

Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Albert Girstl aus Dachau gewinnt auf Steyr Puch 650 TR
die int. Historische Tourenwagenmeisterschaft (Shell Pokal) Div. I
1987



Ausgabe Nr. 3

Inhalt

Der STEYR-PUCH FREUNDESKREIS lebt.
Entgegen anders lautender Meldungen geht der Freundeskreis nicht
im Steyr-Puch Club Salzburg auf. An der Spitze ändert sich jedoch
ein bißchen was.

Der PUCH als As. Sogar auf Spielkarten sieht er schnell aus.

Nachdrucke von Bedienungsanleitung, Reparaturhandbuch etc. des
Verlags Verwüster in Graz

Verkaufsprospekte in Kopie. 500er und ein schneller TR.

Die Titelgeschichte. Albert Girstl gewinnt den Shell-Pokal in
Folge nach Andreas Müller-Hausser.

Die Liedl Versionen vom 500er und 650er Puch.
Abdruck aus der MOTOR RUNDSCHAU 24/1963

KUGELBLITZ

Vergleichstest aus SPORT AUTO 2/1972 zwischen 500 S und Rennpuch.

STEYR-PUCH MIT 27 PS UND MEHR

aus STEYR AKTUELL , der Hauszeitschrift der Steyr-Daimler-Puch AG
Heft 4/1964

Auf der IAA 1965 stand mein Traumwagen.

OLDTIMER SPEEDWEEKEND 13.8.1988

Bericht vom 6. internationalen Steyr-Puch Treffen am
Österreichring.

Nachfertigungsaktion?

MARKT

Bericht vom ersten großen Steyr-Puch Veteranen-und Teilemarkt
am 15. Oktober 1988 in Beilngrieß.

Liedl hat's.

Zusammenstellung und Verbreitung: Peter Brysch, Fischergasse 36
8670 Hof T.09281/87738

Liebe Steyr-Puch Freunde!

Sicher ist dem Einen oder Anderen sofort aufgefallen, daß das auf der Titelseite abgebildete Ereignis nicht mehr ganz taufrischen Datums ist. Sicher hat auch so mancher die in den beiden großen Oldtimerzeitungen Deutschlands abgedruckten "Mitteilungen aus der Szene" gesehen. Mit anderen Worten, unser Freundeskreis zeigte mangelnde Kontinuität oder einfacher ausgedrückt, es fehlt ein Jahr.

Lassen Sie mich erklären, warum und lassen Sie mich sagen, wie es weitergehen soll.

Dazu muß ich etwas länger ausholen, nämlich bis ins Jahr 1983. Anläßlich des Ulmer Veteranen- und Teilemarktes traf ich dort einst im Mai nämlich Michael Kuhn, oder besser, er traf mich. Er traf mich als ich auf dem Besucherparkplatz auf dem Bauch lag und seinen 650 TR II angestrengt von unten betrachtete. Ich hatte selbst einen 650er zu Hause stehen, dessen blechmäßige Restaurierung abgeschlossen war und zu dessen Feinheiten ich noch keine rechte Lust hatte. Sie wissen, wie das ist, wenn da ein unlackiertes, halbfertiges Auto rumsteht. Und dann kommt einer meiner Freunde hereingehastet und keucht: Mensch auf dem Parkplatz steht so ein Auto wie deines, aber was für ein tolles."

Jedenfalls entwickelte sich ein angeregtes Gespräch und bald tauchte Michael bei mir zuhause auf, um meine Steyr-Puch Bestände zu sichten. Wir kamen überein, auch andere Puchisten etwas zu sammeln und so entstand der Steyr-Puch Freundeskreis als zwanglose Vereinigung ohne Vereinsstatus, Mitgliedsbeiträge und ähnliches. Veröffentlichung in "Markt" und vor allem der Steyr-Puch Sonderlauf auf dem Nürburgring 1984 machten die Sache richtig publik. Allen, die dabei waren, ist das Bild in steter Erinnerung, als auf dem Hubschrauberlandeplatz am Ring der Horizont mit Puchs bedeckt war. Michael Kuhn hat damals eine organisatorische Meisterleistung vollbracht, die noch lange durch die Medien geisterte.

Die nicht unerheblichen Ausgaben, die Michael dabei hatte, wurden abends in der (Gaststätte zur) Burg durch eine bisher einmalige Erhebung ausgeglichen und die dann entstehende "Thondorf" Nummer 1 deckte ihre Unkosten über den Verkauf. Michael wurde dann in der Folge beruflich recht gebeutelt und wenn man dabei war und das oft äußerst geringe Echo sah, muß man wohl verstehen, daß er seiner Arbeit den Vorzug gab und bereits bei der "Thondorf" 2 nicht mehr federführend war. Im Vorfeld zum 6. großen Steyr-Puch Treffen am Österreichring in diesem Jahr gab Michael mir zu erkennen, daß er den Freundeskreis nicht mehr führen könne und er wollte mit Horst Morocutti vom Steyr-Puch Club Salzburg über eine Fusion reden. Das muß er wohl auch getan haben, denn bald darauf erschienen obige Mitteilungen in "Markt" und "Motor Klassik".

Steyr-Puch-Freunde

Der Steyr-Puch-Freundeskreis, c/o Michael Kuhn, Hohe Straße 40, 7024 Filderstadt 4 hat sich aufgelöst und dem Steyr Puch Club Salzburg angegliedert. Interessenten wenden sich an den Steyr Puch Club Salzburg, Postfach 313, A-5016 Salzburg.

Beim ersten deutschen rein Steyr-Puch Flohmarkt am 15.10.1988 bei Peter Losskarrn in Beilngrieß war dann ein sehr erlauchter Kreis aus der Steyr-Puch Szene vertreten, man könnte auch sagen ein sehr hartgesottener. Ich nenne nur mal Namen wie Heinz Liedl, Andreas Müller-Hausser, Albert Girstl und natürlich Sigi Sengel. Zu gerne lauschten die "normalen" Puchfahrer den Geschichten der Meister bei Weißwürscht und Freibier. An diesem herrlichen Abend wurde uns bewußt, daß der Steyr-Puch Freundeskreis nicht einfach aufhören konnte zu existieren oder von einem anderen Club geschluckt werden konnte.

Wir wissen alle, daß die österreichischen Clubs viel rühriger sind, mehr Veranstaltungen haben, eine bessere Organisation aufweisen können, regelmäßige Clubinformationen versenden usw.. Wer aber, wie ich, in diesem Sommer, 1000 km zwischen den Autos der türkischen Ferienwelle mit Anhänger und Puch drauf nach Graz unterwegs war, dem ist klar, daß die schönsten Veranstaltungen sinnlos sind, wenn man sie nicht besuchen kann. Klar ist ein Weihnachtsfrühschoppen etwas sehr Schönes, aber den Walserberg vermeide ich in der Skisaison, wann immer es nur geht.

Ich muß es hier ganz klar sagen: Ich möchte keinen abhalten, der Empfehlung zu folgen und in Österreich Mitglied zu werden. Aber unser Freundeskreis soll ebenfalls weiterbestehen und zwar so locker und kostengünstig wie bisher. Ich wehre mich auch gegen eine Durchorganisation oder den Job eines Vorsitzenden. Davon habe ich im täglichen Leben schon genug.

Bleibt nur eine Lösung: Die Jobs, die unseren Michael fast erschlagen haben, werden einfach auf mehrere Schultern verteilt. Jetzt bitte noch nicht lachen, vielleicht kommt auch auf Sie / auf Dich ein Amt zu.

Bereits auf der ersten Seite wird gesagt, wer sich in Zukunft um die "Thondorf" kümmert. Für die nächste Ausgabe suche ich jetzt schon Artikelschreiber, Bildermacher und Originalzeitschriften (natürlich nur leihweise). Auch schwebt mir eine Rubrik vor "Schwarzes Brett". Bitte schreiben Sie mich an, wenn Sie da was haben. Ja, und einen Sponsor fürs Titelblatt werden wir auch wieder brauchen. Nach Andreas Müller-Hausser und Albert Girstl kann wieder jemand seine Idee realisieren. Ein rein fotokopiertes Titelblatt sieht auch lange nicht so gut aus wie das jetzige. Also bitte, ich höre.

Heinz Liedl hat sich bereit erklärt, das schon zur Tradition gewordene Frühjahrstreffen in der "Walba" zu organisieren. War klar, schließlich wohnt er ja nebenan und außerdem kennt er die ganzen Bleifüßler aus seiner eigenen Zeit auf (meist) zwei Rädern. Seine Adresse ist seit Urzeiten die gleiche und sie steht auf der letzten Seite dieser Ausgabe.

Bleibe für unseren "Altmeister" das Problem der Information. Entweder, es wird wieder so laufen wie bisher, nämlich per Mund zu Mund-Propaganda, sprich Telefonrundruf, oder wenn alle Vorbereitungen rechtzeitig getätigt werden können, per Postkarte oder über eine Annonce in der Steyr-Puch Rubrik der beiden großen Oldtimerzeitschriften. Man wird sehen.

Für jede Frage zur Technik bleibt Heinz Liedl natürlich nach wie vor die letzte Instanz. Für Fragen der Renntechnik haben sich Albert Girstl, Andreas Müller-Hausser, Sigi Sengel und natürlich Sepp Treitinger zur Verfügung gestellt. Man sieht, daß das südbayerische Element recht deutlich vertreten ist.

Nachdem sie auch alle im Shell Pokal vertreten waren und sind, sind also die Rennberichterstattung sowie alle Angaben über den derzeitigen Stand der Dinge gewährleistet.

Am besten wendet man sich an Albert Girstl in 8060 Dachau, Olchinger Str. 47 A. Albert wird in speziellen Fällen Sepp oder Andreas kontaktieren.

Auch das fränkische Element darf natürlich nicht fehlen. Hier hat sich Georg Tröltzsch bereit erklärt, Auskunft zu geben, über Puch Technik ganz allgemein. An ihm ist ein Maschinenbauer verloren gegangen, denn dem Schicksal zum Trotz mußte er Realschullehrer werden. Aber wenn man weiß, daß er Mathematik gibt, dann weiß man, wo sein Schwerpunkt liegt. Er weiß selten gut Bescheid über Materialien, Festigkeiten usw. und hat auch sonst alle möglichen und unmöglichen Daten im Kopf. Ich erwische ihn auf Veteranenmärkten regelmäßig mit Schublehre und Rucksack. Er gibt dann immer vor auf Teilesuche zu sein für seine Wankelhercules, aber wenn er durch die Reihen gegangen ist, ist garantiert kein Teil mehr zumindest unregistriert, das irgendwie auch in einem Puch auftreten könnte.

Georg wohnt in der Weiselstraße 5 in 8520 Buckenhof im Dunstkreis von Erlangen.

Michael Kuhn bleibt natürlich nicht ausgespart. Er hat über die Jahre so fleißig Kontakte geknüpft, daß ihm dieses Amt erhalten bleiben wird. Vom finnischen Steyr-Puch Club über einen einsamen TR in Paris bis zu den Vereinigungen unserer langsamen Brüder, den Fiat 500 Clubs schlägt Michael die Brücken, und wenn man weiß, was da beim Puch alles so paßt, dann ist dies auch ein sehr wichtiges Amt. Michael ist nach wie vor zu erreichen in der Hohen Straße 40 in 7024 Filderstadt 4.

Mit Nachfertigungen beschäftigt sich der Ruhrpott. Der "Steyr-Hennes" aus Recklinghausen, Johannes Grohs aus der Nachbarstadt Oer-Erckenschwick und sicher Lothar Schroer aus Krefeld haben da schon manchen Engpaß aufgeweitet. Wenn man also Stabis, Spiralfedern, Monte-Carlo Teile oder sowas braucht, wende man sich am besten an Johannes Hiltrop, Stuckenbuschstr. 165 in 4350 Recklinghausen. Eine Motorlager und eine Schriftzugadresse ist mir noch genannt worden, ich möchte jedoch erst selbst mit dem Mann reden, ob es ihm überhaupt genehm ist, hier genannt zu werden. Mit den meisten habe ich das bereits getan.

Nachdem der schon angesprochene Steyr-Puch Flohmarkt in Beilgrieß tatsächlich ein Erfolg war, wird Peter Losskarnn auch 1989 wieder einen Markt veranstalten. Er wird sicherlich nicht mehr Flohmarkt sondern Teilemarkt heißen, denn was z.B. Johannes Grohs an breiten Felgen ausgepackt hat oder was aus Heinz Liedls 650 TR an rarer Literatur zum Vorschein kam, war sicher nicht verfloht oder verwandt. Das Fäßchen Bier und ein allernädigstes Herbstwetter wünschen wir uns auch für das kommende Jahr wieder. Um Kosten zu sparen, schlage ich auch hier wieder eine Anzeige in den einschlägigen "Konkurrenzblättern" vor.

Dem guten Toni Wildenauer hatte ich das Amt der "Organisation von Steyr-Puch Sonderläufen" zugedacht. Leider ist Toni beruflich so eingespannt, daß er es nicht übernehmen kann. Nun hat Albert Girstl durch seine Teilnahme am Shell-Pokal jede Menge gute Beziehungen aufgebaut und mir zugesagt, er werde sich darum kümmern. Ich hoffe, wir kriegen mal wieder den Hub-schrauberlandeplatz voll Puchs wie anno 1984. Natürlich fahren wir auch gerne in Hockenheim (auf dem kleinen Kurs) oder eben anderswo.

Dann suche ich dringend jemand, der videoerfahren ist und bei solchen Veranstaltungen filmen kann. Schneiden und kopieren ist kein Problem, da habe ich meine Schule derart aufgerüstet, daß wir bald mit dem Bayerischen Rundfunk konkurrieren können. Wenn also jemand gute Clips hat in VHS oder VHSC, bitte Nachricht an Peter Brysch, Fischergasse 36, 8670 Hof (09281/87738).

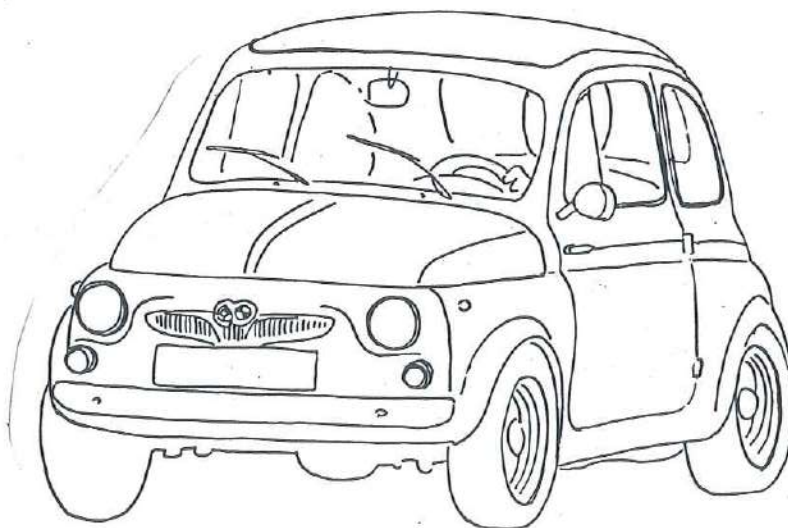
Und nun viel Spaß bei der neuen Thondorf und seien Sie alle versichert:

Der

Steyr-Puch Freundeskreis

lebt!!!!!!

Peter Brysch



Da lacht das Herz jedes Puch-Fans:

Sepp und Sigi als Spielkarten in einem Quartett für Kinder.

Augen auf beim nächsten Flohmarkt!

1a Spezialtourenwagen bis 850 ccm Steyr-Puch 650 TR



Steyr-Puch 650 TR J. Treitinger
698 ccm 2 Zylinder Boxer
60 PS 8300 UpM
4 Gänge 492 kg
Höchstgeschw. kurze Übersetzung 125 km/h

a Steyr-Puch 650 TR (60 PS) c Morris 850
b Steyr-Puch 650 TR (61 PS) d Fiat 850

1b Spezialtourenwagen bis 850 ccm Steyr-Puch 650 TR



Steyr-Puch 650-TR S. Sengel
698 ccm 2 Zylinder Boxer
61 PS 8000 UpM
4 Gänge 455 kg
Höchstgeschw. kurze Übersetzung 125 km/h

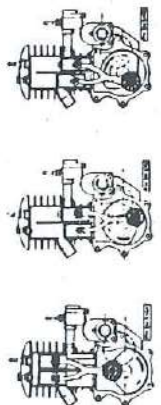
a Steyr-Puch 650 TR (60 PS) c Morris 850
b Steyr-Puch 650 TR (61 PS) d Fiat 850

Auf der nächsten Seite sehn Sie das Angebot des Verlags

W.J. Verwüster A-8055 Graz Postfach 90 Österreich

Beim 6. großen Steyr-Puch Treffen im Sommer 1988 habe ich mich selbst von der ausgezeichneten Qualität der Nachdrucke überzeugen können. Absolut empfehlenswert. Ich muß Sie aber bitten, bezüglich der angegebenen Preise selbst in Verbindung mit dem Verlag zu treten, denn meine Preisliste stammt vom Februar 1988.

Peter Brysch

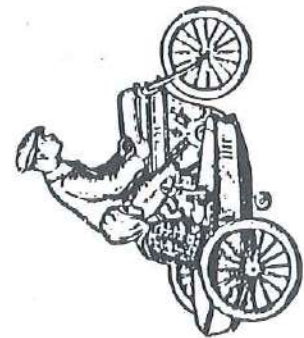


Mit Jahresende 1987 wurde die Zweiradproduktion im PUCH-Werk in Graz-Thondorf eingestellt. Ein harter Schlußstrich unter ein bewegtes dreiviertel Jahrhundert PUCH-Geschichte. Pionierleistungen auf dem Gebiet der Konstruktion, Erfolge auf unzähligen Sportveranstaltungen durch idealistische Privatrennfahrer auf PUCH-Motorrädern oder den schnellen "650 TR". Überschattet wurden diese glücklichen Zeiten durch Wirtschaftskrisen und zwei Weltkriege. Die Zweiradproduktion stieg immer wieder, wie der legendäre "Vogel Phönix", aus der Asche, zuletzt allerdings nur mehr durch massive staatliche Subventionen.

Durch die sprichwörtliche Robustheit, die diese Fahrzeuge im Alltagsbetrieb millionenfach bewiesen haben, ist eine große Zahl von ihnen in mehr oder weniger gutem Zustand erhalten geblieben. Damit diese Veteranen nicht nur in der Erinnerung weiterleben, hat ein großer Kreis von Sammlern und Hobbyrestaurateuren sich zur Aufgabe gemacht, diese Mopeds, Roller, Motorräder und Autos wieder in ihren Neuzustand zurückzusetzen.

Das Ziel jedes Restaurators ist es, wenn das Fahrzeug nach vielen Stunden mühsamer Arbeit und oft großem finanziellen Aufwand so dasteht, wie es seinerzeit in der Auslage des Geschafftes bewundert wurde.

Um den Freunden historischer PUCH-Fahrzeuge die Restaurierungsarbeiten zu erleichtern, hat sich der Verlag Verwüster Graz im Einvernehmen und mit Unterstützung der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik Ges. m. b. H. entschlossen, viele der bisher erschienenen Handbücher, Ersatzteilkataloge mit ihren wichtigen Explosionszeichnungen sowie Werkstattreparaturanleitungen und Frisieranleitungen in Original-Druck-Qualität neu aufzulegen. Ein originalgetreues Handbuch gehört zu dem Fahrzeug wie die Luftpumpe oder das Original-Werkzeug und wird im Gegensatz zu der manchmal angebotenen qualitativ minderwertigen Fotokopie ihrerseits selbst zum Sammelobjekt, zumal vorerst nur eine limitierte Auflage zur Verfügung steht.



