

# Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Albert Girstl gewinnt auf Steyr Puch 650 TR  
die int. Historische Tourenwagenmeisterschaft (Shell Pokal) Div. I  
nach 1987 auch 1989



Ausgabe Nr. 4

## Inhaltsverzeichnis

- Bericht zur Lage des Steyr-Fuch Freundeskreises
- Steyr-Fuch Treffen 90
- Aftermarket. Nachfertigungsaktionen rund um den Fuch.
- TR Test von einst
- MARKT Korrespondenz
- Nochmals: Der Neckar-Fuch
- "Wohl dem, der einen Steyr-Fuch besitzt". Von Dr. Holger Zeidler
- Literatur von Verwüster
- Rallye Splitter aus "Steyr Aktuell" der Steyr-Fuch Hauszeitung
- "Laß ihm doch sein Hobby" von Gitti Grohs
- "Extra Touren" aus Auto, Motor und Sport 4/89
- "Wahnsinn" vom Fuch-Rudi aus Freising.
- Giftzwerg aus Österreich
- Bericht vom 7. Steyr-Fuch Treffen am Salzburgring 16.-18.6.89
- Der Engländer. Das Englandauto von Thomas Geisbüsch.
- Graue Panther? Von wegen! Der Shell Pokal 1989 ging (nun schon zum drittenmal) an einen Steyr-Fuch.

In letzter Sekunde:

Es hat Vor- aber auch Nachteile, mit so einer Zeitung wie dieser bis zum letztmöglichen Termin zu warten. Ihr werdet alle auf den folgenden Seiten lesen, daß es 1990 kein Steyr-Fuch Treffen geben wird.

Gerüchteweise habe ich soeben erfahren, daß man 1991 in Graz wieder etwas Großes aufziehen möchte.

Andreas Müller-Hausser wird sich intensiv um den Jan-Wellem Pokal 1991 kümmern und diese Jahr 1990 hat Thomas Geisbüsch angekündigt, daß eine lockere Zusammenkunft beim Jan-Wellem 1990 von ihm vorbereitet werden könnte. Terminlich komme ich da allerdings nicht mehr hin. Die Thondorf 4 muß jetzt raus. Für 1990 (Jan-Wellem Pokal) muß ich also auf die einschlägigen Zeitschriften (MARKT etc.) verweisen. Wir geben dort Laut, wenn was geht.

Thomas Geisbüsch  
1989



## Bericht zur Lage

Ich hoffe, liebe Steyr-Fuch Freunde, daß ihr recht zahlreich der Empfehlung im letzten Heft gefolgt seid, und Euch dem wirklich rührigen Steyr-Fuch Club Salzburg angeschlossen habt. Wenn es den Steyr-Fuch Freundeskreis Deutschland dennoch gibt, hat das nichts mit Konkurrenz zu tun, sondern es kommt damit das Bedürfnis zum Ausdruck, daß es auch eine Plattform für Ereignisse und Entwicklungen in Deutschland geben soll. Es bleibt also dabei, der Steyr-Fuch Freundeskreis bleibt weiterhin existent und zwar in der Form wie bisher, kein Club sondern ein loser Zusammenschluß ohne Gebühren und ohne Statuten. Wenn es in diesem Jahr kein großes Treffen gibt, so liegt das in zweifacher Hinsicht an der Entwicklung im Osten. Zum einen bekommen die Trabis "unseren" Sonderlauf beim Jan-Wellem Pokal, zum anderen schnüren mich als Hofer die Trabis auf unseren Lebensadern, sprich der A9 und der A722 so ein, daß es mir von Hof aus unmöglich ist, ein Treffen irgendwo zu organisieren.

Ich habe aber das Versprechen von Andreas Müller-Hausser, daß wir im kommenden Jahr am Nürburgring unsere Chance kriegen werden.

Bleibt für mich die Aufgabe, die Thondorf zu erstellen, was ich für 89 hiermit getan habe. Es hat deshalb diesmal so lange gedauert, weil ich noch bis zur letzten Minute die Hoffnung hatte, wir könnten am Nürburgring starten.

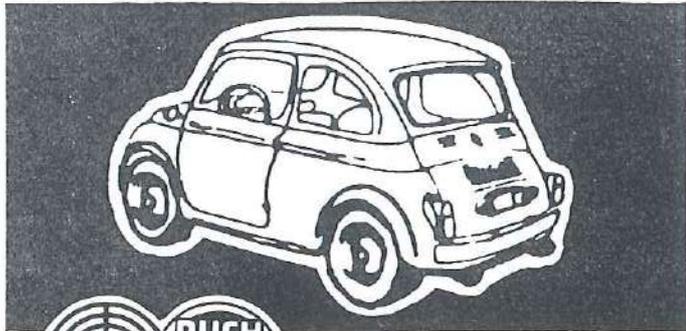
Ich wünsche allen viel Spaß beim Lesen, und wer Kritik hat oder was Besseres weiß, der ist gerne eingeladen, bei der nächsten Thondorf mitzumachen.

Sollten sich dennoch Veranstaltungen ergeben, wie z.B. eine Ausfahrt oder gar wieder ein Markt, so werde ich schon noch das Geld für eine Postkarte auftreiben.

Dank der Sponsorschaft von Albert Girstl konnte ich wieder ein sauber gedrucktes Titelblatt bekommen, dank eines Kopierers im Geschäft eines Freundes konnte der Preis der Thondorf gehalten werden. Viel Spaß.

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

# 1. STEYR - PUCH TREFFEN '83

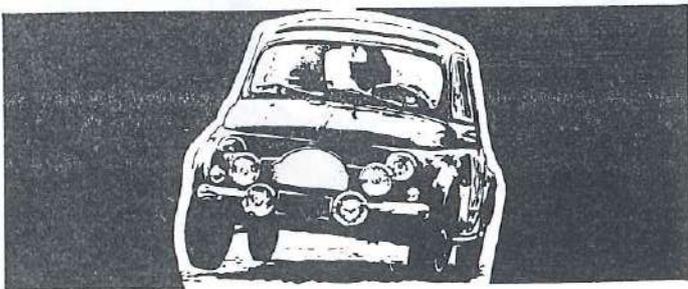


HOHE MARK

# 2. STEYR - PUCH TREFFEN 1984

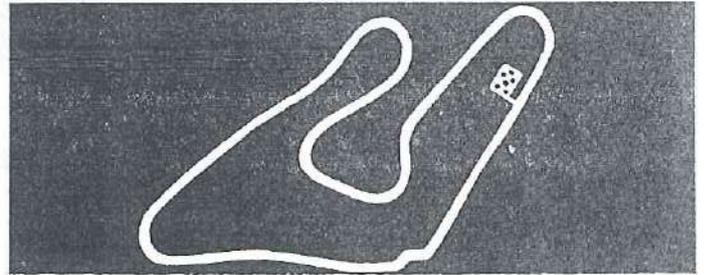


# 3. STEYR - PUCH TREFFEN 1985



SALZBURG

# 4. STEYR - PUCH TREFFEN 1986



Österreichring @



STERNFAHRT 30 JAHRE STEYR PUCH



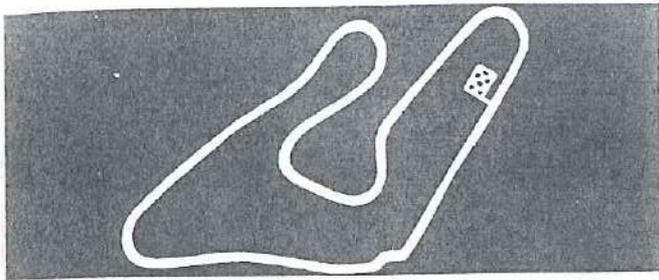
5. INTERNATIONALES

# STEYR-PUCH-TREFFEN

GRAZ-THONDORF

18.-21. JUNI 1987

## 6. STEYR - PUCH TREFFEN 1988



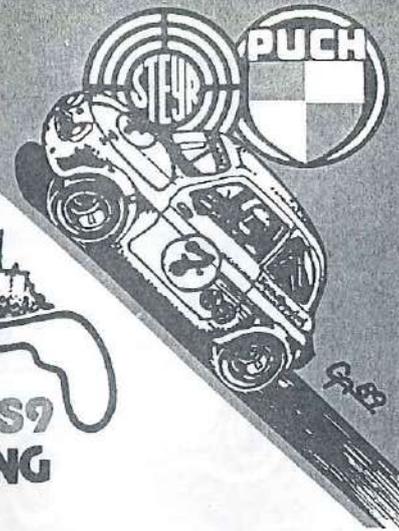
Österreichring @



## 7 STEYR PUCH TREFFEN



16-18 JUNI 1989  
SALZBURGRING



# TREFFEN 90

Jetzt ist es raus. Die Trabis sind schneller als wir.  
Am 9. Februar fiel die Entscheidung. Den Sonderlauf beim  
Jan Wellem Pokal 1990 bekommen nicht die Steyr-Puch sondern  
dort treten dann die Zwickauer Zweitakter an.

Nachdem auch in Österreich dieses Jahr niemand Kapazitäten  
frei hat, ein großes Markentreffen zu organisieren, fällt  
dieser Spaß heuer aus. Der Obmann der kleinen Klasse im  
Shell-Pokal, Andreas Müller-Hausser, München hat jedoch  
den Rennleiter Gerd Holtkamp bereits für 1991 becirct, so  
daß das nächste große Treffen eben erst 1991 ist. Somit  
haben noch viele Leute Gelegenheit, ihr Auto fertig zu  
kriegen, und wer dennoch schnelle Puchs sehen will, für  
den habe ich anschließend schnell mal die vorgesehenen  
Veranstaltungen des Shell Pokals auf die folgende Seite  
kopiert. Man wird sich also sicher bei der einen oder  
anderen Veranstaltung sehen. Meistens sowieso im Fahrer-  
lager.

Anlage zur Ausschreibung 1990 (-- Nennungsschluß Mittwoch, 28. Feb. 90 --)

## RENNTERMINNE 1990

- 1.) 24./25. März            "100 Meilen von Hockenheim"  
(Großer Kurs)
- 2.) 28./29. April           Stefan-Bellof-Gedächtnis-Rennen ZOLDER
- 3.) 19./20. Mai             Spa / Belgien  
(Auslandsstartgenehmigung durch ONS beantragen!)
- 4.) 9./10. Juni              Jan Wellem Nürburgring
- 5.) 25./26. August         Salzburgring
- 6.) 29./30. September    Hockenheim
- 7.) 20./21. Oktober       Saisonfinale NR

Stand: 8. Februar 1990

Noch in Verhandlung: Brünn/ Budapest/ Most/ Zandvoort/ Wunstorf/  
Siegerland/ Colmar Berg/ Eifel-Klassik/  
- insgesamt maximal 8 Rennen geplant -  
(entweder 7 Rennen ./1, oder 8 ./2 Streichresultate)

Alle eingeladenen Fahrer erhalten direkt vom Veranstalter die Nennungsunterlagen zugesandt.

Die ausgefüllte Nennung incl. jeweiligem Nenngeld ist von jedem Fahrer direkt zum jeweiligen Veranstalter (unter Beachtung der Nennfrist) zu schicken.

## Aftermarket

Aftermarket ist die recht treffende Bezeichnung im Amerikanischen für NLA Artikel in der Oldtimerszene. No Longer Available, nicht mehr lieferbar sind für den Steyr-Puch ja leider die meisten Teile. So bin ich froh, auf den folgenden Seiten einige Adressen anbieten zu können, wo "noch was geht".

### --- Koni Stoßdämpfer

Ende März werden 100 Garnituren verstellbare Konis ausgeliefert. Diese Aktion geht von einem Wiener Zubehörhändler aus. Ab 10 Garnituren gibt es Sonderrabatte, bei größeren Mengen fällt der Preis noch weiter. (Grundpreis für die Garnitur = 4 Stück etwa ÖS 3.700,--)

Falls Ihr Interesse habt, gebt mit dieses bitte umgehend bekannt - für eine Sammelbestellung!

### --- Tuning - Teile für 650 TR

Clubmitglied Pachtau aus der Steiermark fertigt jede Menge wichtige Teile nach. Da gibt es Nockenwellen und Gangräder in allen Varianten, Saugrohre für den Doppelvergaser, Zylinderköpfe, Stabilisatoren etc. etc.

Telefon: 03862/ 23 70 93 oder 26 3 88

### --- Reifen in 12"

Ich habe in Wels einen Reifenhändler mit Superpreisen!

z.B.: Michelin 145/70 - 12 bzw. 155/70 - 12 zu ÖS 650,--

Dunlop der gleichen Dimension zu ÖS 550,--

Runderneuerte 145/70 - 12 zu ÖS 320,--

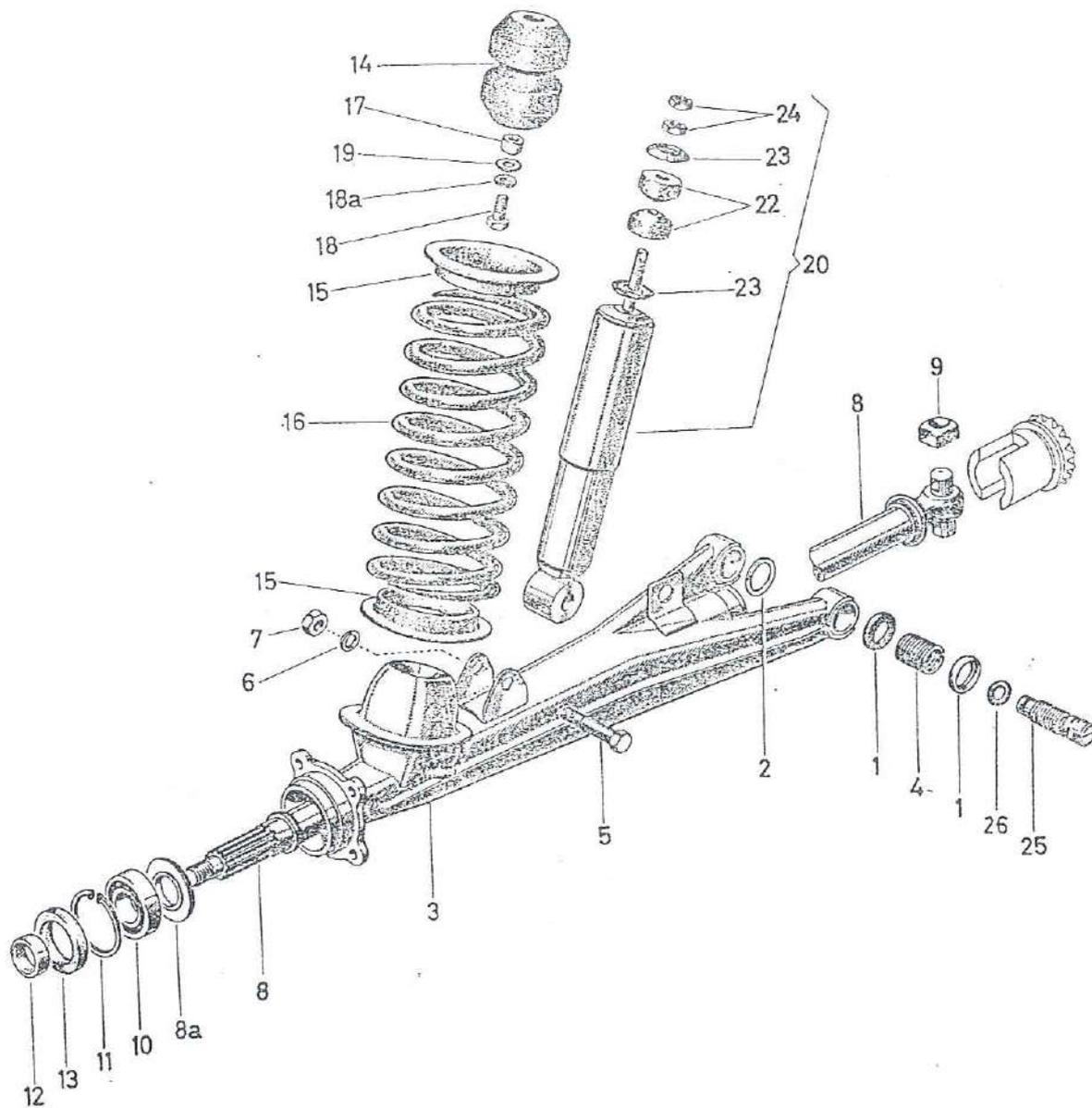
Weitere Preise auf Anfrage.



**STEYR PUCH CLUB  
SALZBURG**

A-5016 Salzburg, Postfach 313

# DÄMPFER



KONI gelb für vorne und hinten besorgt Michel Heydner.  
 Der Preis soll um 700,- DM liegen. Kontaktaufnahme bitte  
 selbst besorgen, das Kontingent soll limitiert sein.  
 Michel's Adresse: Michael Heydner

Neumarkter Str. 28  
 8503 Altdorf

T. 09187 / 5876

Keine Nachfertigung im engeren Sinne, jedoch eine unbedingt notwendige "Neuschöpfung" für schnelle Fuchs oder auch nur für "breite" Fünfhunderter gibt es von der Firma Mann.

**ALFONS MANN**

Inh. Erika Mann

**Mechanische Werkstatt  
Spezialbetrieb für Felgen**

Sellerbeckstraße 55  
4330 Mülheim (Ruhr)-Dümpten  
Telefon (02 08) 7 31 81

Bei Anlieferung einer Originalfelge verbreitert man diese in Mülheim auf jedes Maß bis knapp unter 5 Zoll.

Es wird dazu die alte Felge geteilt und mit dem entsprechenden Rohling verschweißt. Prüfung auf Rundlauf und Seitenschlag ist möglich, muß jedoch extra geordert werden.

Als ich letztes Jahr in Mülheim war, lag ein ganzer Berg neuer 12 Zoll Felgenrohlinge, also ohne Mittelteil (Stern) in der Werkstatt. Es empfiehlt sich also vor Bestellung mal kurz dort anzurufen, ob was geht und was geht. Vielleicht sind ja sogar noch breitere Schlappen möglich, nur hat mich das für den Straßenbetrieb nicht interessiert und die Leute vom Shell-Fokal müssen ja nun auch mit moderaten Felgenbreiten auskommen.

Übrigens, die Qualität der Schweißung ist so sauber, daß Schlauchlose ohne weiteres möglich waren.

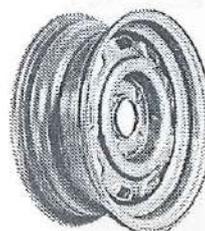
Prädikat: Sehr empfehlenswert. Ach ja - Preise ab 80,-DM

**ALFONS MANN**

Inh. Erika Mann

**Mechanische Werkstatt  
Spezialbetrieb für Felgen**

Sellerbeckstraße 55  
4330 Mülheim (Ruhr)-Dümpten  
Telefon (02 08) 7 31 81



*V. Byrd*

Sehr reger bei den Nachfertigungsaktionen sind unsere  
Österreichischen Freunde.  
So können laut Clubnachrichten 5/89 und 6/89 folgende  
Notwendigkeiten direkt beim

STEYR-PUCH CLUB SALZBURG  
A-5016 Salzburg  
Postfach 313

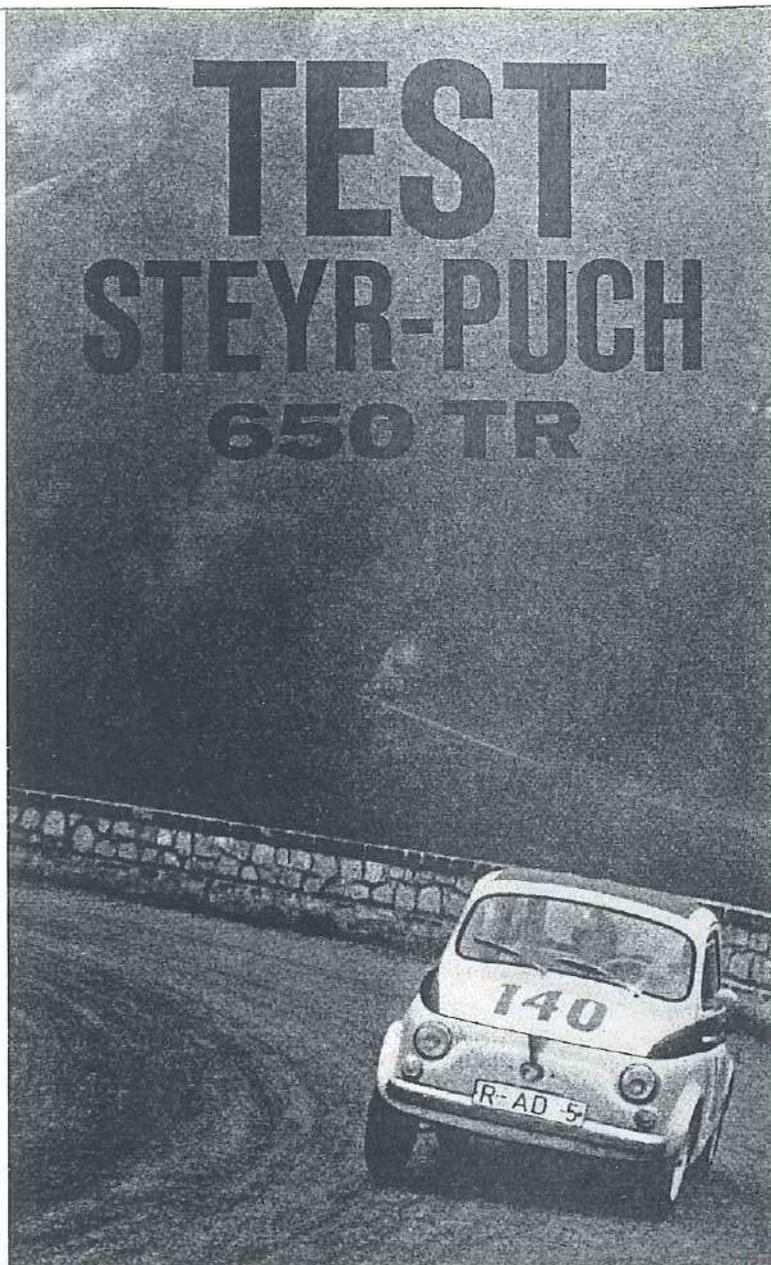
bestellt werden:

- ▷ Folien für den alten TR Drehzahlmesser  
Der Preis soll nach ersten Angaben  
bei ca. ÖS 60,- liegen.
- ▷ Komplette Drehzahlmesser 650 TR bis 8000 U/min, neu bei  
VDO aufgebaut, altes oder neues Zifferblatt  
Preis (wieder ca.) ÖS 1200,-
- ▷ Zifferblatt für TR Tacho 160 km/h ÖS 100,-
- ▷ Typenschild Metall 650 TR ÖS 100,-
- ▷ Tachometer 140 km/h ,beige, neu !! für 700 C oder 500 S  
Preis ÖS 1200,-
- ▷ Folien für diesen Tacho 140 km/h ÖS 60,-
- ▷ Aufkleber mit altem Steyr-Puch Zeichen klein ÖS 7,-  
groß ÖS 10,-



Anfragen oder Bestellungen am besten direkt an die oben  
erwähnte Clubadresse oder an Horst Morocutti in Wels  
Anzengruberstr. 5  
A-4600 Wels

# TEST STEYR-PUCH 650 TR



spiegel links. Die Motoren der Export-Ausführungen bieten einige Vorteile: der 500 D hat 18,9 PS statt 16 PS, der 650 T hat 22,8 PS statt 19,8 PS. Der 650 TR wird in Österreich wie im Export nur mit 27 PS geliefert.

