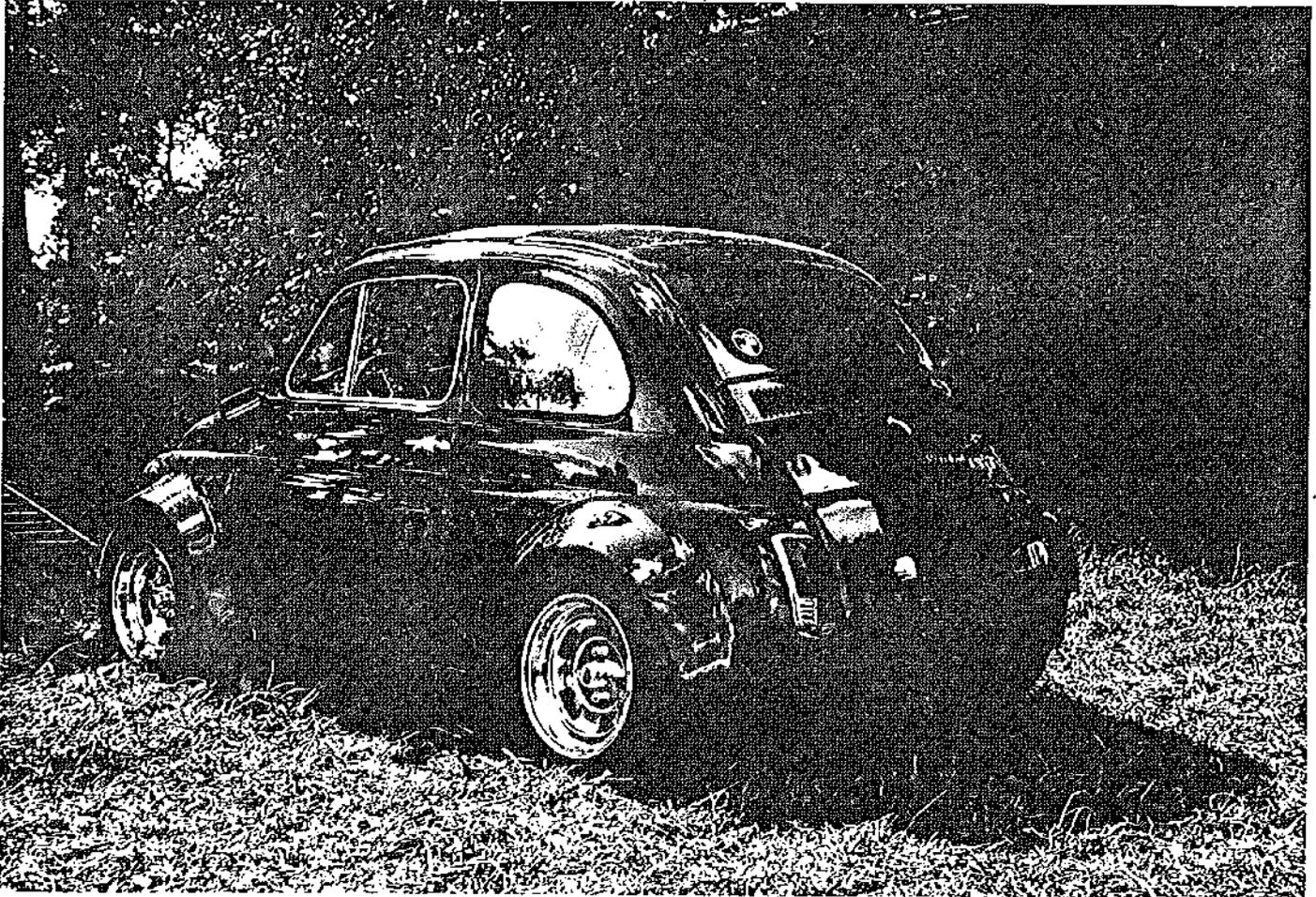


Veteranen und Teilemarkt Schloß Kremsegg

Nachdem wir schon einige Male vergeblich auf den Oltimer-Märkten in Ulm und Mannheim nach Puch-Teilen und Unterlagen Ausschau gehalten hatten, wollten wir es einmal in Österreich versuchen. Die einzige uns bekannte Veranstaltung dieser Art war für den 17. September 1983 auf Schloß Kremsegg angesagt.

Der Markt fand in sehr kleinem Rahmen statt. Wir begannen schon mißmutig dreinzuschauen, als sich der Ausflug doch noch zu lohnen begann.

Aus einem kleinen Anhänger rollte ein roter Puch mit gewaltigen Kotflügelverbreiterungen und entsprechendem Räderwerk.



Das Fahrwerk war auf 13 Zoll Räder/Wolfrace mit Pirelli P7
Bereifung 245/40-13 (oder ähnlich) umgebaut worden.

Das Auto rollte tatsächlich.

Der Besitzer Andreas Hofer (der Mann heißt so) in
A-3413 Unterkirchbach, Himmelstr.2 ist bereit sich gegen
Zahlung ab VB 100.000 öS von seinem Werk zu trennen.

Die Verarbeitung ist sehr ordentlich. Motorleistung ca. 40 PS.

Michael Kuhn

Sinn oder Unsinn, das ist hier die Frage:
Massanzüge für Thondorfer

Wenn ich sie mir so ansehe, die Thondorfer in Maßanzügen, fällt mir nicht auf, daß ihre Schöpfer die Platzfrage besonders bewegt hat. Es müssen also höhere Motive gewesen sein, die zu Karosserievarianten geführt haben. Das profane Raumproblem war es nicht. Diesbezüglich sind sie nämlich alle der ordinären Fiat 500 Karosserie unterlegen, die von Steyr-Puch mit Detailmodifikationen übernommen wurde. Geändert wurde nur das Dach, weil man den Wagen in Österreich als Viersitzer anbietet, während man in Italien nicht sich selbst, das heißt dem sehr populären Fiat 600 Konkurrenz machen wollte und den Typ 500 als reinen Zweisitzer herausbrachte. Kein Wunder, daß der Anblick vierköpfiger Steyr-Puch-Ladungen vielfach eigene Gefühle auslöst: eine Mischung von Bewunderung und Mitleid, die sich sonst nur angesichts von Fakiren, Yoga-Übenden und Zikuszaubermenschen einstellt.



Ein Puch Imp GT/Besitzer Otto Leitner/Salzburg auf dem Weg zur Abnahme/Salzburgring Oltimer Grand Prix 1983

Abart vom Abarth

Das gemeinsame Kind des Kanadiers Frank A. Reisner und Thondorfs Kundendienstleiter Johann (Janos) Puch hieß Imp GT und erblickte im Dezember 1960 das Licht der Auto- welt. Reisners Turiner Unternehmen North-East Engineering Ltd. (Hauptbeschäftigung: Vertrieb von Frisiersätzen unter der Markenbezeichnung "intermeccanica") bezog Bodenplatte, Fahrwerk und Antriebsblock von Puch und ließ bei Fratelli Corda in Turin das zweiplätziige GT-Coupé fertigen. Der Name Imp wurde von "intermeccanica" und "Puch" abgeleitet. Die sportive Karosserieform lehnte sich an Ugo Zagatos Abarth 750 GT Sestriere an, wies jedoch empfindliche Konstruktionsmängel auf. Dabei war der fertige Wagen trotz der Aluminiumkarosserie nicht leichter als ein serienmäßiger Thondorfer mit flexiblem Dach.



Besonders die Türen bereiteten Schwierigkeiten. Und wegen der langen Fronthaube und der stark zurückversetzten Windschutzscheibe mußte der Fahrer eine Haltung, wie in einem klassischen britischen Sportwagen, einnehmen.

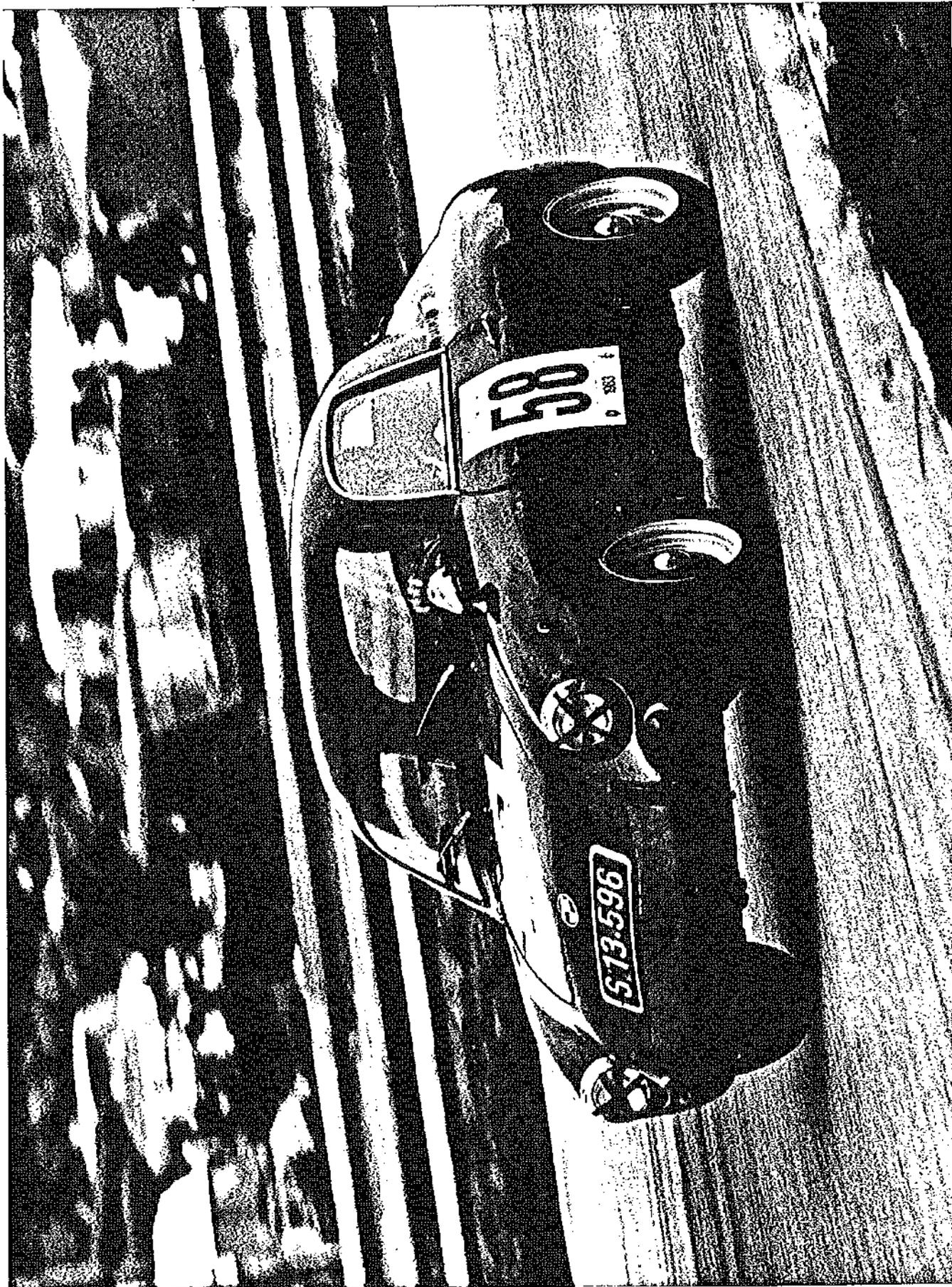
Das Fiat-Assembling-Abkommen beschränkte die Verkaufschancen des kleinen Puch-Coupés auf Österreich. Trotz des hohen Preises (je nach Motorvariante vierundfünfzig- bis zweiundsechzigtausend Schilling) fanden sich 11 Imperialisten.

Die Schöpfer des Imp haben sich durch den Bau des Wagens jedoch in einer Weise große Verdienste erworben: denn als der Imp im Sommer 1961 durch die österreichische Presse ging, löste der Wagen einige Impulse aus. So ist es zweifelsohne auf den Imp zurückzuführen, daß in der Folge weitere Spezialkarroserien auf Steyr-Puch-Basis entstanden. So z.B. der Jamos GT von der Fa. Moser/Wien oder Adria TS von Werner Hölbl. Über das letztgenannte Auto mehr in der nächsten Ausgabe von THONDORF.

Bericht aus "autorevue" 2/65 Autor: G.C. Zwillling



Folgende Seite: Ein Imp GT in voller Fahrt



Otto Leitner mit seinem Puch-Imp GT auf dem Salzburgring

Über die Bemühungen beim Restaurieren eines Puchs

Vor nun fast vier Jahren brach das schlummernde Fieber wieder aus. Als Student hatte ich einen sehr flotten 500er Puch, dann kamen eine ganze Reihe sogenannter Allerweltsautos und plötzlich war mir klar, ein Puch muß wieder her. Kein Mini, kein Fiat, nein - ein Puch.

Die Anzeige in der "AMS" erbrachte damals eine ganze Reihe von Anrufen: vom Superauto für 7000.-DM über ausgelutschte Slalom-puchs bis hin zu meinem Puch, dem billigsten.

Für dreihundert Mark lud ich am Bodensee das traurig aussehende Wägelchen zusammen mit einem beachtlichen Ersatzteilmfundus und sogar einem Ersatzteilkatalog auf den Lkw eines befreundeten Sägewerksbesitzers.



Der Erstbesitzer Herr Hüge mit seinem Puch-Auto und einem Freund.

Friedrichshafen 1968

Auf- und Abladen gestalteten sich etwas schwierig, weil das Lenkradschloß eingerastet war und keinerlei Schlüssel vorhanden war. Zuhause dauerte es annähernd zwei Stunden, dann war der Puch wieder lenkbar. Eine Anleihe bei dem Lenkradschloß eines alten Käfers bewies die Austauschbarkeit innerhalb der Neimann-Erzeugnisse.

Bis heute hat sich die Szene vermutlich schon etwas gewandelt, beschäftigen sich doch heute viel mehr Menschen mit älteren Autotypen. Wenn man einmal aufpaßt, es ist schon der 500er Fiat

in Deutschland recht rar geworden.

Gute Steyr-Puchs sind entweder in der Hand von Enthusiasten, die sich natürlich nicht von ihrem Fahrzeug trennen, oder sie sind preislich so hoch angesetzt, daß, wie in "alten Zeiten" ein Puch ein "unvernünftiges", weil zu teures Auto ist. Gute Autos sind fast alle mit erheblichem Aufwand restauriert. Ich kenne nur einen TR, der aus einer Rohkarosse und Teilen aus "der Kiste" aufgebaut wurde und somit praktisch ein Neufahrzeug darstellt. Der Besitzer weiß auch ganz genau, was er da hat. Dieser glückliche Mensch hat auch noch die zweite Variante eines Klasseautos, das von einer alten Dame gefahren, stets in der Garage versteckte, gänzlich streusalzunbeleckte, gepflegte, aus Altersgründen verkaufte Exemplar. Davon gibt es sicher noch mehr. Bei meinem letzten Besuch in Wien habe ich die alte Dame selbst gesehen: am Steuer eines unscheinbar grauen, aber großartig erhaltenen 500er.

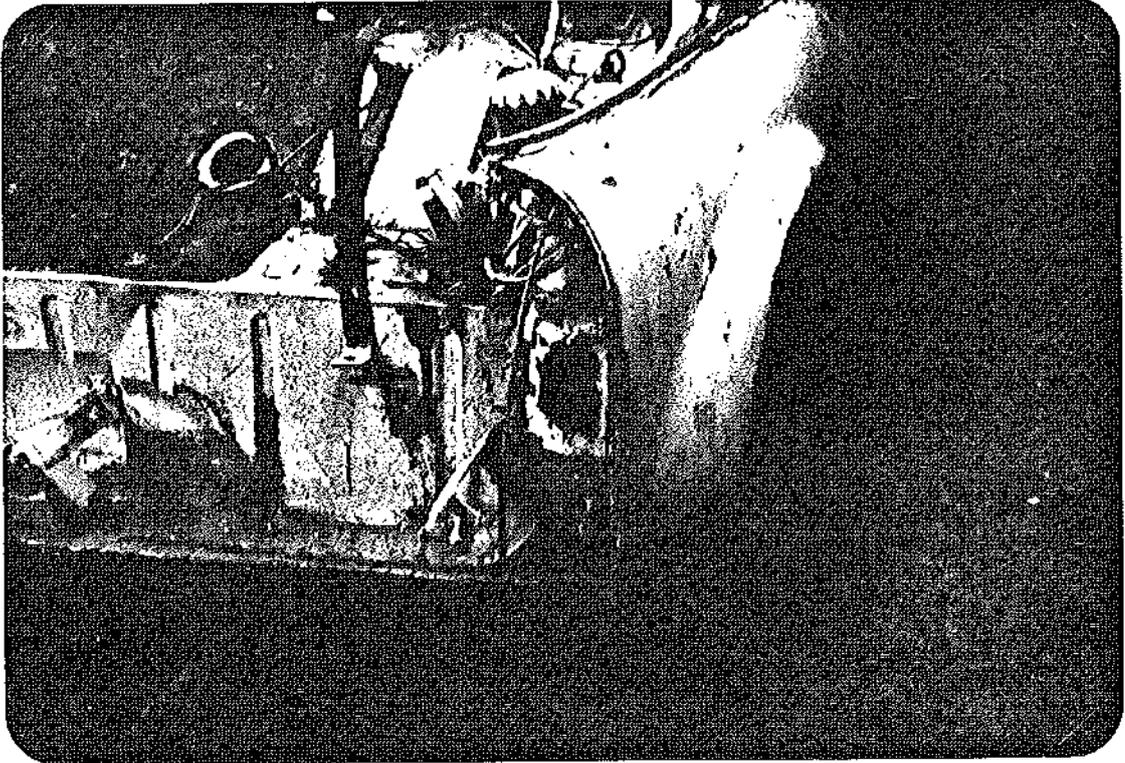
Der Normalfall ist aber die dick verspachtelte Rostlaube, der der TÜV oder die österreichische Entsprechung ihren Segen verweigert haben. Mein erster Puch entsprach jenem Normalfall, und in diesem Frühjahr habe ich mir in Österreich noch einen geholt, der war, bzw. befindet sich ebenfalls in obengenanntem Zustand. Wenn es auch etwas länger gedauert hat, bis ich das erkannt habe, denn der örtliche Hinterhoflackierer muß ein wahrer Prestolitkünstler gewesen sein.

Trotzdem würde ich im Wiederholungsfall ein Auto aus der Alpenrepublik vorziehen, wenn möglich aus einer tief ländlichen Umgebung wie in meinem Fall. Diese Autos haben nur Tiefschnee gesehen, selten Split und nie Salz. Unter der Originalunterbodenschicht kommt überall die graue Schutzlackierung zum Vorschein. Natürlich sind sie auch verrostet.

Fangen wir vorn an:

In den Radkästen findet man ohne Ausnahme dort ein Loch, wo sie im Bogen mit der Rückwand des vorderen Kofferraums zusammenlaufen. Bei geöffnetem Kofferraumdeckel ist das Loch sogar von oben gut sichtbar, direkt unterhalb des Bremsflüssigkeits-

behälters und entsprechend auf der anderen Seite.
Die Radkästen sind an ihrer höchsten Stelle zusammengefügt.
Dort ist mit Rost zu rechnen, beginnend außen an der Kante
und schwächer werdend nach innen zu auf die Dämpferaufnahme.

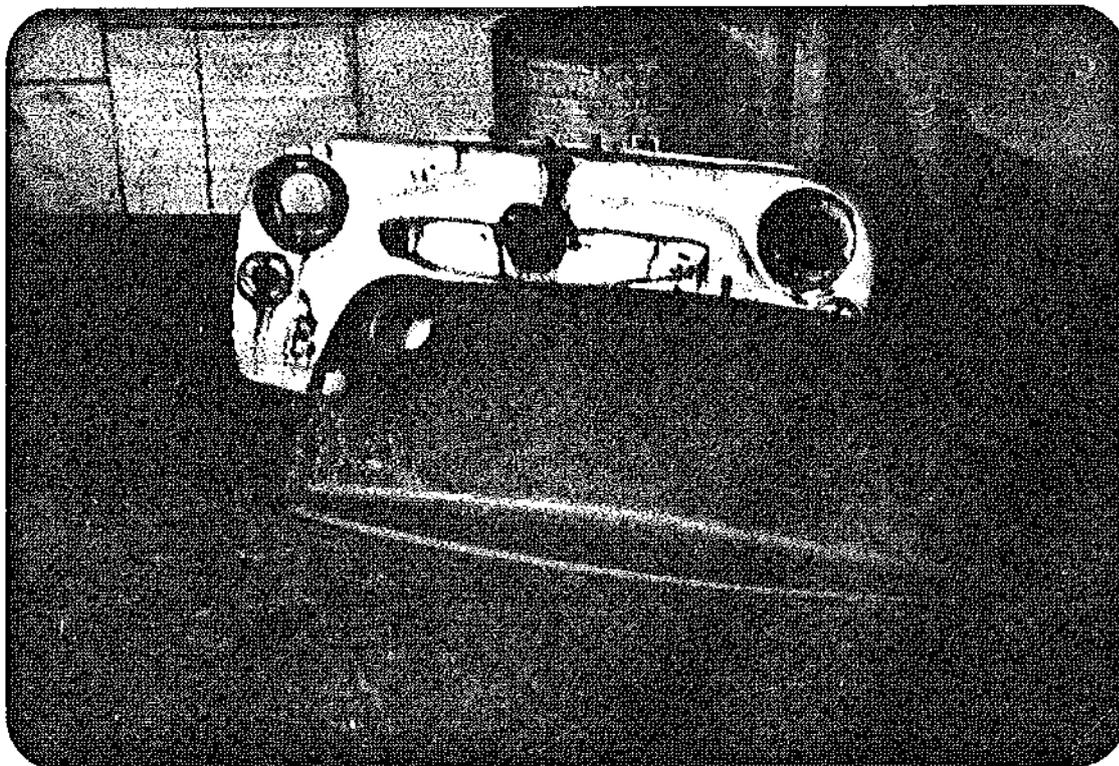


Die hintere Unterkante ist meist da durchgerostet, wo von innen
das Bodenblech mit Dichtmaterial an die Radhäuser "angeklebt"
wurde. Nach dem Schweißen der Bodenplatte sieht man erst die
Löcher.

Also die Radhäuser komplett zu erneuern lohnt sich. Sie sind
aber relativ teuer (ca. 80.-DM) im Vergleich zu anderen Teilen.
Ein Vorderkotflügel ist mit 23.-DM (1980) billig. Bei der Ge-
legenheit werden natürlich beide vorderen Kotflügel mit aus-
getrennt und erneuert, da sie im Außenwulst und besonders an
der vorderen unteren Ecke, also am Zusammentreffen mit dem
Frontblech auch verrostet sind und dort auch immer viel ge-
spachtelt wurde.

Das Frontblech von Fiat kostet ca. 80.-DM, man muß aber die
Fiat-typische Aussparung für das Emblem aushämmern, verzinnen
und verspachteln, die vier Löcher für das kleine italienische
Vorderkennzeichen verschweißen und entweder die Hupe ver-
legen, oder ein neues Loch schneiden und innen einen Hupenträger
anschweißen.

Die Carello Scheinwerfer kann man mit den schönen, kurzen Puch Scheinwerferringen versehen und gegen die Fiat Dächer austauschen.



Ich muß an der Stelle erwähnen, daß es sich in diesem Bericht um die sogenannte "alte" Karosserie handelt, bei der z.B. das Einschweißen der Kotflügel vorne oder der Schweller schon einiger Änderungen bedarf, da ja die Türen "verkehrt herum" öffnen und man selten noch solche Original-Bleche bekommt. Mit einer Blechschere, einem Hammer und ein paar Stangen 40er Zinn ist aber alles möglich.

Die Bodenplatte ist eine Fehlkonstruktion von Fiat. Die aufgesetzten Versteifungen sind Rostnester. Hier lohnt es sich die preiswerte Stahlgruber-Bodenplatte einzuschweißen (zweiteilig, jedes Teil ca. 70.-DM, heute!). In schlimmen Fällen muß auf beiden Seiten der Innenschweller bis Oberkante Einstieg miterneuert werden, damit man überhaupt "Fleisch" hat zum Anschweißen der Bodenplatte.

Die Wasserablaflöcher im Boden sollte man einfach offen lassen und gelegentlich die Gummimatte herausnehmen. Die entgültige Lösung ist die Gummimatte sowieso nicht.

Angesichts der Kotflügelhohlräume oder der Einstiege lohnt sich's aber jetzt.

Soweit wären die Blecharbeiten festgelegt. Im Zuge der Fertigstellung wird man dann sicher noch auf eine Reihe von Problemen stoßen, deren jedes eigentlich eine eigene Abhandlung wert wäre. Ich will hier nur kurz darstellen, was sich in meinem Fall alles ergeben hat.

Da wäre einmal der rostige Tank. Ich habe ihn mit Split (kleinen Steinchen) gefüllt, etwas Caramba und Sprühöl dazugegeben und zwei Wochen im Kofferraum meines Passat's spazierengefahren. Nach Entfernen der Abdichtung und nach dem Ausspülen zeigte sich eine fast neuwertige Oberfläche. Im nächsten Arbeitsgang wurde der Tank mit kleingehacktem Blei beschickt und wieder kräftig geschüttelt (diesmal viel länger).

Das Ergebnis ist eine verbleite, absolut rostsichere Tankinnenhaut.

Bei der Vorderachse kann man in fast allen Punkten auf Fiatteile zurückgreifen, mit Ausnahme der Bremsen. Günstige Austauschbremsbacken gibt es bei Czakoi & Machon in der Rosinagasse in Wien, übrigens eine der ganz guten Adressen in der Puch Szene.

Überhaupt habe ich in Wien sehr nette und hilfsbereite Menschen getroffen, die mir zu einigen seltenen Teilen verholfen haben.

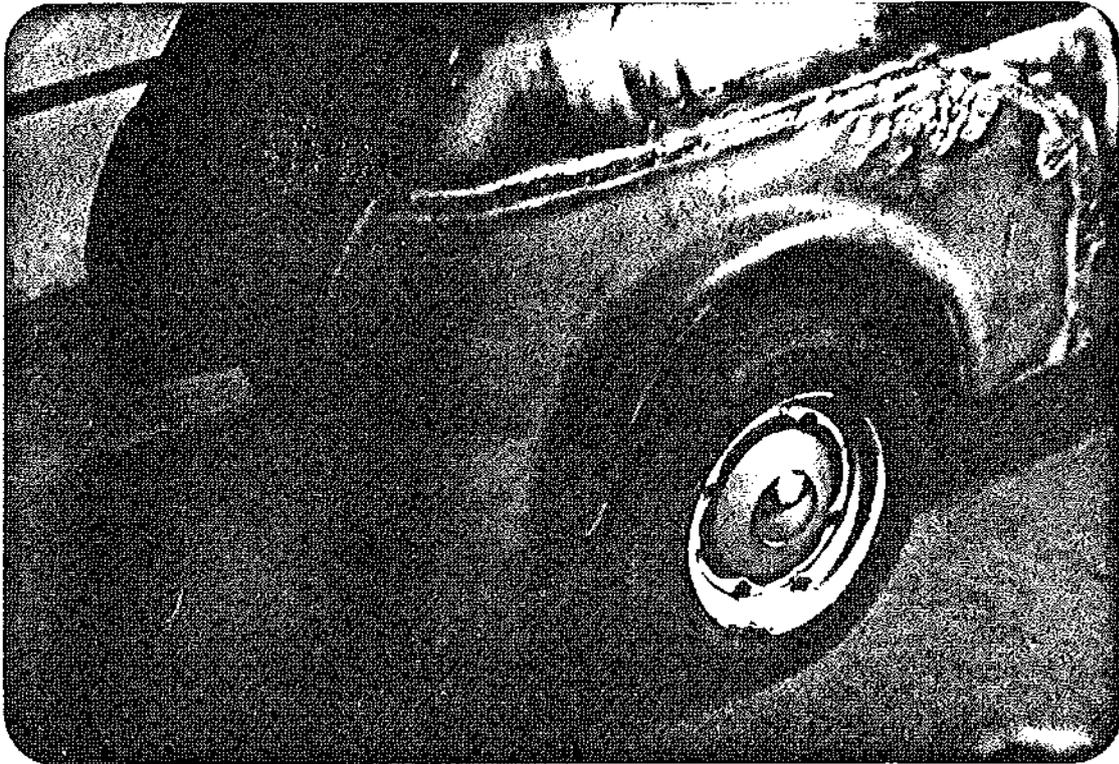
Wenn jemand mal einen Puch-Motor mit vier Ventilen pro Zylinder und diagonaler Öffnung sehen will, dann muß er nach Wien reisen.

Beachtenswert ist die Montage der oberen Bremsrückholfeder. Wird sie verkehrt herum montiert, gräbt sich innen in die Nabe eine häßliche Nut ein. Also mal reinschauen, das Mittelstück der Feder muß nach oben zum Radbremszylinder zeigen.

Die Radlager sind serienmäßig Steyr eigen. Müssen sie erneuert werden, kann man auf SKF Lager zurückgreifen.