Handbücher (Bedienungsanleitungen):

x	Motorrad	125	165.-
	Motorrad	125 SV, 125 SVS, 175 SVS	198.-
	Motorrad	250 SG, 250 SGS, 250 SGA, 250 SGSA	198.-
	Motorrad	250 TF	198.-
x	Motorrad	250 TFS	66.-
	Motorrad	250 T3 - 250 S4	198.-
xx	Motorrad	200	
xx	Motorrad	Styriette	
xx	Motorroller	RL 125/RLA 125	
xx	Motorroller	SR 125, SRA 125, SR 150, SRA 150	
xx	Auto	500 D, 650 T, 650 TR	66.-
xx	Auto	Hafinger 700 AP	88.-
xx	Auto	700	

Lieferbare Bücher mit x bezeichnete Titel erscheinen im April 1988 mit xx bezeichnete Titel sind in Vorbereitung

Frisieranleitungen:

x	Auto	650 TR Rallye	66.-
xx	Motorrad	125 TS, 175 SVS, 250 TFS, 250 SGS Super	88.-
xx	Go Kart	mit 175 SVS-Motor	

Sonstige:

- x Die Gleichstromspülung
- x Elektrik für Nachkriegsmotorräder mit Reglereinstellung



Reparaturanleitungen:

	Moped	Jet	165.-
	Moped	Maxi 2	165.-
	Moped	4-Gang Monza	198.-
	Moped	Kundendienstlehrgang 1976	88.-
	Motorrad	125	198.-
x	Motorrad	125 SV, 125 SVS, 175 SV, 175 SVS	165.-
x	Motorrad	250 SG, 250 SGS	165.-
x	Motorroller	R 125/RL 125/RLA 125/SR 125/SRA 125 SR 150/SRA 150	198.-
xx	Auto	500, 650, 700, Hafinger	

Abziehbild: PUCH-Adler für Tank 250 S4 rot per Paar 100.-



Abziehbild: "Oil" für Tank 250 SG/S oder TF/S per Sik. 20.-

für verschiedene Mopedtypen auf Anfrage

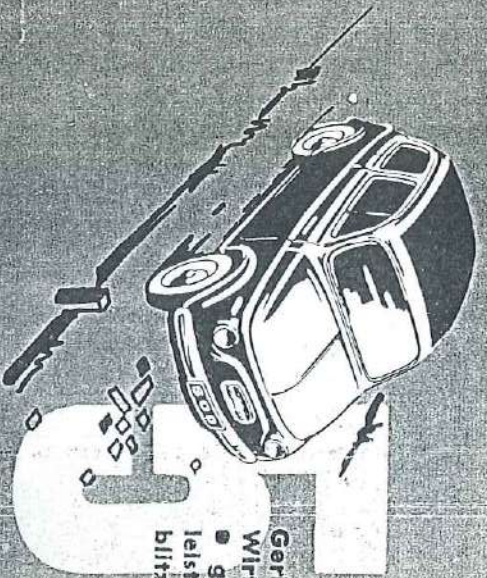
Ersatzteilkataloge:

	Motorrad	125/175 Moto-Cross	198.-
		5-Gang 1972 deutsch - englisch	198.-
x	Motorrad	125, 125 T, 125 TT, 125 TS	198.-
x	Motorrad	125 SV, 125 SVS, 175 SV, 175 SVS	198.-
	Motorrad	250 SG, 250 SGS, 250 SGA, 250 SGSA	198.-
	Motorrad	250 TF	198.-
	Motorrad	250 MCH	165.-
xx	Motorrad	200	
xx	Motorrad	250SL, 250 S4	
x	Motorroller	125 RL, 125 RLA, 125 SR, 125 SRA 150 SR, 150 SRA	242.-

Sonderteile für 650 TR - EUROPA - Ausführungen (besonders umfangreich) (Jänner 1967)

(Anhang zur Ersatzteilliste für 650 T) deutsch - englisch

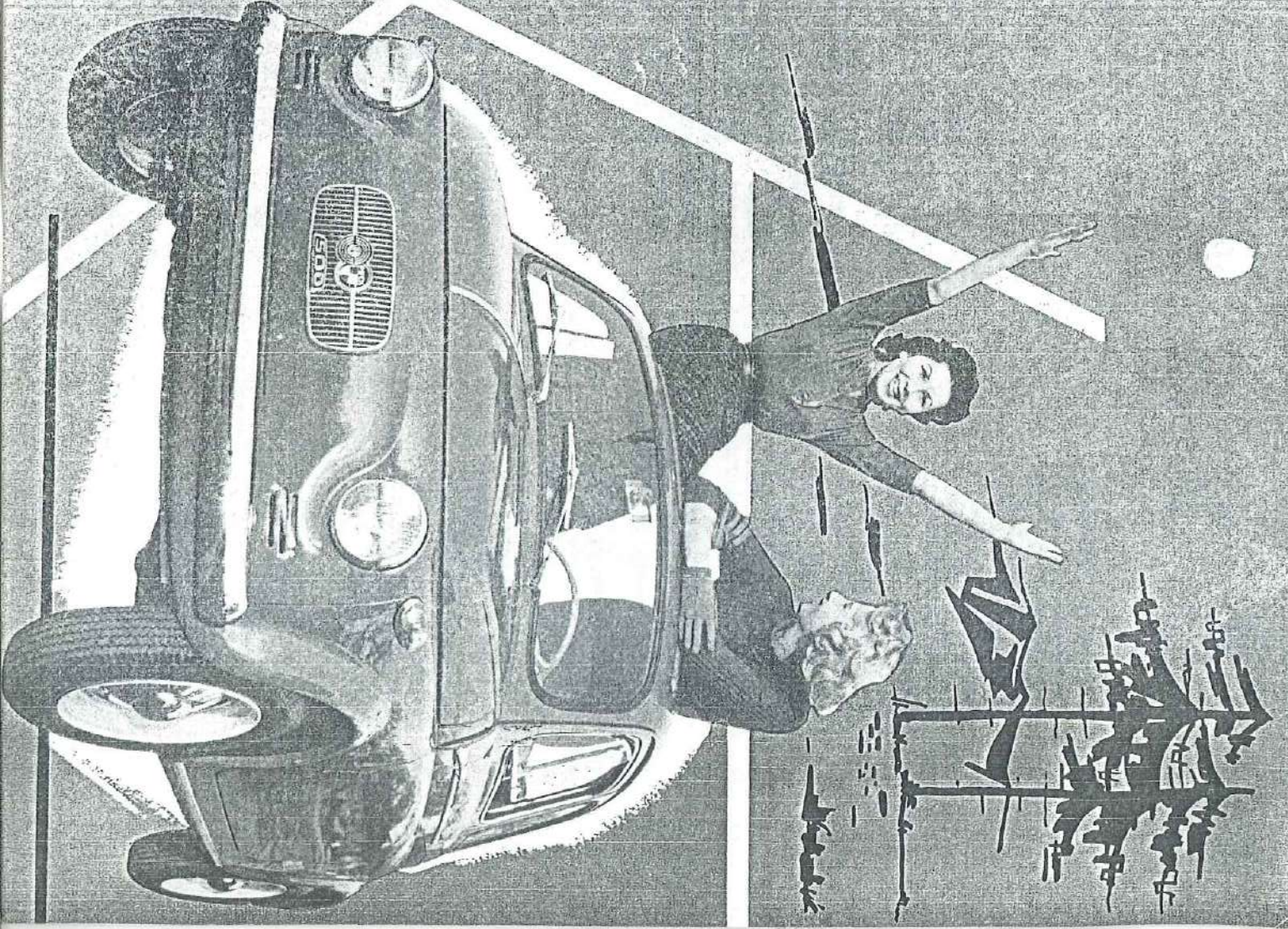
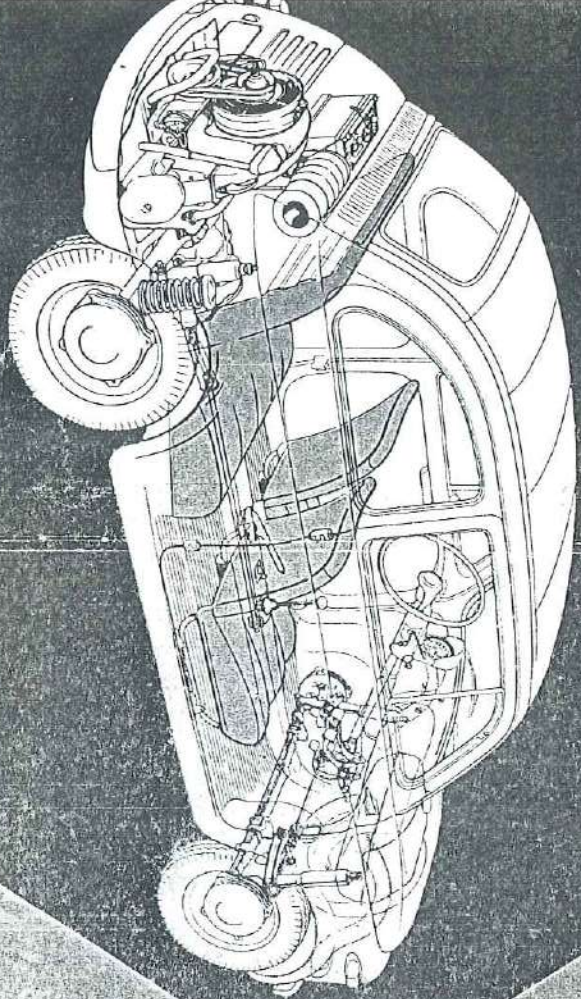
für verschiedene Mopedtypen auf Anfrage

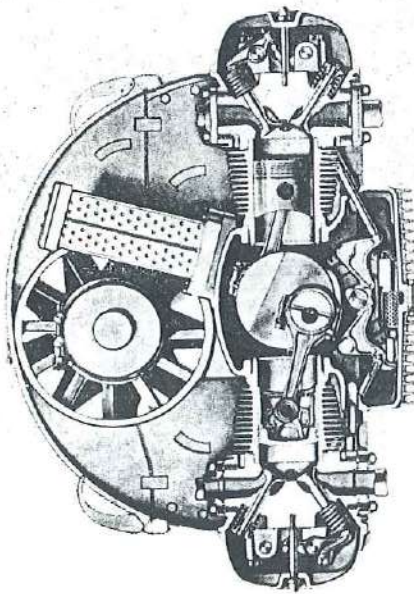


500

- Geringe Anschaffungskosten ● höchste Wirtschaftlichkeit ● hohe Lebensdauer
- großer Komfort ● reichliche Motorleistung
- blitzschnelle Beschleunigung ● hervorragende Straßentlage

Das ist Steyr-Puch 500, mit Rängenaugen gesehen: klar und übersichtlich ist seine Konstruktion.





**Ausgereifter
Puch-Motor:
Guter Grund
für hohe Leistung**



Technische Daten :

Motordaten:

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck des Fahrzeuges, Bohrung 70 mm, Hub 64 mm, Hubraum 493 cc/m; Verdichtung 6,7:1. Dauerleistung 19,8 DIN-PS bei 5000 U/min, maximales Drehmoment 3,4 mkp bei 3200 U/min (auf Wunsch: 16 PS und 3,3 mkp).

Motorstruktur:

Zylinderkopf aus Leichtmetall mit halbkugelförmigen Verbrennungsraum, schräg hängende Ventile, Nockenwelle unter der Kurbelwelle (Zahnradantrieb), Ventilbetätigung über Winkelhebel, Stoßstangen und Schwinghebel, geschmiedete Kurbelwelle auf 2 Dreistufigen und 1 Aluminiumlager-gelagert, Leichtmetallkolben mit 2 Kompressionsringen und 1 Clabstreifring, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe und Ölkühler.

Vergaser:

Fallsstromvergaser mit Startvorrichtung, Trockenluftfilter mit Ansauggeräuschdämpfer, Kratisstofftank 22 Liter (mit Reserveanzeiger 3,5 Liter), mechanische Kratisstoffpumpe.

Elektrische Anlage:

Gleichstrom-Lichtmaschine 12 V 230 W, Schubanker-Anlasser 12 V 0,5 kW, Batterie 12 V 32 Ah, Batteriezündung.

Kraftübertragung:

F & S-Einscheiben-Trockenkupplung, mechanisch betätigt, 4 Vorwärtsgänge, 2., 3. und 4. Gang mit Klauenkupplung, 1 Rückwärtsgang, Übersetzungen: 3,7 - 2,067 - 1,3 - 0,875, Rückwärtsgang 5,14 : 1, Mittelschalthebel.

Antrieb:

Motor hinter der Hinterrachse, Wechsel- und Ausgleichsgetriebe in gemeinsamem, dreiteiligen Gehäuse am Motor angebracht, Kraftübertragung durch spiralverzahntes Kegelradgetriebe mit Kegelradausgleichsgetriebe über die Achswellen auf die Hinterräder. Übersetzungsverhältnis 5,125 : 1.

Das dichte Steyr-Puch-Servicenetzt in Österreich mit über 400 Servicestellen sorgt mit geschulten Fachkräften und Original-Ersatzteilen dafür, daß der Steyr-Puch 500 immer gut in Form ist.

Fahrgestell und Karosserie:

Torsionssteifer Plattformrahmen mit dem Aufbau zu einer selbsttragenden Karosserie verschweißt. Ausführung als zweiflügelige Cabrio-Limousine mit Sonnendach. Zwei verstellbare, vorklappbare Sitze vorn, Fondsitzebank für zwei Personen, Gepäckraum unter der vorderen Haube. Frischluftheizung und Scheibendeckelung.

Fahrwerk:

Vorn Einzelradaufhängung mit oberen Dreiecksquerlenkern und unterer stabilisierender Querblattfeder, hinten Einzelradaufhängung mit schrägen Dreieckslenkern und Schraubenfedern; doppelwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten.

Lenkung:

Lenkung mit Schnecke und Sektor als Einzelradlenkung mit geteilten Spurstangen; Wendekreis 8,6 m (2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag).

Räder und Bremsen:

Scheibenräder mit Tiefbettfelgen 3,50 X 12, Reifen 125-12. Hydraulische Vordradbremse, Bremsstrommeldurchmesser 170 mm, Bremsbackenbreite 30 mm, Gesamtbremsfläche 432 qcm; Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Maße und Gewichte:

Radstand 1840, Spurweite 1121/1135, Länge 2970, Breite 1320, Höhe (unbelastet) 1325 mm. Eigengewicht (betriebsfertig) 520 kg, zulässige Belastung 320 kg, zulässiges Gesamtgewicht 840 kg.

Fahrlistung:

Höchstgeschwindigkeit 105 km/h (95 km/h mit 16-PS-Motor), Bergsteigfähigkeit 30 Prozent voll besetzt. DIN-Normverbrauch 4,7 (4,5) Liter auf 100 km, Fahrerbrauch je nach Fahrweise 4,7 bis 6,5 (4,5 bis 5,5) Liter auf 100 km.

STEYR - PUCH
500
Modell Fiat

aktueller denn je

Steyr - Daimler - Puch A.G.



Albert Girstl aus Dachau gewinnt auf Steyr Puch 650 TR
die int. Historische Tourenwagenmeisterschaft (Shell Pokal) Div. I
1987

Zur Titelgeschichte lassen wir Albert selbst zu Wort kommen:

Ja, eigentlich ging die Saison 1987 schon 1986 für mich los. Denn mein Freund und Helfer, Josef Treitinger, half mir, meinen Steyr-Puch 650 TR bereits für ein Bergrennen für Testzwecke fertigzustellen. Bei diesem ersten Einsatz merkte ich, daß ich das Puchfahren nicht so verlernt hatte, wie ich befürchtet hatte. Die Wertung bei dieser Veranstaltung ging zwar nach Gleichmäßigkeit, was mir aber ziemlich egal war, da ich nur sehen wollte, ob ich noch schnelle Zeiten fahren konnte. Der zweite Einsatz, noch im Oktober 1986, war dann bereits der letzte Lauf des Shell-Pokals bei trockenem Wetter am Hockenheimring. Ich kam mit der Strecke sehr gut zurecht und fuhr dann einige Runden hinter dem führenden Andreas Müller-Hausser her, bis der Keilriemen meines Autos der Sache nicht mehr standhielt.

Über die Wintermonate haben wir noch verschiedene Kinderkrankheiten ausgemerzt, verschiedene Tests mit Auspuffanlagen absolviert und somit sind wir im ersten Lauf der Saison 1987 am Hockenheimring mit einer leisen Auspuffanlage (100 Phon-Monte Carlo) angetreten. Guten Mutes ging ich zum ersten Trainingslauf und mußte bereits in der ersten Runde beim Anbremsen in der Querspange feststellen, daß mein Auto bei nasser Fahrbahn so gut wie unfahrbar war. Es schob über die Vorderachse und ging immer nur geradeaus. Einige meiner Klassenkameraden fuhren in dieser Kurve an mir vorbei und ich hatte das Gefühl ich würde zum ersten Mal in einem Puch sitzen. Noch während dieses Trainings wurde mir klar, daß mein Auto erstens auf eine offene Auspuffanlage und zweitens auf trockene Fahrbahnen abgestimmt war.

Nach diesem Training schraubten wir erst einmal mächtig und hofften, daß es am nächsten Tag beim Rennen besser laufen würde. Am Sonntag ging ich mit Zuversicht aber dennoch etwas gemischten Gefühlen an den ersten Start des Jahres. Es lief dann einigermaßen und ich konnte nach dem Fallen der Zielflagge noch den zweiten Platz belegen.

Das nächste Rennen war im Mai 1987 am Flugplatz in Kassel-Calden. Diesen Flugplatz kannte ich bereits, dort hatte ich nämlich 86 mit meinem BMW 700 Coupé den dritten Platz belegt. Mein Puch war wiederum vom Treitinger Sepp gut vorbereitet und wir hofften, daß der Motor im zweiten Rennen noch besser laufen würde als im ersten. Die Fahrbahn war trocken, was meinem Fahrwerk sehr entgegen kam. Meine Vermutung bestätigte sich dann auch und ich fuhr vor Sigi Sengel die schnellste Trainingszeit. Der Sigi erklärte mir nach dem Training, daß er falsch übersetzt sei und so half Sepp Treitinger dem Sigi das Getriebe richtig auszustatten. Ich wußte für meinen Teil, daß ich am anderen Tag kräftig Gas geben mußte, wenn ich gewinnen wollte. Beim Rennen standen wir dann auch nebeneinander. Ich erwischte einen etwas besseren Start und konnte vor Sigi die erste Schikane passieren. Ich fuhr auf der letzten Rille und konnte Sigi, der etwa 10 Meter hinter mir lag, einfach nicht richtig abschütteln. Und dieser Abstand blieb bis über die Mitte des Rennens, als ich Sigi plötzlich nicht mehr formatfüllend im Rückspiegel hatte. Sepp zeigte mir von den Boxen, daß Sigi nicht mehr im Rennen war und ich bereits eine halbe Runde Vorsprung zu den anderen Konkurrenten herausgefahren hatte. Den Rest dieses Rennens konnte ich also motorschonend zum ersten Sieg in dieser Saison fahren. Nach dem Rennen erzählte mir Sigi, daß er plötzlich den Schalthebel in der Hand gehabt hatte, was ihm nicht zum ersten Mal passiert war. (Das wär doch ein Weihnachtsgeschenk für Sigi: Einen Schalthebel vom Magirus-Deutz.)

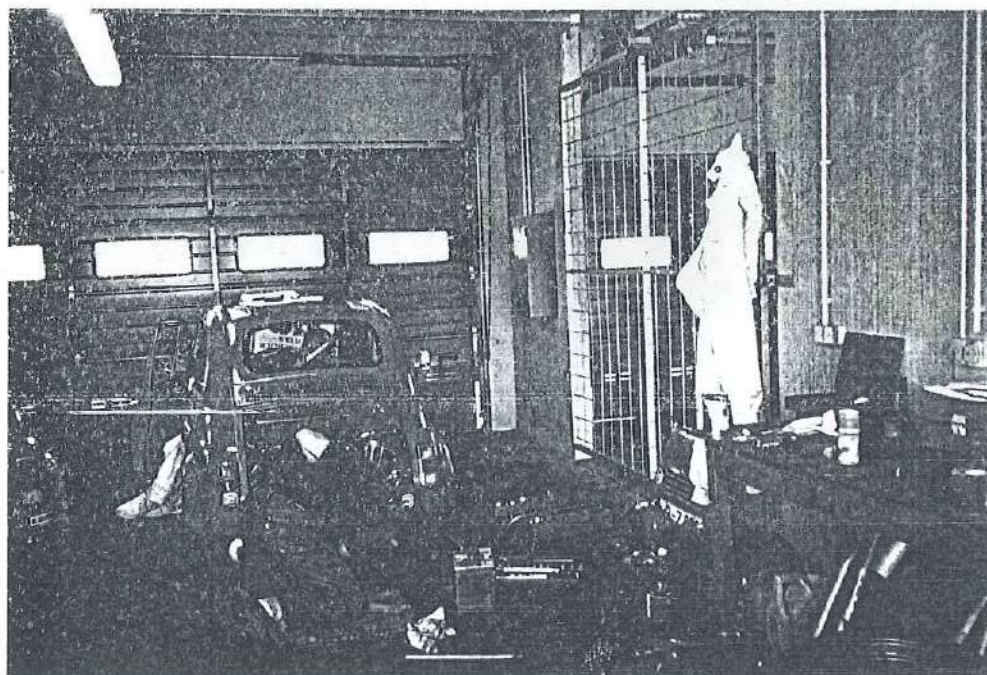


Das nächste Rennen war nur einige Wochen später in Mainz-Finthen. Wir fuhrn zuversichtlich dort hin, mußten aber schon nach einigen Trainingsrunden feststellen, daß es auch anders kommen konnte. So riß mir eine Pleuelschraube ab und ich zerlegte meinen Motor total, so daß ich außer den Zylinderköpfen nichts mehr gebrauchen konnte. Wir schraubten bis um 2.00 Uhr Sonntagmorgen und bauten einen relativ schwachen Reservemotor total um. Somit konnte ich am Sonntag zum Rennen wieder mit antreten. Ich wollte diesen Motor nur soweit beanspruchen, wie ich es für unbedingt erforderlich hielt, aber wenn der Wurm einmal drin ist, dann soll es halt nicht sein.

