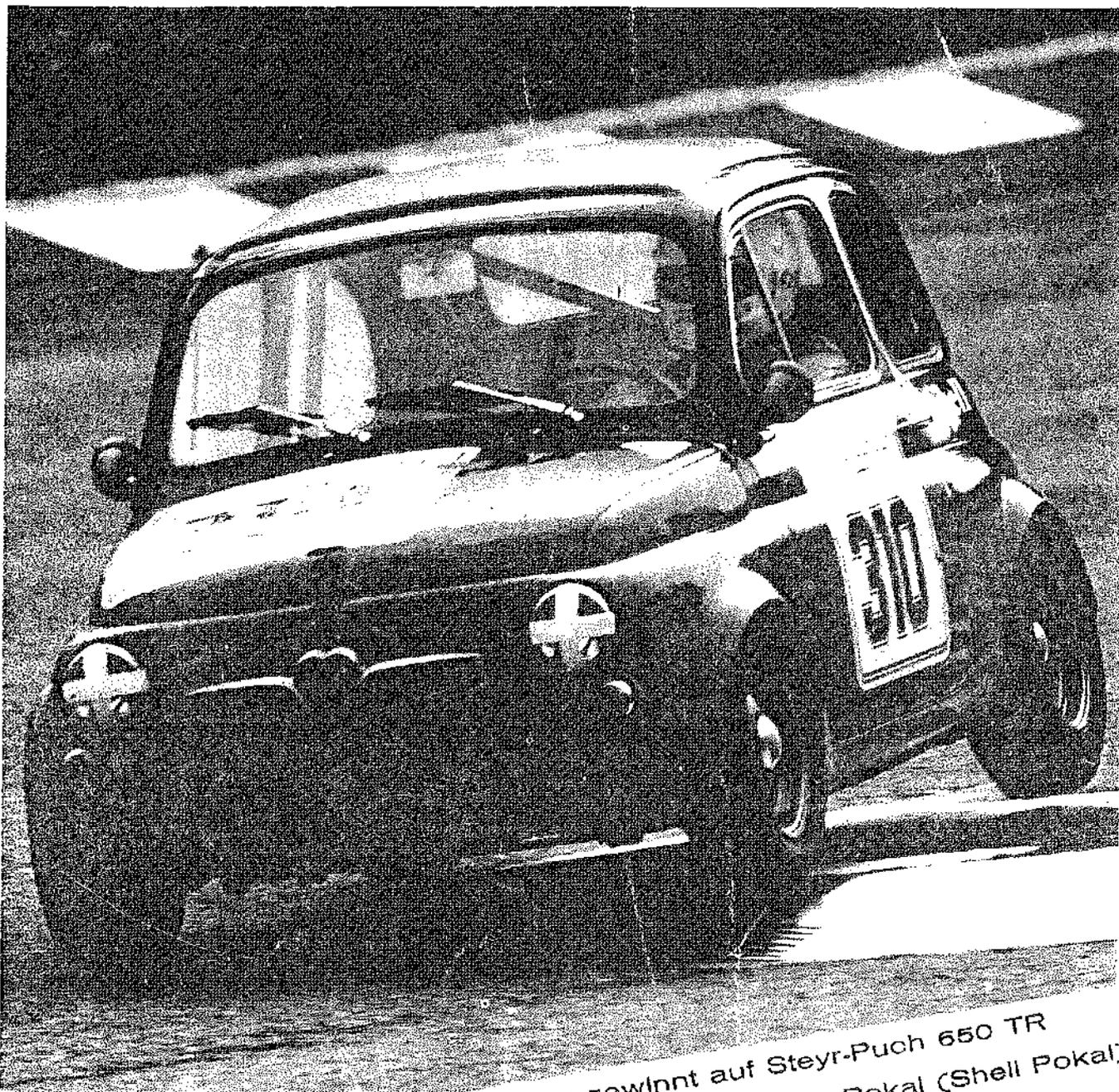


Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Andreas Müller-Hausser gewinnt auf Steyr-Puch 650 TR
den Int. Deutschen Historischen Tourenwagen Pokal (Shell Pokal)
1986



Ausgabe Nr.2

Inhalt

Über Fiat 500, Puchs und kleine Coupés

Michael Kuhn erzählt die Geschichte des Puchs, sowie einer seiner leichten Abarten, des Puch-Imp. Sein Bericht zeigt am Beispiel seines eigenen Imp wie eine Restaurierung sein soll. Wenn wir doch auch so einen "Vater Kuhn" hätten.

Der Vierzylinder (Teil II der Geschichte)

Peter Brysch berichtet, was aus dem sagenhaften Vierzylinder Versuchsmotor geworden ist.

Das Jahr der Kleinen

Andreas Müller-Hausser hat zwar den "Shell Pokal" 1986 gewonnen, aber er hatte nicht den einzigen Puch, der dort teilnahm. Johannes Grohs berichtet, wie die Saison 86 für ihn ausgesehen hat. Es lebe der olympische Gedanke.

Die Legende lebt

Abdruck aus einer österreichischen Zeitschrift namens "BASTA" -basta.

Wohl dem der einen STEYR-PUCH besitzt

Dr. Holger Zeidler beschreibt, wie er vor vielen Jahren dem Puch Bazillus verfallen ist. Irgendwie ging's uns ja allen so.

Was ist erlaubt? Der TÜV hat das letzte Wort.

Peter Brysch zeichnet das Bild des TÜV als eines dienstleistenden Betriebes, wo man für Puchs viel Verständnis hat. Natürlich auch im Werk selbst.

Erfolgreiche Saison

Noch ein Abdruck. Diesmal aus der "Steyr Aktuell 1964/4. Ähnlichkeiten mit gegenwärtigen Ereignissen sind rein zufällig.

Sieg

Eigentlich die Titelgeschichte. Aus Zeitgründen (sonst ist der Pokal 87 vorbei) lassen wir hier nur die Fakten sprechen. Andreas Müller-Hausser war so frei und hat sich in die Karten sehen lassen. Jetzt geht sicher die Sucherei nach den Getrieberädern los. Ich hatte doch auch wo einen 9er Triebbling.

Renntechnik

Sepp Treitinger gibt Tips fürs Fahrwerk. Auf seine weiteren Ausführungen auf dem Gebiet des Motorenbaus darf man gespannt sein.

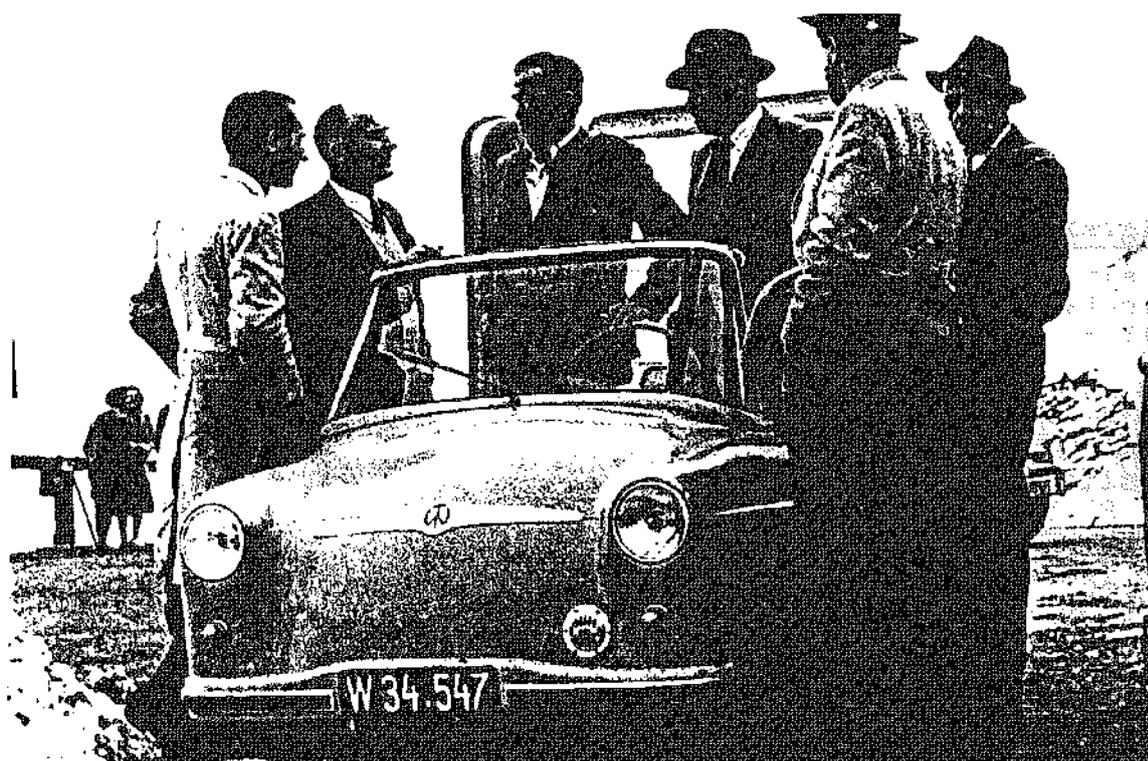
Zusammenstellung und Verbreitung: Peter Brysch, Fischergasse 36
D 8670 Hof

ÜBER FIAT 500, PUCHS UND KLEINE COUPES

Mitte der 50er Jahre kam die Massenmotorisierung in Italien richtig in Schwung. Nachdem der Absatz des Fiat 600 schon schwindelnde Höhen erreicht hatte, setzte man bei Fiat, zum Erstaunen der internationalen Fachwelt, zum Überholen der Mitbewerber an. Der Fiat 500 Nuova wurde im Juli 1957 der Presse vorgestellt. Ohne voneinander zu wissen, hatte parallel zu den Turinern eine Konstruktionsgruppe der Steyr-Daimler-Puch AG, eigentlich in ihrem Stammwerk in Steyr beheimatet, unter der Leitung von Herrn Dipl. Ing. Ledwinka in Graz-Thondorf die Arbeiten an einem Kleinwagenprojekt aufgenommen.

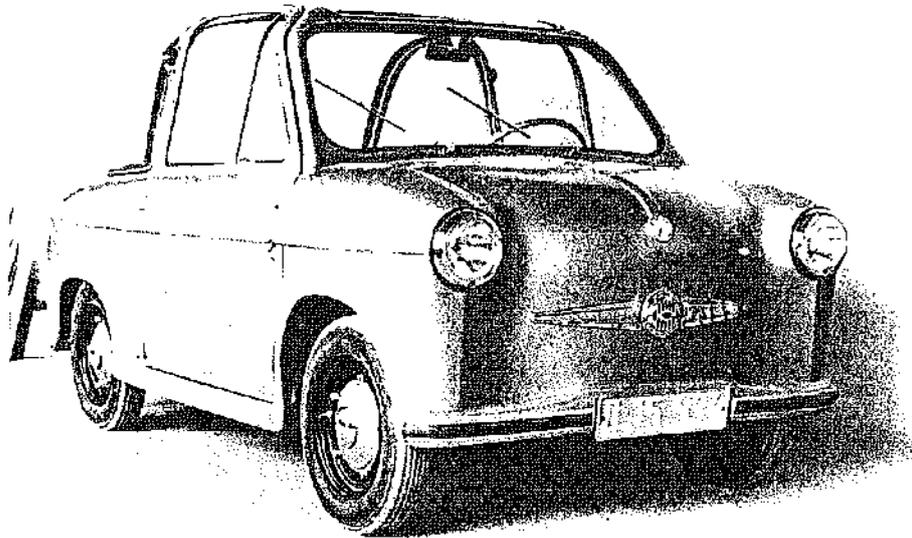
Der stetig zurückgehende Absatz der Puch Zweiräder und steigendes Volkseinkommen in der Republik Österreich, ließen den Bau eines auf die österreichischen Gegebenheiten abgestimmten Fahrzeuges ratsam erscheinen. Das Volk verlangte nach trockenen Füßen.

Unter der Federführung von Herrn Ledwinka wurden verschiedene technische Möglichkeiten auf ihre Verwendung in der österreichischen Bergwelt hin durchgespielt. Darunter befanden sich solch reizvolle Lösungen wie der Einsatz von abgewandelten Zweitaktmotoren aus dem Puch Motorradsektor. Diese qualmenden Antriebe wurden in dem U1 genannten Prototyp erprobt. Auf dem folgenden Bild kann man die leitenden Herren des Projekts bei Überlegungen beobachten. Man entschied sich gegen den Einsatz eines Zweitaktmotores, dessen Verbrauchswerte in der Gegenüberstellung zu den Mitbewerbern ungünstig erschienen.



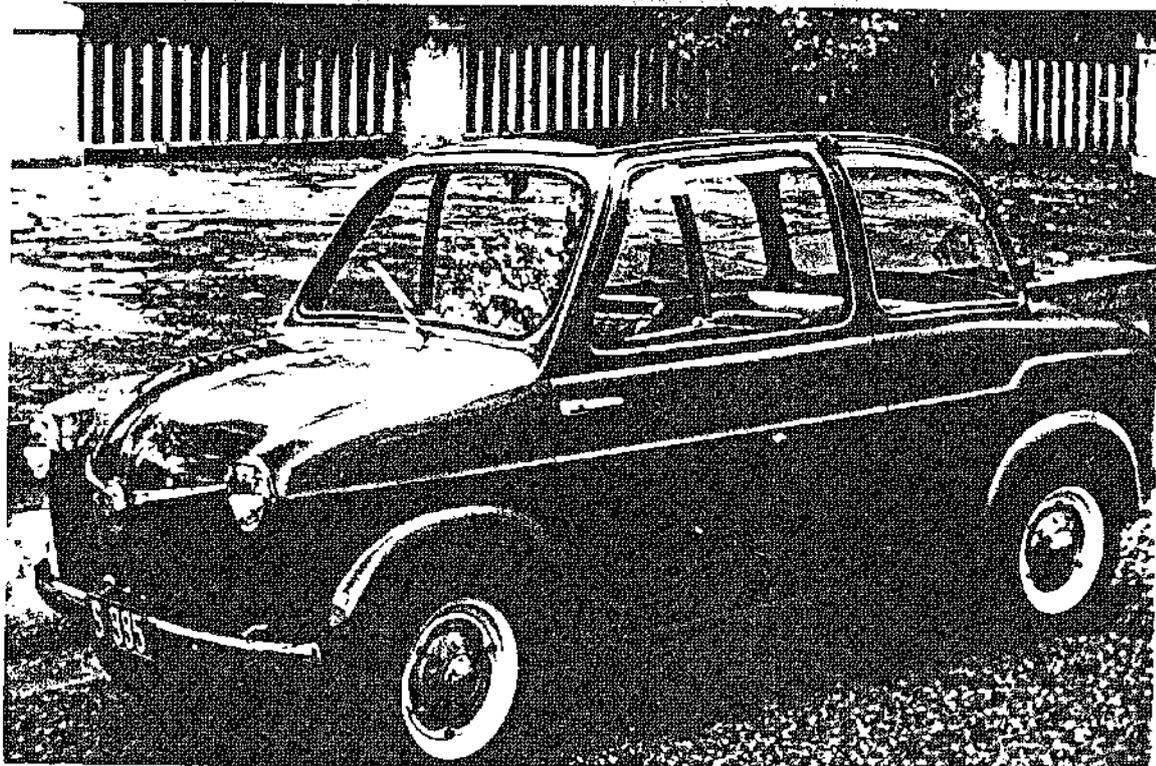
Personen von l.n.r. Versuchsfahrer Prinz
Chefkonstrukteur Dipl. Ing. Ledwinka, Versuchsingenieur Schmidt,
Konstrukteur Ing. Wagner, Fahrer des Begleitfahrzeuges, Versuchsleiter Dr. Müller

Es kam zum luftgekühlten Steyr 4-Takt Boxermotor, der mit seinem ballernden Auspuffton schon ab 1955 die Bergwelt erschütterte. In einem zweiten von Ing. Hagen entworfenen Prototyp, U2 genannt, kam das Aggregat zu seinem ersten Einsatz.



Man beachte beim U2 Prototyp die elegante Linienführung

Dies war noch nicht das Endresultat der Bemühungen der Gruppe. Ein dritter Prototyp folgte. Dieses Modell aus dem Jahre 1956 verfügte über einen optimierten Fahrgastraum und optisch überarbeiteter Karosserie. Hergestellt in Graz. Karosserie von Ing. Hagen.



Nun gab es schon seit Jahren ein sogenanntes Assembling Abkommen zwischen Fiat und der Steyr-Daimler-Puch AG, daß die österreichische Firma in die Lage versetzte verschiedene Fiat Typen im eigenen Lande unter dem Namen Steyr-Fiat zu montieren und zu verkaufen. Durch den relativ engen Kontakt zueinander konnte es den Leuten der Steyr-Daimler-Puch AG auf Dauer nicht entgehen, daß Fiat auf dem Kleinwagensektor unterhalb des Fiat 600 noch einiges plante.

Man bekam das Auto zu Gesicht. Die Form überzeugte. Dadurch ergab sich die Möglichkeit eine eigene Karosseriefertigung einzusparen, die bei einer geplanten Stückzahl von ca. 15000 Puchs pro Jahr in Graz-Thondorf ohnehin einen überproportionalen hohen Kostenanteil an den Gesamtkosten verursacht hätte. Die geplanten Stückzahlen wurden nie erreicht.

Stückzahlen: 1957/1087. 1958/7879. 1959/8334. 1960/7906. Von nun an ging es bergab.

Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist auf folgendem Photo zu sehen.



Testfahrt auf dem Großglockner vor Serienanlauf im Jahre 1957.
Endgültige Ausführung aufgrund des Fiat-Assembling-Vertrages mit
Fiat-Karosserie.

Personen von I.n.r.

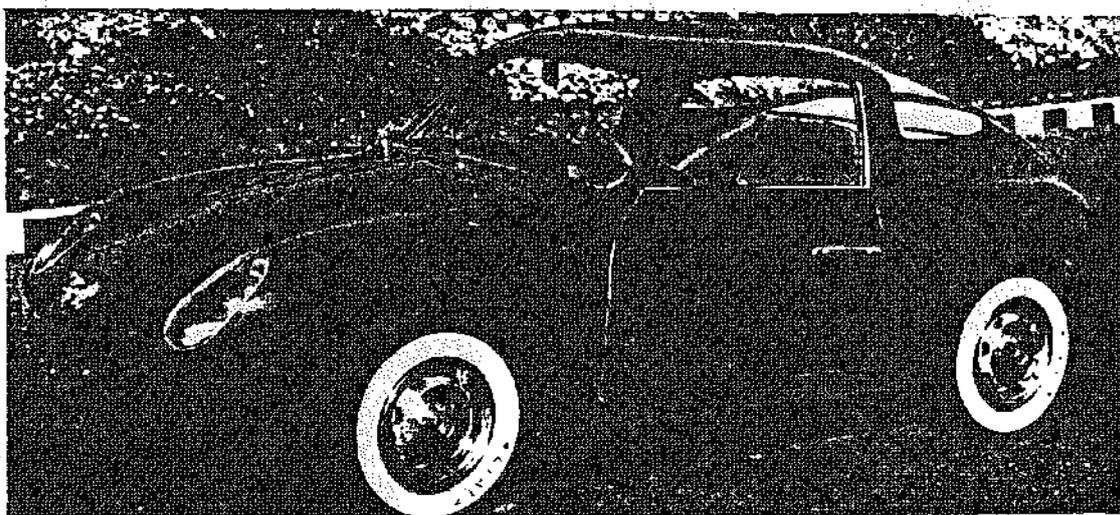
Techn. Vorstandsdirektor Dipl. Ing. Rösche, Dipl. Ing. Ledwinka

58

Soweit diese Geschichte.

Nun gab es schon seit 1948 in Italien einen Wiener, der hieß Abarth. Dieser Karl Abarth, später nur noch Carlo Abarth gerufen, hatte sich in Zusammenarbeit mit der "Carozzeria Zagato" an dem oben erwähnten Fiat 600 versucht. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Dieses Alu-Coupe auf Fiat 600 Fahrgestell führte über den Fiat-Abarth 750 von 1956, den Double-Bubble von 1957, zu den bekannten "Record Monza" Typen.

Wie der Fiat 500 erschien, wurde die Idee eines kleinen feinen Alu-Coupes auf einem Serienfahrgestell erneut von den Beteiligten aufgegriffen. Das nur wenigen bekannte Fiat-Abarth 500 Coupe/Zagato entstand.



FIAT 500 ELABORATA ABARTH CON CARROZZERIA BERLINA ZAGATO

Ein winziges Coupe, das selbst bei einer Länge von ca. 3,40m noch italienische Ansprüche an Form und sprühender Grandezza erfüllte. Dagegen wirkte der größere Fiat-Abarth 750 wie ein Bus.

In einem deutschen Automagazin wurde 1958 ein Preis von 11800.-DM für den 500er Abarth/Zagato genannt. Mächtig viel Geld für etwas so kleines mit gerade 21 PS und einer Spitze von 115 km/h.

Innenausstattung wie bei Abarth üblich mit großen Instrumenten, leichten und zierlichen Zagato Sitzen.

Dieses Fahrzeug muß zeitweise recht zügig bewegt worden sein, da das winzige Coupe nicht am Gewinn der Italienischen GT-Meisterschaft in der Klasse bis 500ccm zu hindern war. Wo immer der Wagen erschien, hatte er den Gewinn so gut wie in der Tasche. Fairerweise muß man dazu erwähnen, daß die Zahl der Mitbewerber in dieser Klasse nicht sehr hoch gewesen sein konnte.

Nächste Seite der seriöse Herr beim Öffnen der Tür.



Ovidio Capelli: campione italiano classe 500 cc Gran Turismo.

Nun das waren Pflichtübungen, kommen wir zur Kür.

Nachdem Abarth auf grund von Transportproblemen, Abarth/Turin-Zagato/Mailand, dazu übergegangen war die Karosserien bei "Fratelli Corna" einer kleinen Karosserie Firma in Turin bauen zu lassen (Lizenzgeber Zagato), so wurden ab 1960 Karosserien nach eigenen Entwürfen zuerst bei "Beccaris" und später bei "Sibona & Basano" gebaut.

Die frei gewordenen Kapazitäten bei "Fratelli Corna" nutzten zwei begeisterungsfähige junge Männer. Denn begeisterungsfähig mußte man für so ein Projekt, wie sie es vorhatten, auch 1959/1960 sein.