Die Spezialsicherungsmuttern der Radlager sind einmal Rechts- und einmal Linksgewinde. Sie sollten jedesmal erneuert werden. Die Sicherungnut kann man auch mit Hammer und stumpfem Meißel einbringen, sonst müßte man sich die Spezialzange kaufen. Teuer!

Hinten gilt für Radhäuser und Kotflügel das Gleiche wie vorne, nur mit dem Unterschied, daß man hinten ganze Seitenteile kaufen muß, um einen Kotflügel zu erhalten. Hat man ein Schutzgasschweißgerät, kann man individuell schneiden und schweißen. Ich habe in der Karosseriesicke angesetzt, der umlaufenden "Hüftlinie". Es war schwierig, diese wieder glatt zu kriegen. Beim nächsten Puch werde ich nur knapp über die Kotflügelkante gehen. So kann man auch schon ein bißchen Karosserieverbreiterung für die breiten Reifen einplanen.



Wenn man dem Kleinen mal "unter die Wäsche" faßt, also hinter der Wagenheberstütze an die Innenseite, so ist dieses Eck mit Sicherheit auch zerfressen. An dieser Stelle muß man selbst blechnern, am besten separat ein Kästchen anfertigen und komplett einsetzen.

Die Einstiegsschweller sind selbstverständlich immer verrostet. Man sollte auf die unteren Zierleisten verzichten und erspart sich damit ein paar Löcher.

Für das fertige Auto lohnt sich eine Hohlraumbehandlung. Sowa gab es ja früher noch nicht.

Bei Bremsmanschetten, Leitungen und ähnlichem macht es sich bezahlt, daß, wie bei der Elektrik deutsche Teile Verwendung fanden. Es lebe Alfred Teves und Robert Bosch.

Wenn das Auto an der Hinterachse noch keine Schubstreben hat, sollte man sie bei den Schweißarbeiten gleich mit einplanen. Ich habe hier mit verstellbaren Passatlenkgestängen gearbeitet und auch die Anerkennung meiner zuständigen TÜV Prüfstelle gefunden.

Inzwischen habe ich mehrere Sätze einer österreichischen Variante ergattert, wie sie damals im Zubehörhandel angeboten wurde. Hier muß man allerdings zwei U-Bügel an das Hinterachsrohr anschweißen, was ich wieder nicht so gut finde, da es sich bei ihnen beim Puch um einen Teil der Radaufhängung handelt.

Bei Steyr-Puch selbst hat es übrigens Schubstreben nie gegeben, obwohl man sicherlich von dieser Schwachstelle gewußt hat, sonst hätte man sicher nicht auf Plastikbüchsen umgestellt (siehe Kundendienstmitteilung KD 4/65 vom Juni/65).

Über Motoren werden wir demnächst einmal eine Zusammenfassung erarbeiten, bezogen auf Erkennungsmerkmale und Sonderausführungen.

An dieser Stelle sei gleich einmal gesagt, daß ich mich immer wundere, mit welchen PS-starken Puchs auf der Straße herumgefahren wird und "natürlich" völlig problemlos und schon seit zig-tausend Kilometer usw.! Da schwirren manchmal Zahlen herum, da möchte ich fast meinen Vierzylinder Versuchsmotor auf den Schrott werfen, wenn man das mit zwei Zylindern auch schafft.

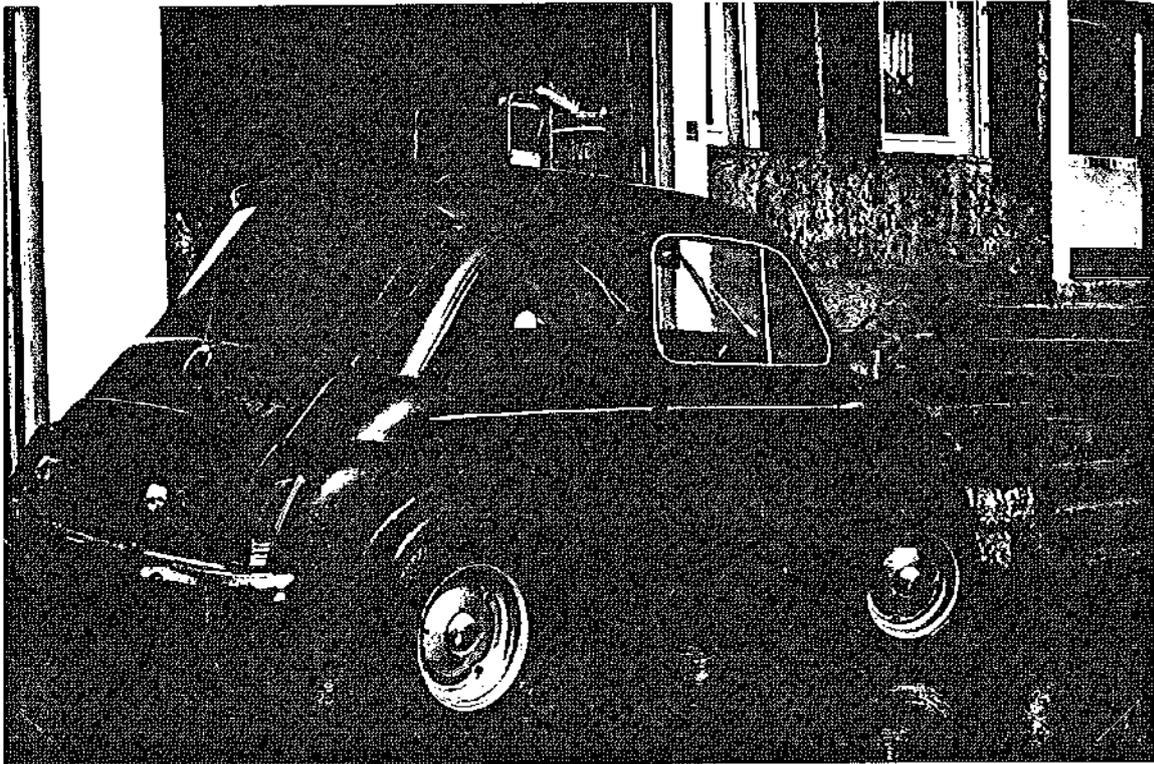
Problematisch weil sehr teuer sind Auspuffanlagen. Bei den Serientöpfen gab oder gibt es in Österreich noch welche, die nicht vom Werk produziert wurden, die also auch nicht den Namen Puch auf der Verstärkungslasche zwischen Topf und Rohr tragen. Sie werden zwar von Puch und bestimmt auch von der Firma Liedl nicht so gerne gesehen, aber sie sind halt viel billiger. Zwei Normaltöpfe habe ich vor drei Jahren bei der Fa. Liedl mit 700.-DM bezahlt (dieser Preis entspricht den Werkspreisen). Damals wußte ich aber auch nicht, daß auch eine Monte durch den TÜV geht.

Was die TÜV Abnahme eines restaurierten Puchs angeht, so scheint es in Bayern wenig, in anderen Bundesländern gar keine Probleme

zu geben. Mir wurden jedenfalls anstandslos die nicht verstellbaren Fusina-Schalensitze, ein 32er Sebring-Lenkrad und die Reifengröße 135/155 eingetragen. Aus anderen Teilen Bayerns habe ich Gleiches gehört. Da wäre einmal ein interner Erfahrungsaustausch im Rahmen dieses Blattes oder eines Treffens dringend nötig.

Im übrigen könnte dieser Artikel auch nur Auftakt von vielen weiteren dieser Art sein. Auf geht's!

Peter Brysch



Der oben beschriebene und gezeigte Puch heute.
Die Rücklichter werden noch ausgetauscht.

Test- und Erfahrungsberichte von Steyr-Puch Fahrzeugen

Der Vorstellungsbericht in "Motorrad" 33/57 und der folgende Testbericht aus dem gleichen Heft vom 7/58 und 8/58 dürften wohl die ersten dieser Art gewesen sein. Sie lesen sich streckenweise auf eine rührende Art und Weise.

Der Sonderdruck aus "AT" vom 12. Dezember 1963 gibt dem Leser erste Nachricht von kommenden Dingen. Sehr aufschlußreich die Mitteilung, daß zuerst Polizei und Gendarmerie in den Genuß solcher Freuden gekommen sind.

Der österreichische Auto-Club "ARBÖ" konnte sich nicht dem herben Reiz dieses Produktes entziehen. Der Tester schreibt von "einem auch für schmale Brieftaschen erschwinglichen Wagen". Lang ist's her (aus "Freie Fahrt 10/66").

Zum Schluß noch ein guter deutscher Test. In den getesteten Puch TR 2 Europa muß irgend jemand sehr tief hineingeschaut haben. Für ein Auto mit 40 PS geht das Ding verdammt gut. Vielleicht wäre es noch besser gegangen, wenn ein verständiger Mensch die Zündung richtig eingestellt hätte.
(aus rallye&racing 8/68)

Mehr Testberichte in der nächsten Ausgabe von "THONDORF"
Warum "THONDORF"? Weil die Steyr-Puchs in Graz-Thondorf hergestellt wurden.



Bereits in Produktion:

Der österreichische Kleinwagen

Als in den ersten Julitagen dieses Jahres der neue Fiat 500 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war es ein offenes Geheimnis, daß nun in absehbarer Zeit auch der sagenhafte Puch-Kleinwagen folgen würde. War es doch schon seit einiger Zeit bekannt, daß der Steyr-Daimler-Puch-Konzern seine Verbindungen mit Fiat-Turin für den Kleinwagen ausnützen werde. Immerhin hat es noch drei ganze Monate gedauert, bis nun endlich dieser erste österreichische Kleinwagen fertig dasteht und der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnte. Warum es so lange gedauert hat ist leicht erklärt:

Man stelle den Steyr-Puch 500 erst vor, nachdem die Serienproduktion bereits angelaufen ist.

● Der Steyr-Puch 500 ist also kein Prototyp, er ist auch über die Vorserie längst hinausgediehen. Aus dem Werk in Graz rollen bereits täglich rund 20 fertige Wagen zu den Händlern in ganz Österreich! Bis Ende 1957 sollen es dann 50 im Tag sein!

Das unterscheidet den Steyr-Puch 500 ganz wesentlich von der langen Reihe von neuen Kleinwagen, die etwa jetzt in Frankfurt zu sehen waren, bei denen aber Lieferfristen angegeben wurden, die mit Frühjahr 1958 beginnen und mit Ende 1958 enden. Der Steyr-Puch 500 ist wirklich schon da, er wird bereits ausgeliefert! Natürlich wird es trotzdem Lieferzeiten geben, die hängen aber nur mehr mit der großen Nachfrage und ihrer stückweisen Erfüllung durch das Werk zusammen.

Der erste Eindruck

Der Steyr-Puch 500 ist ein ausgesprochen geälliger Kleinwagen, er erinnert in seiner äußeren Linienführung etwas an den Fiat 600, in seinen Außenabmessungen ist er natürlich kleiner.

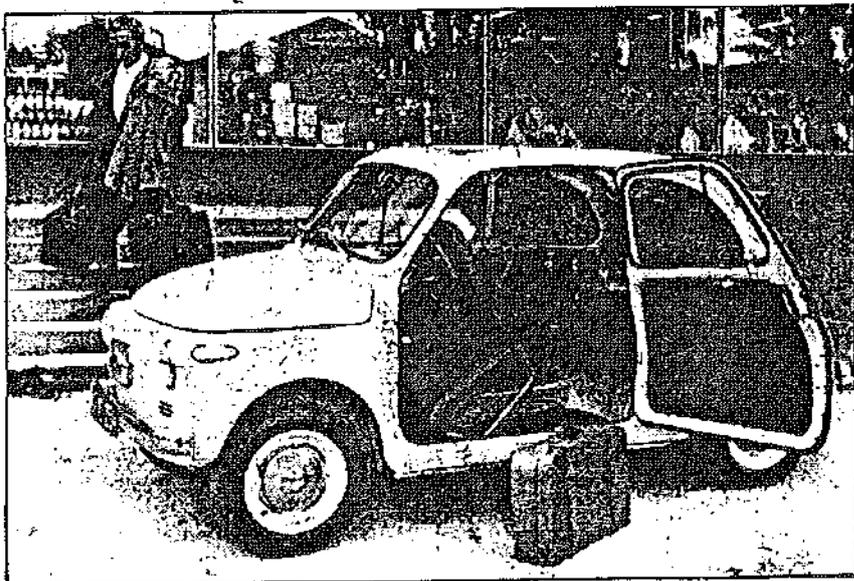
Steyr-Puch 500 Mod. Fiat vorgestellt —
Platz für 4 Personen — 16 PS-Motor —
100 km/h

Raumausnützung wurde ganz groß geschrieben, wollte Puch doch schließlich Platz für vier Erwachsene bieten. Das ist auch tatsächlich gelungen, wenn man auch einschränkend vermerken muß, daß zwar die beiden Vordersitze ausgesprochen bequem sind (selbst für Leute mit langen Beinen), daß hingegen die Hintersitze natürlich für Erwachsene gerade noch tragbar bei längeren Fahrten sind.

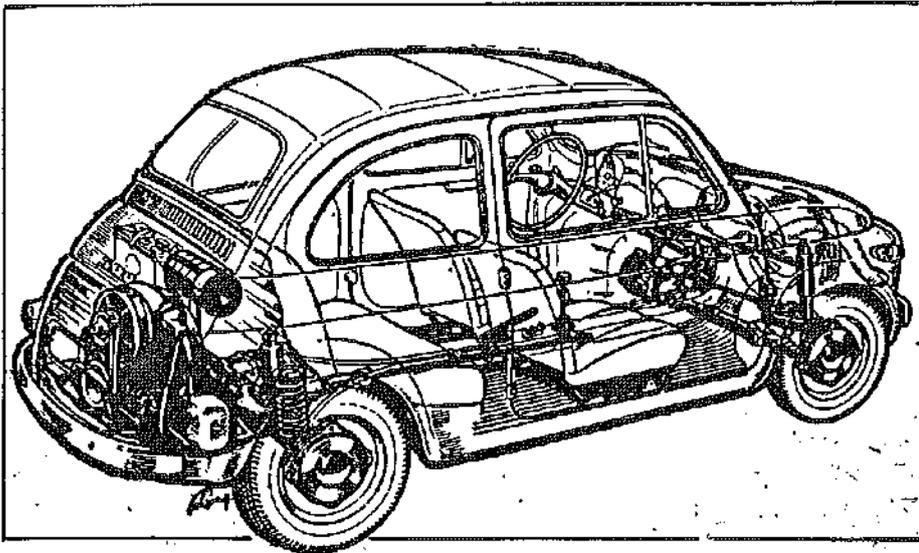
Ist der Wagen vollbesetzt, ist weiterhin auch nur wenig Platz für Gepäck: unter der Bughaube ist zwar neben Benzintank und Reserve- rad etwas Platz für Kleinigkeiten, auch im Fond wird man noch manches unterbringen können — aber vier Personen und Urlaubsgepäck, das ist unmöglich.

Puch war hierbei an die Grundkonzeption des Fiat 500 gebunden, der ja ausdrücklich als Zweisitzer mit zwei Kindersitzen bzw. Gepäckraum gebaut wurde. Puch hat aus dem Zweisitzer immerhin einen Viersitzer gemacht — ohne daß vielleicht wesentliche Änderungen an Fahrgestell oder Karosserie vorgenommen wurden — der Radstand blieb wie die ganzen Hauptabmessungen unverändert. Die Möglichkeit war gegeben durch den geringeren Platzbedarf des Boxermotors gegenüber dem Reihenmotor und die andere Hinterachse bzw. Abfederung, das erbrachte runde 5 cm in der Längsrichtung, aber auch ein Tiefersetzen der hinteren Sitzbank war ermöglicht.

Übertriebener Aufwand wurde nicht getrieben, man findet am Steyr-Puch 500 keinerlei Chrom-



Steyr-Puch 500 „Modell Fiat“
mit Platz für 4 Personen.



Schnittzeichnung des neuen Puch-Kleinwagens.

zierat — das überläßt man gerne der Zubehörindustrie. An Instrumenten, Hebeln und Knöpfen ist zwar alles da, was zur Bedienung und Überwachung notwendig ist, aber auch nicht ein Stück mehr. Die Innentapezierung ist gefällig und praktisch, aber nicht luxuriös. Alles in allem macht der Steyr-Puch 500 in Ausstattung und Finish einen durchaus gediegenen Eindruck, er ist keineswegs ärmlich.

Erwähnt soll schließlich noch werden, daß die beiden Vordersitze einzeln — auch während der Fahrt — verstellbar sind. Das Zweispitzenlenkrad mit versenkter Nabe gibt den Blick frei auf ein Zentral-Instrument mit Tachometer, Kilometerzähler und Anzeigelampen für Öldruck, Lichtmaschine, der Blinker- und der Fernlichtkontrolle. An der Verkleidung der Lenksäule finden sich ferner noch der Lichtschalter mit vier Stellungen, der Blinkerschalter, der gleichzeitig auch die Lichtlupe betätigt, das Zündanlaßschloß und der Scheibenwischerschalter. Unter dem Armaturenbrett ist ein recht geräumiges Handschuhfach angebracht.

Zwischen den beiden Vordersitzen findet man schließlich den Schalthebel, die Handbremse, den Chokerknopf und die Heizungsklappe, während unterhalb des Armaturenbretts die üblichen Pedale, der Benzinhahn (mit Reservestellung) und die Betätigung für die Frischluftzufuhr zu finden sind.

Die Belüftung des Innenraumes erfolgt durch zwei Frischluftschächte, durch die vorderen Klappfenster (während alle anderen Fenster starr sind) und schließlich durch das Klappverdeck, das sich wie bei der Cabrio-Limousine des Fiat 600 bis ganz nach hinten zurückrollen läßt. Es ist sehr sauber gefertigt und schließt

dicht. Gerade im Kleinwagen ist man für zusätzliche Belüftungsmöglichkeit durch ein Schiebe- oder Faltdach besonders dankbar. Es ist erfreulich, daß der Steyr-Puch 500 serienmäßig ohne Aufpreis mit diesem Faltdach geliefert wird.

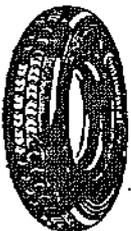
Das Fahrgestell

weist im Gegensatz zur landläufigen Meinung eine Reihe recht interessanter Abweichungen vom Schwestermodell, den Fiat 500, auf. Wie überhaupt festzustellen ist, daß der Steyr-Puch 500 eine durchaus eigentümliche Konstruktion ist, die nur die Karosserie des Fiat 500 verwendet.

Vorne Einzelradaufhängung mit oberen Dreieckquerlenkern und unterer Querblattfeder. Der Stoßdämpfung dienen hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer. Die vordere Querblattfeder ist nicht in der Mitte, sondern an zwei Federlagern seitlich befestigt, sie wirkt dadurch als Kurvenstabilisator.

Die Lenkung wirkt vom Lenkstock über einen kurzen Lenkstockhebel auf die linke Lenkspurstange, eine Parallelogrammführung mit einer mittleren Spurstange (Lenkverbindungsstange) führt zum rechten Rad. Zweifelloser gewinnt das Lenkverhalten des Wagens durch diese Art von Lenkgestänge.

Während beim Fiat 500 (wie beim 600er) die hinteren Schwingarme als Dreiecklenker ausgebildet sind, die um eine von der Wagenaußenseite zum Anlenkpunkt am Getriebe führenden Achse schwingen, sind beim Steyr-Puch 500 hohle Halbachsen vorgesehen, die am Getriebegehäuse beiderseits der Antriebswellen gelagert sind; die Antriebswelle wird in den Halbachsen geführt. Man erspart sich bei die-



**Continental überall
überall Continental**



Verkauf und Beratung durch den Fachhandel

ser Schwingachskonstruktion ein elastisches Zwischenglied.

Die Abfederung besorgen beim Steyr-Puch 500 zwei Schraubendruckfedern, in deren Innern zwei progressiv wirkende Gummihohlfedern angeordnet sind, die hydraulischen Stoßdämpfer sind dadurch aus der Feder heraus nach innen gewandert.

Die Bremsen sind mit einer Gesamtbremsfläche von 365 qcm als überdimensioniert anzusprechen, die mit Kühlrippen versehenen Trommeln haben einen Durchmesser von 180 mm. Selbstverständlich werden die Bremsen hydraulisch betätigt, die Handbremse ist als Seilzugbremse auf die Hinterräder ausgeführt. Alle Bremsen, also auch die vorderen, sind nur mit einem Bremszylinder ausgerüstet, sie sind in einfacher Weise nachstellbar.

12-Zoll-Räder haben wie beim Fiat 500 Reifendimension 125-12" (also Zentimeterdimension auf Zollfelgen), eine etwas ausgefallene Reifendimension, die den Reifenleuten sicherlich keine Freude machen wird.

Alles in allem wiegt der Steyr-Puch 500 leer 460 kg betriebsfertig, sein Leistungsgewicht von 28,75 kg je PS ist als durchaus günstig zu bezeichnen, es entspricht etwa dem des Lloyd 600 und ist nur unwesentlich schlechter als das des Renault 4 CV oder des Fiat 600. Der Steyr-Puch 500 wird also ein recht lebendiges Auto sein...

Der Motor

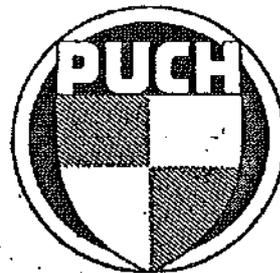
Bevor wir auf die Fahrleistungen eingehen, müssen wir uns zunächst mit dem Motor befassen.

● Dieser Motor ist nämlich in seiner Konstruktion und Ausführung geradezu ein Gustostückerl; er ist von A bis Z eine eigene Schöpfung der Puch-Konstrukteure.

Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß Puch seinerzeit bei der Konstruktion dieses Motors den Bau eines völlig eigenkonzipierten Kleinwagens verfolgte. Daß es dann, in Anlehnung an die Bindungen mit dem Fiat-Konzern, zu einer Zusammenarbeit Puch-Fiat kam, kann sicherlich nur als Vorzug angesprochen werden. Denn schließlich hat sich dazu Puch sicherlich manche überaus kostspielige Investitionen erspart, konnte aber doch in diese Ehe eigenes Gedankengut über einen für Österreich tauglichen Kleinwagen mitbringen.

Der Motor, ein gebläsegekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, hat bei einer Bohrung von 70 mm einen Hub von 64 mm, das ergibt einen Gesamthubraum von 493 ccm. Bei einer Verdichtung von 1:6,5 — so daß der Motor mit Normalbenzin betrieben werden kann — werden als Leistung 16 PS bei 4600 U/min angegeben; das maximale Drehmoment von 3,2 mkg wird bei 2800 U/min erreicht.

Der Motor ist weiß Gott nicht billig gemacht, sondern im Gegenteil recht aufwendig konstruiert, man wollte damit wohl lange Lebensdauer und besondere Wartungsfreiheit erreichen. Im Prinzip ist es der übliche Zweizylinder-Boxer, bei dem die Zylinderachsen versetzt sind, um den Kurbelantrieb unkompliziert



Der neue STEYR- PUCH 500 ist da!

AUSKUNFT
BESICHTIGUNG
PROBEFAHRT
BESTELLUNG

bei

Steyr - Strache

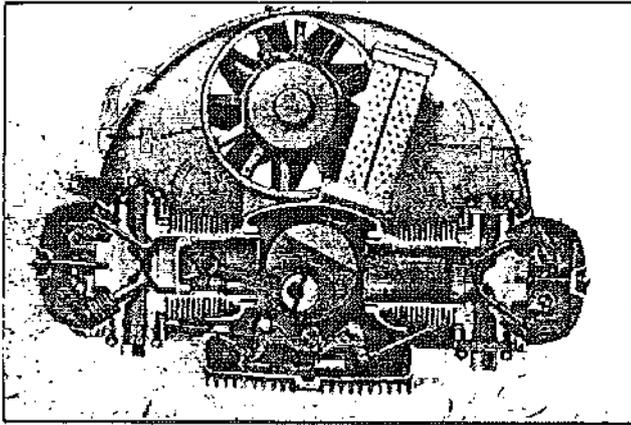
HINTER DER OPER

Wien I, Maysedergasse 4 und

AM NASCHMARKT

Wien IV, Rechte Wienzeile 21

Tel.: 52 46 75



Schnitt durch den Puch-Boxermotor, 498 cm, bhv, 16 PS bei 4600 U/min, Gebläsekühlung.

gestalten zu können. Die zweifach gelagerte, gehärtete Kurbelwelle läuft auf Bleibronze-Lagern. Der Zylinderkopf ist aus Leichtmetall, der Verbrennungsraum ist etwa halbkugelförmig. Die Nockenwelle liegt unter der Kurbelwelle, von ihr aus werden die schräg hängenden Ventile über Winkelhebel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Die Leichtmetallkolben tragen zwei Kompressions- und einen Ölabbstreifring. Das Kurbelgehäuse ist unten als Ölwanne für 2 Liter ausgebildet und trägt Kühlrippen. Eine Zahnradpumpe drückt das Schmiermittel zu allen notwendigen Schmierstellen, wobei es nicht nur durch ein Ölsieb (in der Kurbelwanne), sondern auch durch ein Ölfinefilter und einen Ölkühler gedrückt wird — alles in allem ein Aufwand, wie er selbst bei Wagen größerer Klassen noch durchaus nicht allgemein üblich ist.

Ober dem Kurbelgehäuse ist das Axialgebläse angeordnet, das von der Kurbelwelle über das außenliegende Schwungrad mit Keilriemen angetrieben wird. Das Laufrad des Gebläses ist auf der Welle der Lichtanlaßmaschine aufgekeilt. (12-Volt-Anlage!)

Hinter dem Gebläsegehäuse ist der Weber-Fallstromvergaser untergebracht, der sich seine Ansaugluft aus einem großvolumigen Luftfilter holt, das gleichzeitig als Ansauggeräuschdämpfer dient. Ein Strang von der Auspuffleitung führt unter der Ansaugleitung entlang und dient der Gemischvorwärmung.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Einscheiben-Trocken-Kupplung zu einem Viergang-Getriebe mit Rückwärtsgang, das ebenfalls nicht mit dem Fiat-Getriebe identisch ist, sondern gleichfalls in Thondorf entwickelt wurde. Die oberen drei Gänge sind synchronisiert — eine Annehmlichkeit, die uns besonders auch bei einem Kleinwagen wesentlich erscheint. Vom Wechselgetriebe führt die Kraftübertragung über ein spiralverzahntes Kegelnradgetriebe mit Kegelnradausgleichsgetriebe über die schon erwähnten Schwingachsen auf die Hinterräder.

Hier seien noch die Übersetzungen in den einzelnen Gängen erwähnt: 3,73 — 2,13 — 1,30 — 0,89, Rückwärtsgang 5,48. Das Übersetzungsverhältnis des Achsantriebes wird mit 1:5,14 angegeben. Das Getriebe hat also keinen direkten Gang, sondern die Vierte ist ins Schnelle übersetzt. Die Spannweite des Getriebes wurde wohl bewußt sehr groß gehalten (mehr als 1:4!) um einerseits in unseren gebirgigen Gängen auch noch vollbesetzt alle vorkommenden Straßensteigungen zu bewältigen, andererseits aber auch über genügende Dauergeschwindigkeit auf ebenen Strecken und auf der Autobahn zu verfügen.

Was kann der Steyr-Puch 5001

Natürlich haben wir ihn noch nicht ausgiebig gefahren, geschweige denn schon Messungen durchgeführt. Wir werden dies aber in sehr kurzer Zeit nachholen können, vorläufig doch sind wir noch auf die Werksangaben angewiesen, die aber bei Puch bekanntlich immer sehr ehrlich sind.

Puch gibt eine Höchstgeschwindigkeit von 95 bis 100 km/h an, die dem Wagen auch sicherlich zuzutrauen sind. Die maximale Steigfähigkeit wird mit 30 Prozent bei vollbesetztem Wagen angegeben, sie reicht also für alle Straßensteigungen in Österreich — und erst recht natürlich etwa in der Schweiz und Italien.

Auch die Beschleunigungswerte können sich durchaus sehen lassen. Der mit zwei Personen besetzte Wagen erreicht beim Durchschalten vom Stand 40 km/h in 4,9", 50 km/h in 7,4", 60 km/h in 11", 70 km/h in 16 sek. und die 80 km/h-Grenze wird in 22,8 Sekunden erreicht. Für die stehenden 400 m gibt Puch 25 Sekunden an, für die stehenden 1000 m rund 49 Sekunden!