Bereits nach einem Drittel des Rennens ging der Öldruck immer weiter zurück und ich fuhr mit einem Druck von 3,5 Bar die Strecke rauf und runter. Beim Zerlegen des Motors stellte sich heraus, daß bereits ein Lagerschaden eingetreten war. Nun drängte die Zeit, denn zwei defekte Motoren innerhalb von zwei Wochen wieder flott zu machen war schon eine Sache die viel Begeisterung erforderte. Sepp Treitinger machte es möglich, und ich möchte die Gelegenheit benutzen und mich an dieser Stelle bei ihm und auch bei Heinz Liedl von ganzem Herzen zu bedanken. Ohne die vielen Nacht- und Sonntagsstunden und ohne die selbstlose, schnelle Hilfe der beiden hätte die Sache ganz anders ausgesehen.

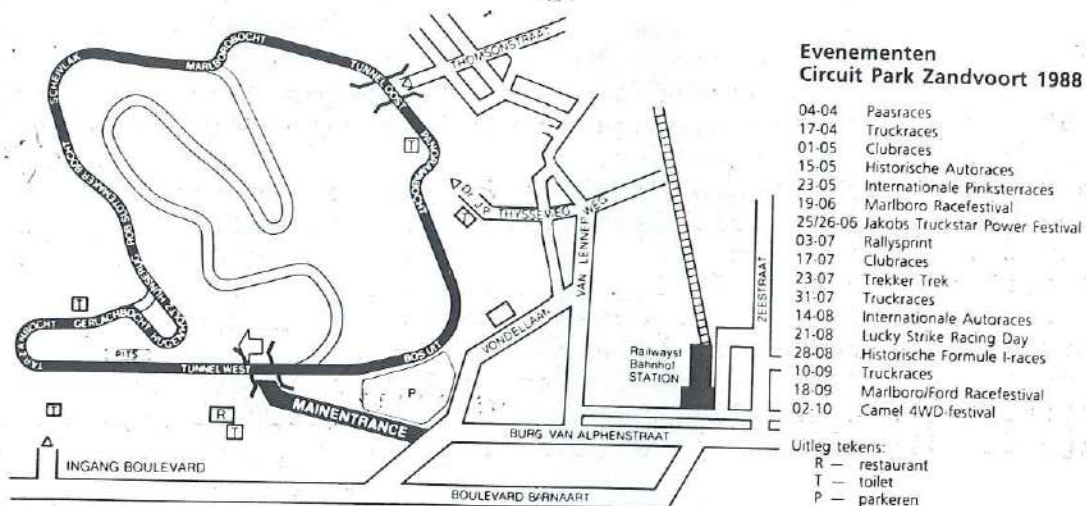
Beim nächsten Lauf zum Jan-Wellem Pokal auf dem Ring war ich jedenfalls wieder dabei. Geschraubt wurde natürlich auch, doch hatten wir diesmal eine der schönen neuen Boxen und so waren wenigsten die äußeren Bedingungen etwas angenehmer. Der neue Motor lief recht ordentlich, so daß ich bei diesem Rennen den dritten Platz belegen konnte.

Ich möchte nicht jedes der folgenden Rennen so ausführlich beschreiben, wie den Beginn der Saison, sondern nur noch auf einige wirkliche Highlights eingehen.



Einige Wochen später war dann bereits Zandvoort in Holland angesagt. Wir reisten die 1000 Kilometer bis dorthin an und waren angenehm von der tollen Rennstrecke überrascht. Nach einigen Problemchen mit meinem Keilriemen gingen wir dann am Sonntag bei herrlichem Wetter an den Start. Ich kämpfte mich Platz für Platz nach vorne.

Einige Runden vor Schluß platzte einem Minifahrer, der vor mir fuhr der Ölkühler. Ich bekam das erst mit, als ich mich beim Anbremsen in einer Kurve drehte. Ich mußte viele Fahrer passieren lassen, bis ich wieder zur Strecke zurück konnte. Nach der Zieldurchfahrt hatte ich das Rennen auf dem 5. Platz beendet. Zu diesem Zeitpunkt war ich in der Gesamtwertung des Shell-Pokals in der Division 1 bereits an erster Stelle. Beim Nachhausefahren rechneten wir, ob mir dieser Ausrutscher nicht die Führung gekostet hatte, denn die Mitbewerber in der 1300er Klasse rückten mir immer näher auf den Pelz.



Evenementen Circuit Park Zandvoort 1988

04-04	Paasraces
17-04	Truckraces
01-05	Clubraces
15-05	Historische Autoraces
23-05	Internationale Pinksterraces
19-06	Marlboro Racefestival
25/26-06	Jakobs Truckstar Power Festival
03-07	Rallysprint
17-07	Clubraces
23-07	Trekker Trek
31-07	Truckraces
14-08	Internationale Autoraces
21-08	Lucky Strike Racing Day
28-08	Historische Formule 1-races
10-09	Truckraces
18-09	Marlboro/Ford Racefestival
02-10	Camel 4WD-festival

Uitleg tekens:
R — restaurant
T — toilet
P — parkeren

Het betreden van het circuitterrein geschiedt voor eigen risico. Door enkel het betreden aanvaardt de bezoeker of gebruiker onvoorwaardelijk dat de exploitant van het Circuit Park Zandvoort niet aansprakelijk is voor de schade of letsel aan goederen of personen ongeacht de oorzaak daarvan en ongeacht hoe de schade of het letsel is ontstaan.

Hotel Info: VVV Zandvoort,
tel.: 02507-17947
Race Info: Circuit Park Zandvoort,
Postbus 132, 2040 AC Zandvoort,
tel.: 02507-16004, fax: 02507-18262,
telex: 41896 race nl.

Als nächster Lauf stand Dijon in Frankreich auf dem Programm.

Bereits die Anfahrt war ab Freiburg verregnet und auch am nächsten Tag beim Training hörte der Regen nicht auf. Im Training war deshalb kein Puch auf den vorderen Plätzen zu finden. Sonntagmorgen traute ich meinen Augen nicht: das Wetter war herrlich. So wollte ich meinen relativ schlechten Startplatz in den ersten Runden wieder gut machen. Doch schon in der ersten Runde überschlug sich Ekkehard Spelsberg 5 Meter vor mir mit dem BMW 700. Ich hoffte ungeschoren aus dieser kitzligen Situation herauszukommen.

Es ging dann auch gut weiter und nach wenigen Runden konnte ich die Führung vor Sigi Sengel übernehmen. Wenige Runden vor Schluß ließ ich fairerweise einen 1300er Fahrer vor mir rein, bedachte aber nicht, daß er mich in den Kurven aufhalten würde. Sigi sah seine Chance und wollte mich in einer Kurve auf recht riskante Art aussteigen lassen. Um eine Karambolage zu vermeiden, mußte ich stark abbremsen und so hatte ich Sigi vor mir. Nach weiteren zwei Runden war das Rennen zu Ende und ich mußte mich mit einem Meter Abstand mit dem zweiten Platz begnügen.

Auf der Heimreise rechneten wir wieder den Stand der Meisterschaft durch und ich stellte mit Freude fest, daß ich bereits einen großen Vorsprung hatte, nachdem es bei meinen Konkurrenten in der 1300er Klasse nicht so recht lief.

Ich mußte also beim letzten Rennen am Nürburgring nur noch starten, um die 20 Zusatzpunkte gutgeschrieben zu bekommen für die Teilnahme an allen Rennläufen der Saison. Ab diesem Zeitpunkt war ich von dem Druck befreit und freute mich auf diesen Start. Ich hatte ja nichts mehr zu verlieren.

Als es dann soweit war, wollte ich zwar eine schnelle Trainingszeit fahren, durfte aber kein Risiko eingehen, durfte also keinesfalls mein Auto zerstören, denn ich mußte starten um die 20 Punkte zu bekommen. Ich fuhr die drittschnellste Trainingszeit.

Im ersten Lauf war ich bereits nach zwei Runden auf den Trainings-schnellsten, auf Sigi, aufgelaufen, wollte in den nächsten Kurven an ihm vorbei, aber er machte sich so breit, daß ich wieder mit einem halben Meter Abstand als Zweiter über die Ziellinie ging. Im zweiten Lauf überlistete ich Sigi in der Dunlopkehre, übernahm die Führung und baute meinen Vorsprung bis zur Ziellinie aus.

Somit gewann ich dieses Rennen, war Gesamtsieger der Division 1, Sigi Sengel war Zweiter und Dr. Jansen Dritter. Wie lange werden wir warten müssen, bis wieder einmal drei Puchs die ersten Plätze belegen?

Mit den Übersetzungen habe ich keinen Kult getrieben und fuhr stets mit dem 7er Triebling und dem 4. Gang zu 27:27.

Rückblickend möchte ich sagen, daß es immer harte aber faire Kämpfe gab. Unsere Klasse war immer voll besetzt, aber es wäre schön, wenn wieder neue Puch "Treter" dazu kommen würden. Es wird auch hier nichts so heiß gegessen, wie es gekocht wird.

Albert Girstl

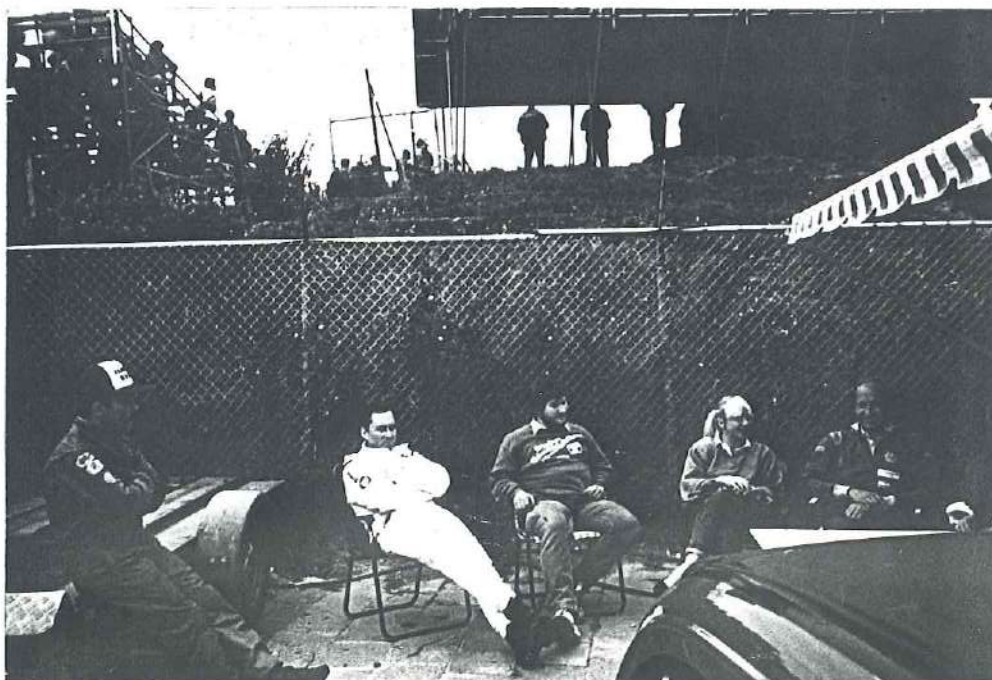
Und bist Du am Schrauben, dann bleib auch dabei
Deine Frau schimpft um 10 wie auch in der Früh um 2.



Oben: Der Sekt der Sieger

Mitte: Alberts Puch beim Übersetzen

Unten: Die Gegner außerhalb der Rennstrecke



Die Liedl-Versionen vom 500er- und 650er-Puch

Die beiden kleinen Puch-Wagen, um die es hier geht, sind aus Fiat-Lizenzen entstanden. Zwar sind sie bei uns weniger bekannt, doch erfreuen sie sich in ihrer österreichischen Heimat großer Beliebtheit. Grundsätzlich weichen beide Wagen nur motorisch von ihrem italienischen Vorbild ab, es ist bekannt, daß Puch von jeher Motoren eigener Konstruktion und Herstellung in der Serienfertigung verwendete.

Immer wenn der Liedl-Heinz aus Grasslging einen seiner beiden Puchs, entweder den 500 DL oder den 650 T bei den „Verbesserten“ zum Startplatz fährt, herrscht bei der gegebenen Konkurrenz „privat“ oder „werks“ ein gewisses Maß der Aufregung, denn er ist sozusagen der tadsichere Tip. Vielleicht weniger fahrerisch – der Eindruck ist mehr subjektiv, und wie soll man bei weit unterschiedlichen Fahrwerken einen gerechten Vergleich der einzelnen Fahrer treffen? – auf jeden Fall weniger maschinell, denn das, was der Liedl beispielsweise an Leistung beim 650er bietet, ist im Vergleich zu den Werks-BMW's noch lange nicht erschütternd, dafür um so mehr der „besonderen Umstände wegen“. Und diese Umstände bestehen aus 5 bzw. 7 homologierten Getrieben unterschiedlichster Stufung und einer ebenfalls homologierten Karosserie mit Stoffdach, die nun ja, rund 2 Zentner weniger auf die Räder bringt als die Konkurrenz, und damit natürlich das der reinen Motorleistung gegenüber sehr viel wichtigere Leistungsgewicht auf die Sonnenseite des kleinen Steiermärkers stellt. Das sind die Tatsachen und im Folgenden die Erfolge, derstwegen vor allem dieser Artikel geschrieben wurde.

Der heute 24 Jahre alte Heinz, der zusammen mit seinen Eltern in der Nähe von Regensburg eine Tankstelle und eine Puch-Vertretung betreibt, ist im Wagensport zwar schon lange kein Unbekannter mehr, steht aber dennoch ganz am Anfang einer Karriere auf vier Rädern und – gleichzeitig am Ende einer sehr erfolgreichen Laufbahn als Zweiradfahrer, die er jetzt nach vier deutschen Geländemeistertiteln in der 125er-Klasse, auf Puch selbstredend, der Terminüberschneidungen beider Sportarten wegen beendet hat. Obwohl er in der vergangenen Saison das Schwergewicht noch einmal auf den Motorrad-Geländesport gelegt hatte – welcher Meister will schließlich geschlagen von einem Runner-up abtreten? – blieb ihm genügend Zeit, 11 Berg- und Rundstreckenrennen in der 600er- und in der 700er-Klasse zu fahren und er belegte bei zwei Ausfällen 7 erste, einen zweiten und einen dritten Platz. Und zwar siegte er beim Roßfeld-Bergrennen (700er-Klasse), beim Ratsibona-Bergrennen (700er-Klasse), bei den 12 Stunden Nürburgring (700er-Klasse), bei der Nürburgringtrophäe (600er-Klasse), beim Bergrennen Hapoburg (700er-Klasse), beim Bergrennen Eberbach (700er-Klasse) und beim Bergrennen in Fulda (600er-Klasse). Der zweite Platz stammt vom Flugplatzrennen in Innsbruck bei den 700-ccm-Wagen hinter Fischhaber auf BMW, und der dritte Platz vom Wasgau-Bergrennen in der 700er-Klasse. Das ist eine mehr als stattliche Erfolgsliste, an Hand derer sich Liedl für die Bergmeisterschaft in der kommenden Saison günstige Chancen ausrechnet, zumal es ja nur einen Bergmeister, unabhängig von der jeweils gefahrenen Klasse, bei den „verbesserten Serientourenwagen“ gibt und er, je nach Ballung der gefährlichsten Konkurrenz, einmal auf den 500er und einmal auf den 650er ausweichen kann. Das ist zulässig, man kann die Klasse von Rennen zu Rennen wechseln, und geschickte Manipulationen in dieser Richtung, ein bißchen Rennglück und ein protestsicheres Auto könnten's bringen.

Protestsicherheit, Homologierung und der berühmte „Anhang J“ sind drei ungemein eng miteinander verknüpfte Begriffe und wir können uns vorstellen, daß der Liedl-Heinz nachts gelegentlich davon träumt. Denn so wie er hat sich wohl kaum ein anderer jemals mit den Paragraphen der Sportgesetzgebung auseinandergesetzt, mit der Frage eben, wie weit man mit einem verbesserten Serientourenwagen äußerstenfalls bei der technischen Präparation gehen darf und wo die letzte Grenze liegt. Seine Hauptkonkurrenten sind in der 600er-Klasse, in der er mit dem 500er fährt, die NSU-Prinzen, und in der 700er-Klasse, hier fährt er den 650er, die BMW's, die alle beide stets in Rudeln auftreten, dem absonderlichen Einzelgänger das Leben schwer zu machen versuchen und fast nach jedem Liedl-Sieg mit dem Protest-

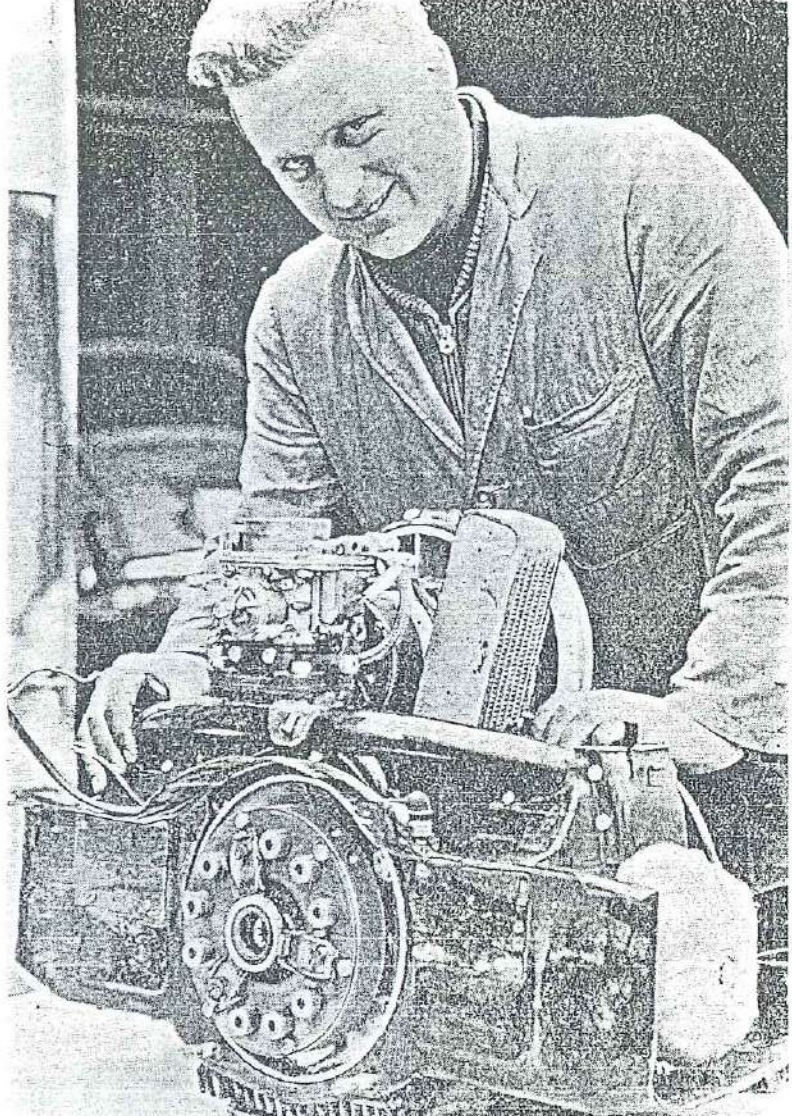
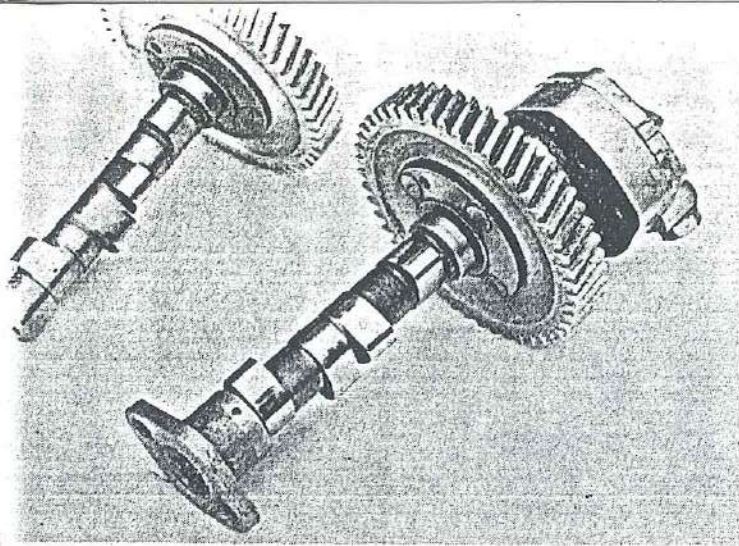


Bild 1: Der Puch-Liedl mit einem seiner schnellen Motoren. Hier die Motoransicht von vorn (in Fahrtrichtung). Man erkennt deutlich den Doppelvergaser auf dem serienmäßigen, langen Saugrohr. Das ist Liedls großer Kummer, denn zwei Vergaser à la BMW wären besser, sind aber wegen Anhang J nicht erlaubt.

blatt winken. Es geht in diesen beiden Klassen schon sehr hart zu und man muß es einfach irgendwie verstehen, daß sich die andern wehren und versuchen, durch einen Protest das Blatt zu wenden. Sportlich – unспортlich? Wir wollen das Urteil hier nicht fällen, denn jeder hat, wenn er's selbst erklärt, triftige Argumente für sein Verhalten. Außerdem lagen bei der Homologierung der Puch-Wagen von vornherein Unklarheiten in einigen Punkten vor, um die nach heute debattiert wird und die selbstredend mit dem Sportsmann Liedl nichts zu tun haben, sondern ausschließlich Grundsätzliches um die Wagen betreffen. Offen gestanden, wir durchschauen den Streitkomplex selbst nicht ganz und tun dasselbe wie Liedl – wir warten erst einmal ab und behandeln das Thema so, als „schwebt“ hier nichts, denn letzten Endes wird es vermutlich auch darauf hinauslaufen.