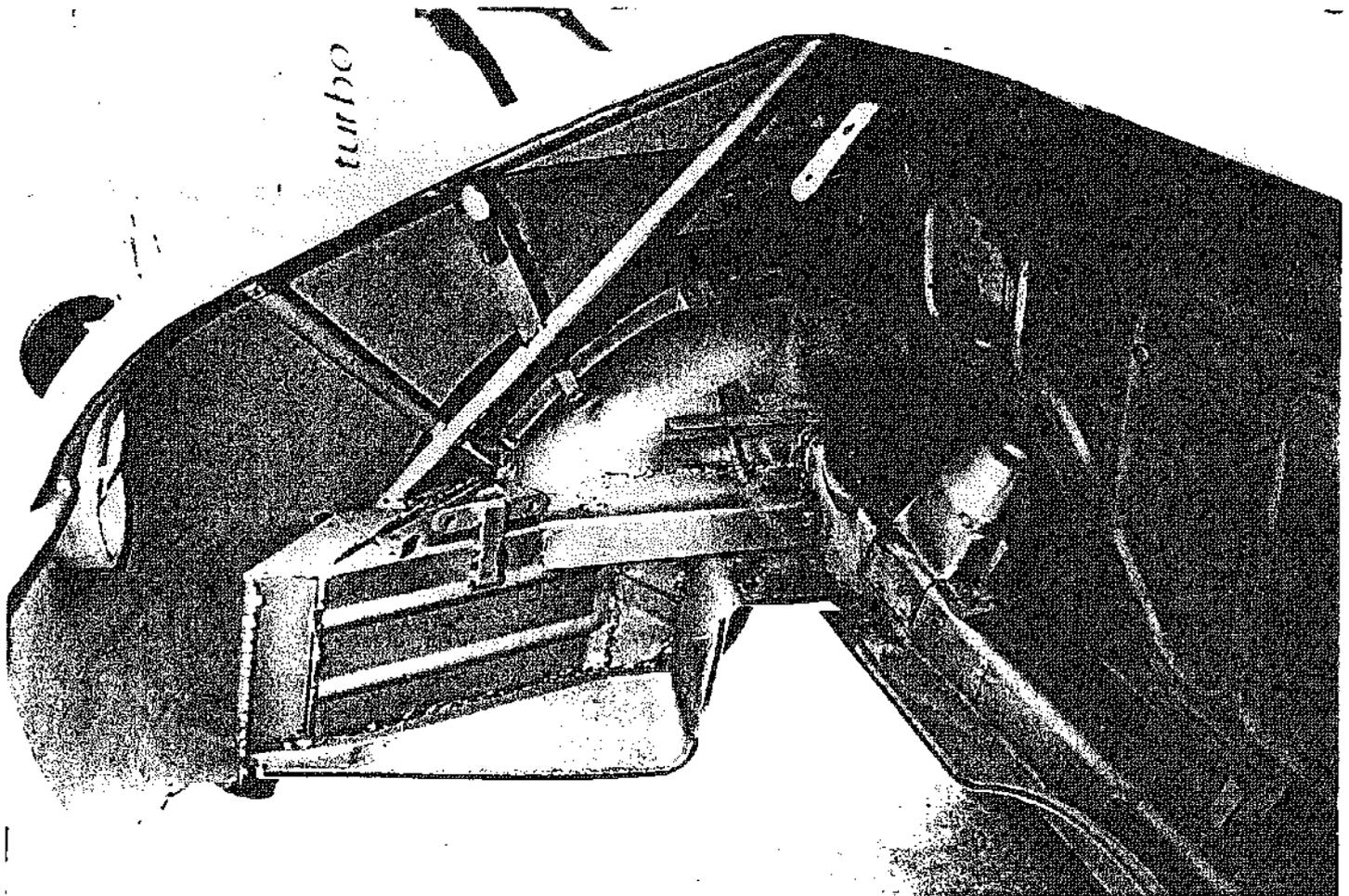
Frank A. Reisner und Johann (Janos) Puch.

Der eine kanadischer Abstammung, Inhaber eines kleinen Unternehmens namens "North-East-Engineering" Markenbezeichnung "Intermeccanica" mit Sitz in Turin, Via Pietro Giuria 31, der andere Urneffe des Gründers der Puch-Werke und zufällig Kundendienstleiter im Werk Graz-Thondorf.

Der Gedanke, ein dem Abarth 500 Zagato nachempfundenenes Coupe auf Puch-Basis folgen zu lassen, lag nahe.

Herr Reisner hatte in Graz-Thondorf die Gelegenheit einen Vorläufer des späteren Steyr-Puch 650 TR fahren zu können. Es schien ihm eine solide Ausgangsbasis für das geplante Unternehmen.

Herr Reisner, die Gebrüder Fratelli und Herr Puch gingen in Klausur. Es entstand ein erster Prototyp. Nach Auskunft von Herrn Puch mit einem Rohrrahmen zur Abstützung der Alu-Karosserie. Erfahrungen mit diesem Fahrzeug ließen die Notwendigkeit eines verzweigten und komplizierten Rohrrahmens überflüssig erscheinen. Bei den folgenden Exemplaren blieben nur noch Rudimente des ehemaligen Rohrrahmens als Abstützung der Karosserieüberhänge übrig.



Geplant waren zwei Leistungsstufen. Einmal mit dem 500er Motor und Doppelvergaser. Ergebnis 25 PS. Zum anderen eine wesentlich stärkere Version mit einem bearbeiteten 650er Motor. Diese Ausführung entsprach in der Leistung dem späteren 650 TR2. Mit dieser Motorisierung ergaben sich für das Alu-Coupe bei einem Gewicht von ca. 470kg respektable Leistungswerte.

Eine Name wurde gefunden. IMP.

Bei guten Englischkenntnissen läge die Übersetzung für Imp mit Teufelchen im Bereich des Möglichen, oder gewagter Kobold, womöglich gar Schelm.

Richtig und weniger poetisch: Intermeccanica Puch.

In der deutschen Autozeitschrift "mot" 4/61 war dazu folgendes zu lesen:

"Unter dem Namen I.M.P. (Inter-Mechanik-Puch) wird ein kleiner Sportwagen, mit dem Fahrwerk des Steyr-Puch 500, wahlweise dem 500ccm Motor mit 29PS oder dem 650ccm Motor mit 48PS angekündigt, dessen Leichtmetallkarosserie bei Reiser in Turin gebaut und montiert werden soll. Die Idee ist gut; der Steyr-Puch-Motor ist schon in der normalen Ausführung mit 19,5PS außerordentlich temperamentvoll und haltbar, Leistungserhöhungen für sportliche Zwecke ist kein besonderes Problem, man kann sich kaum eine bessere Basis für einen kleinen Sportwagen denken. Allerdings wird es dann immer sehr teuer; die kleinen Abarth-Sportwagen auf Fiat 500-Basis kosten schon weit über 10000.-DM und wurden wieder aufgegeben, die Kölner Comtesse auf Prinz-III/30-Fahrwerk kostet runde 8000.-DM, um nur zwei Beispiele zu nennen. Da aber sind die Turiner optimistisch: sie sprechen vom "billigsten Sportwagen der Welt", denn der I.M.P. soll nur 45000 österreichische Schilling, gleich ca. 6900.-DM kosten. Es wäre allerdings nicht der erste Wagen, der billig geplant und dann teuer gebaut wurde. Da muß man also erst mal abwarten, und für Deutschland käme ja auch noch der Zoll dazu."

Die "mot" sollte recht behalten.

In der "autorevue" 2/65 wurde in einem Bericht über Sonderkarosserien auf Puch-Basis ein Preis für 1961 von 54000.- bis 62000.-ÖS genannt. Dies entsprach bei den damaligen Wechselkursen schon einem deutschen Ladenpreis von 10000.-DM noch ohne die Zollgebühren. Da wäre es dem Imp bald wie dem Abarth 500 Zagato ergangen. Es blieb bei Spekulationen. Der Verkauf in Länder außerhalb Österreichs verbot sich schon durch das oben erwähnte Assembling-Abkommen zwischen Fiat und der Steyr-Daimler-Puch AG.

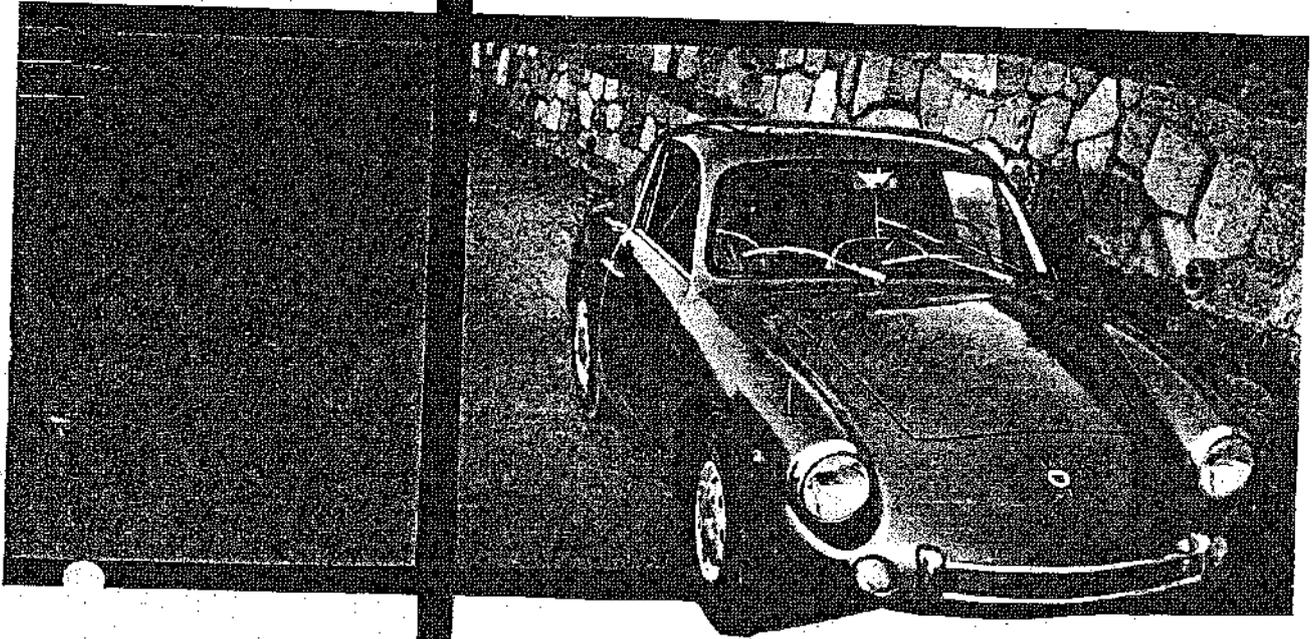
Mitte 1961 wurde der entgültige Verkaufsstart in Österreich wie folgt in der "Austro-Motor" 6/61 angekündigt:

"Der viel diskutierte IMP 700 GT (Intermeccanica-Puch) dürfte voraussichtlich in Kürze bereits in Wien zu haben sein und zwischen 46000.- und 48000.- ÖS kosten. Dieser Prototyp, ein elegantes zweiplätziges Coupe, war bereits auf der Wiener Frühjahrsmesse auf einer Hebebühne zu sehen. In der Serie dürfte dieser Wagen einen 40PS-Motor erhalten, wodurch er eine Spitze von 160 km/h erreichen soll. Er wird auch verstärkte Ferrodo-Bremsbeläge und eine reichlichere Ausstattung erhalten.

Das Fahrgestell besteht aus serienmäßigen Puch-Teilen und wird in Turin karosseriert. Der Wagen darf jedoch in Italien nicht verkauft werden und dürfte hauptsächlich nach Deutschland, Österreich und einigen anderen Ländern exportiert werden."

imp 700 gt

- ▶ *Temperamentvoll*
- ▶ *Elegant*
- ▶ *Zuverlässig*



Überreicht durch:

*Änderungen
vorbehalten*

intermeccanica

TECHNISCHE DATEN:

imp 700 gt

Coupe, 2 plätzig, mit hohen Fahrleistungen. Stromlinienkarosserie aus Leichtmetall, 700 ccm. Steyr-Puch Motor. Vollschiwingachser.

MOTORDATEN:

2 Zyl. - Boxer, Bohrung 80 mm, Hub 64 mm, 645 ccm, Kompr. 8.5:1, 40 DIN-PS bei 5500 U/min, Drehmoment 5,7 mkg DIN bei 3800 U/min, spezif. Leistung 62,0 DIN-PS/L, Oktanbedarf: 88 ROZ.

MOTORKONSTRUKTION:

Schräghängende Ventile (in V) mit Stoss-tangen u. Kipphebeln, zentrale Nockenwelle (Zahnräder), Leichtmetall-Zylinderkopf, Grauguss-Zylinder, Ölfilter im Hauptstrom, Ölkühler, Ölinhalt mit Filter ca. 2L, Doppel-Fallstromvergaser Zenith NDIX 32 mit Beschleunigungspumpe, Luftfilter, mech. Solex-Benzinpumpe.

Zündkerzen Bosch W 240 TI, elektr. Anlage Dynastart Bosch 12 V, 240 W, Batterie 28 Ah, Luftkühlung, mit Axialgebläse.

KRAFTÜBERTRAGUNG:

Heckmotor, Einpl. Trockenkupplung, normales 4-Gang-Getriebe (ohne direkten Gang), II, III und IV Gang sperrsynchr. und geräuscharm, Schalthebel in der Mitte, spiralverzahnter Achsantrieb, Achsunters. 5.14:1 (7/36).

UNTERSETZUNGSVERHÄLTNISSE:

I. 3,73:1, II. 2,18:1, III. 1,30:1, IV. 0,89:1 (Schnellgang), R. 5,48.

UND ...

Kundendienst in Österreich, Deutschland, Italien, Schweiz und Frankreich bei allen Steyr-Puch Kundendienstwerkstätten

FAHRGESTELL, AUFHÄNGUNG:

Selbst-tragende, mit dem Kastenrahmen verschweisste Leichtmetall-Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit oberen Trapez-Dreieckquerlenkern und stabilisierender unterer Querblattfeder, hinten Pendelachsen mit Schraubenfedern und zusätzliche Ausgleichsfeder; vorne und hinten hydr. Teleskopstossdämpfer.

Hydr. Fussbremse Teves (Simplex-Gleitbacken), Gesamtbremsfläche 452 cm²; mech. Handbremse auf Hinterräder, Lenkung mit Schnecke und Segment, Links gesteuert, Benzinetankinhalt 28 L, davon 5 L Reserve (Reserve Licht), Reifen 5.20-12.

KAROSSERIEN, MASSE, GEWICHTE:

Radstand 184 cm, Spur vorne 112 cm, hinten 113,5 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Wendekreis 9 m, 2 Sitzplätze, 2 türig, Länge 340 cm, Breite 130 cm, Höhe 115 cm, Kofferraum 130 dm³. Gewicht trocken 460 kg, (für Wettfahrt 425 kg.), vorne 44%, hinten 56%.

AUSRÜSTUNG:

Heizung, Scheibenwaschanlage, Doppelton-Fanfare, Schalensitze, Drehzahlmesser, Öltemperaturuhr, Öldruckmesser, asymmetrische Beleuchtung.

Auf Wunsch: HL Motor, Getriebe mit steifen I., II., und III. Gang.

FAHRLEISTUNGEN:

Bei Achsuntersetzung 5,14:1 und Normalgetriebe **Höchstgeschwindigkeit über 145 km/h**. Leistungsgewicht, trocken 11,5 kg/DIN-PS. 1 km mit stehendem Start 38 sec. 0 auf 80 km/h - 10,8 sec. 0 auf 100 km/h - 17,3 sec. Geschwindigkeit bei 1000 U/min im IV. Gang (Schnellgang) 22 km./h. Benzinverbrauch (Normverbrauch) 5,5 L/100 km.

NORTH - EAST ENGINEERING CO.
P.O. BOX 153, TURIN, ITALY

Nun ja. Er konnte ja nicht exportiert werden.

Das sollte nicht das einzige Hindernis auf dem kurzen und beschwerlichen Weg der Imp-Produktion bleiben.

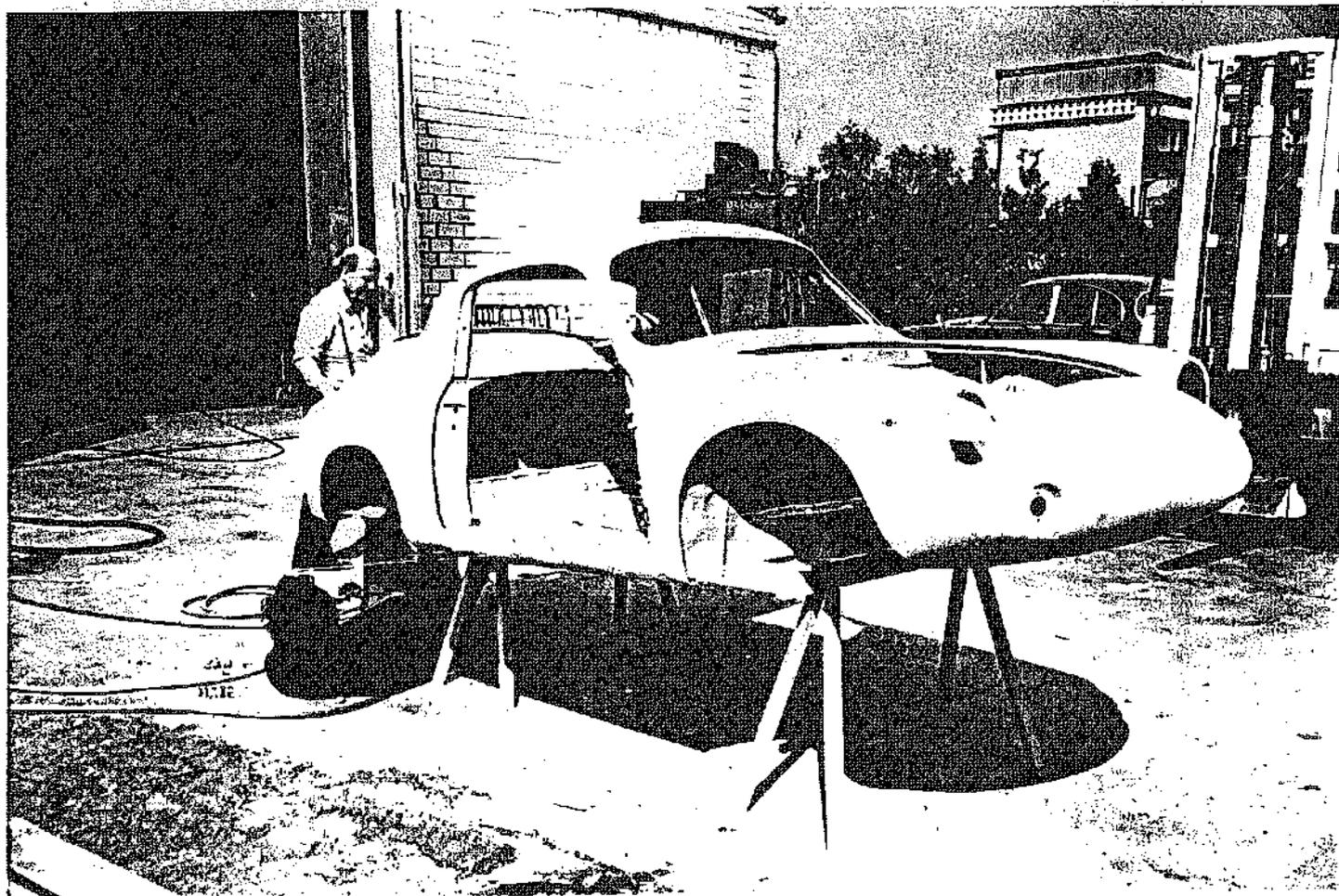
Die kompletten Fahrgestelle einschließlich Motor und Getriebe wurden per Lkw nach Turin zu Fratelli Corina gebracht. Dort wurde mit leichter, und wenn man sich die Sorgfalt der handwerklichen Arbeit anschaut, auch schneller Hand eine Alu-Karosserie mit dem Puch-Fahrgestell verbunden..

Trotz schneller Hand. Der Schwung und das Geschick der italienischen Blechkünstler ist auch heute noch bewundernswert. Es standen nur Holzformen zur Verfügung über die mit sicherer Hand die einzelnen Alubleche gedengelt wurden.

Wer sich in den heutigen Tagen schon einmal einen Kotflügel hat anfertigen lassen, dem werden die tränenden Augen beim Bezahlen der Rechnung noch lange in Erinnerung geblieben sein.

Die einzelnen Alubleche wurden dann miteinander verschweißt und Unebenheiten beseitigt. Klingt einfach. Ist es aber nicht.

Die Blech-Innenkarosse ist in den Radkästen mittels dicker Gummiprofile von der Alu-Außenhaut getrennt. Somit wird die sonst gegenseitige Oxydation verhindert. Koffer- und Motorraumdeckel haben einen Blechrahmen zur Verstärkung und zur Aufnahme der Scharniere.



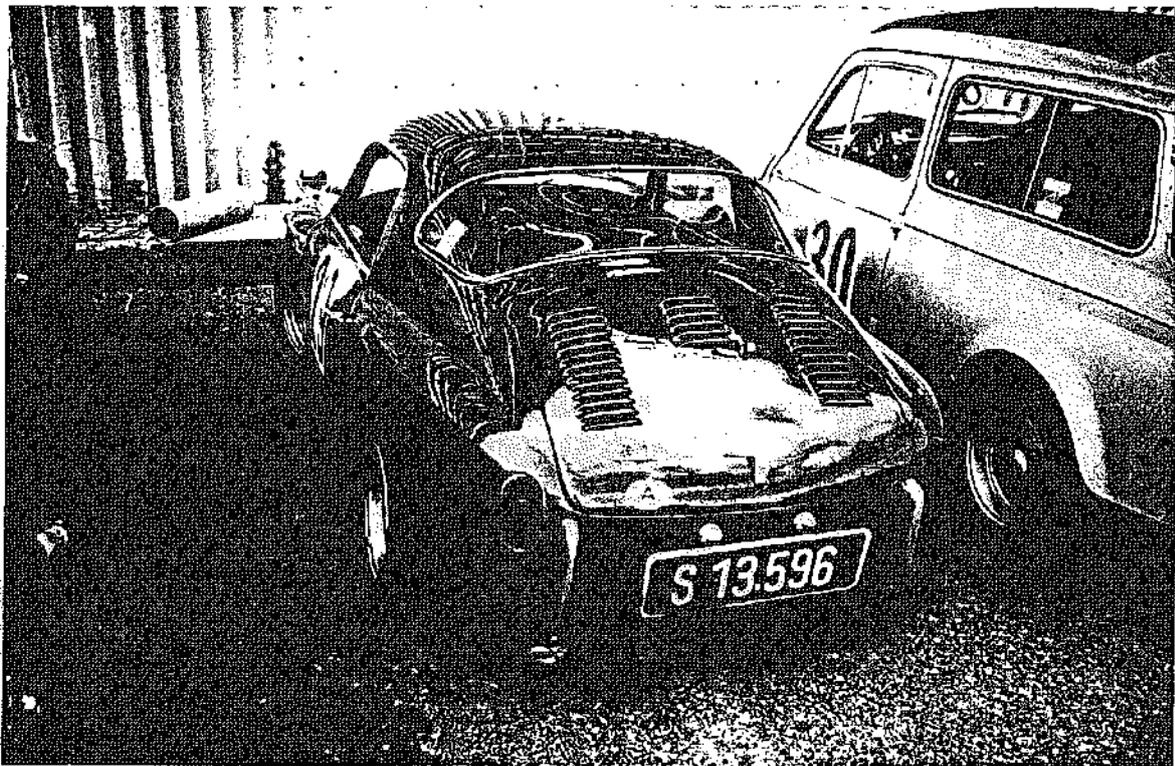
Nicht in Turin sondern in Karlsruhe-Wiesloch. Imp Rohkarosserie.