Der Steyr-Puch 500 D kostet 3875.— DM, der Steyr-Puch 650 T 3980.— DM. Zum Vergleich: der Fiat 500 kostet 3190.— DM. 700.— und 800.— DM Mehrpreis für den Steyr-Puch setzen Liebhaberei voraus, zumal der Fiat serienmäßig ein Klappdach hat. Um den Preis für den 650 TR zu akzeptieren, muß man sportlicher Liebhaber sein: er kostet immerhin 4820.— DM. Jedoch: sportlich Interessierte bekommen kein konkurrenzfähiges Auto billiger.

## Innenraum, Sitze, Verarbeitung

Wohnlicher Gesamteindruck durch helle Kunstlederbezüge und gemusterte Stoffsitze. Abwaschbarer Kunstlederdachhimmel. Besonders die Dachpartie ist sauberer und sympathischer verarbeitet als von Fiat bei den kleinen Modellen gewohnt. An unserem Testwagen vibrierte die Fahrertür im oberen Teil bei hohen Drehzahlen bängstend stark. Sie sprang zwar nie auf, aber daran wird unter anderem deutlich, daß die Fiatkarosserie nicht für die hohe Leistung des Steyr-Puch-Motors gebaut ist.

An die Sitzposition auf den stark nach hinten geneigten Sitzflächen muß man sich erst gewöhnen. Man fährt aber ermüdungsfrei über weite Strecken. Trotz hoher Aufpolsterung geben die Sitze guten seitlichen Halt, ebenso die schalenartig geformten Lehnen. Rücksitzbank ebenfalls gut gepolstert, Lehne aber nicht klappbar wie beim Fiat 500. Durch hohe Sitze (ca. 30 cm über dem Wagenboden) wird Raum in der Länge gespart. Vier Personen sitzen trotzdem sehr beengt, aber es geht und ist erlaubt.

## Krach

Wer einen Steyr-Puch fährt, ist für Krach oder er muß sich daran gewöhnen. Besonders im 650 TR. Die Motorgeräusche klingen zwar sportlich und sympathisch, aber besonders auf langen Strecken können sie zur Qual werden. Besonders für Beifahrer. Dämpfungsmaßnahmen wie Schaumgummi in den Dachholmen, Filzmatten unter dem Rücksitz und an der Motorraumwand sowie Einlagen unter den hinteren Seitenbezügen bringen beim 500 und 650 T leichte Verbesserungen. Beim 650 TR ist wohl alle Mühe vergebens. Das Werk selbst beschränkt sich auf das Notwendigste, weil der Erfolg erfahrungsgemäß in ungünstigem Verhältnis zum Aufwand steht. Kein Langstreckenauto, so gut es auch läuft.

## Fahren macht Spaß

Im Gegensatz zur Karosserie sind selbst beim 650 TR Fahrwerk, Lenkung und Bremsen hundertprozent-

**A**utomobile der alten Marken Austro-Daimler, Puch und Steyr hatten schon immer einen sehr guten Ruf. Nach dem zweiten Weltkrieg fehlten der Steyr-Daimler-Puch AG die Mittel, um eine selbständige Autoproduktion und die nötige Organisation außerhalb Österreichs aufzubauen. Ein Vertrag mit Fiat, der den Alleinvertrieb von Fiat-Wagen in Österreich sicherte, brachte neben dem Verkauf importierter Fiats eine Lizenzproduktion in Gang, verbot aber prinzipiell den Export von Steyr-Fiat und Steyr-Puch-Typen und damit den Automobilbau in größerem Stil. Das Hauptgewicht der Produktion liegt heute u. a. auf dem Traktor-, Lastwagen-, Wälzlager-, Fahrrad- und Mopedbau.

Von 1953—1958 wurde der Steyr 2000/2300 gebaut, Steyr-Motoren (eigener Konstruktion, viel stärker als die Fiats) im Fiat 1400/1900. 1959 kam der „Steyr-Puch 500, Mod. Fiat“, der vom Fiat 500 nur die Grundkarosserie und die Vorderradführung erhielt. Inzwischen gibt es den kleinen Steyr-Puch in drei Versionen: 500 D mit 18,9 PS, 650 T mit 22,8 PS, 650 TR mit 27 PS; dazu kommt noch der Kombi 700 C mit der 650 T-Maschine. Der 650 TR ist ein interessantes Miniauto für sportliche Fahrer und Wettbewerbs-sportfahrer, denn er hat serienmäßig in der Kategorie der „Serien-Touren-Wagen“ gute Chancen. Mit relativ geringen Mitteln — allerdings viel Eigenarbeit — kann man den 650 TR auf 40 PS und darüber bringen, so daß er in der Klasse der „verbesserten Serien-Touren-Wagen“ bei Rallyes und Bergrennen konkurrenzfähig wird, wie die Erfolge und die Bergmeisterschaft 1963 und 1964 von Heinz Liedl auf Steyr-Puch 500 und 650 TR beweisen. Wir prüften den 650 TR, dem besondere Interessen und Fragen gelten.

## Drei Typen

Ausstattung und Aufmachung sind (im Export) bei allen drei Versionen gleich. Im Export serienmäßig: Radzierkappen, asymmetrische Scheinwerfer, die Blinkleuchten vorn und hinten statt seitlich, Zündschloß mit Lenkschloß kombiniert, Luftschacht im Motorraum mit Moltopfen ausgestattet, Bodenbeläge Original Fiat, dadurch Abdeckung des Mittel隧nells am Motorraumdeckel, Konsole passend für deutsche Nummernschilder, Sonnenblenden, Gummibeläge auf Kuppelungs- und Bremspedal, Außen-

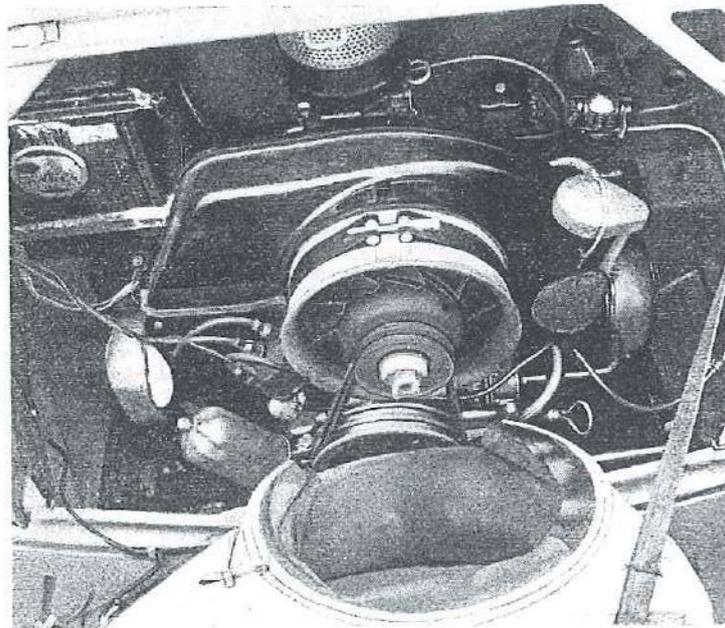
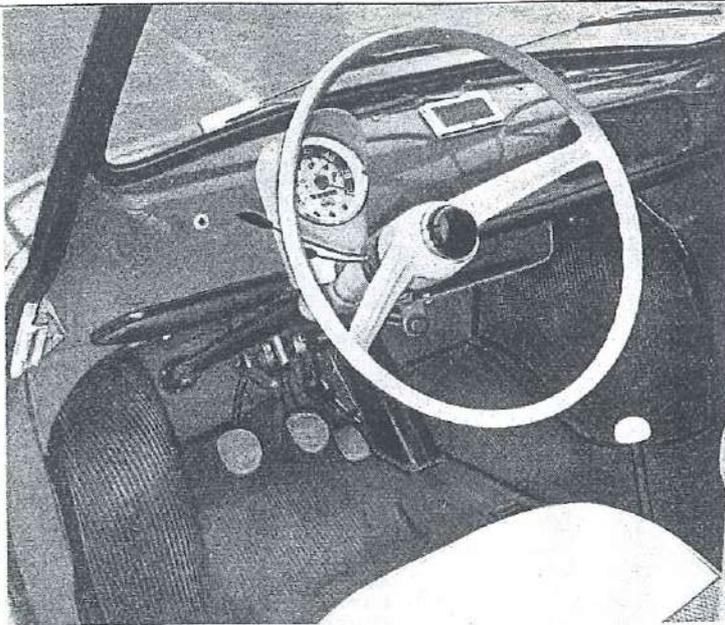
tig auf die Motorleistung abgestimmt: das heißt: man fährt schnell und sicher, denn die Fahreigenschaften sind problemlos. Die Fiat-Lenkung führt bekannterweise ruhig und exakt. Auch in viel zu schnell gefahrenen Kurven kann man leicht korrigieren oder abfangen. Der Steyr-Puch hat im Gegensatz zum Fiat 500 hinten leider Pendelachsen, nicht Schräglenker. Beim 650 TR ist jedoch die positive Auswirkung der tiefergesetzten Hinterradführung zu spüren: er liegt besser als der Fiat, der niedrige Boxermotor, die straffe Hinterradführung und die leicht negativ eingestellten Hinterräder beugen der Übersteuereignung vor. Das Heck quetscht in schnellen Kurven höchstens einige Zentimeter zur Seite. Die Federwege sind kurz, die Abstimmung ist aber gut. Kurze Stöße werden einwandfrei geschluckt, der Gesamtcharakter ist nicht hart. An unseren Testwagen wurden jedoch nach mehrstündiger Schnellfahrt auf zum Teil schlechten Landstraßen die serienmäßigen Dämpfer etwas weich. Sie erholten sich zwar wieder, doch der sportlich interessierte Fahrer wird sich besser gleich hochwertigere Stoßdämpfer einbauen lassen. Schnell aufeinanderfolgende Bodenwellen können den 650 TR zum Springen und Bocken bringen. Das kann man von so viel Motor in so wenig Auto nicht anders erwarten. Die Bremsen sind gut und standfest, auch bei harter Belastung im Gebirge.

### Motor

Der Boxermotor des 650 TR mit 27 PS aus 660 ccm ist äußerst kraft- und temperamentvoll. Er ist ein Wunder an Robustheit und Drehzahlfestigkeit. Er wirkt bei Bummelfahrt wie ein viel größerer Motor und setzt sich mit großer Schwungmasse durch. Am Berg ist er erstaunlich tüchtig. Ein richtiges Gebirgstriebwerk, das vielen größeren Autos das Leben sauer machen kann. Der Motor erreicht seine Katalogleistung von 27 PS bei 5500 U/min; das Werk bezeichnet diese Serienausführung als Drosselmotor. Wenn man sich im Verkehr durchsetzen will, z. B. bei Überholvorgängen, so kann man unbesorgt um die Motorlebensdauer auch bis 7000 U/min gehen, die Ventile arbeiten auch bei noch höheren Drehzahlen flatterfrei — enorm bei einem Stoßstangenmotor. Im Gegensatz zum Fiat 500-Motor ist der Steyr-Motor (auch der 500 und 650 T) völlig vollgasfest. Man kann ihn Hunderte von Kilometern mit Vollgas jagen, ohne um das Triebwerk fürchten zu müssen. Daraus ergeben sich sehr hohe Durchschnitte sowohl auf der Autobahn als auch auf Landstraßen.

### Verbrauch

Der 650 TR wurde von uns immer scharf gefahren. Trotzdem blieb der Verbrauch für Fernstrecken er-



Betriebskosten			
	500 D	650 T	650 TR
Preis ab Freilassing	3875.—	3980.—	4820.—
Jahressteuer	72.—	100.80	100.80
Jahresprämie Haftpflicht (250 000)	185.—	225.—	270.—
Sonstiges	120.—	120.—	120.—
Feste Jahreskosten ca.	377.—	446.—	491.—
Laufende Kosten pro 100 km	9.—	9.50	9.80
Monatliche Gesamtkosten bei 15 000 Jahres-km ohne Wertverlust	145.—	155.—	165.—

staunlich gering: ca. 7 Liter Super auf gemischter Strecke Landstraße/Autobahn. Im Stadtverkehr werden ca. 9,5 Liter verbraucht. Durch genaue Vergasereinstellung und vor allem durch einen ruhigeren Gasfuß kann man aber im Stadtverkehr mindestens 1 Liter einsparen — wenn man mag.

### Wartung

Jeder, der einen Steyr-Puch-Wagen kauft, muß mit dem Werkstattproblem rechnen. Vertragswerk-

stätten sind in der Bundesrepublik selten, nur ca. 60 insgesamt. Freundliche Fiat-Werkstätten betreuen den Puch mit. Bei Blechschäden und kleineren Reparaturen ist das ohne Komplikationen möglich. Die Fiat-Händler können Ersatzteile beim Steyr-Auslieferungslager Freilassing bestellen, aber größere Reparaturen können durch Arbeitszeit teuer werden, wenn sich der Fiat-Mann erst in den Steyr-Puch-Motor einarbeiten muß. Die regelmäßige Pflege und Schmierung kann man Tankstellen überlassen. Darüber hinaus genügt

durchschnittlich eine Generaldurchsicht und -einstellung im Jahr. Die fiatüblichen Schmier- und Wartungsmaßnahmen sind in der ausführlichen Betriebsanleitung beschrieben. Steyr-Puch gibt sehr spezielle Ölempfehlungen für den Motor, die man beachten sollte, da der Motor meist hoch belastet wird. Der Betriebsanleitung liegt eine Liste von Ölen und Fetten der einander entsprechenden Sorten der verschiedenen Mineralölmarken bei. Wichtig für Fahrbetrieb und Motorlebensdauer: Ventile nicht zu knapp einstellen, eher weiter, auch wenn sie dadurch ziemlich laut zu hören sind. Man darf nicht mehr als die vorgeschriebene Ölmenge in den Motor füllen. Es wird manchmal gesündigt, weil die Ölmenge von 1,75 Litern schlecht abzuschätzen ist. Beim Nachfüllen achtgeben. Bei zu großer Ölmenge wird das Öl zu Schaum geschlagen, und der notwendige Öldruck kann im Motor nicht aufgebaut werden. Man merkt den Fehler an der häufig aufleuchtenden Öldruckkontrolllampe.

### Leistungssteigerung

Leistungssteigernde Maßnahmen sind vom Werk bereits bei der Entwicklung und Fertigung des Motors eingeplant worden (deswegen wird der 650 TR so bezeichnet als Drosselmotor bezeichnet). Die Ventilschäfte sind verchromt, ebenso die Nockenlaufbahnen. Die Schwinghebel, über welche die Stoßstangen und Kipphebel betätigt werden, haben Widia-Auflage. Spezialventilsitzringe und widerstandsfähige Dreistofflager für die Kurbelwelle sind selbstverständlich. Die Leistungssteigerungsmöglichkeiten für 500 D und 650 T sind sportlich und vom Preis her nicht interessant: man muß mit mindestens 1600.— DM rechnen. Der Preis für den Umbau des 650 TR läßt sich kaum in Zahlen festlegen, denn es ist viel Eigenarbeit nötig. Außerdem gibt es verschiedene Stufen der PS-Steigerung. Anmerkung für Interessenten: Steyr-Puch-Vertragshändler Liedl, als Sportfahrer weit bekannt, in Graßlbing bei Regensburg, nimmt sich der Leistungssteigerung besonders liebevoll und sachverständig an — bei wirklich preiswerter Berechnung. Der Sport ist sein Hobby.

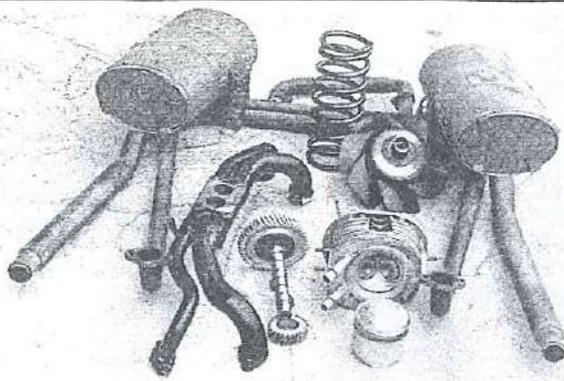
### Die Maßnahmen

kann man in drei Hauptgruppen zusammenfassen: Änderungen

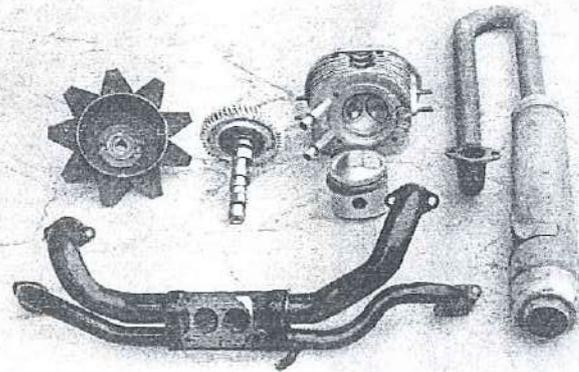
- am Motor,
- am Vergaser,
- an der Auspuffanlage.

### Motor

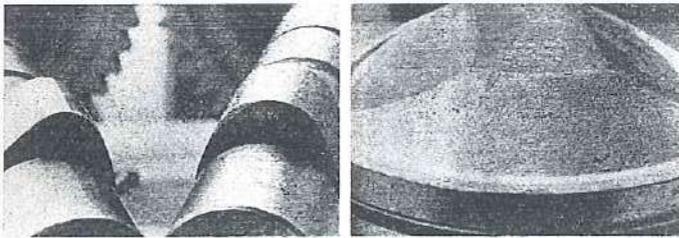
Die Ein- und Auslaßkanäle der Zylinderköpfe müssen dem Ansaugrohrdurchmesser beziehungsweise dem Auspuffkrümmer-Durchmesser angepaßt, also erweitert werden. Außerdem müssen die Zylinderköpfe feiner ausgearbeitet und poliert werden, auch der serien-



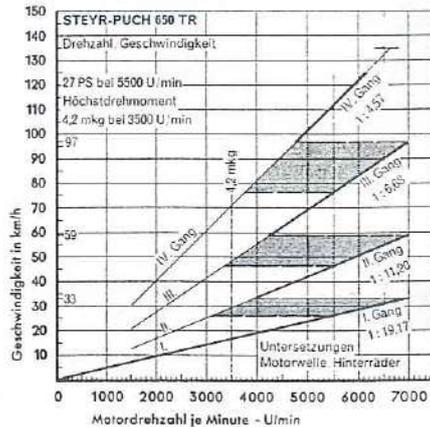
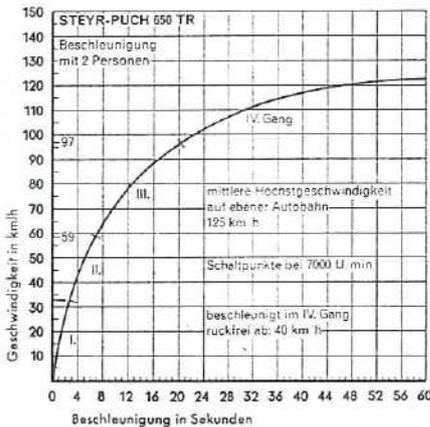
Einige wichtige Umbauteile für die Teilnahme an Rallyes: Ansaugrohr mit vergrößertem Durchmesser (35 mm) zur besseren Füllung der Zylinder, wobei gleichzeitig die serienmäßigen Lufttrichter von 22 mm  $\phi$  auf 27 mm  $\phi$  geändert werden müssen. Für Rallyes wird in der Regel die serienmäßige Nockenwelle P 82 verwendet, mit der man 36 bis 38 PS erreichen kann. Die „Monte-Carlo“-Auspuffanlage soll allein etwa 3 bis 4 PS bringen. Durch kürzere Federn (erhältlich bei Liedl) kann man das Fahrgestell tieferlegen. Im Vordergrund sieht man die halbkugelige Form des Verbrennungsraums und einen Sportkolben mit gewölbtem Kolbenboden.



Bei Bergrennen kommt es auf viel Leistung und gute Fahreigenschaften an. Das Kühlgebläse hat praktisch nur noch Stummelflügel, manche schleifen auch diese noch schmal. Die erheblich verringerte Kühlleistung kann der Motor verkraften, denn bei den kurzen Bergrennen braucht man dem Kühlproblem keine so große Beachtung zu schenken. Man kann sogar den Ölkühler abnehmen und durch eine vorgearbeitete Platte die Öffnung verschließen; dafür wird oft eine verstärkte Ölpumpe eingebaut. Durch die Nockenwelle P 92 erreicht man noch bessere Füllung und eine Leistung von ca. 42 PS und darüber; der Motor zieht allerdings erst ab 4000 U/min. Dazu muß unbedingt die Burgess-Auspuffanlage eingebaut werden. Vorn ein Kolben mit dachförmigem Boden. Durch Abfräsen der Zylinder wird Verdichtung auf 10,5 erhöht.



Links die beiden Nockenwellen, mit denen der Steyr Puch ausgerüstet werden kann. Links die Seriennockenwelle P 82, rechts P 92, die für bessere Füllung der Zylinder sorgt. Die Nockensteigungen sind steiler, der Nockenscheitel ist breiter, und damit sind auch die Öffnungszeiten länger. Rechts der dachförmige Kolben in Nahaufnahme. Da der Kolben sehr weit in den Verbrennungsraum ragt, mußten in die Seitenflächen Taschen eingegossen werden, um den Ventilen den Spielraum zu erhalten.



Sportliches Fahren erfordert viel Schalten. Im 1. bis 3. Gang kann man ohne nachteilige Folgen für den Motor bis auf 7000 U/min hochdrehen (Vorsicht beim Zurückschalten). Unser Geschwindigkeits-/Drehzahl-Diagramm hat das Seriengerie zur Grundlage. Beim Rallye- und besonders beim Berggetriebe sind der 3. und 4. Gang knapper untersetzt, s. technische Daten. Weitere Variationsmöglichkeiten durch Änderung der Antriebsuntersetzung.

mäßig stufenförmige Übergang zu den Ventilsitzen wird abgerundet. Dabei kann man soweit gehen, auch die Ventilsitze zu vergrößern, damit größere Ein- und Auslaßventile verwendet werden können. Die Teile des Ventiltriebs wie Winkelhebel, Stoßstangen, Kipphebel sowie die Ventile können leichter gemacht werden.

Das geschieht durch Aufbohren und Abschleifen der für die Festigkeit nicht maßgebenden Stellen. Aus den hohen Drehzahlen ergibt sich auch eine starke Belastung der Ventildfedern. Deshalb werden für Rallyezwecke oft Spezialventildfedern (55 oder 60 kg) und für Bergrennen Ventildoppelfedern verwendet. Für Bergrennen empfiehlt es sich auch, die Pleuelstangen zu polieren und Ventildeckellüftungen einzubauen.