Die beiden von Liedl bei der Bergmeisterschaft und bei Rundstreckenrennen gefahrenen Wagen sind, wie gesagt, der Puch 500 DL und der Puch T 650, der in der „verbesserten“ Ausführung nach Anhang J den offiziellen Namen 600 TR führt – das „R“ von Rallye abgeleitet. Die Form und die technischen Details der beiden Karosserien entsprechen bis auf wenige Kleinigkeiten, die der Anhang J dem Fahrer erlaubt, und auf die wir im Folgenden noch eingehen werden, ganz der Serie, und zeichnen sich durch ihre „Leichtbauweise“ besonders aus.

Sie besitzen in beiden Fällen luftgekühlte Zweizylinder-Viertakt-Boxer-motoren, die für ihre große Zuverlässigkeit und geringe Reparaturanfälligkeit in der Serie bekanntgeworden sind und konstruktiv wohl das Non-plus-ultra einfachster, um nicht zu sagen primitivster Bauweise darstellen. Wohl der Wirtschaftlichkeit in der Serienfertigung wegen arbeiten beide Motoren mit dem gleichen Kolbenhub, und wir finden demzufolge bei beiden dieselbe Kurbelwelle komplett mit Pleuel und Lagern, die gleiche Nockenwelle, die gleichen Gehäuse, Kupplungen, Getriebe, Aufhängungen und Aggregate, also sozusagen



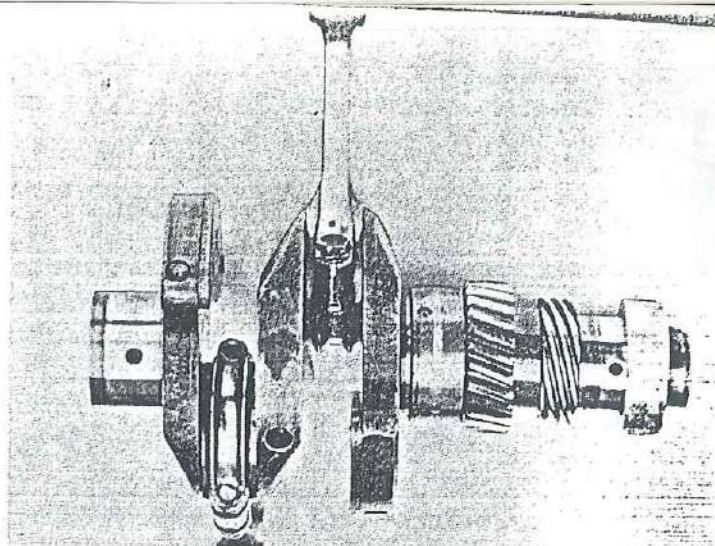
2

alles bis zu den Zylinderflanschen am Kurbelgehäuse und lediglich die Zylinder, Kolben und Vergaser haben der größeren Bohrung wegen andere Abmessungen. Selbst die Köpfe und deren Ventilbestückungen sind gleich. Beiden Motoren kam vor Jahren die Konstruktion des „Haflinger“-Geländewagens insofern zugute, als seinerwegen eine verstärkte Kurbelwelle, natürlich wieder mit dem gleichen Hubzapfengrundkreis, entwickelt und für alle anderen Wagentypen in die Serie mitübernommen wurde. Das Ganze ist also ein ideales Baukastensystem einfachster Art für einen Sportfahrer mit Tuning-Absichten, bringt auf der anderen Seite aber auch wieder nicht zu unterschätzende Nachteile mit sich, die entsprechenden „Frisuren“ unumgängliche Grenzen setzen. Denn was für den einen Motor ein ideales Hub/Bohrungsverhältnis sein mag, durch den festgelegten Kolbenhub bleibt für den anderen Motor keine Anpassungsmöglichkeit übrig. Sein vorgeschriebener Hubraum resultiert einzig aus der Bohrung.

Das günstige Gewichtsverhältnis zu den Konkurrenzfabrikaten reichte natürlich für ein erfolgreiches Mitmischen im Sport allein nicht aus und auch Liedl mußte sich darum bemühen, durch Anhebung der Motorleistung das zu erreichen, was ihm zu seinen Siegen verhalf, nämlich zu einem brauchbaren Leistungsgewicht. Das Werk kam ihm insofern schon etwas entgegen, als es Motoren anfertigte, deren Leistung mit einfachen und erlaubten Methoden schon um einiges über dem Serienstand lagen. In Österreich sind die Puchs ja im Sport im Gegensatz zu Deutschland sehr reichhaltig vertreten und die Notwendigkeit entstand sozusagen im eigenen Lande. Diese vom Werk durchgeführten, leistungssteigernden Arbeiten umfaßten im wesentlichen den Einbau einer aus der Seriennocke durch Herunterschleifen entstandene Sportnockenwelle, widabelegten Schlepphebeln, höheren Kolben, erleichterten und polierten Pleueln, vergrößerten Kanälen und Ventildurchmessern in den Köpfen, anderen Ventillfedern und einem Pallas/Zenith-Doppelvergaser.

Auf diese Version – das gilt jetzt für beide Motoren – aufbauend, arbeitete Liedl weiter, denn er kam damit natürlich noch nicht gegen die scharfgemachten Prinzen und BMW's an. Wir werden allerdings hier nur die beiden Motoren Liedl's im Vergleich zu den Serienmotoren behandeln und die von Puch schon geleisteten Vorarbeiten aus Platzgründen auf die oben gemachte Bemerkung beschränken.

So, wie beim Zweitakter die letzte Leistung bekanntlich im Auspuffsystem zu finden ist, ist sie dies beim Viertakter unter anderem natürlich, aber doch im wesentlichen, in der Nockenwelle. Als sich Liedl aus diesem Grunde mit seinem Freund und gelegentlichen Stallgefährten Hans Haering, von Beruf Ingenieur und Besitzer einer Zylinderschleiferei in Regensburg, zusammat, um über das Maß des Bastlers hinausgehende Möglichkeiten zur Herstellung einer verbesserten Nockenwelle zu ergründen – dazu sind bekanntlich exakte Berechnungen, die Erstellung von Diagrammen, sämtliche handwerklichen Bearbeitungsmöglichkeiten, und vor allem eine Bremse für praktische Vergleiche nötig, Voraussetzungen also, die Haering dank seiner Berufsausbildung und seiner Werkstatt erfüllen konnte – standen die beiden wieder einmal vor dem Anhang J und damit vor der Seriennockenwelle, denn der Anhang J schreibt die Verwendung der Seriennockenwelle vor, läßt aber sämtliche Möglichkeiten durch Abtragen von Material an jeder beliebigen Stelle frei, nur das Auftragen von Material ist untersagt. Diese Seriennockenwelle arbeitet mit den



3

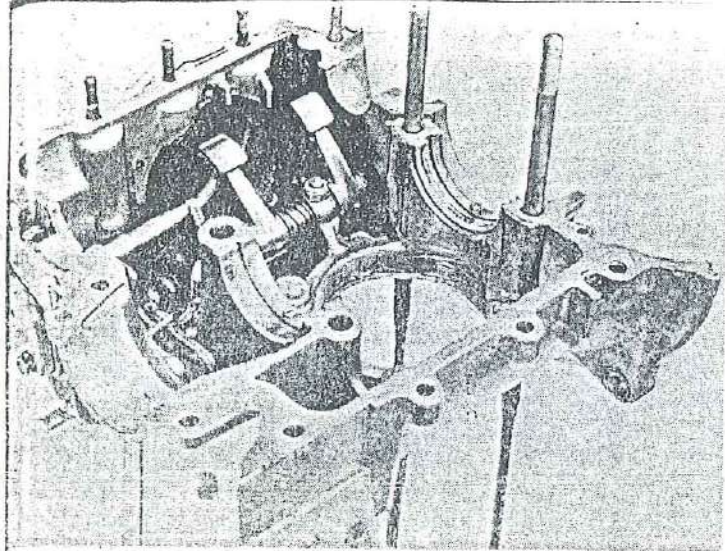
Steuerzeiten 91–53–53–91. Die von Puch daraus entwickelte und als Sport-Zubehörteil käufliche Sportnockenwelle, in Liedl's Register als Typ 1 geführt, hat übrigens die Steuerzeiten 70–35–35–70.

Haering kam nun im Laufe der Zeit und an Hand seiner Versuche auf der Bremse zu der Erkenntnis, daß die einzig richtige Lösung aus den gegebenen Umständen je eine unterschiedliche Nockenwelle für den 500er und den 650er sei und entwickelte den bei Liedl ebenfalls als Sportzubehör zu kaufenden Typ 2 für den 500er mit den Steuerzeiten 70–45–45–65 und den Typ 2 für den 650er mit den Steuerzeiten 75–45–45–75. Das sind jetzt die endgültigen Haering-Nocken, mit denen Liedl in dieser Saison fuhr. Was sie tatsächlich an Leistung bringen, werden Sie gleich unserer Aufstellung entnehmen. Eines bleibt allerdings im Zusammenhang mit den Haering-Nocken noch zu erwähnen: sowohl die von Puch zurechtgemachten Wettkampfmotoren als auch die von Liedl arbeiten mit stärkeren Ventillfedern (Serie 46 kg / einfache Feder, Sport 50, 55 oder 60 kg / doppelte Feder) und widabelegten Schlepphebeln. Um von vornherein einem erhöhten Nockenverschleiß entgegenzuwirken, stellt Haering seine Nockenwellen – zum Teil nur, aber immerhin – mit Ölbohrungen her, die die Anlauftrampe mit Drucköl versorgen. Das geht beim Puch ohne jede Schwierigkeit, da die Nockenwelle direkt vor dem Druckraum der Ölpumpe sitzt und sich das ganze System nur aus Bohrungen, also nur durch Wegnahme von Material, realisieren läßt.

Der Motorblock des Puch, es handelt sich ja um einen Boxer, ist nicht wie der des BMW-Motors in verschiedene „Scheiben“ quer zur Laufrichtung der Kurbelwelle geteilt, sondern vertikal und längs zur Laufrichtung. Er besteht aus zwei Halbschalen und die Trennung erfolgt mittig zu den Kurbelwellen- und Nockenwellenlagern, wobei die Kurbelwelle in drei Dreistofflagern und die Nockenwelle direkt im Gehäuse läuft. Die Trenn- bzw. Dichtfläche wird bei der Montage nur mit Dichtungsmasse angestrichen. Der gesamte Motorblock garantiert eine ungewöhnlich schnelle und einfache Demontage bzw. Montage. Die Gleitlager der Wellen sind überall mit großen Ölbohrungen und Ölritzen versehen, die direkt von der Ölpumpe mit Drucköl versorgt werden. Die gesamte Lagerung ist laut Liedl selbst im schärfsten Sparteinsatz völlig unproblematisch, was man von der Lagerung anderer Boxermotoren nicht unbedingt behaupten darf. Logisch und sauber in der Ausführung ist auch der Schlepphebelmechanismus, ganz abgesehen davon, daß die Stoßstangenlänge kürzer wird, sind die sog. Stößel bei ähnlichen Konstruktionen nicht immer der Quell ungetrübter Freude, zumal bei hohen Drehzahlen!

Der Kurbeltrieb besteht aus einer einteiligen 180-Grad-Welle mit Hubzapfen von 45 mm Φ und zwei geteilten Stahlpleueln mit Doppel-T-Profil, die bei den Sportmotoren erleichtert, ausgewogen und poliert sind. Ihre Lagerung im Fuß besteht ebenfalls aus einem Dreistofflager, im Auge befindet sich die übliche Bronze-Büchse. Die Welle samt Pleuel ist ungemein wuchtig ausgebildet. Da sie nicht aus mehreren Teilen zusammengesetzt ist, ist sie absolut steif und korrosionsunempfindlich, die Auswuchtung erfolgt durch aufgeschraubte Gegengewichte an den Hubscheiben. Die Nockenwelle wird über ein schrägverzahntes Zahnradpaar (Stahl auf der Kurbelwelle, Alu auf der Nockenwelle) angetrieben.

Die Stoßstangen sind aus Aluminium mit Stahlköpfen, die Zylinder aus Grauguß und die Köpfe aus Leichtmetall. Sowohl die Dichtflächen



4

an den Zylinderfüßen wie auch die Dichtflächen zwischen Zylindern und Köpfen sind geschliffen und werden ohne Dichtungen montiert. Die vier superlangen Stehbolzen pro Zylinder halten sowohl Zylinder wie Köpfe zusammen und sind konisch abgesetzt. Im Serienbetrieb werden die durch Kipphebel – beim Liedl-Motor ebenfalls erleichtert und poliert – betätigten Ventile mit einer Feder pro Ventil zurückgeholt, bei den Sportmotoren mit einer Doppelfeder. Die Drücke haben wir ja bereits erwähnt. Hier die im Zusammenhang mit den Motoren wichtigsten Daten der beiden Serien- und Liedl-Motoren im Vergleich:

	500 ccm Serie:	500 ccm Liedl:	650 ccm Serie:	650 ccm Liedl:
Inbrennvolumen:	495 ccm	498 ccm	645 ccm	660 ccm
Bohrungs-Höhe:	70 mm	70,5 (1. Oberm.)	80 mm	81 (2. Oberm.)
Hub:	64 mm	66 mm	64 mm	64 mm
Leistung:	16,9 PS	15 PS	22,8 PS	45 PS
Drehzahl:	4600 U/min	7250 (max. 7700)	4800 U/min	6000 (max. 7000)
Verdichtung:	1:7	1:11	1:7	1:11
Ventilgr.: A 37, E 25 mm		A 34, E 26 mm	A 32, E 35 mm	A 34, E 38 mm
Vergaser:	Dotz/Waber	Fallos/Zenith	Dotz/Waber	Fallos/Zenith
	Kanalweite 20	Kanalweite 32	Kanalweite 20	Kanalweite 32
		Doppelvergaser		Doppelvergaser

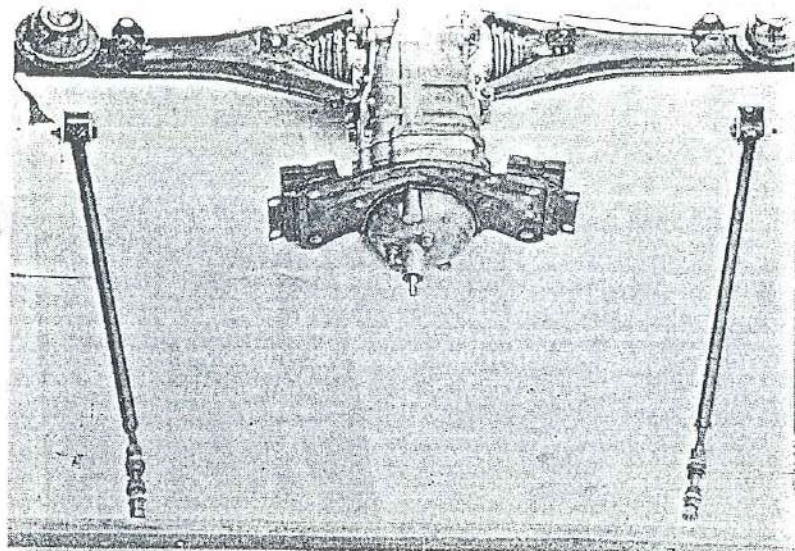
Kuppelung: P & E Einscheiben-Trockenkuppelung (bei den Sportmotoren verstärkt, Schwungrad durch Abdrift erleichtert)

Kolben:	EIKO (Mahl)	EIKO (Mahl)
	Sportkolben	Sportkolben
	2 Kompressionsringe	2 Kompressionsringe
	1 Öling	1 Öling
Ausbluffsistem:	abgestimmte Rohrleitung 900-1000 mm Burgestöpfe	abgestimmte Rohrleitung 900-1000 mm Burgestöpfe

Der große Pfiff an der ganzen Geschichte ist aber die Variationsmöglichkeit der Getriebe, die es Liedl erlaubt, für jeden Berg und für jede Rundstrecke richtig zu übersetzen. Für den 500er stehen 5, für den 650er 7 homologierte Getriebe zur Verfügung, die auch noch unter sich, Zahnradpaar für Zahnradpaar kombiniert, unzählige Zusammenstellungen ermöglichen. Außerdem für beide Wagen insgesamt drei verschiedene Hinterachsübersetzungen. Hier die vollständige Tabelle aus dem Puch-Homologierungsblatt.