Nach der Karosseriefertigstellung ging es von Corna zu Intermeccanica in der Via Pietro Giuria 31. Dort arbeiteten ca. 4 bis 6 Mitarbeiter an der Komplettierung des Fahrzeuges. Die Zubehöerteile wurden bis auf wenige Ausnahmen, wie die Stoßstangen und Zierleisten, auf dem italienischen Automarkt gekauft.

Die Rücklichter von der Alfa Romeo SZ, die Türgriffe vom Fiat 1200 Granluce, Seitenblinker vom Fiat 500 etc. Nur von welchem Autotyp die Frontscheibe stammt ist mir bis heute verborgen geblieben.

So versuchte man die Ersatzteilkosten niedrig zu halten. Es nützte nicht viel.

Nichteinhaltung von Lieferterminen, Zollschwierigkeiten bei der Rückführung der fertigen Wagen (die kompletten Fahrzeuge mußten innerhalb eines bestimmten Zeitraums wieder aus Italien ausgeführt werden), Überschreiten der vorgesehenen Verkaufspreise und die teilweise notwendigen Nachbesserungen bei den ausgesuchten Händlern, wie bei der Fa. Fessl/Wien und Fa. Steinabcher/Wien, ließen den Eifer auf beiden Seiten bald gegen Null schrumpfen.



So wurde das Imp Wagnis nach elf Exemplaren ("autorevue" 2/65), eine andere Quelle, das Nachschlagewerk "Personenwagen der 60er Jahre" von Roger Gloor nennt eine Produktionsziffer von ca. 20 Exemplaren, nach knapp zwei Jahren beendet.

Bei sportlichen Wettbewerben trat der Imp nur vereinzelt an. Der Wagen war nicht homologiert und konnte nur in der Prototypen Kategorie starten. Allerdings hätten einem größeren Hersteller auch die eventuellen 11 Exemplare für eine Homologation in der GT Klasse genügt, siehe Ferrari GTO und Alfa Romeo TZ2.

Bei der Alpenfahrt Anfang der 60er Jahre startete der Imp mit Rohrrahmen, Erstbesitzer Johann Puch, so vehement, daß sich die Alukarosserie alsbald an einem österreichischen Alpenfelsen in ein Stück zerknittertes Staßiolpapier verwandelte.

Herr Liedl/Graßfing und Herr Haering/Regensburg können sich noch an eine Begegnung mit einem Imp anlässlich des 500km Rennens auf dem Nürburgring ca. 1964 erinnern. Das Auto startete auch hier als Prototyp. Herr Haering hätte damals gerne einen Imp besessen; aber das leidige Geld. 87 werde ich Herrn Häering einmal auf der Donau Insel mit dem Imp besuchen. So wegen der Erinnerung.

Drei Imp Exemplare sind im Salzburger Steyr Puch Club versammelt. Einer ist in Niederösterreich gemeldet, in Wien sollen auch noch drei Stück überwintert haben. Nicht zu vergessen das Exemplar, daß nach gründlichen Recherchen von Michael Steffny unter dem Betonboden einer Garage in Salzburg ausgemacht wurde.



. Gut Ding braucht Weile

Ich möchte mich bei Herrn Johann Puch für sein geduldiges Beantworten meiner zahlreichen Fragen bedanken.

Die Herren Fessl und Steinbacher halfen mit wertvollen Informationen. Besonderen Dank auch an Herrn Ing.Hager, der sein Wissen aus den Anfangstagen der Steyr-Puch Entwicklung im Konstruktionsteam von Herrn Dipl.Ing Ledwinka zur Verfügung stellte.

Nicht zuletzt herzlichen Dank an Herrn Dipl.Ing.Ledwinka, der anlässlich des Steyr-Puch-Treffens auf dem Gaisberg 1985 uns allen eine Menge aus den Gründerzeiten des Puchs zu berichten hatte.

Michael Kuhn

November 1986

Bildmaterial:

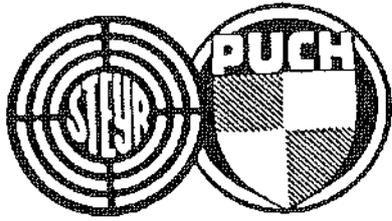
3x Dipl.Ing.Dr.tech.Erich Ledwinka

1x Ing.Ludwig Hager

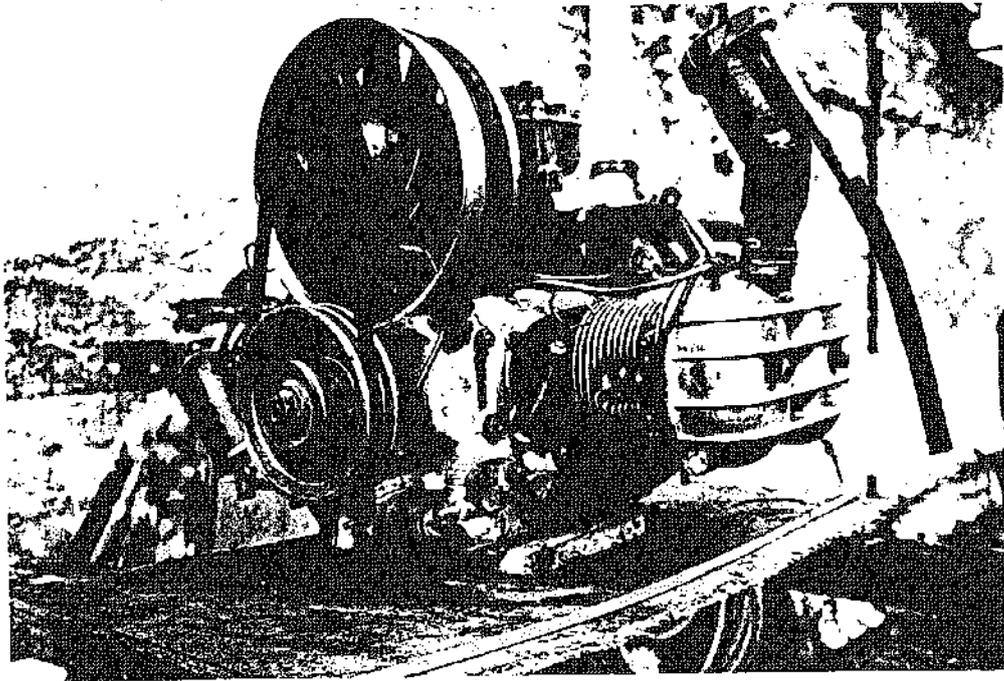
beide sind im dem Buch "österreichische Automobil Geschichte 1815 bis Heute" von Hans Seper/Verlag Orac/1986 auf Seite 326/327 im Prototyp des Steyr-Puch 500 aus dem Jahre 1954 abgebildet.

2x Wolfgang Dürr

4x Michael Kuhn



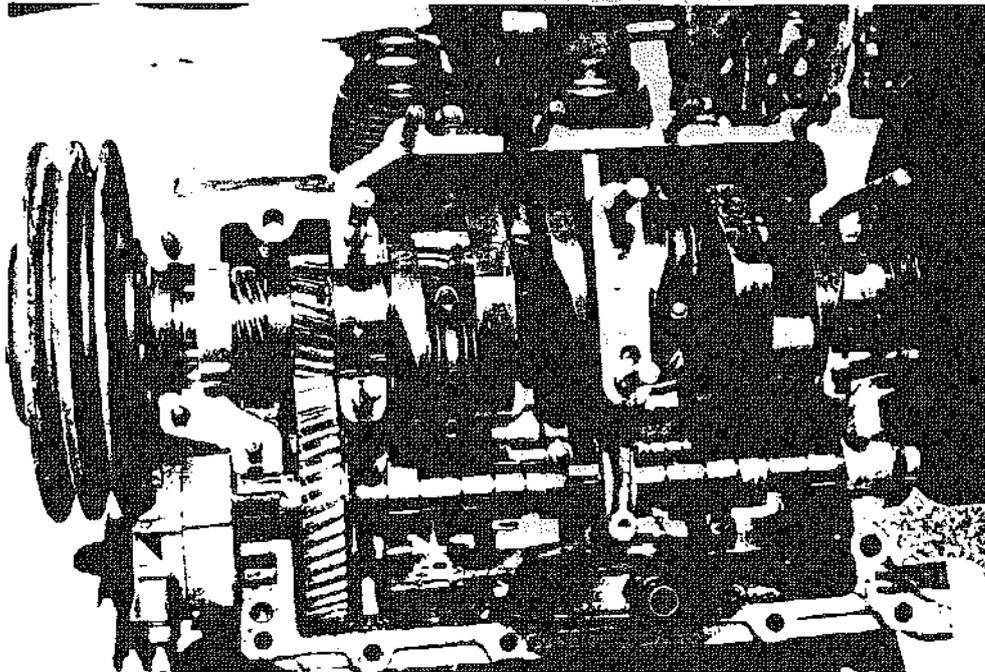
Vierzylinder



Ja, Teil 2 der Story muß es hier heißen, denn wie der sagenumwobene Vierzylinder Versuchsmotor aus den heiligen Hallen der Steyr-Daimler-Puch A.G. überhaupt herauskam und dann noch dazu den Weg ins Land der "Fiefkes" fand, das ist schon eine eigene Story wert und ich kenne auch den Mann, der diese Story schreiben muß, genauso gut wie ich den Mann kenne, der den dritten Teil schreiben muß, nämlich wie er es (zu diesem Zeitpunkt "hoffentlich") geschafft hat, den Vierer wieder zum Laufen zu bringen.

Lassen Sie mich in Frankfurt beginnen, wo ich für eine erkleckliche Summe Bares einen Haufen Aluminium, Eisen und etwas Blech in meinen Passat Kombi Muletto einlud. Alles war äußerlich sauber und zeigte auf den Eisenteilen leichten Flugrost vom langen Stehen im Freien unter einer Plastikabdeckung. Die Zylinder waren säuberlich mit Filzstift nummeriert und irgendwie sah das ganze schon nach einem Motor aus. Wer wie ich eigentlich in der Porsche 356 Szene zuhause ist und aus der Uralt-VW Szene kommt, kennt ja Vierzylinder gut genug, und weiß wie kompakt und aufgeräumt diese bauen. Dem Puch Vierzylinder sah man auf den ersten Blick an, daß er kein Großserienmotor war. Das Gehäuse war im Sandgußverfahren hergestellt und zeigte jenes typische griebige Grau, daß man auch durch jahrzehntelanges Polieren nie glatt oder gar glänzend bekommen kann. Anders die wunderschönen Ventildeckel, ein Teil für je zwei Zylinder in perfektem, glatten Aluminium ausgeführt, mit Versteifungsrippen auf der Oberseite und den Serieneichtungen an der Unterseite. Ich muß an dieser Stelle gleich bemerken, daß im ganzen Motor viele bekannte Teile zu finden waren. Auch die außen laufenden Ölrücklaufrohre und das Schwungrad erzeugten irgendwie den Eindruck handwerklicher Motorenbaukunst.

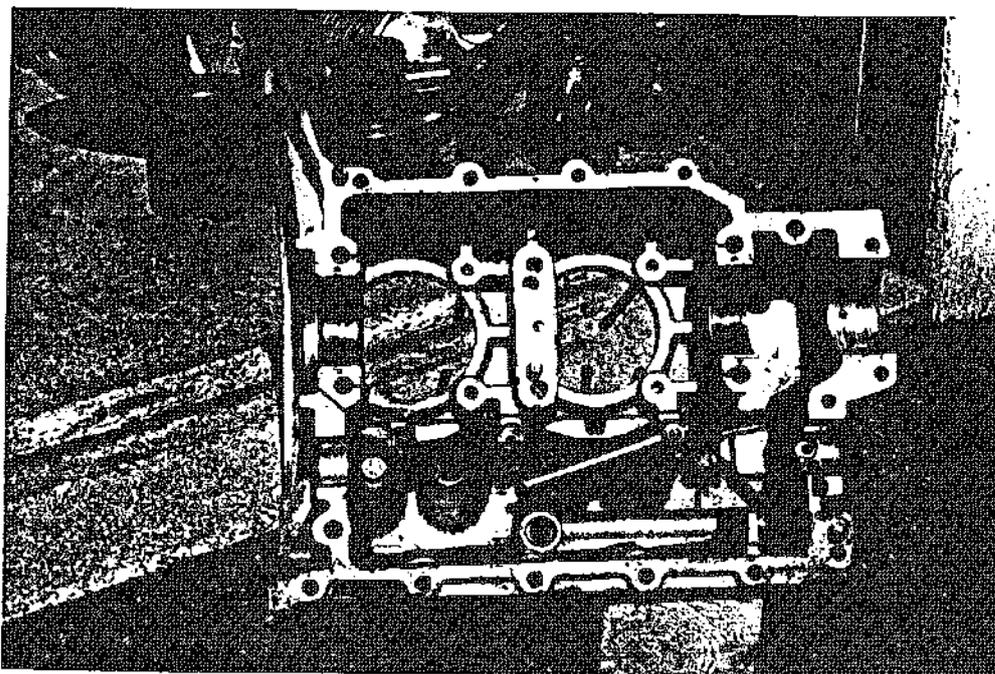
Die Zylinder waren 650er Serienteile, an einer Seite glatt abgefräst, damit sie eng nebeneinander eingebaut werden konnten, exakt wie bei einem Porsche-oder bei einem Käfermotor. Anders die Befestigung des mittleren Lagers, und jetzt bin ich schon mitten im Motor, hier wird ein Zwischenstück verwendet, das auf langen Stehbolzen sitzt und durch das Anziehen der Gehäuseschrauben das Lager fixiert, also keine ins Gehäuse mit eingegossene Nase, die das mittlere Lager trägt und bei VW und Porschemotoren, besonders in leistungsgesteigerter Ausführung so viel Kummer bereitet, daß auf dem amerikanischen "aftermarket" sogar "line-boring" Sätze für jederman erhältlich sind. Daraus läßt sich ja ableiten, daß sowas oft gebraucht wird. Überhaupt ist man bei Puch dem ursprünglichen Konzept bis in kleinste Details treu geblieben. Der Fachmann sieht sofort, daß die Nockenwelle nur eine verlängerte Variante der Zweizylinder ist, genauso wie die Winkelhebelwellen und natürlich die Kurbelwelle. Mein Freund Gerd Bürger, der die schwere Aufgabe übernommen hat, den Motor wieder zum Laufen zu bringen, wird sicherlich im Teil drei der Story noch berichten können, wie es um die Maße der Lager des Nockenwellenantriebs, des Verteilerantriebs usw. steht; nach meinem Augenschein waren dies alles Serienteile. Woraus zu schließen ist, daß es da sicherlich auch so eine Art Über-TR gegeben haben muß. Wie ich hörte, könnte da unser verehrter Altmeister Liedl sicherlich ein paar Worte dazu sagen.



Zu den bisher nicht genannten Teilen gilt für alle der Begriff "Serie", also Ölpumpe, Stoßstangen, komplette Köpfe und Pleuel. Das Ansaugrohr war eine Kombination aus bekannten und lächerlicherweise thronte auf dem Vierergeweh der winzige Webervergaser des 650 T. Die Dynastartanlage war im Kern die gleiche, wie wir sie kennen, nur war sie umgeben von einem wesentlich größeren Gebläse, das zu dem des Porsche 911 (901!!) eine verblüffende Ähnlichkeit hatte. Wenn man weiß, daß der Konstrukteur dieses Gebläses, ein gewisser Franz Xaver Reimspieß bevor er zu Porsche ging, bei Puch gearbeitet hat, sind entstehende Ähnlichkeiten sicher rein zufällig.

Die Schwungscheibe war ein viel größerer "Oimel" mit einer anderen Verzahnung der Kupplungsmitnehmerscheibe. Um zu erfahren, wie hier der Hase lief/läuft sollte man vielleicht mal einen Pinzgauer zerlegen. Der Verteiler fehlte, wie auch etliche Teile der Motorverblechung, aber bei beidem habe ich Zuversicht, besonders beim Verteiler lassen sich sicher Anleihen machen bei den luftgekühlten Vettern der Großserien. Und was die Verblechung angeht, wird man sicher im Verk mal zumindest ein paar gute Bilder vom kompletten Motor auftreiben können nebst seiner wesentlichen Daten und Einstellwerte. Als Abarthfreund ist Gerd Bürger in dieser Richtung aber sicher allerhand gewöhnt und hart im Nehmen. Blicke noch zu berichten, was ihm eigentlich fehlte. - Dem Motor! Er ließ sich zunächst durchdrehen in beide Richtungen bis zu einem durch hartes metallisches Geräusch definiertem Punkt. Das war ein sehr schlechtes Zeichen. Nach der Operation des Öffnens, es sollten ja keine Dichtflächen beschädigt werden und keine Gehäusenasen wegbrechen, (Was nicht ausschließt, daß ich mitsamt eines gewaltigen Verlängerungsrohres mehrmals quer durch meine Werkstatt flog, den Schlagschrauber für ein 12 Volt Minitool hielt und sogar von der Eisensäge Gebrauch machen mußte) kam die Katastrophe zum Vorschein: Ein Pleuel war irgendwie mit einer Winkelhebelwelle kollidiert. Die Winkelhebelwellen sind auf jeder Seite in der gleichen Manier wie im Zweizylinder befestigt, allerdings an drei Stellen. Wie man im Bild unschwer erkennt, waren nun zwei solcher Gehäusenasen weggebrochen, und die Winkelhebel, ihre halbe Welle, ein Pleuel, ein Zylinder und ein Kolben bildeten eine Combo. Ich habe sämtliche Späne versucht zu sammeln und sie dem guten Gerd in einem Marmeladeglas mitgegeben. Wenn das nicht ein passendes Behältnis war. Ja, beim Betrachten der Bilder fällt mir zum Schluß eigentlich jetzt erst auf, daß die Kupplungsglocke viel größer war, als wir sie von unseren Puchs her kennen, es könnte sein, daß sich hier ein Ansatzpunkt für weitere Recherchen ergibt. Wo könnte er hinein geplant gewesen sein, welcher wassergekühlte Konkurrent kam dann, wieviele hat es gegeben, wurden sie im Rennen bewegt usw. Wenn es jemanden gibt, der ab dieser Stelle etwas weiß, ist er jedenfalls aufgefordert, schon mal die Einleitung zum Teil 4 der Story in die Maschine zu hauen. Ich jedenfalls wünsche Gerd Bürger erst mal viel Erfolg und einen glücklichen Ausgang des Teiles drei.

Peter Brysch



Das Jahr der Kleinen



In diesem Jahr konnte ich mir den langersehnten Wunsch erfüllen und einige Rundstreckenrennen fahren.

Der Shell - Pokal, vom FHR ausgerichtet, bot sich für meinen Steyr-Puch 650 T förmlich an, denn für die kleinen Tourenwagen bis 700 ccm sind sonst die Möglichkeiten in der entsprechenden Hubraumklasse zu starten fast garnicht mehr gegeben.

Geplant waren 8 Veranstaltungen von denen Zolder gestrichen wurde. 4 Veranstaltungen wollte ich davon bestreiten.

Die Vorbereitungen für den Saisonstart in Hockenheim waren schon Nervenaufreibend. Der Puchmotor wollte einfach nicht über den Dynastarter anspringen. Anschieben war also angesagt. Da aber die Tourenwagen nicht durch fremde Hilfe anspringen dürfen, ging ich der Sache auf den Grund. Elektrik, Anlasser alles wurde durchgecheckt, ein anderer Dynastarter eingebaut, aber nichts tat sich. Um ganz sicher zu gehen zerlegte ich den Motor, konnte aber nichts finden. Der heimische Boschhändler, dem ich die Dynastarter brachte, sagte mir, ich hätte die falschen Kohlen eingebaut, die aus dem Zubehör.

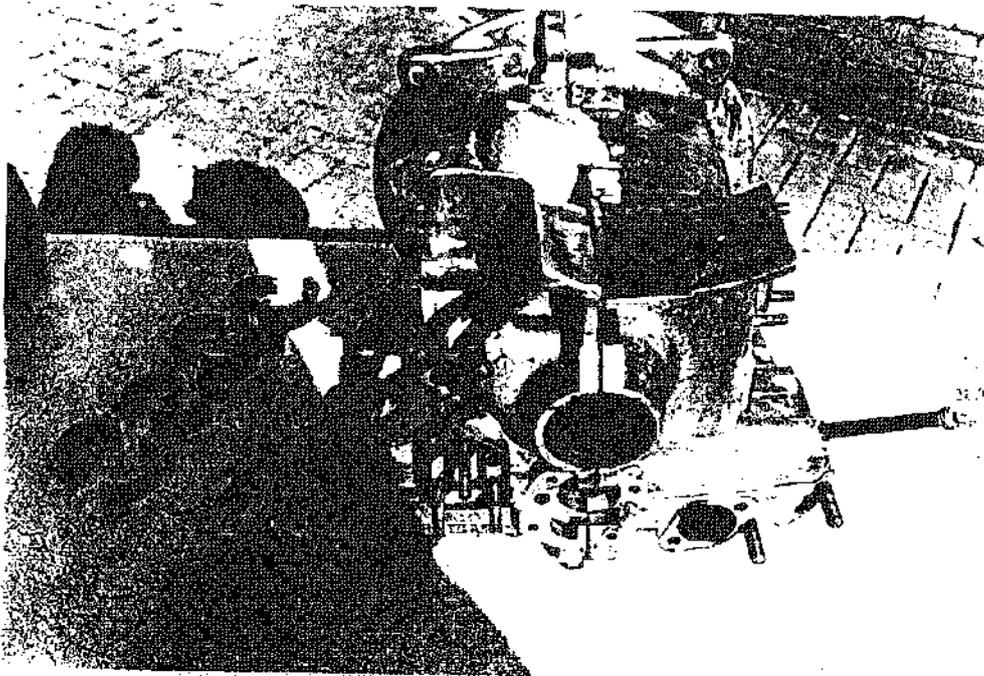
Nun ja, aus Schaden wird man klug. Natürlich ist mir dann noch ein Tag vor der Abfahrt eine Zündkerze mit Gewinde ausgerissen. Also wieder den Motor ausbauen, Zylinderkopf ab und ab zum Boschhändler ein neues Gewinde schneiden lassen.