Die Leistungssteigerung kann sich verbilligen, wenn man Austauschteile verwendet, z. B. Kühlgebläse oder Austauschzylinder mit 80,5 und 81 mm  $\phi$ . Für Überwachungsinstrumente sollte man etwas Geld ausgeben. Trotz der Drehzahlfestigkeit des Steyr-Puch-Motors ist ein Drehzahlmesser empfehlenswert. Wichtig ist auch ein Ölmanometer; der Geber wird an der Filterglocke angebracht. Für den 650 TR stehen zwei Nockenwellen zur Wahl. Die Nockenwelle P 82 ist serienmäßig eingebaut und wird auch für Rallyezwecke beibehalten. Die Nockenwelle P 92 hat längere Steuerzeiten. Allerdings ist mit ihr der Durchzug in unteren Drehzahlbereichen schlecht, der Motor zieht erst ab ca. 4000 U/min rund durch. Mit dieser Nockenwelle können 42 und mehr PS schon bei ca. 6000 U/min erzielt werden, aber der Wagen ist damit für den Alltag nur noch bedingt brauchbar. Eine weitere Maßnahme ist die Verdichtungssteigerung auf ca. 10,5. Dies geschieht durch Abdrehen der Zylinder auf der Zylinderkopfseite um etwa 1 bis 1,2 mm. Danach muß die Dichtungsrille neu in den Zylinder eingedreht werden. Zur Ergänzung der Frisur empfehlenswert: ein widerstandsfähigeres Luftterrad, bei Liedl zu haben.

### Änderungen am Vergaser

Es ist kein zweiter Vergaser nötig wie bei der Leistungssteigerung des VW-Boxermotors. Der Steyr-Puch ist moderner gebaut, die Ansaugführung und Verbrennungsraumform sind viel günstiger. Man behält den serienmäßigen Doppelvergaser bei. Es genügt, die serienmäßigen Lufttrichter von 22 mm  $\phi$  auf 27 mm  $\phi$  zu ändern. Statt der serienmäßigen Hauptdüse wird eine Hauptdüse 130 bis 140 eingebaut und eine Leerlaufdüse 250 bis 270.

### Änderungen an der Auspuffanlage

Die serienmäßige Auspuffanlage wird von den beiden Gußkrümmern am Zylinderkopf abmontiert. Für

	Steyr-Puch 500 D 19,8 PS	Steyr-Puch 650 TR 27 PS	Fiat 500	Fiat 600 E 23 PS	Fiat 850	BMW 700 CS Coupé (kurzes Coupé bis 1964)	NSU-Prinz 4	NSU-Prinz 1000	Kadett 48 PS	VW 1200 34 PS
0-40	5,5	3,6	7,0	6,5	5,0	3,6	5,2	3,7	3,5	5,3
0-60	11,8	7,0	14,9	13,0	9,5	7,0	9,5	7,0	7,0	9,8
0-80	23,0	12,6	30,0	23,0	17,2	12,5	17,0	13,0	12,5	17,0
0-100	über 60	22,7	—	ca. 65	31,0	20,0	35,0	21,5	20,0	32,5
0-120	—	54,0	—	—	—	35,0	—	42,0	41,5	—
Spitze ca. km/h	105	125	95	105	120	135	115	130	130	115
Hubraum ccm	493	658	499,5	767	843	697	596	996	986	1184
Preis ab DM	3875,—	4820,—	3190,—	3980,—	4580,—	5850,—	4586,—	5480,—	5225,—	4980,—

Alle Messungen mit 2 Personen, Tachometer korrigiert. Die Verbindung sämtlicher Meßwerte ergibt die Beschleunigungskurve, aus der man auch die Zwischenwerte ablesen kann. Kleine Differenzen in Beschleunigung und Spitze nicht überschätzen. Einlaufzustand, Belastung und Wetterbedingungen spielen in der Praxis eine große Rolle. Preis: billigste Ausführung am Werk bzw. Importeur.

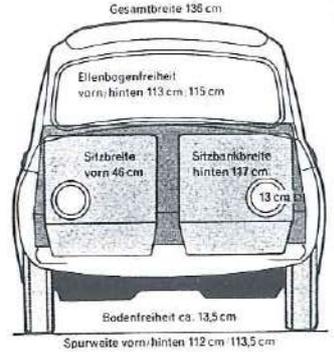
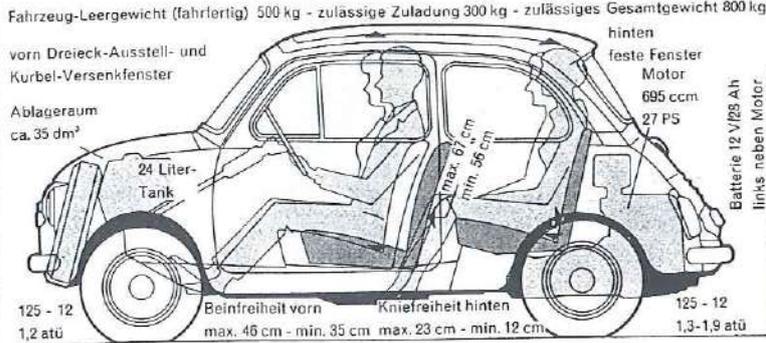
Rallye-Zwecke wird eine Expansionsanlage mit doppeltem Auslaß verwendet, der „Monte-Carlo-Auspuß“, er wird jedoch im Werk nicht hergestellt; (zur Selbstanfertigung kann man die Maße dort erfragen). Die Anlage wird jedoch von einigen österreichischen Firmen angeboten. Für Rennzwecke wird eine getrennte Burgess-Anlage montiert, wobei die jeweilige Rohrlänge 80 bis 90 cm betragen muß. Dazu werden konische Burgess-Dämpfer verwendet. Diese Anlage kann man beim Steyr-Puch-Vertrags-händler wie auch beim Werk (besser bei Steyr-Daimler-Puch/Freilassung) bestellen.

### Getriebestufungen

Vom Werk werden drei verschiedene Getriebe angeboten: Seriengertriebe, Rallyegetriebe, Berggetriebe, Untersetzungen siehe Technische Daten. Das können natürlich nur grobe Einstellungen sein, jede Strecke und jeder Berg erfordern eine Feinabstufung. Es kann sich empfehlen, statt dem 7er-Triebeling im Differential einen 8er oder 9er-Triebeling einzubauen und dadurch die Gesamtuntersetzung zu ändern. Aber auch die Einzeluntersetzungen in den Gängen können den speziellen Anforderungen entsprechend geändert werden.

### Fahrgestell

Für Rallyes wird es nicht immer notwendig sein, am Fahrgestell etwas zu ändern, denn das TR-Fahrwerk ist für hohe Belastungen ausgelegt. Bei Bergrennen ist das anders. Aber in der Regel genügt es, den Schwerpunkt durch verkürzte Schraubenfedern tiefer zu legen. Sowohl bei Bergrennen wie auch bei Rallyes sollte man auf die Hinterräder statt der serienmäßigen Reifen 125—12 das größere Format 135—12 aufziehen. Sportfahrer wählen in der Regel Pirelli-Cinturato, Michelin X-Reifen können in den Kurven zu gefährlich werden; sehr gute Haftreibung, aber bei Überforderung abruptes Losbrechen, beim Steyr-Puch schwer berechenbar. Aber die X werden vereinzelt verwendet, weil sie weniger Verschleiß und ein kleines Plus an Spitze bringen.



Radstand 184 cm - Gesamtlänge 297,5 cm - Gesamthöhe ca. 137 cm - Bodenfreiheit ca. 13,5 cm - Türöffnung hoch/breit 90 cm/91 cm - Sitzfläche zu Dach (unbelastet - Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 96 cm/82 cm - Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 150 cm - Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet - Fußboden) vorn/hinten 30 cm/33 cm

## Technische Daten

### MOTOR

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck	500 D	650 T	650 TR
Zylinderbohrung mm	70	80	80
Kolbenhub mm	64	64	64
Hubraum ccm	493	643	659
Verdichtung	6,8:1	7,2:1	9:1
Leistung PS bei U/min	18,9	22,8	27
Höchstes Drehmoment mkg bei U/min	3,2	4,1	4,2
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl m/sec	10,66	10,24	11,73
bei 100 km/h m/sec	Seriengertriebe 10,45		
Vergaser: Fallstromvergaser	Weber 32 ICS 3	Weber 32 ICS oder T 1	Pallas-Zenith 32 NDIX Doppelvergaser

Kurbelwelle dreifach gelagert  
Ventile: hängend, Kipphebel, Stoßstangen, Schwinghebel  
Kühlung: Luftkühlung durch Gebläse  
Schmierung: Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe (1,75 Liter), Ölkühler, Öldruckkontrollleuchte im Armaturenbrett, Ölfeinfilter  
Luftfilter: Trockenfilter mit Papiereinsatz  
Kraftstoffzufuhr: Membranpumpe, mechanisch angetrieben, Anzeigeluchte im Armaturenbrett  
Tankinhalt: 24 Liter, davon 5 Liter Reserve  
Batterie: 12 V, 32 Ah, Lichtanlaßmaschine: 12 V, 240 Watt

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: trockene Einscheibenkupplung  
Getriebe: Viergang, 2. bis 4. Gang synchronisiert, Schalthebel in Wagenmitte, Antrieb auf die Hinterräder  
Untersetzungen im Getriebe (in Klammern Zähnezahl):

	Seriengetriebe	Rallyegetriebe	Berggetriebe
1. Gang	3,08 (40:13)	3,08	3,08
2. Gang	1,79 (34:19)	1,79	1,79
3. Gang	1,30 (30:23)	1,35 (31:23)	1,48 (31:21)
4. Gang	0,89 (25:28)	0,95 (26:27)	1,12 (28:25)
R.-Gang	3,72	3,72	3,72

Untersetzung Hinterachse: 5,14  
Gesamtuntersetzungen demnach:

	Seriengetriebe	Rallyegetriebe	Berggetriebe
1. Gang	15,82	15,82	15,82
2. Gang	9,20	9,20	9,20
3. Gang	6,71	6,94	7,59
4. Gang	4,59	4,95	5,74
R.-Gang	19,16	19,16	19,16

Ölinhalt im Getriebe: 1,5 Liter

### FAHRWERK

Karosserie: selbsttragend  
Radführung vorn: Einzelradaufhängung durch Querfeder unten und Querlenker oben, Teleskopstoßdämpfer  
Radführung hinten: pendelnde Halbachsen, bestehend aus am Getriebe gelagerten Hohlkörpern, darin die Antriebswellen, Schraubenfedern, darin Gummi-Hohlfedern, Teleskopstoßdämpfer  
Lenkung: Schneckenlenkung mit geteilten Spurstangen  
Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag: 2,8  
Reifen: 125—12, Felgen 3,50—12  
Bremsen: Hydraulische Trommelbremsen, Gesamtbremsfläche 428 cm<sup>2</sup>, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend

### MASSE

Radstand: 1840 mm  
Spurweite vorn/hinten: 1120/1135 mm  
Gesamtlänge/-breite/-höhe: 2965/1360/1370 mm  
Wendekreisdurchmesser: ca. 8,5 m  
Innenraummaße: siehe Schemazeichnung

### GEWICHTE

	500 D	650 T + TR
Wagengewicht vollgetankt	480 kg	500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	780 kg	800 kg
Zulässige Belastung demnach entspricht z. B. 4 Personen zu je 75 kg oder 2 Personen + 150 kg Gepäck	300 kg	300 kg
Leistungsgewicht (kg pro PS)	500 D 25,39	650 T 21,93
vollgetankt unbelastet	41,27	35,09
voll belastet	41,27	29,63

## GESAMT-URTEIL

Schon durch das Verhältnis von Preis zu Format wendet sich der Steyr-Puch 650 TR an sportliche Liebhaber. Im Verhältnis zum sportlichen Reiz ist er billig, auch in Betriebskosten. Der serienmäßig auf 27 PS gedrosselte Motor bietet aber auch für den Alltagsbetrieb Vorzüge. Er ist ein zuverlässiger Kaltstarter und eine robuste, auf hohe Belastung angelegte Maschine. Der unfrierte 650 TR ist besonders für Leute geeignet, die häufig und schnell kurze Strecken zurücklegen müssen und dazu ein verlässliches Fahrzeug brauchen. Die Qualitäten des Steyr-Puch treten jedoch besonders im Gebirge zutage, wo er vielen größeren Wagen durch Motortemperament und Wendigkeit überlegen ist. Gravierende Nachteile: Geringer Fahrkomfort, besonders durch die viel zu lauten Motorgeräusche. Innenraum nur zur größten Not für vier Erwachsene. Bemerkenswert die Kopffreiheit vorn auch für sehr große Insassen, knapp jedoch Fußfreiheit und Sicht auf Ampeln. Im ganzen: ein Kraftpäckchen.

Text, Dokumentation: R. Traub  
Zeichnungen, Diagramme: J. F. Drkosch  
Fotos: Dr. Paul Simsa, R. Traub  
Foto S. 16 oben: H. P. Seufert  
Betriebskosten: K. Freund



VF Verlagsgesellschaft m.b.H. Postfach 5721 D 6200 Wiesbaden

Peter Brysch  
Fischergasse 36

8670 Hof

VF Verlagsgesellschaft m.b.H.  
Hüttenstr. 10  
D 6200 Wiesbaden  
Telefon 061 21/27 2-0  
Telex 4 186 961 vfd

Geschäftsführer:  
Manfred Grunenberg

Sitz der Gesellschaft: Wiesbaden  
Amtsgericht Wiesbaden  
HRB-Nr. 6472

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Ihr Korrespondenzpartner/Hausapparat	Datum
<b>Mit der Bitte um:</b> Kenntnisnahme Betrifft:	Prüfung Erledigung	Genehmigung Stellungnahme	Angebot Unterzeichnung	Rücksprache 1.2.1989 wie besprochen

Sehr geehrter Herr Brysch,

herzlichen Dank für Ihr freundliches Schreiben vom Januar. Ich habe es zur Veröffentlichung unter der Rubrik "Information" hausintern weitergeleitet. Die neue Kontaktadresse Ihres Clubs werden wir in unser Clubadressen-Verzeichnis aufnehmen.

Ihre Kritik zu den Bildern auf Seite 53 des "Automobil-Spezial Nr. 7" besteht leider zu Recht. Bitte entschuldigen Sie unser Versehen.

Mit freundlichen Grüßen

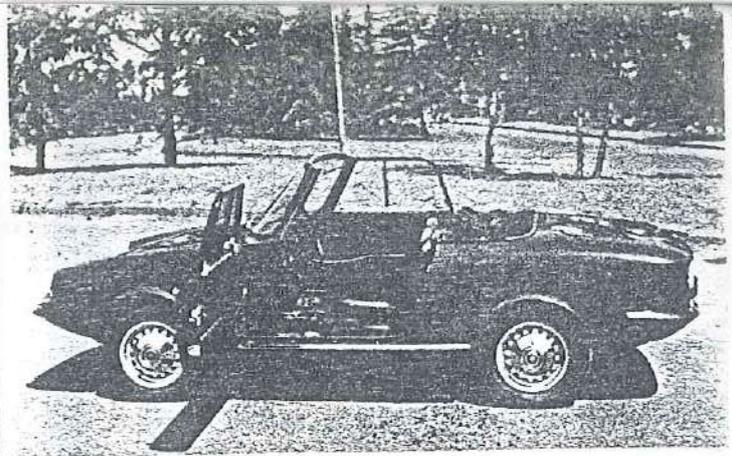
Ursula Hundertmark  
Redaktion

Bankverbindungen:  
Dresdner Bank Wiesbaden  
Konto: 1561 790 00

Postgiroamt Frankfurt  
Kto. 394 694-606, BLZ 500 100 60

Hatten die doch gewagt, unter Steyr-Fuch die Röntgenaufnahme eine popeligen Fiat 500 abzu drucken.

Rechts nebenstehend: Eine Reaktion auf meine Suche nach dem Überpuchcabrio. Das Auto muß doch wo sein!!

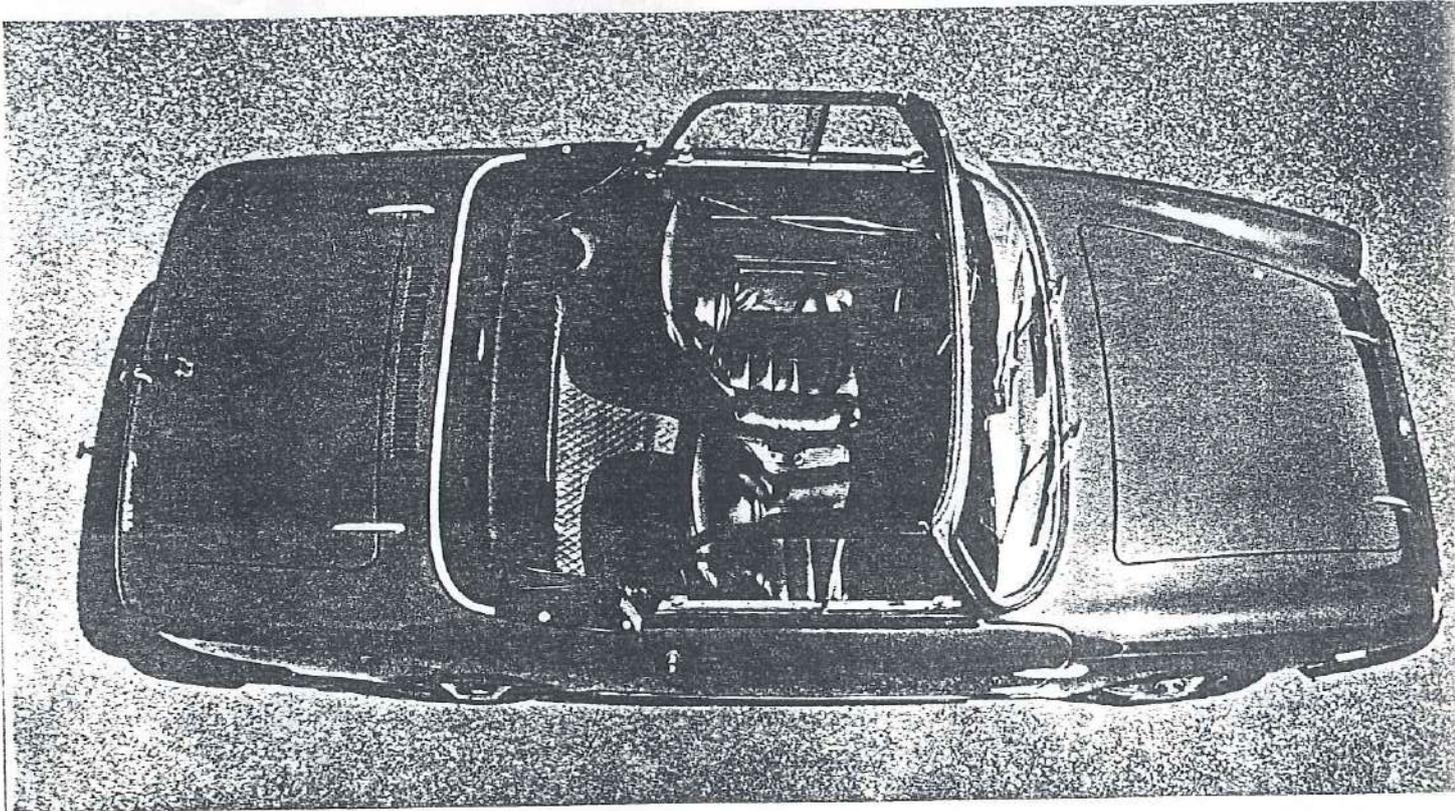


Die Neckar-Automobilwerke AG Heilbronn, eine Konzerngesellschaft der Fiat, präsentierte auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt eine echte Überraschung: den Neckar/Puch 650 Spider. Dieser in letzter Minute vor der Eröffnung der Ausstellung fertiggestellte kleine Sportwagen ist ein Prototyp, der nach Serienreife — voraussichtlich Anfang 1966 — in Heilbronn produziert werden soll. Der 30 PS leistende Motor, die gesamte Mechanik und das Fahrgestell stammen von dem sportlich sehr erfolgreichen Steyr/Puch 650 TR. Die Karosserie — und das war die