Getriebe-Gänge:	Getriebe 1:	Getriebe 2:	Getriebe 3:	Getriebe 4:
1	3,73 41:11	3,73 41:11	3,08 40:13	3,08 40:13
2	2,18 37:17	2,18 37:17	1,79 34:19	1,79 34:19
3	1,30 33:23	1,48 31:21	1,48 31:21	1,48 31:21
4	0,89 29:28	1,00 27:27	0,96 26:27	1,21 29:24
R	5,48 41:17			
	29:11			
	Getriebe 5:	Getriebe 6:	Getriebe 7:	
1	2,47 37:15	40:13	41:11	
2	1,65 33:20	35:19	37:17	
3	1,35 31:23	31:22	31:23	
4	1,12 28:25	26:27	25:27	

Hinterachsübersetzungen: Nur 650er
 4,22-38:9 4,88-39:8 5,14-36:7



5

Die Abweichung des Fahrwerks und der Karosserie von den Serienmodellen sind, da sie sich im erlaubten Rahmen halten müssen, naturgemäß sehr gering und beschränken sich auf eine nachgesprengte Querblattfeder in der Vorderachse, die einen negativen Sturz von ca. 1 Grad ergibt – in der Serie 3 Grad positiv –, auf geschliffene Schraubenfedern in der Hinterachse (Verschiebung der Federkennung), die ebenfalls im Gegensatz zur Serie negativen Sturz ergeben – selbstverständlich variabel durch's Einfedern – und die Umstellung der Dämpfung auf Konist-Stoßdämpfer. Da die Hinterachse serienmäßig am Getriebe-Differentialgehäuse angelenkt ist, der gesamte Motor-Getriebeblock über in drei weichen Silentblöcken hängt, schwimmt der ganze Hinterbau beim Kurvenfahren gewaltig hin und her, da die Gummielemente ja keine exakte Radführung ergeben. Liedl muß sich fährerisch – wieder Anhang J – damit abfinden, liefern aber für Kunden zwei selbstgefertigte Längslenker, die über ein Profilstück mit der Bodengruppe verbunden werden. Damit sind die Hinterräder des Puch wenigstens einigermaßen geführt, was der ohnehin gerade, nicht gerade überwältigenden Straßensituation wesentlich zugute kommt. Es erscheint uns unverständlich, daß das Werk diese Längslenker nicht schon längst serienmäßig einbaut. Zum Abschluß noch einige interessante Zahlen von den beiden Puch-Versionen Liedl's:

Gewicht des 500er und 600er Wagens serienmäßig mit Blechdach: 475 kg
 mit Stoffdach: 455 kg
 Liedl-Version: 435 kg

Verbrauch 500 ccm Serie: 4,8 Liter
 500 ccm Liedl: ca. 9 Liter
 650 ccm Serie: 5 bis 6 Liter
 650 ccm Liedl: ca. 10 Liter

stehender Kilometer mit der schnellsten Übersetzung:
 500 ccm Liedl: 39 sec
 650 ccm Liedl: 36 sec

Höchstgeschwindigkeit mit der gleichen Übersetzung:
 500 ccm Liedl: ca. 136 km/h
 650 ccm Liedl: ca. 145 km/h

Ulrich Schwab

Bild 2: Die beiden Haering-Nockenwellen Typ 2 (vorn die des 500er).

Bild 3: Die dreifach gelagerte Kurbelwelle. Man sieht die aufgeschraubten Gegengewichte, die geschraubten Pleuellfüße sowie die polierten Pleuelschäfte. Wir brauchen wohl nicht zu erklären, daß ein Polieren immer dort lebenswichtig ist, wo durch abnormale Beanspruchung Kerbrisse entstehen können.

Bild 4: Eine Gehäusehälfte. Hier erkennt man besonders gut den Schleppebelmechanismus.

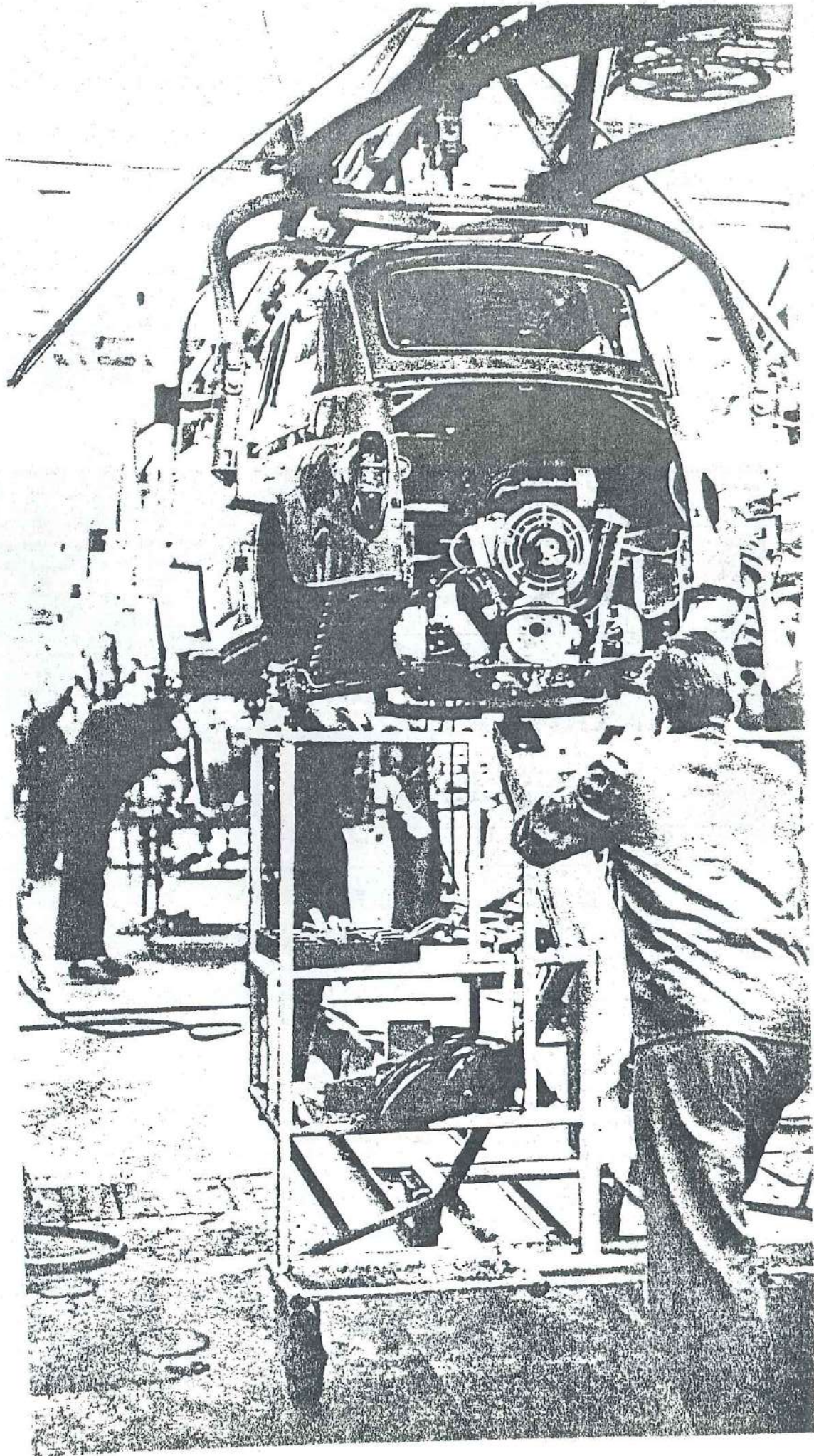
Bild 5: Liedl's Längslenker zum nachträglichen Einbau für Serienmodelle. Man beachte die schmale Lagerung der Querlenker am Getriebe – auch das ist ein Punkt, der einem ernsthaften Welte-Fahrer einiges Kopfzerbrechen verursachen dürfte.

Fotos U. Schwab

Das waren
noch Zeiten.
Eine Aufnahme
aus der Zeit
der Serien-
produktion.

Entnommen:

Bildband
100 Jahre
STEYR
1864-1964



VERGLEICHSTEST

Seit Abtreten der PS-starken BMW 700 beherrschen ein Klasse in Deutschland. Diese Zwerge erfreuen sich – vor allem bei Rennbesuchern. sport-auto fuhr deshalb einen der

Kuge

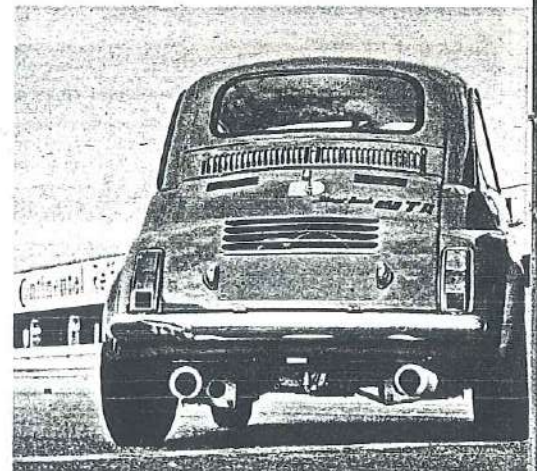


Im Heck des kleinen, roten Autos ballerte der Zweizylinder-Twin vernehmlich. Dennoch achtete keiner der anderen Autofahrer, die ebenfalls vor der Ampel auf Grün warteten, auf den Kleinstwagen: Er ähnelte zu sehr dem Fiat 500, der in Hunderttausenden von Exemplaren die Turiner Werkhallen verläßt. Als die Ampel von Rot auf Grün sprang, sprang auch der Kleine: Er zeigte allen größeren Kollegen sein winziges Hinterteil. Nur wenige der Verblüfften realisierten, daß ihnen soeben ein Steyr-Puch davongefahren war.

Klein, aber oho

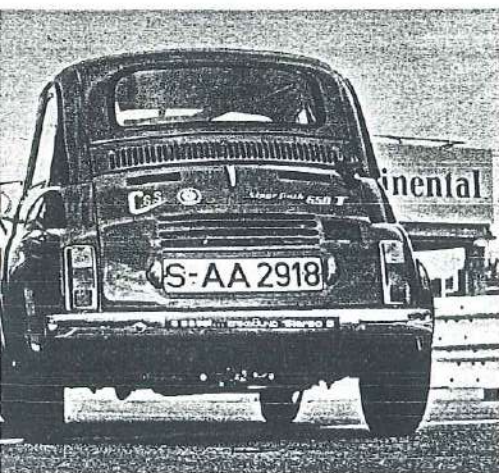
Erlebnisse jener Art hat man als Steyr-Pilot des öfteren: Immerhin beschleunigt der Wagen von 0–40 km/h in 3,9 Sekunden, weit besser als etwa ein VW 1300. Für die außerordentliche Spurtfreudigkeit des

rundlichen Autos gibt es zwei Gründe: Der solide Boxer-Motor, der aus 643 ccm exakt 22,8 PS zaubert, dann das geringe Fahrzeuggewicht von nur wenig über 500 kg. In der Stadt reicht diese, absolut gesehen geringe Motorleistung voll aus, um im Verkehrsfluß flott mitzuschwimmen. Auf der Autobahn aber fühlt man sich, vor allem an Steigungen, ziemlich untermotorisiert, auf Landstraßen wiederum kann man ordentlich mithalten. Es ist erstaunlich, was sich, bei fleißigem Schalten allerdings, dort an Schnitten herausholen läßt – höhere Durchschnitte jedenfalls, als die meisten Mit-Automobilisten erwarten. Denn gemeinhin wird von Außenstehenden gar nicht recht wahrgenommen, daß es sich bei jenem Flitzer nicht um den gängigen Fiat-Zwerg handelt: Nach Abschaffung des einst verbauten, eigenwillig nach hinten gezogenen Daches ähnelt der in Graz bei Steyr-Puch



deutig die Steyr-Puch 650 TR die kleinste Tourenwagen-
 allem, wenn sie zügig pilotiert werden – großer Beliebtheit
 schnellsten 650 TR und dessen schwächeren Bruder 650 T.

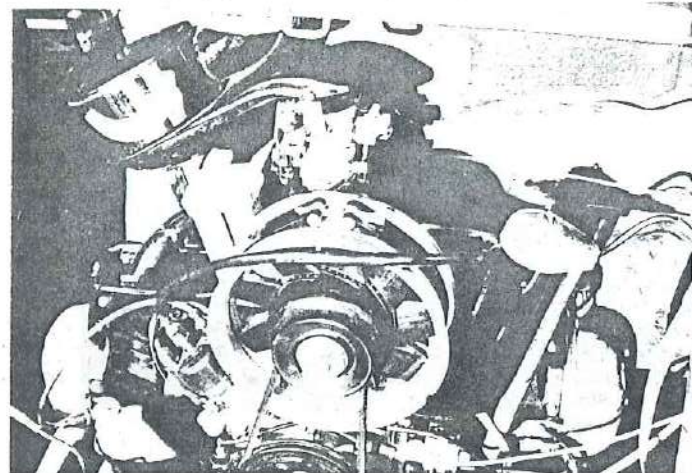
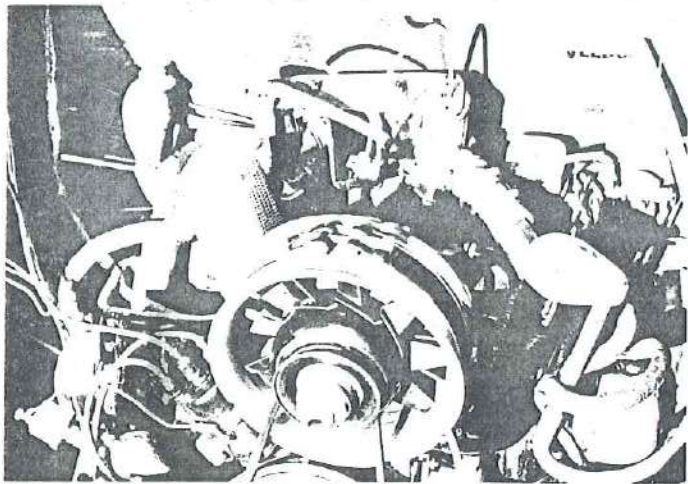
blitz



montierte Wagen, infolge der Verwendung von Turiner Karosserieteilen, weitgehend seinem italienischen Bruder. Lange erfreute sich jenes österreichische Klein-Auto zumindest eines eigenen Motors, einer veränderten Hinterachse und eines geänderten Getriebes – seit 1969 aber wird auch in ihn das Original-Fiat-Getriebe samt italienischer Hinterachse eingebaut. Überdies wird man 1972 auch keinen 650er Motor mehr erhalten, da nur mehr die 500er Maschine installiert wird. Das ist bedauerlich, denn gerade jenes kleine Triebwerk sorgte in der Normalversion für die freudigsten Momente im Leben eines Steyr-Fahrers. Mit kurzer Shoke-Hilfe sprang es – nach Ziehung eines auf dem Tunnel liegenden Anlasserhebels – willig an und lieferte, nach kurzer Anwärmszeit, durchaus brauchbare Fahrleistungen. Dabei zeigte es sich keineswegs unelastisch: Schon in niedrigen

Drehzahlbereichen stand Leistung zur Verfügung. Der luftgekühlte Zweizylinder-Boxer mit zentraler Nockenwelle und V-förmig hängenden Ventilen gab sich äußerst drehfreudig: Er ließ sich weit über die vorgegebenen 4800 U/min drehen, ohne daß mehr als die üblichen Geräusche von hinten in den Innenraum vordrangen. Genauer gesagt: Man konnte drehen, bis in einem Gangbereich keine Leistung mehr kam, dann wurde geschaltet. Während die älteren Steyr-Puch bis auf den 1. Gang synchronisierte Viergang-Getriebe hatten, war in das von uns gefahrene Exemplar bereits ein nichtsynchronisiertes Fiat-Aggregat eingebaut, das beim Hochschalten einige Akkuratessse verlangte, beim Herunterschalten aber nur mit Zwischengas und feinfühligler Hand geräuschlos zu betätigen war. Hatte man sich erst einmal an den winzigen Innenraum, die wenig haltgebenden Sitze,

VERGLEICHSTEST



Haering-Renn-Motor: Vergrößerter Ölkühler, zwei Vergaser

Serien-Maschine: In der Mitte der Solex-Vergaser mit Filter

die zierlichen Pedale und die indirekte Lenkung – mehr als drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag – gewöhnt, dann fühlte man sich, vor allem auf guten, kurvigen Streckenabschnitten, recht bald wohl. Trotz seines geringen Radstandes – 184 Zentimeter – verhielt sich das Auto dort beinahe ruhig; anders wurde es auf schlechter Piste: Der Wagen sprang, nickte, schüttelte sich und holperte, daß es nur seine Art hatte. Auf Autobahnen geriet er in einen rechten Zockeltrab, weil er dem Fahrer jede Fuge im Belag gesondert signalisieren mußte. Man kann das Auto recht schnell um Kurven bewegen, wenn man sich einmal daran gewöhnt hat, daß der hecklastige Kleine in schneller angegangenen Straßenkrümmungen seine Hinterpartie gnadenlos nach außen schwenkt. Zudem hebt er bei besonders eifriger Aktion auch ein Vorderrad leicht an – das muß als seine besondere Spezialität gewertet werden. Daß es bei derlei unorthodoxem Fahrverhalten, zu dem sich eine gewisse, oft kaum mehr korrigierbare Aufstützneigung in Extremsituationen gesellt, auch dazu kommt, daß das Klein-Mobil einfach umkippt und sich dann abrollt, ist nicht verwunderlich: Es bedarf einiger Gewöhnung, sich mit dem Steyr-Puch im Grenzbereich zu tummeln. Dennoch gibt es genügend Beweise dafür, daß manche Leute es können: Immerhin gewann Sobieslaw Zasada mit dem 650 TR einmal die Rallye-Europameisterschaft, Heinz Liedl wurde drei Jahre hintereinander Tourenwagen-Bergmeister mit ihm und Henning Schmidt brachte seinen Kleinwagen 1971 auf den vierten Platz in der Deutschen Bergmeisterschaft. Anschließend schaffte er den Wagen für sport auto nach Hockenheim – natürlich auf einem Anhänger.

Kleinbolide

Wie weit man einen Steyr-Puch 650 TR bringen kann, wenn man den Anhang J des Sportgesetzes ganz ausschöpft, demonstrierte unser feuerrotes Testgefährt. An der Silhouette des Kleinen wurde nicht viel geändert – man vergrößerte lediglich die Radausschnitte hinten, um Platz für die 450 x 12 Dunlop-Racing zu haben. Ansonsten wurde – dank Liedls Erfahrung – das gesamte Fahrwerk überarbeitet: Der Wagen liegt heute 6–7 Zentimeter tiefer als sein serienmäßiger Bruder. Darüber hinaus verfügt er – im Gegensatz zur Serienversion mit Fiat-Hinterachse – über die Puch-

Konstruktion: Eine Pendelachse mit Schraubenfedern, bei der Bilstein-Dämpfer für besten Bodenkontakt der Räder sorgen. Auch die vordere Achskonstruktion – Einzerradaufhängung an Dreiecks-Querlenkern und Querblattfeder – wurde modifiziert: Statt der üblichen 6 Federblätter gibt es nur mehr 2. Hinzu kamen ein weicher Stabilisator, aber um so härtere Bilstein-Dämpfer. Durch das Tieferlegen erhielten die Vorderräder auch negativen Sturz, nicht anders als die Hinterräder. Henning Schmidt: „Man sollte den negativen Sturz vorne nicht übertreiben, sonst läßt sich das Fahrzeug überhaupt nicht mehr kontrollieren. Aber in der Kombination – weiche Stabis, harte Dämpfer, Gürtelreifen 135 x 12 vorn und 450 x 12 Racing hinten – hat man wohl die beste Lösung.“ Mit Fahrwerk allein ist bei Rennen nichts zu machen – also folgte eine gründliche Überarbeitung des Motors, die ganz unter der Ägide des einstigen Puch-Motorradchampions Hannes Haering stand: Auf der Basis des 650 TR-Motors, der einst nicht mehr als 42 PS leistete, entstand eine Rennmaschine, die heute 60 PS abgibt. In Regensburg entwickelte man zuerst eine scharfe Nockenwelle und überarbeitete dann die Zylinderköpfe des Stoßstangenmotors. Zwei 32er Bing-Motorradvergaser mit Schiebern sorgen für allerbeste Gemischauflbereitung, die Zündung blieb unverändert.

Die Zylinder wurden bis auf das Äußerste aufgebohrt – heute sind 83er Zylinder mit entsprechenden Kolben installiert. Die Verbrennung findet über geschmiedeten Mahle-Kolben statt. Weitere Feinarbeiten: Die 3er Pleuel von Puch – eine besonders kräftige Ausführung – wurden poliert und überarbeitet, die Pleuelwelle und Schwungscheibe wuchtete man aus, das Ganze dreht sich jetzt in Dreistoff-Lagern. Auch an den Stößeln nahm man Modifikationen vor: Da sich an den hartverchromten Teilen bisweilen die Chromschicht löste, wurden auf die Rennstößel an den besonders beanspruchten Stellen, dort, wo sie auf der Nockenwelle aufsetzen, Widia-Plättchen gelötet. Jetzt überleben die Stößel auch Drehzahlen um die 8000 U/min! Die verbrannten Gase entweichen über vergrößerte Auslaßventile und gelangen dann in die beiden, für einen solch kleinen Wagen nahezu überdimensionierten Auspuffrohre. Diese beiden schenkelartigen Röhren wurden in Gemeinschaftsarbeit von Liedl und Haering entwickelt – sie sind das Optimum

bei höheren Drehzahlen, während die alten Anlagen im mittleren Drehzahlbereich, zwischen 4000 und 5000 U/min, vorteilhafter waren. Bei der Entwicklung jener Teile konnten beide Tuner auf ihre Erfahrungen bei Zweitakt-Motorrädern zurückgreifen.

