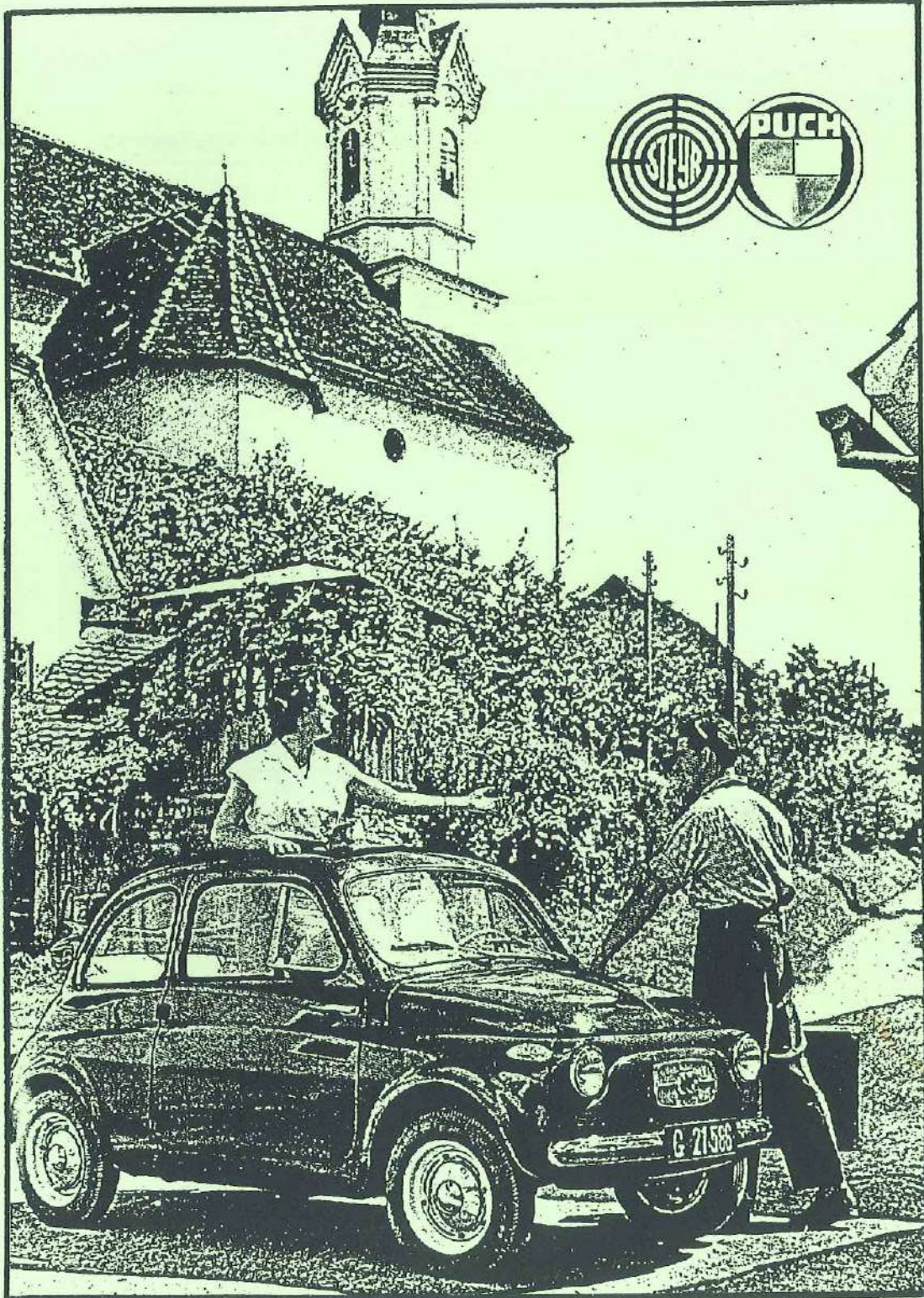


Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Ausgabe Nr. 5

Inhalt

- Vorwort der "Redaktion"
- Literaturhinweis des Verlags Verwüster in Graz
- Kleine Typengeschichte des Steyr-Puch 500 von Michael Kuhn
- Werbung
 - Firma Tangemann für Steyr-Puch shirts
 - Firma Bielstein für FUSINA Schalensitze
 - Firma Ritz für kompatible FIAT-Teile
- Steyr-Puch Modellautos von VITESSE
- 8. Internationales Steyr-Puch Treffen am 7./8./9. Juni 1991 am Nürburgring mit Steyr-Puch Sonderlauf im Rahmen des Jan-Wellem Pokals
- Einladung zum Trial in Frankenburg (OÖ) am 3./4. August 1991
- Einladung zum Seiberer Bergpreis am 28. April 1991
- Schleizer Dreiecksrennen
Bericht vom 5./6. Mai 1990 und Vorschau auf 1991
- Die Engländer
 - Some Steyrs did stay there
 - Austria's little bomb
 - Übersetzung
- Hennings Puch Story - Restaurierungsbericht



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

Verehrte Steyr-Puch Freunde,

Die Ausgabe 5 der Thondorf liegt vor und beim Zusammenstellen ist mir schnell klar geworden, daß ich eigentlich wieder nicht so recht zu meinem Ziel gekommen bin, eine Thondorf zu machen, die man bei Bedarf all den vielen Leuten zuschicken könnte, die von einem Puch nur recht vage Vorstellungen haben oder eine Fiatfrisur, etwas Abarthähnliches oder noch wilderes vermuten. Michael Kuhn war aber so nett und hat aus dem Händlermaterial, seinem eigenen (mustergültigen) Archiv und noch einigen anderen Quellen zumindest einmal die Puchgeschichte in ihren Grundzügen skizziert. Wie er dabei sagt: Vollständigkeit war nicht sein Ziel. Kann es bei diesem Thema auch nicht geben.

Wer sich über die viele Werbung wundert und sich insgeheim sagt "Da kann ich ja gleich AMS kaufen", dem sei gesagt, daß keinerlei Werbeverträge existieren, mir es aber doch am Herzen liegt, daß unsere Autos laufen und gute Quellen keinesfalls der Geheimhaltung unterliegen sollten. Ein Dankeschön dabei an Henning Volle, der etliche gute Querverbindungen aufgezeigt hat. Wer nach diesem Muster für die nächste Thondorf etwas beisteuern kann, den bitte ich um seinen Artikel oder vielleicht um eine Mitteilung beim diesjährigen Treffen.

Bleiben wir gleich noch bei der Geheimhaltung. Ich werde immer wieder nach einer Mitgliederliste des Steyr-Puch Freundeskreises in der Thondorf gefragt. Würde ich ja gerne machen, aber da gibt es den Datenschutz und ich bin in dieser Hinsicht sehr vorsichtig. Ein Vorschlag dazu: Wer mir die 10,- für die Thondorf schickt (siehe beigelegter ROTER Zettel) und mit der Veröffentlichung seiner Daten einverstanden ist, der fülle bitte die entsprechenden Zeilen auf dem roten Zettel aus und erscheint dann mit diesen Angaben in der nächsten Thondorf. Man muß ja nicht alles angeben, z.B. kann man auf die Angabe der Telefonnummer verzichten, wenn man nicht ständig rausgeklingelt werden will. (Meine Frau hat jetzt endlich mitgekriegt, daß "Ich bin in der Garage" heißt "Ich will jetzt nicht gestört werden!" Gut wäre aber so eine Liste schon, wenn man z.B. mal wirklich mit dem Puch unterwegs ist und es geht mal was kaputt. Beides ist sowieso selten genug der Fall, was ich aber für letzteres nicht bedauere.