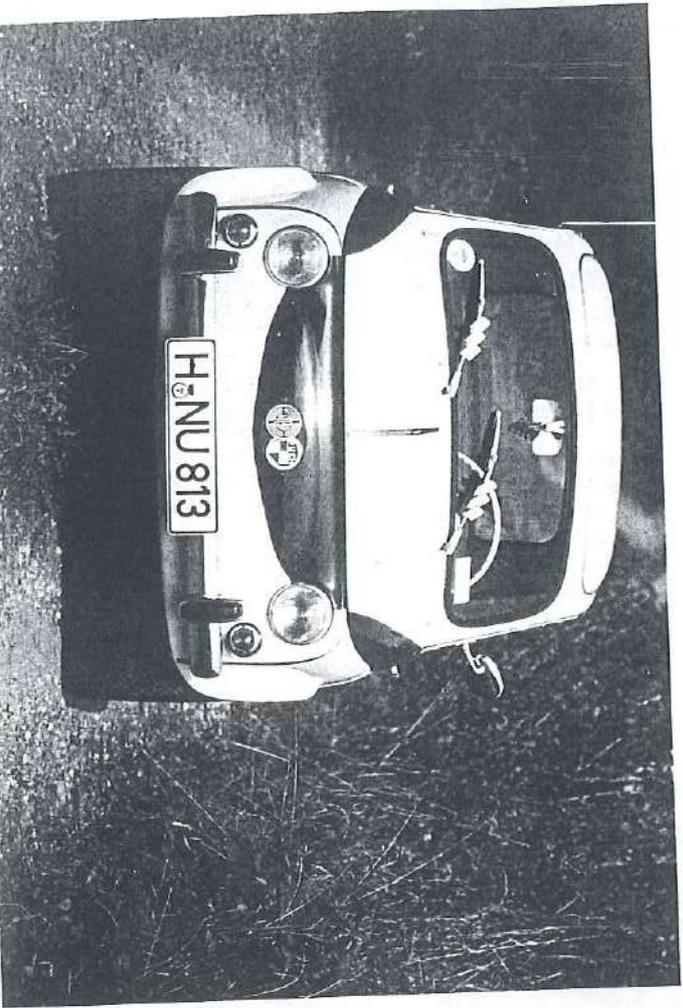
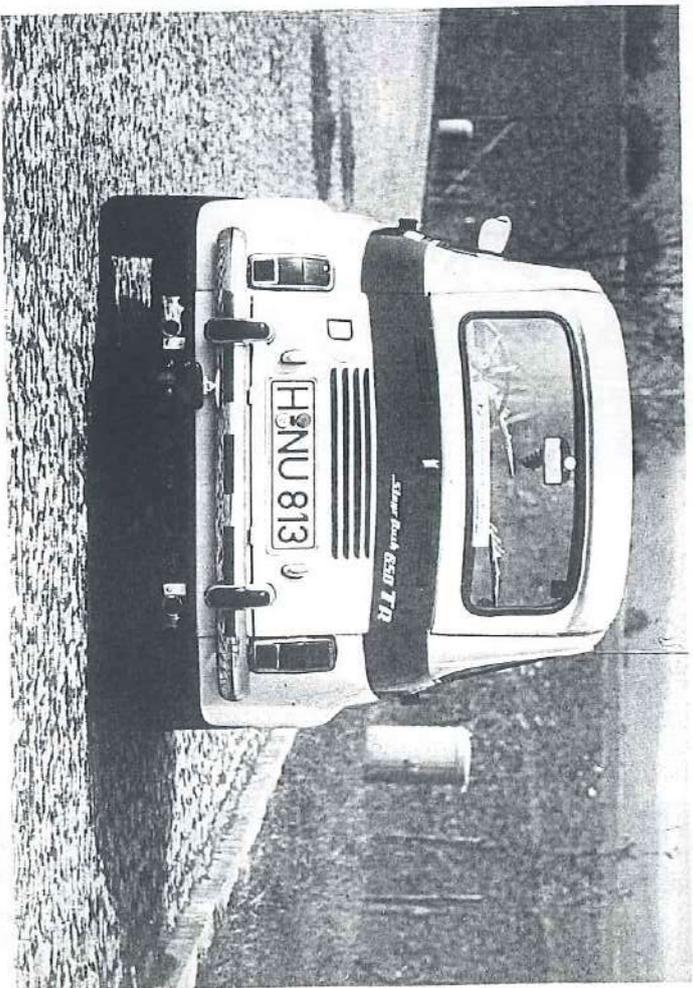
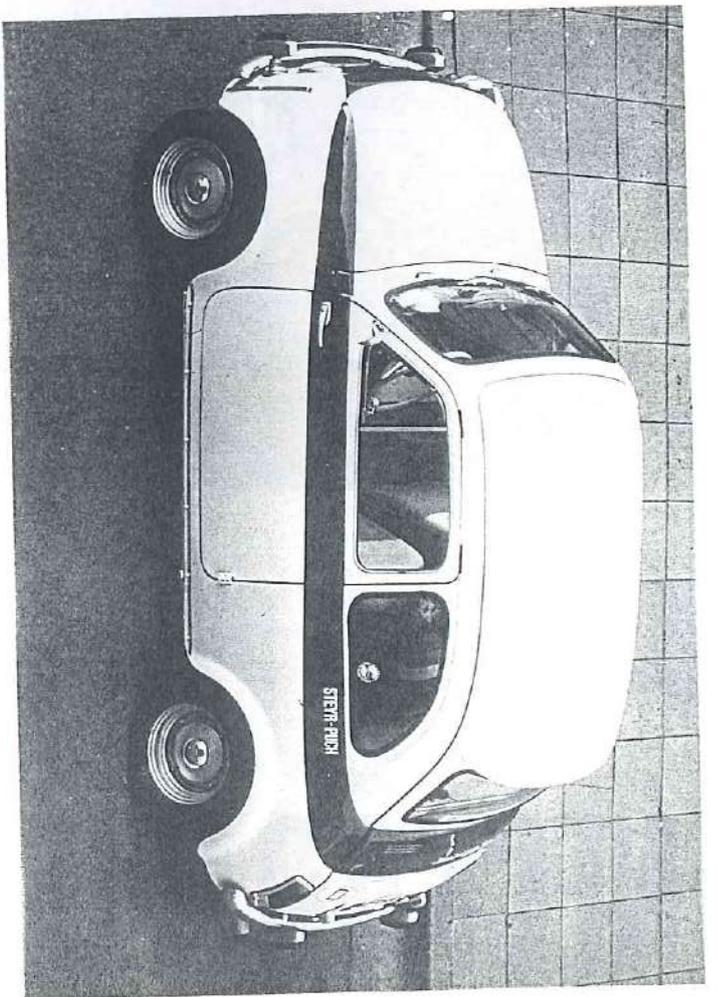
eigentliche Überraschung bei der Vorstellung — ist aus Kunststoff, der eine kratzfeste Lackierung erhielt. Der Wagen, der nur etwa 510 kg wiegen wird, hat im Heck einen luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor von 643 ccm Hubraum, der bei einer Verdichtung von 8,5:1 eine Spitzengeschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde erlaubt. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Mittelschaltung, Drehzahlmesser und tiefliegende Sportsitze sind serienmäßig. Wenige Handgriffe machen den Wagen zum schnittigen Sportzweiseitzer: Das fächerartig

zusammenklappbare Paltverdeck verschwindet im Wagenheck, die leicht abnehmbaren Seiten(steck)scheiben werden mit dem Rahmen im Buggepäckraum verstaut. Auf Sonderwunsch kann der Wagen auch mit Kunststoff-Hardtop geliefert werden. Was dieses jüngste Fiat-Modell neben seinen guten Beschleunigungswerten und seiner hervorragenden Straßenlage für junge und junggebliebene Fahrer mit sportlichen Ambitionen interessant machen wird, ist der auf der IAA angekündigte Preis: Man wird den kleinen Sportwagen für weniger als 6000 Mark haben können.

Quelle: fiat fahren 7/Oktober 1965, rückwärtiges "Titel"blatt



# NECKAR/PUCH 650 SPIDER



Wohl dem, der einen Steyr-Puch besitzt!

oder

Steyr-Puch - glücklich jeder, der ihn fährt!



## 2. Teil

Im Laufe der Sommerferien 1966 besuchte ich wieder einmal die Firma Liedl in Graßlfing. Kleinere Arbeiten am 500er waren fällig; mittlerweile wies der Kilometeranzeiger auf fast 60 000 km, für gut zwei Jahre eine passable Leistung. In dieser Zeit erledigte der Wagen stets zuverlässig seinen Dienst. Einmal schienen sich Probleme mit dem Getriebe anzukündigen, als bei Vollgasfahrten häufiger der 4. Gang herausprang - eine höchst unangenehme und nicht ungefährliche Angelegenheit! Eine Reparatur war aber nicht erforderlich. Es mußte lediglich die von außen zugängliche Arretierungsschraube für den 4. Gang etwas hineingedreht werden, seitdem oblag das Schalten wieder ausschließlich dem Fahrer. Mit den Fahrleistungen des kleinen Wagens war ich zwar recht zufrieden, ein Fiat 500 war kein ernsthafter Konkurrent, und am Berg zeigte ich manch' Größerem den besagten Auspuff. Dennoch - etwas mehr könnte es schon sein! Ein TR war aber wohl doch eher noch ein Traum, also nicht realisierbar. Andererseits war eine Leistungssteigerung am 500er zwar grundsätzlich möglich, aber im Hinblick auf einen späteren TR uninteressant. Als ich mich bei Liedls noch etwas umsah, entdeckte ich zwei Neuwagen - zwei weiße 650 T mit Häubchendach. Wie sich herausstellen sollte, waren es die letzten beiden Exemplare dieser Karosserieform im Bundesgebiet, ab 1967 gab es dann nur noch die Fiatkarosserie mit den vorn angeschlagenen Türen. Durch meine Tätigkeiten im Volkswagenwerk finanziell gestärkt, entschloß ich mich zum Kauf eines nagelneuen 650 T. Der Motor bot doch deutlich mehr an Durchzugskraft! Auch war er die ideale Basis für eine mögliche Leistungssteigerung. Die Idee des Neuwagenkaufs löste bei Herrn Liedl zunächst nicht unbedingt Zustimmung aus. Er meinte, der 500er sei bestens in Schuß und noch für einige tausend Kilometer gut. Warum also schon verkaufen? Mein Entschluß stand aber fest, und nach einiger Überzeugungsarbeit - schließlich merkte auch Herr Liedl, einen wahren Steyr-Puch-Freund vor sich zu haben - war der Verkaufsabschluß perfekt, und für den Gebrauchten gab es

auch noch ein anständiges Stückchen. Im Nachhinein kann ich durchaus verstehen, daß Meister Liedl mit dem Verkauf der letzten beiden Puchs alter Prägung ein wenig geizte (die Ausführung mit der 500er Maschine gabs schon ein Jahr lang nicht mehr). Der zweite 650 T blieb übrigens in der Familie Liedl und wird heute noch von der Tochter gesteuert!

Als nächstes mußte das Zulassungsproblem gelöst werden: Der Neue stand in Graßlfing bei Regensburg, sein zukünftiger Standort aber war Hannover. Zwei Möglichkeiten gab es auf den ersten Blick: Entweder Beantragen einer roten Überführungsnummer in Hannover und Überführen des Wagens nach Hannover (das erwies sich als schwierig) oder persönliche Zulassung des Fahrzeugs in Hannover und Übersenden der Papiere an die Zulassungsbehörde nach Regensburg, wo dann die amtlichen Kennzeichen montiert werden. Ich wählte den letzteren Weg, da ich meinen Urlaub in Bayern fortsetzen wollte. Auf diese Weise ließen sich dann auch die Pflichtinspektionen A und B (bei ca. 500 bzw. 1500 km) bei Liedl durchführen. So brauste ich mit meinem 500 D - die Papiere des Neuen in der Tasche - nach Hannover, wo die Zulassung werktags jeweils bis 12 Uhr erfolgen mußte. Alles klappte; der vorbereitete Briefumschlag für die Zulassungsbehörde in Regensburg machte einige Erläuterungen notwendig, aber schließlich konnten der Fahrzeugbrief, der Kraftfahrzeugschein und die beiden abgestempelten Kennzeichen darin verstaut werden. Man versicherte mir, daß die Unterlagen bereits am kommenden Tag in Regensburg wären. Ich übernachtete bei meinen Eltern; am nächsten Morgen (gegen 4 Uhr) ging es wieder gen Süden. Würde ich es noch bis 13 Uhr schaffen, oder sollte ich mir lieber einen Tag mehr Zeit lassen? Um es kurz zu machen: Alles verlief planmäßig, und ich erreichte mit Herrn Liedls Hilfe die Zulassungsstelle noch vor Dienstschluß. Zwar wußte dort zunächst niemand etwas von einer Briefsendung aus Hannover, und es vergingen schweißtreibende Minuten. Aber plötzlich gab es dann einen netten Menschen, der über den Vorgang informiert war und Herrn Liedl als autorisiertem Autohändler alle Unterlagen aushändigte. Nach der verdienten Mittagspause, die etwas verzögert wurde, konnten dann auf dem Hof in Graßlfing die Kennzeichen an den 650 T geschraubt werden. Welch' ein Augenblick! Zu einer kleinen Rundfahrt reichte es noch, dann sank ich beim Zach-Wirt erschöpft in die Federn.

Am nächsten Tag fuhr ich in mein Urlaubsquartier in die Bayerischen Alpen, und der Wagen konnte optimal eingefahren werden. Das Wägelchen erwies sich im Vergleich zum alten 500er schon fast

als Rakete! Die Beschleunigung war spürbar besser, der Durchzug am Berg, auch im unteren Drehzahlbereich, enorm und der Spritverbrauch erstaunlicherweise nur unwesentlich höher. Ich war zufrieden, und so ließ die nächste Leistungssteigerung gut zwei weitere Jahre auf sich warten. Sicherlich spielte dabei auch die eigene Finanzlage eine gewichtige Rolle. Im August 1968 war es dann soweit: Nach eingehender Beratung und Aufschlüsselung aller Kosten erfolgte in dreitägiger Arbeit die Umrüstung meines 650 T zum 650 TR 1 mit 34 PS; dazugehörten natürlich auch die Änderung des Getriebes, der Hinterachsenübersetzung und die Veränderungen am Fahrwerk wie verkürzte Federn hinten, Sportstoßdämpfer, Achsabstützung, verstärkte Vorderfeder, Panhardstäbe, breitere Felgen und breitere Reifen. Damit war mein Etat aber auch erschöpft, eine Monte Carlo-Anlage war nicht mehr drin, vorsorglich aber wurde die neue Nockenwelle schon versetzt eingebaut. Während der Umbauarbeiten meinte Puch-Spezialist Ludwig Liedl schmunzelnd: "Da bekommen Sie aber eine Spritze!". Schon die erste Probefahrt zeigte, wie recht er hatte. Eine geringfügige Gaspedalbetätigung, und auf ging's! Besonders erstaunlich, wie weich der TR-Motor drehte, auch "unten" gab es keinerlei Löcher, der Leerlauf war ganz stabil. Selbst Herr Liedl war erfreut und meinte, eine so kultiviert laufende TR-Maschine gäbe es nicht alle Tage. Die Tachonadel auf dem neuen bis 160 km/h reichenden Tacho überstrich mühelos die 120er Marke. Natürlich wollte ich mich vergewissern, was der TR so auf Anhieb brachte (die Einfahrbedingungen mußten natürlich berücksichtigt werden). Und siehe da, auf der ebenen Autobahn zwischen Regensburg-Ost und Rosenhof (und auch in umgekehrter Richtung) durchfuhr ich den Kilometer in genau 28,7 Sekunden, das entspricht gut 125 km/h Ein vielversprechender Anfang! Nach der Einfahrzeit wurden auf derselben Strecke für 1 km nur noch 27,2 Sekunden benötigt, das sind über 132 km/h Höchstgeschwindigkeit. Beeindruckend waren ebenso die Beschleunigungswerte: Von 0 - 80 km/h vergingen 11,0 Sekunden, von 0 - 100 km/h 18,2 Sekunden und von 0 - 120 km/h 32,0 Sekunden. Es handelte sich hierbei um eine wirkliche "Spritze"! Die kleine Maschine erwies sich als absolut vollgasfest, und es gab keinerlei Kraftstoffklingeln.

In dieser Zeit kam es einmal zu einer bemerkenswerten Begegnung mit der Verkehrspolizei. Hinter Hildesheim steigt die Autobahn in Richtung "Hildesheimer Börde" allmählich, aber stetig an, und

Über 100 km/h kamen zur damaligen Zeit die meisten PKW auf diesem Streckenabschnitt nicht hinaus. Der TR schaffte hier deutlich mehr, und so schnurrte ich arglos an einem Streifenwagen (VW-Käfer) vorbei. Ich bemerkte allerdings die verduzten Gesichter der beiden Beamten, doch dann entschwand der Wagen ziemlich rasch im Rückspiegel des kleinen Bergmeisters. Einige Zeit später tauchte hinter mir eine BMW-Zweiradstreife auf, überholte mich und signalisierte mir, auf dem nächsten Parkplatz zu halten. Dort wurde ich zunächst gebeten, die Wagenpapiere und den Führerschein vorzuzeigen. Ich konnte mir nun schon denken, weshalb mir Halt geboten wurde. Zunächst sagte ich aber gar nichts, denn die Papiere waren ohne Tadel, alle Fahrzeugveränderungen waren eingetragen. Inzwischen rollte auch der VW-Käfer auf den Parkplatz. Die Beamten stiegen aus, einer schüttelte vielsagend den Kopf, der andere nahm sich sofort den Wagen vor, bückte sich, begutachtete die Reifen und Felgen. "Was ist denn mit diesem Fiat los, das gibt's doch gar nicht!" meinte der eine. Jetzt schaltete ich mich ein mit der Frage, ob ich etwas falsch gemacht hätte. "Das Ding ist doch viel zu schnell!" war die Antwort. Der Kollege mit dem Motorrad wies auf die Papiere: "Es ist aber alles korrekt eingetragen!". Verwunderung bei den anderen Beamten und die erneute Bemerkung, so einen schnellen Fiat hätten sie noch nie gesehen. "Aber meine Herren, dies ist gar kein Fiat!" mischte ich mich ein. Nun erteilte ich erst einmal Aufklärungsunterricht, wie ich das schon öfters getan hatte. Beim Öffnen der Motorraumhaube kamen die drei Beamten aus dem Staunen nicht heraus. Natürlich mußte ich den Motor nochmals anstellen, und die Laufruhe erntete allgemeine Anerkennung. Das Armaturenbrett mit Drehzahl- und Öldruckmesser, Ölthermometer und ein bis 160 km/h anzeigender Tachometer (dessen Skala auch noch entgegen dem Uhrzeigersinn verläuft) erregte zusätzliche Aufmerksamkeit und Bewunderung. Mit meinem Hinweis, daß die Kollegen in Österreich dieses kleine Fahrzeug als Streifenwagen verwenden und manchem Sünder besonders auf kurvenreichen Alpenstrecken erfolgreich nachstellen, endete diese kleine Episode. Wir verabschiedeten uns fast freundschaftlich, und man wünschte mir gute Fahrt. Der Zweiradfahrer gab mir den Rat, bei schnellen Fahrten doch auch am Tage mit Fahrlicht zu fahren. "Man unterschätzt Sie sonst! Es ist für Ihre eigene Sicherheit!". Diesen guten Rat habe ich dankbar aufgegriffen. Auch heute schalte ich bei Schnellfahrten tagsüber das Fahrlicht ein.

Im gleichen Jahr hatte ich noch ein weiteres, Steyr-Puch-typisches Erlebnis. Ich befuhr die Turracher Höhe aus Richtung Ebene Reichenau; diese Strecke galt vor den Umbauten als eine der steilsten Alpenpässe mit über 30% Steigung. Manchem ungeübten Fahrer ging hier schon die Luft aus, besonders, wenn er aus irgend einem Grund kurzfristig halten mußte. So war es auch, als ich zur Turracher Höhe strebte. Ein offensichtlich überladener Wagen schaffte es nicht mehr, er blockierte die Straße. Dahinterstehende Fahrzeuge kamen nicht weiter, entweder drehten die Vorderräder durch oder die Motoren wurden abgewürgt. Ein Bus kam ebenfalls nicht weiter, die Passagiere waren schon ausgestiegen und kletterten auf schmalen Pfaden zum Scheitelpunkt des Passes. Ich fuhr an den Stau heran. Gegenverkehr war weit und breit nicht zu sehen, die Sicht war klar. Rauf aufs Gas und an der Wagenkolonne vorbei, war meine blitzschnelle Reaktion. Dazu mehrere Hupsignale, und schon stürmte ich den Berg hinauf; es war doch ein erhebendes Gefühl, mit wieviel Dampf es bergauf ging, während sogar die Nobelkarossen an dieser Paßstrecke passen mußten. Dieses Schauspiel beobachteten viele Touristen, die inzwischen die Straße säumten, und sie jubelten dem kleinen Bergflitzer zu. Ich kam mir vor wie bei einem Bergrennen! Überall winkende Leute und Anfeuerungsrufe, so etwas habe ich noch nie erlebt. Ein wirklich einmaliges schönes Erlebnis! Wäre das mit einem anderen Fahrzeugfabrikat möglich gewesen?

1969 erfolgte eine letzte Leistungssteigerung durch den Einbau einer Monte Carlo-Doppelauspuffanlage. Nun ging alles noch schneller; die Höchstgeschwindigkeit von über 142 km/h spricht Bände; die Beschleunigung von 0 - 100 km/h ging in 13 Sekunden über die Bühne; ich hatte wirklich ein außerordentlich gutes Exemplar erwischt. Allerdings kam es beim 40 PS-Exemplar nun schon einmal zum Kraftstoffklingeln, auch gab es hin und wieder thermische Probleme, die Kühlung des linken Zylinders (in Fahrtrichtung gesehen) bedingt durch den Ölkühler im Luftstrom war nicht immer optimal. Von der Vollgasfestigkeit des 34 PS-Motors überzeugt, ließ ich mich zu Höchstgeschwindigkeitsfahrten verleiten. Und rrrrrrrrrrr...Ein Kolbenfresser war das Ergebnis. Immerhin konnte ich noch 56 km auf der Autobahn bei mittlerer Geschwindigkeit und mäßigem Öldruck fahren. Zwischenstationen auf Parkplätzen zeigten mir aber, daß es den Motor doch stärker erwischt haben mußte. Es schepperte fürchterlich, der Leerlauf

schwankte wie ein Getreidehalm im Sturm, von rundem Motorlauf war natürlich nichts mehr zu spüren. Außerdem leckte der Ölkühler.

Endlich war Göttingen in Sicht, und kleinlaut meldete ich mich sofort bei meinem Freund Peter Gasch, einem begeisterten und kundigen Steyr-Puch-Fahrer, der zugleich Kraftfahrzeugmechaniker ist. Er besah sich den Schaden. "Wohl zu brutal geheizt?!" war sein kurzer Kommentar. Noch am gleichen Abend baute er den Motor aus (er besaß eine "Schrauberwerkstatt"), zerlegte ihn sorgfältig, und so konnte die ganze Misere begutachtet werden: ein Kolbenfresser, ein defektes Nockenwellenstirnrad und ein Riß im Sockel des Ölkühlers. Da hatte ich noch Glück im Unglück. Am folgenden Tag wurden die Ersatzteile bei Liedl bestellt, und schon wenige Tage später war der TR 2 wieder einsatzbereit. Lehrgeld muß wohl jeder einmal bezahlen! Aber ich hatte Höchstgeschwindigkeit mit Dauergeschwindigkeit verwechselt und mich zudem am problemlosen 34 PS-Motor orientiert. Dennoch: Die Freude am Steyr-Puch blieb ungetrübt, der Blick auf die Kontrollinstrumente allerdings wurde geschärft, Klingelgeräusche vom Motor wurden ab sofort als Warnsignale verstanden. Seine Stärken spielt der kleine Steyr-Puch zweifellos auf der Landstraße und am Berg aus, aber bestimmte Erlebnisse oder Erfahrungen sind eben an die Verkehrsader Autobahn gebunden. Wo sonst wird man im eigenen, flott vorwärts bewegten Steyr-Puch 650 TR von einem noch rasanter gesteuerten Wagen gleichen Typs leichtfüßig überholt, an dessen Steuer ein reichlich betagter grauhaariger Herr sitzt (er mußte deutlich über 140 km/h schnell gewesen sein!!)? So geschehen im Herbst 1969 auf der Autobahn zwischen Salzburg und Siegsdorf. Am nächsten Tag traf ich besagten Steyr-Puch-Fahrer bei Liedls vor der Werkstatt wieder. Der Herr war 78 Jahre jung und als Fotoreporter und freier Mitarbeiter noch für eine Zeitschrift der Regenbogenpresse unterwegs. Sachen gibt es, die gibt es nur in Verbindung mit dem kleinen Bergmeister Steyr-Puch!

Holger Zeidler



# Motor - Veteranen Literatur

## Handbücher (Bedienungsanleitungen):

xx Auto 500 D, 650 T, 650 TR  
xx Auto Haflinger 700 AP  
xx Auto 700

## Reparaturanleitungen:

xx Auto 500, 650, 700, Haflinger

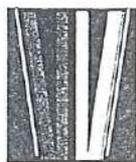
## Frisieranleitungen:

x Auto 650 TR Rallye

## Ersatzteilkataloge:

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

(Anhang zur Ersatzteilliste für 650 T) deutsch - englisch



VERLAG  
VERWÜSTER

Postfach 90  
8055 Graz / ÖSTERREICH

### Lieferbedingungen und Bestellhinweise

Mit dem Erscheinen einer neuen Preisliste verlieren alle alten Preisangaben ihre Gültigkeit. Irrtum und Druckfehler vorbehalten.

Wir liefern die aufgeführten Positionen täglich ab Lager aus. Bestellungen werden in der Regel noch am selben Tag bearbeitet.

Eventuelle Lieferhindernisse werden sofort bekannt gegeben.

Für den Inhalt der angegebenen Bücher und Broschüren kann keine Haftung übernommen werden.

Die genannten Preise verstehen sich inkl. dem jeweils gültigen Mehrwertsteuersatz von z. Zl. 10% zuzüglich einer Versandkostenpauschale für Porto und Verpackung in Höhe von öS 20,-.

### Zahlungsweise:

a) Nachnahme, zuzüglich Nachnahmekosten  
b) Vorkasse durch Verrechnungsscheck (bitte die Versandkostenpauschale in Höhe von öS 20,- berücksichtigen!)