Fahrkünstler

Das Auto ist winzig, Henning Schmidt ist recht groß: Man fragt sich, wie der Mann in seinem Gefährt Platz hat. Er hat und andere, die noch größer sind, ebenfalls. Allerdings mußte dazu die Sitzfläche des Schalensitzes fast auf den Boden verlegt werden. Steigt man dann allerdings als nur 172 cm große Person in den Renner ein, dann sieht man gerade eben zwischen dem Lederlenkrad hindurch auf die Strecke: Die Unterkante der Frontscheibe liegt genau in Augenhöhe. Dafür hat man die diversen Renn-Instrumente genau vor der Pupille: Drehzahlmesser, Öltemperatur- und Öldruckanzeiger. Die beiden letzteren „Uhren“ sind besonders wichtig, denn in der gesamten Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom zirkulieren nicht mehr als zwei Liter Öl. Zwar bringt man bei den Renn-Puch, die nicht am Berg eingesetzt werden, sondern auf der Rundstrecke, bisweilen neben einem Ölkühler an der Front noch unterhalb der Ölwanne eine Art von Topf an, die aber den Ölinhalt nicht wesentlich vergrößert, sondern nur dafür sorgt, daß in engen Kurven das Öl nicht von der Pumpe wegbleibt. Doch damit wartete das Schmidt'sche Auto nicht auf.

Das Rennauto sprang unwillig an, es arbeitete anfangs wohl nur ein Kolben. Offensichtlich gefiel es dem Renner nicht, als Demonstrationsobjekt zu dienen. Erst nach einigen Schlepp-Runden hinter dem Normal-Steyr nahm auch der zweite Kolben seine Tätigkeit auf – das Ganze kostete allerdings ein Abschleppseil! Nach kurzer Anwärmszeit konnte gefahren werden. Der erste Eindruck: Im nächsten Moment wird es den Boxermotor im Heck „verreißen“. Die Geräusche, die ungedämpft von hinten kamen, ließen nichts anderes erwarten, vor allem, wenn man Drehzahlen über 7000 U/min erreichte. Dabei war man wirklich gezwungen, sich immer oberhalb von 5000 U/min aufzuhalten, denn darunter tat sich nichts, darunter verschluckten sich die beiden Vergaser laufend. Daß man bei so gelagerten Verhältnissen auch eifrig mit dem kleinen Schallthebel im Getriebe –

einem synchronisierten Fiat-Getriebe übrigen, das nach Bedarf mit drei verschiedenen ersten, zweiten, dritten und vierten Gängen und drei verschiedenen Triebblinien ausgestattet werden kann – herumrühren mußte, zeigte sich schnell. Auf dem kleinen Kurs in Hockenheim war die kurze Bergübersetzung kein Nachteil, wenn auch die Höchstgeschwindigkeit, die bei einem gutabgestimmten Rundstrecken-Steyr bei über 180 km/h liegen kann, damit nicht erreicht werden konnte. Dafür stand in jeder Kurve auch ohne Differentialsperre stets ausreichend Traktion zur Verfügung. Nur, wie schon gesagt, man mußte heftig schalten und das Gezeter ertragen, das dann der Viertakter im Heck fabrizierte. Dazu mußte eifrig am Lenkrad gekurbelt werden, denn auch der Renn-Puch verlangt in schneller angegangenen Kurven viel Aufmerksamkeit und Aktion. Zwar übersteuert das Auto nicht mehr so stark wie die Normalversion, neigt aber zum Ausheben. Selbst Fahrkünstler Schmidt

mußte sich mit diesem Effekt befreunden: Er konnte es aber wohl einmal nicht so recht und überschlug sich beim Auerberg-Bergrennen. Selbst wenn man sich nicht im Grenzbereich aufhält, hat man die Hände voll zu tun – der Wagen möchte sich allzu gerne auf die Seite legen, auf der der Fahrer sitzt. Durch Heben des kurveninneren Vorderrades macht er seine Gelüste auch Außenstehenden deutlich – vielleicht stammt daher die Zuschauerbegeisterung, die immer dann deutlich wird, wenn bei Rennen die „Zwergenparade“ der Steyr-Piloten im Gänsemarsch auf Kurven zusteuert. Um den kleinen Wagen richtig um schnelle Straßenkrümmungen zu bringen, bedarf es eines exakten und sehr sauberen Fahrstils. An Schlamper-Piloten rächt sich das Auto mit plötzlichem Abrollen seitwärts. Ansonsten ist man lediglich verblüfft, was aus einem solch kleinen Fahrzeug herausgeholt werden kann – man begreift ganz plötzlich,

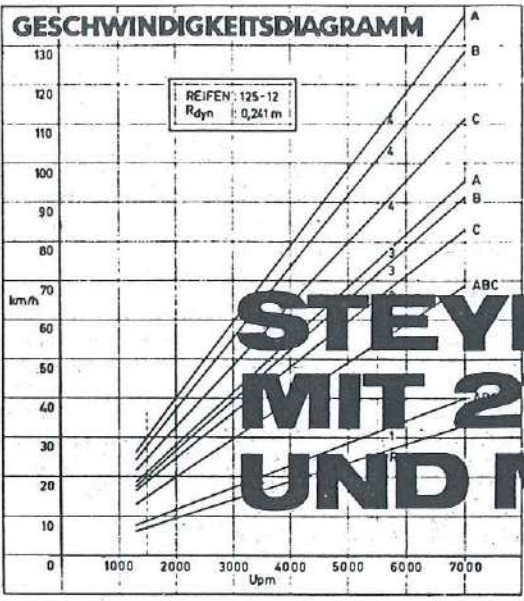
wie vor Jahren jenes Mobil auf kurvenreichen Strecken auch größeren Autos die Zähne zeigen konnte. Wenig erfreulich allerdings sind die Bremsen: Es bedarf einiger Beinkräfte, um das nur 480 kg schwere Auto zu verzögern. Erschwert wird jenes Streben nach Anhalten noch durch die Tatsache, daß die vier Trommelbremsen dazu neigen, bisweilen schief zu ziehen – nicht anders übrigens als in der Serienversion. Dabei ist der Steyr-Renn-Spaß nicht einmal kostspielig: Das wettbewerbsfähige Auto kostet runde 12 000 Mark, etwas mehr als das Doppelte des Serien 650 T. Mit einem solchen Wagen konnte man im Vorjahr noch Deutscher Meister werden – in diesem Jahr allerdings lassen sich nur mehr ONS-Pokale damit anstreben. Schade eigentlich, denn für den weniger „betuchten“ Nachwuchs gibt es 1972 keine derart preiswerte Möglichkeit mehr.

Text: Yörrü Pugmeister
Fotos: Dieter Dehrberg

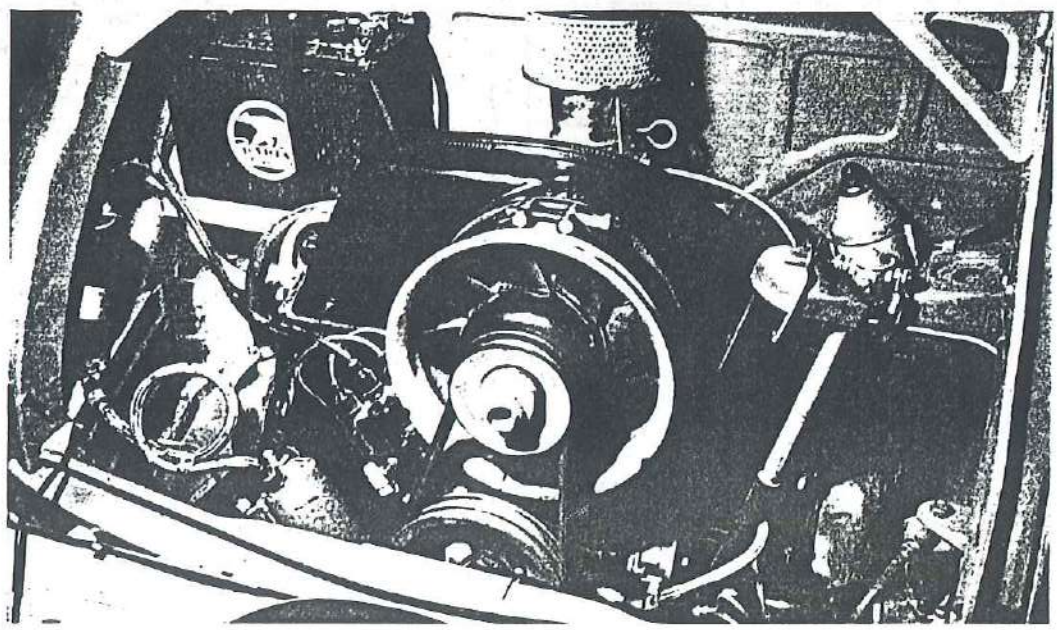
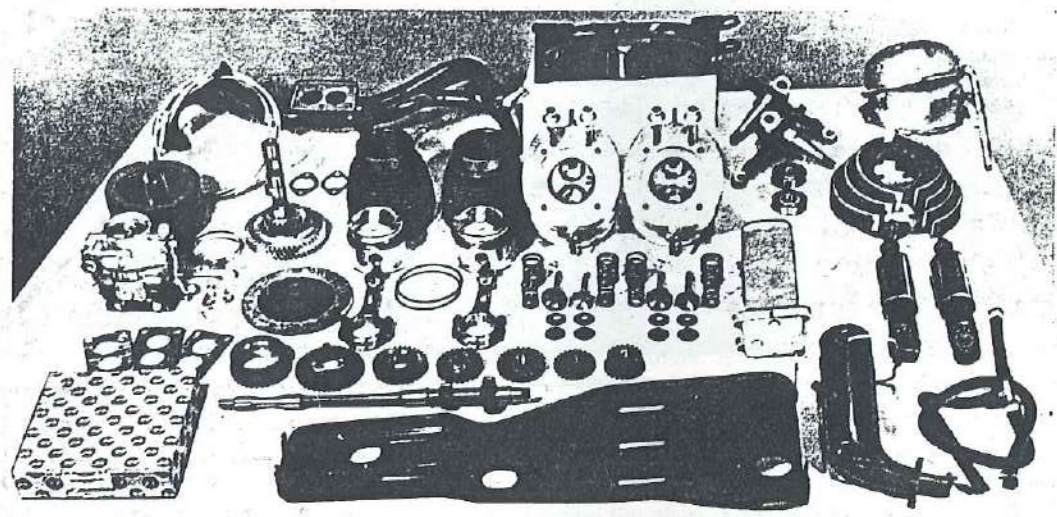


Fahrleistungen	Serien-Steyr 650 T	Liedl-Haering Steyr 650 TR
Beschleunigung in Sekunden (2 Pers.; 30 kg Geräte)		
0 – 40 km/h	3,9	2,4 *
0 – 60 km/h	7,9	4,5
0 – 80 km/h	13,8	7,0
0 – 100 km/h	24,9	10,5
0 – 120 km/h	–	15,7
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	124,5	130 *
Bremsverzögerung (m/sec ²) von 120 auf 40 km/h	6,7	6,2
Geschwindigkeitsbereiche		
1. Gang	32	51 *
2. Gang	60	89
3. Gang	91	109
4. Gang	124,5	130
	Schaltdrehzahl 4500 U/min	Schaltdrehzahl 8000 U/min
* kurze Bergachse		

Technische Daten	Serien-Steyr 650 T	Liedl-Haering Steyr 650 TR
Hubraum (ccm)	643	682
Bohrung x Hub (mm)	81 x 64	83 x 64
Verdichtung	7,2 : 1	12 : 1
PS-Leistung bei U/min	22,8/4800 U/min	60/8000 U/min
Gemischaufbereitung	1 Solex-Vergaser 40	2 Bing-Motorradvergaser 32er Durchlaß
Verbrauch l/100 km	6,3	12
max. Drehmoment (mkp)	4,1 bei 2800 U/min	8,5 bei 6000 U/min
Ölinhalt (l)	1,75	2,25
Zahl der Gänge	4	4
Reifengröße	135 x 12	vorne 135 x 12 Gürtelreifen auf 5 Zoll-Felgen hinten 450 x 12 Dunlop-Racing 970er Mischung auf 6 Zoll-Felgen
Bremsen	4 Trommeln	4 Trommeln
Gewicht (kg)	518	480
Leistungsgewicht (kg/PS)	22,7	8



STEYR-PUCH MIT 27 PS UND MEHR...



Aus

Heft 4/1964



AKTUELL

EINE ZEITSCHRIFT
DER STEYR-DAIMLER-PUCH
AKTIENGESELLSCHAFT

Wer in den letzten Jahren die Serienerfolge der Steyr-Puch 650 TR bei den internationalen Rallyes verfolgt hat, wird vielleicht selbst schon mit dem Gedanken gespielt haben, seinen Steyr-Puch 650 T oder TR für Sportzwecke oder zum Privatvergnügen ein wenig „aufzumöbeln“. Vielleicht hat er schon eine Puch-Werkstätte gefunden, die bereit ist, ihm dabei an die Hand zu gehen. Es besteht deshalb kein Anlaß für das Werk, den Puch-Freunden seine Erfahrungen mit derartigen Frisuren vorzuenthalten, zumal es nie ein Geheimnis daraus gemacht hat.

Die serienmäßigen Motoren, wie sie der 500er oder der 650er T haben, sind bei relativ großem Hubraum nur auf eine verhältnismäßig geringe PS-Anzahl ausgelegt. Mit voller Absicht sind nicht hohe Leistung bei entsprechenden Drehzahlen ihr Hauptmerkmal, sondern Standfestigkeit und lange Lebensdauer: es sind Drosselmotoren. — Diese Qualitäten werden auch von der überwiegenden Mehrzahl der Fahrer geschätzt. Einige Fahrer wünschen jedoch diese typischen Puch-Merkmale gerne mit etwas mehr Motorleistung verbunden zu sehen. Nun hat das Grazer Werk Anfang 1962 bekanntlich gleichzeitig mit dem Steyr-Puch 650 T auch eine schnellere Variante als TR für die Polizei, Gendarmerie und andere Behörden herausgebracht. Natürlich sprachen sich die Fahrleistungen

dieser schnellen Steyr-Puch sehr bald in Sportkreisen herum, so daß die Abnehmerzahl ständig wuchs und sich Graz im Dezember 1963 dazu entschließen mußte, diese Ausführung als eigenes Modell zu führen und auszuliefern.

Für den Besitzer eines Steyr-Puch 650 T, der sich vielleicht mit dem Gedanken trägt, seinen Wagen in einen TR umzubauen, seien hier die wesentlichsten Änderungen noch einmal kurz zusammengefaßt: Beim Motor wird die Drosselung von 19,8 PS aufgehoben und eine Leistung von 27 DIN-PS bei 5000 U/min herausgeholt; diese Leistungssteigerung wird durch Zylinder mit 81 mm Bohrung (Hubraum damit 660 ccm) sowie durch eine höhere Verdichtung erzielt, ferner durch ein größeres Ansaugrohr, einen Doppelfallstromvergaser (Zenith 32 NDX) sowie etliche Massenerleichterungen der Steuerungsteile und stärkere Ventildfedern für höhere Drehzahlen. Die Kraftübertragung bleibt im Prinzip unverändert. Nur die Kupplungsscheibe bekommt einen Min-texoelag, und beim Getriebe sind für sportliche Zwecke neben dem Normalgetriebe noch weitere Abstufungsvarianten als Rallye- und Berggetriebe lieferbar. Beim Fahrgestell werden kürzere Spiralfedern verwendet, die einen negativen Radsturz ergeben, sowie Stoßdämpfer und Achsschenkel verstärkt. Außerdem sind vorn, hinten und in der Mitte eigene Stabilisatoren und

ein spezielles Unterschutzblech für den Motor erforderlich. Karosserie- und ausstattungsmäßig bleibt der 650 T auch als TR unverändert.

Rein äußerlich gesehen ist nach dem Umbau bis auf die X-Haxen des negativen Radsturzes keinerlei Veränderung am Wagen zu bemerken — und dennoch sind rund 130 Einzelteile ausgewechselt bzw. neu installiert worden. Laut Werksangabe sind bei einem kompletten Umbausatz allein 57 Einzelteile für den Motor, je 8 Teile für die verschiedenen Getriebe, 17 für das Fahrgestell und insgesamt 47 für die drei Stabilisatoren vorgesehen. Das macht alles in allem schon über 10 000 S für Ersatzteile aus, ohne die erforderliche Arbeitszeit mit einzurechnen...

Es erübrigt sich somit, darauf hinzuweisen, wie unrentabel ein derartiger Umbau ist. Will ein Besitzer eines 650 T dennoch nicht auf einen schnellen TR verzichten, so soll er seinen T möglichst schnell bei einem Puchhändler in Anzahlung geben und einen serienmäßigen TR bestellen, dessen Preis lediglich 3100 S höher liegt als der des normalen 650 T. Einen Steyr-Puch 650 T umzubauen hieße also „Eulen nach Athen“ bzw. einen Puch nach Graz zu bringen, da er ja bereits serienmäßig viel billiger mit erhöhter Leistung geliefert wird.

Etwas völlig anderes ist es nun, aus einem serienmäßigen 650 TR mit 27 bis 28 PS durch eine Frisur 40 bis 42 PS herauszuholen, da Graz keinen so hochgezüchteten Wagen serienmäßig baut und wohl auch niemals bauen wird, weil der Abnehmerkreis solcher Rallye- oder Sportversionen naturgemäß sehr begrenzt ist. In diesem Falle ist eine Eigenfrisur praktisch die einzige Möglichkeit, zu solch einem spritzigen Fahrzeug zu kommen.

Nun ist der Steyr-Puch 650 TR mit seinen 27 bis 28 PS an sich schon ein quicklebendiges, temperamentvolles Fahrzeug für jeden sportlichen Fahrer, der hohe Fahrleistung zu schätzen und auszunützen weiß. Bei einer gestoppten Spitzengeschwindigkeit von mehr als 120 km/h erreicht er mit stehendem Start immerhin Beschleunigungswerte von 41 Sekunden für den Kilometer und 14 Sekunden auf 80 km/h. Dennoch handelt es sich bei diesem schnellen Puch, wie gesagt, um einen serienmäßig gelieferten Tourenwagen, nur daß er eben eine geradezu ideale Ausgangsbasis für die Bausteine eines Wertungsfahrers ist.

Das Fahrzeug ist trotz seiner erhöhten Leistung so ausgestattet, daß durch eine zusätzliche Frisur — die den im Anhang J des internationalen Sportgesetzes für „verbesserte Tourenwagen“ erlaubten Änderungen entspricht — gut und gern eine Leistungssteigerung auf 40 PS und mehr herauszuholen ist. Es gilt nur, die PS, die in dem gedrosselten Motor stecken, durch einige Kniffe und Tricks vollends loszulassen, und der Motor dreht auf 7000 Touren und mehr. — Welche Handgriffe sind nun im einzelnen erforderlich, um aus 27 PS die gewünschten 42 zu machen?

Der Umbau ist keineswegs so kompliziert und kostspielig wie der vom normalen 650 T zum 650 TR, weil beim TR die erforderlichen Änderungen schon zum größten Teil vollzogen sind und zumindest in bezug auf Fahrgestell und Kraftübertragung bestehen bleiben können. Was darüber hinaus noch zu tun wäre, sind lediglich einige Änderungen am Motor, am Vergaser und an der Auspuffanlage.