Nun zu den Veranstaltungen. Im ganzen Jahr 1990 erhielt ich Einladungen zu den verschiedensten Veranstaltungen, von Bergrennen am Semmering bis zu Rennläufen auf dem Heidering im hohen Norden. Leider kann ich aus Zeitgründen keine epochale Erscheinung der Thondorf leisten, wie es z.B. unsere Salzburger Freunde vorbildhaft machen. Ich muß also diesbezüglich auf die entsprechenden Veröffentlichungen und Terminkalender in den einschlägigen Zeitschriften verweisen. Anders verhält es sich, wenn die Veranstaltung schon lange im Vorfeld festliegt, wie z.B. beim Seiberer Bergpreis und bei unserem 8. Großen Internationalen Treffen am Nürburgring zum Jan Wellem Pokal am 7./8./9. Juni 1991. (Siehe dazu jeweils die Informationen und Nennungen an anderer Stelle dieses Heftes.)

Ach ja, Titelblatt. Ein Sponsorangebot hat es dieses Jahr leider nicht gegeben, soll aber im kommenden Jahr anders werden. Ich meine, es geht auch so. Vielleicht muß ja zum Treffen am Nürburgring sowieso noch eine Thondorf kommen.

Peter Brysch

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



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

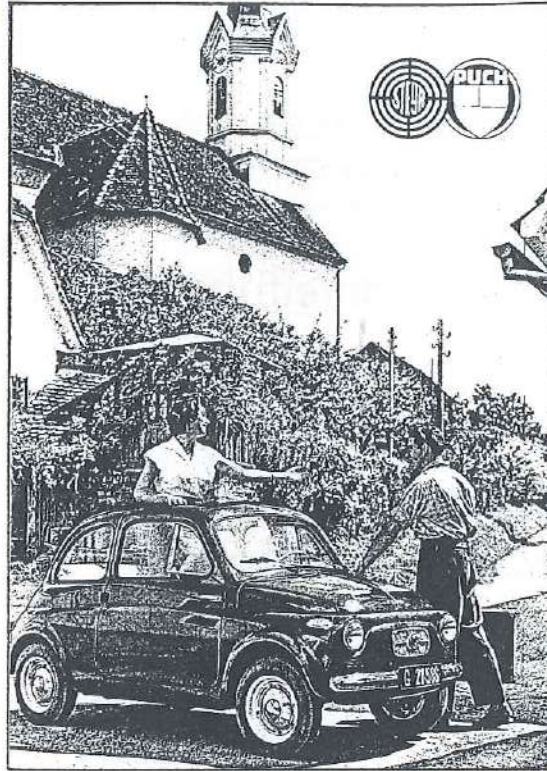
Satz: G. Illek, 8020 Graz, Grünegasse 49, Tel. 94 97 42

KLEINE TYPENGESCHICHTE DES STEYR-PUCH 500

Alle sind zufrieden mit ihm, denn er bietet weit mehr Komfort und Raum als seine nüchterne Zweckform erahnen läßt. Der sonore Brummtton des elastischen Boxermotors, die anatomisch richtig ausgelegten, weitgehend verstellbaren Sitze machen auch längste Ferienfahrten zu einem ungetrübten Urlaubsgenuß.

Alle lieben ihn, den kleinen Allerweltskerl, denn seine ununterbrochene Erfolgsserie bei internationalen Sportwettbewerben, Rallyes und sogar Rennen imponiert auch Fahrern, die sich bislang nicht für Motorsport interessiert haben. Sie lieben ihn dann um so mehr, wenn sie erst erkannt haben, wie elastisch der Motor ist, wie temperamentvoll die Beschleunigung, wie sparsam auch bei ständigem Volleinsatz der Wagen bleibt und dann vielleicht erst nach Jahren die hohe Lebensdauer! Alle, die ihn persönlich kennen, lieben ihn.

Fragen Sie ruhig jemanden der einen fährt, einen Steyr-Puch.



September 1957

Vorstellung des Steyr-Puch 500 in
Graz-Thondorf durch
Direktor Ing. Dr. h. c. Rösche

Puch in der reinen wahren Form.
Sehr selten.

Ohne Kurbelfenster, seitliche
Zierleisten, Handschuhkasten etc.

31. Dezember 1957

ca. 1000 Puch seit Produktionsbeginn
produziert

Februar 1958

Kurbelfenster, seitliche Zierleisten
unterhalb der Türen

Mai 1958

- Formgepresster Gummi-Bodenbelag
- zweifarbige Polsterung und
Türfüllung
- 5. Farbvariante hellgrau

Produktion: 50 Puch/Tag
Lieferzeit 6-8 Wochen

August 1958

auf Wunsch Einbau von Frischluftführungen

September 1958

Kleinlieferwagen Typ 500-Combi
ÖS 24.450.-

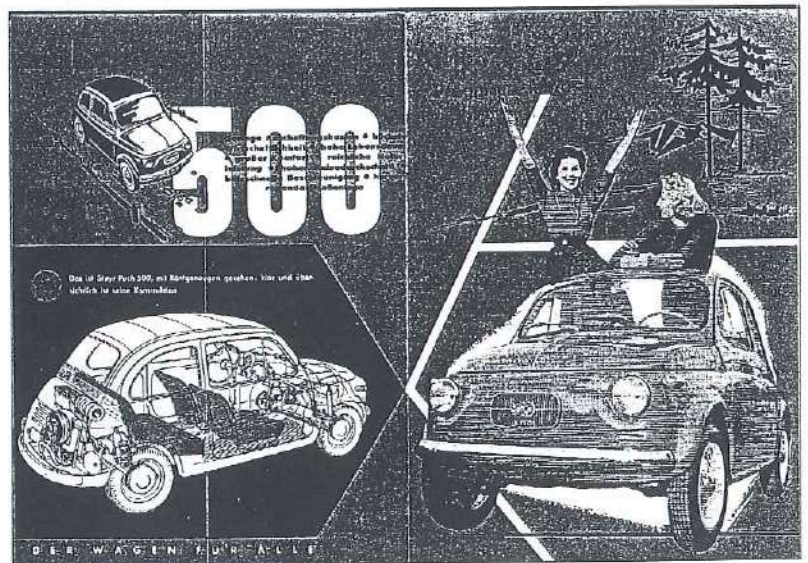
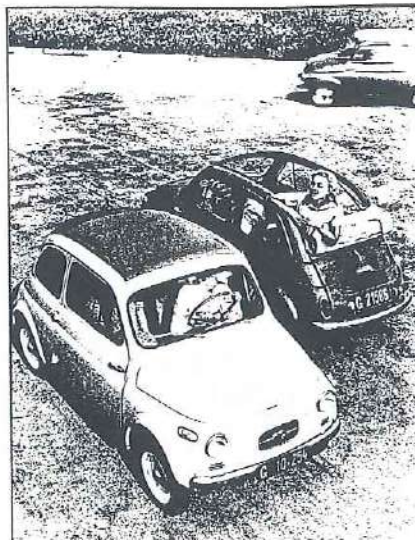
Februar 1959

Produktionsbeginn 500D

- festes Blechdach
- Handschuhfach,
- 2. Auspufftopf
- neues Embleme/Adler

Farben

- hellgrau
- hellgrün
- lichtblau,



- korallenrot
- neu: sandbraun

500DI statt 16PS - 19,8PS bei 4600 U/min

- Vordersitze mit verstellbarer Lehne
- Scheibenwaschanlage
- große Vorder-Blinkleuchten
- Rückleuchten hochglanzpoliertes Alu-Gehäuse
- Innenbeleuchtung am Rückspiegel
- asymmetrisches Abblendlicht

Mai 1959

Einführung 500DL 19,8PS

- größere Blinker und Schwanzrückleuchten

Juli 1959

Modell 500DH. 643ccm. 22,8PS

Vorläufer des 650T.

Kundenkreis: Polizei, Behörden etc.

Nicht im Lieferprogramm.

500D ÖS 25.415.-

500DL ÖS 26.265.-

Mehrpreis für 500er Combi ÖS 260.-

Radzierkappen ÖS 220.-

September 1959

IAA Frankfurt

Vorstellung des Haflinger.

Ebenfalls eine Entwicklung der Mannschaft

um Prof. Dr. Ledwinka.