Am 11. - 13.4. 86 startete auf dem Hockenheimring das Tourenwagenfestival. Gefahren wurde auf dem großen Kurs, 6,8 km. Auf den langen Geraden sind die Puchs und die BMW 700 fast verhungert. Trotzdem war ein 3. Platz bei den 700ern und ein Platz im hinteren Mittelfeld in der Gesamtwertung für mich drin.

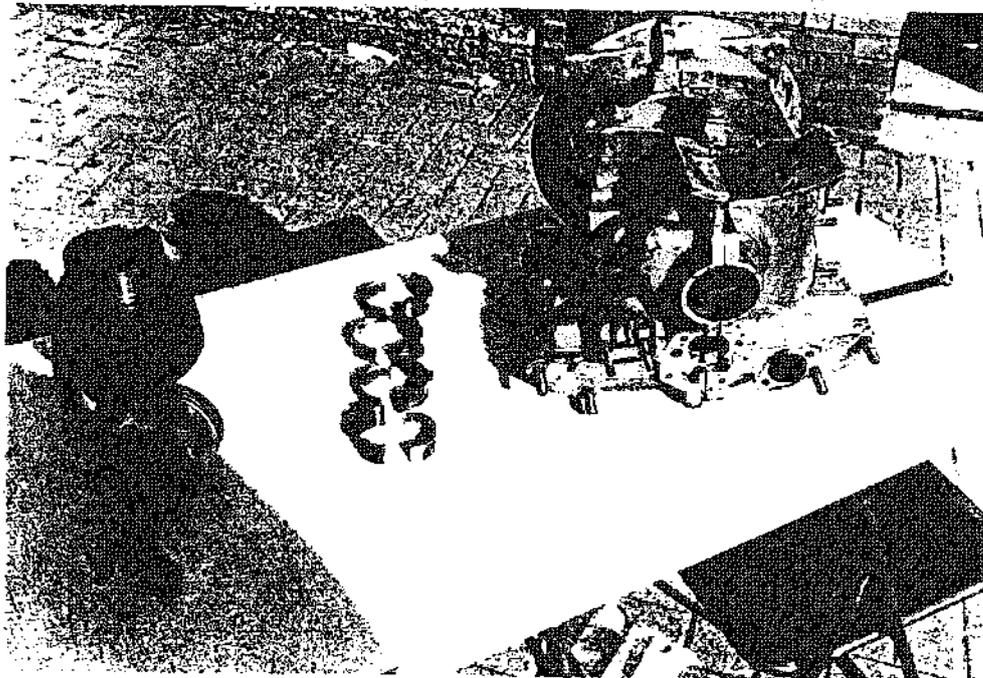
Zu Hause stellte sich dann ein Pleuellagerschaden am 2. Lager, also auf der rechten Seite heraus. Außerdem war ein Stehbolzen am Zylinderkopf an der Auspuffseite ausgebrochen. Ein alßbekanntes Thema, die Vibrationen der Auspuffanlage lockern den M 8er Bolzen im schwachen Alu.-Zylinderkopf.

16.-8- Juni 1986, das Int. Oldtimer Festival am Nürburgring war mein zweiter Start. Der Rennmotor hatte daheim auf der Straße beim Probefahren den zweiten Lagerschaden erlitten. Wieder auf der rechten Seite. Eine neue Kurbelwelle und ein neues Pleuel waren fällig, beide waren heißgelaufen.. Rechtzeitig konnte ich den Motor noch herrichten mit \varnothing 82 mm Mahle-Schmiedekolben, 3er Pleueln und erstmals mit den 36 \varnothing Bing-Vergasern. Der Nürburgring zeigte sich von seiner schlechtesten Seite. Dauerregen und Kälte waren denkbar schlechte Voraussetzungen. Die Strecke war glatt wie eine Eisbahn und die Sichtverhältnisse im Puch bei Regen kennt jeder gut genug, besonders wenn keine Lüftung zur Verfügung steht, dank Rennauspuff. Beim 2. gezeiteten Training bekam ich ihn dann, den ersten Motortotalschaden in meiner Puchtreterzeit. Ein Schlag, der Motor ging aus und das Pleuel links war abgerissen und hatte alles zerschlagen was es treffen konnte. Außerdem klaffte ein Loch im Motorgehäuse, großgenug für einen Tennisball. Also die beiden Zylinderköpfe konnte ich noch verwenden.....

Nun mußte ich einen ganz neuen Rennmotor aufbauen. Ich hoffe, jeder Leser weiß, was das heute heißt neue Mahle-Kolben mit Zylindern, eine gute Noceknwelle oder Widia-Winkelhebel zu finden und zu bezahlen..Einen Motorblock und eine Kurbelwelle mit Lagern hatte ich noch da liegen. Jetzt mußten 3/1er Pleuel her, die Puch damals extra für den Rennsport anfertigte. Diese Pleuel konnte ich noch bei Heinz Saam in Oberhausen bekommen. Auch hat er mir bei vielen kleißen fehlenden Dingen geholfen, damit mein Puch wieder auf die Beine kam.



Mau beachte
den
Tennisball!
(Wenn
Boris
das
wüßte!)



Eine Nachnennung zum Tourenwagen GP am Nürburgring war nicht mehr möglich. Da entschloß ich mich kurzfristig zum 4. Steyr Puch - Treffen an den Österreichring zu fahren. Die Termine 12.-13. 7. 86 hatten sich sowieso überschritten. Die 1200 km Anfahrt sind für einen echten Puchfreund eine Kaffeefahrt. Über 60 Puchs hatten gemeldet. Auch wollte ich die schöne Strecke des Österreichrings selbst kennenlernen. Der harte Puchfahrer Kern aus Deutschland war natürlich auch dabei. Mein Puch lief prima, bis auf das 2. Pleuellager, in der letzten Runde des Trainings fiel die Motorleistung etwas ab und ich konnte den Puch abstellen.

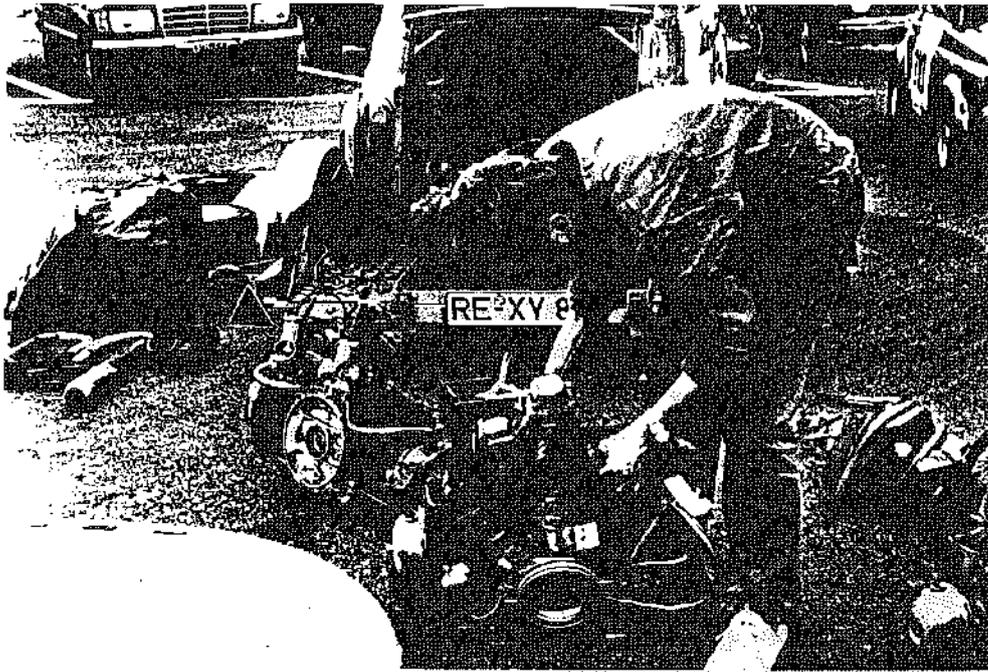
Zum Rennen blieb dann mein Startplatz frei. In den Trainings-sitzungen bin ich aber mindestens 20 Runden über den wirklich schönen Österreichring gefahren. Es hat schon Spaß gemacht.

Meinen Motor machte ich wieder fertig. Eine Kurbelwelle, neue Lager und ein neues Pleuel waren fällig. Natürlich mehrere Tage Arbeit inbegriffen. Meine Frau kam einmal schnell in meine Garage gelaufen, weil sie ein dumpfes Geräusch gehört hatte. Sie wollte nur mal sehen wie es mir geht und ob ich aus Verzweiflung vielleicht den Steyr-Motor in die Ecke geworfen hätte. Aber ich mußte immer an den Ausspruch vom Walter Niessner denken, als er beim Steyr-Puch-Treffen zu mir sagte "Junge, da mußt Du durch, manchmal hat man so eine Phase, aber die Zeiten werden auch mal wieder besser." Man ist wirklich als Puchfahrer immer zwischen Euphorie und Resignation hin und hergerissen.

15.-17. Aug. 86 der Oldtimer Grand Prix war angekündigt. Ich hatte mir viel vorgenommen. Alleine 18 Starter in der 700er Klasse zeigt, wie hart der Kampf in der kleinen Tourenwagenklasse war. Im Schnitt waren bei allen Veranstaltungen in der kleinsten Klasse die meisten Starter. Womit die Leistung vom Andreas Müller-Hausser noch höher eingestuft werden muß. Der angestrebte Gesamtsieg beim Shell-Pokal ist damit auf jedenfall gerechtfertigt und ein schöner Erfolg, natürlich auch für uns andere Puchfahrer.

Bisher hatte ich meine Motoren in dieser Saison mit dem Shell Rennöl TMO versorgt und dabei immer die Motorschäden erlitten. Irgendeinen Sündenbock braucht man ja. Zum Oldtimer GP versuchte ich es mal mit dem Aldi-Öl. Die Lager haben gehalten. Dafür ist mir schon wieder im Training in der dritten Runde die Schwungscheibe abgerissen. Trotz 36 mkg Anzugsdrehmoment für die Befestigungsschraube. Die 3 Zentrierbolzen waren sauber abgetrennt. Eine gezeitete Runde qualifizierte mich noch fürs Rennen, leider aber hatte ich keinen Motor mehr.

Das muß ich dem Karl-Heinz Splanemann hoch anrechnen. Hat er mir doch seinen nagelneuen, 0 km gelaufenen Ersatzmotor geliehen.



Damit konnte ich dann den 1. Lauf am Samstagmorgen mitfahren. Vorher mußten noch einige Umbauten vorgenommen werden, da dieser Motor eine Schwungscheibe vom Haflinger hatte und meine Kuppelung da nicht draufpaßte. Die Schwungscheibe mußte demontiert und gegen eine andere ausgetauscht werden. Das hört sich alles so leicht an, aber im Fahrerlager hat man nicht die Hilfsmittel die einem in der Werkstatt zur Verfügung stehen. Es war ein Akt der Verzweiflung, denn es fing abends auch noch an zu regnen. Samstags in der Früh um 6 Uhr bauten Peter Brysch und ich den Motor noch rechtzeitig ein. Peter konnte seine Helferkarte zu recht tragen.

Auch muß ich sagen, daß die Hilfsbereitschaft, ja man kann sogar sagen Freundschaft unter den Fahrern, besonders in den kleinen Klassen unheimlich spitze ist. Nennen möchte ich da stellvertretend für alle anderen Albert Girstl, der jetzt nach langer BMW Zeit wieder zu den Steyr-Puch Fahrern zurückgekehrt ist.

Der Saisonabschlußlauf am Nürburgring überschneidet sich wieder mit dem "Akademischen" in Hockenheim. Aber ich werde in diesem Jahr an keiner Veranstaltung mehr aktiv teilnehmen.

1986 war wohl nicht meine Saison!

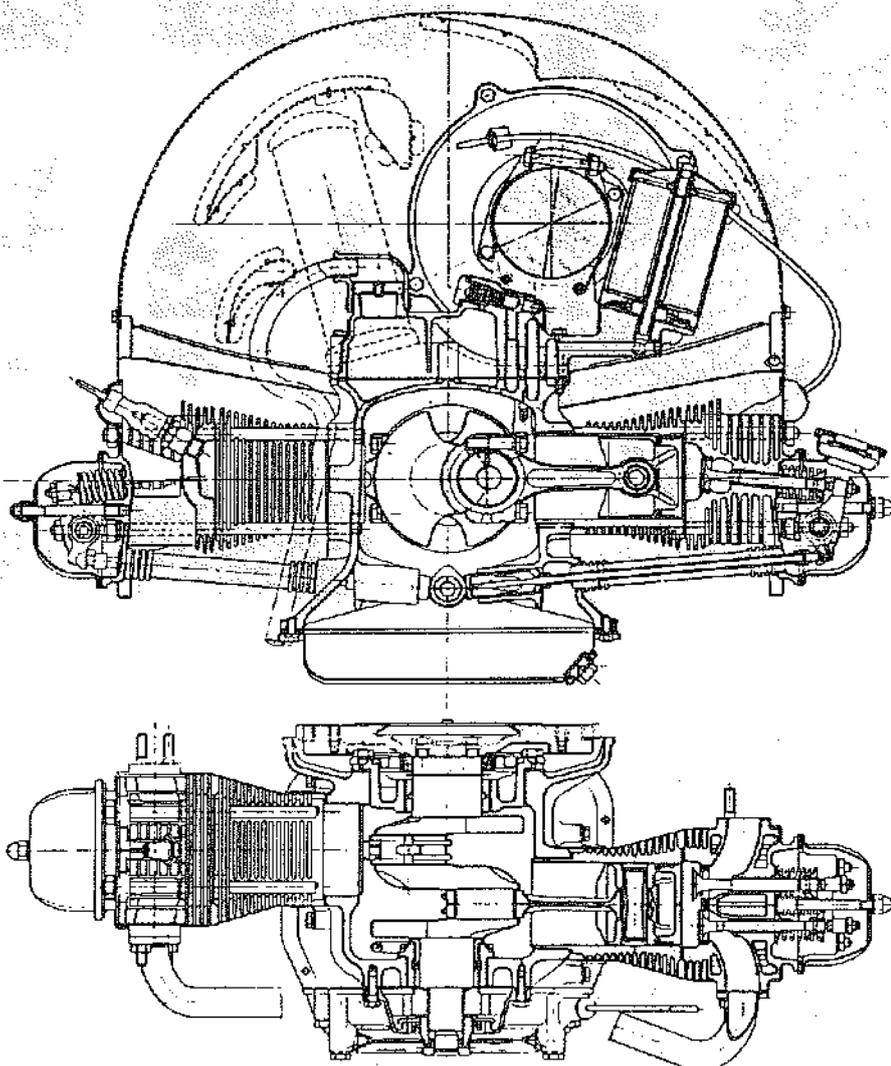
Johannes Grohs

Michael Kuhn hat noch eine interessante Zeichnung entdeckt.
Sie stammt aus dem Buch

"FORTY YEARS OF DESIGN WITH FIAT" by Dante Giacosa

Dort wird unter anderem die Entwicklungsgeschichte des Fiat 500 liebevoll nachvollzogen.

Man stelle sich einmal vor welches Gehirnschmalz an völlig verschiedenen Orten der Welt fast gleiche Ergebnisse brachte. Herr Professor Ledwinka diesseits der Alpen, die BMW Leute brauchten ja bloß in ihre Motorradabteilung zu schauen und nun diese Zeichnung von Dante Giacosa von jenseits der Alpen. Irgendwie muß das mit den Bergen zu tun haben. Hut ab, meine Herren.



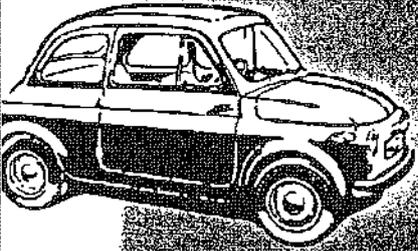
Sections of the "110 E6" engine with two horizontal opposed cylinders in the "boxer" arrangement. Bore 68 mm, stroke 60 mm (an "oversquare" arrangement), and capacity of 435.8 cc. This was one of the most sophisticated alternatives proposed for the Nuova 500 engine. July 1955.

P u c h 5 0 0

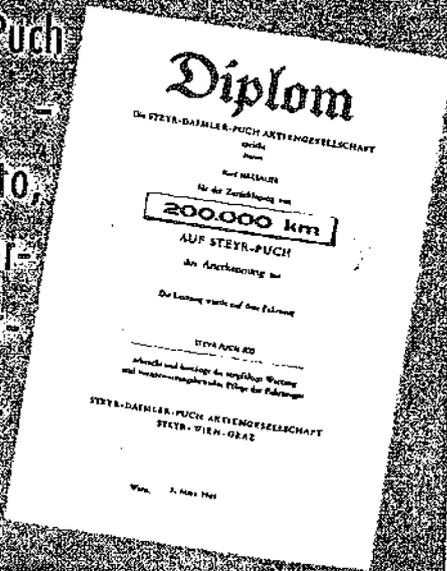
Die

Leggende

lebt



Das ist die Geschichte von einem kleinen österreichischen Mobil, das wir fast schon vergessen, und das 500 Österreicher in letzter Zeit neu entdeckt haben. Das ist eine Geschichte gegen die Geschmacksnivellierung auf unseren Straßen und für mehr Zärtlichkeit auf vier Rädern. BASTA kramt für Sie den alten Puch 500 aus – das Auto, das Österreich verändertete...



Eine Testfahrt in eine neue Zeit.
Von Christian Neuhold (Text) und Hubert Schatzl (Fotos).

Moderne Casanovas haben es leichter: Sie fahren einen Steyr-Puch 500 – und schon haben sie ihr Auto vollgeladen mit jungen Damen (eine besser als die andere...). Und weil das Fahren mit dem Puch-Kleinwagen soviel Spaß macht, setzt sich die blonde Ellie gleich ans Lenkrad. Und Casanova spielt auf seiner Zaubergitarre das Lied vom Jäger und den drei Häslein.

(Offizieller Puch-500-Werbetext von Steyr, 1957)

Man lauschte noch den Bambis, Peter Kraus – und „Autofahrer unterwegs“ im Radio. Man vertraute noch Julius Raab, der großen Koalition, dem Wirtschaftswunder – und den Klappsitzen. Es war die Zeit der Beamtenforelle, der Casanovas – und des Puch 500. „Die Aufrisse damals, das

war wie im Kino“, gerät Helmut Niessner ins Schwärmen, „wenn wir abends mit dem Pucher! losgefahren sind, haben wir die Klapphebel des Beifahrersitzes immer schon umgelegt gehabt – aus Zeitersparnis...“ Heute ist Helmut Niessner Mechanikermeister in Wien. Er ist Junggeselle, hat jede Menge: Wirtschaftssorgen – und einen Computer für die Buchhaltung. Nur die Liebe zum Puch 500 ist ihm geblieben. Wann immer er in seinen Winzling steigt, den Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck aufheulen und die sagenhaften 16 PS spielen läßt, röhren für ihn die Roaring Sixties. Mit drei fahrbereiten Puch, die er je nach Stimmungslage und PS-Stärke anstarten kann, und 15 Puch-Wracks, die in seiner Halle noch auf die Restaurierung warten, liegt Helmut Niessner an der Spitze eines neuen Trends.





In unseren bergigen Straßen,
 auf Schnee und auf Eis und im Regen
 hat's winzige Wegerl'astass'n.
 Hat's nie nu was plünderigs g'segn,
 es wiss'n Erwa's'ne und Kinder,
 der Motor, der hat zwoo Zylinder,
 4 Radl, an Auspufl, a Brems'n - jucheht
 D' 500er kenn'n's ja ch.
 1. Strope aus dem „Pucherl-Lied“
 von Gertruda Edl

Das kleine Spuckerl aus Graz-Thondorf, von Steyr zu einem Zeitpunkt konstruiert, als rot-weiß-rote Autos noch

Handbremse sind im günstigen Bereich der rechten Hand untergebracht... ebenso kann man die (hängenden)

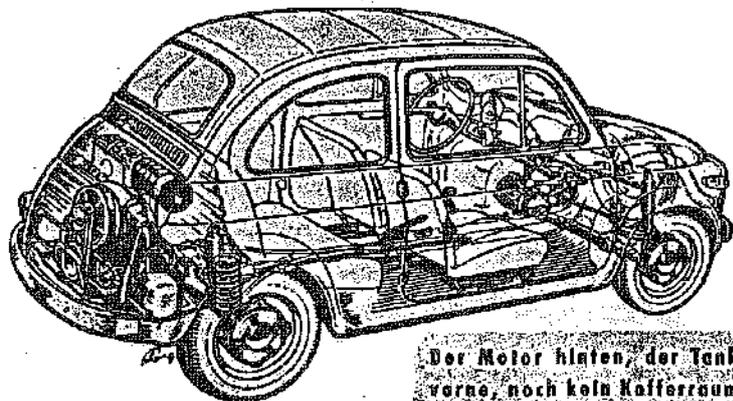
Telefon-Umfrageinstitut OGM Berater der Chefetagen von Länderbank bis Raiffeisenkasse. Bei seinen Terminen parkt er zwischen Mercedes 190 und Opel Senator. Er selbst entsteigt im Sommer wie im Winter einem Puch. Seine Motivation für den Winzling: „Ich seh's als soziale Demonstration – es ist das einzige Auto aus Österreich, und das ist für mich als Patriot unheimlich wichtig. Es ist im Stadtverkehr sicher das Auto der Zukunft. Und es gibt dir ein höllisch gutes Fahrgefühl – in dem engen Schalensitz fährst du mit einer Begeisterung wie in einem Go-Kart!“

Wolfgang Bachmayr gehört zur „Elite“ der plötzlich wieder ins Blickfeld geratenen Puchinisten. Er fährt die Rallyeversion des kleinen Puch 650, der zwischen 1962 und 1966 dreimal Klassensieger bei der legendären Monte-Carlo-Rallye war. „Ich kann im Puch nicht langsam fahren, ich will da meine 26 PS ständig hautnah spüren“, sagt er – und setzt, nur 13 Zentimeter über dem Boden, wie ein Skeletonfahrer durch den Großstadtverkehr.