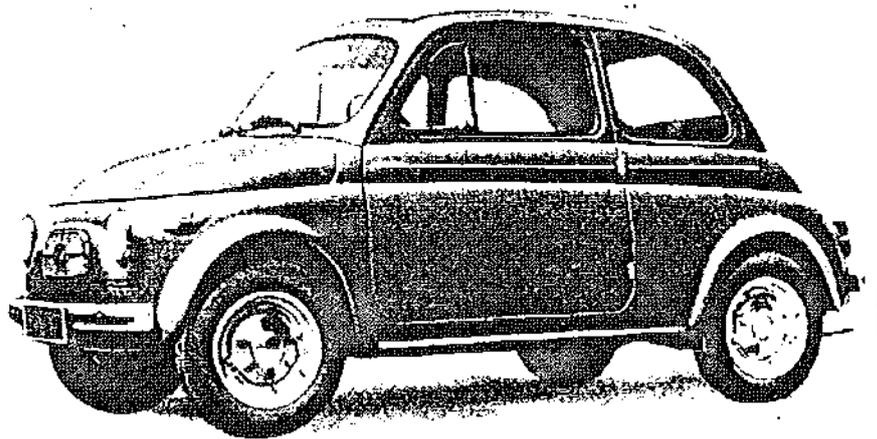
Auch die Beschleunigung im vierten Gang ist sehr gut: von 40 km/h kommt man etwa in 10 Sekunden auf 60 km/h und in 23 Sekunden auf 80 km/h! Alles das sind Werte, die für einen Kleinwagen mehr als ansehnlich sind. Bleibt noch der Verbrauch: Puch gibt einen Normverbrauch von 4,5 Liter auf 100 km an, der Fahrverbrauch wird je nach Fahrweise mit 4,5 bis 5,5 Liter auf 100 km eingeschätzt. Die Verbrauchskurve zeigt, daß die 5-Liter-Grenze tatsächlich erst bei 85 km/h überschritten wird, sie steigt selbst bei 100 km/h — die ja nur mit Vollgas erreichbar erscheinen — nur knapp über 6 Liter an. Der Puch-Wagen ist also auch noch erfreulich sparsam.

Zusammengelaßt

kann man nur seine Freude über diesen wohl gelungenen Wurf der Steyr-Puch-Werke aussprechen. Dieser neue österreichische Kleinwagen verspricht zu einer der interessantesten Lösungen auf diesem so problemreichen Gebiet zu werden.

Der Preis von S 23.800.— ab Werk Graz scheint zudem geeignet, dem Wagen einen großen Käuferkreis zu sichern. Puch will schließlich 15.000 Einheiten im Jahr erzeugen und auch — nur in Österreich! — verkaufen.

Hier der Steyr-Puch 500 in seiner derzeitigen Ausführung, also mit den zusätzlichen Chromstreifen und den Kurbelfenstern. Die Kurbelfenster nehmen von der Ellbogenfreiheit nur insgesamt 3 cm weg, das nimmt man gerne in Kauf. Ein Umbau des früheren festen Fensters auf Kurbelfenster ist allerdings nicht möglich, man müsste die ganzen Türen austauschen, und das ist ein Aufwand, der wohl überlegt sein muß.



Testbericht Steyr-Puch 500

Zwischenbilanz nach 10.000 km (Dezember 1957 bis März 1958)

Vier Monate steht nun der Steyr-Puch 500 in unserem Stall, 10.000 km zeigt der Tacho — Grund genug, nun zum ersten Male ausführlich über dieses Fahrzeug zu berichten.

Stellen wir noch einleitend fest, daß wir über den Steyr-Puch 500 sehr viel zu sagen haben — vorwiegend Positives, das sei vorweg genommen, wenn auch manche Mängel nicht verschwiegen werden sollen —, daß wir aber alle Leser, die sich nun eine technische Beschreibung erwarten, enttäuschen müssen; beschrieben haben wir den Steyr-Puch 500 bereits in Heft 33/1957, außerdem erschien in unserem Verlag eine Broschüre „Alle über das neue Steyr-Puch Kleinauto“. Wer sich also diesbezüglich informieren will, möge an den angegebenen Stellen nachlesen.

Es war der Wagen Nummer 3

der fenden Serie, den wir an einem der letzten Novembertage des vergangenen Jahres im Werk in Graz übernahmen. Der Wagen entsprach vollkommen der damals laufenden Serie, er hatte keinerlei zusätzlichen „Schnockeles“. Das einzige was man in Graz getan hatte, war, daß man den Wagen mit sehr viel Sorgfalt eingefahren hatte und sich vor der Übergabe noch vergewisserte, ob dieser Wagen leistungsmäßig tatsächlich entsprach. Dieses Einfahren durch einen Werkfahrer war sicherlich nicht notwendig — wir hätten es auch zuwege gebracht — aber man wollte anscheinend in Graz ganz sicher gehen, und uns einen Wagen in die Hand geben, der in jeder Hinsicht in Ordnung war.

Natürlich kann man nun einwenden, daß damit der Test an Sinn verliert, denn geprüft soll ja grundsätzlich ein Serienfahrzeug werden, aber kein Wagen, der vorher durch etliche Zu-

satzkontrollen ging. Dafür aber wird der Testwagen bei uns in keiner Weise geschont, es wird ihm sicherlich mehr abverlangt, als einem Wagen in der Hand des Durchschnittsfahrers. Er wird zudem kaum gepflegt (wenn man vom regelmäßigen Ölwechsel und Abschmieren absieht) — und schließlich werden wir den Steyr-Puch 500 behalten — bis er kaputt ist. Wollen doch mal sehen, wie lange das dauert!

Das Hervorstechende

an diesem Fahrzeug ist ganz sicherlich der Motor. Daß man in Graz und Steyr Motoren bauen kann ist eine alte Sache. Aber beim Motor des Puch 500 hat man vom ersten Augenblick den Eindruck, daß hier der Techniker den Kaufmann überrundete. Man hat beim Motor den alten Grundsatz verwirklicht, daß nämlich das Teuerste am Ende doch das Billigste ist.

Dieser Motor ist geradezu unglaublich elastisch. Wir haben uns oft den Spaß erlaubt, vorzuführen, wie man mit dem Puch 500 anfahren kann, ohne auch nur einen Millimeter Gas zu geben. Mit Leerlaufdrehzahl setzt sich der Wagen im ersten Gang in Bewegung und tuckert munter dahin. Man kann ohne weiteres im zweiten Gang anfahren, mit Gefühl im Kuppelungsfuß sogar mit der Dritten!

Der gleiche Motor ist aber auch unwahrscheinlich drehfreudig! In den Gängen kann man glatt bis auf 6200, ja 6300 U/min hochdrehen, selbst dann flattern die Ventile noch immer nicht, der Motor steht nur mit der Drehzahl an, wohl weil Füllung und Unterbrecher nicht mehr mitkönnen.

Dementsprechend weit sind die Bereiche der einzelnen Gänge: erster Gang von 0 bis 30 km/h, zweiter von 10 bis 50 km/h, Dritter

von 20 bis 85 km/h, vierter Gang von 30 bis 100 km/h. Dabei entsprechen 20 km/h im dritten Gang etwa 1500 U/min, 85 km/h hingegen 6200 U/min! Innerhalb dieses weiten Bereiches dreht der Motor klaglos ohne Rucken und ohne kritische Schwingungen hoch. Das maximale Drehmoment gibt der Motor bei 2800 U/min ab, das entspricht in den einzelnen Gängen Geschwindigkeiten von 13,3 — 21,8 — 38,0 — 55,6 km/h.

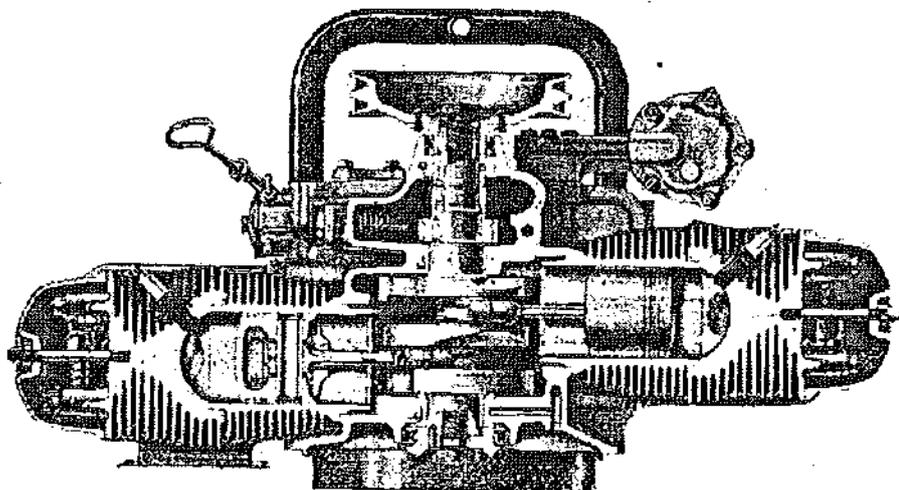
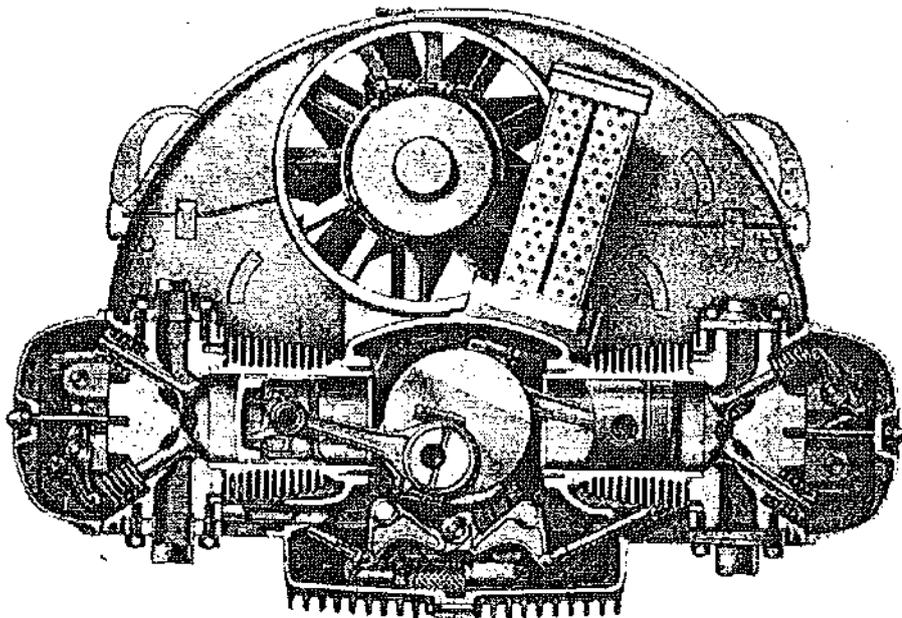
Ein derart elastischer Motor in einem Kleinwagen ist bestimmt etwas ganz Außergewöhnliches — aber genau das Richtige für ein Fahrzeug, das zu einem hohen Prozentsatz von Leuten gefahren wird, die noch wenig oder gar keine Erfahrung haben, die also diesen Motor bei niedrigen Drehzahlen ackern und schuffen lassen; er hält es klaglos aus.

Sicher wurden diese Eigenschaften des Motors durch die Drosselung der Leistung auf 16 PS erreicht, denn zweifellos lassen sich aus diesem Motor wesentlich höhere Leistungen herausholen, 20, ja 24 PS wären kein besonderes Kunststück, aber man beschränkte sich mit Absicht und hat als Erfolg einen seidenweichen Motor.

Müssen wir noch erwähnen, daß Bergfahrten mit diesem Motor geradezu ein Vergnügen sind? Das weite Überdecken der einzelnen Gangbereiche, das relativ hohe Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen wirkt sich hier besonders aus. Wie bei den Puch-Motorrädern kann man am Berg den Motor selbst aus niedrigen Drehzahlen hochhackern lassen. Versäumt ein ungeübter Fahrer einmal ein rechtzeitiges Zurückschalten, so ist ein Hängenbleiben trotzdem nicht zu befürchten.

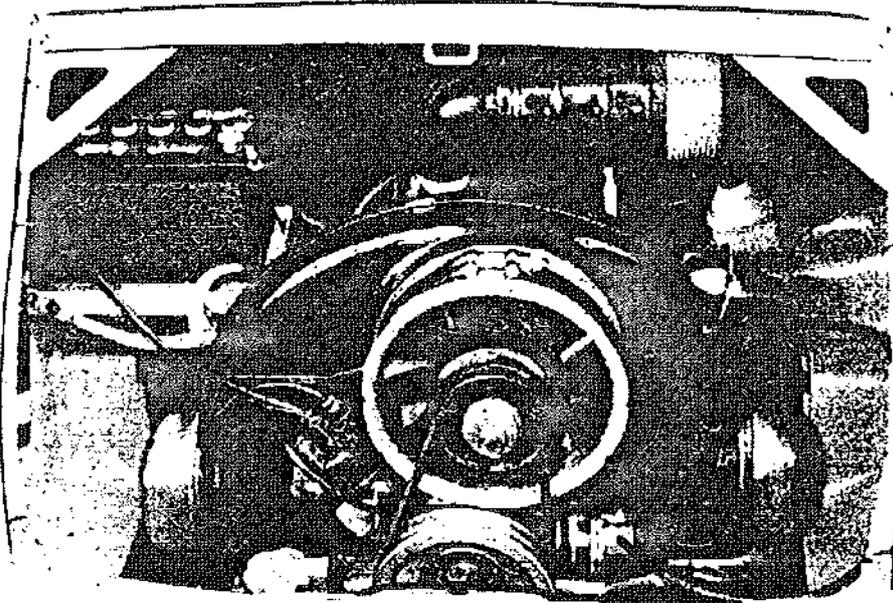
Der Motor ist zudem absolut vollgasfest. Wir sind auf der Autobahn bedenkenlos Vollgas gefahren, solange es die Verkehrssituation zuließ, die Höchstgeschwindigkeit von knapp über 100 km/h kann daher als Dauergeschwindigkeit angesehen werden. Die üblichen Autobahnsteigungen nimmt der Wagen auch vollbesetzt im vierten Gang und singt — so wie es eben wird — sofort wieder hoch.

Zugegeben, der Motor ist nicht ausgesprochen leise. Bei einem luftgekühlten Halbliternotor mit dieser Leistung ist auch nicht zu erwarten, daß er nur so leise summt, wie ein unstetiger Zweiliternotor. Aber die Geräuschkulisse hält sich durchaus in erträglichen



Deutlich wird der grundsätzliche Aufbau des Puch-Motors im Grund- und Aufriß. Nur ein Teil sehen kann man, was diesem Motor vom Konstrukteur alles mitgegeben wurde, um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten: gehärtete Kurbelwelle, Bleibronze-Lager, gehärtete Nockenwelle im Ölbad laufend, gepanzerte Mehrstoffventile mit verchromten Schaftlaufflächen, gehärtete Schwinghebel, Axial-Luftgebläse, Ölkühler direkt im Luftstrom liegend, Feinstölfilter im Hauptstrom. Der Zylinderkopfdeckel ist nur mit einem einzigen Bolzen befestigt, die Nachstellung des Ventilspiels ist dank der guten Zugänglichkeit sehr einfach.

Nimmt man die Motorhaube im Heck des Wagens weg, dann wird der Blick frei auf den grundsauberen Motor. Alles ist gut zugänglich: die Zündkerzen etwa, oder der Verteiler, die Benzinpumpe ebenso wie das großdimensionierte Luftfilter oder die Batterie (12 Volt!). Rechts unten sieht man den Ölmeßstab, der Öleinfüllstutzen führt rechts neben dem Gebläse nach oben. Links unten hinwieder erkennt man das Gehäuse des Ölfilters. Nicht sichtbar ist der Vergaser, er ist hinter der abnehmbaren Gebläsehaube angebracht, doch auch dort leicht zugänglich.



Grenzen, man kann sich im Wageninneren auch bei allen Drehzahlen unterhalten, ohne die Sitze zu heben und man kann auch weite Überlandfahrten ohne Ohropax durchführen. Vor allem ist das Geräusch nicht lästig, es ist ein kraftvoller Ton, kein übles Gebläsesingen oder Geheul.

Über Getriebe und Kupplung

Ist wenig zu sagen. Die Kupplung arbeitet weich und mit geringem Pedaldruck, sie neigt nie zum Rupfen. Das Viergang-Getriebe wird mit einem Mittelschalthebel geschaltet, 2., 3. und 4. Gang sind synchronisiert. Die Schaltwege sind ausgesprochen kurz, etwas, was wir immer schätzen.

Ganz ausgezeichnet ist die Synchronisation, ohne Pause kann man von einem Gang in den anderen durchziehen, nie wird man dabei ein Geräusch produzieren können. Auch der nicht-synchronisierte erste Gang läßt sich leicht schalten, wenn man auch in Fahrt Zwischen-gas geben muß, doch ist das Getriebe nicht heikel, so daß es auf eine genaue Dosierung nicht hundertprozentig ankommt. — Alles in allem also ein Getriebe, wie es für den Anfänger und wenig geübten Fahrer zweckmäßig ist.

Die Abstufung läßt keinen Wunsch offen; im ersten Gang kann man mit vollbesetztem Wagen auch die steilsten Alpenpässe bezwingen. Die Spannweite des Getriebes wurde bewußt sehr groß gehalten (4,19 : 1).

Das schwierigste Problem

Bei jeder Kleinwagenkonstruktion ist sicherlich immer die Federungsauslegung. Bei einem üblichen Mittelklassewagen mit 1000 kg Eigengewicht entspricht eine Besetzung mit vier Personen einer Zuladung von 30 Prozent, beim Steyr-Puch 500 aber macht die gleiche Zuladung 65 Prozent des Wagengewichts aus.

Man muß nun den Konstrukteuren bescheinigen, daß sie dieses Problem in wohl idealer

Weise gelöst haben. Die Federung ist nicht extrem weich, doch stößt sie nicht, wenn der Fahrer allein im Wagen sitzt, noch schlägt sie bei Vollbesetzung durch. Es ist wirklich erstaunlich, wie wenig man an der Federung die Belastung des Wagens spürt. Wir haben versuchsweise ein besonders schlechtes Straßenstück allein und zu viert befahren, bei beiden Belastungszuständen entsprach die Federung einwandfrei.

Verstärkt wird der positive Eindruck, den man von der Federung erhält noch durch die ausgezeichnete Dämpfung: der Steyr-Puch 500 kennt nämlich keine Nickschwingungen, kein Aufschaukeln, kein langes Nachschwingen; die Kurvenneigung bleibt in engen Grenzen.

Die Lenkung ist ziemlich direkt (2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Wendekreis 8,5 m), doch ist die Geradeausführung tadellos, der Wagen schwanzelt auch auf nassem, glattem Asphalt oder bei Seitenwind nicht.

Apropos Seitenwind: der Puch 500 ist zwar ziemlich seitenwindempfindlich, aber das wirkt sich nicht etwa als Lenkunruhe aus; seitliche Böen, wie sie hinter einzelstehenden Häusern oder aus Waldschneisen herauskommen, versetzen vielmehr den ganzen Wagen nach der Seite, doch selbst bei Sturm nie so gefährlich, das man es nicht aussteuern könnte.

Fahrbahnstöße kommen nie durch die Lenkung durch, sie führt zudem sehr sauber, man kann praktisch Millimeterfahren, der Wagen folgt jeder, auch der kleinsten Korrektur willig, ohne daß man aber — wie bei extrem direkten Lenkungen — bei Geradeausfahrt ständig korrigieren muß.

Die Straßenlage

Wir haben einmal ein Experiment gemacht: wir sind mit vollbesetztem Wagen in den Wiener Prater gefahren und haben um das Lusthaus mit steigender Geschwindigkeit Runden gedreht. Der Belag ist dort sehr glatt, fällt

leicht nach außen, und außerdem liegt auf dem Asphalt immer ein ganz leichter Sandschleier. Wir sind mit der Geschwindigkeit immer mehr hinaufgegangen, bis der Wagen endlich wegging, hinten wegwischte — irgendwie mußte er ja reagieren.

Dieses Wegwischen hinten kündigte sich aber vorher an und selbst als es soweit war geschah es so langsam, daß ein Ausgleichen keine Affäre war.

Dann sind wir auf den Stadion-Parkplatz gefahren und haben dort gleichgroße Kreise wieder mit steigender Geschwindigkeit gefahren. Der Parkplatz ist aber völlig eben und weist zudem einen extrem rauhen Belag auf. Hier war der Wagen einfach nicht zum Weggehen zu bringen — er wäre eher gekippt.

Die Erfahrung auf der Straße bestätigt dieses Experiment: auch auf glatten nassem Asphalt kann man den Wagen praktisch nie zum Wegwischen hinten bringen, nur auf Rollsand ist es möglich. Der Wagen verträgt in Kurven unglaublich viel — ganz gleich ob auf trockener oder nasser Fahrbahn.

Das Fahrwerk des Steyr-Puch 500 ist sicherlich für weit größere Motorleistungen, für

weit höhere Geschwindigkeiten gut, als sie tatsächlich in diesem Wagen realisiert wurden.

Hier gehört ein großes Lob für die Semperit-Reifen eingeflochten, die eigens für diesen Wagen entwickelt wurden: es sind verhältnismäßig breite und niedrige Reifen mit schmäler Lauffläche, die weich (1,3 bis 1,4 atü) gefahren werden.

Die Karosserie

stammt von Fiat, man mußte sich bei Puch daher mit den einmal gegebenen Verhältnissen abfinden. Immerhin war es gelungen durch „Zentimeterarbeit“ den Platz für vier Erwachsene herauszuholen.

Damit sind wir aber schon bei einer Frage, die immer wieder an uns herangetragen wird: ist der Puch 500 ein Viersitzer oder nicht?

Bleiben wir objektiv: die beiden Vordersitze bieten ausreichend Platz selbst für 100-Kilo-Männer, man sitzt bequem und ist selbst nach langer Fahrt nicht übermäßig ermüdet. Man kann die Beine genügend ausstrecken, man kann den Hut aufbehalten. Hinten hingegen werden sich zwei Hundert-Kilo-Männ. längerer Fahrt nicht sehr wohl fühlen — wäre aber auch zuviel verlangt. Aber für zwei Kinder oder für zwei Frauen ist hinten ausreichend Platz.

Natürlich taucht dann sofort die Frage der Gepäcksunterbringung auf: wenn vier Erwachsene mit dem Puch 500 auf Urlaub fahren wollen, dann werden sie wohl oder übel einen Dachgepäckträger anschaffen müssen, denn der dann verbleibende Raum im Inneren des Fahrzeugs und in der vorderen Gepäcksablage ist sicherlich zu wenig.

Aber ins Kino, oder bei Sonntagsausflügen wird man ohneweiteres zu viert fahren können — besonders mit geöffnetem Dach.

Die Heizung fanden wir bei den Temperaturen des vergangenen Winters für gerade ausreichend. Sie hat jedenfalls selbst bei den tiefsten Temperaturen immer die Frontscheibe frei gehalten und die Temperatur im Inneren so gehoben, daß wir nie gefroren haben; den Mantel kann man allerdings bei Minusgraden nicht ausziehen. Erfreulich an der Heizung ist sie mit Frischluft arbeitet, so daß keine Motor-„gerüche“ oder Auspuffgasreste ins Innere kommen. Das Motorengeräusch wird bei geöffneter Heizklappe stärker übertragen als bei geschlossener.

Die Lüftung durch die Klappscheiben allein dürfte bei Sommer-Temperaturen nicht ausreichen, die im Prospekt vorgesehenen Luftschläuche waren bei unserem Wagen nicht vorhanden. Allerdings wird man im Sommer wohl vorzugsweise mit offenem Dach fahren — und außerdem wird der Puch 500 ja jetzt mit Kurbel Fenster geliefert.

Die sonstige Ausstattung ist zweckmäßig, wenn auch einfach. Das Einzige, was wir wirklich vermißt haben, ist ein Scheibenwascher und ein Außenrückblickspiegel. Beim Werkzeug haben wir einen kleinen Schraubenzieher vermißt.

(Fortsetzung im nächsten Heft)

Technische Daten Steyr-Puch 500

Gebläsegekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit hängenden Ventilen im Heck des Fahrzeugs; Bohrung 70 mm, Hub 64 mm = 493 ccm. Verdichtung 6,5:1, 16 PS bei 4600 U/min, maximales Drehmoment 3,2 m/kg bei 2800 U/min. Fallstromvergaser, mechanische Kraftstoffpumpe. Druckumlaufschmierung mit Ölkühler und Ölfeinfilter. Lichtanlaßmaschine, 12-Volt-Anlage, Batteriezündung.

Einplatten-Trockenkupplung, Viergang-Getriebe, 2., 3. und 4. Gang synchronisiert und geräuscharm, Mittelschalthebel; spiralverzahnter Antrieb (5,14:1). Untersetzungen im Getriebe: 3,73 — 2,18 — 1,30 — 0,89. R 5,48.

Selbsttragende Karosserie, vorne Einzerradaufhängung mit stabilisierender unterer Querfeder und oberen Dreieckquerlenkern, hinten Einzerradaufhängung mit Pendelachse, Schraubenfeder und innenliegender Gummihohlfeder; hydraulische Teleskopstoßdämpfer an jedem Rad. Hydraulische Fußbremse, Gesamtbremsfläche 365 qcm. Schraubenlenkung mit geteilten Spurstangen, Wendekreis 8,5 m. Benzintank 24 Liter, Reifen 125—12“.

Radstand 184, Spurweite 112/113,5, Länge 296,5, Breite 132, Höhe 132 cm. Gewicht 460 kg.

Preise: Cabrio-Limousine S 23.800.— ab Werk, Aufpreis für Kurbel Fenster S 400.—, Steuer S 300.—, Haftpflicht-Versicherung S 642.— im Jahr.

Testbericht Steyr-Puch 500

(Fortsetzung aus Heft 7/1958)

Bremsen zum „Kopfstehen“

Bei Puch hat man schon ausreichend dimensionierte Bremsen gebaut, als andere Motorradfabriken noch an den althergebrachten Dosen-deckelbremsen festhielten. Das ist schließlich kein Wunder, denn Graz liegt in Österreich und die Bergstraßen bei Puch sozusagen vor der Haustür.

Alle Erfahrungen mit Motorradbremsen hat man beim Puch 500 mit verwertet, das Ergebnis sind Bremsen, wie man sie sich nicht besser wünschen kann: ohne übermäßigen Pedaldruck werden Bremsverzögerungen von $7,5 \text{ m/sec}^2$ erzielt. Auch bei Dauerbremsversuchen konnten diesen Bremsen nicht das geringste Fading nachweisen. Erfreulich schließlich noch, daß der Wagen auch beim schärfsten Zusammenbremsen keine Neigung zum Ausbrechen zeigt, man kann das Lenkrad ruhig loslassen.

Wintererfahrungen

Tiefere Temperaturen als -16°C waren heuer im Winter nicht „zur Hand“, aber unser Steyr-Puch 500 sprang jeden Morgen — und er steht grundsätzlich im Freien — aufs Hinsehen an: Choker gezogen, Startschlüssel niedergedrückt und schon bullerte der Motor los — trotz der langen Ansaugwege, die der Kaltstartfreudigkeit ja nicht gerade zuträglich sind. Den Choker haben wir immer schon nach der

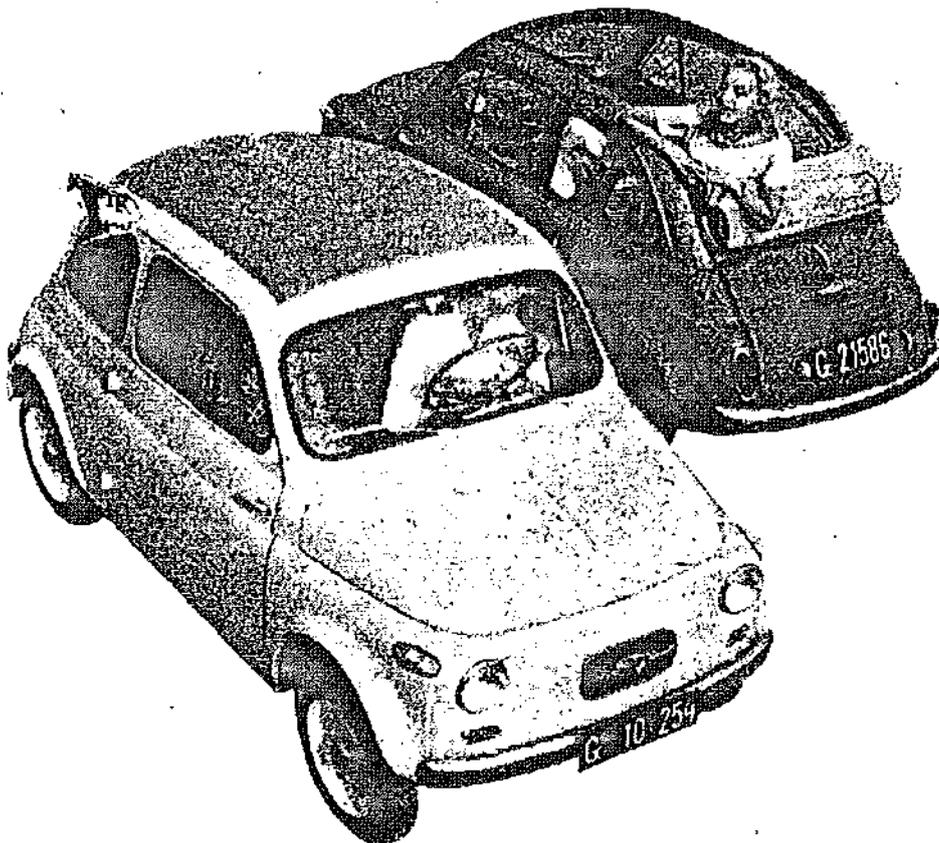
ersten Ecke wieder zurückgedrückt, höchstens, daß man ihn beim Beschleunigen für Bruchteile einer Sekunde wieder betätigen mußte. Selbst der kalte Motor drehte sofort munter hoch (wenn es auch barbarisch ist).