Zunächst die Änderungen am Motor: Die Ein- und Auslaßkanäle der Zylinderköpfe müssen dem Ansaugrohrdurchmesser bzw. dem Auspuffkrümmerdurchmesser angepaßt werden. Außerdem müssen alle von der Serienbearbeitung zurückgebliebenen Grate entfernt und der Übergang zu den Ventilstützen abgerundet werden. — Die Teile des Ventiltriebes, wie Winkelhebel, Stoßstangen, Kipphebel und Ventile, können bei einiger Geschicklichkeit wesentlich erleichtert werden, damit sich auch bei hohen Drehzahlen noch brauchbare Steuerzeiten ergeben. Die Erleichterung der einzelnen Teile erreicht man am besten durch Aufbohren und durch Abschleifen der für die Festigkeit nicht sonderlich maßgeblichen Teile.

Für den TR stehen zwei verschiedene Nockenwellen zur Verfügung, und zwar die Nockenwelle P 82 und die Nockenwelle P 92. Diese beiden Nockenwellen unterscheiden sich lediglich durch ihre verschiedenen Steuerzeiten, wobei die Welle P 92 die längeren Steuerzeiten hat. Beide Nockenwellen sind für sportliche Zwecke verwendbar, und beide haben ihre Vor- und Nachteile. Mit der Nockenwelle P 92 erreicht man zwar die höchstmögliche Leistung von 42 PS bei zirka 6000 U/min sowie eine maximale Tourenzahl von 7500 U/min und mehr, doch hat ihr gegenüber die Nockenwelle P 82 mit ihren 38 PS bei 6000 Umdrehungen wieder den Vorteil, daß der Motor auch im unteren Drehzahlbereich noch sehr elastisch ist und damit auch niedertourig gefahren werden kann. Diese Nockenwelle wird bekanntlich serienmäßig beim TR verwendet, der für sein gutes Durchzugsvermögen aus niederen Drehzahlen ja hinreichend bekannt ist. Dagegen muß man bei der Verwendung der Nockenwelle P 92 mit in Kauf nehmen, daß der Motor im unteren Drehzahlbereich kein überwältigendes Temperament zeigt, sondern erst ab 4000 U/min richtig zieht. Diese Nockenwelle empfiehlt sich also für ausgesprochene Wertungsfahrer.

Schließlich wird noch die Verdichtung des Motors von 1 : 8,8 auf 10,5 erhöht, was man durch Abdrehen der Zylinder an der Zylinderkopfseite erreicht. Dabei müssen zur Erreichung des oben genannten Verdichtungsverhältnisses ungefähr 1 bis 1,2 mm vom Zylinder abgedreht werden. Vor der Montage ist es jedoch erforderlich, die Dichtungsrille neu einzudrehen.

Die Änderungen am Vergaser sind verhältnismäßig einfach: Die serienmäßigen Lufttrichter von 22 mm \varnothing müssen auf 27 mm \varnothing geändert werden. Bei der Eindüsung bleibt die Leerlaufdüse unverändert, während die Hauptdüse auf 130 bis 140 und die Luftkorrekturdüse auf 250 bis 270 ausgewechselt werden müssen.

Die Änderungen an der Auspuffanlage sind ziemlich radikal. Der serienmäßige Auspuff ist natürlich nicht günstig; er muß zunächst einmal von den beiden Gußkrümmern am Zylinderkopf demontiert werden. Für Rennzwecke verwendet man eine separate Burgess-Anlage mit einer jeweiligen Rohrlänge von 80 bis 90 cm, wozu konische Burgess-Dämpfer montiert werden müssen, die als Ersatzteile bestellt werden können.

Für Rallyezwecke wird hingegen eine Expansionsanlage verwendet, die ebenfalls mit einem doppelten Auslaß versehen ist. Diese Anlage kann jedoch sehr leicht im Eigenbau angefertigt werden, wobei die erforderlichen Maße auf Anfrage vom Puch-Kundendienst in Graz selbstverständlich mitgeteilt werden. Im Werk selbst werden diese Auspuffanlagen nicht erzeugt, doch werden sie in Österreich von einzelnen Firmen im Zubehörhandel angeboten.

Wer seinen Steyr-Puch 650 TR in der beschriebenen Art und Weise auffrisiert, wird seine helle Freude an diesem „Flugzeug“ haben. Natürlich taucht zuvor immer erst die Frage auf, wieviel Kilometer der Motor eigentlich auf dem Tacho haben darf, wenn sich eine Frisur überhaupt noch rentieren soll.

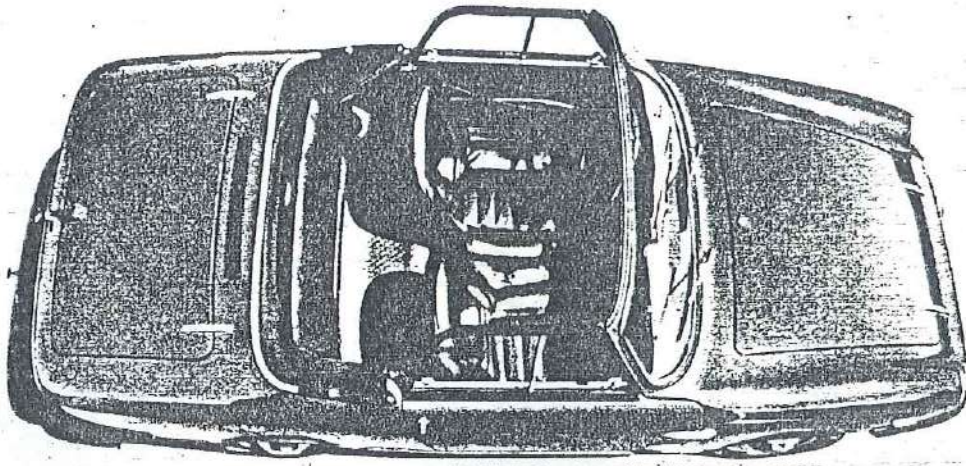
Die Antwort von Graz darauf: Es gibt in dieser Hinsicht keine bestimmten Grenzen, da ja der Motor ohnehin bei einer Frisur praktisch überholt wird. Entscheidend ist allein der Allgemeinzustand des Wagens. So wäre es zum Fenster hinausgeworfenes Geld, eine Höchstleistungsmaschine in ein klappriges Fahrwerk einzubauen. Bremsen und Lenkung müssen natürlich absolut in Schuß sein, die Rad- aufhängung darf kein Spiel aufweisen, Sturz und Spur müssen stimmen, wie überhaupt die ganze Lenkgeometrie. Die Räder dürfen keine Unwucht aufweisen und der Zustand der Reifen sowie der Stoßdämpfer muß natürlich tadellos sein. Nur unter diesen Voraussetzungen kann sich ein frisierter TR-Motor voll unter seiner Motorhaube entfalten, und nur so ist sein Umbau der Umwelt gegenüber zu vertreten.

Wer nun mit seinem frisch aufgemöbelten 650 TR bei der nächsten Rallye starten will, darf nicht vergessen, sein „Meisterstück“ vorher umtypisieren zu lassen; denn er hat jetzt immerhin über 40 PS zu versichern. Also wäre zunächst einmal eine vorläufige Versicherungsbestätigung der betreffenden Versicherung erforderlich, daß der Wagen neu eingestuft und gedeckt ist. Mit dieser Bestätigung geht man dann in Wien zum Verkehrsamt, in den Bundesländern zur Bezirkshauptmannschaft, je nachdem, wo der Wagen polizeilich zugelassen ist. Das Verkehrsamt bzw. die Bezirkshauptmannschaft überweist den Antragsteller in Wien der Magistratsabteilung 46 oder in den Bundesländern der jeweiligen technischen Prüfstelle des Landeshauptmanns. Hier wird der auffrisierte Wagen sehr kritisch unter die Lupe genommen und auf Herz und Nieren untersucht, wobei man natürlich damit rechnen muß, daß einige Bedenken beispielsweise gegen zu schwache Bremsen oder einen zu lauten Auspuff erhoben werden.

Es empfiehlt sich deshalb, vorher ein Attest von den Puchwerken in Graz zu besorgen, daß gegen die einzelnen Veränderungen, wie sie oben beschrieben wurden, vom technischen Standpunkt keine Bedenken bestehen. Bei geringfügigen, mehr äußerlichen Änderungen werden die Angaben im Typenschein berichtigt, bei einschneidenden Abweichungen von der werksmäßigen Typisierung (wie Veränderungen in der Motorleistung, beim Auspuff und Getriebe) ist eine Einzelgenehmigung erforderlich, auf Grund welcher der Wagen von der Behörde neu zugelassen wird. Freilich kostet das dem „Autofriseur“ einige Lauferei und Stempelmarken — aber auch das muß ihm ein schneller Puch wert sein. Und das Gesetz verlangt es schließlich nicht ohne Grund ...

IAA FRANKFURT 1965

FORTSETZUNG



Bertone zeichnet für zwei Höhepunkte verantwortlich, die in Halle 1a unmittelbar nebeneinander auf dem Stand von Auto-Becker zu sehen sind: Den Iso Grifo und den Ford Mustang in Spezialausführung. Mit seinem 365 SAE-PS Chevrolet-Motor zählt der Grifo zu den stärksten Autos auf der IAA. Unter 50 000 Mark ist er nicht zu haben. Nur etwa ein Zehntel davon soll der kleine Kunststoff-Spider Neckar/Puch 650 (Bild oben rechts) kosten, dessen Produktionsbeginn Ende 1965 in Heilbronn vorgesehen ist. Der 30 PS-Motor und das Fahrgestell stammen vom Steyr/Puch 650 TR.

Aus AMS, Heft 19/1965

Da steht mein Traumwagen oder vielmehr, da stand er. Vielleicht hat ihn einer der geneigten Leser damals gesehen, womöglich sogar ein Bild von ihm aus anderer Perspektive geschossen, oder was fast schon unvorstellbar ist, einen Messeprospekt mitgenommen. Wer darüber etwas weiß, möchte mich doch anrufen oder mir schreiben.

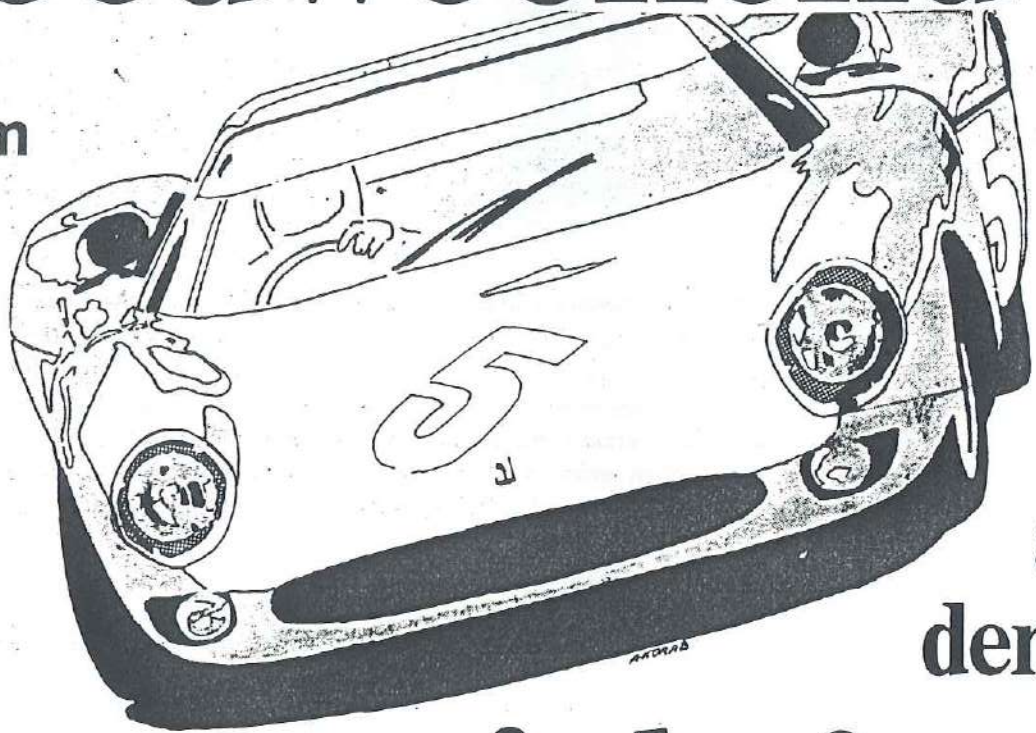
Peter Brysch, Fischergasse 36, 8670 Hof, 09281/87738

Oder gibt's vielleicht so ein Autochen noch??

OLDTIMER

Speedweekend

Programm
S 20,-



auf
dem

Österreichring

Hauptprogramm:

Historische Renn- und Sportfahrzeuge
Internationales Steyr-Puch-Treffen
Moderne Sportfahrzeuge und Exoten

Rahmenprogramm:

Seat-Ibiza-Cup
Fulda-Cup
MSI-Cup

Samstag, 13. 8. '88

Training am 12. August 1988

Verein der Freunde des Automobils, Hackhofergasse 8, 1190 Wien, Tel. 0222/375174

Der August ist für uns Bayern die schönste Zeit, denn da sind wir mitten in den Ferien. Es war also Zeit genügend, um dem Steyr-Puch Club Salzburg beim 6. großen Steyr-Puch Treffen die Ehre zu geben. Nach anfänglichen Überschneidungen ist man scheinbar international überein gekommen und so gehen wir 1989 ins siebte Jahr der Puch Treffen. Ob da jetzt in Graz, in der Walba oder am Salzburgring getroffen wird, ich habe jedenfalls 6 Aufkleber beginnend beim ersten Treffen, organisiert von Johannes Grohs bei Mutter Wehner. Ich packte also meine Familie in den Passat, band den Puch auf dem Hänger gut fest und startete zum großen Trip in die Steiermark.



Im Altmühltal fuhr ich ab von der Autobahn, holte Peter Losskarrn in Beilngrieß ab und weiter ging es im Konvoi zunächst auf die Autobahn Regensburg und dann weiter in Richtung Passau. Die Strecke von Regensburg bis Passau ist schon recht ermüdend, besonders wenn man einen Anhänger mitschleppt und na ja so halbwegs ein bißchen um die 80 herum fährt. Jetzt weiß ich, warum es immer das "flache Land" heißt. Auch mit dem Begriff Niederbayern kann ich jetzt etwas anfangen.

An der Grenze gab es keine Wartezeit und die österreichischen Zöllner schmunzelten über unsere Gespanne. Nach einem kalten Bier aus der Kühlbox und einem Gang zur Bank zum Schillingempfang ging es weiter. Eigentlich ist weiter übertrieben, denn gleich nach der Grenze hört der Ausbau auf und es beginnt der Slalom um die schönen Vierseithöfe des Innviertels. Ein paarmal wieder ein paar Meter Autobahn, eine großräumige Umfahrung von Wels, die wir uns ersparten, weil's mittendurch immer noch am besten ging und dann immer den Versprechungen nach: "Hier baut die Republik Österreich die Pyhrn Autobahn".

Der normale deutsche oder holländische Auslandstourist ist schon eine rechte Landplage, wenn man einigermaßen zügig voran kommen will, natürlich mit Anhänger, aber was das (heim)fahrende Volk der Türken auf Österreichs Straßen an fahrerischem Können zeigt, muß man selbst gesehen haben um es zu glauben. Jedenfalls immer wenn die Kolonne stand, weil es wieder mal gekracht hatte, wurde meist Allah angerufen. Sogar eine eigens errichtete Moschee am Straßenrand gibt es dort hinter Liezen.

Der etwas ungestaltlich wirkende Eingangsbereich der Rennstrecke bei Zeltweg wirkte auf uns wie eine Erlösung und richtig erfrischend fand ich, wie ein Offizieller uns mit Durchfahrtsgenehmigungen, Karten, Literatur und guten Tips versorgte. So müßte es mal am Nürburgring zugehen.

Wenig später suchten wir dann unser Quartier auf, eine stille Gaststätte bei einer alten Mühle hoch über der Rennstrecke in einem Seitental und abends versammelten sich Kuhn und Kuhn, Lothar Kahl und Ulla, dreimal Peter, teils mit Anhang, Wolfgang Heyl und und. Es wurde ein lustiger Abend. Mir ist nur noch in Erinnerung, daß das "Bittää!!!" der Bedienung garnicht so barsch gemeint war wie es sich angehört hatte.

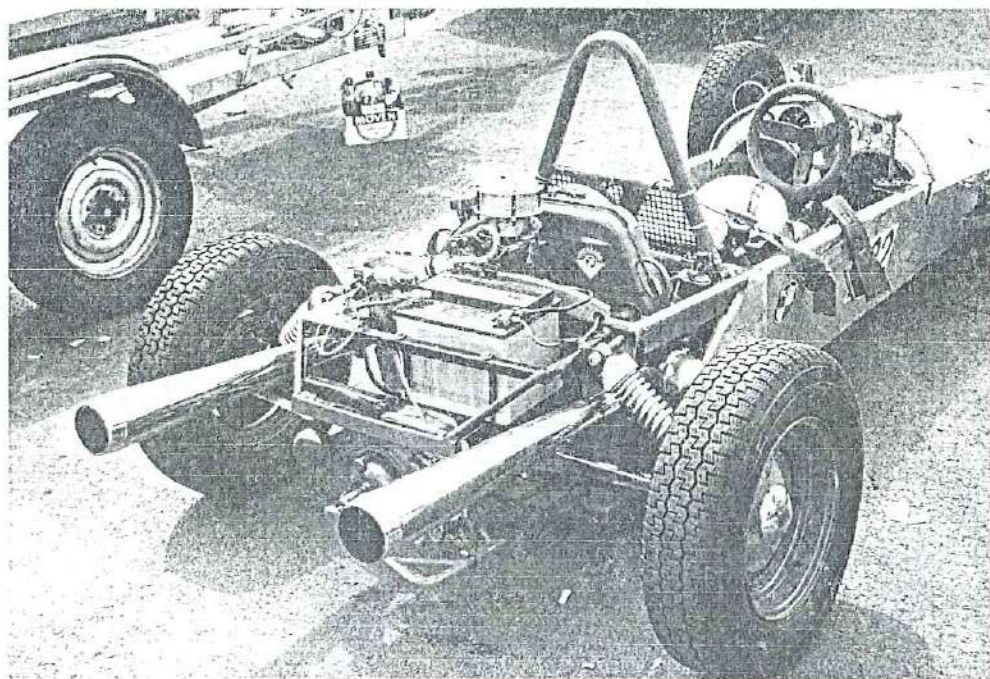
Wir hatten unsere Puchs und Anhänger im Fahrerlager gelassen und trafen morgens dort ausgeruht ein. Horst Morocutti erschien mit einem wunderschönen 700 C und die Organisation lief an. Den ganzen Tag über liefen die Puchs dann ein und es gab viel - nein es gab alles zu sehen. Puchs mit Anhängerkupplung, Imps, Puchs mit Doppelzündung, Puch Buggies, Kombis, die Augen konnten einem übergehen.

Es wurde Benzin geredet, mein Sohn Christian war laufend verschwunden und wir waren ganz froh über den angemieteten überdachten Platz, weil die Sonne es recht gut meinte und wir wirklich ins Schwitzen kamen.





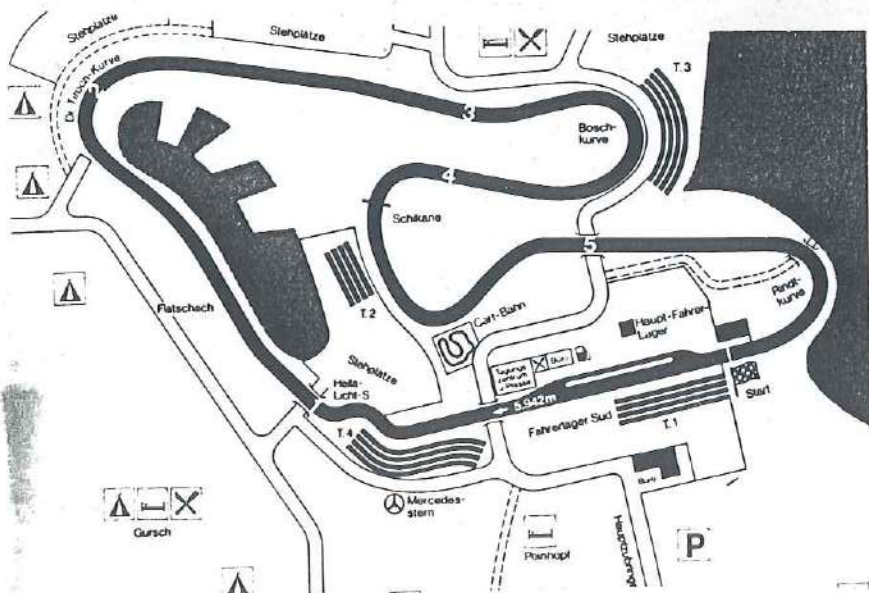
Wie man sieht war nichts unmöglich und sogar kleine Entenschwänzchen (der "Duck-Tail" des 911 Carrera) wachsen den Puch aus dem Hintern. Besonders angetan hatte es mir ein Rennmonoposto aus der Formel Baby auf Steyr-Puch 650 TR Basis. Wenn er auch nicht so recht laufen wollte, so war er doch allerliebste anzusehen und an Funktionalität kaum mehr zu übertreffen.