Auslandslieferungen nur gegen Vorkasse; Verrechnungsscheck muß auf ö S ausgestellt sein. Versandkostenpauschale innerhalb Europa: öS 25,-, Übersee öS 40,-.

Druck: G. Hebler, 8055 Graz,  
Triesterstraße 370, Tel. 29 10 41

Satz: G. Illek, 8020 Graz, Grünegasse 49, Tel. 94 97 42

# RALLYE-SPLITTER



Der Kampf um Sekunden, der Kampf gegen unwegsame Geröllpfade, kaputte Getriebe, Schlaf und inneren Schweinehund – kurz der Rallye-Sport schafft unter seinen Teilnehmern nicht selten ein überhitztes Klima extremer Lebensbedingungen.

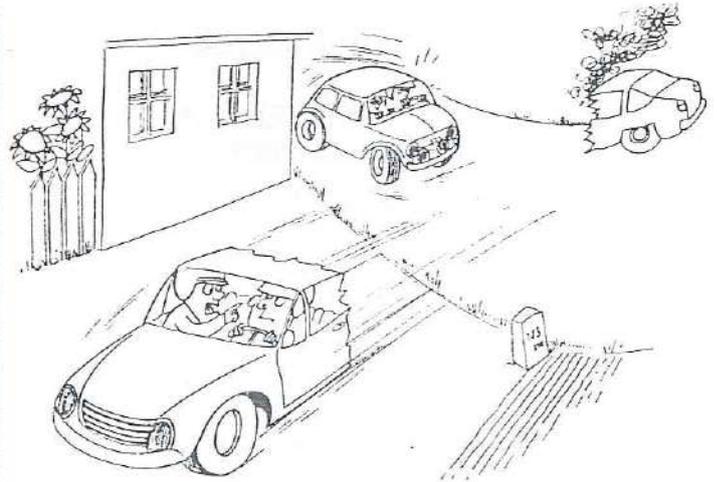
Das Unterbewußtsein der Fahrer und Beifahrer, der „Chefs“ und „Cos“ wird bis zum hintersten seelischen Winkel aufgewühlt und ausgeschöpft.

Und das führt zu skurrilen, grotesken Situationen. Obzwar die Rallyefahrer von heute sicher nichts zu lachen haben, lachen sie sehr viel und sehr gern.

Denn, so sagte „Speedy“ Pöltner, Staatsmeister und österreichisches Rallye-As, mit einem Anflug von Sarkasmus: „Gaudi muß sein, sogar bei einer Rallye, sonst fährt niemand mit!“ Was er damit meinte, das skizzierte er in einigen „Sketches“ aus seinem sicher nicht eintönigen Rallye-Fahrer-Leben.



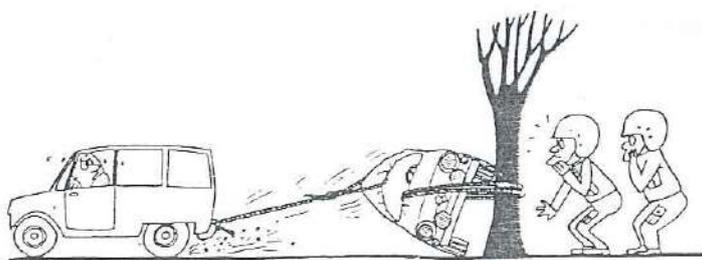
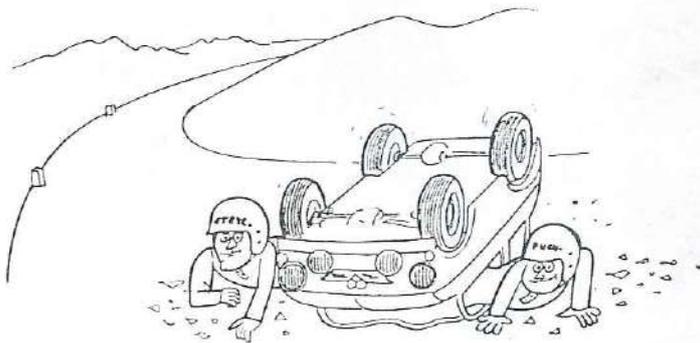
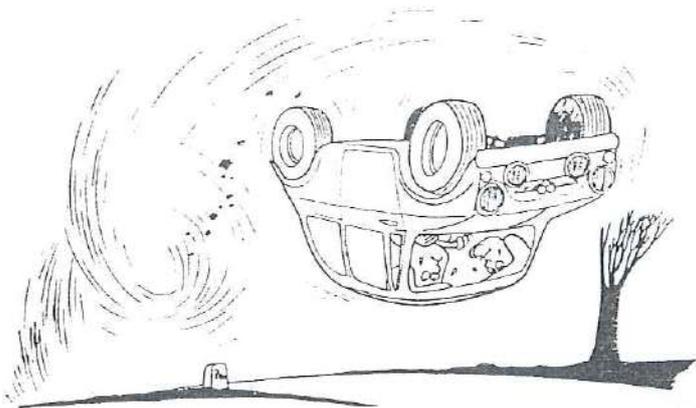
Einmal war das Kasino von Charbonnières Ort eine Zwangsrast. Sinnigerweise fand zu diesem Zeitpunkt zu ebener Erde des Kasinos eine Auto-Schau statt, im ersten Stock hingegen herrschte normaler Spielbetrieb. Da wankten die ermatteten Gestalten herein, teils Ablenkung, teils Ruhe suchend. Manche konnten nicht abschalten. Die fand man dann oben im Spiel-salon. Welch ein Bild, als zwischen den Damen in Abendrobe und den Herren im piekfeinen Smoking die stoppelbärtigen Champions im öligen Overall auftauchten und eifrig mitsetzten. Die Ruhebedürftigen hingegen belegten jede horizontale Fläche im Erdgeschoß. Da es nichts Bettähnliches gab, nahmen sie mit den Sitzen der ausgestellten Autos vorlieb. Manche traf man auf oder unter Roulette-Tischen, akrobatische Naturen schliefen sitzend auf Barhockern. Mein Co mußte mich lange suchen. Mir war es gelungen, eine herrlich-wohlige Bartheke zu ergattern. Er hingegen hatte sich um das Fahrzeug gekümmert und dann nicht mehr einschlafen können, aus Angst, wir könnten den Start verpassen.



Start zu einer Sonderprüfung. Für einen Rallye-Teilnehmer mit Frontantriebswagen vor uns geht die karierte Flagge hoch.

Der Wagen schießt die Bergstrecke hinauf. Plötzlich eine scharfe Kehre um ein Hauseck: Schleudern, Staubwolken – da donnert auch schon die Hauskante ins Automobil. Doch der Fahrer kann noch korrigieren und den Wagen auf der Bahn halten. Er fährt stur weiter, Sonderprüfung eben. Als er langsamer wird, fragt sein Co: „Warum hörst du zu fahren auf?“ „Dann dreh' dich einmal um“, meint der Fahrer. Dem Beifahrer bleibt bei dem Anblick fast der Verstand stehen: das Auto endete nämlich genau hinter den Sitzen. Durch den Anprall war das Fahrzeug in der Mitte auseinandergerissen worden. Das Heck mit der Hinterachse war weggefliegen, die beiden Piloten fuhren mit dem Vorderteil weiter, bis es eben nicht mehr ging. Da man sich im Ziel aber mit beiden Fahrzeughälften einzufinden hat, gaben die beiden auf. Im Falle eines Falles ...

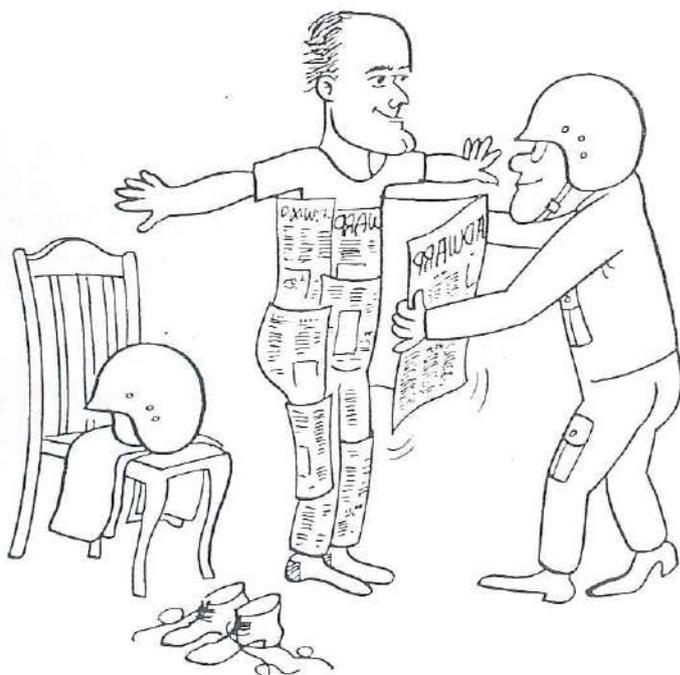
Wohl dem, der einen Steyr-Puch besitzt!



Deutschland-Rallye. Ich fuhr einen infernal schnellen Werks-Puch, mit dem ich bis zur 1300er-Klasse bisher alles „nieder-gefahren“ hatte. Leider mußte ich damals mit einem fremden Beifahrer vorliebnehmen, weil mein Leib-Co, Papa Merinski, unabkömmlich war. Mein neuer Kompagnon erwies sich als atemberaubender Autofahrer. Denn kaum war er am Steuer, gelang es ihm, unsere Puch-Rakete bei einem riskanten Fahrmanöver so keck in den Himmel zu erheben, daß mir die Luft wegblieb: Nur die Landung hatte er dann nicht mehr ganz unter Kontrolle. Er war ja auch Automobilist und kein Flieger.

Dennoch waren wir unversehrt geblieben. Nur etwas Lebenssaft tropfte uns aus dem Overall. Doch trotz der sehr schmerzenden Beulen meines armen, geschundenen Körpers brach ich in irres Lachen aus, als ich unseren Puch-Wagen sah. Er ähnelte einer Mischung aus Strandwagen, Go-Kart und Beiwagenmaschine mit Verkleidung. Wie wir damit doch noch heimkamen? Nun, unser Betreuerwagen war ein PS-starkes Gefährt. So wurde unser Puch-Auto mit einem Seil an einen Baum gebunden. Ein anderes Seil wurde um die Dachstreben bzw. um das eingesunkene „Blechezelt“ geschlungen und am Abschlepphaken des Service-Wagens fixiert. Mit Vollgas fuhr der Betreuer an und wie von Riesenfäusten geknetet wölbte sich bald wieder ein zwar pop-artig spitzes, giebeliges, aber doch schutzgewährendes Dach über dem Cockpit unseres „Geschosses“.

Diesen Beitrag entnehmen wir „AKTUELL, einer Zeitschrift der Steyr-Daimler-Puch-AG“, Wien, Kärntner Ring 7.



Unser Rallye-Puch war auf maximales Leistungsgewicht getrimmt worden. Das heißt, er bekam sovielen PS in den Motor geblasen, wie überhaupt erlaubt waren, während man, um Gewicht zu sparen, aus dem Auto alles entfernte, was entbehrlich war. Buchstäblich mit Briefwaage und Lupe wurde alles nicht unbedingt Wesentliche ausgeforscht. Daß da so ein völlig nebensächliches, ja verweichlichendes Luxus schaffendes Gebilde, wie eine Heizanlage mit kalter Brutalität eliminiert wurde, braucht nicht betont zu werden.

Mit dem so präparierten Auto fuhren wir dann die „Monte“, die Rallye Monte Carlo über etwa 4500 km nonstop in 80 Stunden bei Temperaturen bis  $-36^{\circ}$  C. Wenn heute jemand das Wort „Monte“ sagt, bevölkern immer grimmige Eisbären meine Phantasie.

Mit unzähligen Pullovern, Westen, Overalls, dicken Socken, Schals trachteten wir, diese sibirische Atmosphäre etwas erträglicher zu gestalten. Papa Merinski bekam von daheim sogar Woll-Stutzen und -Knieschoner mit. Doch das alles reichte nicht. Da kam uns die rettende Idee: Zeitungspapier. Wir kauften — der Start war damals in Warschau — jede Menge „Prawda“ und stopften uns diese ins Rallye-„Dirndl“.

Als wir nach 80 Stunden eifrigen Autofahrens in Monte Carlos feinen Hotels die Hüllen fallen ließen, um uns den Schlaf des Gerechten zu sichern, war aus den -zig „Prawdas“ ein Berg feiner Papierfasern geworden. Das Staunen des Hotelpersonals muß groß gewesen sein, als sie dieser Papierberge ansichtig wurden.

BERICHT EINER GESCHLAGENEN FRAU  
oder  
GITTI PLAUDERT AUS  
oder  
LASS IHM DOCH SEIN HOBBY

Um wen es sich handelt kann der geneigte THONDORF Leser auf dem Photo unschwer erkennen, zeigt es doch den Hobbyisten mit dem Mann, der an allem schuld ist. Gründungsmitglied und Oberpuchist Michael Kuhn.



Lassen wir also Gitti plaudern:

Ohne dem Mann einen Vorwurf zu machen, trage ich hiermit einige kleine Episoden aus unserem Steyr-Fuch Familienleben bei. Es ist sehr schön, seinen Mann in der Freizeit beschäftigt zu sehen. Wenn es nur so wäre. Denn sie ziehen uns in ihre Aktivitäten mit ein.

Ich bereite z.B. das Mittagessen und schon ruft es aus der Garage: "Giiiiittiiii, komm mal bitte!!" Ich eile, weil ich glaube, der Mann hat sich verletzt. Doch was soll ich tun? Ihm beim Bremsenentlüften helfen. Erst ein Rad, dann noch ein Rad. Nun glaubte ich, das wäre alles, abernein, das Auto hat ja vier Räder. Schnell eilt man zum Herd zurück.

Nicht so schlimm. Laß ihm doch sein Hobby.

Nichts Böses ahnend sitzt man mit der Freundin beim Kaffee. Wer kommt dazu, mit zwei frisch gestrichenen Felgen in der Hand?

Der liebe Ehemann. Und er möchte die Felgen auch noch in den Backofen stecken, zum "Einbrennen".

Die Freundin: "Laß ihm doch sein Hobby!"

Doch vielleicht geht es Euch anderen Fuchfrauen ebenso, z.B. am Abend beim gemütlichen Beisammensein. Da wird die Zeitung auf den Tisch gelegt und schwupp, liegen Fuchteile drauf. Dann wird gefeilt, poliert und gestrichen und immer zwischendurch was zum Erzählen. Natürlich über Fuch.

Nicht so schlimm. Laß ihm doch sein Hobby.

Wollte ich mal zur Stadt fahren, wird mir der Fuch empfohlen. "Fahre doch mal mit dem kleinen Roten", meint der Ehemann. Na gut, fahre ich also mit dem kleinen Roten. Wie immer hatte ich wenig Zeit. Drei Ampeln landeinwärts wurde das Auto von der Polizei angehalten. Rundum wurde es fotografiert. Wie blöd stand ich da.

Laß ihm doch sein Hobby.

Unseren Urlaub nicht zu vergessen. Dieser wird natürlich fast immer so gelegt, daß auch schöne Fuchteile mitgebracht werden können. Bei der Hinfahrt ist das Familienauto ja schon voll. Aber auf der Rückfahrt sitzt man auf den Dingen.

Nicht so schlimm. Laß ihm doch sein Hobby.

Nun genug davon, sonst wird's langweilig. Fuchfahrer sterben ja nicht aus. Wir haben schon für Nachwuchs gesorgt. Zwei Jungen, die auch schon den Schraubenzieher in den Händen haben und Fuchaufnäher auf die Jacken genäht haben wollen.

Nicht so schlimm. Laßt ihnen doch ihr Hobby.

Brigitte Grohs.

## SUCHANZEIGE

Gesucht: Altes STEYR-PUCH-Frontemblem (Baujahre 1957-59),  
gebraucht oder als Nachguß.

Nachricht bitte an Dr. Holger Zeidler

Albert-Schweitzer-Straße 10  
D-3400 Göttingen



→ siehe auch THONDORF Nr.3 "Verkaufsprospekte  
in Kopie.500er"!

auto  
motor  
sport

# EXTRA-TOUREN



*Einen Hauch südlicher  
Wärme bringt die Sonne auch  
in das winterliche Graz.  
Doch in Österreichs heimliche  
Autohauptstadt kommen um  
diese Zeit nur wenige  
Touristen. Selbst die Puch-  
Version des Fiat 500  
gehört hier zum Inventar.*

# Graz-Wanderung

*Von 1440 bis 1493 war Graz zeitweise die Metropole des Deutschen Reiches. Heute ist die Stadt in der Steiermark das geistige Zentralfunktionszentrum der Allradwelt.*

Im Uferschlamm des Po wälzten sich die Wildschweine, von Turin war noch nicht die Rede. Aus dem chemisch reinen Neckar tranken die Hirsche und ahnten nichts von Untertürkheim. Auch die amerikanischen Büffel konnten noch ungeniert in einem Fluß baden, der erst sehr viel später Detroit-River heißen sollte. In dieser fernen Ersteinzeit aber begab es sich, daß in der Steiermark bereits Fahrzeuge gebaut wurden.

Die Autostadt Graz jedenfalls zeigt das erste vierrädrige Produkt ihrer Region mit großem Stolz im Schloß Eggenberg: den Kultwagen von Strettweg. Dessen würdiges Alter von rund 2500 Jahren läßt Graz großzügig über die Tatsache hinwegsehen, daß die bronzene Kutsche nicht eben an der Mur, sondern eher bei Judenburg gefunden wurde. Vielleicht ist sie ja dahingefahren, verfügte sie doch über die Stärke von vier Pferden und zwei Hirschen.

Streng historisch betrachtet, war in Graz 500 Jahre vor Christus sowieso noch nichts los. Denn urkundlich erwähnt wird der Ort an der Mur erst 1128 in einem, so die Geschichtsschreiber, etwas verunechteten Schenkungsbrief des Markgrafen Leopold. Auf der Basis des mittelalterlichen Immobilien-skandals erblühte Graz zu einer

ehrbaren und auch bedeutsamen Stadt, die ihre Kinder heute mit datenreichen 850 Jahren Heimatkunde plagt.

Aber die lange Geschichte ist in Graz kein abstraktes Lehrfach, sondern realer Bestandteil der Gegenwart. Hier an der Mur steht Europas größter geschlossener Altstadt kern. Von Italien her fluteten Renaissance- und Barock nach Graz, oft um noch Älteres zu überdecken. Am Grazer Selbstverständnis, die besterhaltene Renaissance-Stadt zu sein, nagt die Gewißheit, daß hinter dieser Fassade viel ältere Bausubstanz steckt.

Die alte Stadt unter dem Schloßberg mit dem Uhrturm scheint sich in aller Schönheit selbst zu genügen. Sie wehrte sich stets erfolgreich gegen Eroberungen durch des Sultan Suleimans Türken oder Napoleons Franzosen. Als wär's aus dieser Tradition heraus, bleibt Graz heute eher ohne Absicht auch von der touristischen Invasion verschont.

Die Karawane zieht vorüber auf der Autobahn nach Süden. Um Graz zu entdecken, bleiben wenige. Der Blick vom Schloßberg über die alte Stadt gehört nicht zu den unverzichtbaren Erfahrungen der Weitgereisten. Das wunderschöne Panorama bleibt ein persönliches, überraschendes Erlebnis. ▷

Ein Spaziergang durch die Altstadt im warmen Licht des Nachmittags drängt nur sehr sanft in kunstgeschichtliche Lektionen, die Erbaulichkeit der Grazer Architektur bleibt stets im Vordergrund und damit der Genuß, sie ganz für sich allein zu betrachten. Der Ausflug in die Vergangenheit führt durch die Würde der Fassaden in die Romantik der Höfe. In den des Krebsenkellers beispielsweise, dessen Ambiente mehr verspricht, als seine Küche halten kann. Da speist man lieber schon beim Hirschenwirt, im exquisiten Hofkeller, in der Goldenen Pastete oder im Bezirk Geidorf im edelrustikalen Milchmariandel.

Die Stadt, die den Ruf zu erdulden hat, kein Party-Thema zu sein, richtet ihre diskrete Anziehungskraft eher auf dienstlich Reisende mit leichtem Hang zu erbaulichen Terminen. Das Thema Auto verschafft Graz ein internationales Publikum, bei dem es zwischen Yokohama, Detroit, Turin und Stuttgart als in gilt, beim Ex-Rennfahrer Dr. Helmuth Marko im heimelig antiken Schloßberghotel zu nächtigen.

Wer hier bereits beim exquisiten Frühstück zukunftsbestimmende Diskussionen führt, kommt nur selten wegen der materiellen Seite der Autostadt nach Graz.

Die kleine Produktion von Mercedes beziehungsweise Puch G, Volkswagen Caravelle Syncro und Puch Pinzgauer bei Steyr-Daimler-Puch in Thondorf liefert nur die sichtbare Hardware einer Autostadt, deren eigentliche Qualität im Wissenschaftlichen liegt.

Steyr-Daimler-Puch ist heute das geistige Zentraldifferential des Allradantriebs, die erste Adresse als Denkfabrik für vier angetriebene Räder. Als Missionar der Lehre von der intelligenten Traktion kam Jürgen Stockmar von Audi hierher in die Schmiede der Haflinger und Pinzgauer. Unter seiner Führung gelang es, die britische Botschaft der Visco-Kupplung in die anwendbare Umgangssprache des Maschinenbaus zu übersetzen. Allradtechnik à la Graz legte das Saatkorn für den immergrünen Lorbeerbaum, von dessen Trieben dem Rallye-Sieger Lancia Delta Integrale immer neue Kränze geflochten werden.

Den Grundstein für die High Tech-Company versuchte Johann Puch schon vor 100 Jahren zu legen. 1889 wagte der 27jährige Mechaniker den Weg in die Selbständigkeit und erwarb eine Berechtigung für das freie Gewerbe der fabrikmäßigen Erzeugung von Fahrrädern mit dem Standort Graz, Strauchergasse 18 a.

Die ursprüngliche Firma „Johann Puch & Compagnie“, die bald mit Dürkopp fusionierte und später auch Styria Fahrradwerke im Titel führte, war aber nicht die tiefste Wurzelspitze des heutigen Grazer Puchwerks. Johann Puch schied hier aus und gründete 1899 das neue Unternehmen „Johann Puch Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks AG“.

1901, der erste Versuch, ein Auto zu bauen, blieb ohne fabrikatorische Folgen. Die Firma Puch zeigte mehr Begabung, an der Motorrad-Geschichte von Anfang an mitzuschreiben. Die Autos waren doch mehr was für Austro Daimler. Und auf der einen Spur rollten die Grazer, immer ein Beispiel gebend, aber zuletzt mit schwindendem wirtschaftlichem Erfolg, bis in das Jahr 1987. Da wurde die verlustreiche Zweiradproduktion an Piaggio (Vespa) verkauft.

Vor allem in die Geschichte der Nachkriegszeit schrieb Puch unvergeßliche Erinnerungen. Durch die fünfziger Jahre heulte nicht nur ein früher Presley, die jungen Wilden mit dem frischen Führerschein begannen eine laute Kradler-Karriere nur zu gern mit dem irren Sound einer Doppelkolben-Zweitaktmaschine von Puch – aber unbedingt mit zwei Vergasern.