Besonders gespannt waren wir auf das Verhalten bei Schnee und Glatteis — und wurden wieder einmal angenehm überrascht. Tiefer Schnee, wie er den heurigen Spätwinter mit seinen überraschenden Schneefällen auszeichnete, behindert praktisch überhaupt nicht. Der leichte Wagen tänzelt geradezu über Schneewälle und -wächten hinweg. Bei Schneeglätte und Glatteis genügt das kleinste Sandkorn, um den Wagen, sollte er weggehen, aufzufangen, während es bei größeren und schweren Wagen in diesem Fall schon wesentlich mehr an Sand bedarf.

Man muß nur darauf achten, nicht zuviel an Drehmoment am Hinterrad zu haben, damit die Räder beim Beschleunigen nicht durchdrehen oder beim Gaswegnehmen blockieren. Bei ausgesprochenem Spiegeleis fuhren wir eben mit der Zweiten an und dann mit der Dritten bzw. Vierten weiter — und lachten uns eins, wenn wir an manchem Straßenkreuzer vorbeikamen, der schlingernd und rutschend seinen Weg suchte.

Etwas über Fahrschnitte

Auf guten Durchzugsstraßen (keine Autobahnen!), etwa Wien—Salzburg oder Wien—Graz



Ob geschlossen oder offen, der Steyr-Puch 500 ist ein ausgesprochen schmuckes Wägelchen, ein typischer Wagen für die Familie, für Mann, Frau und zwei Kinder — aber selbst vier Erwachsene haben Platz, wenn es dann auch mit dem Gepäckraum knapp wird. Das Faltdach schätzen wir bei einem Kleinwagen an heißen Sommertagen ganz besonders: erfreulich daran ist, daß es wirklich dicht ist und auch bei rascher Fahrt nicht flattert. Die Rückscheibe scheint wirklich zu halten, wenngleich die Durchsichtigkeit bald leidet.

konnten wir einen 75-km-Schnitt ohneweiteres halten, ohne Risiko, ohne polizeiwidrige Geschwindigkeiten in Ortschaften.

Auch auf kurvenreichen Strecken, etwa wie Graz—Salzburg, läßt sich ein Schnitt von 70 kmh von einem guten Fahrer erreichen. Das ist aber ein Schnitt, der auch mit stärkeren Fahrzeugen nur unter einem ausgezeichneten Fahrer unterboten werden kann.

Der Steyr-Puch 500 ist kein Fahrzeug, in dem man Minderwertigkeitskomplexe bekommt, er ist keine Bremse im Verkehr, weder auf schnellen Durchzugsstraßen, schon gar nicht wenn Kurve hinter Kurve kommt — und auch nicht in bergigem Gelände. Hier ist es das ausgezeichnete abgestufte Getriebe, das zusammen mit dem leistungsfähigen und elastischen Motor überraschende Fahrleistungen herausholen läßt.

Es macht wirklich Freude, mit dem Puch 500 zu fahren, gleich ob in der Stadt oder Überland. Es ist das richtige Fahrzeug für einen eingefleischten Motorradfahrer, der aus Familienrücksichten oder aus gesundheitlichen oder irgend anderen Gründen auf vier Räder umsteigen will und sich nicht gerade einen Porsche oder auch nur einen Wagen der schnellen Mittelklasse leisten kann.

Man fährt wie mit dem Motorrad, das ist der bezeichnendste Ausdruck dafür; man „rührt“ ständig im Getriebe herum, beschleunigt voll, bremst auf Zentimeter, nützt die Wendigkeit und Spritzigkeit des Wagens aus — und freut sich, wie mühelos man mit diesem Kleinfahrzeug dem „Verkehrsschleim“ entwischt, der sich mit 60 oder 70 km/h auf den Straßen dahinzieht.

Der Verbrauch

Natürlich müssen wir auch darüber sprechen, ebenso natürlich aber ist dies das unangenehmste Kapitel. Denn leider sind jene Leute noch immer nicht ausgestorben, die einerseits Pros-

pektangaben als für jeden Fall zutreffend ansehen, andererseits den Kaufabschluß von 0,1 Liter Mehr- oder Minderverbrauch abhängig machen.

Nun ist aber der Verbrauch — besonders beim Kleinwagen — weitgehend abhängig von Belastung und Fahrweise. Wenn wir mit dem Steyr-Puch 500 vollbelastet etwa nach Salzburg fahren, und in vier Stunden dort sein wollten, dann rechneten wir immer mit 6 Litern auf 100 km, meistens blieben wir sogar um ein Geringes darunter. Im winterlichen Stadtverkehr mit Kurzstreckenbetrieb, mit dauerndem Anhalten und Voll-Beschleunigen, rechnen wir mit 8 Litern.

Wem das zuviel ist, dem möge die Erklärung genügen, daß wir bei gleichen Fahrleistungen noch keinen anderen Wagen mit weniger Benzinverbrauch gefahren haben!

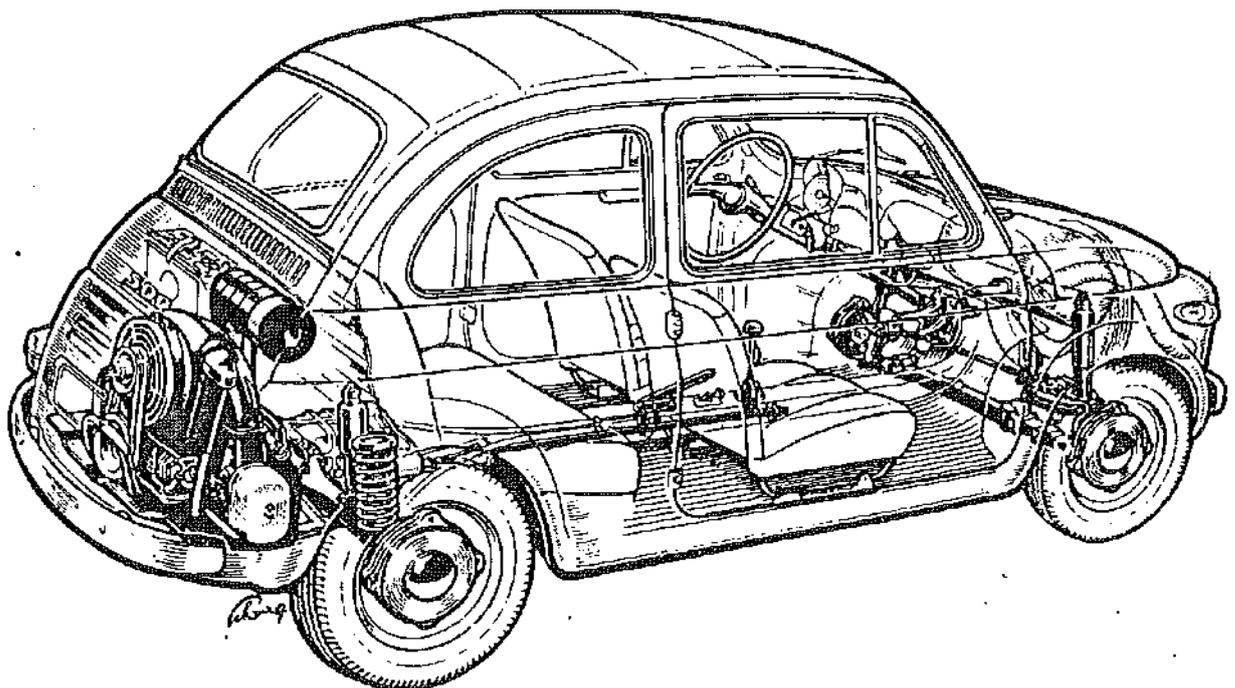
„Ja aber das Werk gibt doch nur 5 bis 5½ Liter an!“ Stimmt ganz genau, nur wird man dann eben fünf Stunden nach Salzburg brav. Man kann nämlich den Steyr-Puch 500 auch gesprochen sparsam fahren — wer aber an Beschleunigung herausholt, was in diesem lebendigen Fahrzeug steckt, wer ständig alle Pferde arbeiten läßt, darf sich nicht wundern, wenn sie auch ihr Futter wollen.

Wir haben auch schon von sagenhaft hohen Verbräuchen gehört, bis zu 10 Liter auf 100 km werden kolportiert. Wenn jemand mit dem Steyr-Puch 500 tatsächlich so viel braucht, dann ist etwas nicht in Ordnung: Zündung, Vergasereinstellung oder ähnliches. Bei zügiger Fahrt überland mehr als 6 Liter zu verbrauchen, das dürfte kaum einem Fahrer gelingen — vorausgesetzt, daß alles in Ordnung ist, sonst gehört der Wagen zur Reparatur.

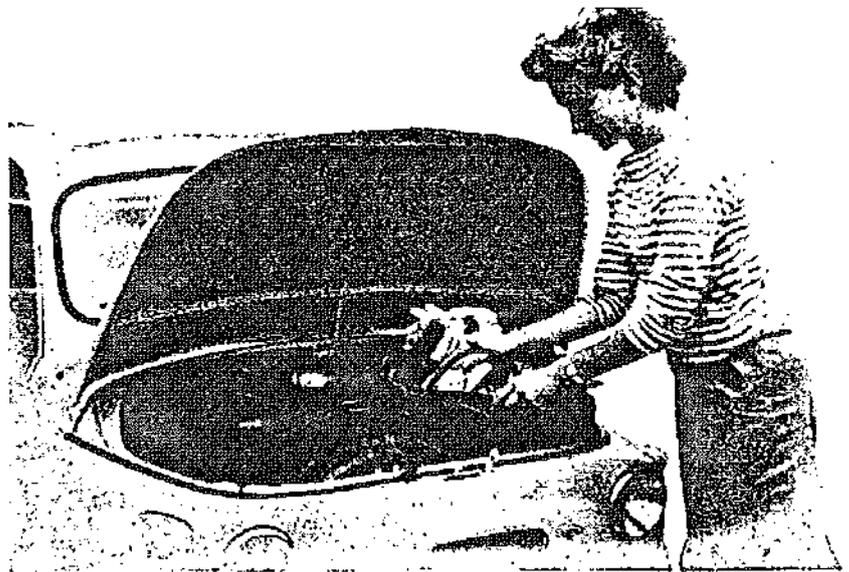
Was uns mißfiel

Schicken wir diesem Kapitel nochmals einleitend voraus, daß wir vom Steyr-Puch 500 ehr-

Das Röntgenbild enthüllt den Aufbau des Steyr-Puch 500; die Lage der einzelnen Bauelemente sind ebenso wie die Platzverhältnisse deutlich erkennbar.



Unter der Vorderhaube findet man den Benzintank, dessen Fassungsvermögen mit 24 Liter ausreichend ist. Hier ist weiters das Reserverad untergebracht und das Werkzeug. Darüber hinaus ist hier noch Platz für diverse Kleinigkeiten, für Reise- und Badeutensilien. Wichtig wird dieser Raum, wenn man zu viert auf große Fahrt geht, dann ist man für das kleinste Platzlätzchen dankbar — denn ein Dachgepäckträger ist nicht jedermanns Sache.



lich begeistert waren und sind, ja daß wir in ihm eine der besten Kleinwagen-Lösungen sehen. Aber wir sind auch objektiv genug, um gewisse Mängel, die ihm noch anhaften nicht zu sehen. Und darauf hinzuweisen, ist ja der Zweck jedes Testes.

Was mißfiel uns also am Steyr-Puch 500, zählen wir es in bunter Reihenfolge auf:

Die Seitenwindempfindlichkeit kann tatsächlich recht unangenehm werden. Wir haben hier bei Wien eine diesbezüglich ausgesprochen berühmte Strecke, die Triesterstraße von Wien bis Neunkirchen. Wir sind sie einmal bei stürmischem Westwind gefahren: die seitlichen Böen, die da hinter einzelstehenden Häusern, aus Waldschneisen, oder auch nach begegnenden Lastern hervorstoßen, versetzen den Puch 500 mit einem richtigen Ruck zur Seite. Da heißt es höllisch aufpassen, will man das Fahrzeug unbeschädigt nach Hause bringen.

Die Vorderachse benimmt sich bei normalen Geschwindigkeiten durchaus so wie sie soll. Nur bei Höchstgeschwindigkeit und darüber, also etwa dann, wenn man ein langes Autobahngefälle mit mehr als 100 km hinunterjagt, fängt sie an unruhig zu werden. Es ist noch kein Flattern, aber durchaus merkbar.

Die Karosserie-Ausführung ist der wunde Punkt des Steyr-Puch 500. Natürlich können wir jetzt noch kein endgültiges Urteil abgeben, aber wir haben so das Gefühl, als ob es die Karosserie sein wird, die als erstes Grund zur Sorge geben wird. Schon jetzt wird sie da und dort geräuschvoll. Wir wissen zudem von anderen Puch 500, bei denen von Anfang an die Türen nicht dicht waren, oder bei höheren Geschwindigkeiten zu flattern begannen. Wir möchten allerdings betonen, daß uns unser 500er in dieser Hinsicht keine Sorgen macht. Das Blech ist verdammt dünn, so hat unsere rechte Tür eine kleine Delle, nur weil wir einmal die Tür von außen zu kräftig ins Schloß drückten.

Die Türschlösser gehören in das gleiche Kapitel. Sie sind ausgesprochen primitiv, dazu aber muß man die Türen richtiggehend zuhauen, wenn die Türen geschlossen sein sollen. Das ist erstens zu nächtlicher Stunde für die Nachbarn nicht angenehm, außerdem aber wird es den

Türen und Schlössern auf die Dauer sicherlich nicht zuträglich sein.

Die Sicht nach oben ist für Fahrer, die das italienische Durchschnittsmaß überschreiten, leider nicht mehr ideal. Überschreitet gar ein Fahrer die 1,80 m, dann sieht er genau gegen die obere Kante der Windschutzscheibe, er muß also einigermaßen zusammengekrümmt sitzen. Die seitlichen Pfosten hingegen haben uns nicht wesentlich gestört, obwohl auch hier manche Fahrer klagen.

Der Rückblickspegel ist ein scharfkantiges Stück Glas, an dem sich schon mancher Fahrer Kratzer holte. Bei der derzeitigen Serie sind aber bereits Spiegel eingebaut, die jeder Kritik standhalten.

Der Tachometer zeigt verkehrt an, d. h. 0 ist rechts, 120 km/h sind links. Sicher nur eine Kleinigkeit, aber bisher hat das noch jeden gestört, der das sah.

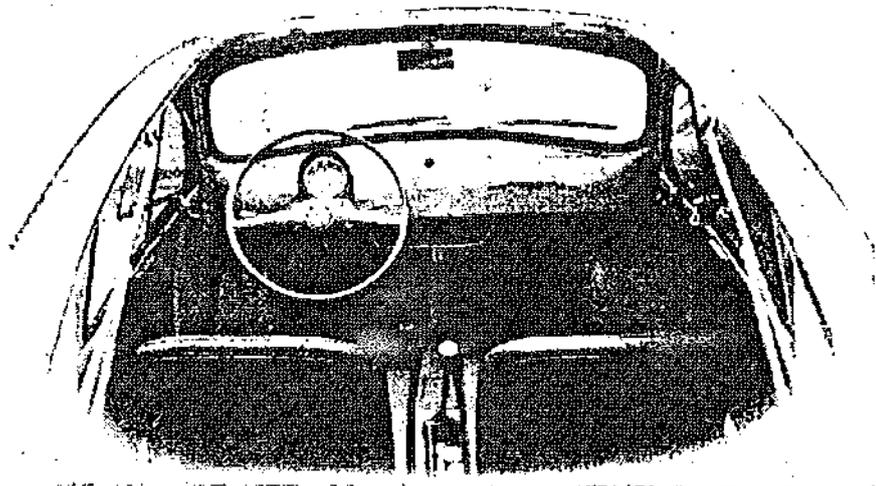
Die Hupe zeichnet sich bei Puch traditionell durch geringe Lautstärke aus, man hat diese Tradition auch beim Puch 500 hochgehalten. Wir brauchen die Hupe wirklich sehr selten, aber wenn sie einmal betätigt wird, dann soll sie ihre Funktion als Warninstrument auch erfüllen! Völlig ungeeignet ist sie Überland, etwa wenn man damit versuchen wollte, einem Laster die Überholabsicht anzuzeigen.

Der Türschlüssel ist jetzt schon so verbogen, daß wir Tag für Tag befürchten, daß er abbricht. Dabei ist das Zylinderschloß ausgesprochen leichtgängig und im Winter auch nie eingefroren. Ist denn ein massiver Schlüssel so viel teurer?

Weitere Wünsche

Es ist uns klar, daß man jeden Wagen aufputzen kann wie einen Christbaum — und trotzdem wird sich noch jemand finden, der dies oder das vermißt. Unsere Wünsche beziehen sich daher nur mit wenigen Ausnahmen auf Zubehör, denn Zubehör soll sich jeder Fahrer nach Wunsch kaufen.

Uns ist weiters klar, daß bei einem Kleinwagen der Preis die Erfüllung mancher berechtigter Wünsche verbietet. Trotzdem wollen wir hier aufzählen, was wir uns beim Puch 500 besser oder zusätzlich noch wünschen.



Ein Blick auf das Armaturenbrett des Steyr-Puch 500: alle Anzeigeleuchten sind im Zentrallinstrument zusammengefaßt, die verschiedenen Schalter für Licht, Blinker, Hupe, Lichthupe und Scheibenwischer sind an der Lenksäule angebracht, Handbremse, Choker und Schalthebel am Mitteltunnel. Die hängenden Pedale liegen einwandfrei. Deutlich erkennt man im Bild das kleine Ablegefach.

Der Motor sollte noch leiser werden. Es kann sein, daß unser Exemplar (Nummer 3 der Serie!) noch etwas aus der Art geschlagen ist, jedenfalls haben wir schon andere Puch 500 gefahren, die leiser waren. Wir wollen auch gar nicht behaupten, daß der Puch 500 unangenehm laut ist, wir kennen andere Kleinwagen, bei denen der Geräuschpegel im Inneren sicherlich viel höher liegt. Und trotzdem — er sollte noch leiser werden. Das bedarf vieler liebevoller Detailarbeit, man soll nur nicht darauf vergessen!

Kurbelfenster — das war unser zweiter Wunsch. Er ist mittlerweile schon erfüllt worden, und das freut uns.

Die Scheinwerfer geben her an Licht, was man von ihnen verlangen kann. Besseres Licht wäre nur durch eine Vergrößerung des Scheinwerfer-Durchmessers zu erzielen. Vorläufig jedenfalls haben wir den Eindruck, daß der Wagen schneller ist als sein Licht.

Die Heizung reicht auch bei strengem Frost aus, die Frontscheibe frei zu halten. Man friert nicht im Puch 500, allerdings muß man den Mantel anbehalten. Vielleicht sind wir von den überwirksamen Heizungen moderner Mittelklassewagen verwöhnt, jedenfalls würden wir uns eine noch wirksamere Heizung wünschen. **Die Sitze** sind gut, das haben wir schon erwähnt; aber etwas weicher hätten wir sie lieber.

Was ist mit den Lüftungschläuchen? Im Prospekt und im Handbuch sind sie angeführt, an unserem Wagen waren sie aber nicht vorhanden (nur die Eintritts- und Austrittsöffnungen), sie fehlen aber auch bei allen anderen Wagen, die bisher geliefert wurden. Sollen sie als ein „Extra“ werden?

Der Benzintankverschluss ist erfreulich dicht, aber so schwergängig wie bei den Puch-Motorrädern. Es gibt doch auch Tankverschlüsse, die dicht und trotzdem leichtgängig sind!

Drei Schlüssel braucht man für den Puch 500: für die Tür, die Motorhaube und für das Zündschloß. Könnte nicht wenigstens für Tür und Motorhaube ein Schlüssel genügen?

Ist es wirklich teurer, wenn die Scheibenwischer und die Blinker so ausgebildet werden, daß sie sich automatisch zurückstellen? Beim

Original-Fiat 500 ist es doch so, warum nicht beim Puch 500?

Eine Scheibenwaschanlage haben wir wirklich vermißt. Gerade Kleinwagen, bei denen Windschutzscheibe verhältnismäßig nahe der Straßenoberfläche liegen, brauchen eine Scheibenwaschanlage besonders dringend. Wir haben uns die billigste einbauen lassen, die es gibt. Sie kostet im Einzelverkauf S 85.— und versieht klaglos ihren Dienst. Wir sind überzeugt, daß sie als Erstausrüstung noch wesentlich billiger wäre. Warum also nicht?

Ein Außenrückblickspegel ist genau so wichtig. Denn erstens ist die Heckscheibe bei unserem Wagen nicht mehr durchsichtig, sondern nur mehr durchscheinend. Zweitens aber ist der Innenspiegel nutzlos, wenn hinten zwei Personen sitzen.

Auch Sonnenblenden haben wir vermißt. Der Fiat 500 hat sogar zwei Sonnenblenden, also

Unsere Messungen

Fahrzeug: Steyr-Puch 500, Baujahr 1957, Nummer 5100003, Kilometerstand: 9550 bis 9600 km.

Ort: Neunkirchner Allee.

Zeit: 31. März 1958, 9,00 bis 10,00.

Wetter: bedeckt, 5 Grad Celsius, licher Wind mit 40 km/h.

Belastung: 2 Personen (180 kg).

Alle Angaben als Mittel aus 4 Messungen in beiden Richtungen.

Beschleunigung vom Stand mit Durchschalten:

von 0 auf 40 km/h in 5,0" (I., II.); von 0 auf 60 km/h in 11,6" (I., II., III.); von 0 auf 80 km/h in 22,7" (I.—IV.).

1000 Meter in 49,4".

Höchstgeschwindigkeit: 101,1 km/h (rund 5100 U/min).

In den einzelnen Gängen: 30 — 50 — 85 km/h (rund 6200 U/min).

Verbrauch: Überland bei scharfer Fahrweise 5,9 l auf 100 km — in der Stadt je nach Verkehr bis zu 8,0 l auf 100 km — Gesamt-Testverbrauch 6,8 l auf 100 km.

für Fahrer und Beifahrer, warum hat der Puch 500 nicht wenigstens eine? Das ist doch kein überflüssiger Luxus!

Auch einen Aschenbecher wird man vergeblich suchen. Böse Zungen behaupten, das käme daher, weil im Grazer Konstruktionsbüro nur Nichtraucher saßen. Aber vielleicht entdeckt man in Graz noch das Herz für die Raucher!

... und unsere Träume

Fangen wir bescheiden an mit unseren Träumen, mit dem, was wir uns noch wünschen würden.

Eine thermostatische Regelung des Gebläses wäre hier an erster Stelle zu nennen, etwa à la VW. Das wäre vor allem für den winterlichen Stadt- und Kurzstreckenverkehr ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Denn jetzt wird der Puch 500 in der Stadt nie warm — das aber bedeutet Schwierigkeiten an jeder Kreuzung, vermehrten Gebrauch des Chokers, ungenügende Defrosterleistung usw. Ob das in absehbarer Zeit möglich sein wird?

Meine Leistung des Puch 500 waren wir mehr als zufrieden, das haben wir bereits mehrmals betont. Aber das Fahrwerk des Puch 500 ist sicherlich noch für weit höhere Leistungen gut — und es gibt doch eine Unzahl von Fahrern, die vom Motorrad her kommen — und die damit Wert auf eine noch bessere Beschleunigung, auf eine etwas höhere Spitze legen würden.

Der Steyr-Puch 500 soll so bleiben wie er ist, seine Leistung wird für 80 Prozent der Käufer ausreichend sein. Aber wir sind überzeugt davon, daß die restlichen 20 Prozent gerne noch einen Tausender zulegen würden, die geringfügig höhere Haftpflicht-Prämie in Kauf nehmen, ja auch beim Verbrauch dem Wagen gerne einen Liter mehr gönnen würden — wenn es eine Ausführung mit 20 PS gäbe!

Wann kommt also die Tourensport-Ausführung, der Steyr-Puch 500 TS mit 20-PS-Motor?

In Italien gibt es unzählige Varianten des Themas „Fiat 500“; bekannte und unbekannt Karosseure haben sich auf diesen Wagen gestürzt und daraus zum Teil ganz entzückende Fahrzeuge gemacht. Gibt es eigentlich keinen Karosseur in Österreich, der nicht nur Geschmack, sondern auch das Herz hat, für den Puch 500 eine Sonderkarosserie zu schneiden, für Leute, die sich etwas besonderes auch etwas kosten lassen wollen? Ein entzückendes zweisitziges Coupé mit dem 20-PS-Motor — dafür gibt es doch sicherlich auch in Österreich Interessenten?

Die Messungen

Die Meßergebnisse haben wir in einer Tabelle zusammengefaßt, sie bedürfen aber noch eines Kommentars. Zunächst einmal: die Meßbedingungen waren alles andere als ideal. Wer die Neunkirchner Allee kennt, wird uns gerne bestätigen, daß sie einerseits schon ziemlich wellig ist, andererseits wirkte sich der starke Seitenwind besonders nachteilig aus. Zum dritten aber war der Verkehr leider ziemlich stark, so daß dem Anlauf (bei der Messung der Spitzengeschwindigkeit) Grenzen gesetzt waren.

AUTOKREDITSTELLE

des Gewerbeförderungs-Institutes
DER STADT WIEN
Gesellschaft m. b. H.



Zentrale:

Wien I, Operngasse 6

Telephon 53 56 46

Repräsentanzen:

Bregenz, Kaiserstraße 27, Tel. 29 39

Eisenstadt, Permayerstraße 14, Tel. 330

Graz, Hans-Sachs-Gasse 5, Tel. 8 81 28

Innsbruck, Sparkassendurchgang 2,
Telephon 56 98

Klagenfurt, Paradeiserg. 9, Telephon 31 35

Linz, Südtiroler Str. 33, Telephon 27 2 32

Salzburg, Schwarzstraße 21, Tel. 33 30

St. Pölten, Rennbahnstr. 20—22, Tel. 3006

Steyr, Grünmarkt 24, Telephon 29 31

Ankaufskredite für Kraftfahrzeuge u.

Maschinen aller Art

Trotzdem kamen wir zu erstaunlich guten Werten, zu Werten aber, von denen wir behaupten können, sie jederzeit und unter allen Umständen etwaigen Zweifeln vorzuzufahren — und das ist vielleicht mehr wert, als irgendwelche Meßergebnisse, die nur unter den günstigsten Bedingungen erreichbar sind. Spitzengeschwindigkeit und vor allem die Beschleunigungszeiten unterstreichen aber eindeutig alles, was wir weiter oben über die erzielbaren Fahrleistungen gesagt haben. Mehr kann man füglich von einem Kleinwagen dieser Größenordnung nicht erwarten.

Zusammengefaßt

in wenigen Worten unsere Beurteilung des Steyr-Puch 500: ein quicklebender Kleinwagen, mit dem man dank seiner ausgezeichneten Straßenlage Fahrleistungen erreichen kann, die denen von Wagen der unteren Mittelklasse in nichts nachstehen. Ein Motor, der unerhört elastisch, dabei aber drehzahlfreudig in unwahrscheinlichem Ausmaße und seiner ganzen Konzeption nach auch für lange Lebensdauer gut ist. Die Karosserie ist als die kleinste Lösung des Problems, vier Erwachsene unterzubringen, anzusprechen, sie ist sicherlich sehr gefällig, kleinere Mängel werden wohl im Laufe der Serie noch abgestellt werden.

Eine gelungene Lösung des Kleinwagenproblems.

Hans Stadlinger

Der schnelle Steyr-Puch 650

Rallye-Modell TR für den Sportfahrer im Handel erhältlich

Seit einer Reihe von Jahren hat Österreich einen Personwagen eigener Produktion. Bei Steyr-Daimler-Puch in Graz hatte man seinerzeit begonnen, den Steyr-Puch 500, Mod. Fiat, zu bauen. Jedermann weiß, daß es sich hier um ein Auto handelt, welches in der Karosserie des Fiat 500 ein Motor- und Hinterachsaggregat von Puch verwendet. Aus dem 500-ccm-Boxarmotor entwickelte man bald die 643-ccm-Maschine für den Hefflinger. Zu Beginn des Jahres 1932 hat man daran gegangen, diesen Motor auch in den Personwagen einzubauen.

Doch die Techniker in Graz gaben sich damit nicht zufrieden. Es dauerte nicht lange, und bei motorsportlichen Veranstaltungen tauchten Puch-Wagen auf, die wesentlich schneller waren, als man dies für möglich gehalten hatte. Man erzählte sich Wunderdinge von Doppelvergasern und ähnlichen leistungssteigernden Hilfsmitteln. Die aktiven Sportfahrer trugen ebenfalls ihren Teil dazu bei, den schnellen Puch noch mehr mit einem Mantel des Geheimnisses zu umhüllen.