Das ist kein Fahrzeug, in dem man Minderwertigkeitskomplexe bekommt, weil man brav am rechten Straßenrand bleiben muß und ständig überholt wird. Nein, ehrliche 100 km/h erreicht der mit zwei Personen besetzte Puch 500 – und ist damit schneller als der D-Zug. 16 PS gibt der Motor ab – sagt das Werk, doch noch nie wurde uns der Unterschied zwischen PS und PS so deutlich wie gerade bei diesem Wagen... Vom Stillstand kommt man auf 80 km/h in 23 Sekunden... man zieht also an einem mit 60 bis 70 km/h dahinbrummenden Laster mit erfreulichem Geschwindigkeitsüberschuß vorbei.

(Von BASTA wieder ausgearbeiteter Originaltext zum Puch 500 aus dem Jahr 1957.)

Natürlich haben sich die Zeiten geändert. Natürlich fahren die verrückten Laster in perversen Zeiten wie diesen schon 120, natürlich brausen BMW heute mit 190 über die Autobahnen. Nur, erstens kommt das „Tempo 100“ sowieso. Zweitens verbraucht ein



Der Motor hinten, der Tank vorne, noch kein Kofferraum – der Puch-Konstrukteur Ing. Ledwinka wird heuer 90 und lebt als Pensionist in Graz.

gefragter waren als rot-weiß-rote Panzer, erlebt plötzlich seine Renaissance. Der Zeitgeist holt das Pucherl wieder vor den Vorhang...

Nun? Sitzen Sie bequem? Beachten Sie doch, wie gut das Zweispeichenlenkrad in der Hand liegt, auch die Anordnung der verschiedenen Schalter und Hebel an der Lenksäule ist sicherlich zweckmäßig, selbst der Tachometer liegt richtig im Blickfeld. Schalthebel und

Pedale für Gas, Bremse und Kupplung ohne irgendwelche Verrenkungen gleichsam spielerisch betätigen!

(Unveränderter Original-Werbetext des „Puch 500“, 1957)

Magister Wolfgang Bachmayr ist Marketingforscher und mit seinem

Und ist eine Parklücke eng,
 und um und um es hat viel Platz,
 das Wagerl mit 3 Meter Länge
 spust schneidig hinein mit an Satz!
 Und ist's wo verboten zu halten,
 vorsteht es sich zwischen 2 Spalten,
 4 Radl, an Auspuff, a Brems'n - jucheh!
 D' 500er kennan's jucheh!

2. Strope aus dem „Puchel-Lied“
 von Germond Edl.



Puch auf 100 Kilometer nach wie vor nur sagenhafte 5 Liter. Und drittens sollte man sich als großkotziger Porsche-Überschallpilot von der nur 297 Zentimeter langen Eierkarosserie des Steyr-Puch nicht täuschen lassen - es könnte Ihnen sonst so ergehen, wie den Mitmenschen von Hannes Unterberger, dem Obmann des 1. österreichischen Kleinwagenvereins: „Ich hab' jedes Mal einen unheimlichen Spaß“, gesteht er, „wenn ich mit meinem kleinen Puchel den Mercedes und BMW, die groß glauben, daß sie mich auf der Autobahn schneiden müssen, meine stecknadelgroßen Auspuffrohre zeigen kann...“

Tatsächlich glaubt so mancher an ein Ufo, wenn Unterberger in seiner knallroten „Thondorfer Rakete“, wie er seinen Puch liebevoll nennt, bei Tempo 140 zum Überhollen ansetzt. Unterberger besitzt einen 650 TR, das Wunderding aus dem Steyr-Werk, von dem weltweit überhaupt nur 500 Exemplare erzeugt wurden. Er selbst hat sein Dilsengefährt auf 60 PS auffrisiert und zeigt (bei nur 460

Kilo Leergewicht, nicht einmal halb soviel wie ein Golf) selbst Porsches seine winzigen Rücklichter. Der erste Vereinsobmann der neuentdeckten Lust zum Puch ist Kleinwagen-Ästhet. Für ihn gehören zum „richtigen“ Puch die klassischen, noch nach hinten öffnenden Vordertüren genauso wie der doppelte 25-Liter-Tank unter der winzigen Fronthaube. Er bewundert den Uralt-Scheibenwischer genauso wie die an einen Abfangjäger erinnernden Schalensitze vorne und die für Akrobaten konstruierten Miniatur-Rücksitze mit der 12-Zentimeter-Beinfreiheit.

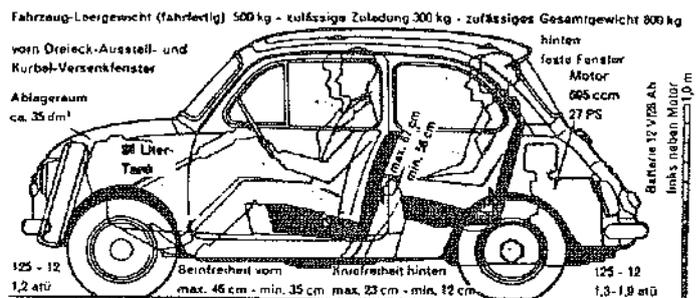
Man fühlt sich drinnen wie zu Hause. Und man kommt einander näher als in großen Autos. Etwas für Verliebte und solche, deren Ehe schon kühlt zu werden beginnt...

(Original-Werbetext für den Puch 500, 1957)

Den letzten Puch 500 habe ich vor der Wiener Uni gesehen. Umringt von knapp zwei Dutzend Interessenten. Die Medizinstudentin Helga Schranz benützt ihr

Puchel als Eisbrecher in unserer egoistischen Packeisgesellschaft. „Wenn du im Sommer das Fetzendach!

der 1300-S-Dumpingversicherung pro Jahr bis zur läppischen 50-S-Steuer-marke) in der Gegend eines



Hinterer Kniefreiheit: 12 cm. Bodenabstand: 13 cm. Das Feeling gleicht dem eines Go-Karts.

runternimmst, sitzt du plötzlich wieder mitten in der Umwelt, beginnst im Stau zu plaudern - und schmolst nicht frustriert und schmolst in deinem schallisolierten Blechsalat.“

Der Kärntner Manfred Güldner fährt seinen Puch auch als Antwort auf die drohende Umweltpokalypse - auf 100 Kilometer stößt er nur 5 Liter aus, ein Drittel eines Autobahn-Mercedes. Der liebe Gott belohnt das mit Betriebskosten, die (von

Mofas liegen. Bei - wie das Werk noch garantiert - mindestens 200.000 Fahrkilometern.

Es scheint, als bräuchte unsere so kompliziert gewordene Zeit wieder ein einfaches Auto. Und vielleicht ist der Tag gar nicht mehr so fern, an dem das so ins Trudeln gekommene Steyr-Werk statt menschenfeindlicher Panzer wieder menschenfreundliche „Zwetschkerln“ aufs Laufband schickt.

Wohl dem, der einen Steyr-Puch besitzt!

oder

Steyr-Puch - glücklich jeder, der ihn fährt!



Anfang der sechziger Jahre schwappte die Motorisierungswelle auch auf die Studenten in deutschen Landen über. In dieser Zeit gehörte ich zu den noch nicht motorisierten Mitgliedern unserer Gesellschaft, aber ich schielte bereits hin und wieder wehmütig nach einem fahrbaren Untersatz. Ein motorisiertes Zweirad kam aus mehrererlei Gründen nicht in Betracht, und unter den Autos standen nur zwei Modelle zur Diskussion, ein Fiat 500 und ein Fiat 600, letzterer aus Kostengründen deutlich erst an zweiter Stelle. Beim 500er gefiel mir die Situation im Fond nicht, ging es dort doch reichlich eng zu, besonders was die Kopffreiheit betrifft. Aber nach allerlei Kostenberechnungen - das Auto mußte ja irgendwie finanzierbar sein - durfte es nur ein kleiner Fiat werden.

An einem sonnigen Tag im Februar 1964 entdeckte ich bei einem Spaziergang in einem Göttinger Villenviertel unter einem Alleebaum ein kleines Auto, das auf dem ersten Blick einem Fiat 500 glich, doch war eine Eigenart nicht zu übersehen: ein großes Rückfenster und damit verbunden ein Häubchendach, eine Maßnahme, die, bereits von außen unschwer ersichtlich, spürbar mehr Platz auf den Rücksitzen versprach. Das wäre d a s Auto für mich! So hatte ich mir den Wagen vorgestellt. Beim genaueren Hinsehen zeigte sich sehr schnell, daß es sich um keinen Fiat 500 handelte, sondern um einen Steyr-Puch 500 D, Modell Fiat. Mit Fiat mußte das Ganze also etwas zu tun haben! Aber die Firma Puch - das war mir geläufig - hatte ihren Sitz in Österreich, in Graz! Und noch etwas fiel mir sofort auf: Beim Blick auf die Tachometerskala (wieviel er wohl Spitze fährt?) stutzte ich, zeigte er doch entgegen dem Urzeigersinn an und reichte immerhin bis 120 km/h. Da weit und breit vom Besitzer des Puch nichts zu sehen war, faßte ich spontan den Entschluß, schriftlich in Graz anzufragen und um nähere Informationen zu bitten. Inwieweit auch in Deutschland Steyr-Puch-Wändler existierten, war mir zum damaligen Zeitpunkt nicht bekannt; aber irgendwo mußten diese Wägelchen ja vertrieben werden! Vieles war also völlig unklar. Das

änderte sich aber rasch, denn die Post aus Graz war sehr schnell, und binnen einer Woche (!) lag mir das Antwortschreiben vor. Nun wußte ich schon mehr: In Kürze würde ich Antwort von der Deutschen Steyr-Daimler-Puch Ges.m.b.H. aus Freilassing erhalten. Tatsächlich dauerte es nun nochmals 11 Tage, dann aber hatte ich die gewünschten Prospekte, einen Testbericht aus Hobby (Nr.11/62 vom 9.5.1962), ein Händlerverzeichnis und ein ausgesprochen freundliches Begleitschreiben in den Händen. Alles war sehr beeindruckend, auch der Preis: DM 3875.-- für das Modell 500 D gegenüber dem Fiat-Zwerg mit DM 3190.--, für damalige Verhältnisse ein erheblicher Preisunterschied! In Presseberichten war sogar von einem stolzen Liebhaberpreis die Rede. Aber an einen Neuwagen war ohnehin nicht zu denken, zwar konnte ich meinen Finanzhaushalt durch Tätigkeiten im Volkswagenwerk Hannover (als Maschinenarbeiter/Student verdiente man im Akkord in Wechselschicht immerhin im Tagessatz fast 33 DM, ein traumhafter Lohn!) aufbessern, doch die 2000 DM-Grenze sollte nicht überschritten werden. Irgendwann in den nächsten Tagen wollte ich den Steyr-Puch-Händler in Hannover (dort wohnte ich während der Semesterferien bei meinen Eltern) - die rührige Firma Molz - aufsuchen und erkunden, wie es dort aussieht und ob es vielleicht einen gebrauchten Puch gibt. Doch so weit sollte es zunächst gar nicht kommen. Der Zufall wollte es ganz anders. Am 21. März 1964 - es muß ein Samstag gewesen sein - studierte ich das Gebrauchtwagenangebot der Mannoverschen Allgemeinen Zeitung schon vor dem Frühstück. Die Angebote waren damals noch nicht alphabetisch geordnet, und ich überflog eigentlich die Inserate mehr oder weniger gelangweilt. Aber plötzlich leuchtete mir förmlich eine vierzeilige Kleinanzeige entgegen:

Renault Dauphine, Bj. 62, 1. Hand,
 Garagenwagen, 35 000 km, TÜV 3/66,
 Türkstraße 5 I. linke, Tel. 71 35 66.
 Steyr-Puch 500 D, mod. Fiat Pkw, Vor-
 fahrgewagen 1800 km, Farbe: beige, zum
 Sonderpreis 2200,- DM gegen Kasse zu
 verkaufen. Näh. Minden Ruf 05 71/77 28.
 Borgward Isabella, 59, gepflegt, Gara-
 genwagen. - Spohda, Blesendorf,
 Feldweg.

Das ist er! Nun hieß es entschlossen zu handeln. Die angegebene Rufnummer war bald gewählt, und am anderen Ende der Leitung meldete sich die sympathische Stimme eines Herrn Ludwig Kopp; es hatte noch nicht einmal 8 Uhr geschlagen. Wie sich herausstellte, war ich mit einer Steyr-Puch-Werksvertretung verbunden. Bereits in Hochstimmung fragte ich noch, ob es sich bei der Kilometerangabe nicht um einen Druckfehler handele, doch wurde mir ausdrücklich die Kilometerleistung mit knapp 1600 km bestätigt. Die

Preisangabe und das fehlende Baujahr waren jetzt Nebensache, nichts wie hin! Bis 11 Uhr sollte das Fahrzeug auf jeden Fall reserviert werden. Meine Mutter ließ sich schnell von der bevorstehenden Fahrt überzeugen, und wir machten uns mit dem DKW Auto-Union 1000 meines Vaters, der gerade zum Schilaufen in den Alpen weilte, auf die gut 70 km "lange" Reise. Knapp eine Stunde später rollten wir auf den Hinterhof der Firma Kopp in Minden. Ich traute meinen Augen nicht! Ein blankgeputztes Wägelchen im Farbton Beige stand zur Besichtigung bereit, von einem Neuwagen nicht zu unterscheiden. Der kleine Steyr-Puch war als Vorführwagen in zwei Jahren genau 1568 km weit bewegt worden. Der Händler verschwieg mir auch nicht, daß eine Nonne bei einer Probefahrt die Mauer der Hofeinfahrt unterschätzt und an der Fahrertür einen leichten Blechschaden verursacht habe, doch alles war wieder fachmännisch instand gesetzt worden. Der Blick in den Motorraum zeigte den blitzsauberen Boxer - alles wie neu. Beim Öffnen des Kofferraums bestätigte sich der neuwertige Zustand des Wagens. Herr Kopp fügte hinzu, Probefahrten seien nur bei schönem Wetter erfolgt. So machte auch der Fahrgastraum den Eindruck, als wäre er noch von niemandem betreten worden. Zweifel, diesen Wagen nicht zu kaufen, kamen unter diesen Voraussetzungen erst gar nicht auf. Die obligatorische Probefahrt - es war natürlich trocken und sonnig - bestätigte das einmalige Angebot und den mit Sicherheit bevorstehenden Verkaufsabschluß. Zwar zeigte sich der Motor im Leerlauf nicht von der besten Seite, er blieb bei einem Ampelhalt und bei zwei Stopps vor Fußgängerüberwegen stehen, werkelte sonst jedoch recht munter. Alles weitere ergab sich wie von selbst. Der Kauf wurde zunächst per Handschlag besiegelt und der kommende Dienstag als Abholtermin vereinbart. Eine Anzahlung war selbstverständlich nicht erforderlich, und wir verabschiedeten uns übergücklich.

Wie vereinbart, traf ich - diesmal in Begleitung eines fachkundigen Freundes - am Dienstag wieder in Minden ein. Er war vom exzellenten Zustand des kleinen Puchs ebenso beeindruckt; auch einige kritische Sichtkontrollen deckten keinerlei verborgene Mängel auf. Das Stehenbleiben des Motors entpuppte sich als zu niedrig eingestellte Leerlaufdrehzahl, erwies sich als harmlos; ein Handgriff, eine halbe Umdrehung der Regulierschraube, brachte schon den gewünschten Erfolg. Ansonsten: alles hervorragend! Die anstehenden Formalien waren bald erledigt. Der Händler hatte

den Kaufvertrag bereits aufgesetzt, die Bezahlung erfolgte gegen Kasse, und so wechselten 22 blaue Scheine den Besitzer. Ich war nun stolzer Lenker eines Steyr-Puch! Mit den besten Wünschen für die Zukunft und allzeit gute Fahrt verabschiedeten wir uns und traten die Rückreise an. Aus Sicherheitsgründen fuhr mein Freund mit seinem Wagen hinter mir her, und er staunte nicht schlecht, welche Beschleunigungen der kleine Österreicher an den Tag legte. Obwohl der Motor noch nicht eingefahren war, lief er erfreulich weich, und die Tachometernadel kletterte schon einmal über 110 km/h, was meinen Freund zu einem regelrechten Lichthupenfeuerwerk veranlaßte. Zu Hause angekommen, verriet er mir, einmal wäre ich fast 120 gefahren, ein sensationeller Wert! Die Vorzüge eines echten Kleinwagens zeigten sich sofort, denn eine halbe Parklücke konnte von mir vollwertig genutzt werden; die Laternengarage für die Nacht war sicher. Ein abschließender prüfender Blick gegen 10 Uhr abends auf meine neue Errungenschaft aus dem 2. Stock der elterlichen Wohnung belehrte mich schnell eines Besseren. Der Steyr-Puch stand nämlich nicht mehr in seiner Parklücke, sondern zwei Meter weiter mitten auf dem Bürgersteig. Irgendwelche Schwerathleten hatten offensichtlich schnell noch ein Trainingsprogramm absolviert, bevor sie den Matratzenhorchdienst antraten. Nun war wieder die Zwergengröße von Vorteil: wenige Lenkradeinschläge genügten, und der Kleine stand auf dem alten Platz.

Am kommenden Tag fuhr ich zum Steyr-Puch-Händler Holz. In der Werkstatt wimmelte es nur so von Steyr-Puch-Fahrzeugen; allerdings handelte es sich um 7 oder 8 Haflinger, jene Kletterer, die schon manch Großem das Fürchten lehrten. Ein PKW wurde gerade inspiziert, und ein Steyr-Puch-Kombi (700 C) stand auf dem Hof, es war der Firmenwagen. Außerdem waren zwei Steyr-LKW in Arbeit. Es herrschte also höchste Betriebsamkeit. Dennoch hatte man viel Zeit für den neuen Steyr-Puch-Kunden und war sehr freundlich und hilfsbereit. Mir wurde versichert, ich hätte einen sehr guten Kauf getätigt; man ließ mich wissen, daß die Steyr-Puch-PKW augenblicklich sehr schwer lieferbar seien, und ich hätte nur einen Kombi bekommen können.

Nachausgiebigen Erkundungsfahrten führte mich ein abnorm hoher Benzinverbrauch wieder zur Firma Holz, wo man alles erdenkliche versuchte und untersuchte, um der Ursache auf die Spur zu kommen. Schließlich wurde mir der Besuch einer Spezialvergaserwerkstatt empfohlen. Auch dort wurde emsig geschraubt und gemessen, der

Erfolg aber ließ auf sich warten. Mittlerweile hatte das Sommersemester begonnen, und ich mußte zurück nach Göttingen. Und der Puch schluckte und schluckte! Ich wußte mir keinen Rat mehr und schilderte die Misere beherzt dem Kundendienst in Freilassing. Die Kundendienstingenieure Jeitschko und Nickel antworteten mir prompt, drückten ihr Bedauern aus und gaben mir eine Liste von Daten bekannt, die man in einer Vertragswerkstatt nochmals genau überprüfen müsse. Alle Hinweise und Ratschläge aber nutzten nichts, der Benzinverbrauch machte einem echten Mittelklassewagen weiterhin alle Ehre. Ein erneutes Anschreiben führte zu einer bewundernswerten Mobilisierung des ohnehin schon sehr bemühten Kundendienstes. Da man einen Fehler im Mischrohrträger des Vergasers annahm, der von den Werkstätten aber nicht behoben werden könne, wolle man mir einen Ersatzvergaser zugehen lassen und erbitte nach Ummontage die Rücksendung des Alt-Vergasers. Selbstverständlich sei dies noch eine Garantieleistung, und man hoffe, einen dann zufriedenen Puch-Besitzer zu haben. Und ob! Der Benzinverbrauch rutschte spontan auf die zu erwartenden Werte. Eine Lobeshymne ging per Post nach Freilassing, und in den anschließenden Sommerferien bedankte ich mich auf der Durchreise persönlich bei den betreffenden Herren in Oberbayern. Dort riet man mir auch, in kritischen Fällen eine Spezialreparaturwerkstatt in der Nähe von Regensburg aufzusuchen, die Firma Ludwig Liedl. Diese Vertretung betreue die kleinen Bergmeister besonders liebevoll. Ich nahm mir vor, auf meiner Rückreise einmal einen Abstecher nach Regensburg zu machen. Zuvor aber gings ins Österreichische! Überall schwirrten die kleinen Puchs flugs durch die Gegend, es war eine Augenweide. Jetzt zeigten sich die Qualitäten besonders am Berg. Selbst mit der 500er Maschine konnte ich auf Bergstrecken manchem PS-Protz den Auspuff zeigen, ja aus überholten Fahrzeugen wurde oft anerkennend zugewinkt, ein Erlebnis, das unvergessen bleibt.