-643ccm. 22PS

-4 Gang Getriebe

-neue Kurbelwelle und Ölpumpe

April 1960

Verbesserter 500D

-größere vordere Blinker

-kleine gelbe Blinker an der Seite

-a.W. automatische Kupplung > Saxomat <

von Fichtel&Sachs

August 1960

Generalüberholter Austauschmotor gegen



STEYR-PUCH 500 mod. Fiat

Rückgabe des Altmotors

2 Monate Garantie: ÖS 3.100.-

September 1960

Neue Kalkulation: ÖS 4.200.-

November 1960

Einführung des Combis 700C

- 643ccm.25PS
- 4 Gang Getriebe von ZF
- vollsynchronisiert

Februar 1961

Vorstellung des Intermeccanica-Puch auf der Wiener Frühjahrsmesse

Angekündigter Verkaufspreis zwischen
ÖS 46.000 und 48.000.-

Endgültiger Ladenpreis: ÖS 62.000.-

April 1961

500D	ÖS 25.940
500DL	ÖS + 920.-
700C	ÖS 29.850.-
Liegesitze	ÖS + 245.-
Scheibenwascher	ÖS + 205.-

Juli 1961

700c mit festem Blechdach

ÖS 30.450.-

August 1961

Mitteilung an die Händler:

"Kleinwagen für den Klerus"
...weil wir der Meinung sind, daß gerade unsere Kleinwagen-Typen den Erfordernissen der Geistlichkeit besonders entsprechen. Um unsere Verhandlungen zu unterstützen, würden wir kurze Teste von Steyr-Puch-Fahrern aus den Kreisen der Geistlichkeit brauchen.

Februar 1962



imp700 gt	↪ Temperamentvoll
	↪ Elegant
	↪ Zuverlässig
	intermeccanica
Änderungen vorbehalten	

Folgende Verbesserungen hielten Einzug
in die Serie

- neue Kurbelwelle aus dem Haflinger
Motor.Hauptlagerdurchmesser 49mm
- Ölsumpf mit Deckel
- Vergrößerung des Ölfeinstfilters
- neue Heizanlage.Frischlufft nun durch
drei Rohre
- Knieschutzleiste a.d.Unterkante des
Armaturenbrettes
- beleuchteter Innenspiegel mit autom.
Türkontakt
- elektrische Benzin-.Reserveanzeige
- Benzintank links

Einführung des 650T Modells.Ersetzt
500DH Modell bei Behörden und Polizei.

643ccm.19,8PS

Schon damals soll es für Behörden und
Polizei eine Ausführung mit großem
Ansaugrohr und Doppelvergaser gegeben
haben.Leistung ca. 27PS.

August 1962

500D	ÖS	27.070.-
650T	ÖS	28.280.-
700C, 25PS	ÖS	31.100.-
700E, 19, 8PS	ÖS	31.100.-

Stationärmotor ST60 und ST 600

März 1963

Zulassungszahlen

1958	7331
1959	7624
1960	7244
1961	7716
1962	5852

April 1963

Farben

- elfenbein
- stahlblau
- perlgrau
- resedagrün
- sandbraun entfällt



August 1963

Einstellung der Produktion des 700E
mangels Nachfrage

Januar 1964

Einführung des Steyr-Puch 650 TR
660 ccm. 27 PS bei 5500U/min

- Doppelvergaser
- Verdichtung 8,8:1
- neue Nockenwelle
- größere Ventile
- stärkere Ventildfedern
- geänderte Getriebeübersetzung
- kürzere Spiralfedern
- härtere Stoßdämpfer
- drei Stabilisatoren
- Unterschutzblech
- Bremsstromeln/Achsschenkel vom 700C

-Aufpreis gegenüber 650T ÖS 3100.-
-Im Detailverkauf ca. ÖS 10.000.-

Ende 1964/Anfang 1965 auf Wunsch TR2 mit
34PS.

- Nockenwelle P92
- Doppelte Ventildfedern
- kleine Keilriemenscheibe
- geänderte Vergaserbestückung
- gebohrte Winkelhebel etc.

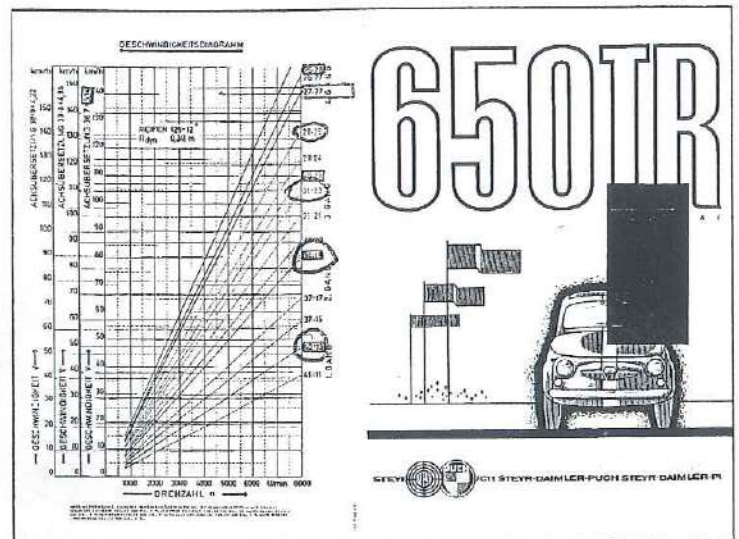
Die Monte Carlo Anlage wurde von einem
kleinen Betrieb in Graz gefertigt. Aber
offiziell vom Werk nicht angeboten.
Einbau erfolgte privat. 40 PS bei
6000 U/min. Der Einbau der Anlage machte
wie die TR2 Version eine Einzelabnahme
notwendig da der Typenschein nur für den
normalen TR gültig war.
Man konnte es aber auch lassen.

Juli 1965

500D	ÖS	28.300.-
650T	ÖS	29.570.-
650TR	ÖS	32.750.-
700C	ÖS	32.510.-

September 1965

Vorstellung des Neocar Puch 650 Spider
auf der IAA in Frankfurt



- Karosserie aus Kunststoff
- 643cc.30PS bei 5000U/min
- vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe
- Eigengewicht 510kg
- Höchstgeschwindigkeit 130km/h

Letztendlich mangels Masse verschieden.

August 1966

Einführung neuer Modelle. Karosserie basiert auf dem Fiat 500F

Der Wechsel der Karosserie erfolgte in Graz erst ein Jahr später wie in Turin. Es mußten noch die alten Karossen verbraucht werden. Die Geschäfte gingen nur noch schleppend.

Die TR Modelle erhielten den schmückenden Beinamen Europa. Das Modell schien offensichtlich für den Export geeignet.

500D ÖS 28.800.-
650TR Europa ÖS 33.850.-

Ein neuer Tacho bis 160km/h und a.W.lieferbare Zusatzinstrumente wie Drehzahlmesser, Öltemperatur und Öldruck erfreuten die sportliche Kundschaft.

Nicht alle TR wurden mit den Armaturenbrettvertiefungen ausgeliefert. Der Einbau wurde erst durch die neue Lage des Scheibenwischermotors auf der linken Seite möglich.

Einige wenige TR wurden ab Werk in stahlblau und weiß lackiert.

Produktion 1966-1968

500/650 2328

Juni 1968

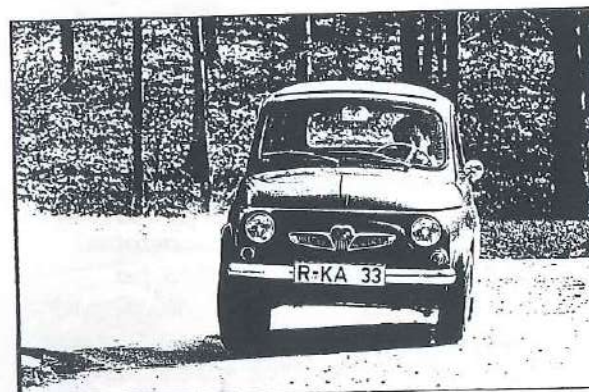
Die komplette Fiat 500F Karosserie wird von Fiat/Turin importiert.