Die sechziger Jahre, man stieg aufs Auto, und Puch begab sich aufs Trittbrett von Fiat. In Lizenz entstand mancherlei, aber vor allem dieser TR, diese endgültige Verherrlichung des Fiat 500 mit der Kraft eines hausgemachten Boxermotors im Heck. Der wuchs in der Blüte seiner Jahre auf 650 Kubik heran und erhob den TR in den Adelsstand eines Alpen-Carrera, der bei Rennen in seiner Klasse unbesiegbar blieb. Erst als die meisten verglüht waren, begriff die Welt den kleinen Puch als ein vom Aussterben bedrohtes Kultauto.

Auch wenn sich Geschichten über Graz nur zu leicht in vergangener Geschichte verfangen, ist das Graz von gestern als Autostadt weit weniger bedeutsam als das Graz von heute und morgen. Die Perspektiven weisen in das postindustrielle Zeitalter einer hochtechnisierten Gesellschaft, die sich ganz der hochbezahlten Wissenschaft des Forschens und Entwickelns zuwendet, um die produktive Arbeit Ländern mit geringerem Kostenniveau zu überlassen.

Früher noch als Steyr-Daimler-Puch erkannte Professor Dr. Hans List diesen Trend ins nächste Jahrtausend. Schon in der ungewissen Aufbruchstimmung der Nachkriegsjahre gründete er 1948 in Graz ein Ingenieurbüro: AVL (Anstalt Verbrennungsmotoren List). Die Konstruktionsarbeit als Dienstleistung wurde bei Hans List ebenso wie bei Ferdinand Porsche zu einem international gefragten Markenartikel. Das kleine Ingenieurbüro wuchs in den 40 Jahren zu einer weiteren Denkfabrik mit fast 1000 Mitarbeitern heran. Und im weltweiten Geschäft mit der Intelligenz unterhält AVL inzwischen Außenposten in den USA, England, Italien, Schweden, Schweiz, Deutschland und einen sogar in Singapur.

Bei aller Einträglichkeit bleibt das Forschen und Entwickeln im fremden Sold stets ein Gewerbe allerhöchster Diskretion, und bei AVL nimmt man es da ganz besonders streng. Kein Wort darüber, welche Motoren in der Kleiststraße das Laufen lernten, nur der Hinweis: „Es sind mehr, als Sie glauben.“

Daß der Diesel mit Direkt einspritzung zu den gefragten Spezialitäten des Hauses gehört, wird selbstbewußt bestätigt. Weiterführende Erkenntnisse zum Thema Magerkonzeptmotor sind durch wissenschaftliche Veröffentlichungen belegt. Aber konkrete Äußerungen gibt es eher zum Thema Meßtechnik, die AVL auch als Hardware vertreibt. Motoren-Prüfstände, die etwas tiefer blicken, die Reibleistung, Verbrauch, Abgaszusammensetzung oder Dieselußanteil messen können, gehören zum Exklusivsortiment von AVL. Dazu kommen Forschungsmotoren mit veränderlichem Hubraum und ein computergestütztes Verfahren zur Verbrennungsfotografie im laufenden Motor per Endoskop.

Die moderne Karriere als Autostadt der Wissenschaften erklärt sich wie fast alles in Graz aus der Geschichte. Erzherzog Karl gründete hier 1585 eine Universität, die trotz eines historischen Schnitzers – sie jagte 1600 den bedeutenden Astronomen Johannes Kepler davon – zu einer Bedeutung gelangte, die Graz akademischen Glanz verlieh und die stolze Erinnerung an sechs Nobelpreisträger.

Das Thema Auto hat im technisch-naturwissenschaftlichen Bereich der Uni Graz einen ganz selbstverständlich großen Stellenwert. Dr. Rudolf Pischingers Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik gilt als eine weitere Spitzenadresse für Forschungsaufträge. Federführend in Europa ist die Technische Universität Graz bei Abgasuntersuchungen an Lastwagen. Und einer von Pischingers Mitarbeitern, Dr. Franz Laimböck, leistete einen inzwischen gesetzlich gefestigten Beitrag zur Reinerhaltung der Alpenluft. Er realisierte noch als Lei-

ter der Zweiradentwicklung bei Puch ein Mofa mit Katalysator, wie es heute in Österreich und in der Schweiz vorgeschrieben ist.

Unvergängliche Einsichten hinterließ fast 400 Jahre zuvor der Gelehrte Kepler, der den Grazer Hausberg Schöckl zum Ort seiner Erkenntnis machte. Der Astronom Kepler betrachtete von der Höhe des Schöckl die Gestirne, um später dann in Prag die Keplerschen Gesetze zu entwickeln, von denen das erste lautet: Die Bahnen der Planeten sind Ellipsen, in deren Brennpunkt die Sonne steht.

Berg der Erkenntnis ist der Schöckl trotz seiner bescheidenen Höhe von 1445 Metern für Graz als Autostadt bis heute noch.

Die Versuchsabteilung von Steyr-Daimler-Puch nutzt einen alten Ziehweg in die Gipfelregion als Marterpfad für allerlei Autos, die ins Gelände wollen. Nur die wirklich guten erreichen die Höhe des Schöckl aus eigener Kraft, und nur die allerbesten überleben die 15 000 Kilometer eines Dauertests. Wie die Piste aussieht? Nun, es ist die schönste Achterbahn im Alpenraum – und das nicht nur zur Sommerszeit, nein auch im Winter, wenn es schneit.

Eine wunderschöne Altstadt, eine große Universität, ein gewachsener urbaner Kulturkreis mit Oper, Schauspielhaus und Museen, klimatisch schon ein Hauch des Südens – eigentlich müßte dieses Graz eine ausgelassene Stadt sein.

Aber nach dem Glanz goldener Nachmittage ergreift die Autostadt jene frühe Müdigkeit, die abends auch durch Wolfsburg und weite Teile Stuttgarts schleicht. Zwischen der italienischen Architektur der Altstadt kein reges südliches Treiben. Ein Grazer Abend, das ist ein meist deftiges Essen mit ein paar Gläsern vom neonrot funkelnden Schilcherwein.

Für den späteren Abend gibt es ein Casino und das leise Gerücht von einem Nachtleben, aber das sind kaum die triftigsten Gründe, nach Graz zu reisen. *Clauspeter Becker*

aus 4/89



# WAHNSINN

Ich möchte an dieser Stelle eine Geschichte wiedergeben, die mir im August 1970 passierte.

Damals hatte ich noch einen ganz normalen Puch 500 D mit 19 PS. Später wurde ich der Schrecken meiner Nachbarn, für die Polizei und den TÜV. Ebenso umgekehrt. Man könnte der Episode den folgenden Titel geben:

" Ein Steyr - Puch Fahrer gibt nie auf!! "

Dazu muß ich ein bißchen ausholen. Es war im August 1970, als mir ein Tuningkatalog der Fa. Moser aus Wien in die Hände fiel. Was es da alles gab, um einen Puch erst so richtig zum Leben zu erwecken. Scharfe Nockenwellen, TR-Kolben, TR-Köpfe, Ventile, Vergaser usw.. Mir wurde ganz schwindlig. Dieser Zustand verschlimmerte sich noch, als ich später auch eine Preisliste zu sehen bekam.

Daß es Fa. Liedl in Graßlfing gab, war mir unbekannt. Also mußte ich sofort mit der Fa. Moser Verbindung aufnehmen. Um Zoll zu sparen, riet mir diese Firma, die bestellten Teile nach Salzburg schicken zu lassen. Ich sollte sie dann von dort aus über die Grenze schmuggeln.

Gesagt, getan, auf nach Salzburg!

Dort bestellte <sup>ich</sup> bei einer Tankstelle mit Steyr-Puch - Vertretung diverse Tuningteile von der Fa. Moser. Als es dann um die Vorauszahlung ging, hatte ich nicht bedacht, daß der Tankwart für seine Dienste auch bezahlt werden wollte. Ich hatte nun das Gefühl, die Teile wären aus Gold.

14 Tage später - ein Anruf aus Salzburg - " die Teile sind da ". Sofort am nächsten Tag ( ein Samstag ) 4 Uhr aufstehen, 5 Uhr Abfahrt, 8 Uhr Ankunft insSalzburg.

- Große Enttäuschung - Tankstelle zu!!!

Nach endlosem Warten erste Bewegungen an der Tankstelle.

- Endlich offen. - Nichts wie rein.

Erster Diskurs mit dem Tankwart: " Gut Murn, wortens scho lang?  
Der Herr aus Deitschland? Tschuldigung, hob verschloffen, mocht  
oba nix, bin eh scho do!

Meine Sachen lagen fein säuberlich im Regal ausgebreitet, die  
TR-Köpfe, Kolbenschachteln, Nockenwellen usw.

Also, was soll ich sagen, mir waren die Teile " Goldwert".

Blitzschnell hatte ich alles eingepackt und war fertig zur  
Rückreise in die BRD.

An der Grenze bekam ich weiche Knie, als der Zöllner mich fragte:  
"Haben Sie etwas zu verzollen im Kofferraum ?" Er deutete un-  
mißverständlich auf die Stelle, wo im Puch die Ersatzteile lagen.  
Ich stotterte: " N-Nein und wa-was für Kofferraum? "

" Na eben ", meinte der Zöllner lachend und ließ mich weiter-  
fahren. Mir war das Lachen vorerst gründlich vergangen.

3 Stunden Heimfahrt ließen mich den Schrecken vergessen und ich  
malte mir schon in Gedanken aus, wie ich zuhause in der Wasch-  
küche meiner Vermieter, dem Motor seine neuen Teile an- und  
einbauen würde.

Zu Hause angekommen, raus aus dem Auto, umgezogen und ca 15 Min.  
später lag der Motor im besagten Raum.

Die Demontage war leicht, der Zusammenbau gestaltete sich  
äußerst schwierig, da dies der erste Tuningversuch in meinem  
Leben war. " Anzugsmomente " z.B. waren auch ein Fremdwort  
für mich.

Trotzdem, am Sonntagmorgen 4 Uhr früh, warder Motor fertig  
( ich auch ).

Der nächste Tiefschlag kam von meiner Frau. Ihre lieben und  
einfühlsamen Worte möchte ich lieber nicht wiedergeben; sie  
würden die Zensur nicht überstehen. Auch der Zustand der  
Waschküche übertraf meine schlimmsten Befürchtungen. Wir mußten  
unsere Wäsche die nächsten 2 Wochen zur Reinigung bringen.

Weiter gings. Motor eingebaut, Auspuffanlage eingebaut  
( Monte-Carlo "offen" eingeflucht ), breite Räder und Renn-  
lenkrad angeschraubt.

Dann S t a r t ! ! ? ?

Der erste Versuch mißlingt. Batterie zusammengebrochen. Schei--!  
Sonntag, alle Läden zu. Keine neue aufzutreiben. Anschieben ging  
auch nicht, die Kompression ist zu hoch. Himmel Sakra, Sakra!!  
Fängt ja gut an. Dann Zusammenbruch meinerseits, ich hatte seit  
Samstagnachmittag nichts mehr gegessen. Also rein zum Mittag-  
essen, Stimmung auf dem Nullpunkt, der Appetit war auch weg.  
Selbstmordgedanken! So nahm ich nur am Rande wahr, daß meine  
Frau einen Schreikrampf bekam, als sie mich erblickte.  
Kaminkehrer waren die reinsten Saubermänn er. Die anschließend  
umherfliegenden Gegenstände und die Treffer ließen es mir  
ratsam erscheinen, das inzwischen kalte Mittagessen auf der  
Haustürtreppe einzunehmen.

#### Zweiter Start (Versuch

Mehrere Passanten halfen mir beim Schieben, bis der Motor  
endlich die ersten Töne von sich gab. Meine Nachbarn im Umkreis  
hörten es "freudig". Ihr lebhaftes Winken mit der Faust  
bestärkte mich in dieser Annahme. Ihre "Gratulationsworte"  
konnte ich leider nicht verstehen, weil der Auspuff so rührte.  
Daraufhin versuchten es einige durch persönliches Erscheinen.  
Sie schrien irgendwas von Sonntagsruhe. So suchten wir, mein  
Auto und ich, erst einmal das Weite.  
Eine Woche später wurde der Puch durch ein 9er Differential,  
Sliks, Schalensitze, Stabis und Stoßdämpfer verbessert.  
Inzwischen hatten sich meine Nachbarn wieder etwas beruhigt  
und betrachteten sich das Krachobjekt aus der Nähe. Immerhin  
sah mein Pucherl jetzt wie eine kleine Rennsemmel aus.  
Rot, mit weißen Streifen, gelben Felgen und fürchterlich  
schnell ( dem Spektakel nach ).



Offizielle Verkaufsstelle  
der Steyr-Daimler-Puch AG  
Ersatzteile und Reparaturwerkstätte

**Czakoi & Machon**

1150 Wien 15.  
Rosinagasse 7, Tel. 83 76 51

Ersatzteile für sämtliche Puch-Fahrzeuge ab Baujahr 1949

## Der erste Großversuch

Die Fahrt ging von Freising in Richtung Autobahn Allershausen, von da auf der BAB gen Nürnberg ( Eintrag im Kfz-Schein 500 D 19 PS ).

Beim ersten Parkplatz begann das Unheil.

Zwei Landpolizisten standen an der Autobahn und beobachteten den Verkehr. Als sie mich sahen, bekamen sie erst große Augen, dann den bösen Blick. Aus den Augenwinkeln heraus sah ich gerade noch, wie sie ihre Mützen festhielten und im Gallop zu ihrem grünen VW-Käfer rannten.

Au weh, jetzt bist dran! dachte ich und sah auch schon den blauen Igel im Rückspiegel blitzen. Zu allem Unglück gings auch noch bergauf. Die Grünen kamen langsam aber stetig näher, dann fuhren sie neben mir. Schließlich kam was kommen mußte:

Die obligatorische Beifahrerfensteröffnung, in der ein rot-weißer Kochlöffel auftauchte und immer auf die rechte Seite deutete. Jetzt ist alles aus, dachte ich.

Ich tat so, als sähe ich nichts, hören konnte ich sowieso nichts vor lauter Krach. Nur ein Wunder könnte mich jetzt noch retten.

Dann gings mit uns im wahrsten Sinne bergab ( Gott sei Dank bergab !! ). Das Pucherl fing auf einmal zu laufen an und machte einem Rennwagen endlich alle Ehre. Meine Verfolger hielten sich eisern hinter mir. Kam mir vor wie auf einer Rennbahn. Nur, wenn mich die " Grünen " einholen, gibts jede Menge Ärger. Also weiter Vollgas bei mir, bei den Polizisten Kochlöffel wieder rein, Fenster zu, ta-tü ta-ta!!!!

Durch die Talfahrt kam die Nockenwelle einen für sie günstigen Drehzahlbereich und ich konnte so einen kleinen Vorsprung bis zur Autobahnausfahrt Pfaffenhofen herausfahren.

Blinker raus, die Ausfahrt raus, runter von der Straße und blitzschnell hinter einer Buschgruppe versteckt, Motor aus!! Dann nichts mehr als dröhnende Stille und Angstschweiß.

Und da preschten sie auch schon daher. Ich fing an zu beten, lieber Gott laß sie nicht in den Rückspiegel schauen.

Mein Gebet wurde erhört, Allerdings mußte ich zuhause meine Wäsche wechseln ( Unterh---emd! ).

Daß jetzt zumindest eine Anzeige kommt, war für mich schon nicht mehr ganz so schlimm. Immerhin wurde ich ja nicht verhaftet. Ha,Ha!

Also wartete ich auf die Anzeige ( Auto brav 500 D 19 PS ) richtig fabrikmäßig, 14 Tage, einen Monat, halbes Jahr, keine Anzeige!!!??

Das Rätsel löste sich erst 15 Jahre später.

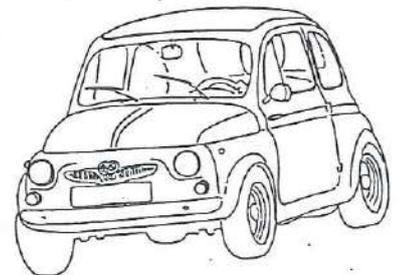
Durch Zufall lernte ich 1985 einen pensionierten Autobahnpolizisten kennen. Als jener meinen inzwischen neuerworbenen, rennmäßig hergerichteten Steyr-Puch sah, fing er an zu erzählen.

Es war so etwa im August 1970, da ist uns ein solcher 500 Fiat mit dem Kennzeichen FS-L 213 auf der Autobahn mit 160 kmh glatt davo g'fahn und mir ham net schneller fahn kenna, weil unser VW domois net schneller ganga is! Des werd i nia vergessn.

Mir ham damals net einmal a Anzeige macha kenna, weil unser Chef des net glaubt hat. Und stellns eahna vor, die Blamage! Erst als ich ihm sagte, daß ich das damals war und daß das hier kein 500 Fiat sondern ein Steyr-Puch 650 TR 2 mit ca. 45 PS und 170 kmh schnell ist, war auch sein Rätsel gelöst.

Die nachträgliche Strafe bestand darin, daß ich mit ihm die damalige Strecke nochmal fahren mußte.

Einzigster Kommentar -- W A H N S I N N !!



Also Vorsicht Damen und Herren!

Auf der Autobahn so um Allershausen herum müssen Sie nicht nur auf das berühmte Nebelloch achten, sondern stellen Sie bittschön Ihren Rückspiegel auch ein bißchen auf ein niedrigeres Niveau. Die rote Blutblase hinter Ihnen, die mit 170 Sachen die linke Spur abräumt ist dann sicher der Puch Rudi aus Freising.

# Giftzweig aus Österreich: Steyr- Puch



Der Fiat 500, liebevoll als rollender Einkaufskorb titulierte, lebt und lebt und lebt. Und nicht nur das! Findige Autobastler haben längst entdeckt, welche sportlichen Möglichkeiten in diesem kreuzbraven Auto stecken. Die österreichische

Steyr-Daimler-Puch-Gesellschaft hat aus dem kleinen Italiener einen sportlichen Flitzer entwickelt, der auf Rennerfolge in seiner Klasse nahezu abonniert ist. Halwart Schrader hat sich die Krafter aus der Steiermark angesehen. 

**N**ur wenige Davids aus der Nachkriegsära sind am Le-bengeblieben. Wenn sie sich nicht allmählich zum Goliath (nicht der hanseatische Zweitakter von ehemals ist gemeint) gemausert haben, wie es etwa der ständig wachsende NSU-Prinz demonstriert, so starben sie nach und nach den Wirtschaftswundertod. Den Kleinschnittgern und Fuldautomobilen erging es so, den Lloyd-Bombern und Heinkel-Kabinen, den Messerschmitts und Janussen, den Isetten und den Victoria-Spatzen.

Nur ein Kleinwagenmodell lebt und lebt und lebt und wird von Konstrukteuren verschiedener (meist südlicher) Nationalität immer wieder als Grundlage neuer, automobiler Zauberkünste benutzt: der kleine Fiat.

Zwar hat auch dieses Auto im Lauf der vergangenen zehn Jahre immer wieder neue, größere Brüder bekommen, doch ist der legitime Nachfolger des guten alten Topolino heute noch einer der populärsten Kleinwagen Europas. Das haben auch – schon lange! – die Österreicher erkannt. Im Donauland, Tummelplatz fast aller europäischer, westlicher wie östlicher Automarken, hat sich die mit einem großen technischen Erbe wohlversehene Steyr-Daimler-Puch-Gesellschaft des italienischen Davids angenommen, um aus dem „rollenden Einkaufskorb“ ein sportliches Fahrzeug zu machen – mit nahezu unösterreichischem Temperament.

#### Steyrmärkische Krafter sind anders

Der normale Fiat 500 ist ein kreuzbraves Autochen, dessen magere

18 Pferde nur bescheidenen motorischen Ambitionen genügen. Der 600er mit 700-ccm-Maschine bietet wohl mehr, aber die Steyr-Puch-Leute fanden offenbar weder die eine noch die andere Version gut genug, um sie auf dem österreichischen Markt anzubieten. So sind denn die Steyr-Motoren in dem Grazer Auto, das sich äußerlich kaum von einem kleinen Fiat unterscheidet, gänzlich andere Konstruktionen als die aus Turin.

#### Die Pferde wollen gezähmt sein

Auch die steyrmärkischen Krafter sind luftgekühlte Zweizylinder, aber als Boxermotoren gebaut. Man kann sie in verschiedenen Versionen bekommen: als 493-ccm-Auto mit 18,9 PS oder als 643-, beziehungsweise 660-ccm-Auto mit 22,8, 30, 34 oder 42 PS – serienmäßig. Was serienunmäßig mit dem kleinen Zweizylinder anzufangen ist, steht weiter hinten.

Der Fünfhunderter ist hier natürlich nicht so interessant wie der Sechshundertfünfziger. Die 30-, 34- und 42-PS-Minimobile (sie heißen 650 TR 1 und 650 TR 2) sind genau die richtigen Feuerstühle, um in der Stadt so flink und behende voranzukommen, wie man es sich als oberer Mittelklassenlenker immer nur erträumen kann. Dabei hantiert es sich im kleinen Steyr durchaus gemütlich und bequem; man lenkt und schaltet ganz angenehm (wenn man sich an den unsynchronisierten ersten Gang gewöhnt hat) und hat ein gutes Sitz- und Sichtgefühl.

Kleine Autos sind meistens laut. Der Steyr-Puch ist es ganz besonders. Man fährt, wenn man die sportlichen Kräfte seines Motors weidlich nutzen will, tunlichst nicht unter 4800 Touren (er dreht sogar klaglos bis über die 6000) – und das ist eben mit Geräusch verbunden. Allerdings mit keinem unangenehmen: es ist ein sportlicher Klang, etwas boxertypisch, dem sich ein sonores An-

saug- und Auspuffgeräusch hinzugesellt, und das Dröhnen eines zwar kultivierten, aber harten Fahrwerks.

Nicht jeder kann auf Anhieb die im Steyr-Puch reichlich vorhandenen Pferdestärken voll zum Einsatz bringen. Beim Ampelstart ist zwar so viel drin, daß die gesamte Wohlstandslimousinenzunft stehen bleibt, doch am Berg, in engen Kurven, auch bei Glätte oder Nässe, zeigt sich, wer wirklich fahren kann. Der kleine Übersteurer hat eine ausgesprochen bockige Hinterachse (Pendelachse mit Schraubenfedern), deren Bewegungen in Extremfällen eines Meisters im Chauffieren bedürfen, um ihrer Herr zu werden – Spezialisten wissen auf kurvenreichen Bergstrecken (und beim Rundkurs in Monte Carlo) mit Hilfe behutsamer Gasfüße und der griffgünstig installierten Handbremse die Pferde im Heck zu bändigen; es ist ein echter Genuß, einem solchen Hecktrieb-Akrobaten zuzuschauen.

#### Nicht billig, aber solide

Der Steyr-Puch ist kein Familien- oder Reisewagen. Für zwei Personen und Gepäck kann man ihn gut empfehlen – vier haben auf längeren Touren Schwierigkeiten mit dem Sitzkomfort (vom Gepäckproblem ganz zu schweigen: Der sogenannte Kofferraum im Bug bietet höchstens zwei wohlgefüllten Aktentaschen und einer Thermosflasche Platz). Als Stadt- und Vorortwagen für den

Mann, der sportliches Fahren liebt, ist der 650er hingegen genau das Richtige.