Wir Puchisten waren ja nicht die einzige vertretene Oldtimer-klasse, aber man hatte uns den Westteil des Fahrerlager Süd überlassen und so waren wir unter uns und wurden nicht bedrängt von gigantischen Dragstern, Seat Ibiza Bolzern, noblen D-Types oder modernen Sportwagen und Exoten, die in großer Zahl vertreten waren. Man stolperte förmlich über Ferraris, obwohl am gleichen Tag auf dem Nürburgring ja der Oldtimer Grand Prix stattfand und dort hieß es ja "der Ring sieht rot". Der Österreichring sah ebenfalls rot, nämlich TR rot. Training und Rennen verliefen ohne größere Probleme. Nur einmal mußte der Krankenwagen ausrücken. Ausgerechnet den Geschäftsführer der "Österreichring GmbH" hatte es erwischt, noch dazu mit einem ganz normalen 500er, noch dazu mit einem Auto, daß er nach dem Treffen verkaufen wollte oder sogar schon verkauft hatte. In der bergabwärts links gegenüber der Go Kart Bahn stellte sich die Pendelachse auf nach dem sattsam bekannten Klappprinzip und der Puch wurde verformt. Wir TR Fahrer waren der Meinung, daß das mit einem TR wahrscheinlich nicht passiert wäre, besonders dann nicht, wenn man gekürzte Federn, harte Dämpfer und vor allem die von Abarth her bekannten Fangbänder fährt. Jedenfalls tat uns der Unglücksrabe von ganzem Herzen leid und ich hoffe, die Zeit hat inzwischen alle Wunden geheilt.

In den Pausen zwischen den Rennläufen gab es Kurzweil genug. Entweder man saß auf den Tribünen in der Sonne und sah dem Geschehen auf der Strecke zu, oder man schlenderte durch die anderen Fahrerlager oder man nahm beim Steyr-Puch Zehnkampf teil und übte sich im Kurbelwellenweitwurf und anderen Puchdisziplinen. Der gemeinsame Clubabend gestaltete sich etwas weniger herzlich aufgrund der hohen Zahl der Teilnehmer und einer total überforderten Bedienung. Da war es vor zwei Jahren im Bierzelt im Fahrerlager Süd schon schöner. Man wechselte von Tisch zu Tisch, traf laufend neue Freunde und führte tausend Gespräche.

Zur Siegerehrung mußten wir dann auch noch weichen, weil ein paar andere "Historische" ältere Ansprüche hatten und diese recht unsanft durchsetzten. Was soll's. Die Heimreise war bis zur deutschen Grenze wie gehabt. Allah sei dank bin ich schon sehr früh weggekommen und gleich nach Passieren der Grenze hörte ich wieder vertraute Worte von einem uniformierten Herrn: "Führerschein, Fahrzeugschein und Hängerschein, bitte!", aber das hatte auch sein Gutes. Ich konnte ihn nach einem Badensee fragen, denn dieser Sonntag war der heißeste Tag des Jahres.



P. Brysch

6. Internationales Steyr-Puch-Treffen 1988

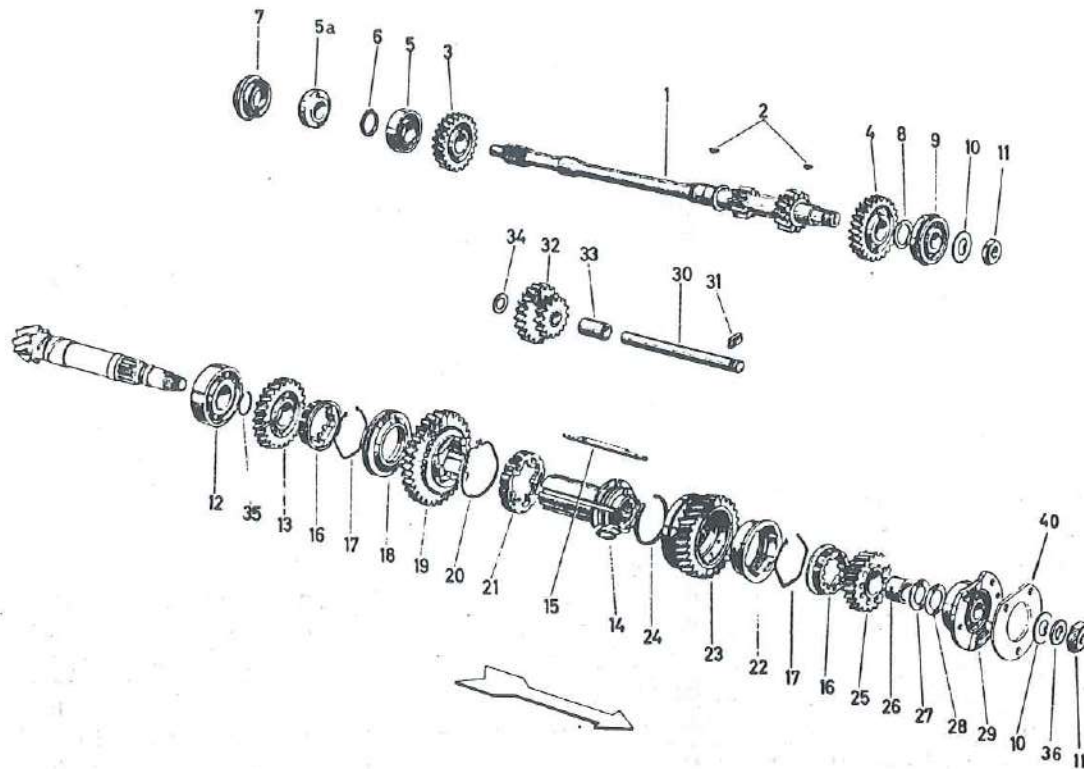
Demonstrationslauf: Samstag, 13. 8. 1988, 16.15 Uhr

Besichtigungslauf: Samstag, 13. 8. 1988, 10.15 Uhr

St.-Nr. Fahrer	Nat.	Fahrzeug	Bauj.
1 Dr. Fritz Schmoranzer	A	Steyr Puch 650 TR 2 Europa	1969
2 Hartwig Heiml	A	Steyr Puch 650 TR 2 Europa	1968
3 Josef Barbach	A	Steyr Puch 650 TR 2 Europa	1968
4 Peter Kroeber	BRD	Steyr Puch 650 TR 2 Europa	1967
5 Peter Losskarn	BRD	Steyr Puch 650 TR Europa	1967
6 Laszlo Morvay	H	Steyr Puch 650 TR Europa	1966
7 Heinrich Taubländer	A	Steyr Puch 650 TR Europa	1966
8 Hermann Vallant	A	Steyr Puch 650 TR Europa	1965
9 Peter Brysch	BRD	Steyr Puch 650 TR 1	1964
10 Mag. Michael Steffny	A	Steyr Puch Imp 700 GT	1961
11 Horst Morocutti	A	Steyr Puch 700 C	1965
12 Otto Planschek	A	Steyr Puch 700 C	1961
13 Martin Eckert	BRD	Steyr Puch 650 T (Mod. Fiat)	1969
14 Konrad Rechberger	A	Steyr Puch 650 T	1967
15 Wilhelm Lackner	A	Steyr Puch 650 T	1967
16 Peter Töchterle	A	Steyr Puch 650 T	1967
17 Franz Hödl	A	Steyr Puch 650 T	1967
18 Erich Frühwirth	A	Steyr Puch 650 T	1963
19 Franz Jaitler jun.	A	Steyr Puch 650 T	1962
20 Michael Kuhn	BRD	Steyr Puch Imp 700 GT	1961
21 Johann Reszl	A	Steyr Puch 500 D	1966
22 Dipl.-Ing. Walter Wurzinger	A	Steyr Puch 500 DL	1960
23 Ludwig Pilz	A	Steyr Puch 500 D 1	1960
24 Johann Baumgartner	A	Steyr Puch 500	1958
25 Alois Pferschy	A	Steyr Puch 500 DL	1961
26 Walter Panter	A	Steyr Puch 500	
27 Gottfried Maurer	A	Steyr Puch 500 D	1959
28 Herbert Totter	A	Steyr Puch 500	1958
29 Walter Hartl	A	Steyr Puch 500	1958
30 Gernard Habinger	A	Steyr Puch 500	1958
31 Maria Trieber	A	Steyr Puch 500	1958
32 Ing. Wolfgang Bumberger	A	Steyr Puch 500	1971
33 Franz Zellner	BRD	Steyr Puch 500 S	1971
34 Karl Wagner	A	Steyr Puch 500	1970
35 Johann Mathy	A	Steyr Puch 500 S	1970
36 Thomas Rothbauer	A	Steyr Puch 500 S	1970
37 Viktor Zientek	A	Steyr Puch 500 S	1970
38 Georg Fruhmann	BRD	Steyr Puch 500	1970
39 Georg Grigorijevits	A	Steyr Puch 500 S	1969
40 Franz Holzer	A	Steyr Puch 500 S	1969
41 Dietmar Elzersdorfer	A	Steyr Fiat 126/Puch	1973
42 Fritz Waschl	A	Steyr Puch 650 T	1967
43 Toni Tritscher	A	Steyr Puch 650 T	1967
44 Gernard Elmayer	A	Steyr Puch 500 S	1972
57 Brigitta Max	A	Steyr Puch 500	1957
60 Walter Niessner	A	Steyr Puch 500 DL	1960
66 Johann Rumpf	A	Steyr Puch 500 Buggy	1959/72
77 Hans Gerner	A	Steyr Puch 500 S Competitione	1972
88 Michael Barbach	A	Steyr Puch 500 S Competitione	1972
99 Dipl.-Ing. Günther Schab	A	Steyr Puch 650 T Gr. 5	1965
100 Heinz Hemmer	A	Steyr Puch 500 D	1966

(GF d. Ö-Ring-Ges.m.b.H.)

NACHFERTIGUNGSAKTION



Letzte Woche brachte ich einen TR Motor zu Heinz Liedl zur Überholung. Wir kamen ins Gespräch und ich fragte ihn wieviel ein 1. und 2. Gang für den TR kosten würde. Also der 40/13 und 34/19 des TR für den Straßenbetrieb. Heinz sagte, daß er schon seit Jahren sowas nicht mehr habe. Nachdem die meisten von uns mit ihren Puchs ja auf der Straße fahren, wäre es ganz interessant, in dieser Hinsicht einmal den Bedarf auszuloten und über eine Nachfertigung nachzudenken. Heinz hätte da vielleicht in Straubing eine Möglichkeit und Peter Losskarn in Nürnberg. Im Zeitalter der computergesteuerten Fräsen müßte sowas ja durchaus im Rahmen des Erschwinglichen liegen.

Lassen Sie mich auf irgendeine Weise wissen, ob Bedarf besteht.

Peter Brysch

MARKT

Am 15. Oktober war es soweit. Peter Losskarrn, von Berufs wegen (Reifen) Händler in Beilngrieß im schönen Altmühltal hatte zum ersten Großen STEYR-PUCH Flohmarkt für Gebrauchtteile geladen. Der Termin war ursprünglich für den 17. September geplant, wurde aber wegen eines Rennlaufes im Shell Pokal verlegt. Im nachhinein muß man sagen, daß das eine weise Entscheidung war, denn was wäre der Markt ohne Sigi Sengel allein gewesen. Ich packte also meinen Anhänger mit PUCH Teilen voll, nachdem ich ihn kurz zuvor, von Mannheim kommend von Porsche 356, VW, Moped- und anderen Teilen entladen hatte. Jedenfalls hatte ich das zulässige Gesamtgewicht wieder mal überschritten. Übrigens ist es mir noch nie gelungen, in Mannheim oder auch in Ulm ein einziges Steyr-Puch Teil zu verkaufen. Gekauft habe ich dort schon, in der Regel Literatur, rar und TEUER.

In Oberfranken schien die Sonne, in der Fränkischen Schweiz gab es grauen Himmel und ins Altmühltal tauchte man in eine Nebelsuppe hinab, die kaum die Hand vor den Augen erkennen ließ. Nun hielt Peter den Markt bei sich zu Hause ab und so ließen die Wolken nach Erklimmen des Talrandes der Altmühl die Hoffnung auf schönes Wetter aufkommen. Tatsächlich war es kurz nach Ankunft auch soweit. Es riß auf und ein strahlend schöner und warmer Herbsttag stand uns bevor.

Peter Losskarrn hatte bereits sämtliche Tapetentische von Paulushofen, seinem heimatlichen Dorf aufgestellt und seine Goodies ausgepackt. Mittendrin stand die gestrahlte, geschweißte und grundierte Rohkarosse eines originalen 650 TR II mit der originalen Einpressung für die drei Instrumente in der Mitte des Armaturenbrettes. Im Garten vor dem Haus waren Brauereitische aufgestellt und ein Faß harrete des Anstechens. Soweit war es allerdings noch nicht. Zuerst einmal ging es ans Auspacken und bald konnten sich nur noch schlanke Leute dort bewegen. Kurze Zeit darauf traf dann Johannes Grohs aus dem Ruhrgebiet ein, der auch noch eine stattliche Menge Teile aus seinem Auto ausladen konnte, das mit seinem Schwager und dem nicht gerade klein geratenen "Steyr-Hennes" eigentlich ausgelastet gewesen wäre. Nach 12.00 Uhr, die Weißwürste hatten bereits geschmeckt, ertönte das uns allen wohlbekannte Leerluftuckern eines PUCH und Heinz Liedl betrat die Szene. Nach anfänglichem Kampf mit einem Tapetentisch (den hatte er zusammen mit einer neuen Monte im PUCH) begann er, seine Schätze auszubreiten. Herrliche Originaldrucke von den Sportserfolgen seiner Zeit hatte er dabei und Originalprospekte, Werkszeitungen und als Krönung etliche der raren Schallplatten mit Helmut Qualtinger "Seit ich ein PUCH Fahrer bin".



Natürlich wußte der Meister auch zu allen Drucken die richtige Geschichte und so wurden sehr schnell die 60er Jahre wieder wach. Er ließ es sich auch nicht nehmen, unsere Teile zu begutachten und gab so manchen Tip oder stufte etwas richtig ein. Als dann Sigi Sengel noch auf den Plan trat, war der armenische Teppichmarkt erst gar perfekt. Jede zweite Äußerung hieß dann etwa: " Gell, Heinz, die spinna ja, die nehma's ja vo die Lebendigen. Früher hot des a Fuffzigerla kost." Jedenfalls hat der Sigi und vor allem sein Nachfolger, der Udo trotzdem ganz schön hingelangt und jetzt kann man dem Udo nur wünschen, daß ihn die Freundin nicht gar so beansprucht, damit er seinen 650 T fertigbringt.



Das Angebot war enorm. Vom kompletten 650er Motor für 750,-DM über 3er Pleuel für 80,-DM bis zur kompletten Karosse für 6000,- DM war so ziemlich alles vorhanden. Ja und die Kundschaft war auch eine sehr illustre. Von Hamburg bis Grainau, von Recklinghausen bis Passau war man angereist und auch wenn man wenig oder nichts gekauft hat, so war es den Worten von Uwe Dinges, der schon lange aus der Szene heraus ist "wieder mal schön - was fürs Auge und was fürs Herz."

Als dann die besten Sachen verkauft waren, setzte der Run aufs "Büffet" ein. Peters Frau hatte sich viel Mühe gegeben und es gab Weißwürscht und Bier vom Faß. Sigi ließ dann ein paar Geschichten vom Stapel, untermalt noch von Andreas Müller-Hausser und so wurde es noch ein lustiger Abend. Man merkt es an den Photos, die ich gemacht habe. die Marktbilder sind alle gestochen scharf. die Bilder vom Abend sind alle irgendwie nebel-durchsetzt.

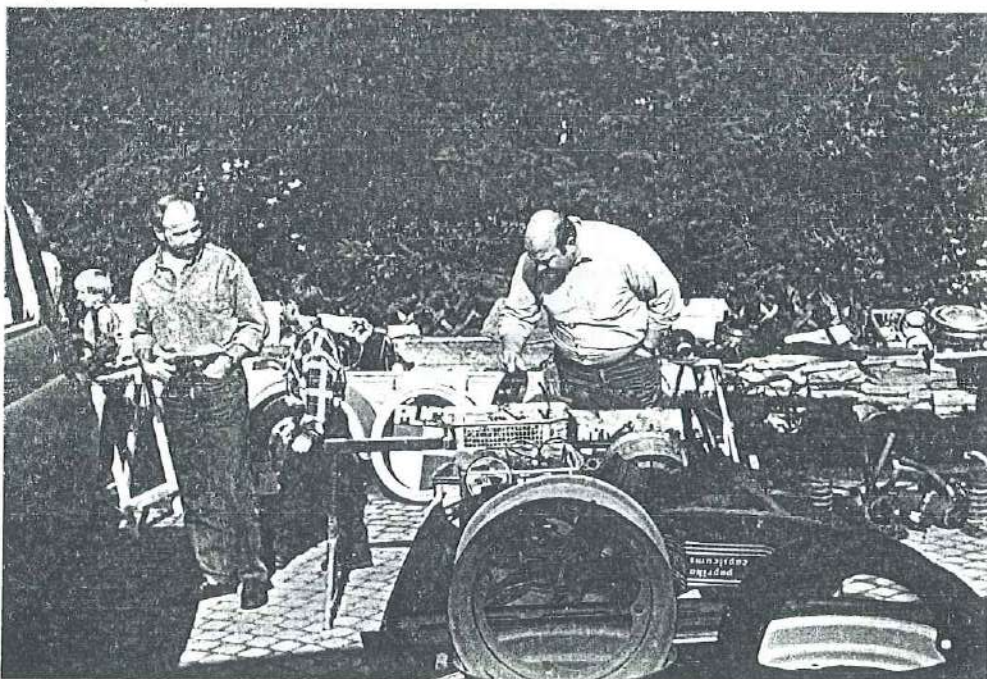
Zu leicht vorgerückter Stunde wurde dann beschlossen, den STEYR-PUCH FREUNDKREIS nicht sang- und klanglos untergehen zu lassen, und ich erklärte mich bereit, darüber nachzudenken und vorläufig die Geschäfte zu führen.

Die Heimfahrt auf der Autobahn (2 Stunden) ging dann etwas zügiger, da ich doch allerhand an den Mann gebracht hatte.

Jetzt muß ich meine Garage schon sehr sorgfältig aufräumen, damit ich nicht etwas verkaufe, was ich im Nachhinein vielleicht selbst noch dringend brauche. Eines habe ich auch in Beilngrieß nicht gefunden, ein Tellerrad für einen 9er Triebeling.

Hat jemand eins?

Peter Brysch



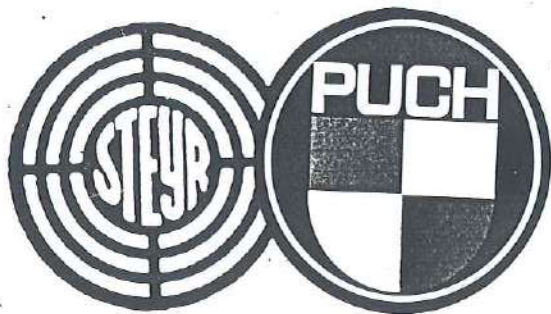
LIEDL KG

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 · Gelände-
sportmaschinen · Kundendienst · Erzeugung und Fertigung von Sport- und Rennauspuffen für
Autos und Motorräder, sowie Serienauspuffe für sämtl. Motorräder · Motoren und Leistungsprüf-
stände



8401 PENTLING-GRASSLFING

Dorfstraße 2

Telefon 094 05/2274

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.