Mittels eines Adapters wird der Puch-Motor an das Fiat Getriebe angeflanscht.

Dies ist das entgeltige Aus für die eigenständige Produktion in Graz-Thondorf.

Die Erhaltung der Arbeitsplätze im Werk steht an erster Stelle.

Das neue Modell wird Steyr-Puch 500/S genannt.



500ccm.16/20PS

500/S ÖS 27.200.-

Produktion 1968-1973

500/S 3360

Dezember 1973

Einführung ›Fiat 126 Motor Steyr-Puch‹

640ccm.25PS bei 4800U/min

ÖS 46.000.-

Die Eberspächer-Benzin-Heizung verteuerte den Wagen wesentlich.

Produktion 1973-1975

126 2068

1975 kam dann auch die rote Karte für den Haflinger.

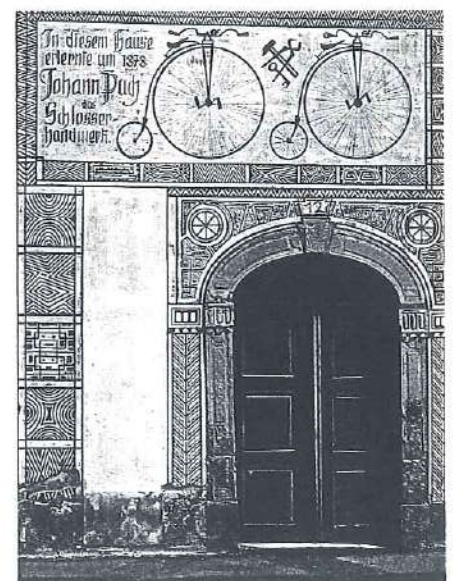


Vollständigkeit war nicht meine Absicht.

Für belegbare Berichtigungen bin ich dankbar.

Daten/Fakten aus den Werksmittellungen an die Händler und Austro-Motor.

Michael Kuhn




Wagenstammkarte Graz-Thondorf
 Typ: Steyr-Puch 500

Enthält die wichtigen Daten für
 Produktion und Verkauf.


Einziger Nachweis der
 ursprünglichen Ausstattung.

Nachweis der Originalität .
 Betrifft besonders die
 verschiedenen TR Typen.

Momentaner Bestand an originalen
 Steyr-Puch 650 TR ca. 40 Exemplare.
 -> Horst Morocutti,
 Steyr Puch Club Salzburg.

Verkauf u. Kundendienst			
 STEYR-DAIMLER-PUCH A. G. WERKE GRAZ Wagenstammkarte Typ: STEYR-PUCH 500	VB	Vertreter	Kaufantrag Nr.
	Terresta Maritima		12.475
Fahrzeug Nr.		504.7842 ✓	
Nr.		Ausführung	
Fahrgestell	5142590		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> TZ ausgestellt am: 15. Juli 1965 </div> <i>537</i> 11.090 17. AUG. 1965 <i>fa. Turista - Austria</i> <i>4 km 7. 1/4 km 10-1/2</i> 650 TR/2 Verd. 1: 10.2, P 92 OT (Auspuffanlage Serie) Faltdach, 2. Benzintank, (700 C - Vorderfeder) Abluftvorrichtung 2. Ölkühler, Friebling 8:39 1.) 40:13, 2.) 34:19, 3.) 31:23, 4.) 27:26, (Plastik-Tapezierung- Combi-Sitze)
Motor	5204727		
Lichtanlasser	Bosch		
Vergaser	Weber		
Batterie	Bären AG 46936		
Türschloß	GG P 1333		
Felgen			
Reifen	135 x 12	DN	
Reifen		DM	
Reifen	Semperit	PH	
Reifen			
Reifen			
Übersetzung			
Km	16		
Sonderausstattung:	wie 619 +		
(Combi-Reifen)			
Ölthermometer,			
Ölmanometer.			
Produkt-Datum	Ausst.-Nr.		Datum u. Nr.
15.7.1965	699	weiss <i>70.431</i>	15. Juli 1965
Stammkarte geprüft	Lsch.		

Abgebildet sind die Stammkarten
 eines alten und neuen
 Steyr-Puch 650 TR2.

 STEYR-DAIMLER-PUCH A. G. WERKE GRAZ Wagenstammkarte Typ: STEYR-PUCH 500	VB	Vertreter Moser Wien	Kaufantrag Nr. IS/6198
	Fahrzeug Nr. 50.0527		
	Nr.	Ausführung	
Fahrgestell	5145217	650 TR 1/2 1.) 48 : 15 2.) 64 : 19 3.) 31 : 23 4.) 28 : 25 Triebling 38 : 9 fernentst.	
Motor	520589		
Lichtanlasser	Bosch		
Vergaser	Zenith		
Batterie	Bären		
Türschloß	Schl. 1.196 GG P 4159		
Felgen			
Reifen	135x12 CT		
Reifen	PR		
Reifen	Semperit		
Reifen			
Reifen			
Übersetzung			
Km	1.7		
Sonderausstattung:	wie 50.33.00.9	rot	
		Fakt.-Nr.: 50/10-238	
		Fakt.-Dat.: ..	
		Erstbesitzer: April 1968 Heinrich Kaiserwieser	
Produkt-Datum	Ausst.-Nr.	Datum u. Nr.	
26.3.68	50.33.00.9		
Stammkarte geprüft	Lfsch.	rot	27. MERT 1968
		68020	3. 7. 68
		77070	



Motiv-Nr. 022/A

CarShirt bietet an:

Das neueste Steyr-Puch - Motiv auf

T-Shirt in den Größen M, L, XL und XXL (20 DM) und
Sweat-Shirt in den Größen M, XL und XXL (35 DM)

Bestellungen, die bis Weihnachten ausgeliefert werden sollen,
müssen bis zum **10.12.1990** eingegangen sein.

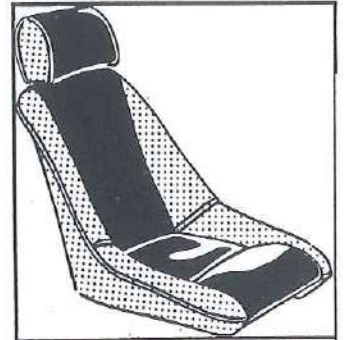
Die Preise verstehen sich incl. Mehrwertsteuer zuzüglich Porto- und Ver-
packungsspesen. Der Versand erfolgt per Nachnahme.

Motive auf T-Shirts von **ABARTH** bis **ZÜNDAPP**

Aufkleber · Club T-Shirts

Foto-T-Shirts nach eigener Foto- oder Zeichnungsvorlage bis DIN A3

Auch das Problem der passenden Bestuhlung für den PUCH hat sich gelöst. Ein edler Name ist wieder aufgetaucht und die angegebene Firma wird mit ihrem Angebot sicher jedem Wunsch gerecht.



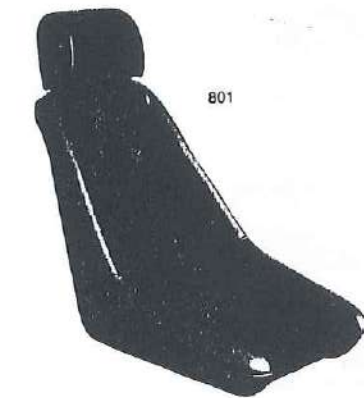
FUSINA®
TORINO
 SITZE UND LENKRÄDER

Der Sportsitz für klassische Automobile. Verwendet von ABARTH, AUTODELTA, FIAT, LANCIA etc.