Im Sommer 1964 steuerte ich dann tatsächlich die Firma Liedl an. Auf der Landkarte ließ sich Graßlfing, so heißt der Wohnort der Familie Liedl, kaum ausmachen, und mit einiger Skepsis fuhr ich der Puch-Hauptvertretung entgegen. Doch Welch eine Überraschung! Vor den Werkstattoren standen Steyr-Puch-Fahrzeuge aus allen Teilen der Bundesrepublik, sogar Puchs mit Berliner Kennzeichen waren vorgefahren. Ich zählte (ohne Übertreibung!) 19 Steyr-Puch, 1 Haflinger und mehrere Puch-Motorräder und Mopeds. Es herrschte

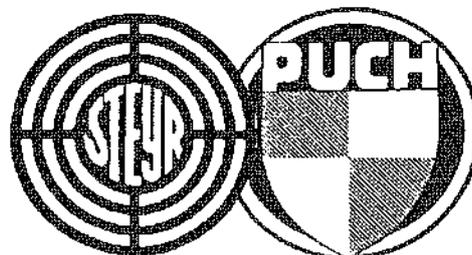
Hochbetrieb. Ich wurde gerade Zeuge eines Gesprächs, das ein älterer Herr im bayerischen Dialekt mit einem ebenfalls älteren Steyr-Puch-Fahrer führte. Einige Gesprächsfetzen konnte ich aufnehmen und ich verstand wohl soviel, daß es um die Beschaffenheit des Motorraums ging. "Sieht ja aus wie im Sch...häusl.." hörte ich nur, bevor sich der Bayer nun an mich wandte: "Und was wollen Sie?". Dabei öffnete er meine Motorraumklappe, und seine Gesichtszüge verrieten Zufriedenheit. "Herr!" rief er dem anderen zu, "schauns, so muß es im Motorraum zugehn!". Das war meine erste Bekanntschaft mit Herrn Ludwig Liedl, dem Vater der kleinen Steyr-Puchs, wie er liebevoll genannt wird. Die gewünschte Einstellung der Ventile konnte nach angemessener Abkühlung des Motors durchgeführt werden. Auch die Seele der Familie, Frau Liedl - nichts charakterisiert sie treffender als die Bezeichnung "Mutter Liedl" - lernte ich an diesem denkwürdigen Tag kennen. Der heiße Hochsommertag machte wohl allen zu schaffen, und ich bat um ein Glas Wasser. Frau Liedl betrachtete mich fragend und meinte dann: "Kommens nur herein!" Und ehe ich mich recht versah, stand eine Flasche 'Almdudler-Limonade' für mich bereit. Ein schöneres Geschenk hätte sie mir in diesem Augenblick nicht bereiten können. Seit diesem Tage bestehen zur Familie Liedl die besten Beziehungen. Man kann ihr sowohl fachlich als auch menschlich ohne jede Einschränkung höchste Anerkennung aussprechen!

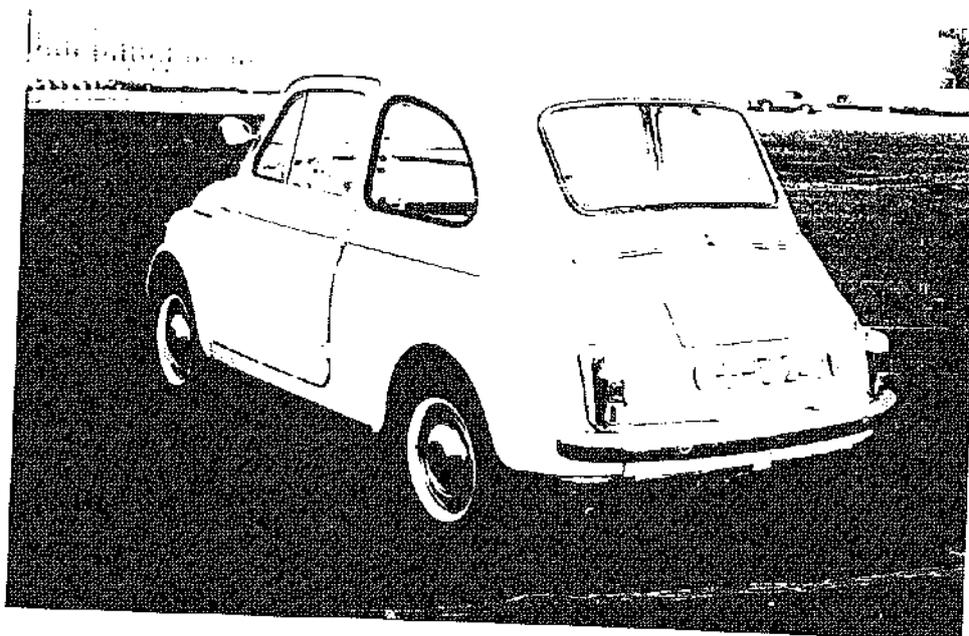
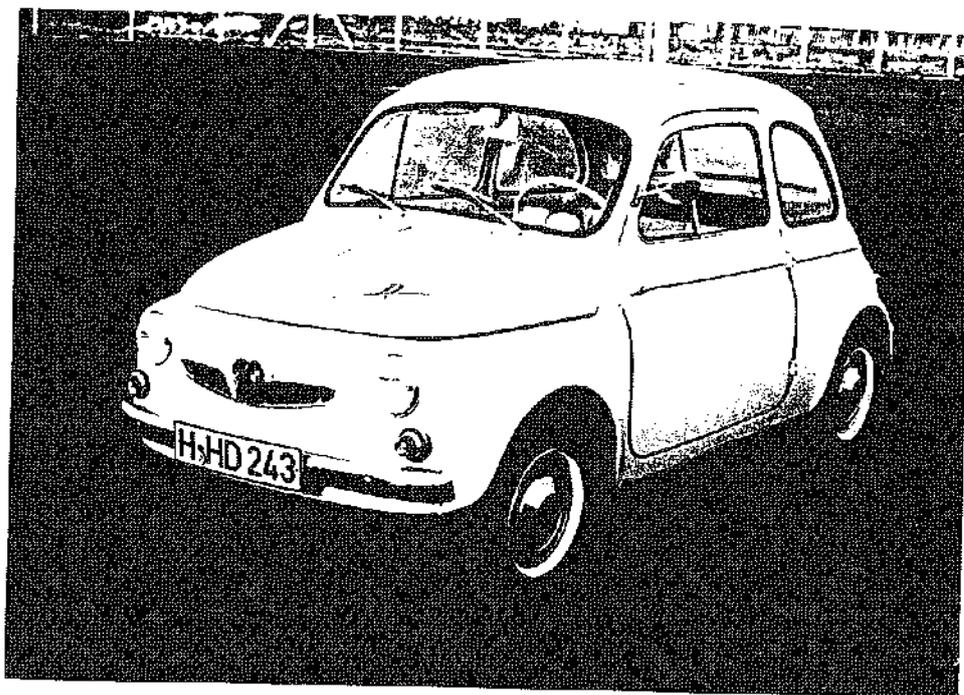
1966 gab ich meinen treuen 500er mit der Fahrgestell-Nummer 513.1658 nach 60 000 km (in zwei Jahren!) mit einem weinenden und einen lachenden Auge in Zahlung. Er hat mich nicht einmal im Stich gelassen und lief wie eine "Eins". Aber ich wollte auf die stärkere Ausführung umsteigen, wobei ein 650 T als Neukauf bei Liedl der weiteren Fortbewegung diente und später schrittweise auf die Modelle 650 TR 1 und 650 TR 2 umgerüstet wurde. Jetzt blieb nichts mehr dem Zufall überlassen. 1973 erwarb ich meinen jetzigen Steyr-Puch 650 TR als Gebrauchtwagen bei Liedl, der 1987 seinen Zwanzigsten begeht.

Wohl dem, der einen Steyr-Puch besitzt!

Glücklich jeder, der ihn fährt!

Holger Zeidler





Was ist erlaubt?

Der TÜV hat das letzte Wort

Die große Zeit der Steyr-Fuch ist ja schon lange vorbei und auch die Zeit in der ein geparkter TR von einer halben Hundertschaft Polizisten umgeben war, die den aufgemotzten "Fiat" geradezu als Herausforderung der StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung!!) betrachteten.

Mir geht es heute oft so, daß junge Polizisten mich in ein Gespräch verwickeln, aber aus lauter Neugierde. Meist ist bei Ihnen im Unterbewußtsein noch ein "Da war doch irgendwas, was ganz Breites, tierisch schnelles und mit jeder Menge Auspuffrohre - war was Österreichisches..." Und dann kommt der Ahaeffekt. "Sooo einer ist das - sieht ja stark aus!"

Dann kommt immer der Moment, wo ich lässig meinen Kfz-Schein auspacke und auf die eingetragenen Details verweise!

Bei den Reifenbreiten ist der erste Liegestütz fällig, die Monte-Carlo Anlage erfordert moslemische Gebetshaltung und um ein Probesitzen in den FUSINA-Schalen kommt keiner herum. ("Da sitzt man ja drin wie reingeschnitzt - geil!!") ("Und das Lenkrad!")

Ein PUCH ist eben auch heute noch etwas Besonderes. Und ihm widerfährt in den meisten Fällen auch eine besondere Behandlung. Das geht bereits beim Hersteller los. Wie schon erwähnt komme ich aus der Uralt VW und Porsche 356 Szene und bin von dorthier mit Genehmigungen und Unbedenklichkeitsbescheinigungen absolut nicht verwöhnt.

Bei PUCH war und (ist hoffentlich noch) alles anders. Ein Briefchen nach Graz (mit Rückporto) und schon flatterte die nachstehende Liste auf meinen Schreibtisch. Damit waren üppige Reifenformate, tief gedruckte, beinharte Autos, winzige Lederlenkräder usw. nur noch eine Formsache beim TÜV.

Für folgende Umbauten an unseren PKW-Typen kann von seiten STEYR-DAIMLER-PUCH AG. eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgestellt werden (gilt nicht für PUCH 500 S Motor- und Fahrwerkumbauten I u. II).

I. Motorumbauten

Umbau von 500 D bzw. 500 DL auf 650 T bzw. 650 TR ^{1*)}
und umgekehrt. Es ergeben sich dabei folgende Motordaten:

500 D	16	PS bei 4600 U/min, 0,493 ccm, Hub 64,	Bohrung 70
500 DL	19	PS bei 4600 U/min, 0,493 ccm, Hub 64,	Bohrung 70.
650 T	19,8	PS bei 4800 U/min, 0,643 ccm, Hub 64,	Bohrung 80
650 TR I	30	PS bei 5500 U/min, 0,660 ccm, Hub 64,	Bohrung 81.
650 TR II	34	PS bei 5800 U/min, 0,600 ccm, Hub 64,	Bohrung 81. ^{2*)}

II. Fahrwerk

- a) Spurverbreiterung um 25 mm. Nur durch breitere Felgen bzw. Sturzänderung erlaubt, wobei die Anzahl der genehmigten Sitze auf 2 reduziert werden muß, wenn die Spurverbreiterung mehr als 15 mm beträgt.
- b) Verstärkte Achsschenkel und Bremsen vorne (bei TR Serie)
- c) Kürzen der hinteren Feder um ca. 20 mm (bei TR Serie).
- d) Einbau eines Panhardstabes vorne und hinten (bei TR-Serie)
- e) Verstärkte Vorderfeder (bei TR Serie)
- f) Verstärkte Stoßdämpfer (bei TR Serie)
- g) Felgen: vorne und hinten mindestens 3,5", max. 4,5" ^{3*)}
Mögliche Kombination: vorne und hinten gleich oder hinten größere Dimension
- h) Reifen: vorne mindestens 125-12, max. 145-12 (bzw. 155/70-12)
(bei TR mindestens 135-12) 155/60-12
hinten mindestens 125-12, max. 165-12 (bzw. 165/70-12)
(bei TR mindestens 135-12). 165/60-12
Mögliche Kombination: vorne und hinten gleich oder hinten größere Dimension 10/16-12

III. Karosserie (gilt auch für PUCH 500 S)

- a) Einbau von Schalensitzen (H-Punkt muß gleich bleiben)
- b) Lenkrad mind. 28 Ø (nur genehmigte Ausführung)
- c) Kürzen des Schalthebels um max. 25 mm
- d) Umbau Faltdach auf Festdach bzw. umgekehrt

- ^{1*)} Bei Umbau auf 650 TR sind folgende Punkte abzuändern:
I Ib, c, d, e, f, h. (Spezielle Fahrwerkumbauten nach besonderer Überprüfung möglich)
- ^{2*)} 650 TR II 40 PS bei 5800 U/min 0,660 ccm, Hub 64, Bohrung 81
(Diese Leistung gilt für Monte Carlo-Auspuffanlage. Das Geräusch liegt jedoch dann über 82 dB(A).
- ^{3*)} Bei Verwendung breiterer Felgen als 3,5" bzw. breiterer Reifen als 135-12 sind ebenfalls die Punkte I Ib, c, d, e, f abzuändern.
Zulässige Reifen für 500 S vorne und hinten mind. 125-12, max. 135-12.

Wister

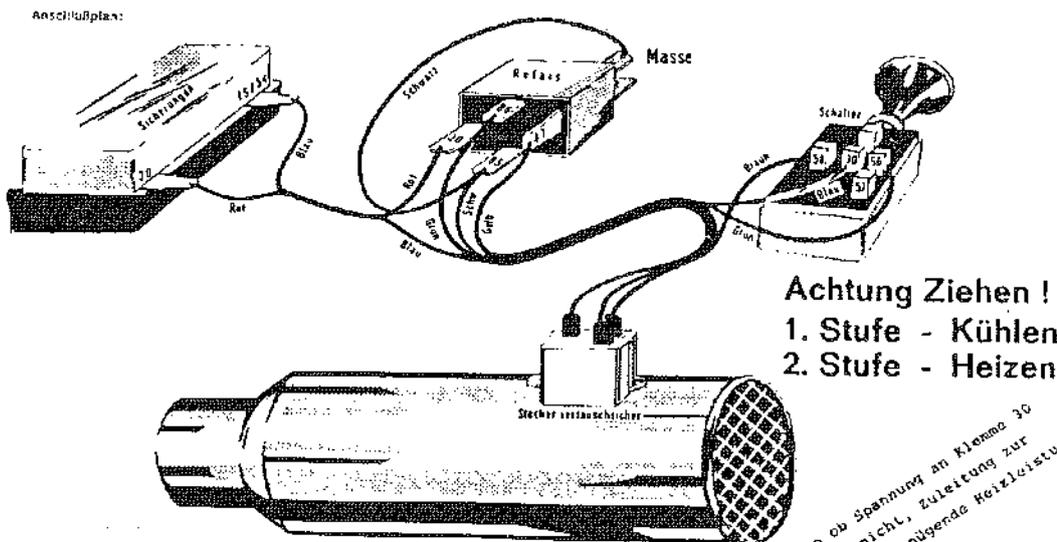
Ja, das muß ich an dieser Stelle auch schon mal sagen. Bei uns in meiner Heimatstadt Hof ist der TÜV ein echter Dienstleistungsbetrieb und die Mannen dort haben sich alle Mühen gemacht, auch in schwierigen Fällen noch ein Stückchen Freiraum bei ihren Entscheidungen zu finden und auch zu nutzen. Als Beispiel sei hier nur mal die Monte-Carlo Auspuffanlage genannt.

Eine Monte mit Heizung zu erwischen ist so gut wie unmöglich, obwohl es sie mal gegeben hat. Die einzige Quelle, die ich heute kenne, sind die schönen Anlagen von Heinz Liedl. Die passen drunter wie eine Eins - aber sie haben auch keine Heizung.

Nun heißt es in so einer Gesetzessammlung, daß alle Fahrzeuge, nach 1959 war es wohl, eine Heizeinrichtung haben. (nein, haben müssen!) Wie war dieses Problem zu lösen??? - Elektrisch. Jawohl, es gibt schöne kleine, leistungsfähige 12 V Heizungen (siehe Prospektkopie) die diesem Passus entsprechen. Sie sind wie der ganze Auspuff nur "neunzehnerpflichtig" wie mein TÜV-Boss sich auszudrücken pflegte, d.h. sie müssen halt eingetragen werden, haben aber keine bauart-irgendwierechtliche oderso Abnahme zu durchlaufen. Und wem angesichts seiner Batterie und der angegebenen Wattzahl irgendein Licht aufgeht, der ist halt selber schuld wenn's ihm die Batterie leer-nuckelt. PUCH fährt man doch vorwiegend im Sommer - oder? Jedenfalls schnelle PUCH, die eine Monte brauchen.

Wäre nett, wenn die Erfahrungen mit dem TÜV und den Zulassungsstellen mal gesammelt werden könnten. Meine Adresse steht vorne drin.

Peter Brysch



Achtung Ziehen!
 1. Stufe - Kühlen
 2. Stufe - Heizen

FLOR THEMANG **HEIZ**

mit Dreh-Kipp Fuß, passend für alle Fahrzeugtypen.
 Das Gerät ist lageunabhängig und kann nach Wunsch und Platzverhältnis eingebaut werden.

Bei Stufe 2 "Heizen" prüfen ob Spannung an Klemme 30 mindestens 12 V beträgt, wenn nicht, Zuleitung zur Batterie verstärken, da sonst ungenügende Heizleistung.

2. Fuß für Platzwechsel. (z.B. Frontscheiben- oder Fußraumheizung)

Löffler & König GmbH

Brandstätterstraße 17a · D-8501 Cadolzburg
 Telefon (0 91 03) 20 23 · Telex 6 24 338 loeko d
 Telegramm: Loeko Cadolzburg

ERFOLGREICHE SPORTSAISON

Sind Sie schon einmal von Warschau nach Monte Carlo gefahren? In einer Non-Stop-Tour jedoch mit hohem Durchschnitt und in „einem Aufwaschen“, wie man in Wien sagt, also mit Stehenbleiben nur zum Tanken! Und das nicht auf dem direktesten Weg, sondern auf einer rund 4000 km langen Strecke, quer durch Mitteleuropa bis nach Frankreich und von da an über verschlungene kleine Nebenstraßen bis hinunter an die Côte d'Azur. Und, damit es ja nicht zu leicht wird, im Winter bei Eis und Schnee?

Vielleicht könnten Sie sich vorstellen, dieses Wagnis in einem großen komfortablen Wagen zu unternehmen. Aber haben Sie schon einmal daran gedacht, eine solche Fahrt in einem Steyr-Puch zu machen, in einem hart gefederten, lauten, frisierierten Rallye-Fahrzeug? Nun — genau das haben zwei junge Burschen im Jänner dieses Jahres getan... und damit fängt unsere Geschichte an, die Geschichte der Puch-Sporterfolge von 1964.

Diese mit Strapazen wohl gespickte „Spazierfahrt“, die von den beiden Burschen unternommen wurde, war kein geringeres Unterfangen als die diesjährige Rallye Monte Carlo, eine der härtesten und schwersten Veranstaltungen, die der internationale Motorsportkalender kennt. Walter Roser und Gerhard Tusch, so heißen die beiden Fahrer, hatten schon ein Jahr zuvor an der „Monte“ teilgenommen. Damals warf sie die Tücke des Schicksals — eine Differenz in der Auslegung verschiedener Bestimmungen des internationalen Sportreglements — nach erfolgreichem Abschluß der Fahrt aus dem Rennen — nach fast 10 000 Kilometern durch Schnee und Eis. Doch sie ließen sich von diesem Mißerfolg in letzter Minute nicht entmutigen.

Heuer lief dann alles wie es sollte. Roser und Tusch kamen ins Ziel nach Monte Carlo, und nach einem spannenden Kampf im abschließenden Rundrennen gelang es

ihnen, ihren nächsten unmittelbaren Konkurrenten in ihrer Klasse um knapp zehn Sekunden zu distanzieren und damit einen viel beachteten Sieg zu erringen. Von „the amazing little Steyr-Puch“ bis zu „la petite Steyr-Puch stupéfiante“ gingen damals die lobenden und anerkennenden Kommentare durch die Spalten der internationalen Fachpresse. Roser/Tusch waren in der Kategorie der Gran-Turismo-Wagen gestartet und ihre Gegner saßen auf echten GT-Fahrzeugen, auf Wagen mit weit größerem Hubraum und mit einem beträchtlichen Mehr an Motorleistung, gegenüber denen sich der kleine Puch ausmachte wie einst David gegen Goliath.

Bald nach der Monte-Carlo-Rallye wurde der Puch 650 TR, die schnelle käufliche Version des „Puchern“, wie ihn die Sportler gern liebevoll nennen, von der Internationalen Motorsportbehörde als Serientourenwagen anerkannt. Damit war der Weg offen zur Teilnahme in motorsportlichen Konkurrenzen aller Art. Und die sportbegeisterten Puch-Freunde im in- und Ausland zögerten nicht, ihre Chancen wahrzunehmen. Nahezu an jedem Wochenende, wann immer irgendwo eine Rallye, ein Rennen oder sonst ein sportlicher Bewerb stattfand, trugen sich Puch-Fahrer in die Siegerlisten ein. Die erfolgreichen Monte-Carlo-Kämpen gingen in den weiteren Veranstaltungen ebenso an den Start wie eine große Anzahl von jungen Nachwuchsfahrern, Leute, die im Puch-Wagen das ideal geeignete Instrument erkannten, ihre motorsportliche Laufbahn zu beginnen.

Rund sieben engbeschriebene Schreibmaschinenseiten umfaßt die Liste aller Einzelerfolge, die Bilanz des Puch-Jahres 1964. Jede separate Eintragung dieser Liste hier zu wiederholen, wäre in diesem Rahmen wohl kaum möglich. So bleibt also nichts anderes übrig, als sich nur auf die Aufzählung einiger Glanzpunkte zu beschränken. Ein Name, der in den Siegerlisten immer wieder auftaucht, ist der von Johann Ortner, dem Mechanikemeister aus Villach,

der schon seit vielen Jahren hinter dem Lenkrad von schnellen Puch-Autos sitzt. Ortner spielte heuer oftmals „Versuchskaninchen“ für das Grazer Werk — in der Form nämlich, daß man ihm Wagen anvertraute, die aus der Versuchsabteilung des Werkes stammten, Wagen, in denen man neue, leistungssteigernde Mittel und Methoden ausprobieren wollte. Das ist auch der Grund dafür, warum Ortner zumeist nicht mit einem „Tourenwagen“, sondern bei den „Gran Turismo“ in den Programmen auftauchte.

In den beiden großen Eisrennen des letzten Winters auf dem Tristacher See bei Liez und auf dem Zeller See im Salzburgischen zeigte er, was man aus einem Puch an Leistung herausholen kann, wenn man nur den richtigen Weg dazu kennt. Auf dem Tristacher See fuhr der blonde Villacher Bestzeit aller Automobile, in Zell gewann er die Klasse der 1300-ccm-Gran-Turismo-Wagen gegen schärfste Konkurrenz.

Ortners unbestritten größten Erfolg in diesem Jahr gab es jedoch anlässlich der Osterreichischen Alpenfahrt im Mai, als er nicht nur seine Klasse gewann, sondern auch dem Gesamtsieger der Veranstaltung, dem britischen Werksfahrer Paddy Hopkirk, das Leben sauer machte und nur knapp von ihm geschlagen wurde. Und dabei muß man wissen: Ortner saß nach wie vor auf dem kleinen Puch, während Paddy Hopkirk, heute einer der drei oder vier besten Rallyefahrer der Welt, ein Auto mit drei Liter Hubraum und rund 200 PS zu seiner Verfügung hatte!