Nunmehr jedoch tritt die Steyr-Daimler-Puch AG mit ihren Rallye-Wagen ganz offiziell an die Öffentlichkeit. In Graz wurde vor wenigen Tagen der Typ Steyr-Puch 650 TR vorgestellt. Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, daß schon seit längerer Zeit eine beträchtliche Anzahl solcher Wagen an Polizei, Gendarmerie und andere Behörden geliefert worden ist. Darüber hinaus hat das Werk auch eine größere Menge von Umbausätzen an Sportfahrer verkauft, die damit ihre normalen 650er-Puch „frisieren“ haben.

Unterschiede im Verborgenen

Wodurch unterscheidet sich nun der 650 TR vom 650 T? Nun, äußerlich gleichen sich die beiden Wagen wie ein Ei dem anderen. Sogar wenn man die Motorhaube öffnet, kann man noch nicht sehr viel feststellen. Man muß, wenn man der Sache auf den Grund gehen will, den Motor wirklich zerlegt vor sich auf der Werkbank sehen. Dann allerdings ist man überrascht, welche geringfügige Änderungen ausgereicht haben, um einen Teil der Pferde loszulassen, die in diesem Motor immer schon geschlummert haben.

Das große Leistungspotential der Puch-Maschine ist vor allem dadurch gegeben, daß schon bei der Grundkonstruktion auf eine sehr sorgfältige Ausbildung der Verbrennungsräume und der Gasführungskanäle in den Zylinderköpfen geachtet worden ist. Darüber hinaus jedoch sind die mechanischen Teile des 650er-Motors, insbesondere der Kurbeltrieb, im Hinblick auf die Verwendung des Aggregats im Hefflinger wesentlich robuster dimensioniert worden, als dies sonst bei einem Personwagenmotor üblich ist.

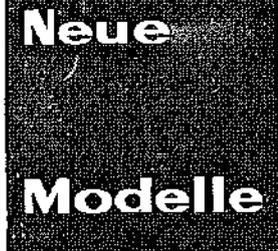
Der normale 650 T besitzt einen einfachen Vergaser des Typs

Weber 32 ICS. Seit einigen Monaten wird in der Serie auch ein im Prinzip gleicher Vergaser des Typs Solex 40 PDSI verwendet, der trotz dem größeren Durchlaß keine höhere Motorleistung ergibt. Die Maximalleistung des 650 T beträgt 18,8 DIN-PS bei 2800 U/min.

Mit Doppelluftstromvergaser

Der 650 TR weist einen Koppelvergaser zentriert 27 NUR auf. Für jeden der beiden Zylinder ist also eine eigene Mischkammer vorhanden. Dieser Vergaser sitzt auf einem Ansaugrohr mit größerem Querschnitt. Auch hier erfolgt eine Gemischvorwärmung mit Hilfe der Auspuffgase.

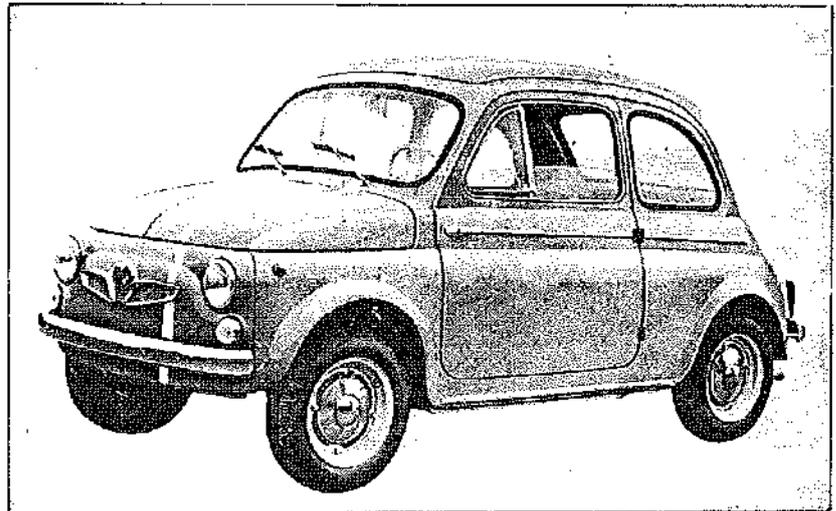
Im Zylinderkopf sind die Ventile größer geworden. Die Einlassventile messen 33 mm im Durchmesser (statt 30 mm beim 650 T), die Auspuffventile 34 mm statt



32 mm. Zum Schließen der Ventile dienen doppelte Federn. Auch an den Steuerstellen wurden einige Mindererleichterungen vorgenommen, um das Erreichen höherer Drehzahlen zu ermöglichen.

Der 650 T hat 80 mm Bohrung und 81 mm Hub, was bei ein Hubverhältnis von 64:80 resultiert. Für das Modell TR werden Zylinder und Kolben vom größtmöglichen Übermaß verwendet. Der TR hat also 81 mm Bohrung, was mit dem gleichgebliebenen Hub von 84 mm ein Hubverhältnis von 60:84 ergibt. Das Verdichtungsverhältnis wurde von 7,2:1 auf 8,8:1 erhöht.

Am Motor des TR ändert man weitestens eine zusätzliche Befestigung des Kurbelgehäuses in Form einer Schlauchverbindung zwischen den beiden Zylinderkopfdeckeln einerseits und dem Pleinrillstruten andererseits. Im Getriebe liegen die einzelnen Gänge etwas näher beieinander als beim Modell des T. Für spezielle Zwecke sind darüber hinaus auch noch andere Abstrichvarianten



EINEN FARBIGEN LÄNGSTREIFEN trägt der 650 TR auf diesem Bild als einziges äußeres Unterscheidungsmerkmal zum Normalmodell. Mit seiner Leistung von 27 PS stellt das Rallye-Modell von Puch eine sehr gute Basis für ein auch international konkurrenzfähiges Sportgerät dar.

herföhrbar. Am Fahrwerk des Wagens ändert man verstellbare Achsenwinkel, ein Unterscheidungsmerkmal außer dem Motorgetriebeblock, verstellbare Stoßdämpfer sowie Bremsscheiben mit Spezialbelägen.

In dieser Ausführung bietet der 650 TR eine Höchstleistung von 27 DIN-PS bei 6000 U/min. Bezüglich seiner Unanfälligkeit gegen Störungen und seiner Lebensdauer entspricht der TR voll und ganz dem Modell T. Sein Benzinverbrauch — gemessen bei konstanten Geschwindigkeiten — dürfte vielleicht noch etwas unter den Werten für den T liegen.

Die Höchstgeschwindigkeit, die der serienmäßige TR erzielen kann, beträgt rund 120 km/h. Bei der Beschleunigung vom Stand kann man — laut Werksangabe — 80 km/h in 14 Sekunden erreichen. Für den Kilometer mit stehendem Start werden 40 Sekunden benötigt. Der Verkaufspreis für den Steyr-Puch 650 TR — der übrigens im Handel bereits erhältlich ist — beträgt 31.950 Schilling. Das Modell 650 T, das 28.280 Schilling kostet, bleibt selbstverständlich auch weiterhin unverändert bestehen.

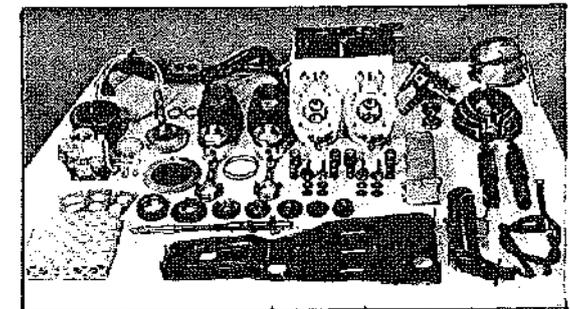
Ein erstes Auskosten...

Anlässlich eines Besuchs im Puch-Werk in Graz konnte „Auto-Touring“ eine leider nur sehr kurze Probefahrt mit dem 650 TR unternehmen. Es erwies sich schon bei dieser Gelegenheit, daß es sich hier um einen Kleinwagen mit ganz überraschend hohen Fahrleistungen handelt. Trotz dem außergewöhnlich guten Beschleunigungsvermögen des Wagens ist es jedoch auch anstandslos möglich, im Bummeltempo zu fahren und den Motor in den oberen Gängen bei niedriger Drehzahl zu

„schlindern“ — eine Eigenschaft, die insbesondere für den Stadtverkehr von unschätzbarem Vorteil ist.

Mit dem Modell TR sind die Gräzer Techniker aber noch nicht am Ende ihrer Weisheit angelangt. Die für die Ausstattung motorsportlicher Konkurrenzen maßgeblichen internationalen Bestimmungen erlauben es, aus einem serienmäßigen Auto durch in ihrem Umfang genau festgelegte Modifikationen höhere

Leistungen herauszubekommen. Dem „Auto-Touring“ stand auch ein solcher für den Einsatz in Rallye-Wettbewerben präparierter Wagen für eine ganz kurze Fährleistung zur Verfügung. Was dieses Auto im Vergleich zur Serienausführung leistet, läßt sich exakt nur beurteilen, wenn exakte Messwerte vorliegen. Geschwindigkeits- oder Beschleunigungsmessungen bestanden jedoch keine Möglichkeit.



AUSZEBEITET wurden hier die „Innereien“ des schnellen Puch. Als Umbausatz kostet sie insgesamt 10.280 Schilling. Die Preisdifferenz zwischen 650 T und 650 TR hingegen beträgt nur 3670 Schilling.

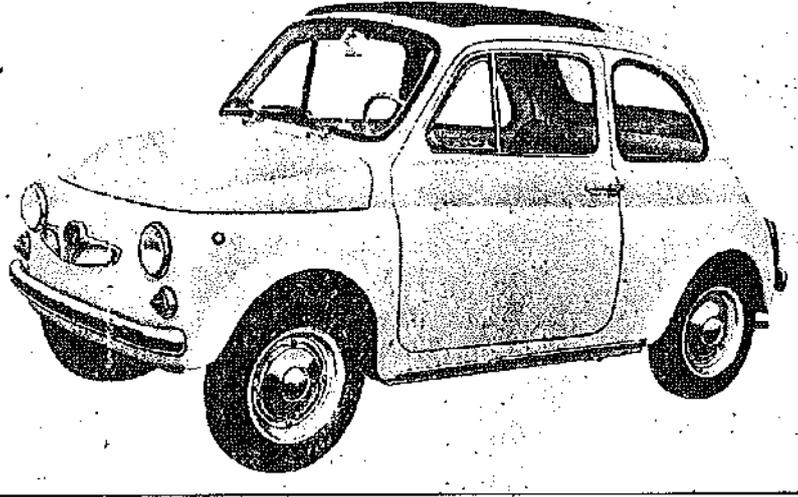
Schon rein gefühlsmäßig jedoch ist der Unterschied zum Serien-TR

eines derart frisierten Motors im sportlichen Wettbewerb bedingt überdies auch eine Anzahl von Modifikationen am Fahrgestell des Wagens. Zweifelsohne jedoch sieht dem Sportfahrer mit dem Steyr-Puch 650 TR in modifizierter Form ein überaus konkurrenzfähiges Sportgerät mit sehr guten Erfolgsaussichten zur Verfügung.

Johannes Czernin

Steyr-Puch 650 TR

Von ARBÖ-Tester Erwin Foehst



Enthauschle Gesichter im Familienkreis, als der kleine rote Puch vor der Haustür stand. Nasenrumpfen meiner zehnjährigen Tochter, die sich die bläuliche Bemerkung „Das Auto schaut ja aus wie ein Feuerwagen“ nicht verkneifen konnte. Verständnisloses Kopfschütteln in meinem Autofahrerbekanntnis. Und mitleidiges Grinsen aus diesen protzigen Autos, wenn ich den kleinen Puch an Kreuzungen daneben stellte. Das Grinsen verging ihnen jedoch, als bei Grün der knallrote Puch mit aufheulendem Motor an ihnen vorbeizog und den nun verdutzten Gesichtern den Auspuff zeigte. Bei Ampelstarts und im lässig dahinschleichenden Stadtverkehr spielt der Steyr-Puch 650 TR „Europa“, wie sein voller Name lautet, seine Qualitäten aus. Und in noch so verstellten Straßen entdecken wir immer eine kleine Lücke, bei der man mit anderen Wagen gar nicht ausparken könnte. Bei Überlandfahrten allerdings entpuppt sich der Puch 650 TR als ein Fahrzeug für harte Männer. Die Federung ist sportlich-hart ausgelegt, der Motorform, sofern man den 30 Pferden die Zügel schließen läßt, infernalis, während man gute Nerven und eine ruhige Hand benötigt, um das Kraftpaket bei 130 km/h selbst bei leichtem Seitenwind auf der Straße zu halten. Wie der Fahrer hart im nehmen sein muß, so ist es auch der 650 TR. Wir jagten ihn über Autobahnen, bestaunten ihn über Sandstraßen und Gebirgspfade, quälten ihn über extrem steile Pflöhen, ja wir fuhren ihn auf Karrenwegen, wo andere Autos Hangel aufbauen müßten. Wir prüften den kleinen roten Teufel auf Herz und Niere und kamen zu folgenden Fazit: Ein kleiner, äußerst temperamentsvoller Wagen — als Zweitwagen eine ideale Lösung —, der jungen Leuten mit dünner Brieftasche die Voraussetzungen schafft, sich mit Erfolg am Motorsport zu beteiligen.

Nicht sichtbar ist eine wesentliche Änderung an der Karosserie; Seitenblech und besonders verstellbare Innenseite, die das gesamte

Karosserie eine wesentliche größere Stahlteil verleiht — nicht sichtbar, aber sehr wertvoll, sollte man wirklich einmal eine Roadster fabrizieren.

Preis ihn auch für schnelle Brieftaschen erschwinglich macht.

Die wichtigsten Abmessungen: Radstand 1640, Spurbreite 1300/1330/2340, Zwiß 1220, Höhe 1370 mm, Kleinstwert Wendekreis 8,5 m, Leertgewicht (Fahrer) 500 kg, Normverbrauch 5,5 Liter/100 km.

Testwagen Steyr-Puch 650 TR Europa, Kennzeichen W 512558, April 1967.

TACHOMETRADBEWICHUNG

Anzeige	effektiv
60	40 km/h
80	58 km/h
100	78 km/h
120	97 km/h
	115 km/h

GESCHWINDIGKEIT IN DEN GÄNGEN

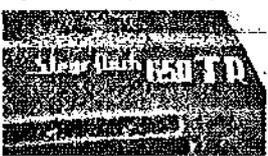
1. Gang	..... bis 49 km/h
2. Gang	..... ab 18 bis 84 km/h
3. Gang	..... ab 33 bis 110 km/h
4. Gang	..... ab 48 bis 128 km/h

(Die Höchstgeschwindigkeit in den unteren beiden Gängen entspricht einer Drehzahl von rund 7000 U/min, während der 4. Gang bei 6000 U/min dreht.)

VERBRAUCH

Superbenzin	Liter
Autobahn, Schnitt 120 km/h	..... 5,9
Landstraße, Schnitt 70 km/h	..... 7,2
Landstraße, Schnitt 50 km/h	..... 8,7
Kurzstreckenverkehr	..... 8,7
Verbrauch	..... 8,9
DIN-Normverbrauch	..... 5,5

Der Autobau im Rahmen der Steyr-Daimler-Puch AG blüht auf eine lange Tradition zurück. Schon um die Jahrtausendwende und in der Zwischenkriegszeit besaßen die Steyr-Automobile einen guten Ruf. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der PKW-Bau bei der Steyr-Daimler-Puch AG zunächst nicht wieder aufgenommen, sondern mit Fiat-Turbinen als Assembling-Vertrag abgeschlossen. Aus diesem Assembling aber entwickelte sich seit 1957 wieder eine eigene PKW-Fertigung im Werk Graz; seither werden hier die bekannten Kleinwagen Steyr-Puch 500 D, 650 TR und 700 C gefertigt sowie die Geländewagen, der Steyr-Puch Häfflinger.



Das Emblem am Heck

springlich nur als schnellere Variante des Steyr-Puch 650 T für die Polizei und Gendarmerie gebaut, aber bald auch von Sportfahrern entdeckt wurde und dann in kurzer Zeit eine Reihe aufsehenerregender Erfolge bei schwersten internationalen Rallyes erzielte. Der TR wird nun bereits seit Jahren als eigenes Modell gefertigt und wird jetzt auch — in seiner neuesten Version als Steyr-Puch 650 TR Europa — in einige europäische Staaten exportiert.

Wie alle Steyr-Puch-Wagen basiert der TR auf dem Fiat 500, wobei diese nahe Verwandtschaft vor allem durch die nahezu gleiche Karosserie und Innenausstattung dokumentiert wird. Hingegen sind Motor, Kraftübertragung, Antrieb und fast das gesamte Fahrwerk Eigenkonstruktionen von Puch.

Vor allem der Motor ist es, der dank seiner besonderen Leistungsfähigkeit den Steyr-Puch TR auch außerhalb Österreichs gemacht hat. Es handelt sich dabei um einen gebäudegekühlten Zweizylinder-Vierakt-Boxermotor im Heck des Fahrzeuges, der bei einer Bohrung von 81 mm und einem Hub von 61 mm einen Gesamthubraum von 600 ccm aufweist. Bei einer Verdichtung von 8,8:1 leistet der Motor serienmäßig 30 PS bei 5500 U/min und erreicht sein maximales Drehmoment von 9,5 max bei 3500 U/min.

Die Karosserie zeigt die wesentlichsten Änderungen. Man folgt hier dem Beispiel des Fiat 500 und stattdessen mehr als Wagen der Reihe 500/D/650 TR mit vorne angeschlagenen Türen aus. Man erzielte damit eine wichtige Forderung — der Verkehrssicherheit: Türen, die auch bei geringem Zusammenstoß nicht vom Fahrgast abgerissen werden können. Gleichzeitig aber hat man nun Sicherheitslöscher mit derartiger Sicherheit, Türgriffe mit Speerknopf und Sicherungsrast eingebaut, wobei beide Türen von außen verriegelbar sind.

Weitere Änderungen der Karosserie: die Windschutzscheibe wurde weiter nach oben ins Dach gezogen und auch verbreitert — das verbesserte die Sicht vor allem nach oben auf hochgelegene Verkehrspole. Man verwendete schließlich nunmehr die gesamte Dachpartie des Original-Fiat 500 — und

Friserkrufen mit 40 bis 55 PS Leistung sind für Rennzwecke erhältlich.

An Motordetails seien erwähnt: Leichtmetall-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Verbrennungsraum, eingeschraubte Stahl-Ventiltriebarme, schrägflächige Ventile mit verbromten Ventilschäften, Auspuffventil am Sitz gepanzert, Nockenwelle unter der Kurbelwelle (Zahradanttrieb), Ventilführung über Ventilscheibe, Stoßstangen und Schwingebebel, Gerchmiedete Kurbelwelle dreifach auf Dreifachlagern gelagert, Sonderguss-Leichtmetallkolben mit zwei Kompressionsringen und einem Glabstreibring, Miteronische Ventiltrommel, Nockenmechanismus, Doppelvergaser, abgestimmte Auspuffanlage.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Einscheiben-Trockenkupplung zu einem Vierganggetriebe mit Rückwärtsgang. Die in den oberen drei Gängen synchronisiert ist und mit einer handlichen Knuppelschaltung betätigt wird. Selbstverständlich sind — den sportlichen Einsatzmöglichkeiten entsprechend — mehrere Getriebevarianten lieferbar, so für den ersten und zweiten, für die dritten, vierten und fünften Gang je fünf und für den Rückwärtsgang wieder drei Varianten. Auch für die Hinterrachsübersetzung sind drei Varianten lieferbar.

Kraftpaket

An Fahrwerksdetails seien noch die vordere Einzelradaufhängung mit oberer Dreieckquerlenker erwähnt, die vordere Pendelachsen sind als hohle Halbschalen ausgeführt, die sich im Triebgehäuse beidseitig der Achswelle mittels Kunststoffbüchsen gelagert sind. Die Abfederung besorgen hier Scheibenfedern mit innenliegender Progressivcharakteristik. Die vordere hydraulische Stoßdämpfer vorhanden. Drei Stabilisierungsstäbe sorgen im Zusammenhang mit dem negativen Sturz der Hinterräder für die ausnehmend guten Fahreigenschaften des Wagens. Selbst bei extrem schneller Kurvenfahrt ist der TR 650 nicht aus der Spur zu bringen. Um den Wagen jedoch in Grenzwerten bewegen zu können, ist sehr viel Feingühl und Gewöhnung notwendig. Und nicht selten sieht man bei Rallyes oder Bergprüfungen Anfänger oder unkonturierte Fahrer mit ihrem Puch auf zwei Rädern fahren oder gar umkippen. In solche Grenzwerte kamen wir trotz eines halbveränderten Kreislaufes auf dem Reifenprüfgelände in Kettingbrunn nie. Eines ist jedoch sicher: Um wirklich optimal schnell zu fahren, muß man einen sauberen und sehr exakten Fahrstil beherrschen.

kann dadurch auch in Österreich den Wagen mit dem beliebten Klappschlüssel anhängen, das einen Zentralverriegelung aufweist. Allerdings ist damit die für die bisherigen Puch-Wagen charakteristische Querschralle am hinteren Dachende verschwunden.

An Details fällt weiter auf, daß die Zielscheiben an der vorderen Koffertabau, den Türen und Seitenwänden verschwunden sind, daß vorne und an der Seite neue Blinkleuchten mit gelbem Glas Verwendung finden und daß vor allem die hintere Leuchteinheit mit Decklicht, Stopplicht und Blinker neu gestaltet wurde. Im Inneren ist schließlich die verbesserte Polsterung der Unterseite des Armaturenbrettes, ein abgedunkeltes Ablagefach sowie die geändert Form des Licht- und des Blinkerhebels an der Lenksäule zu bemerken.

Der Fahrkomfort in dem kleinen Wägelchen ist sportlich hart. Bei williger Fahrbahn treten kurze Nick-schwängungen auf, die jedoch kaum stören. Von der akustischen Seite ist der TR 650 jedoch eines der lautesten Fahrzeuge, die wir in der letzten Zeit fuhren. Keine erfordert auch seine Seitenwindempfindlichkeit. Bei böigen Winden muß man das Tempo sehr stark drosseln, um halbwegs in der Spur zu bleiben.

Beim vollen Beschleunigen setzt sich das Ansauggeräusch nachhallig in dem ohnehin nicht leisen Wagen durch. Die Motor dieses nur 600 kg schweren Wagens können sich jedoch sehr lassen:

0 bis 60 km/h	..... 8,8 sek
0 bis 80 km/h	..... 11,3 sek
0 bis 100 km/h	..... 16,6 sek
0 bis 120 km/h	..... 23,1 sek
100 m stehend	..... 39,4 sek

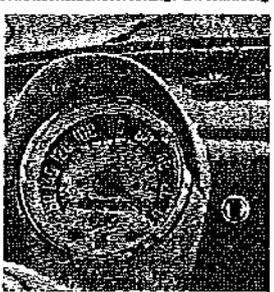
Zum Vergleich Beschleunigungswerte anderer Fahrzeuge:

0 bis 100 km/h	..... 27,1 sek
Morris 650	..... 25,5 sek
Fiat 550	..... 25,0 sek
VW 1300	..... 20,0 sek
Renault R 10	..... 19,1 sek
Ford Cortina 1024	..... 17,5 sek
VW 1600 TR	..... 21,2 sek
Opel Rekord 1700	..... 21,1 sek

Wie man sieht, befindet sich der kleine rote Teufel in einer illustren Gesellschaft. Und unzähligen, weitaus stärkeren Wagen zeigt er den Auspuff.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von gestoppten 128,8 km/h erreicht er mit der normalen Übersetzung einen ansehnlichen Wert. Wer noch schneller fahren will, kann anders Übersetzung wählen, die bis auf rund 150 km/h hinaufgeht.

Die Innenausstattung des Wagens ist zwar nicht luxuriös, aber reichhaltig, gelällig und praktisch. Hier einige Details: voll versenkbar Kurbellensler und seitliche Schwenkfenster vorne, wirksame Erfrischungszug und Windschutzscheibendeckung. Zweckmäßig



Tachometer bis 160 km/h

gestaltete, bequeme Vorder- und vordere, Liegestütze gegen Aufprall. Hintere Sitzbank für zwei Erwachsene.

Erstaunlich ist, daß diese hochtourige Maschine, die dreht anstandslos bis 6000 U/min, ohne mit den Ventilen gegen diese Drehzahl zu protestieren, im Leerlauf völlig ruhig und vibrationsfrei läuft. Auch besitzt der Motor im unteren Drehzahlbereich genügend Kraft, um den TR 650 auch schallfroh fahren zu können. Selbstverständlich, daß sich der Motor nur mit Superbenzin zufriedenstellt. Erfreulich auch sein geringer Durst bei wirklichen Vollgasfahrten. 10 Liter ist schon das Maximum und nur bei wirklich schlechten Straßen und Witterungsbedingungen zu erreichen. Im Durchschnitt fließen 8 bis 9 Liter bei sportlicher Fahrweise durch die Düsen des Doppelvergasers. Der 24-Liter-Tank im Bug ist für den TR 650 etwas zu klein. Zumal 30 Liter sollte man schon unterbringen.

Harte Kritik erfordert die Zusammenballung von Tank und elektrischer

Chrysler-Turbine ist reif fürs Museum

Mit großem finanziellen Aufwand baute Chrysler vor Jahren Gasturbinen für Personenzwecke. Zu allen Autos wurden einige Exemplare in Chartermaschinen gefertigt. Motorjournalisten führen Chrysler-Turbinautos auf Rennpisten und — während des Turiner Salons — im Stadtverkehr. Nun aber gibt die Turbine auf Chrysler ließ alle Gasturbine bis auf vier ver-schroteten. Generaldirektor Lynn

Townsend erklärte dazu: „Selbstverständlich werden wir unsere Versuche mit den vier verbliebenen Gasturbinen weiterführen.“ Während er dies sagte, wanderten zwei der verbliebenen vier Exemplare in das Chrysler-Museum. Die Intensität der Entwicklung scheint demnach stark nachgelassen zu haben. Chrysler glaubt wohl selbst nicht mehr an die Zukunft der Turbine in Personenzwecken.

Geld

* für Sie persönlich

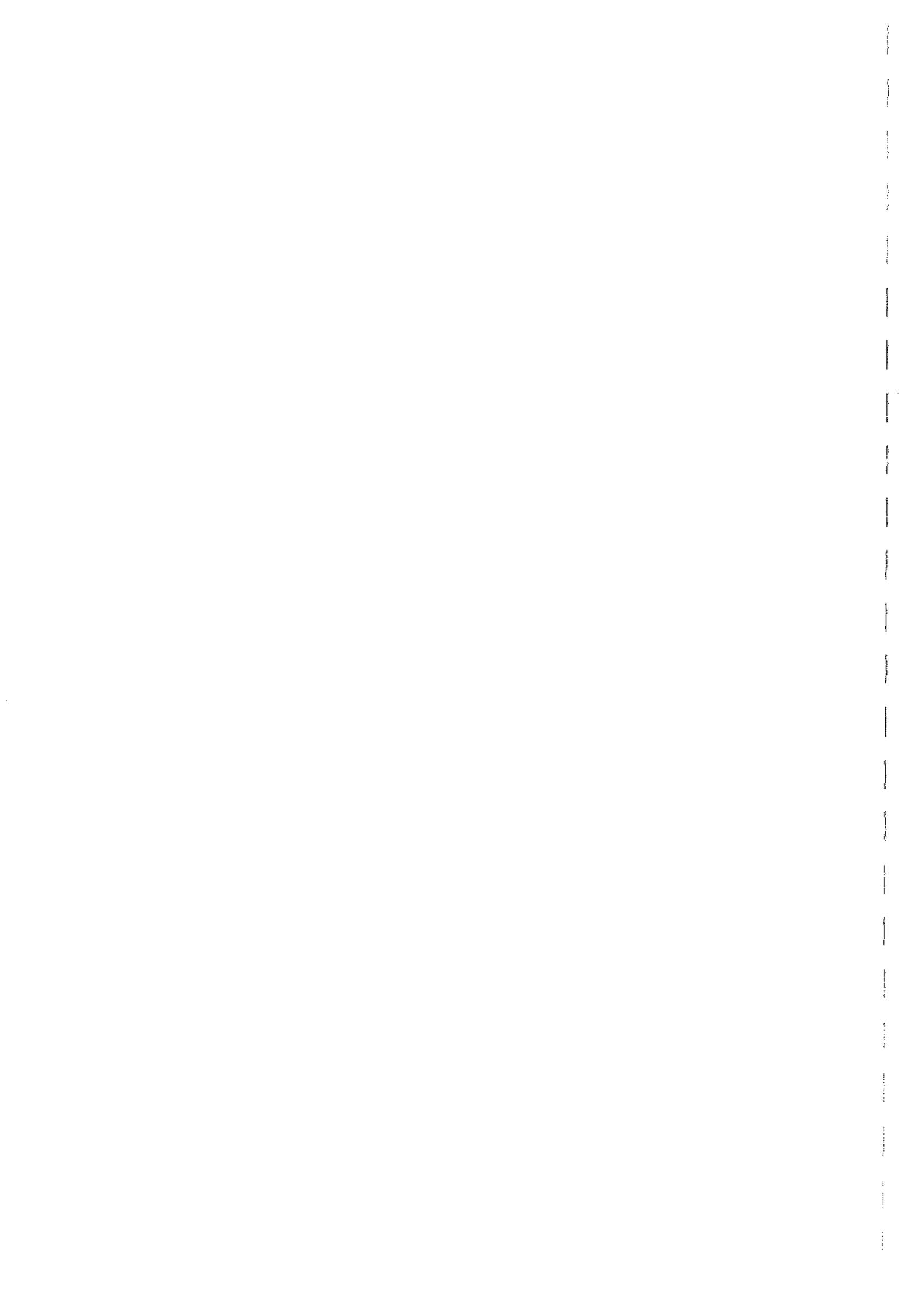
↓

Autofina

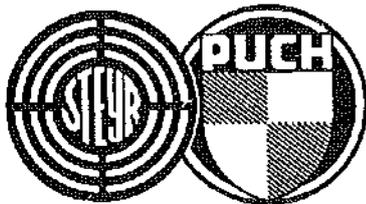
Teilzahlungsbank

Autofina Barkredit — modernes persönliches Darlehen einer erfahrenen Spezialbank. Bargeld für Anschaffungen und Dienstleistungen. Besuchen Sie uns oder verlangen Sie mit Postkarte „Antrag für Barkredit“.