Stückpreis **396,-**

Andere Fusina Sport- u. Rennsitze auf Anfrage

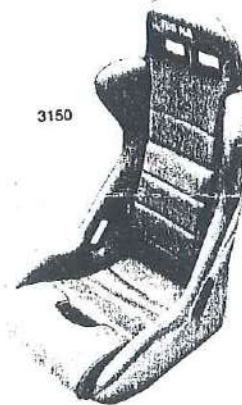
FUSINA®



801



3200



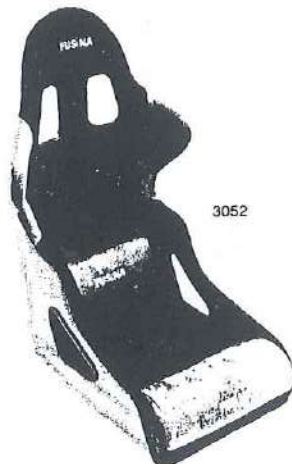
3150



3001



3100



3052



802

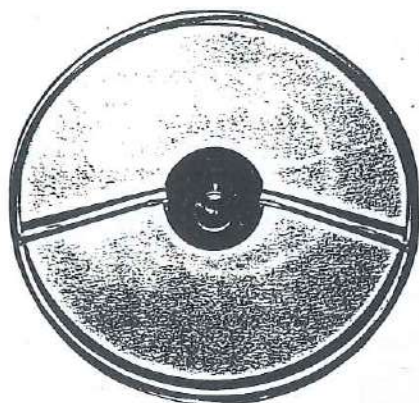


802

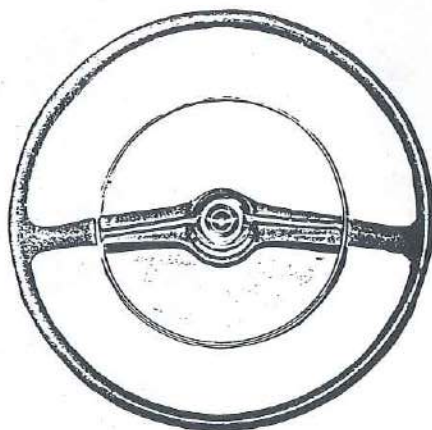
Firma
 R.u.C. B I E L S T E I N
 Davenstedter Straße 101
 3000 Hannover 91
 Fax 0511/211404
 Tel. 0511/211135

Automobil-Ersatzteile
BIELSTEIN

RITZ hat's. Auf ein paar Angebote aus dem auch für Steyr-Puch's interessanten Katalog der Firma im Norden möchte ich hinweisen. In diesem Zusammenhang muß aber unbedingt auf den Hauptkatalog verwiesen werden, der ein dickes Plus für seine Bandbreite verdient. Wie schön haben's die Fiat 500 Leute - ein Blick in den Katalog - bestellen - postwendend sind die Teile da. Bis auf die Puch Technik kann man sich jetzt auch ganz einfach ein paar Weihnachtswünsche für den Puch erfüllen. Wie gesagt: RITZ hat's.



Hupenring verchromt mit
Kunststoff-Nabenabdeckung
für Fiat-500 und Autobianchi
Art. 1748 DM 74,90



Hupenring verchromt ohne
Nabenabdeckung für
Fiat-500 Nuova Art. 1747 DM 74,90

Hupenring verchromt mit
Metallnabe für Fiat-500
und Autobianchi
Art. 1730 DM 98,78



Batteriebügel für Fiat-500 N/D/F/L/R
Art. 1749 DM 22,63



Lenkstockschalter für Fiat-500
N/D/F/L/R und Kombi
Art. 3314 DM 97,93

Restposten

*nur solange der Vorrat
reicht.*

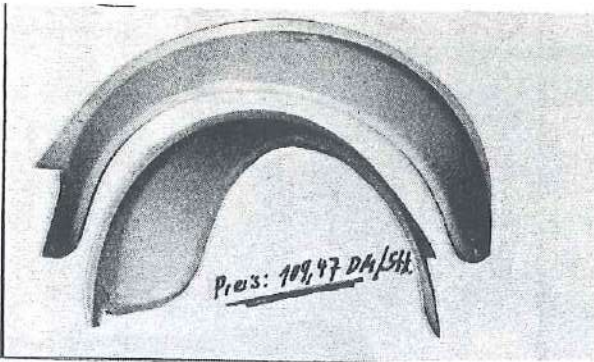
Radhaus hinten (O)
Passaruota posteriore

Radhaus hinten/innen. Vorgrundiert und
passgenau. Passend für Modell N,D,F,L,R.

4113852
4113853

1.0 kg

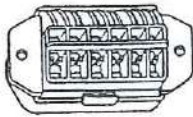
Radhaus rechts 1601
Radhaus links 1602



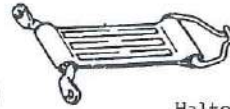
Paar Lufthutzen für
Motorraumklappe für
Fiat-500 N/D/F/L/R
Art. 1690 DM 28,95



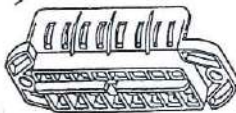
Halteriemmen Reserverad für
Fiat-500 N/D/F/L/R
Art. 1711 DM 11,50



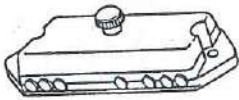
Sicherungskasten 6-polig
für Fiat-500 F/L/R
Art. 1652 DM 28,60



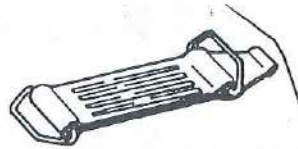
Halteriemmen Rückbank
für Fiat-500 N/D/F/L/R
Art. 1710 DM 9,69



Sicherungskasten 8-polig
für Fiat-850
Art. 3315 DM 28,60



Sicherungskasten 6-polig
für Fiat-500 N/D/Kombi und 600
Art. 1651 DM 32,90



Paar Halteriemmen für
Wagenheber für Fiat-500
Art. 1712 DM 19,36



Paar Scheibenwischerarme
verchromt für Fiat-500 F/L/R
Art. 1736 DM 29,80

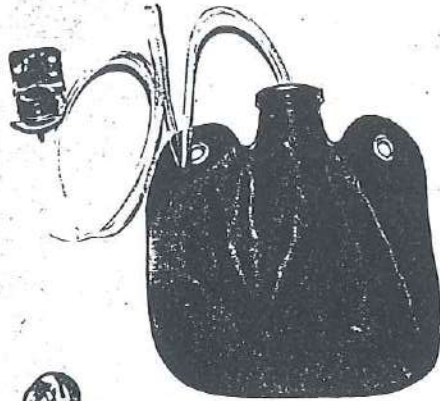


Passend zum Teppichboden (siehe Hauptkatalog)
Mittelkonsole (Kunststoff, schwarz) für alle
Fiat-500-Modelle.
Bestellnr. 1327 nur 37,39 DM



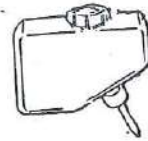
Wichtig in der Sommer-
zeit: Sonnenblende, schwarz
gepolstert nur 27,89 DM/Pair
Bestellnr. 1323

Wasserpumpe für Fiat-500
Art. 1644 DM 19,15



Wassersack Fiat-500 F/L/R
Art. 1776 DM 21,55

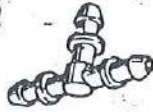
Bremsflüssigkeitsbehälter
Fiat-500 Art. 1701 DM 16,30



Wassersack für Fiat-500 N/D/Kombi
(ohne Pumpe) Art. 1700 DM 21,55



Paar Scheibenwaschdüsen
für Fiat-500 Art. 1662 DM 4,90



T-Verteilerstück für Scheiben-
waschanlage für Fiat-500
Art. 1645 DM 4,45



Scheibenwischerwellensatz
für Fiat-500 F/L/R rechts
und links Art. 1717 DM 64,16

Schraube für Schlußlicht-
kappe für Fiat-500 F/L/R
2 Stück lang Art. 1680
DM 3,50



dto. kurz Art. 1777 DM 3,50

Sonderangebote:

Blattfeder Fiat 500 F/L/R Art. 1735 DM 185,-

dto. harte Ausführung Art. 1778 DM 185,-

Befestigungsteile/Radfürungen/Lenkung etc.
s. Hauptkatalog



FIAT 500

Ersatzteil-Zentrum-Bremen

FIAT 500 · 600 · 770 · 850

Teile · Zubehör · Tuning · Peripherie

Wilfried Ritz

Waller Straße 8 · 2800 Bremen 1 · Telefon (0421) 392977

FIAT

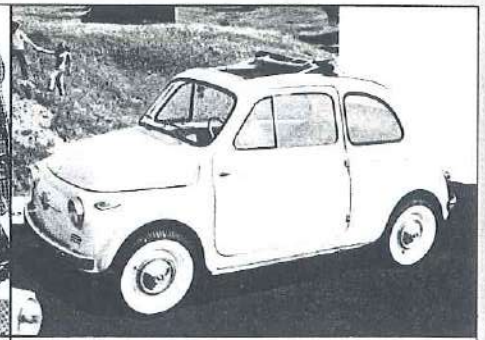
**FREE
VESPA MODEL**



**WITH EACH
FIAT 500
MODEL!!**



500 FIAT 500 1957
closed roof



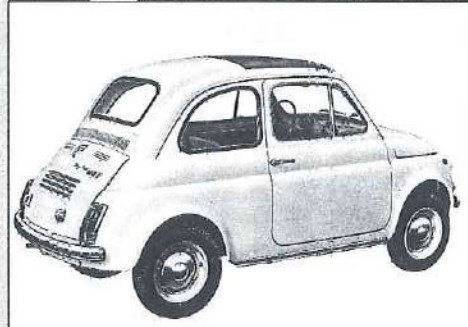
501 FIAT 500 1957
open roof



503 FIAT ABARTH 595 LUSSO 1963

also available

- 502 FIAT 500 SPORT 1958-60
- 504 FIAT 500 1957 «CHOCOLATI FERRERO»
- SMD71 FIAT 500 SPORT
- 1.° Liège-Brescia-Liège 1959



510 STEYR PUCH 650T 1960 closed roof
511 STEYR PUCH 650T 1960 open roof



512 STEYR PUCH 650T
Rallye Montecarlo 1965



Diese Seite aus dem VITESSE Katalog von 1990(!) zeigt, daß die Portugiesen zumindest mit der 500er Serie begonnen haben, denn den oben abgebildeten Fiat mit dem Rolldach konnte man etwa ab März kaufen. Es ist jedoch unwahrscheinlich, daß man alle drei angekündigten Puch-Versionen bauen wird. Im Klartext: das sog. Europakastl, die "neue Karosserie" und auch die Autos der ersten Serie (die mit den Lüftungsschläuchen und den Tropfenblinkern) kommen nicht, sondern man wird die Fiat-Form zunächst auf Abarth trimmen, (mit einem Dacheinsatz und kleineren Felgen leicht zu machen und ja auch von Mebetoys früher mal vorgeführt) und dann auf den 650 TR "Rallye Monte Carlo" wie abgebildet, da hier wenigstens die Türen stimmen.

8. STEYR – PUCH TREFFEN 1991



Am Wochenende vom 7. bis 9. Juni 1991 ist es wieder einmal soweit. Andreas Müller-Hausser hat es fertiggebracht, im Rahmen des Internationalen Oldtimerfestivals einen Sonderlauf für die Puchs zu bekommen. Wer sich noch an 1984 erinnern kann, weiß daß das eine feine Sache sein wird.

Johannes Grohs hat 1983 die Tradition begründet mit dem 1. Steyr-Puch Treffen bei Mutter Wehner in der Hohen Mark. Seitdem wurde jedes Jahr ein Treffen organisiert, mit Ausnahme von 1990. Unsere österreichischen Freunde, die den Großteil der Treffen zustande brachten, sahen sich im letzten Jahr vor unüberwindlichen Schwierigkeiten, vor allem was die Zurverfügungstellung einer Rennstrecke betraf. Im Nachhinein muß man sagen, daß ein etwas größerer zeitlicher Abstand durchaus auch seine positiven Seiten hat.

Die finanzielle Seite des Sonderlaufes entnehmt bitte dem Schreiben des veranstaltenden Clubs. Wir haben ausgerechnet, daß ungefähr 40 Puchs den Weg zum Nürburgring finden müßten, sonst können wir die Sache vergessen. Nachdem der Sonderlauf ja nach den Bedingungen der Gleichmäßigkeit abgewickelt wird, darf es auch für den langsamsten 500er keine Hemmschwelle geben. Dazu kommt noch, daß man für sein Geld allerhand geboten bekommt. So kann man drei Tage lang mit Kind und Kegel sämtliche Errungenschaften des Nürburgrings in Anspruch nehmen, als da sind: direkter Aufenthalt im Fahrerlager, Zugang zu den Tribünen, Zugang zu den Boxen und der pit-Straße etc. .

INT. ADAC OLDTIMERFESTIVAL

UM DEN „JAN WELLEM-POKAL“
AUF DEM NÜRBURGRING

DÜSSELDORFER AUTOMOBIL- UND MOTORSPORT CLUB 05 E.V.

Abs. Norbert Welter, Gartenstr. 4, 4000 Düsseldorf 50
Telefon 0211/4910803
DATUM: 14.11.90

POSTFACH 320250
4000 DÜSSELDORF

Herrn
A. Müller-Hausser
Otto-Heilmann-Str. 3 A

8022 Grünwald

7. Juni. 1991

Sehr geehrter Herr Müller-Hausser,

wir bedanken uns für Ihr Interesse, mit Ihren Steyr-Puch-Freunden an unserem nächstjährigen Oldtimer-Festival im Rahmen eines Sonderlaufes teilzunehmen.

Wie mit Ihnen am 12.11.90 telefonisch besprochen, ist Ihre Teilnahme gesichert.

Da davon auszugehen ist, daß unser Club das Startgeld für 1991 - wie in der Vergangenheit - nicht erhöht, ist von Ihrem Club ein Startgeld zu entrichten.

Die Teilnehmerzahl am Sonderlauf ist in der Regel nicht begrenzt. Wir würden uns also freuen, daß so viele Motorsportfreunde wie möglich an dem Gleichmäßigkeitslauf teilnehmen. Je größer das Starterfeld, desto attraktiver für die Zuschauer.

Sie werden Anfang 1991 eine inoffizielle Ausschreibung erhalten. Des weiteren wird der Unterzeichner mit Ihnen weiter Kontakt halten.

Ich hoffe, daß Sie viele Teilnehmer aktivieren können und verbleibe

mit freundlichen Grüßen



Außerdem ist noch beachtenswert, daß diese Veranstaltung noch am ehesten dem ursprünglichen "Oldtimergedanken" entspricht, nämlich ein bißchen Spaß zu haben abseits des allerorten streng geregelten Straßenverkehrs, Gemeindeauflagen oder Clubzwängen. Wer den Oldtimer Grand Prix des letzten Jahres gesehen hat, der weiß jetzt genau was grand prix heißt und daß wir mit unseren Puchs dort fehl am Platze sind. Ich hoffe, wir werden im Juni das Fahrerlager genauso überschwemmen, wie es die "Ossies" mit ihren schnellen Trabis letztes Jahr taten. Ein bißchen besser riechen wird es dieses Jahr.

Soviel steht zum Veranstaltungsmodus bis jetzt fest:

Der Steyr-Puch Sonderlauf wird als Gleichmäßigkeitsprüfung gewertet, d.h. jeder kann sich nach einer Einführungsrunde seine Rundenzeit selbst festlegen und muß dann versuchen, die folgenden Runden immer möglichst genauso schnell (oder langsam) zu fahren. Ich kann mich noch ganz gut an 1984 erinnern, als Sigi Sengel und Andreas Müller-Hausser die schnelle Spitze bildeten und allen anderen weit davon fuhren. Gewonnen hat aber Martin Eckert, weil er mit seinem 500 S (eigentlich esse-esse) am gleichmäßigsten fuhr, und das auch nicht gerade langsam. Wir haben aber damals dem Sigi auch ein Kränzchen umgehängt, weil er eben "was für's Publikum tat und als Schnellster" den damals nagelneuen Ring auf der Grand Prix Distanz umrundete.