Im Preis konkurriert das 30- und 34-PS-Modell (5700 bis 5900 Mark) etwa mit dem Morris/Austin Mini – mit dem ich es aber aus anderen Gründen nicht unmittelbar vergleichen würde – und dem NSU 1000. Mit Spezialauspufftopf, der dem 650 TR 2 (mit dem schönen Namen „Europa“) zu ehrlichen 42 PS verhilft, und einigem sportlichen Zubehör nähert man sich schnell der 6000-Mark-Grenze: ein bißchen viel Geld für ein so kleines Auto. Darum fahren auf Deutschlands Straßen nur wenige Steyr-Puch. Obwohl das Geld gut angelegt wäre. Denn: Die kleinen Giftzwerge aus der Steiermark sind für ihre Zähigkeit und Langlebigkeit bekannt. Ihre sparsamen Heckmotoren geben sich mit sieben bis acht Liter Benzin pro 100 Kilometer zufrieden (beim 42-PS-Modell ist's etwas mehr), der Ölverbrauch ist minimal. Und eine Panne ist schnell behoben.

Es gibt nun immer Menschen, denen reicht das Gebotene nie so recht aus. Ob es die 17 Sekunden von Null auf Hundert sind oder die 138 Spitze des „Europa“ – sie möchten mit ihrem Öfchen gern eine Meisterschaft gewinnen oder auch nur den Nervenkrieg im Großstadtdrummel. In beiden (und noch anderen Fällen) werden Steyr-Puch-Automobilisten besonders gut bedient.

#### Auf Sporterfolge abonniert

Sie finden nicht nur im Grazer Werk Verständnis und Unterstützung für ihre Wünsche (es gibt zum Beispiel eine vielfältige Auswahl an Renn-, Rallye-, Berg- und sonstigen Getrieben), sondern auch bei einigen Spezialisten, die aus der Sportkanone einen wahren „Senkrecht“-



starter" machen. Ludwig Liedl und Sohn Heinz sind die prominentesten unter ihnen.

Kein dem Automobilsport Nahestehender kommt an einem Liedl vorbei (das ist wörtlich zu verstehen: Überholen Sie ihn mal!). Kaum ein europäisches Bergrennen, in dem Vater oder Sohn mit ihren heckgetriebenen roten Raketen nicht mit von der Partie sind. "... in Italien sind wir meist nur dabei, um die Abarths ein bißchen zu ärgern." Und sie ärgern nicht nur die Abarths und die BMWs, mit denen sie in ihrer Klasse konkurrieren, sondern auch weitaus größere und stärkere Autos, deren Rundenzeiten sie oftmals erheblich unterbieten. So hat beispielsweise noch kein Konkurrent Heinz Liedls Roßfeld-Bergzeit von 1964 verbessern können — nicht einmal der Rekordhalter selbst, obwohl ihm heute stärkere Motoren und bessere Reifen zur Verfügung stehen als vor drei Jahren!

Und seit drei Jahren hält Heinz Liedl auch den Titel des Deutschen Tourenwagen-Bergmeisters auf Steyr-Puch. Sportbegeisterte wissen noch weitere Titel aufzuzählen: die Rallye-Europameisterschaft des Polen Zasada, die Österreichische Staatsmeisterschaft des Manfred Lieskonig, die Österreichische Tourenwagenmeisterschaft des Bernd Brödnner ...

Das Sympathische dabei ist, daß man mit einer solchen kleinen roten Bombe nach Siegerehrung und Pokalempfang auf eigener Achse ganz normal nach Hause fahren kann. Besonders einige ungarische Sportfahrer pflegen mit just dem Auto an- und wieder abzureisen, mit dem sie im Rennen fahren und wenn die Reise von der Donau bis zur Nordsee geht.

Sehr viele der in Wettbewerben eingesetzten Steyr-Puch-Wagen wurden von den Liedls hergerichtet. Denn sie sind gleichzeitig die deutschen Importeure dieser Marke und somit eine wichtige Adresse austrophiler Sportchauffeure, die in Grasling bei Regensburg außer einem erstaunlich gut sortierten Ersatzteillager („Mei, man muß oben alles vorrätig haben! Man kann doch nicht wegen jeder Kleinigkeit nach Österreich schreiben!") jeglichen technischen Beistand finden, wenn's um das Frisieren geht.

## Im Winter wird gebastelt

Bis zu 25 Wettbewerbe fahren Vater und Sohn Liedl pro Saison. Und es kommt nur selten vor, daß ein Motor nach dem Rennen „aufgemacht" wird. „A so ein zähes Inschtrument wie der Steyr hält das aus! Unsere Wagen werden nach jedem Rennen besser. Uns tun die armen Engländer leid, die nach jedem Rennen ihre Maschin' aufmacha müssen..." Senior Liedl, seit Jahrzehnten Motorsportler, legt für seine Autos jede

Hand ins Feuer. „100 000 Kilometer? Kleinigkeit. Was soll denn da kaputtgehen?"

Zahlreiche Verbesserungen, die am Steyr-Puch im Lauf der Zeit vorgenommen worden sind, hat das Werk auf Liedls Anregung ausgeführt. Das Neueste: eine selbstkonstruierte Auspuffanlage. „Des Ding bringt uns mindestens zwoa Pferdestärken. Aber für ein normales Auto ist's leider etwas zu laut ..."

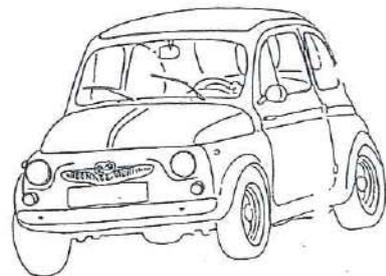
Aber auch ein normaler Steyr-Puch, ohne die in stillen Wintermonaten ausgetüftelten Verbesserungen („Im Sommer haben mir keine Zeit net zum Basteln"), ist so, wie er aus dem Schaufenster kommt, ein ernst zu nehmender Sportwagen. Beweis: die 100 Runden (Klassensieg) beim diesjährigen 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Mendens TR 2 mit serienmäßigem 42-PS-Motor war lediglich auf den hinteren Rädern mit 4-Zoll-Reifen (statt 3,5-Zoll) bestückt.

Die richtigen Reifen spielen beim Steyr-Puch vielleicht eine größere Rolle als bei manch anderem Wagen. Der neue Semperit Favorit beispielsweise scheint für das Fahrzeug maßgeschneidert zu sein: Bis zu acht Prozent höhere Geschwindigkeiten sind damit gemessen worden. Der Dunlop 145-12 bringt ein Plus von sechs Prozent, der Pirelli Cinturato 135-12 vier Prozent. Die Reifenempfehlungen für den 650 TR „Europa" sind schon in der Betriebsanleitung sehr präzise formuliert: Man unterscheidet zwischen sportlichem Einsatz (125/135-12 vorne, 135/145/155-12 hinten), Einsatz auf besonders schlechten Sandstraßen (Dunlop SP CB 59 135-12 vorne, Dunlop SP 44 Weathermaster 1 P. 1, hinten) und Einsatz auf besonders schnellen Rundkursen (Pirelli Cinturato 135-12 vorne, Kleber-Colombes 145-12 hinten). Vier-Zoll-Felgen werden allgemein empfohlen, Vier-einhalb-Zoll-Felgen sind (leider) noch nicht homologiert.

## Sport- oder Alltagswagen?

Von einem „Sportwagen" erwartet man gemeinhin, daß er offen und auch roadsterlöstig sein müsse und nur zwei Plätze haben dürfe. Natürlich ist das ein längst widerlegter Irrtum; genauso wie der, daß eine lange Motorhaube viele Pferdestärken berge. Der Giltzwerg aus der Steiermark hat weder eine lange Motorhaube (Motor im Heck, vorne Tank, Ersatzrad, Aktentasche), noch ist er ein roadsterähnliches Cabriolet (sondern eine fast viersitzige Limousine mit Faltdach, kurz, gedrungen, kompakt). Er hat alle Eigenschaften eines praktischen, wirtschaftlichen Stadtwagens, in der Konstruktion, in den Abmessungen, und dazu die Eigenschaften eines echten Sportwagens (oder auch Rennwagens, wenn Sie mal mit Liedl senior oder junior reden). Eine

nachträgliche Frisur am 650er Steyr-Puch — manche Fahrer kommen allmählich auf den Geschmack, wenn sie in der Sportpresse öfters den Namen Liedl lesen — ist für etwa 1850 Mark durchzuführen; am fabrikneuen TR 1 oder TR 2 geht's sogar noch um ein Drittel billiger, weil Vater Liedl eine Menge Neuteile (Kolben, Nockenwelle, Ventile und so weiter) zum Neupreis anrechnet. Doch selbst mit völlig serienmäßigem Steyr-Autos kann man der Konkurrenz den Auspuff zeigen. Erstaunlich, daß der kleine Österreicher bei uns nicht viel Publicity genießt. In Norddeutschland ist er so gut wie unbekannt — und das ist schade; denn trotz seines durch den Zoll bedingten höheren Preises stellt der Steyr-Puch einen wirklich reellen Gegenwert für das Geld dar, das auszugeben sich gerade die Mitmenschen doch sehr überlegen, die einen kleinen, wirtschaftlichen und doch potenten Wagen haben wollen. Der Giltzwerg hat bei uns noch manche Chance.





Nur kurz soll hier berichtet werden, eher ist es die Zusammenfassung des 7. Treffens für die Zuhausegebliebenen. Also laßt Bilder sprechen.



Hier ist die schon Tradition gewordene Puchkette zu sehen, die sicher noch länger ausgefallen wäre, wenn im Fahrerlager des Salzburgrings mehr Platz gewesen wäre.

Leider hatte man wohl vergessen, Petrus eine Einladung zu schicken, so daß die Veranstaltung stellenweise drohte ins Wasser zu fallen. Jedenfalls war der Anreisetag, der Freitag noch der schönste Tag.

Geplant war ein Rennlauf auf dem fahrerisch nicht allzu anspruchsvollen Ring. Gestartet werden sollte in zwei Divisionen: Puch mit Doppelvergaser und solche ohne.

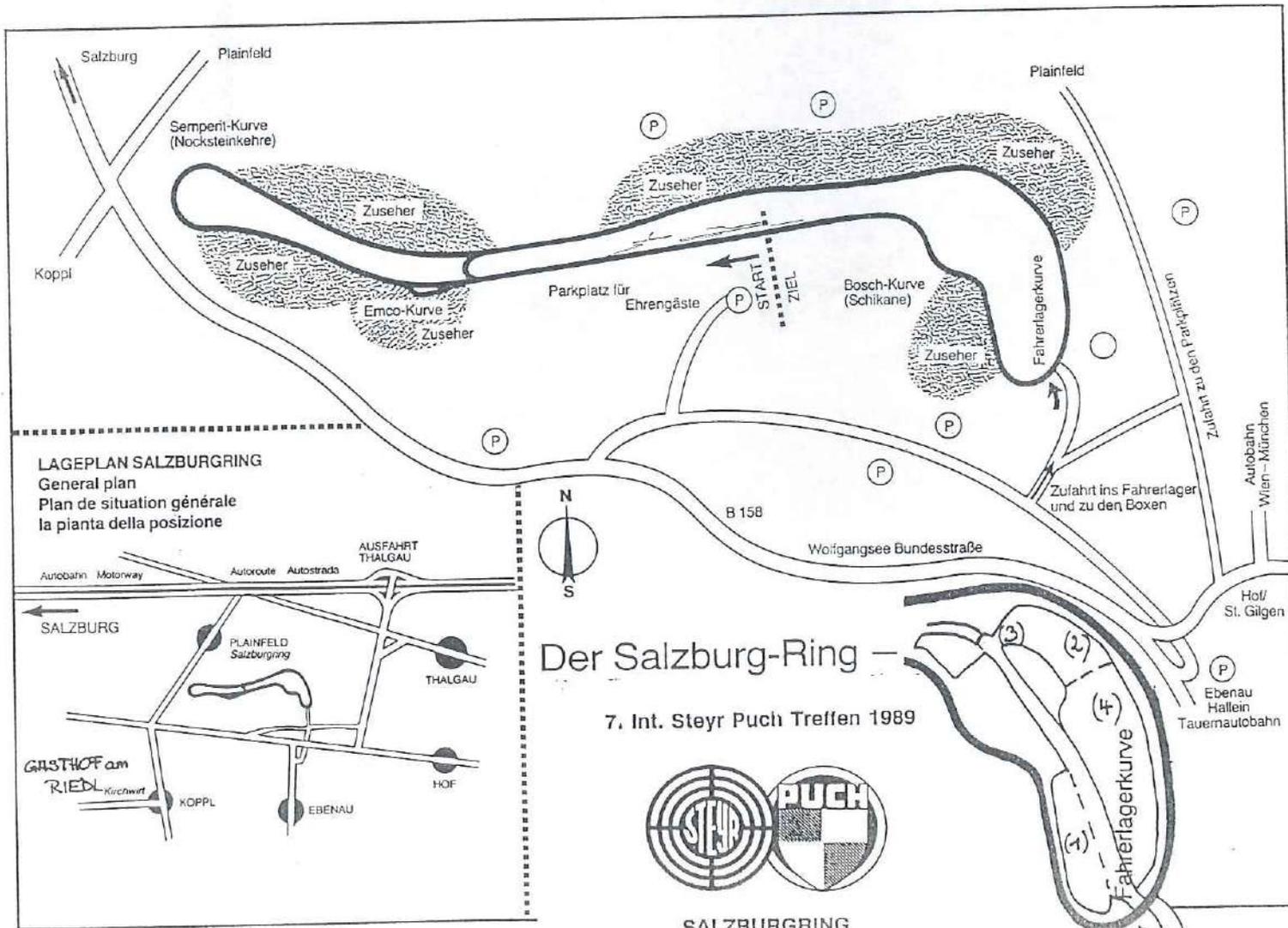
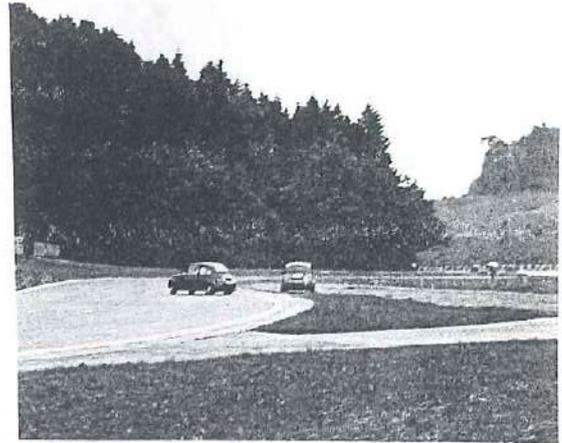
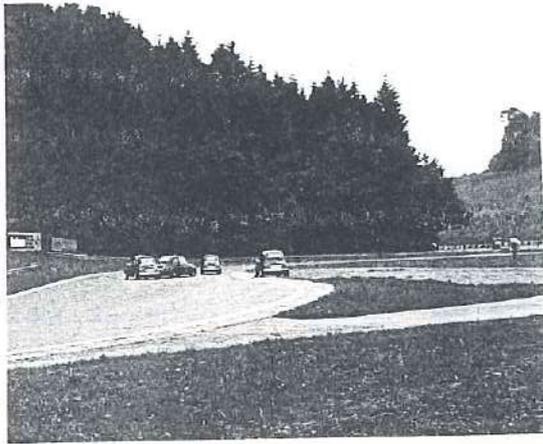


Hier sieht man den Aufmarsch der Gladiatoren. Obwohl der BMW im Vordergrund mit einem FUCH Pickerl getarnt war durfte er dennoch nicht starten. So war Andreas Müller-Fausser zum Zusehen verurteilt, weil sein Rennpuch, den er nach Hinterlegen einer Kaution mit rüber ins schöne Österreich nehmen durfte, ebenfalls keine Starterlaubnis erhielt. So wie ihm ging es noch einigen anderen

die ihre schnellen Puch mit den offenen Tüten im Transporter oder auf dem Hänger lassen mußten. Besonders hart betroffen war zweifellos ein TR-Fahrer aus Ungarn, der damit die weite Reise umsonst gemacht hatte.

Wie uns gesagt wurde, gelten am Salzburgring neuerdings besondere Lärmschutzvorschriften auf Initiative ortsansässiger Grüner. Es wurde sogar davon gesprochen, daß diese Strecke die längste Zeit Rennstrecke gewesen ist.

Vorne weg düste ein Puch mit Turbolader, der erst nach der Einführungsrunde sein wahres Gesicht zeigte. Als es ernst wurde legte er los und war dem normalen Volk bald aus den Augen. Nur seine Ölfahne blieb uns anderen und so taten sich die Fotografen besonders in der BOSCH Kurve schwer, einen Puch direkt von vorne aufs Bild zu kriegen. Dort galt kreuz oder quer oder überhaupt raus oder entgegengesetzt. Die reinste Schleuderschule.



Natürlich gab es auch jede Menge Autos zu sehen, Details und vor allem Technik. Wie schon gesagt, Turbolader, Magnesiumfelgen, dreiteilig mit Fuchstern, Sandgussmotorengehäuse (Wie's wohl da drin aussieht??) 6-Ganggetriebe usw. Das interessanteste Auto war aber zweifellos der England-Fuch, eines der äußerst raren rechtsgelenkten Exemplare. Es wurde berichtet, daß von den insgesamt sieben nach England gebrachten Autos die ersten schon von den VERKÄUFERN verschrottet wurden, die einfach mit dem Potential nicht zurecht kamen. Wenn das nix ist.



Beachtenswert vor allem der 100 Meilentacho!!  
Schade, daß damals mit England nicht mehr ging, sonst würde man sich jetzt nicht so schwer tun bei der Suche nach englischen Lenkhebeln zum Umbau auf Gokart-Lenkung.

Neben vielen feinen Autos gab es diesmal auch einen "worst of show" Teilnehmer. Johannes Grohs hatte einen Scheunenfund auf dem Hänger, der zwar scheußlich aussah (und auch so roch), der aber immerhin komplett war. Irgendwie wollte Johannes das Treffen doch mit etwas Nützlichem verbinden und so holte er eben das Autochen heim, das er einmal in einem Winterurlaub geortet hatte.



Interessant ist jedoch die weitere Geschichte dieses häßlichen Entleins. Es wurde ein echter Grauimport in einer Karawane von drei Gespannen. Die Zöllner am Walserberg, die den ersten Zugwagen noch kontrolliert hatten und sich sogar zu der Frage durchringen konnten, ob der Puch auf dem Hänger zugelassen sei, waren nach dem zweiten Gespann nur mehr einer müden Handbewegung fähig und schon war der Import vollzogen. Jedenfalls mußte Johannes an der ersten Rastanlage mal dringend raus. Das hatte aber vielleicht auch mit der Nacht vorher zu tun.



Und hier noch die Ergebnisse des Rennlaufes.

SALZBURGRING 1989 bei REGEN

125	STEFFNY	2:22,80	2:25,31	2:24,33	2:24,81	2:24,83
126	VALLANT	2:31,10	2:24,70	2:32,13	2:19,38	2:18,20
127	Taubländer	2:26,65	2:29,42	2:29,56	2:38,57	2:26,99
128	HÖLZER	3:12,16	2:46,86	2:20,66	2:23,02	2:23,81
129	DÜSTERBERG	4:11,18	2:16,48	—	—	—
130	GERNER	2:57,39	2:31,28	2:29,18	2:27,79	2:37,35
131	FRUHMAN	2:23,82	2:28,89	2:24,36	2:24,68	2:23,56
132	LIEDL	2:25,38	2:20,75	2:25,41	2:28,03	2:26,05
133	SEDLACEK	2:30,54	2:29,96	2:32,68	2:29,31	2:29,68
135	WASCHL	2:26,56	2:37,21	2:32,85	2:33,17	2:35,02
136	NISSNER	2:41,91	2:37,38	2:33,20	2:41,08	2:56,23
137	LOSSKARN	2:42,45	2:37,53	2:35,12	2:35,01	2:35,40
138	HILZ	2:47,10	2:40,32	2:38,15	2:39,20	2:40,93
139	BRYSCH	2:26,00	2:50,55	2:31,67	2:38,05	2:38,75
140	ETZERSDORFER	2:41,37	2:40,48	2:37,90	2:30,05	2:39,78
142	STAUDENMAYR	2:40,06	2:38,16	—	—	—
143	REICHL	3:17,69	2:58,83	2:59,14	2:58,58	2:58,90
144	RAKUSCHAN	2:55,38	3:49,66	3:10,98	3:12,82	3:12,69
145	LACKNER	2:59,51	2:59,46	3:01,47	2:59,28	3:00,20
147	TÖCHTERLE	2:39,24	2:39,36	2:37,62	2:38,03	2:39,60
149	ZELLNER	2:54,59	2:47,03	2:47,94	2:50,24	2:49,54

Beim Slalom weiß ich nur, daß Sigi Schrankl tierisch schnell gewesen sein muß.

Peter Brysch

# DER ENGLÄNDER



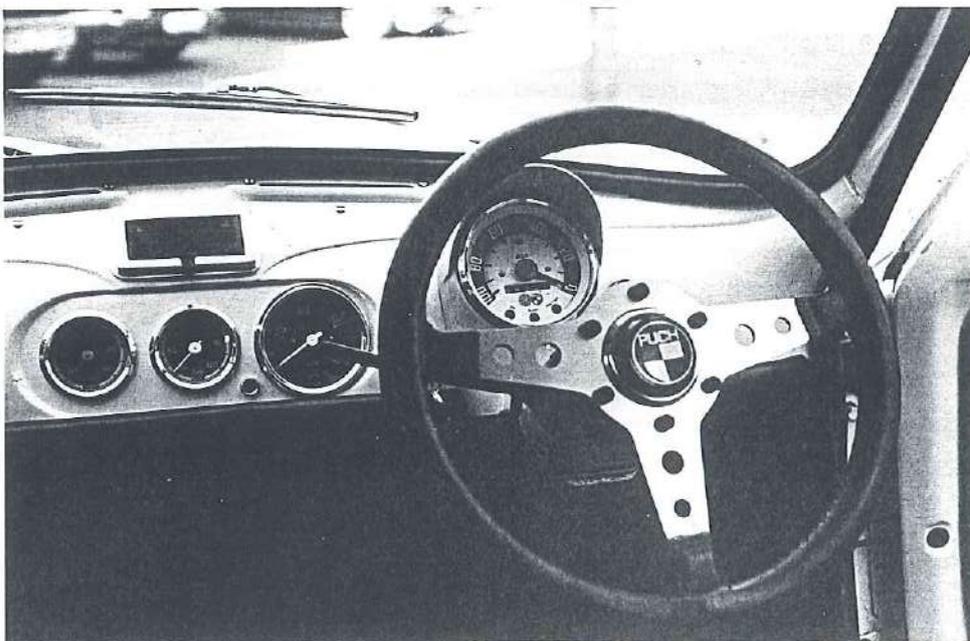
Entgegen meiner privaten bisher vertretenen und in diesem Heft an anderer Stelle auch geäußerten Meinung, sind nicht nur sieben sondern sogar neun rechtsgelenkte Exemplare des 650 TR nach England geliefert worden. Richtig ist, daß einige schon von den Verkäufern verschrottet wurden, die sicher mit der Straßenlage und dem Temperament der Autos nicht zurecht kamen. Jedenfalls hätte man sich bei Steyr-Fuch in Graz den englischen Ersatzteilkatalog sparen können.