Autofina, Wien 1, Körntnering 8, Annahmestellen in allen Bundesländern



Steyr Puch 650 TR II

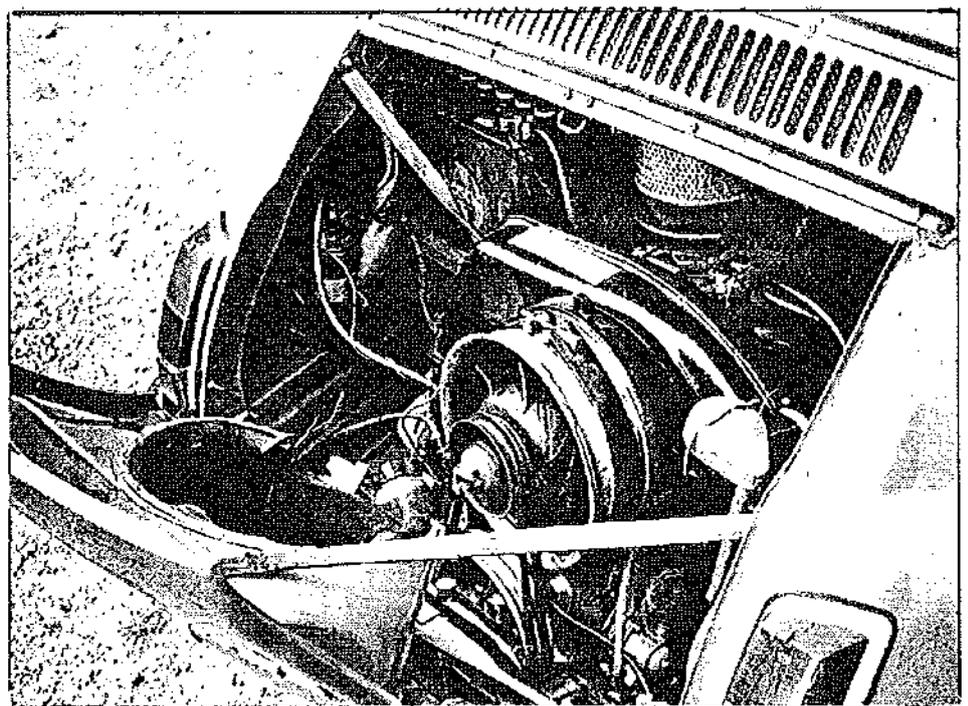


Ausgerechnet das kleinste produzierte Auto hat die österreichische Firmengruppe Steyr-Dalmier-Puch weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannt gemacht. Auf dem Personenwagensektor beschränkt sich die Firma ansonsten auf Lizenzbauten von Fiat-Typen, nur den Fiat 500 wollten die Österreicher nicht unverändert übernehmen. Ein hinterer Dachwulst schuf den Passagieren auf den Hintersitzen mehr Kopffreiheit und zeichnete das Wägelchen als Steyr-Puch aus. Inzwischen ist aber diese Eigenwilligkeit wieder fortgefallen, und der Österreicher präsentiert sich ganz wie ein Fiat 500. Doch wer den 650 TR dem Fiat 500 gleichsetzt, kann mitunter böse Überraschungen erleben. Unter der hinteren Motorhaube nämlich werkelt nicht der italienische Zweizylinder-Twin, sondern ein Boxermotor mit genau 660 ccm. Dieser Boxermotor ist eine Eigenkonstruktion von Steyr-Puch und der eigentliche Grund, warum sich „rallye + racing“ überhaupt mit dem Kleinwagen beschäftigt.

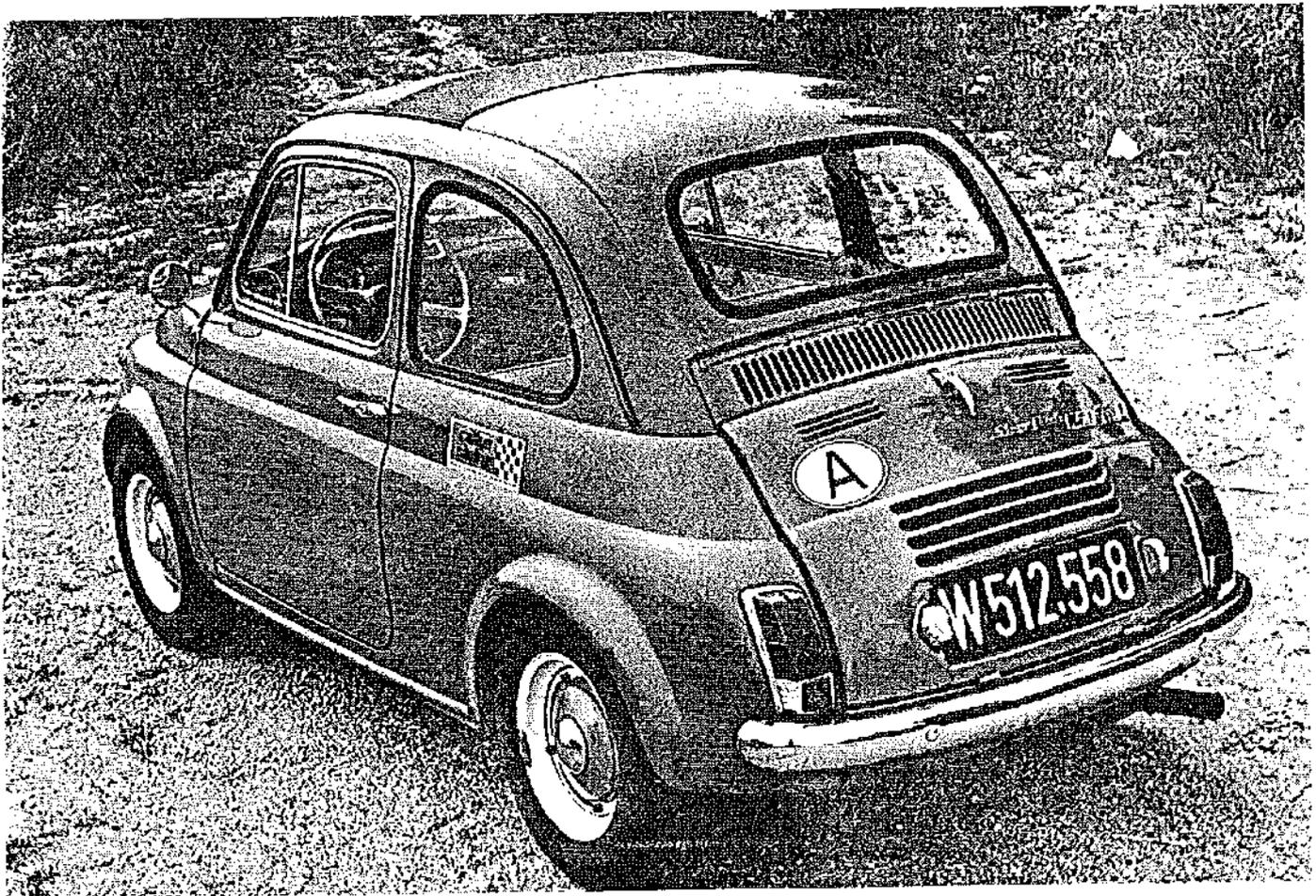
Der Boxermotor ist luftgekühlt, besitzt hängende Ventile, die aber von ganz unten über lange Stößelstangen von der unter der Kurbelwelle liegenden Nockenwelle betätigt werden. Gespeist wird der Motor durch einen Doppelfallstrom-Vergaser Zenith 32 NDIX, von dem aus das Gemisch in nicht gerade kurzen Rohrbögen zu den Zylindern geleitet wird. Diese Daten und die seltenmäßige Motorleistung von 27 PS sind wahrhaftig nicht aufregend, sondern eher alltäglich. Um so verblüffender sind die Reserven, die in diesem Aggregat stecken. Im ganz scharfen Renntrimm geben die Motoren nämlich um die 58 PS ab, wobei dann die Höchstdrehzahl um 8000 Touren liegt. Wenn es nicht ganz so heiß sein soll, kann man sich „schon“ mit dem 650 TR II begnügen, der 40 PS auf die Kupplung bringt. Um von den serienmäßigen 27 des TR auf die 40 PS zu

kommen, werden unter anderem die Ansaugkanäle bearbeitet, größere Lufttrichter im Vergaser verwendet, die Einlaßventile zur Gewichtserleichterung hohtgebohrt, natrilmgefüllte Auslaßventile eingesetzt, die Verdichtung auf 10,5:1 angehoben, die Schwungmasse abgedreht und eine scharfe Nockenwelle eingebaut.

Der Erfolg rechtfertigt den Aufwand, denn der Motor des TR II ist ein gesundes Exemplar mit wenig Hochleistungsallüren, die man einem Motor mit knapp über 60 PS/ heute auch nicht mehr zugestehen darf. Zwischen 5800 und 6000 U/min wird die Höchstleistung gemessen, doch auch darüber fällt die Leistung nur langsam ab, so daß beim sportlichen Fahren die Ausnutzung der offiziellen Drehzahlengrenze von 7000 Touren noch Vorteile bringt. Als Dauerdrehzahl können ohne Sorge bis zu 6000 U/min gefahren werden, denn ein sehr wirksamer Ölkühler im Kühlluftstrom läßt auch an warmen Tagen die Öltemperatur nicht über 110° steigen. Bei dieser Drehzahl schnurrt der Motor ohne jede Anstrengung dahin, und die Geschwindigkeit von 122 km/h garantiert schon Erstaunen und Anfeuerung aus anderen Autos. Der Aufenthalt im oberen Drehzahlenbereich war bei dem Testwagen allerdings auch öfter geboten, weil der Motor unter 3000 U/min nur widerwillig Gas annahm und bis fast 5000 U/min schon mit Halbgas klingelte. Die fehlende Elastizität kam von der montierten Monte-Carlo Auspuffanlage, die für den harmlosen Straßenverkehr schon wegen der Geräuschentwicklung nicht gedacht ist. Außerdem wandert bei ihrer Verwendung auch das maximale Drehmoment in der Drehzahl deutlich nach oben, sie ist dafür aber auch 10 Prozent höher als mit einem TÜV-freundlichen Auspuff. Das häßliche Klingeln läßt sich leicht dadurch erklären, daß in den Motor unseres Testwagens in der



Renn-Wanze



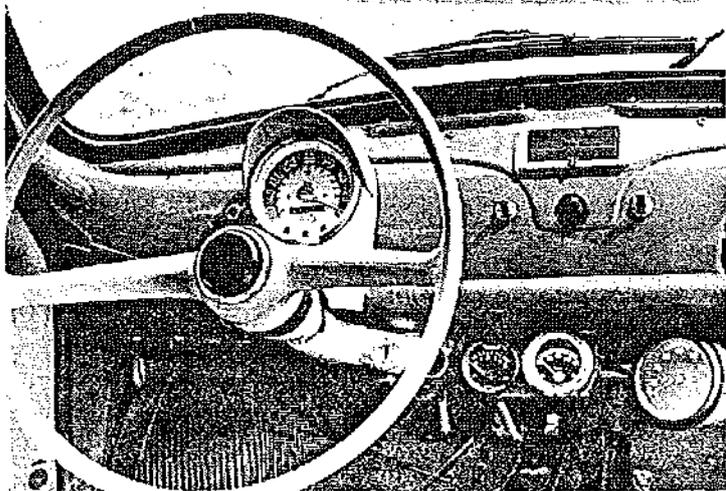
Werkstatt von Vater und Sohn Liedl in Graßlbing noch einmal hineingesehen worden ist, dann der Testwagen war immens schnell. Seine ehrliche Spitze wurde mit 143 km/h gestoppt, und auch die Beschleunigungszeit von 0 - 100 km/h in 15,7 sec. kann sich sehen lassen. Hätte die Kupplung besser gegriffen, hätte sich sicher eine Zeit ganz knapp über 15 sec. herausfahren lassen. Ganz so gut werden natürlich wenige „serienmäßige“ 650 TR II

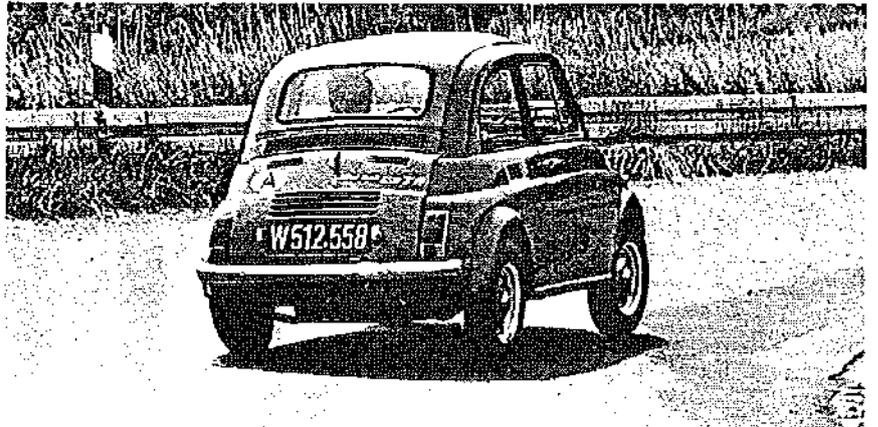
gehen, doch Liedl macht's dann möglich. Neben dem Motor ist die gesamte Antriebseinheit, also Getriebe, Differential und Hinterachse, eine österreichische Eigenkonstruktion. Gegenüber dem völlig unsynchronisierten Fiat-500-Getriebe ist das in den Gängen 2 bis 4 synchronisierte Steyr-Getriebe ein großer Vorteil. Die Gänge lassen sich relativ leicht und genau mit dem Mittelschalthebel einlegen, nur die Synchroni-

sation ist nicht die schnellste. Wenn man die Gänge hineinreißt, wird sie einfach überfahren und die Schaltzähne fahren kratzend ineinander. Für jeden Sporteinsatz kann sich der TR-II-Fahrer ein ganz spezielles Getriebe aussuchen. Neben dem Standardgetriebe gibt es noch ein Berg-, ein Rallye- und ein sportliches Straßenge triebe, und wenn die damit gebotenen Möglichkeiten immer noch nicht ausreichen sollten – was fast un-

Links: Der luftgekühlte 2-Zylinder-Boxermotor im Heck des Steyr Puch hat gewisse Ähnlichkeit mit dem einst so erfolgreichen BMW-Motor dieser Bauart.
Unten: Für den Sporteinsatz reichen die serienmäßigen Armaturen bei weitem nicht aus, und Drehzahlmesser, Öl-Thermometer und Öl-Manometer sind nötiges Zubehör.

Rechts: Das Fahrverhalten des Steyr Puch wird vor allen Dingen durch seine Größe und den geringen Radstand bestimmt. Während der Wagen bis weit in den Grenzbereich untersteuert und mit genügend Kraft fast neutral gehalten werden kann, macht sich die Übersteuerungsneigung sehr plötzlich bemerkbar.





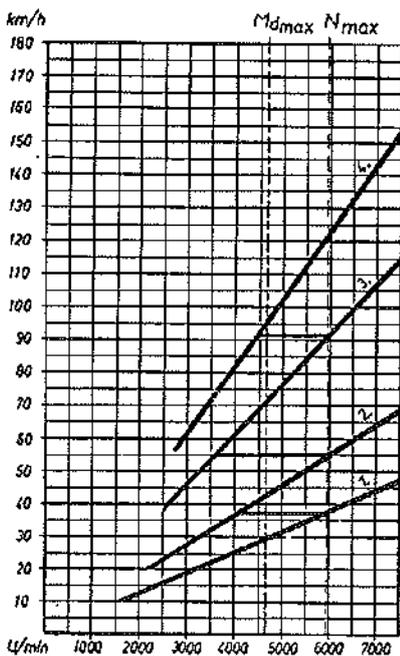
möglich ist – kann noch zwischen zwei Hinterachsübersetzungen gewählt werden. Neben der Leistung und der Standfestigkeit des Motors haben sicherlich die vielen Getriebebestufungen, die eine optimale Leistungsausnutzung ermöglichen, einen guten Anteil an den Erfolgen des 650 TR II. Am Differentialgehäuse sind die beiden hinteren Pendelarme der Radführung in Kunststoffbuchsen gelagert. Die Pendellänge der Achsen ist natürlich wegen der kleinen Spurbreite gering, und dementsprechend groß sind beim Federn die Spur- und Sturzänderungen der Hinterräder. Die harte Federung vertuscht allerdings den Mitlenkeffekt der Hinterachskonstruktion etwas, weil sie nur sehr geringe Ein- und Ausfederbewegungen erlaubt. Dafür fährt das Wägelchen auch fast alle Straßenunebenheiten sauber aus und schüttelt dabei die Passagiere kräftig durch. Das Eigenlenkverhalten der Hinterachse und der wegen des Heckmotors weit hinten liegende Schwerpunkt machen den Steyr-Puch zu einem ziemlich instabilen Auto, das auf schlechter Straße und bei Seitenwind ständig Lenkkorrekturen

erfordert, die noch durch die ziemlich gefühllose Lenkung erschwert werden. Ähnlich diffizil wie der Geradeauslauf sind die Kurveneigenschaften des 650 TR. Durch eine geschickte Federabstimmung vorn und hinten ist der hecklastige Wagen bis zum Grenzbereich zum Untersteuerer geworden. Wenn der Steyr-Puch sehr sauber gefahren wird, kann man ihn dann schön um die Kurven driften lassen. Dabei kann selbst noch im dritten Gang mit dem Gaspedal gelenkt werden. Mit Gas untersteuert der Wagen, ohne einen zu starken Vorderradenschlag zu benötigen, der die Fahrt bremst. Ohne Gas lenkt das Autochen in die Kurve hinein. Beim schlagartigen Gaswegnehmen muß durch gefühlvolles Gegenlenken ein Dreher vermieden werden. Überhaupt wird aus dem Untersteuerer ein Übersteuerer, wenn abrupte Richtungswechsel vorgenommen werden. In der ganzen Fahrwerksauslegung erinnert der Steyr-Puch sehr stark an den R 8 Gordini, der ja auch kein Auto „zum Räubern“ ist. So ist auch der 650 TR nur bei weicher Fahrweise wirklich schnell.

Knallharte Bremsbeläge in den vier Trommelbremsen sichern zwar eine völlige Fadingfreiheit, doch erfordern sie für das geringe Wagengewicht zu große Bremskräfte. Günstig wirkt sich im Sport das geringe Elggewicht des Steyr-Puch aus, das um 500 kg liegt. Nicht nur die kleinen Baumaße des Wagens sparen unerwünschte Kilos, sondern auch die spartanische Innenausstattung. Die serienmäßige Instrumentierung mit dem Tachometer und drei Kontrolllampen reicht wohl für Normalfahrten noch aus, aber nicht im Sport. Drehzahlmesser und Ölhörmometer sollten zumindest noch eingebaut werden,

und ein Öldruckmesser kann zusätzlich über den Lagerzustand unterrichten und rechtzeitig warnen.

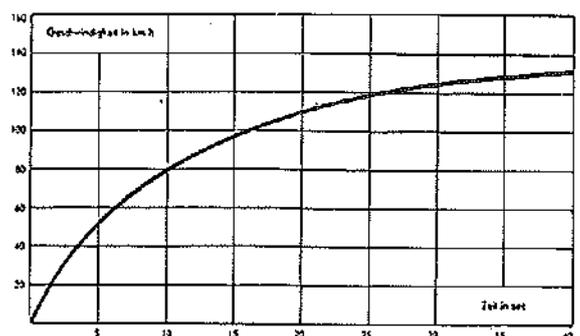
Sehr dürrtig sind die Sitze, die weder Stöße abfangen noch den Körper führen. Ein leichter, körporgerechter Schalensitz kann die Freude am TR II noch erhöhen. Wegen seiner winzigen Außenmaße und der Verwechslungsgefahr mit dem Fiat 500 wird der Steyr-Puch 650 TR II nur selten auf Anhieb ernst genommen. Leider kann auch die quäkige Hupe nicht den nötigen Respekt verschaffen, der sich erst einstellt, wenn die Fahrleistungen ohne Behinderung ausgespielt werden können. Die Standfestigkeit der 40-PS-Version ist so gut, daß Steyr-Puch sie jetzt auch in eigener Regie herstellt. Früher überließ sie die Herrichtung der rallytauglichen Wagen den privaten Fristerwerkstätten. Für Rennen reichen die 40 bis 42 PS des TR II aber noch nicht aus, und wegen der zusätzlichen Pferde muß man nun doch eine Tuning-Firma besuchen. In Deutschland – und nicht nur hier – kommen die schnellsten „Pucheri“ aus Graßliffing. Der deutsche Hauptimporteur für die Steyr-Puch, Ludwig Liedl, zaubert dort noch einmal bis zu 18 zusätzliche Pferde in den Boxermotor, die dann für einen Sieg in der kleinen Klasse immer gut sind, wenn man nicht gerade gegen Heinz Liedl startet. Als reines Wettbewerbsfahrzeug ist der Steyr-Puch, außer Haus frisiert, in der Klasse bis 700 ccm ganz überlegen. Doch auch schon der serienmäßige TR II mit seinen rund 40 PS stiftet viel Verwirrung auf unseren Straßen, und so große Augen aus überholten Fahrzeugen haben wir selbst im Cooper S nie zu sehen bekommen. Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar



Links: Drehzahl-Diagramm

Fotos: Mentz (2), Wiechmann (4)
Diagramme: Stockmar (2)

Rechts: Beschleunigungskurve



Eignung für den Sport

Obwohl der Steyr Puch alles andere als ein auf sportliche Verwendbarkeit hin konzipiertes Auto ist, muß man doch seine Eignung für den Sport hervorragend beurteilen. In seiner Klasse wird ihm keiner gefährlich. Geringes Gewicht, eine relativ hohe spezifische Leistung und eine gute, wenn auch nicht unproblematische Straßenlage machen ihn zu einer kleinen Rakete, die auch weit größere Autos vor allem am Berg schlägt. Heinz Liedl war in der deutschen Bergmeisterschaft jahrelang unschlagbar, und Dieter Nakaten kam auf dem Nürburgring auf ungläubliche 11.14 Minuten! Bei allem ist ein voll wettkampfstauglicher Steyr Puch mit Abstand die billigste Möglichkeit, am Motorsport mit Erfolgsaussichten teilzunehmen. Er ist sogar noch erheblich billiger als ein Formel-V-Rennwagen. Äußerlich allerdings macht er nicht viel Staat, wenn man ihn beispielsweise mit dem gleich teuren Fiat 850 Coupé vergleicht, und das mag der Grund sein, warum er in Deutschland noch relativ wenig anzutreffen ist.

Meßwerte:

Beschleunigungs:		
0-60 km/h = 6,0 sec		Viertelmeile = 20,1 sec
0-80 km/h = 9,8 sec		500 m = 23,2 sec
0-100 km/h = 15,7 sec		1000 m = 37,6 sec
0-120 km/h = 25,9 sec		Höchstgeschwindigkeit: 143 km/h

Grundlagen: km-Stand 33.500, Besetzung zwei Personen, Wetter trocken, lau, leicht windig.

Kommentar zur Punkttabelle

Wenn der Steyr Puch 650 TR II in der getesteten 40-PS-Version auch noch nicht die eigentliche Rennausführung ist, so wird aus der Punktbewertung doch ersichtlich, daß auch schon die Straßenausführung einen starken Hang zum Fahrerlager hat. Alles was mit Komfort zu tun hat, kann lediglich Achtungspunkte erreichen (Elastizität, Laufruhe, „Ausstattung“-Block). Was dagegen Vorteile im Kampf um Sekunden bringt, ist fein ausgearbeitet worden. Obwohl der Steyr kein Fünfganggetriebe hat, gaben wir ihm bei „Getriebeabstufung“ fünf Punkte, weil für den kleinen Geschwindigkeitsbereich des 650ers ungeahnte Variationsmöglichkeiten zur Auswahl stehen. Die fehlende Motorelastizität ausgenommen – als wendigen Stadtwagen (Wendigkeit = 5 Punkte) kann man sich keinen anderen Wagen wünschen.

Steyr Puch 650 TR II

DM 5360,-



660 ccm

40 PS

Charakteristik: Erfolgreichstes Weltbewerbsauto in der kleinsten Klasse.

Motor:

Zweizylinder-Boxermotor, Bohrung 61 mm, Hub 64 mm, Inhalt 660 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung 40 PS bei 5900 U/min, bestes Drehmoment 5,6 mkg bei 4700 U/min, Doppelstromvergaser Zenith 32 NDIX, elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 32 Ah, Luftkühlung.

Kraftübertragung:

Einscheibentrockenkupplung, Zahn der Gänge 4, synchronisiert 2-4, Antrieb hinten.

Untersetzung:

1. Gang 3,08:1 2. Gang 1,79:1
3. Gang 1,30:1 4. Gang 0,89:1
R.-Gang 3,72:1

Achsuntersetzung 4,88:1, wahlweise 4,22:1 und drei verschiedene Getriebe.

Fahrwerk:

Selbsttragende Karosserie, Radführungen vorn an Querlenkern

und Querblattfeder, hinten Pendelachsen, Federung hinten Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer. Bremsen: vorn und hinten Trommelbremsen, Reifendimension 135 R 12.

Maße und Gewichte:

Radstand 1840 mm, Spurweite vorn/hinten 1120/1135 mm, Länge 2965 mm, Höhe 1350 mm, Breite 1320 mm, Wendekreis ca. 9,5 m, Leergewicht 500 kp, zul. Belastung 300 kp.

Füllmengen:

Motoröl 1,76 l, Kraftstoff 24 l, Getriebeöl 1,5 l.