Doch blicken wir zur Abwechslung einmal ins Ausland. Ein Mann, der seit Jahr und Tag in Deutschland die Farben von Thondorf wacker hochhält, ist Heinz Liedl, der Sohn des Puch-Vertreters in Regensburg. Schon in den fünfziger Jahren, als er noch Motorrad fuhr, stand hinter seinem Namen in den Nennungslisten, unter der Rubrik „Fahrzeug“, unweigerlich der Firmenname „Puch“. Motorrad fährt Liedl heute kaum mehr, aber in der langen Zeit seiner Ver-

bindung mit den grün-weißen Farben hat er gelernt, mit den Motoren aus Graz umzugehen. Er weiß, wie man eine Puch-Maschine schnell macht, und seine eigenen Sport-erfolge bilden die beste Reklame für seine Friseurwerkstatt, in der Puch-Fahrer aus ganz Deutschland ihre Autos „behandeln“ lassen.

Heuer hatte es Liedl auf die Deutsche Bergmeisterschaft abgesehen. Einen Bergmeistertitel gibt es in unserem westlichen Nachbarland nur einmal im Jahr, und alle Fahrzeuge, gleich welchen Hubraumes, treten mit gleichen Chancen gegeneinander an. Für jede Placierung bei jedem der über die ganze Saison verteilten Meisterschaftsläufe werden Punkte vergeben. Wer am Ende die höchste Punktezahl aufweist, bekommt den Titel zugesprochen.

Liedl, der sich für diesen Zweck zwei Wagen, einen 500er und einen 650 TR zurechtgemacht hatte, landete einen Klassensieg nach dem anderen. Nach dem vorletzten Rennen hatte er sich einen knappen Punktevorsprung zum Zweitplacierten gesichert, zu einem Mann, der in der Zweiliterklasse nahezu ebenso erfolgreich gewesen war wie Liedl bei den „Kleinen“. Beim letzten Rennen des Bewerbes, als es „um die Wurst“ ging, spielte sich nun ein Vorfall ab, der von den Eingeweihten mit viel Schmunzeln betrachtet wurde und der wegen seines heiteren Aspektes unseren Lesern nicht vorenthalten werden soll.

Der „böse Feind“ von Liedl, der Mann in der Zweiliterklasse, besaß noch eine einzige Möglichkeit, Liedl den Titel wegzuschnappen. Er mußte bei diesem letzten, entscheidenden Rennen seiner Klasse gewinnen, aber gleichzeitig mußte verhindert werden, daß Liedl — der, wie schon gesagt, um zwei Punkte voraus war — seinerseits die 500er-Klasse gewänne.

Was tun, fragten sich die Väter des Autos, das der Zweiliter-Mann steuerte und verfielen auf eine ganz raffinierte Kriegslist, die alten Indianern zur Ehre gereicht hätte. Sie schickten einen harmlosen, unscheinbaren und mit einer wohlgefüllten Brieftasche versehenen Boten über die Grenze hinüber in das Land des wilden Bergvolkes der „Stoansteirer“, dorthin, wo die ganz schnellen, giftigen Puch-Autos gebaut werden. Der Bote tat, wie ihm geheißen und brachte im Rucksack einen Puch mit nach Hause — keinen gewöhnlichen, wie er ihn in jedem Geschäft hätte kaufen können, sondern eben einen der ganz schnellen.

Ja, und dann nahmen die Leute in dem Stall, in dem die pfeilschnellen Zweiliterwagen ausgebrütet werden, den ganz, ganz giftigen „Puchern“ vorsichtig aus dem Rucksack heraus, stellten ihn auf ihren Prüfstand und machten ihn noch giftiger. Und zum besagten Abschlußrennen setzten sie dann einen ihrer eigenen Reiter darauf, einen Mann, der mit den schnellen Zweiliterwagen ebenso gut umzugehen wußte wie sein Stammesbruder, der den Bergmeistertitel wieder in greifbare Nähe gerückt sah.

Was der Zweck der Übung war, konnte klar erkannt werden. Der Zweiliter-Mann Nummer eins sollte — was ihm keine weiteren Umstände kostete — seine eigene Klasse gewinnen. Der Zweiliter-Mann Nummer zwei aber sollte — man verzeihe mir, wenn die Sache nun etwas kompliziert zu werden scheint — ja, Nummer zwei also sollte, bewaffnet mit der auf listige Art in die Hand bekommenen steirischen Wunderwaffe, den guten Heinz Liedl davon abhalten, die 500-ccm-Klasse zu gewinnen.

Der Plan war sehr geschickt eingefädelt, aber ach! — die Zweiliter-Leute hatten die Rechnung ohne den Wirt, spricht den Liedl, gemacht. Der nämlich durchschaute die böse List, flüsterte seinem eigenen Puchern schnell noch ein kleines Geheimnis ins Ohr, worauf eben jener brave Pucherne noch um ein kleines bißchen schneller lief als sonst — und der böse, so unprätiglich in die 500er-Klasse hereingeschneite Zweiliter-Mann kam nur am zweiten Platz an. Ball, Game, Set und Match würden die Tennisspieler sagen — der Vorhang senkte sich über das Schauspiel, und Heinz Liedl und sein Steyr-Puch hatten den wohlverdienten Titel eines Deutschen Bergmeisters der Tourenwagen endgültig in der — zweifelsohne grün-weiß ausgefütterten! — Tasche!

Ja, und wenn schon vom Motorsport im Ausland gesprochen wird — da gibt es doch auch in Polen jämänden, der einen Puch fährt, nicht wahr? Wer den Motorsport aufmerksam verfolgt, dem wird der Name Sobieslaw Zasada nicht unbekannt sein; obwohl man nur selten davon hört, daß auch in den Oststaaten Automobilsport betrieben wird. Zasada ist einer der besten Renn- und Rallyefahrer in Polen, und die großen Veranstaltungen des europäischen Sportkalenders kennt er nahezu alle aus eigener Anschauung. Mit vielen der österreichischen Sportleute pflegt er engen persönlichen, ja sogar freundschaftlichen Kontakt.

Nach der Monte-Carlo-Rallye im Jänner hatte auch bei Zasada der Puch-Funke gezündet, und es dauerte nicht lange, bis er selbst einen 650 TR besaß. Schon im Juni gewann er damit ein internationales Tourenwagenrennen in Polen. Im Juli kam er nach Jugoslawien und wurde Zweiter im Gesamtklassement der Jadranski-Rallye. Die Rallye Vitava in der Tschechoslowakei, die Rallye zur Moldau — an der übrigens auch eine ganz erkleckliche Anzahl von Österreichern teilnahm — gewann er im Gesamtklassement.

Dann kam die „Raid-Polski“, die Polen-Rallye, die zur Europameisterschaft zählt und zu der Teams der ganz großen Werke kommen, weil es hier um wertvolle Punkte geht. Der Gesamtsieger der Raid Polski aber hieß heuer Sobieslaw Zasada vor Erik Carlsson (Schweden) auf dem zweiten und dessen Frau Pat Moss-Carlsson (ja, ganz richtig, der Schwester von Stirling Moss!) auf dem dritten Platz in der Wertung. Daß damit ein kleiner Puch-Wagen den ersten Platz in einer Europameisterschafts-Rallye errungen hatte — und das gleich gegen solche prominente Konkurrenz! —, das war für die Leute im Grazer Puch-Werk ein ganz besonderer Grund zum Feiern!

Nun, und wenn wir schon bei großen Namen sind — können Sie sich noch an Ascari erinnern? An Antonio Ascari, oder vielleicht an Alberto Ascari? Antonio, der Vater, zählte zur Weltspitzenklasse der Grand-Prix-Fahrer in den zwanziger Jahren, damals, als Leute wie Campari, Borzacchini und Brilli-Perri groß waren, als Carracciola noch ein junger Knabe und Tazio Nuvolari eben erst vom Motorrad

auf das Auto umgestiegen war und als Enzo Ferrari selbst noch am Steuer schneller Wagen saß. Antonio Ascari gab sein Leben für den Motorsport, er starb im fairen Kampf auf der Piste und noch heute gibt es alte, grauhaarige Herren in Italien, die ihn wie ein Idol verehren.

Sein Sohn, Alberto Ascari, begann knapp vor dem Zweiten Weltkrieg mit dem Rennfahren und erlebte nach dem Krieg eine ruhmreiche, steil ansteigende Karriere, die ihn während der fünfziger Jahre mehrmals den Titel eines Automobil-Weltmeisters gewinnen ließ. 1955 bezahlte auch Alberto Ascari seine Liebe zum Sport mit dem höchsten Einsatz, den ein Rennfahrer geben kann — ein Defekt im Verlauf einer Probefahrt führte zu einem tragischen Unfall.

Was aber hat der Name Ascari mit Steyr-Puch zu tun? Nun, Alberto Ascari hatte einen Sohn, nach dem Großvater Antonio getauft, der die Liebe zu schnellen Autos

mit in die Wiege gelegt bekam. Tonino Ascari, wie ihn seine Freunde nennen, ist heute knapp zwanzig Jahre alt und wenn die Jugend von Mailand am Sonntagnachmittag hinauspilgert nach Monza, um die Atmosphäre der großen Rennen mitzuerleben, dann ist der hochaufgeschossene, blonde Tonino einer jener, die der Zauber der Piste mit magischer Gewalt in seinen Bann zieht. Heuer im Sommer schlug für Tonino die große Stunde. Am Steuer eines Rennwagens nahm er selbst Aufstellung vor den großen Tribünen, von denen aus das Publikum schon seinem Großvater zugejubelt hatte. Tonino saß in einem der kleinen, in Italien seit zwei Jahren aufgekommene Formel-Baby-Rennwagen, und dieser Wagen war von einem Steyr-Puch-Motor mit 500 ccm Hubraum angetrieben. Der Südtiroler Bötter mit einem gleichen, von Ernesto Prinoth aus Bozen gebauten Formel-Baby-Wagen gewann mit 115,714 km/h

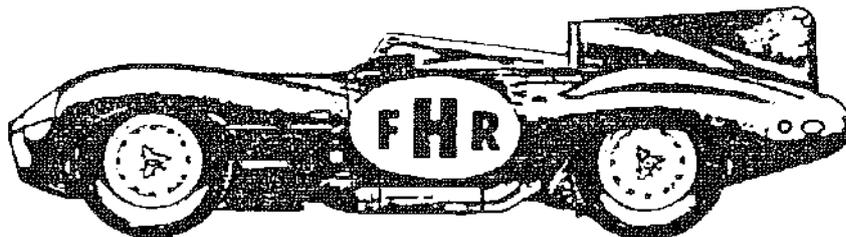
Durchschnitt — und Tonino Ascari wurde Zweiter in diesem Rennen, das, als Debüt eines jungen hoffnungsvollen Piloten mit einem berühmten Namen, vielleicht einmal historische Bedeutung erlangt.

Von harten, materialmordenden Gebirgsstraßen bis zur Piste von Monza, von den großen klassischen Rallyes bis zu den kleinen pfeilschnellen Boliden auf der Rennbahn — so weit spannt sich der Bogen, unter dem die Wagen von Steyr-Daimler-Puch im Jahre 1964 Erfolg auf Erfolg einheimen konnten. Die Erfahrungen, die im harten, sportlichen Wettbewerb gewonnen werden, kommen aber direkt dem Serienprodukt zugute. Qualität, Leistung und Ausdauer, das sind die Kriterien, nach denen Kenner ein Automobil für den Alltagsgebrauch beurteilen. Die Steyr-Puch-Wagen haben oft genug bewiesen, daß sie es in diesen Eigenschaften mit den Besten der Welt aufnehmen können!

Sieg



Alle die in Hockenheim beim letzten Lauf des "INT.DEUTSCHEN HISTORISCHEN TOURENWAGEN POKALS" dabei waren, werden sich sicher erinnern, wie spannend es zum Schluß noch wurde und an welch dünnem Fädchen der Sieg eines STEYR-PUCH letztlich hing. Doch lassen wir die Veranstalter des Pokals selbst zu Wort kommen. Präziser kann man es nicht formulieren.



Rundschreiben Nr. 14/1986 - TW

Liebe Freunde der historischen Tourenwagen,

SHELL-Pokal 1986

Die erste Saison für historische Tourenwagen in Deutschland ist nun gelaufen. Unsere Veranstaltung, der SHELL-Pokal 1986, war sicher für alle Beteiligten ein voller Erfolg. Wir haben bereits im ersten Jahr zum Teil sehr große Teilnehmerfelder gehabt und wissen aus vielen Gesprächen, daß diese Veranstaltung nicht nur uns als Fahrern sehr viel Spaß gemacht hat, sondern daß wir insbesondere bei den Veranstaltern und bei den Zuschauern sehr große Resonanz gefunden haben.

Das Fahrzeugfeld war bereits im ersten Jahr sehr vielseitig, und wir haben bereits in dieser Saison einen fast repräsentativen Überblick über die erfolgreichen Tourenwagen der 60er Jahre geben können. Für das nächste Jahr sind noch eine ganze Reihe von zusätzlichen Fahrzeugen in der Vorbereitung, und wir sind sicher, daß wir im nächsten Jahr wirklich alles an Fahrzeugen in unserem SHELL-Pokal 1987 am Start haben, was jemals im Tourenwagensport vertreten war.

Nach hartem, fairem und sportlichem Kampf stehen nunmehr auch die endgültigen Plazierungen im SHELL-Pokal 1986 fest. Sie finden die Abschlußwertung in der Anlage zu diesem Rundschreiben. Hervorheben möchten wir jedoch bereits an dieser Stelle die drei Erstplatzierten:

1. Andreas Müller-Hausser	Steyr Puch	54 Punkte
2. Friedhelm Tang	Alfa Romeo GTA	54 Punkte
3. Fritz Schilling	DKW	49 Punkte

Sie sehen, es war zum Schluß sehr spannend, und der Gesamtsieg fiel aufgrund der Tatsache an Andreas Müller-Hausser, daß im Verlaufe der Saison in der Klasse 1, d.h. Tourenwagen bis 700 ccm, insgesamt gesehen eine höhere Anzahl von Teilnehmern am Start war. Den drei Erstplatzierten auch an dieser Stelle von uns bereits vorab herzlichen Glückwunsch.

	Hock	KaCa	JanW	GPTw	OTGP	Sgld	Sfin	Summe
(I) Andreas Müller-Haüßer		9	9	9	9	9	9	54
(I) Eckard Spelsberg		6	6		4		6	22
(I) Ulrich Körner				4	6	2	2	14
(I) Albert Girstl	6	4		3				13
(I) Karl-Heinz Splanemann	3	2	3			3	1	12
(I) Thomas R. Pippon	9							9
(I) Peter Knott			4				4	8
(I) Michael Ortman				6				6
(I) Jürgen Tiedemann	1	1				4		6
(I) Sengel						6		6
(I) Manfred Stöcker			2				3	5
(I) Johannes Grohs	4							4
(I) Harald Peter					3			3
(I) Helmut Morche	2		1					3
(I) Erwin Rufer				1				1
(I) Horst Gröger					1			1
<hr/>								
(II) Fritz Schilling		4	9	9	9	9	9	49
(II) Günter Hesse			6	6	6	6	6	30
(II) Leo Aumüller		2			3	4	3	12
(II) Hartmut Röver		1	3	4			4	12
(II) Alexander Buchholz	1		4		4			9
(II) Martin Hesse			2		2			4
(II) Harald Fuchs					1			1
<hr/>								
(III) Eckart Kern	4	6	6	4		6	3	29
(III) Klaus Reineck	6				9			15
<hr/>								
(IV) Friedhelm Tang		9	9	9	9	9	9	54
(IV) Jürgen Haase	6	6	4		4	2	6	28
(IV) Angelo Zadra	9				6			15
(IV) Werner Danz	4		6		2	3		15
(IV) Gerd F. Klein	3	2		3	3	4		15
(IV) Peter Fuss			2	2	1		1	6
(IV) Horst Roters		4	1					5
(IV) Werner Schroers				1			4	5
(IV) Horst-Günter Schütte	1	3						4
(IV) Karl-Heinz Orth	2						2	4
(IV) Ralph S. Engel			3					3
(IV) Woike						1		1
<hr/>								
(V) Peter Maurer			6		9	6	6	27
(V) Dirk Ebeling			9		6		4	19
(V) Jürgen Möhle	6			4	1		2	13
(V) Uwe Schaper		1		1	4		9	15
(V) Andreas Kremer			4		1			5
(V) Martin Abt	4				1		1	6
(V) Ueberberg						4		4
<hr/>								
(VI) Roger Schweickert		9	9	9	9			36
(VI) Fred Laufer	1	6	6	9	4	9		35
(VI) Hans-Joachim Weber		4		6	3			13

Vorschau

SHELL-Pokal 1987 - Termine

Wir geben Ihnen bereits heute an dieser Stelle die Termine für das Jahr 1987 bekannt:

1. Lauf: AvD-Tourenwagen-Festival Hockenheim
28./29.03. oder 04./05.04.1987
2. Lauf: Flugplatz Kassel-Calden ADAC 16./17.05.1987
3. Lauf: Flugplatz Mainz-Fintan AvD 30./31.05.1987
4. Lauf: Jan-Wellem-Pokal Nürburgring ADAC 12.-14.06.1987
5. Lauf: AvD-Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring 14.-16.08.1987
6. Lauf: Grand-Prix-Wochenende Zandvoort HARC 29./30.08.1987
7. Lauf: Großer Preis von Dijon GHS Schweiz 03./04.10.1987
8. Lauf: Saison-Finale Nürburgring RBG 24./25.10.1987

Man sieht, es wird auch im Jahre 1987 wieder gute "historische" Startfelder geben. Ob allerdings wieder ein SIEYR-FUCH den Karpfen im Hechtteich spielen kann ist sehr fraglich. Von Andreas Müller-Hausser war zu hören, daß ihn die Saison 86 schon sehr geschlaucht habe und daß er es 87 sehr viel langsamer angehen wird. Sigi Sengel hat ja ein schönes Motorchen in Hockenheim dabei gehabt. Nur gegen durchgeschmorte Zündkabel und Holzreifen ist halt auch Sigi machtlos. Albert Girstl hat ein wunderschön präpariertes Auto gezeigt und wenn Sepp Treitinger diesem Auto erst mal die Pampers wegnimmt, können wir uns auf schnelle Ecken freuen. Johannes Grohs wäre es zu gönnen, daß ihm mal was anderes als immer nur die Kupplungs-scheibe wegfliegt usw. usw.

Jedenfalls ist jetzt mitten im Winter die Zeit der Vorbereitung und in vielen mehr oder weniger gut geheizten Garagen wird geschraubt und gefeilt, damit ab März!!! oder Mai wieder geheizt werden kann.

Andreas Müller-Hausser hat uns netterweise (oder gemeinerweise?) einmal zusammengestellt, was von der Getriebeseite her Sache ist. Herzlichen Dank dafür, Andreas und von jetzt an Getriebescheiben gut wegschließen. In der nächsten Thondorf wird an dieser Stelle einmal vorgeführt, wie es in einem guten Motor innen aussieht. Bis dahin viel Spaß und Hut ab vor der großartigen Leistung und der echten Kameradschaft, die man an den Rennstrecken erleben durfte.

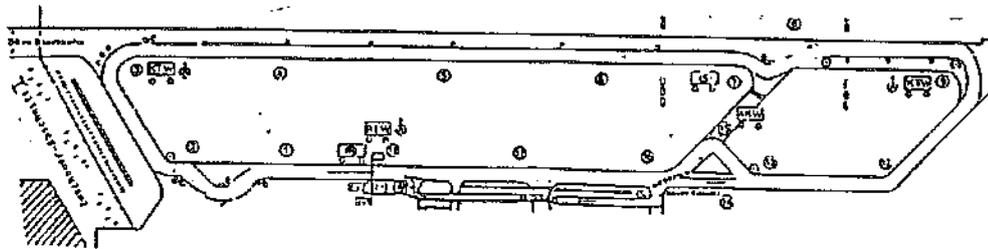
Peter Brysch

GETRIEBEÜBERSETZUNGEN STEYR-PUCH

REIFEN : DUNLOP RACING (ABROLLUMFANG CA 167 CM)

INT. DEUTSCHER HISTORISCHER TOURENWAGEN-POKAL 1986 (SHELL-POKAL)

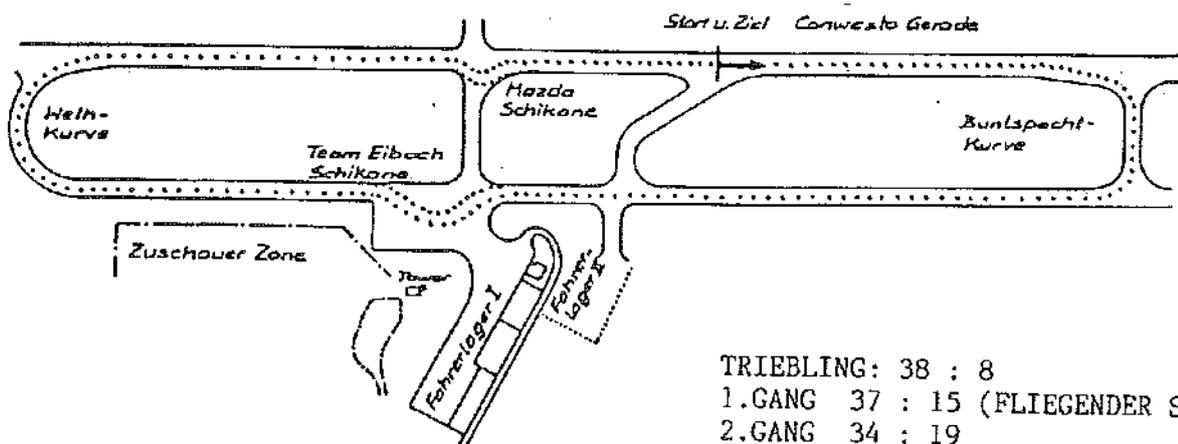
KASSEL/CALDEN (2,5 km)



TRIEBLING:	39 : 8
1.GANG	37 : 15 (FLIEGENDER START)
2.GANG	34 : 19
3.GANG	31 : 23
4.GANG	27 : 27

1.GANG	40 : 13 (STEHENDER START)
2.GANG	37 : 17
3.GANG	31 : 23
4.GANG	27 : 27

SIEGERLAND FLUGPLATZ (3.34 km)