Die genauen Details zur Ausrüstung der Autos schicken wir Euch zu, wenn wir alles mit dem Düsseldorfer Club geregelt haben.

Als Grundbedingungen werden kommen:

- ein Dreipunktgurt
- ein 4 kg Feuerlöscher (Andreas meint, mindestens 4 kg, man wird sehen.)

Wie es mit den Zulassungsbestimmungen aussieht, steht jetzt noch nicht fest, aber entweder Straßenzulassung oder Wagenpaß müßten genügen. Evtl. werden ja auch Autos abgenommen, die diese Bedingungen nicht erfüllen. Um eine technische Abnahme kommt keiner herum, also Batterien sichern, Bremsen prüfen und dergleichen mehr. Besonderer Wert wurde beim letzten Mal auch darauf gelegt, daß die Feuerlöscher sicher und fest eingebaut waren. Es soll ja auch tatsächlich nicht das Gesündeste sein, einen 4 kg Löscher mit 2,5 g vor die Birne zu bekommen. Besagtes Körperteil sollte mit einem Helm versehen sein. Aus Motorradfahrerkreisen ist bekannt, daß der ECE Zwang ja noch um einige Zeit ausgesetzt worden ist, also kann man sicher noch seine gute alte Cromwell Halbschale spazieren fahren. Ein feuersicherer Overall ist wahrscheinlich nicht vorgeschrieben. Gut, wenn man trotzdem einen hat.

Bitte keine Angst, wir sind nicht beim Shell Pokal, es gibt keine wildgewordene Konkurrenz, jeder fährt sein eigenes Puchblechle spazieren und - jeder bestimmt seinen Stil selbst.

Vorgesehen ist auch ein Abend in der "Burg", um wieder mal so richtig Mittäter zu sehen und zu hören. Was sich im Fahrerlager noch so alles tun wird, müssen wir von den Gegebenheiten abhängig machen. Gut wäre, wenn die zuerst kommenden ein bißchen Raum schaffen würden für den Rest der Puchgemeinde.

Und wenn jemand einen guten Recorder zuhause hat und sich für das Treffen ein bißchen Zeit erübrigen kann, der könnte sich um einen Videofilm verdient machen. Der Hoffotograf Horst ist sicher auch in Aktion, so daß die Bilder für die nächste THONDORF gesichert sind. Was kann dann noch schief gehen?

NENNUNGSSCHLUSS : 15.2.91

STEYR-PUCH FREUNDKREIS
z.H. Peter Brysch
Fischergasse 36
8670 Hof
09281/87738

8. STEYR - PUCH
TREFFEN 1991



Nennung zum Sonderlauf Steyr-Puch

Fahrer

Nachname: _____ Vorname: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Postleitzahl: _____

Tel.Nr.: _____

Fahrzeug:

Marke: _____

Typ: _____

Baujahr: _____

Hubraum: _____ PS: _____

Unterschrift: _____

Datum: _____

Die Nenngebühr von DM 180,- überweisen Sie bitte auf das
Konto 912 111 0 bei der Bayerischen Vereinsbank Hof
(BLZ 780 200 70)

Die weiteren Unterlagen werden Ihnen zugesandt, desgleichen
die clubinterne Organisation.

Eventuell nötige Änderungen werden rechtzeitig mitgeteilt.

zurück an: Peter Brysch
Fischergasse 36
W-8670 Hof

Ich habe sicherheitshalber das Nennformular nochmal in die
THONDORF hineinkopiert, es könnte ja sein, daß so mancher
mit den Beilagen so umgeht wie ich zuhause bei meiner Tages-
zeitung: Was nicht fest drin ist wandert in die Grüne Tonne.

Hier noch zwei Veranstaltungen, auf die ich gerne hinweisen möchte, kann sich doch bei so rechtzeitiger Ankündigung jeder seinen Terminplan einrichten. Auf diesem Wege auch ein Dankeschön an die Organisatoren und Verantwortlichen. Ich wünsche allen Veranstaltungen regen Zuspruch und einen guten Verlauf.

P.Brysch

4x4-TRIAL IN FRANKENBURG (Oö)

Sehr geehrte Clubmitglieder!

Wir führen seit 1983 ein 4x4-Trial durch. Leider ist immer nur ein einziger Puch Haflinger am Start. Weil wir das ändern möchten, laden wir heuer ganz besonders die Steyr-Puch-Clubs ein.

Programm: Samstag, 3. August 1991, Ausfahrt um den Attersee
Sonntag, 4. August 1991, Trial in einer Schottergrube

Treffpunkt: Firma Kretz-Technik, 4871 Zipf, Tiefenbach
Zeit: Samstag bis 13 Uhr, Abfahrt um 13 Uhr 15

Für Teilnehmer die nur am Sonntag mitmachen wollen, ist die Anmeldung von 11 bis 12 Uhr 30 in 4873 Frankenburg am Hausruck beim Freibad (Parkplatz).

Anmeldung: Mit beiliegendem Anmeldeformular und Zahlschein.

Um nur eine Überweisung je Club zu haben, bitten wir Sie, das Anmeldeformular auszufüllen und an die unten angeführte Adresse zu senden. Der Gesamtbetrag ist mittels beiliegendem Zahlschein zu überweisen. (Nachanmeldung ist auch am Start möglich.)

Bei rechtzeitiger Anmeldung kann für Zimmerreservierung gesorgt werden. Zum Campieren ist ebenfalls Platz vorhanden.

Nenngeld:	Samstag und Sonntag	S 450,-- (DM 60,--)
	Samstag	S 250,-- (DM 35,--)
	Sonntag	S 250,-- (DM 35,--)

Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnahme und stehen bei eventuellen Rückfragen gerne zur Verfügung.

Paul Kretz
Redl 20
A-4871 Zipf
07682/2261-21
oder 0316/811460

ERSTER OESTERREICHISCHER KLEINWAGEN CLUB

Postanschrift: Postfach 25, 1210 Wien

Sitz: Café Am Heumarkt, 1030 Wien

Clubabende: Jeden 1. und 3. Freitag im Monat ab 19 Uhr

Herrn
Peter BRYSCH

Fischergasse 36
D-W-8670 HOF



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Telephon / Durchwahl

Datum

Wien, am 26 10 90

Sehr geehrter Herr Brysch, Liebe Steyr-Puch Freunde!

Ich habe mich schon seit einiger Zeit nicht mehr gerührt, aber eigentlich gab es nichts Neues.

In der Zwischenzeit wurde unser nächster Seiberer Bergpreis behördlich genehmigt. Der 6. Seiberer Bergpreis wird am Sonntag, den 28. April 1991, stattfinden. Wir würden uns freuen, wenn dieser Termin im nächsten Thondorf erwähnt werden könnte, handelt es sich doch seit Jahren um das größte Steyr-Puch-Treffen überhaupt.

Ich hoffe, daß die Zeitung, an der wir beteiligt sind, pünktlich und regelmäßig ankommt.