Wartungsdaten:

alle 3000 km

Reifendruck: vorn/hinten 1,3/1,9

Hersteller: Steyr-Daimler-Puch AG, Wien, Österreich
Importeur: Ludwig Liedl, 8401 Graßlimg

Punktbewertung

	Steyr Puch 650 TR II DM 5360,-	Fiat 850 Coupé DM 5690,-	NSU TT DM 6250,-
Motor und Getriebe:			
1. Startwilligkeit	●●●●●	3	3
2. Elastizität	●●	3	4
3. Laufruhe	●●	3	3
4. spez. Leistung	●●●●●	4	4
5. Leistungsgew.	●●●●●	2	4
6. Zugänglichkeit	●●●●●	3	3
7. Getriebeabstufung	●●●●●●	3	3
8. Schaltbarkeit	●●●	3	3
	27	24	27

Fahrverhalten:

1. Lenkung	●●●●●	3	3
2. Wendigkeit	●●●●●●	4	4
3. Bremswirkung	●●●●	3	3
4. Fadingfreiheit	●●●●●	3	4
5. Richtungsstabilität	●	3	3
6. Kurvenverhalten	●●●●	3	3
7. Federung/Dämpfung	●●	3	3
8. Beschleunigung	●●●●●	4	4
	25	26	27

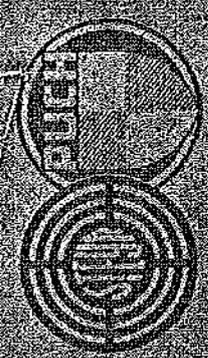
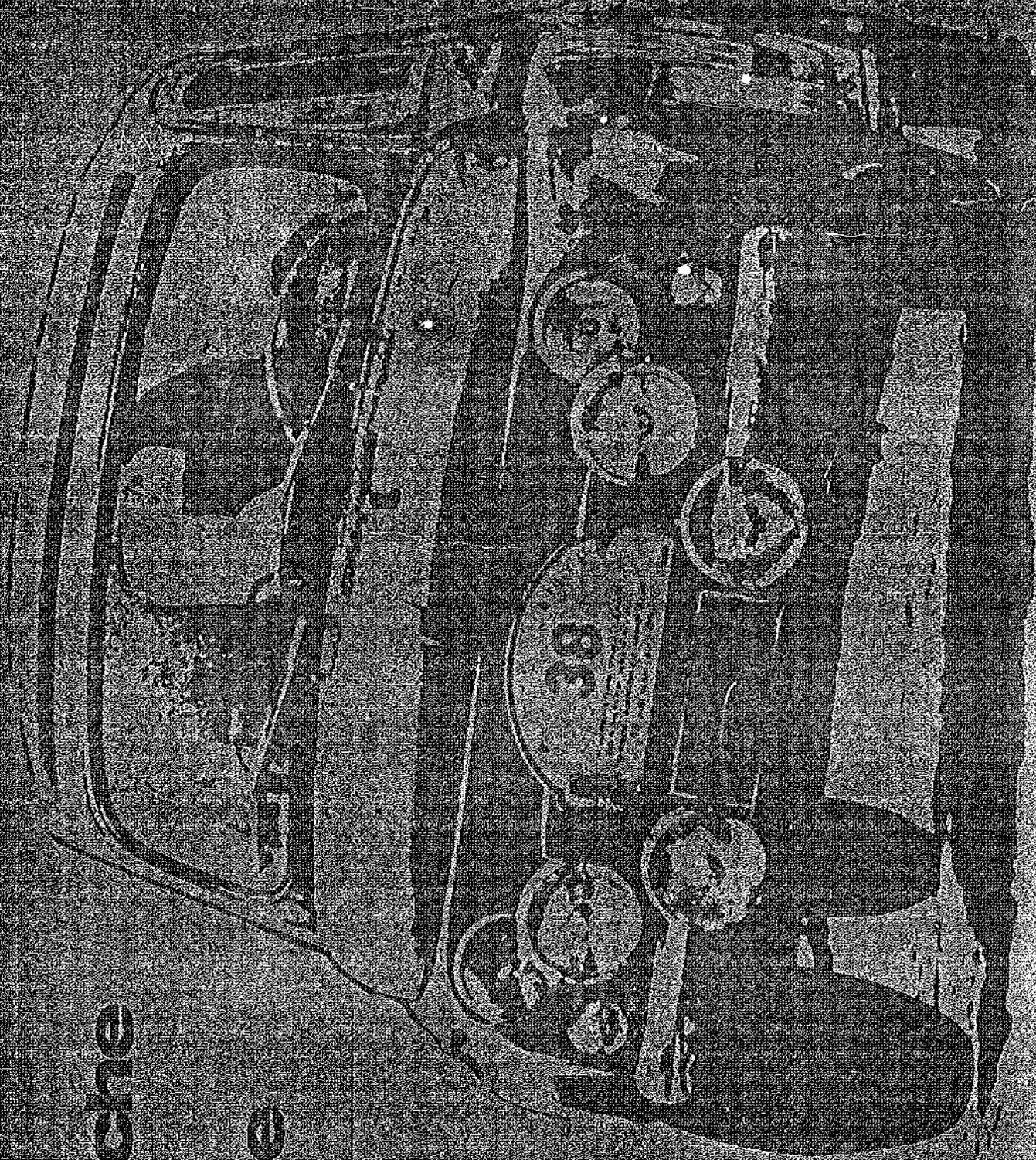
Ausstattung:

1. Sitze	●	3	3
2. Instrumente	●	3	3
3. Heizung/Beifügung	●●	4	3
4. Ablagemöglichkeit	●●	3	2
5. Scheibenwischer/wascher	●●	3	3
6. Scheinwerfer	●●●	3	4
7. Felgen und Reifen	●●●●●	3	3
8. Verarbeitung	●●●	3	2
	18	25	23

Unsere Punkte bedeuten: Kein Punkt = völlig ungenügend, 1 Punkt = deutlich unter dem Durchschnitt, 2 Punkte = mäßiger Durchschnitt, 3 Punkte = guter Durchschnitt, 4 Punkte = überdurchschnittlich gut, 5 Punkte = hervorragend und beispielhaft.

* Preise incl. Mehrwertsteuer

**Der
Erfolgreiche
Wagen
für
Sportliche
Fahrer
GSO TR
"EUROPA"**



EUROPAMEISTER – BERGMEISTER – STAATSMEISTER 1966

Technisches

Wir präsentieren mit dem 650 TR „Europa“ einen Wagen, bei dem es gelungen ist, größtmögliche Wirtschaftlichkeit mit ausgesprochen sportlichen Fahreigenschaften zu verbinden.

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor im Heck des Fahrgabes, Bohrung 81 mm, Hub 64 mm, Hubraum 660 ccm, Verdichtung 1:8,8, Leistung 30 DIN-PS bei 5500 U/min. Max. Drehmoment 4,6 m/kg bei 3500 U/min.

Motorfunktion: Zylinderkopf aus Leichtmetall mit halbkugelförmigem Verbrennungsraum, schräghängende Ventile, Nockenwelle unter der Kurbelwelle (Zahnradantrieb), Ventilbetätigung über Winkelhebel, Stoßstangen und Schwinghebel, geschmiedete Kurbelwelle auf 3 Dreistofflagern gelagert, geschmiedete Leichtmetallkolben mit 2 Kompressions- und 1 Ölabstreifring.

Lenkung: Schraubenlenkung als Einzelradlenkung mit geteilten Spurstangen. Wendekreis 8,5 m, 2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Räder: Scheibenräder mit Tiefbetflagen 3,50 x 12, Niederdruckreifen 185-12.

Bremsen: Hydraulische Vierradbremse, Bremsstrommehrdurchmesser 180 mm, wirksame Bremsfläche 452 cm², Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Heizung: Warmluftheizung, abgezweigt vom Gebläse über Wärmetauscher zu den Defrostdüsen bzw. über eine Klappe direkt ins Wageninnere.

Kraftstoffbehälter: Inhalt 24 l, elektr. Reserveanzeige am Armaturenbrett.

Maße und Gewichte: Radstand 1840 mm, Spurweite 1120 mm/1135 mm, Länge 2965 mm, Breite 1320 mm, Höhe (unbelastet) 1350 mm, Leergewicht (betriebsfertig) 500 kg, zulässige Belastung 300 kg, zulässiges Gesamtgewicht 800 kg.

Fahrlistung: Höchstgeschwindigkeit ca. 125 km/h, Beschleunigung von 0 auf 80 km/h in 11,3 Sekunden, von 0 auf 100 km/h (Kilometer aus dem stehenden Start) in 40,2 Sekunden. Bergsteigefähigkeit 32% vollbesetzt.

Verbrauch: Normverbrauch 5,5 Liter auf 100 km, Fahrverbrauch je nach Fahrweise 5 bis 8 Liter auf 100 km.

Schmierung: Druckumfahrschmierung mit Ölklüher und Öleinfiler.

Kühlung: Luftgekühlt durch Gebläse.

Vergaser und Kraftstoffpumpe: Doppelfalstromvergas器 Palas-Zenth 32 NDIX, mechanische Kraftstoffpumpe.

Elektrische Anlage: Bosch-Lichtaltdmaschine 12 V/24 W, Bosch-Zündspule, Bosch-Zündverteiler mit Fliehkraftverstellung.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, mechanisch betätigt.

Wechselgetriebe: 4 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang, 2, 3 und 4. Gang sperrsynchronisiert und geräuscharm. Serien-Übersetzungen (Ausf. „E“): 3,08/1,79/1,30/0,89 - R 3,72.

Antrieb:

Motor hinter der Hinterachse, Kraftübertragung durch spiralfzahntes Kegeltreibtrieb mit Kegeltreibausgleichgetriebe über Schwingachsen auf die Hinterräder. Übersetzungsverhältnis: i = 4,88.

Karosserie:

Cabrio-Limousine mit kurzen Faltdach.

Fahrwerk:

Vorne Einzelradaufhängung mit oberen Dreieckquerlenker und unterer Querlenker; hinten Pendelachsen, am Getriebegehäuse mittels Kunststoffbüchsen gelagert, Abfederung durch Schraubenfedern mit innenliegender, progressiv wirkender Gummifeder. Doppelwirkende hydraulische Stoßdämpfer vorne und hinten. Panhard-Stabilisierungsstäbe an Vorderachse und Treibwerk. Motorunter-schutz.

Zubehör auf Wunsch:

Ommometer, Dithermometer, Transistor-Drehzahlmesser, 2 Kraftstoffbehälter 24 l (zusammen 48 l).

Der TR „Europa“ kann auch in einer dem Anhang „J“ der nationalen Sportgesetze — Gruppe II Tourenwagen — entsprechend weiterentwickelter Form geliefert werden (TR II-Europa).

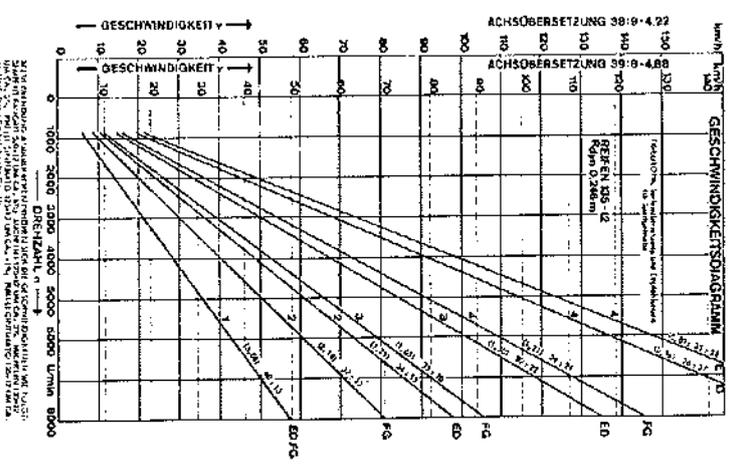
Motor Luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor im Heck des Fahrgabes, Bohrung 81 mm, Hub 64 mm, Hubraum 660 ccm, Verdichtung 1:8,8, Leistung und maximales Drehmoment mit Serien-Auspuffanlage: 34 PS bei 5500 U/min, 5 m/kg bei 3700 U/min. 40 PS bei 5800 U/min, 5,5 m/kg bei 4700 U/min. Die Leistungssteigerung gegenüber der 30-PS-Ausführung wurde erzielt durch: Verdichtungssteigerung auf 10,5; weiche Kanalbearbeitung, Vergaser mit größeren Luftfächern, hochgeschw. Ventile, Super-Sport-Mockenwelle, Auspuffventile mit Naturumgeblü. Kipphel und Winkelhebel erleichtert, Schwurpumpe durch Abdröhen erleichtert. Auf Wunsch Hochleistungs-Auspuffanlage (dabei entfällt die Heizung).

Getriebe: Außer der Serienübersetzung (Ausf. „E“) sind nachstehende Getriebevarianten lieferbar:

Ausführung „D“*	Ausführung „F“	Ausführung „G“
1. Gang 3,08	3,08	3,08
2. Gang 1,79	2,18	2,18
3. Gang 1,30	1,65	1,65
4. Gang 0,98	1,21	1,21
R-Gang 3,72	3,72	3,72
Hintertrieb 4,88	4,88	4,22

Fahrleistungen: Serien-Auspuff „Berggetriebe“ „Rallye-Getriebe“
 Höchstgeschwindigkeit ca. 130 km/h
 Beschleunigung 0 auf 80 km/h 11 sec
 Beschleunigung 0 auf 100 km/h 39 sec
 Bergsteigefähigkeit (vollbes.) 33%

Zubehör auf Wunsch: Monte-Carlo-Auspuffanlage (3. Leistungsstufe), Konstruktionsänderungen vorbehalten!



Obereicht durch:

STEYR-DAIMLER-PUCH A.G.

Von einem den die Leidenschaft packte

Zwischen Weihnachten und Neujahr 1983 war ich in Wien bei Freunden zu Besuch. Bei dieser Gelegenheit habe ich mich natürlich auch ein bißchen nach Steyr-Puch Teilen umgesehen.

So kam ich in die Werkstatt von Herrn Niessner. Ich hätte es lieber bleiben lassen sollen. Dort standen zwei sehr schön erhaltene Puchs aus den sechziger Jahren. Nicht solche Exemplare wie man sie oft in Deutschland findet, die entweder total vergammelt sind oder bis zur Unkenntlichkeit verbaut wurden, um eine Ähnlichkeit mit einem Porsche Turbo zu erzeugen. Damit meine ich in erster Linie solch einen Krampf wie riesige Kotflügelverbreiterungen und Spoiler etc. Vielleicht könnte man es mit einer 200 Watt Stereo Anlage probieren, die Watt Leistung ist sicher notwendig, um den Lärm zu übertönen. Auf der anderen Seite stehen die totalen Leistungsfetischisten. Die brauchen den großen Bumms im Kreuz, vergessen aber den 60 PS Polo, der locker bei 150 km/h an ihnen vorbeifährt. Die junge Frau am Steuer des Polos fährt gerade zum Einkaufen. Der Fahrer im Puch glaubt an ein Gespenst.

Der Artikel soll eigentlich nur auf die Tatsache hinweisen, daß ein Puch im Originalzustand, mit dem man auch einmal in den Urlaub, z.B. in die Steiermark, fahren kann, von größerem Reiz ist, als ein ausgebeintes und vermorschtes Exemplar mit 60 PS.

Ich hoffe, daß Herr Niessner wie versprochen mit einem seiner Prachtexemplare am Nürburgring erscheint.

Im Zeitungsausschnitt auf der nächsten Seite wird eine Summe von 100.000 öS für den kompletten Aufbau eines Puchs genannt. Sicherlich nicht eine so unwahrscheinliche Summe, wenn man bedenkt, daß Herr Niessner, wie jeder Mensch, vom Verdienen lebt. Wer es billiger kann, soll sich bitte melden. Bei gleicher Qualität.

Michael Kuhn

Ein Wiener Mechanikermeister und seine Liebe zum Puch-Auto

Heiligenstädter Herzschrittmacher



Walter Niessner ist 37, Mechanikermeister und „verrückt in die kleinen Puch-Autos“. Diese Schwäche des bärtigen Junggesellen ist verständlich: „Ich bin in der Fiat- und Puch-Werkstatt meines Vaters mit den Autowinzlingen aufgewachsen und später – wenn auch nicht allzu erfolgreich – mit ihnen Rennen gefahren.“

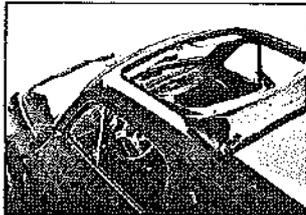
Nach rund zehnjähriger Puch-Pause brach erst unlängst die alte Leidenschaft wieder durch. In seinem Heiligenstädter Werkstättenbetrieb im Nordwesten Wiens betätigt er sich heute als Herzschrittmacher betagter Puch-Autos. „Wenn's nicht grad ein totaler Rosthaufen ist, kauf' ich's.“

Im Hof der Firma sammeln sich demzufolge mehr oder minder gut erhaltenen Exemplare, der Dachboden ist übersät mit Hunderten rar gewordenen Einzelteilen. Dennoch ist es äußerst mühsam, ein Auto originalgetreu und tadellos neu aufzubauen: „Die Karosseriebleche muß ich mir in Italien besorgen, speziellen Ersatzteilen laufe ich in ganz Europa nach.“

Kein Wunder also, wenn man für ein fabrikneu restauriertes Exemplar rund 100.000 Schilling hinblättern muß, „und dabei verdiene ich noch keinen einzigen Schilling“.

TEXT: MICHAEL STIRNER ■
BILDER: KURT MOLZER ■

Auto-Idealismus am Wiener Stadtrand: Walter Niessner und ein revitalisierter Puch 650 TR



Frischlucht-Freude: Puch-Faltdach



Niessner-Spezialität: mehr Puch-PS



Das Auto und das liebe Vieh – Kleinwagen-Nostalgie für rund 100.000 Schilling

K
KURIER

Über einen 2-Zylinder mit 4 Ventilen und 4 Nockenwellen

Am 19.5.1963,anlässlich des ADAC-1000 km Rennens,brachte BMW eine echte Sensation in der Prototypenklasse an den Start: einen Martini BMW 700.

Der Motor des Wagens,ein 700 ccm Königswellen-Zweizylinder leistete bei 8000 U/min runde 80 PS.

An dieses technische Schmuckstück mußte ich denken,als ich mit einem Freund bei Herrn Graf in Wien zu Besuch war.

Momentan stellt die Fa.Graf Vierventiler-Zylinderköpfe für VW- und Audi-Motoren her.Bietet darüber hinaus aber auch komplette Motoren an.

Es gab aber einmal eine Zeit,da war jedes Basteln an VW-Motoren nicht von so viel Erfolg gekrönt.

Damals beschäftigte sich der Inhaber mit einem Triebwerk aus einheimischer Produktion.Einem Steyr-Puch-Zweizylinder.

Wie die Leute von Steyr-Puch den fertigen Motor gesehen haben,dachten sie sicherlich mit Wehmut an ihre Jugend,die so schön und voller Freude gewesen war.

Kurz die Daten:

geändertes Seriengehäuse,spezielle Zylinderköpfe mit diagonal zugeordneten Ein- und Auslaßventilen,zwei Stromberg-Doppelvergaser 38 NDIX,vier Auspuffrohre und vier,durch Zahnriemen angetriebene oberliegende Nockenwellen.

Wer mehr wissen möchte,hier die Adresse:

Fa.Graf,Hetzendorferstr.191,A.1130 Wien

Der Motor lief bisher nicht aus eigener Kraft,sondern wurde durch einen Elektromotor angetrieben.

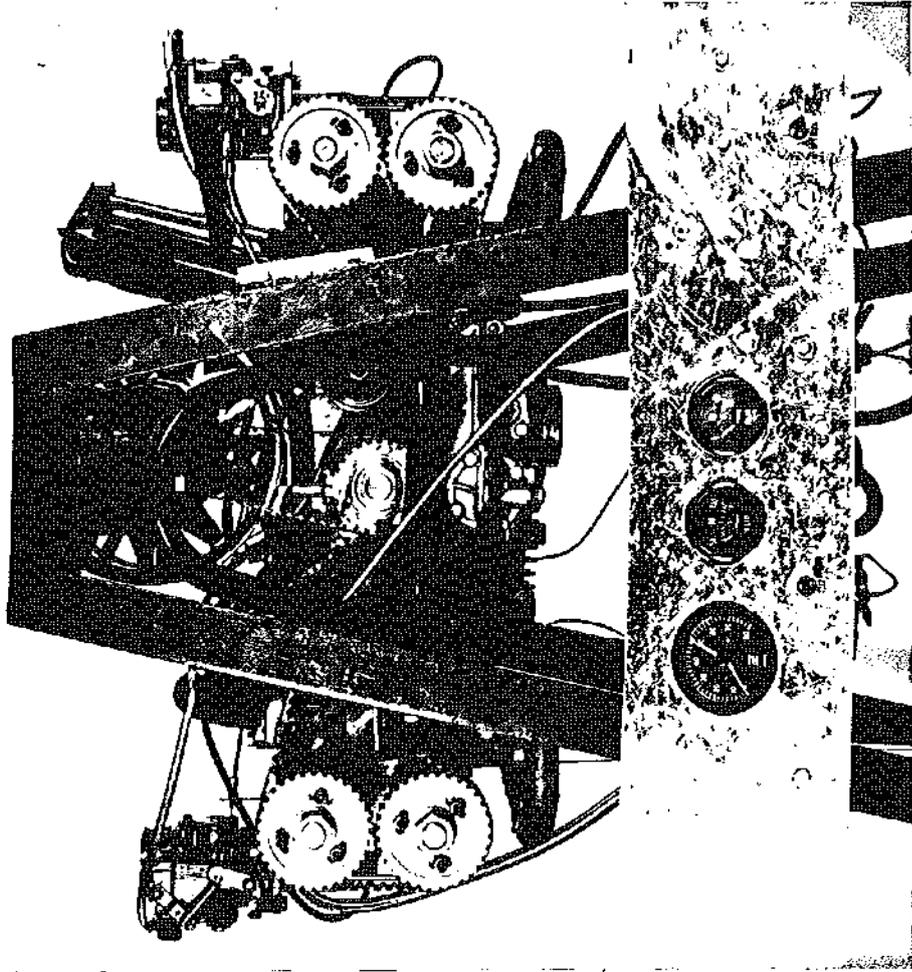
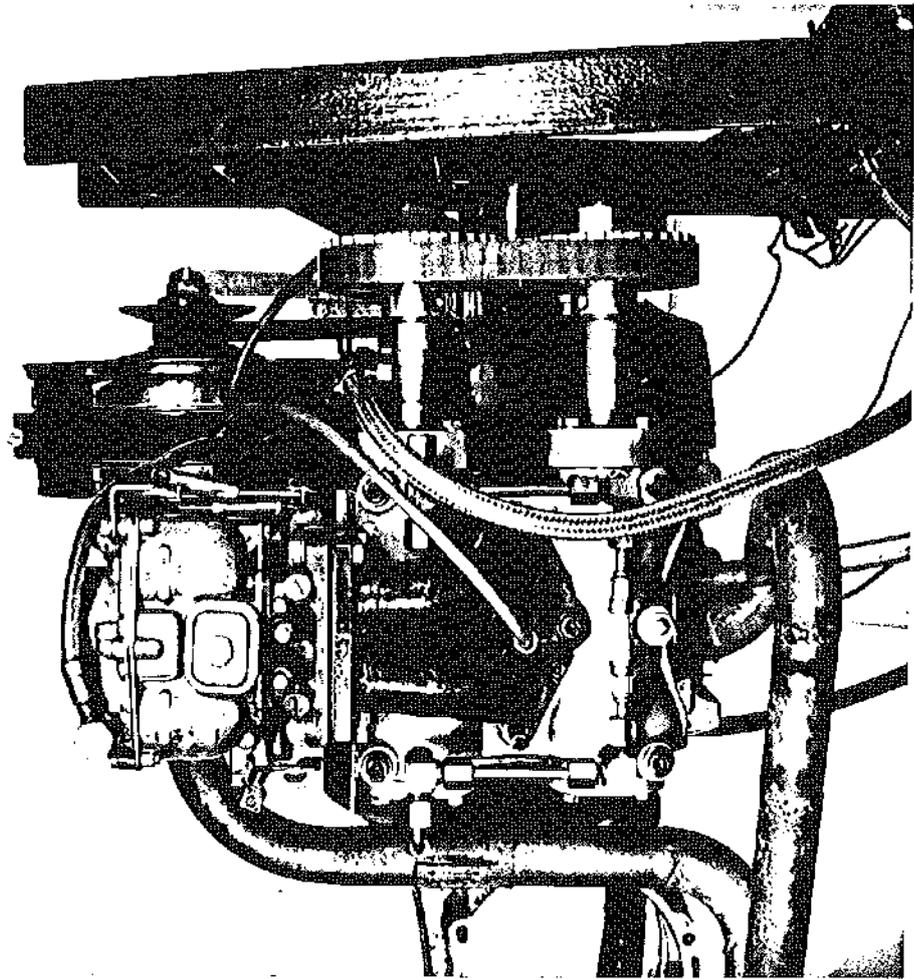
Er ist nicht zu kaufen,der Puch-Motor.

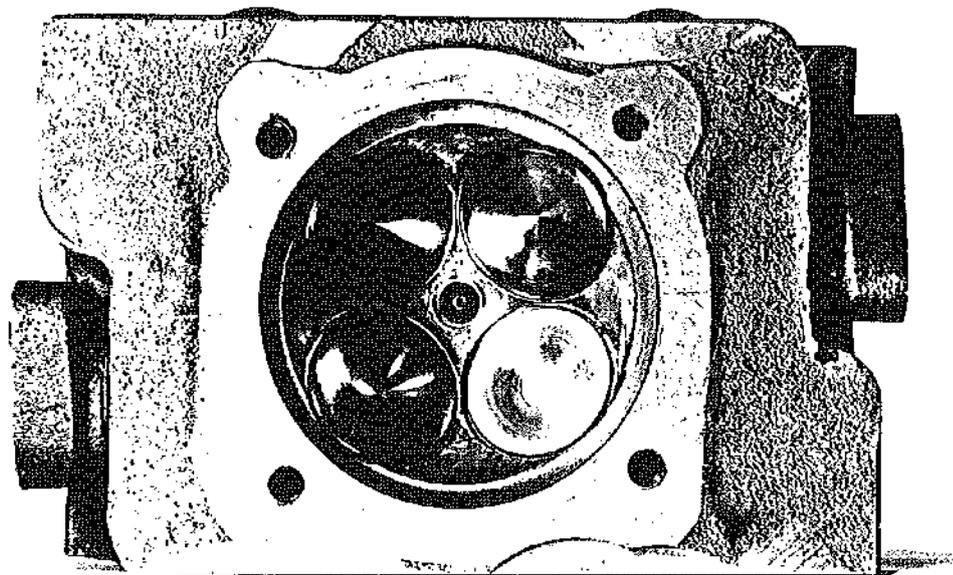
Nachdem wir alles genügend bestaunt und einige seltene Teile eingekauft hatten,wurden wir freundlich verabschiedet. Einige Monate später wollte ich mir den Rest der Teile einverleiben,doch hatten schon die berüchtigten österreichischen Puch-Räuber zugeschlagen.

Ich hoffe,daß auf den Photokopien genügend Einzelheiten zu erkennen sind.

Michael Kuhn

Alle Pracht und Herrlichkeit





Nebenbei: ich suche weiterhin jede Art von technischen
Unterlagen betreffend Steyr-Puch-Fahrzeuge.
Ebenfalls Prospekte, Plaketten und andere
Dinge, die mit Steyr-Puch in irgend einem
Zusammenhang stehen.

Michael Kuhn
Hohe Str.40
D-7024 Filderstadt 4

Vier Zylinder sind besser als zwei

Eines Tages fand ich den unten abgebildeten Motor in der Ecke eines ehemaligen Hühnerstalls. Ich nahm den Motor an mich. Der Besitzer wußte trotz aller Nachlässigkeit, was er da in der Ecke liegen hatte. Wir wurden uns schließlich einig.

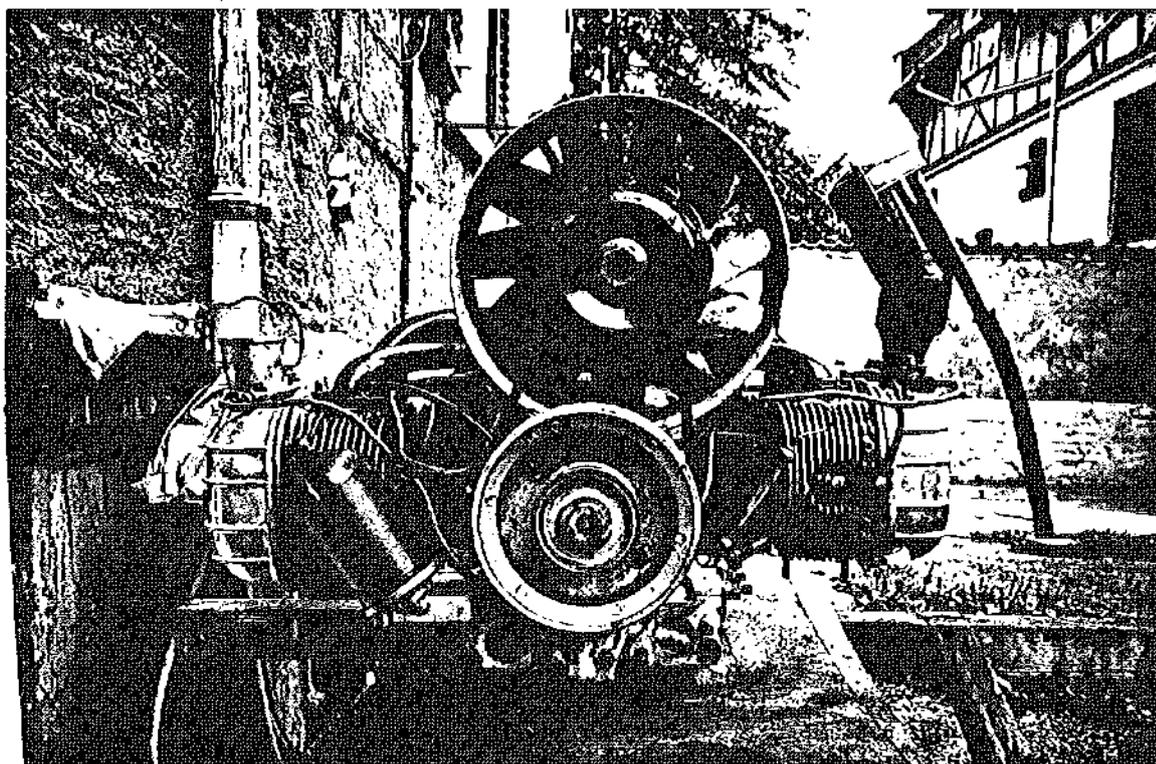
Der Vierzylinder-Steyr-Puch-Motor war ursprünglich als Nachfolgetriebwerk für den Zweizylinder gedacht. Viele Gründe sprachen gegen eine Produktion. Aber man hatte guten Willen gezeigt.