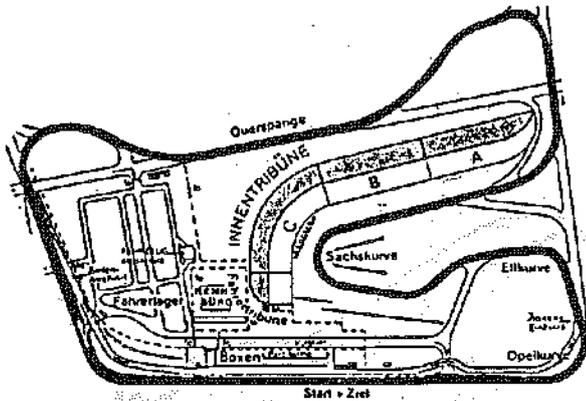
TRIEBLING:	38 : 8
1.GANG	37 : 15 (FLIEGENDER START)
2.GANG	34 : 19
3.GANG	30 : 23
4.GANG	26 : 27

1.GANG	40 : 13 (STEHENDER START)
2.GANG	37 : 17
3.GANG	31 : 23
4.GANG	26 : 27

GETRIEBEÜBERSETZUNGEN STEYR-PUCH

REIFEN : DUNLOP RACING (ABROLLUMFANG CA 167 CM)

INT.DEUTSCHER HISTORISCHER TOURENWAGEN-POKAL 1986 (SHELL-POKAL)



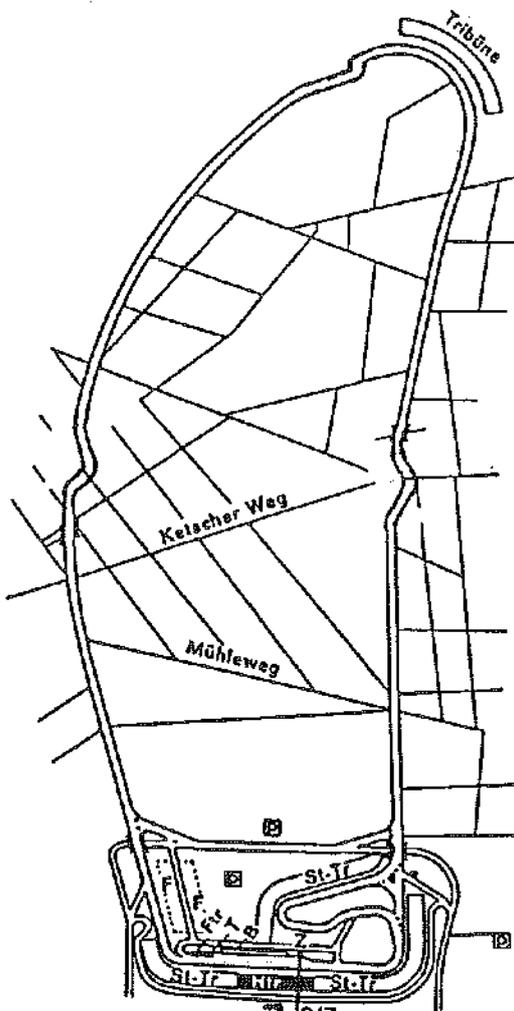
HOCKENHEIM (KLEINER KURS 2,63 KM)

TRIEBLING : 36 : 7

- 1.GANG 37 : 15 (FLIEGENDER START)
- 2.GANG 34 : 19
- 3.GANG 31 : 23
- 4.GANG 27 : 27

TRIEBLING 38 : 9

- 1.GANG 40 : 13 (FLIEGENDER START)
- 2.GANG 34 : 19
- 3.GANG 31 : 21
- 4.GANG 29 : 24



HOCKENHEIM (GROSSER KURS 6,8 KM)

TRIEBLING 39 : 8

- 1.GANG 37 : 15 (FLIEGENDER START)
- 2.GANG 34 : 19
- 3.GANG 31 : 23
- 4.GANG 27 : 27

TRIEBLING 38 : 9

- 1.GANG 40 : 13 (FLIEGENDER START)
- 2.GANG 34 : 19
- 3.GANG 31 : 21
- 4.GANG 28 : 25

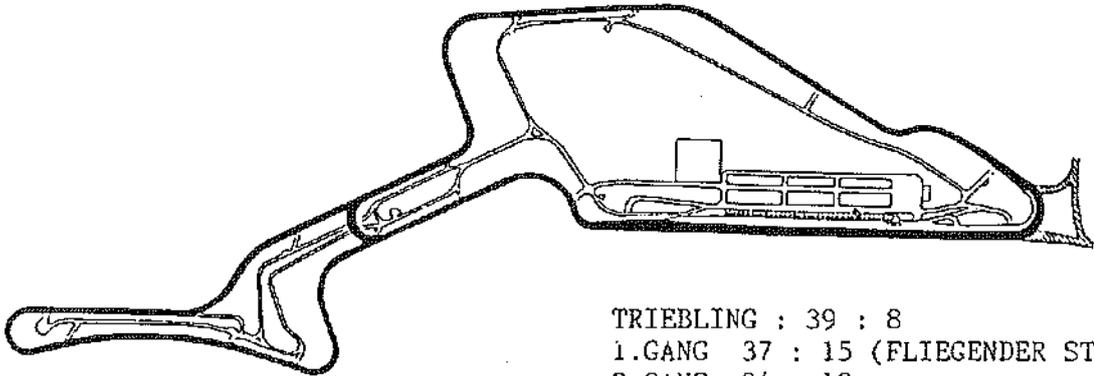
GETRIEBEÜBERSETZUNGEN STEYR-PUCH

REIFEN : DUNLOP RACING (ABROLLUMFANG CA 167 CM)

INT.DEUTSCHER HISTORISCHER TOURENWAGEN-POKAL 1986 (SHELL POKAL)

=====

NÜRBURGRING (GRAND PRIX STRECKE) (4,542 km)



TRIEBLING : 39 : 8

1.GANG 37 : 15 (FLIEGENDER START)

2.GANG 34 : 19

3.GANG 31 : 23

4.GANG 27 : 27

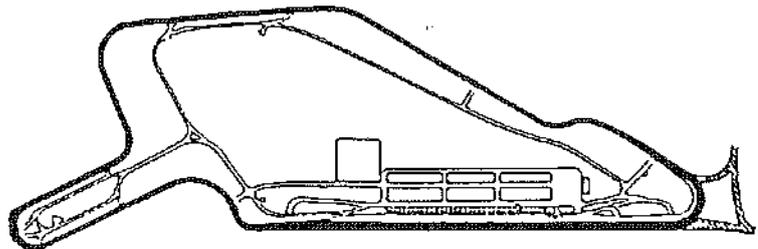
1.GANG 40 : 13 (STEHENDER START)

2.GANG 37 : 17

3.GANG 31 : 23

4.GANG 27 : 27

NÜRBURGRING KLEINER KURS (3,029 km)



ÜBERSETZUNGEN WIE GRAND PRIX STRECKE

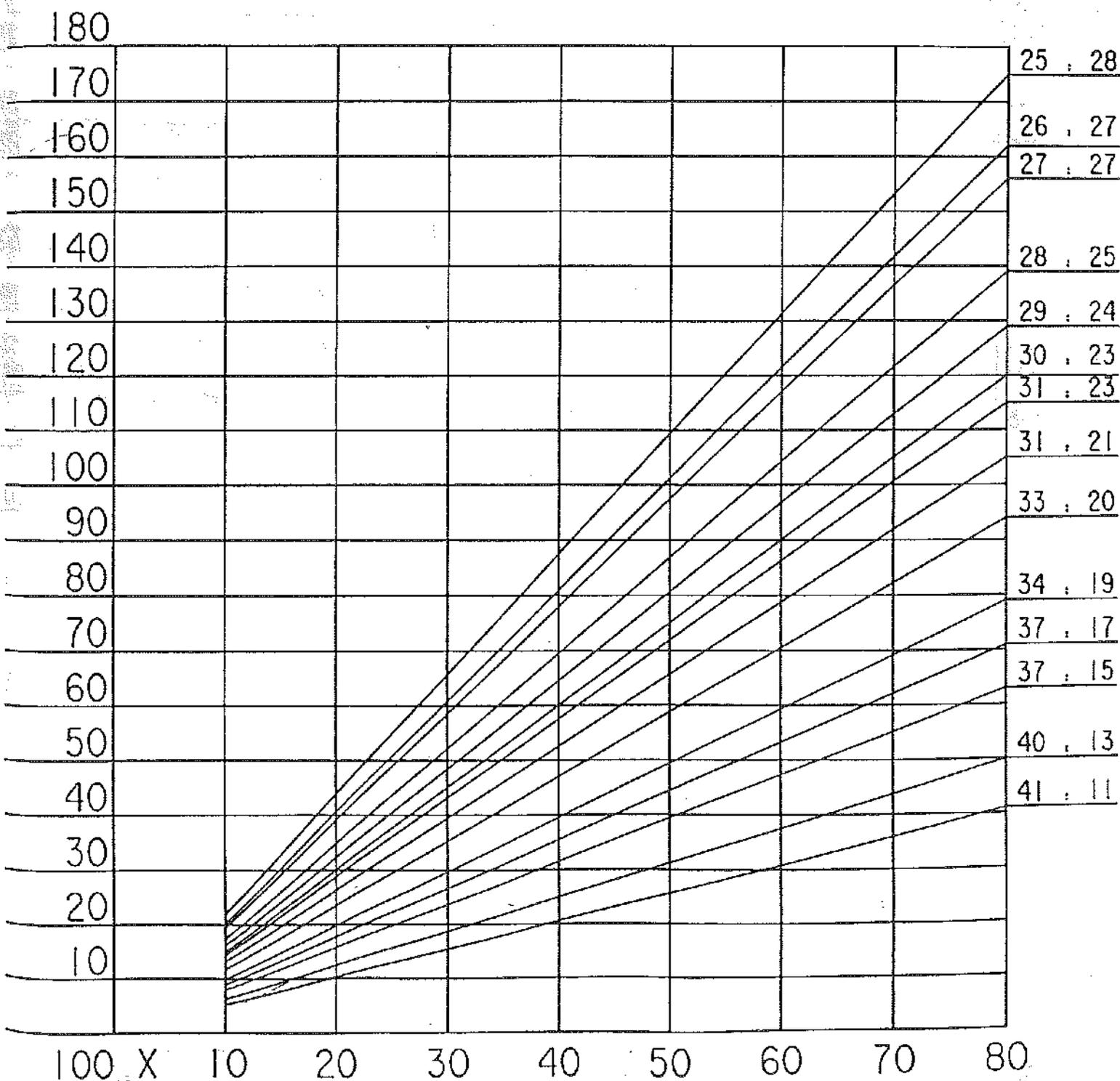
STEYR-PUCH GETRIEBEUEBERSETZUNGS-DIAGRAMM

AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR

DUNLOP RACING 450 L 12

ABROLLUMFANG CA 167 CM

ACHSUEBERSETZUNG 36 : 7 = 5,14



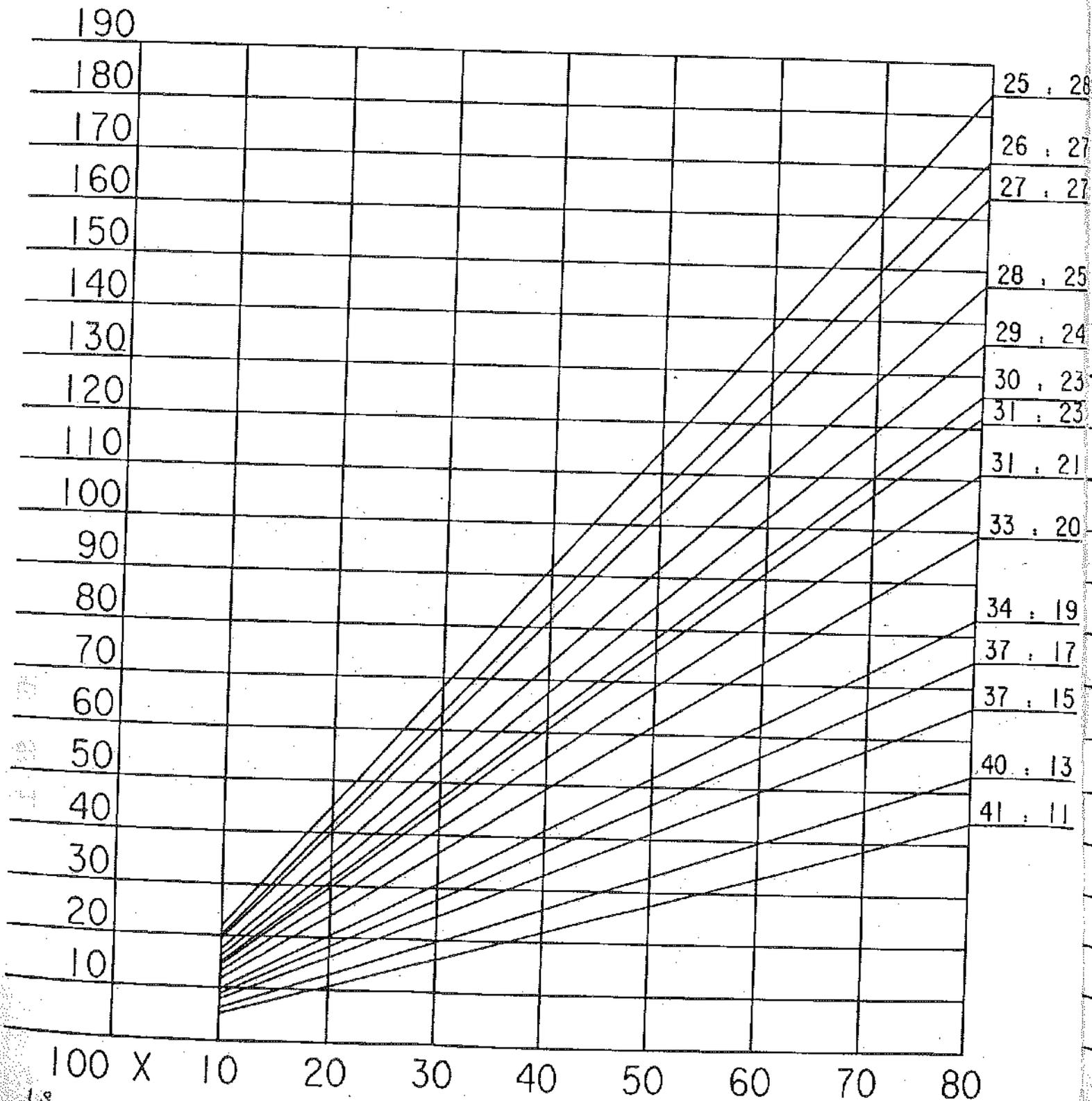
STEYR-PUCH GETRIEBEUEBERSETZUNGS-DIAGRAMM

AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR

DUNLOP RACING 450 L 12

ABROLLUMFANG CA 167 CM

ACHSUEBERSETZUNG 39 : 8 = 4,88



STEYR PUCH

GETRIEBEÜBERSETZUNGS-DIAGRAMM

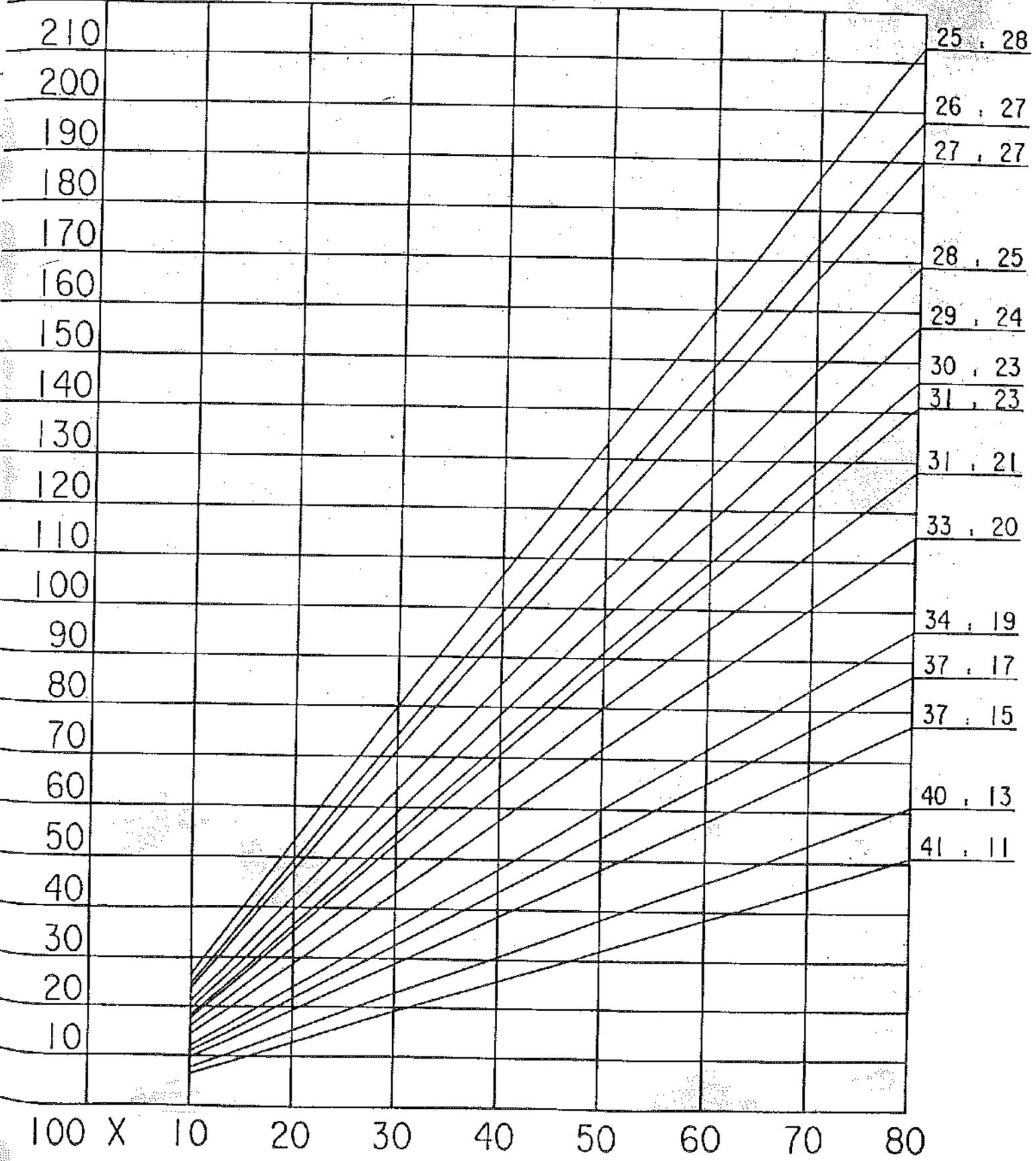
AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR AMH·CAR

DUNLOP RACING 450 L 12

ABROLLUMFANG CA 167 CM

ACHSÜBERSETZUNG 38 : 9 = 4,22

220



Joseph Treitinger

Renntechnik

Als erstes möchte ich das wichtigste Thema
- Verbesserung des Fahrwerkes -
ansprechen:

Strecken der Blattfeder und herausnehmen eines Blattes (2. von oben). Die Blattfeder muß im nichteingebauten Zustand fast eine gerade Linie bilden. Außerdem müssen die Aluklötzchen der Blattfederbefestigung ca. 10 mm an der Planseite abgedreht werden. Damit wäre die Vorderachse bis auf Spur und Sturz einstellen, die sich dadurch verändert, optimal verbessert.

Um ein Verschieben der Blattfeder seitlich zu vermeiden sollte unbedingt der im TR serienmäßig eingebaute Stabilisator wieder angebracht werden.

Zu hinten:

Ganz wichtig sind weichere Federn. Hinten müßten unbedingt kürzere Spezialfedern verwendet werden. Ein Stabilisator muß unbedingt angebracht werden. Bei der Stoßdämpferauswahl sollte man sich zwischen





4 Koni oder 4 Bilstein entscheiden (je nach Lieferfähigkeit).

Bei richtigem Einbau des hinteren Stabilisators kann die Getriebeabstützung und die Motorabstützung entfernt werden.

Diese Punkte wären im allgemeinen die wichtigsten für Puch-Fahrer die die "Extremfahrweise" bevorzugen.

Eine Spurverbreiterung durch geänderte Felgen dürfte für jeden Puch-Fahrer selbstverständlich sein.

Ich hoffe, daß ich Ihnen mit diesen Angaben gedient habe und bin gerne bereit zu einem späteren Zeitpunkt detaillierte Angaben über den Motor zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Popp *erweiterungen*

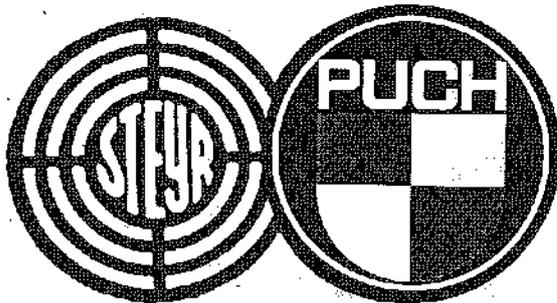
LIEDL KG

Generalvertreter und Allein-Importeur für
Puch, Moto-Cross und Geländemaschinen
Auto-Vertretungen – Steyr Puch Austausch Motore

Steyr-Puch-Auslieferungslager
Großhändler der deutschen
Steyr-Daimler-Puch GmbH

Auto-Bianchi Steyr-Fiat-Puch

Zentral-Ersatzteillager · Motor-Überholung · Rennzubehör · Wettbewerbsfahrzeuge · Geländesportmaschinen · Kundendienst · Erzeugung und Fertigung von Sport- und Rennauspuffen für Autos und Motorräder, sowie Serienauspuffe für sämtl. Motorräder · Motoren und Leistungsprüfstände



8401 PENTLING-GRASSLFING

Dorfstraße 2

Telefon 09405/2274

Expres- und Bahnstation Regensburg-Hbf.

Bankverbindung:

Raiffeisenbank Regensburg

Zweigstelle Ziegetsdorf

Konto-Nr. 441 007 (BLZ 750 601 50)

Postgiroamt München Nr. 137053-806

95 % aller deutschen Steyr-Puchs 500 D, 650 T, TR I u. TR II stammen von uns. Wir haben noch eine Menge Teile dafür. Natürlich auch scharfe Sachen, Nockenwellen, Ventile, breite Felgen und so vieles mehr. Unsere Erfahrung im Rennsport brachten die Erfolge bei Berg- und Rundstreckenwennen. Unsere Beratung ist kostenlos. Wünschen allen Steyr-Puch Fahrern viele frohe Stunden im neuen Jahr mit Oldtimer Erfolg.