Michael Kuhn ist der Meinung, daß in Londonderry heute die zwei einzigen Exemplare des U.K. noch dort auf den Inseln zu finden sind.

Das hier abgebildete Fahrzeug von Thomas Geisbüsch kam 1985 nach Deutschland und ist zweifelsfrei das Auto, das von "autocar" im August 1967 getestet wurde. Der Testbericht liegt mir vor, ich habe ihn auch schon ins Deutsche übersetzt, leider ist die

Kopie von so schlechter Qualität, daß ich mit dem Abdruck lieber bis zur nächsten Thondorf warte. Daher einstweilen ein Bericht von Thomas selbst und ein paar "Trophy" Bilder, sowie der Brief dieses seltenen Autos.

F. Brysch



2 rechtsgelenkte Fahrzeuge wurden zunächst - als Vorserienwagen - dem englischen Importeur übergeben, um bei Rallyes eingesetzt zu werden.

Zum Rallyeeinsatz gelangte aber dann nur 1 Fahrzeug. Um es vorwegzunehmen:

Dieses Auto mußte in 1984 in Irland gewesen und dort restauriert worden sein.

"Mein" Auto wurde vom Importeur der englischen Presse für Testfahrten zur Verfügung gestellt. Ein Testbericht der "Autocar" vom 31. August 1967 zeigt dies.

Von dem Händler wurde das Fahrzeug verkauft und in den folgenden Jahren von seinem Besitzer "recht viel" bewegt. Nach einem Weiterverkauf fristete der kleine Puch bei seinem nächsten Besitzer ein "Mauerblümchendasein" - ähnlich wie bei mir (bis jetzt!!!) - und stand über mehrere Jahre fast nur in der Garage. Ein weiterer Besitzer gab das Fahrzeug nach kurzer Zeit wieder ab, und zwar an einen Major.

Dieser nahm das Fahrzeug bei seiner Versetzung (mußte 1985 gewesen sein) mit nach Deutschland und verkaufte es im Juli 1985 an Wolfgang Frank nach Mainz.

Da "Frankie" für seine - inzwischen 3 - Puchs zu pflegen die Zeit fehlte, gab er im Sommer 1986 seinen kompletten Fuhrpark ab, und so gelangte der "Engländer" letztendlich nach Mayen.

Hier stand er bis zum Sommer 1989 fast nur in der Garage - von einigen wenigen kurzen Ausflügen im Sommer abgesehen.

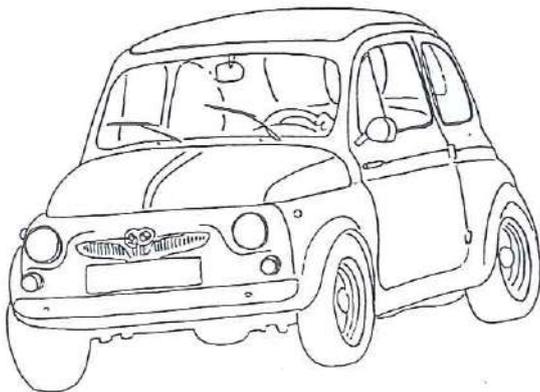
Grund: ein zu kurzes Getriebe (Slalom- oder Berggetriebe), machten das Fahren außerhalb der Stadt zur Qual; Höchstgeschwindigkeit: 100 km bei ca. 7.000 U/min.!

Nachdem Heinz Liedl vor dem Puch-Treffen am Salzburgring voriges Jahr das Getriebe geändert hat, macht seit der Seenrundfahrt in Österreich - trotz Wolkenbruch - auch mir das Puchfahren Spaß.

Sicher wird der kleine "Engländer" dieses Jahr an mehr Sonntagen ausgefahren - vorausgesetzt natürlich, es regnet nicht!

Gruß

*Tropen*



Letzte Meldung für  
Modellautosammler:

In diesem Jahr wird es von VITESSE neben diversen Fiat 500 Modellen auch den Steyr-Puch geben, und zwar als 650T mit geschlossenem und offenem Holidach sowie als Rally-Europa-meisterschaftsmodell 1965!!!

Man darf gespannt sein.

Verkauf u. Kundendienst

 <b>STEYR-DAIMLER-PUCH A. G.</b> WERKE GRAZ <b>Wagenstammkarte</b> Typ: STEYR-PUCH 500	VB	Vertreter Ryder	Kaufantrag Nr. A6/5837/2
	Fahrzeug Nr. 504.9677		
	Nr.	Ausführung	
Fahrgestell	5144580	650 <sup>TRIN / 2</sup> Getriebe" <b>IZ</b> ausgestellt pro: Englendausführung. Rechtslenker	
Motor	5205550	Ölmanometer 0-150lba Ölthermometer	
Lichtanlasser	Bosch	Meilentacho 0-100 mph	
Vergaser	Zenith	Tapezierung grün rückw.u.seitl. Taschen	
Batterie	Bären	Faltdach grün	
Türschloß	GG P 4264	asymetr.Scheinwerfer (Monte Carlo Auspuff- anlage mit Heizung )	
Felgen: 4.00 x 12		RALLY-Ausführung	
Reifen } 135 x 12		2 Schriftzüge	
Reifen } PR 4		"Steyr Puch "	
Reifen } Semperit		mit polizeigrünen Streifen unter den Türen	
Reifen }		Erstbesitzer:	
Reifen }			
Übersetzung			
Km			
Sonderausstattung:	wie 50.33.21.7		
Produkt-Datum	Ausst.-Nr.	50.33.21.9 weiss	Datum u. Nr. genietet 550/38 v.9.5.1967
15.II.1967			
Stammkarte geprüft	Lfsch.		
	"		
	"		

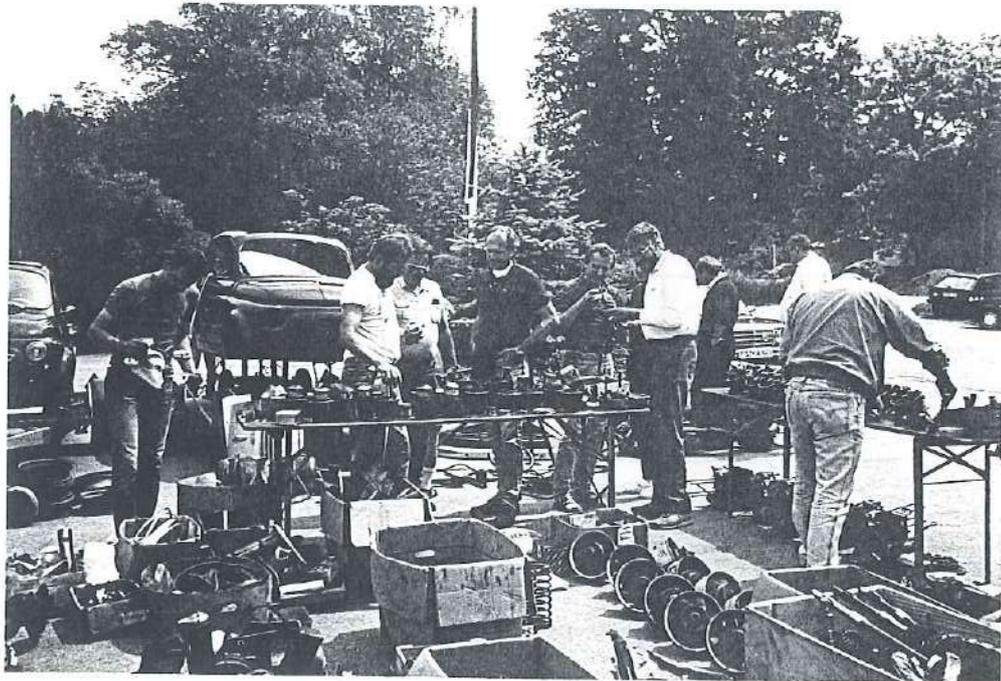
Hd 500 Bl. 5-64

**STEYR-DAIMLER-PUCH**  
 FAHRZEUGTECHNIK Ges.m.b.H.  
 Liebenauer Hauptstraße 37  
 8040 GRAZ

P. Schmalch

1968 -02- 0 1

# MARKT



Geladen hatten wir alle, gekommen sind relativ wenige, dafür kamen sie aber auch von recht weit her. Hamburg - Regensburg und Wien - Regensburg, das waren die weitesten Anmarschwege. Heinz Liedl hatte sich freundlicherweise zur Verfügung gestellt, hatte seinen großen Werkstattvorplatz geöffnet, einen Steak- und Wurstbrater nebst der örtlichen Brauerei organisiert und sogar für Spitzenwetter gesorgt, trotz absolut gegenteiliger Wettervorhersage. Gegen Ende des Marktes um 16.00 Uhr fing es dann auch mächtig an zu regnen und die Heimfahrt war eine Schleichfahrt im getauchten Zustand.

Das Angebot war gigantisch. Unser Freund Martin Peschka war kurz vorher nach Paraguay ausgewandert und nachdem alles sehr schnell gehen mußte (Hazienda im Sonderangebot) Andreas und mich gebeten, seine drei Autos und seine Teilesammlung zu Geld zu machen, das er in einen Neubau auf seiner Hazienda stecken wollte. Der Neubau steht inzwischen.



#### Die Autos:

Eine wirklich blitzsauber restaurierte Rohkarosse und ein rennfertiges Auto mit TR Motor und Getriebe, komplettem Fahrwerk, Doppelzündung etc.

Die Preise waren wirklich flohmarktgerecht und so ging die Ware recht gut weg. Es müssen wohl auch recht gut brauchbare Rennteile dabei gewesen sein, jedenfalls habe ich Sigi mit einer Handvoll Pleuel und einem glücklichen Leuchten in den Augen zu seinem Opel-Stradale laufen sehen. Köpfe gab es in allen "Öffnungszuständen", Kolben/Zylinder in allen Durchmessern, Neuteile, Altteile - kurz -es gab alles, und auch die übrigen Anbieter, es konnte ja jeder was verkaufen, waren sicher mit ihrem Erlös zufrieden.

Heinz Liedl hatte ein Klasse Literaturangebot und auf seinem Stand gab es auch kostbare Blechteile und Sonderwerkzeug.

Man konnte  
in aller Ruhe  
schauen,  
prüfen,  
handeln  
und  
kaufen.



Viele  
Fachgespräche  
wurden  
geführt.



Es durfte  
auch gehandelt  
werden.  
Was manche  
auch recht  
kräftig taten.

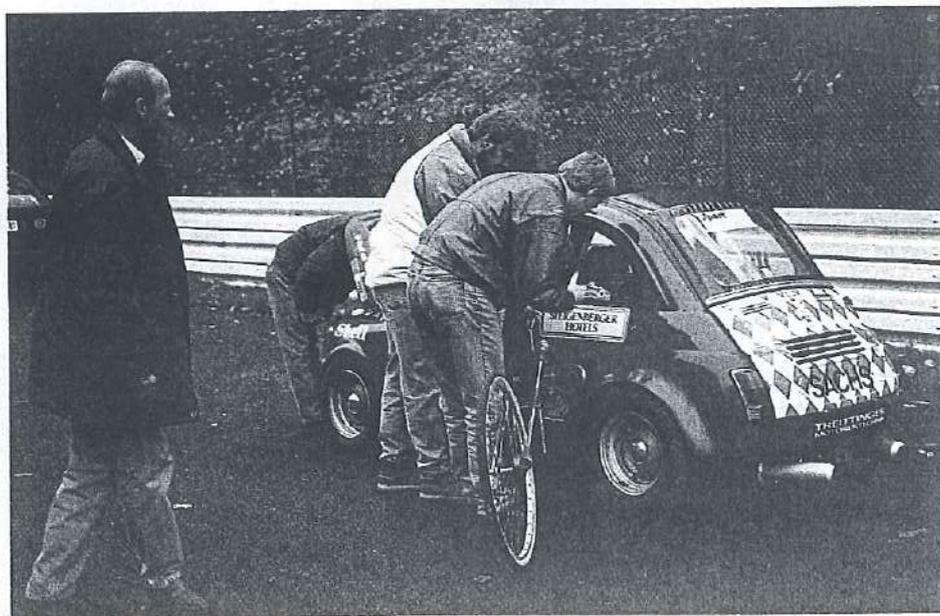


Die Versorgungslage  
war eine ausgezeichnete.

Peter Brysch

Graue  
Fahrer ?

# VON WEGEN !



## BERICHT DER DIVISION I

=====



## SAISONFINALE AUF DEM NÜRBURGRING

-----

Den mittleren Platz auf dem " Treppchen " hätte eigentlich Jürgen Möhle mit seinen Mannen verdient, gäbe es eine Wertung unter den diesjährigen Veranstaltern der SHELL - Pokal Läufe. Nicht nur der bestellte Sonnenschein mit frühlingshaften Temperaturen trug aus der Sicht der Teilnehmer der Division I zum Gelingen der Veranstaltung bei, sondern auch die Bereitschaft der Rennleitung, uns in zwei Gruppen aufzuteilen. So wurde die Klasse bis 1300 ccm und die Klassen bis 700 ccm und 1000 ccm jeweils in einem Rennen zusammengefasst. Auf diese Weise entfiel die Qualifikation, da von den 41 Starwilligen nach Vorschrift der ONS nur 34 das Rennen hätten aufnehmen können. Nochmals ein Dankeschön an den Veranstalter.

### Rennen 1

-----

Mathematisch gut vorbereitet kam Herbert Wein als Zweitplatziertes des Trainings zum Vorstart. Nur ein Sieg in seiner Klasse konnte ihm noch den zweiten Platz in der Gesamtwertung einbringen. Aber da war ja noch Martin Abt als Trainingsschnellster, der die letzten Rennen jeweils als Sieger beendet hatte. Aber dieser Zweikampf blieb genauso aus wie alle anderen befürchteten Zweikämpfe. Der schnelle Schweizer musste seinen Lancia mit Getriebeschaden in der Garage lassen. Mit Senken der Startflagge setzte sich Herbert gleich an die Spitze des Feldes, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Hinter ihm tobten spannende Positionskämpfe zwischen Reiner Schwedt auf Lancia, Thomas Röske Renault, Lothar Haustätter Glas und Reiner Klockenhoff auf Mini, die auch in dieser Reihenfolge die Saison beendeten. Herbert hatte sich aber mit seinem Sieg die Chance auf den zweiten Gesamtplatz im Pokal gewahrt.

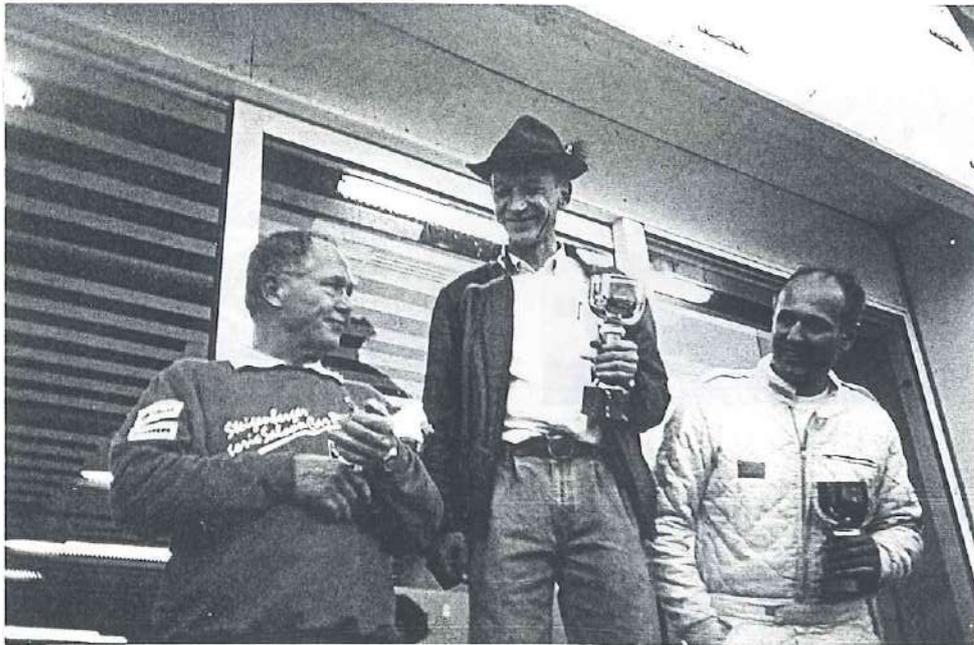
### Rennen 2

-----

Spät kamen sie, aber sie kamen. Endlich war die Klasse bis 1000 ccm mit 11 Startern gut besetzt. Das Trainingsergebnis mit Richard Berk auf der Poleposition liess einige Spannung an der Spitze erwarten. Der Zweikampf zwischen dem Trainingsschnellsten und Fritz Schilling war leider schon in der dritten Runde beendet, nachdem Richard mit seinem D K W ausfiel. So war der Weg für Fritz zu seinem vierten Saisonserfolg frei. Das nachfolgende Feld wurde von Harald Fuchs auf seinem Abart TC angeführt, der im Ziel dann doch einen sicheren Vorsprung auf Willi Palmdorf und Axel Buchholz herausgefahren hatte.

Auch bei so manch einem Teilnehmer der Klasse bis 700 ccm hätte ein Mathelehrer seine helle Freude über die freiwilligen Rechenübungen am Ringwochenende gehabt. Teilnehmerzahlen wurden ermittelt, um Sollplatzierungen zu errechnen, dann alles wieder über den Haufen geworfen, um die Nachnennungen mit in die Rechnung einzubeziehen. Zwischendurch wurde auch mal trainiert. Danach gingen die Rechenübungen weiter. Für den Nichtbetroffenen ein amüsanter Schauspiel. Letztendlich stellte sich heraus, dass Albert Girstel nur noch die Startflagge sehen musste, um die Meisterschaft noch vor Eckhard Spesberg oder Herbert Wein zu gewinnen. Aber das durfte ja keine all zu schwere Aufgabe für ihn sein zu können.

Bei Eckhard war das schon etwas komplizierter. Nachdem Herbert die 1300 - er gewonnen hatte, musste Eckhard den zweiten Platz herausfahren, um Gesamtzweiter zu werden. Doch das herbeigesehnte B M W - Wetter ( starker Regen ) blieb leider aus. So half nur noch das Messer zwischen den Zähnen, nachdem die beiden trainingsschnellsten Puch's von Albert und mir gleich nach dem Start die Führung übernahmen, gefolgt von dem Mann mit dem Messer. Während der Abstand von Albert auf mich von Runde zu Runde grösser wurde, sah ich den orangenen BMW im Rückspiegel immer bedrohlicher näher kommen. In der 15. Runde war es dann endlich so weit. Nach kurzem Zweikampf, wie in vergangenen Zeiten flog er dann auf dem Weg zum Hatzenbachbogen an mir vorbei und sicherte sich somit den zweiten Platz in der Gesamtwertung.



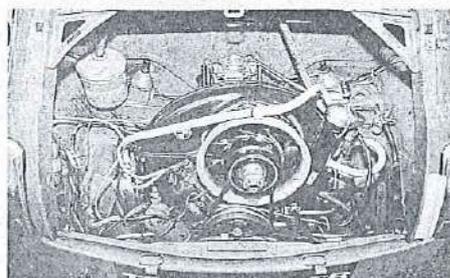


Albert Girstl (rechts) liebt Bayern. Sein Steyr-Puch demonstriert es den Verfolgern.

Name: Albert Girstl;  
 Alter: 45; Beruf: Handelsfachwirt; Familienstand: verheiratet; geboren in: Bayern; Wohnort: Dachau; frühere Rennen: Bergrennen, Slaloms und Rallies; auf Fahrzeug: Steyr-Puch; heutiges Shell-Pokal-Auto seit: 1986; Erfolge: Gesamtsieger Division I. 1987 und 1989; Platzierung Shell-Pokal 1989: Gesamtsieger Division I.



Fahrgestellnummer: 514 16 74. Baujahr: 1965. Vorgeschichte: bis 1984 Zulassung als Straßenfahrzeug, dann von Albert Girstl erworben und auf Rennversion umgebaut. Motor: zwei Zylinder; Bohrung x Hub 82 x 64 mm, Hubraum 672 cm<sup>3</sup>; Verdichtung 10,8:1. Leistung 54 PS, Nenn Drehzahl nicht angegeben; ein Pallas Zenith Vergaser (Serie: Verdichtung 9:1, Leistung 27 PS bei 5000/min). Kraftübertragung: Vierganggetriebe, mögliche Achsübersetzungen 3,86. Übersetzung bei der Messung 3,86. Fahrwerk: vorne Dreiecksquerlenker und Querblattfeder, hinten Pendelachse mit Schrauben- und Gummihohlfedern; Teleskopdämpfer; Felgen 5 x 12, Reifen 450 L 12. Homologationsgewicht: 455 kg. Tatsächliches Gewicht: 470 kg. Änderungen gegenüber Serie: Feinarbeiten am Motor, geschmiedete Kolben, schärfere Nockenwelle, Sportstoßdämpfer, härtere Federn, tiefergelegt. Klassenkonkurrenten: BMW 700, Steyr-Puch 500, Fiat Abarth 695. Kaufpreis: etwa 30 000 Mark. Investitionen für 1989: 15 000 bis 20 000 Mark.



## Rückblick

Eine sehr vielschichtige Saison liegt hinter uns für einige Fahrer mit viel Schrauben und Ausfällen verbunden; die beiden Renault-Fahrer Thomas Roeske und Daniel Dohnal, die wohl noch nie ein Rennwochenende ohne Zylinderkopfdemontage überstanden haben. Oder der Haudegen Sigi Sengel, der auch diese Saison mit technischen Problemen geplagt wurde. Ihnen sei an dieser Stelle stellvertretend für alle, die in den Ergebnislisten unter "NICHT GEWERTET" liefen zugerufen, den Mut nicht zu verlieren und nächstes Jahr wieder dabei zu sein.

Die Reglementänderungen zu Beginn des Jahres in Richtung Anhang K erwiesen sich trotz zahlreicher Unkenrufe als positiv. Wenn man die diesjährigen Rundenzeiten mit denen der vergangenen Jahre vergleicht kann man feststellen, dass in allen Klassen schneller gefahren wurde.

Das Echo auf unsere Rennläufe ist sowohl bei uns Akteuren als auch bei den Veranstaltern und den Zuschauer ausserordentlich positiv und wir können uns nur wünschen, dass diese Entwicklung anhält. So ist jeder von uns aufgerufen, im kommenden Jahr seinen Anteil dazuzutun.

## Personalien

Den Siegern aus der DIVISION I möchten wir recht herzlich gratulieren

### ENDKLASSEMENT IM SHELL - POKAL 1989, DIVISION I

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1. Albert Girstl     | STEYR - PUCH    |
| 2. Eckhard Spelsberg | B M W           |
| 3. Herbert Wein      | Austin Cooper S |

Bis zur Jahreshauptversammlung

*A. Müller*

Andreas Müller - Hausser