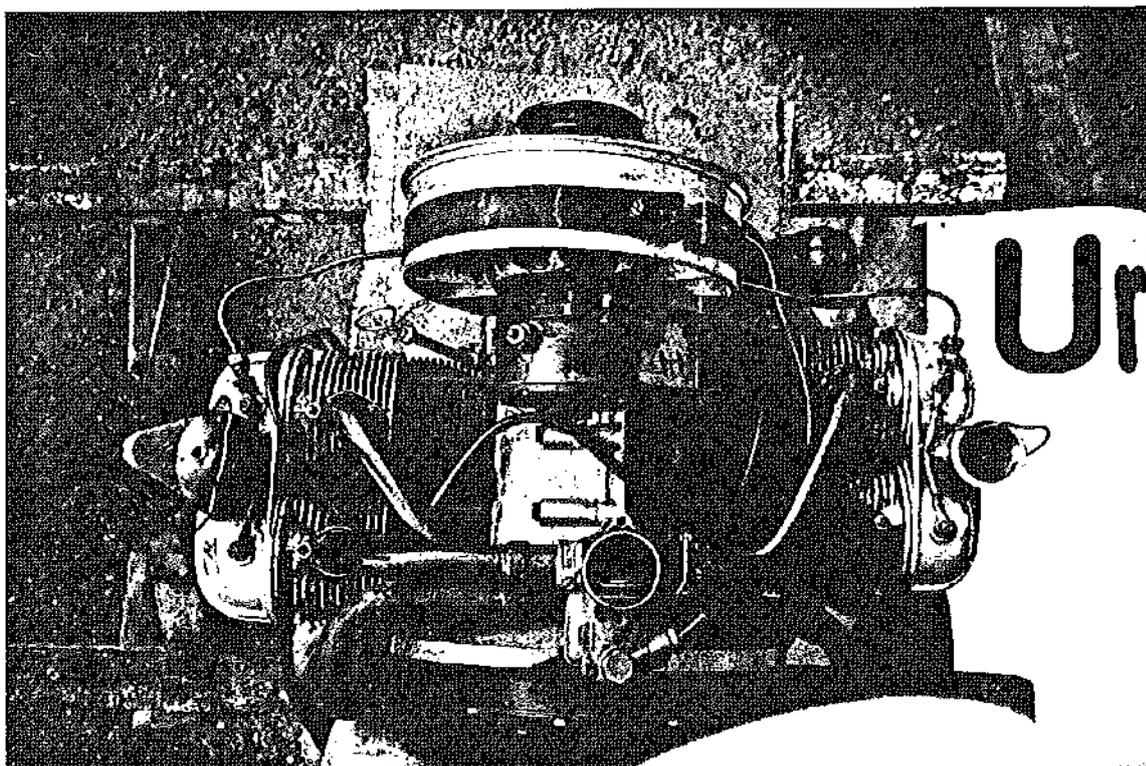
Wer über genügende Kenntnisse in Maschinenbau verfügt, soll sich an diesem Stück versuchen. Nach Auskunft der Fa. Liedl, die sich in den sechziger Jahren schon mit diesem Motor intensiv befaßt hat, paßt er nach einigen Änderungen in den Motorraum eines Steyr-Puchs.

Bei Interesse wende man sich bitte an folgende Adresse:

Peter Brysch, Fischergasse 36, D-8670 Hof

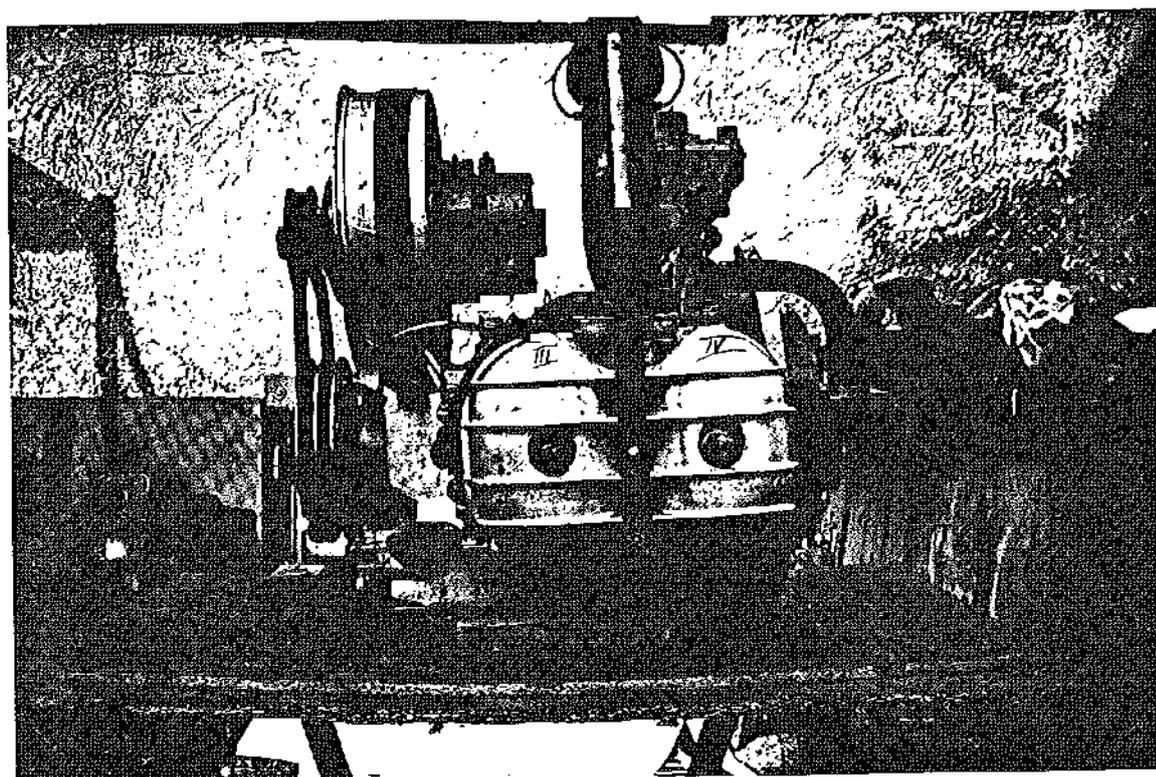
Ein Tausch gegen einen TR-Motor und Getriebe soll möglich sein.

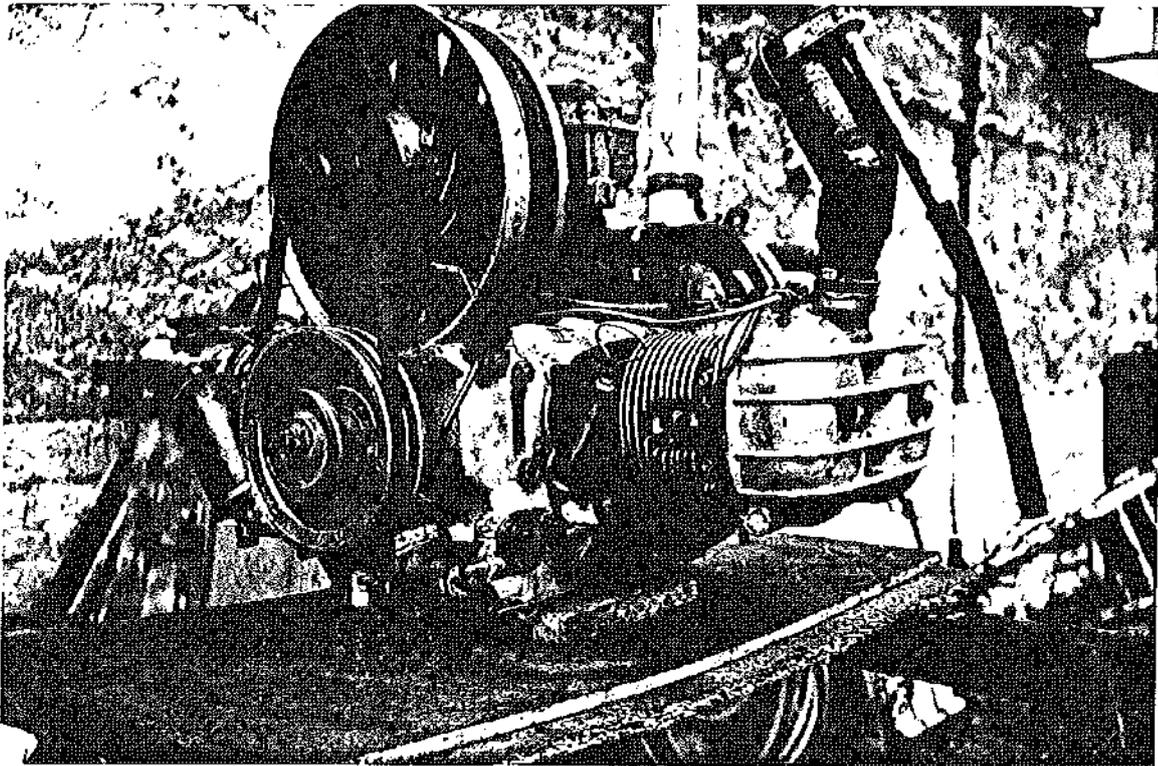




Vierer Hirschgeweih mit Vergaservorwärmung und Einzelvergaser

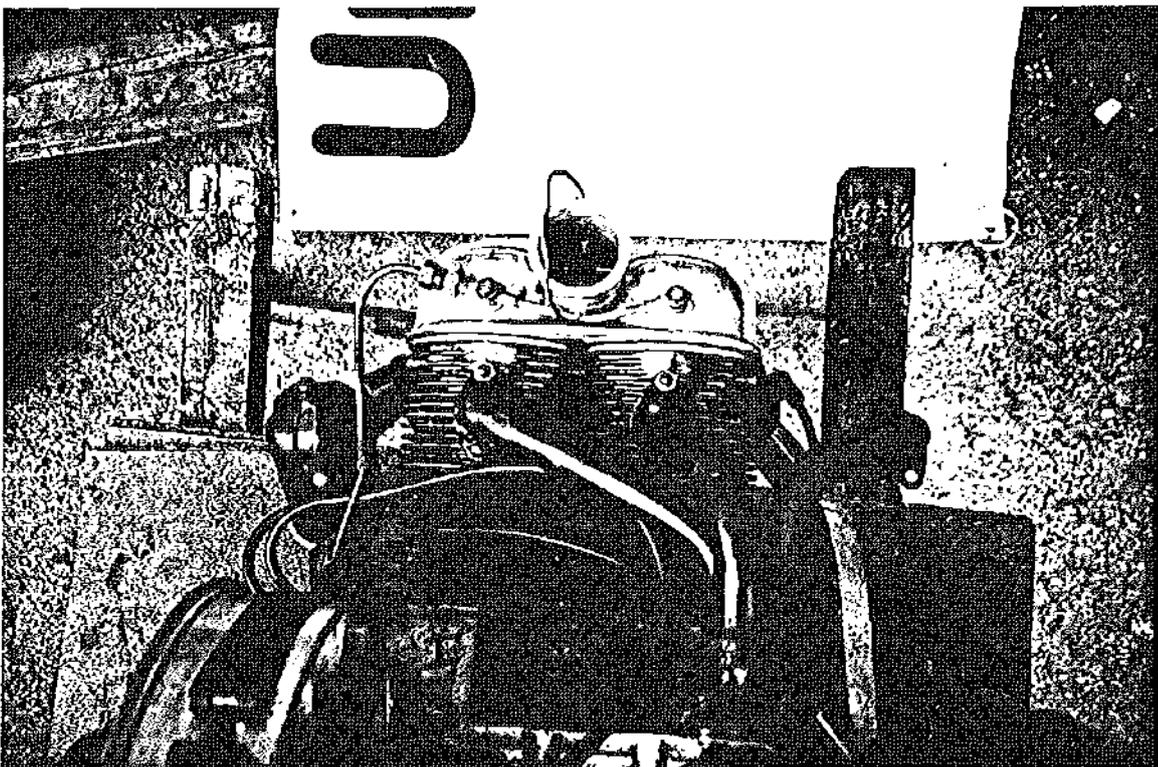
Leichtmetall Ventildeckel in einem Stück gegossen





. Eine gewisse Ähnlichkeit mit einem VW ist nicht zu bestreiten

Original Steyr-Puch Kolben und Zylinder



Liebe Puch Freunde,

"happiness with Puch for ever"

aber leider existiert mein auf 650 TR 2 umgebauter 650 T nicht mehr. Aber nachfolgende Geschichte ist bittere Wahrheit.

In den 60iger Jahren haben wir - Fahrer wie Co, beides zwei Zentner Männer - nationale ONS Rallyes mit dem TR bestritten. So auch die Vogelsberg-Rallye mit Startort Witzenhausen, in der Nähe der Zonengrenze. Von dieser Rallye soll hier die Rede sein.

Das Pucherl lief bombig und Franzer Horst war offensichtlich auch in Hochform, sodaß nach unserer Zwischenrechnung eine Platzierung in den vorderen Reihen zu erwarten war.

Aber erstens kommt es anders als man denkt und zweitens... eine "rechts/links" und dann eine ca. 1km lange Steigung fast schnurgerade. Na ja, dritter voll und dann wie von Geisterhand - im Sommer gibts in der Regel kein Glatteis - zwei 180 Grad Dreher hintereinander, dann rechts ab in die Büsche, voll in Richtung einer 1mtr. im Durchmesser starken Linde!

Da wir kurz vorher beide Tanks voll gefüllt hatten, sah ich eine kommende Explosion, verbunden mit unserem beiderseitigen Ende.

Aber nicht doch, es kam kein Knall, sondern ein Überschlag - gekonnt - mit Wiederaufsetzen auf allen Rädern.

Totenstille!

Da volles Licht brannte - meine Wenigkeit hatte während der Rolle vorwärts das Fahrzeug verlassen - sah ich in liegender Position Kühe, nichts als Kühe.

In der festen Überzeugung mein Co Horst in das Jenseits befördert zu haben, versuchte ich doch, ihn wenigstens noch einmal zu rufen.

Mein Ruf war von Erfolg, denn er saß noch im Fahrzeug und brüllte: "Komm endlich rein und fahr weiter!"

Zunächst tastete ich nach meinen verlorenen Augengläsern und stellte hierbei fest, daß der Grund allen Übels nichts anderes als "Kukscheiße" war.

Sodann: die Windschutzscheibe war heraus, die Kurbelscheibe rechts war zerbrochen und jede Menge Blech verbeult. Den Zündschlüssel rechts herum und unser Auto lief wieder. Den 1. hinein und durch die Wiese wieder auf den rechten Weg. Dann nichts wie Beschleunigen um die verlorene Zeit aufzuholen. Gerade im 2ten auf 7500 U/min, dann ein Riesenknall.

Was war denn jetzt schon wieder? Na klar, durch den eintretenden Fahrtwind ohne Windschutzscheibe, war die Heckscheibe herausgedrückt worden.

Egal. Jetzt war schon soviel kaputt, daß es auf die Heckscheibe auch nicht mehr ankam.

Der schlaue Co Horst wollte nicht weiterfahren und stieg aus, um nach den vermeintlichen Scherben zu sehen.

Beim heiligen Nepomuk, er kam mit der heilen Scheibe samt Gummirahmen wieder zurück. Zwar war sie vom Straßenbelag stark verkratzt, jedoch ansonsten unversehrt.



Um zum Ende zu kommen: An der nächsten ZK gaben wir unsere Startkarte nicht mehr, wie üblicherweise, durch das rechte Kurbelfenster zum Zeitnehmer, sondern nach vorne durch die Öffnung, wo ansonsten eine Windschutzscheibe zu finden ist, heraus.

Sehr zum Erstaunen der herumstehenden Motorsportfans.
Trotz des Unfalls und dem damit verbundenen Zeitverlust, dritter
Platz in der Klasse, womit bewiesen ist, daß wir nicht so schlecht
vor dem Unfall gelegen haben konnten.
Übrigens, meine bessere Hälfte wollte am nächsten Morgen unbe-
dingt von mir wissen, warum ich getrocknete Kuhscheiße in meinen
Hosentaschen herumtrage? Außerdem würde es im Schlafzimmer
riechen wie auf dem Bauerhof.
Wie recht Sie hatte!

Toni Wildenauer/Horst Mauersberger



Zwei Steyr-Puch 650 TR2 aus Österreich.
Besitzer: Josef Barbach und Josef Buchsbaum

Noch ein paar Nachrichten von jenseits der Grenzen

So haben sich in Salzburg einige Puch-Verrückte zusammengetan, um einen Steyr-Puch-Club/Salzburg zu gründen. Ich muß dazu sagen, daß in Österreich weitaus weniger Gefahr besteht in Vereinsregeln zu versauern. Das nur nebenbei.

Man trifft sich immer am ersten Freitag im Monat beim "Schachlwirt" in der Moosstr.133/Salzburg/19.30 Uhr Hat jemand Interesse oder ist auf der Durchreise, so soll er sich bitte an folgende Adresse wenden:
Michael Steffny, Ignaz Rieder Kai 83, A-5026 Salzburg
Tel: von Deutschland 0043-662-226465

Nach Finnland sind zwischen 1961 bis 1964 ca. 1000 Puchs, neben einigen Haflingern waren es vor allem die Typen 500, 650T und 700, exportiert worden.

So konnte es nicht ausbleiben, daß sich ein Club gründete. Man ist mit großem Eifer bei der Sache. Leider haben die lieben Finnen bis heute nicht geantwortet. Kein Wunder bei den Sprachproblemen. Wer es trotzdem einmal versuchen möchte, hier die Adresse:

Mauno Enqvist, Suomen Steyr-Puch kerho, SF-82675, Finnland
(wo liegt dieses Niirala, im Osten von Finnland?)

Wie bekannt, sind einige rechtsgesteuerte Puchs nach England verkauft worden. Zeugnis davon findet man im TR Europa Katalog. Wie haben uns mit dem ehemaligen Importeur bzw. dessen Nachfolger in Verbindung gesetzt. Man weiß von nichts garnichts. Im Prospekt für England heißt es über den TR 2 Europa:
"designed for the men with the sporting instinct" Oh man!

Auch Frankreich blieb nicht verschont: man machte auf folgende Art Reklame für die Thodorfer: mini voiture & mini moteur
= maximum de puissance, maximum de maniabilité,
accélérations fulgurantes.

Für die, die ein kleines Problem haben

Ludwig Liedl

Dorfstr.2

D-8401 Grasslfing b./Regensburg

Tel: 09405-2274, es meldet sich Mutter Liedl

Für die Puch-Fahrer, die schon in den sechziger Jahren am Schrauben waren, sind Vater und Sohn Liedl ein kleines Denkmal. Sowohl am Sohn in Rennen, als auch am Vater in der heimischen Werkstatt, kam keiner vorbei.

Da nutzte kein Drängeln.

Große Sachkenntnis, wie auch unerschütterliches bayrisches Gemüt, sind die hervorstechenden Merkmale der beiden.

Seit 1946 besteht die Werkstatt in Grasslfing bei Regensburg. Vier Deutsche Geländemeisterschaften auf Motorrädern und der dreifache Gewinn der Deutschen Bergmeisterschaft auf Steyr-Puch wurden in die wohlgefüllte Scheuer gefahren. Noch heute ist Grasslfing und die Familie Liedl die Adresse für Steyr-Puch-Fahrer.

Czakoi&Machon

Rosinagasse 7

A-1170 Wien

Tel: 0043-222-837651

Eine seit vielen Jahren gut sortierte Werkstatt für Steyr-Puch-Produkte. Das Ersatzteillager ist wohl das Beste in Österreich. Solange nicht bestimmte Sport-Teile, die so gut wie niemand mehr auf Lager hat, verlangt werden, kann mit einem Erfolg bei der Suche gerechnet werden. Man ist freundlich und gerne auch zu weitergehenden Auskünften bereit.

Man wundere sich bitte bei beiden oben genannten Adressen nicht über die Ersatzteilpreise. Sie sind prächtig. Werden aber zu einem großen Teil vom Werk in Graz vorgegeben.

Eine relativ neue Adresse für Steyr-Puch-Fahrer. Schon früher war die Fa. Niessner mit der Steyr-Daimler-Puch AG geschäftlich eng verbunden. Man vertrat Fiat und Steyr-Puch Erzeugnisse. Erst neuerdings hat der Sohn Walter Niessner seine Zuneigung für die Puchs neu entdeckt, nachdem er in unreiferen Jahren selbst Rennen auf Steyr-Puch gefahren ist. Komplette Restaurierungen sind möglich. Sie werden mit viel Einfühlungsvermögen vorgenommen. Hier die Adresse:

Fa.
Walter Niessner
Sickenberggasse 14
A-1190 Wien
Tel: 0043-222-372217



Großglockner-Hochalpenstraße September 1982

Hier noch eine Adresse, bei der schon mancher, auf der Suche nach seltenen Teilen, fündig wurde.

Hans-Dieter Bohlmann
Auf der Gasse 1
5450 Neuwied 13-Niederbieber
Tel: 02631-53416

Herr Bohlmann ist Privatmann, hat aber schon in frühen Jahren angefangen Steyr-Puch-Ersatzteile zu sammeln.
Gegen Bargeld ist er gerne bereit sich von einigen Teile zu trennen.



Techn. Schrifttum

*With the compliments of
Avec nos compliments
Con el atento saludo de
Mit besten Empfehlungen*

Steyr-Daimler-Puch
Aktiengesellschaft
Bereich Graz

Ein paar Zahlen

Vielleicht von einigem Interesse für jemand, der es genau wissen möchte.

In den Jahren 1959 bis 1975 wurden insgesamt offiziell 2595 Steyr-Puchs von Österreich nach Deutschland exportiert. Diese Angabe beinhaltet ab 1969 auch die Steyr-Puch Typen, die nicht mehr komplett in Graz aufgebaut wurden, sondern nur noch ein Puch Motor in ihr Heckteil gehängt bekamen, sowie den Fiat 126 mit Puch Motor.

Nicht in der Aufzählung enthalten sind die Puchs, die die Firma Liedl aus fertigen Karosserien inklusive Getriebe aus Italien bezog und mit importierten 500/650 Motoren aus Österreich kompletierte. Dadurch wurden die Fahrzeuge unter Vermeidung der hohen Zollabgaben in Deutschland billiger angeboten. Die Fa. Liedl baute in diesen Jahren auch einige TR Modelle mit Fiat-Getriebe und Hinterachse.

Die Auflistung unterscheidet nicht zwischen 500/650 T/TR Modellen. Vielleicht kann uns einmal bei Gelegenheit Herr Liedl Auskunft über die Gesamtzahl der importierten TR Stückzahlen geben.

1959/	811
1960/	504
1961/	111
1962/	276
1963/	432
1964/	167
1965/	138
1966/	8
1967/	26
1968/	13
1969/	17
1970/	52
1971/	11
1972/	-
1973/	-
1974/	19
1975/	10

Am Anfang wurden die Puchs von Fiat importiert, als Ausgleich für Lieferschwierigkeiten beim Fiat 500.

Die Überlebenden

Zugelassene Steyr-Puch Pkw's in der Bundesrepublik Deutschland,
nach Auskunft des Kraftfahrzeug Bundesamtes in Flensburg
am 14. September 1983:

52 kleine Steyr-Puch

Soviel fahren zur Zeit noch auf den Straßen. Diese Zahl schließt
alle jemals gebauten Typen mit ein. Vielleicht die doppelte An-
zahl rostet irgendwo vor sich hin. Nicht viele.



6. internationales ADAC-
Rheinhessen-Bergrennen
„TEUFELGRUTSCH“
am 17. und 18. März 1973

COPYRIGHT BY RACINGCAR-BILDSTUDIO HEIDE u. PETER
C/O R. NICOT, 5570 PLADEN, POSTFACH 1463, TEL. 02171/55033

Ein Puch der sich noch heftig bewegt. Siegfried Sengel/Fürth
beim 6. Internationalen ADAC-Rheinhessen-Bergrennen 1973

Mitarbeiter von "THONDORF"

Nicht unerwähnt soll bleiben wer seine Kraft und seinen guten Willen für die Entstehung des vorliegenden Blattes verwandt hat.

Texte:

Johanns Grohs, Oer-Erkenschwick

Peter Brysch, Hof

Toni Wildenauer, Düsseldorf

Michael Kuhn, Bonlanden

Den Bericht und Test über Steyr-Puch 500 hat uns freundlicherweise Herr Dr. Mylius, Maria-Enzersdorf, zur Verfügung gestellt.

Photos:

Josef Buchsbaum, Wien

Günter Bacher, Stuttgart

Peter Brysch, Hof

Toni Wildenauer, Düsseldorf

Johannes Grohs, Oer-Erkenschwick

Otto Leitner, Salzburg

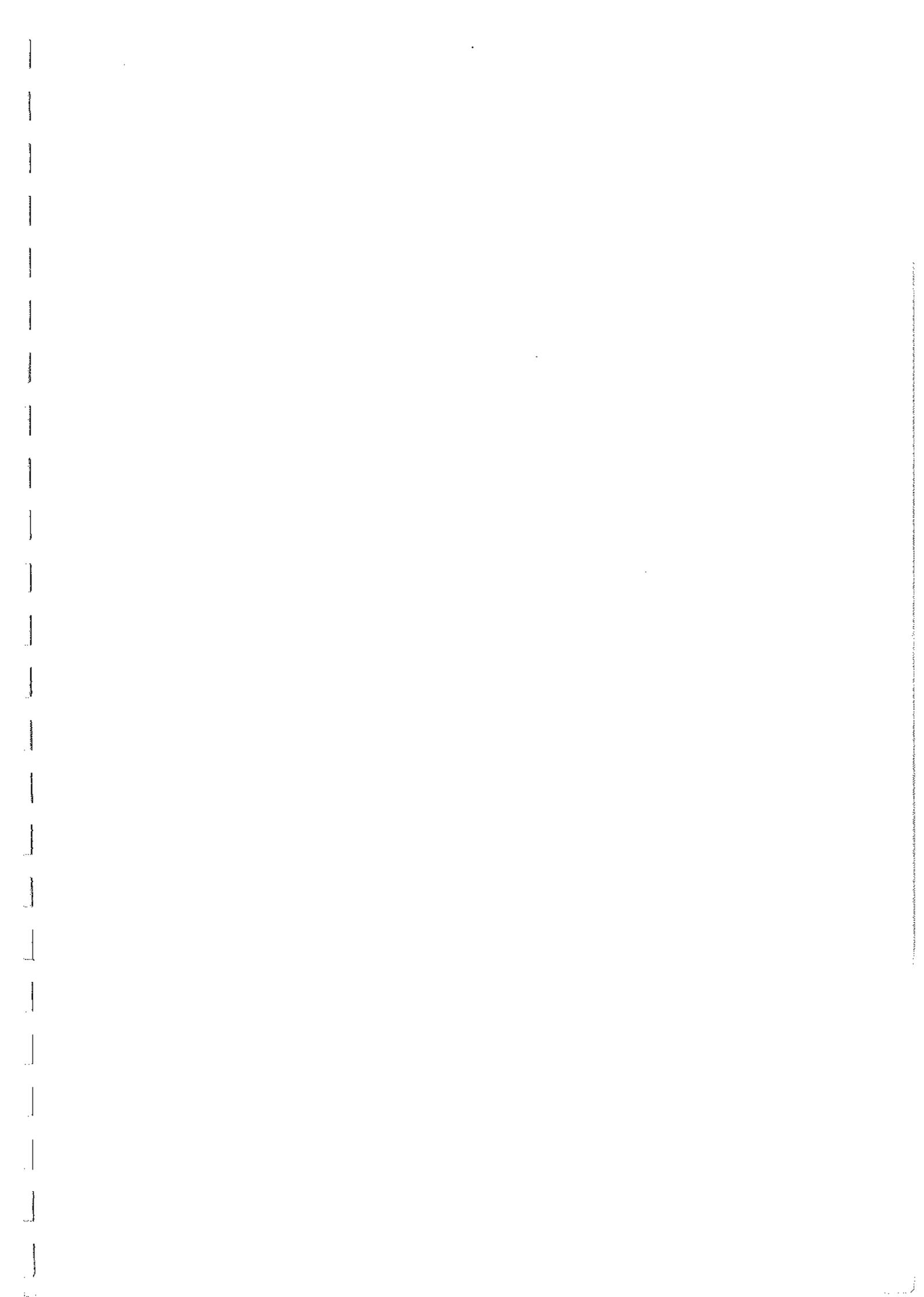
Franz Graf, Wien

Siegfried Sengel, Fürth

Michael Kuhn, Bonlanden

Dringend:

Wie uns zu Ohren gekommen ist, soll es Plakate vom Gewinn der Rallye-Europameisterschaft 1966 durch Sobieslaw Zasada und vom Gewinn der Deutschen Bergmeisterschaft durch Heinz Liedl geben. Wenn diese Plakate uns jemand leihweise zur Verfügung stellen könnte, würden wir eventuell unsere Dankbarkeit zeigen.



Europameister Zasada, Polen

In der RAC-Rally fiel die Entscheidung: der neue Rallye-Europameister der Gruppe 2 — Tourenwagen heißt Sobieslaw Zasada. Und Steyr-Puch.



Dezember 1966

Und Castrol.

Mäklén ritt vergebens eine Attacke. Für BMC. Und Castrol. Diesmal war das Schicksal gegen ihn. (Und nicht wie oft zuvor, gegen Zasada.)

So gewannen Söderström/Palm die RAC-Rally. Für Ford. Und Castrol.

Doch Zasada gewann den Europameistertitel. Zu Hause. Dennoch verdient. Nach einer erfolgreichen Saison auf Europas rauhesten Rallyerouten.

CASTROL

das Öl der Rennen, Rallyes und Rekorde