Gewundert hat mich, daß die Zeitung Markt noch einmal einen Lesebrief und Korrektur zum mißglückten Steyr-Puch-Artikel im Sonderheft abgedruckt hat. Unser diesbezüglicher Lesebrief fand sich bereits einige Nummern vorher - gemerkt haben die das scheinbar nicht -. Aber in Kürze soll ja endlich das neue Puch-Auto-Buch erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen

Dietmar Etzersdorfer

Schleizer

Dreieck



**Rennsportveranstaltung
für historische Sport- und Supersportmaschinen
Gespanne und Rennwagen**

**Samstag und Sonntag, 5./6. Mai 1990
Am Start sind Renn- und Sportmaschinen
aus den Jahren 1925 bis 1963**

Verkaufspreis: 5,—

Das Erlebnis Schleiz begann mit ein paar Hindernissen. Für mich als Hofer sind es ja bis dahin nur ein paar Kilometer. Also machte ich mich lange vorher schon, als es für meine Frau noch 10,-DM für einen Reisepassersatz kostete, auf den Weg nach Külmla zum Organisator, Herrn Geilsdorf. Der aber lag im Krankenhaus. Dort wollte ich ihn jedoch nicht stören, noch dazu mit einem relativ unwichtigen Anliegen, nämlich der Teilnahme der STEYR-PUCH am Schleizer Dreieckrennen.

Also zurück nach Schleiz und bei der Einfahrt in die Hauptstraße prompt in einen Stau geraten. Nach etwa fünf Minuten merkten wir, daß es der Sonntagvormittagstau vor der örtlichen Minol-Tankstelle war und reihten uns aus der Trabischlange wieder aus, ein bißchen rot schon im Gesicht, denn "drüben billig tanken" galt zu diesem Zeitpunkt in Hof als unfein und es waren schon etliche Hofer vorbeigefahren.

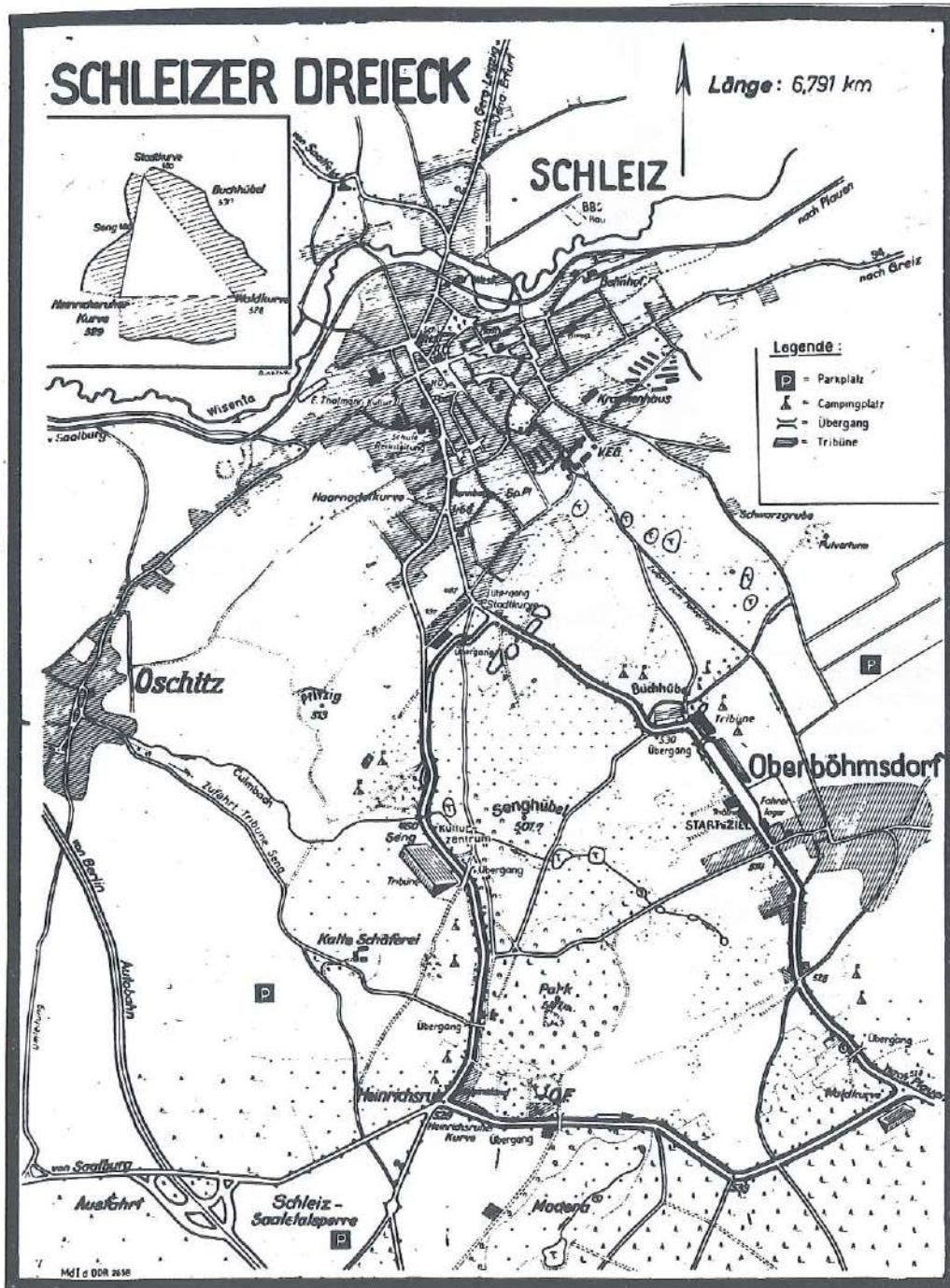
Da war es dann schon wurscht, daß der Rennleiter, Herr Elscher, auch eine Tankstelle hat, vor die ich dann meinen Passat gestellt habe. Trotz eines gebrochenen Fußes eilte Herr Elscher in seinem Haus treppauf und zeigte uns ein Videoband des letzten Jahres. Ich war beeindruckt, fuhr aber einigermaßen unverrichteter Dinge wieder heim. Eine Thondorf 4 ließ ich zurück und das Gerücht irgendeines Boykotts aus dem Westen und "geschenkter Nenngebühren" und "wir machen das schon" durfte ich mitnehmen. Jedenfalls hatten wohl alle, die sich schriftlich oder telefonisch (??!!) bewarben, mehr Glück und so wies die Teilnehmerliste schließlich fünf Puchs auf.

Starterliste Klasse E Automobile nach Baujahr 1948

1	Melkus Peter	Dresden -DDR	Melkus RS 1000	1100	90	68
7	Krauß, Gerd	Dorfchemnitz -DDR	Melkus RS 1000	1000	85	71
9	Bauerova, Irena	Kutna Hora -CS	Delfin F 3	1000		64
10	Hensel, Joachim	Dresden -DDR	Melkus BMW	2000	120	72
13	Puschmann, Hans-Georg	Weißwasser -DDR	Melkus RS 1000	1000	80	78
14	Jäschke, Axel	Espenhain -DDR	Melkus RS 1000	1000	75	73
16	Prasek, Jaroslav	Svetla -CS	Deflin F 3	1000	97	65
17	Haupt, Norbert	Niederkaina -DDR	Melkus RS 1000	1150	90	72
18	Zuojemsky, Vladimir	Colakovice -CS	Minor S	650	23	50
19	Förster, Udo	Baudenbach -DDR	Melkus RS 1000	1000	50	72
24	Hecker, Ralph	Dresden -DDR	AWE	1500	135	56
40	Kahl, Lothar	Hofheim -D	Steyr Puch	660	30	69
41	Kanehl, Gerhard	Neumarkt -D	NSU Prinz	600	30	61
43	Hermstädt, Lothar	München -D	Kondor F 3	500	42	50
44	Greife, Udo	Hagen -D	MG Midget	1250	54	48
45	Müller-Hausser, Andreas	München -D	Steyr Puch	700	50	64
46	Duesterberg, Mathias	Berlin -D	Steyr Puch	700	50	64
47	Girstl, Albert	Dachau -D	Steyr Puch	660	53	64
48	Splanemann, Karl-Heinz	Berlin -D	Steyr Puch	680	50	64
49	Köhne, Karl-Heinz	Borchen-Etteln -D	Mep-Panhard	850	60	63
50	Prause, Thomas	Warburg -D	Mep-Panhard	850	60	63
51	Großblotekamp, Dietrich	Kirchzarten -D	Porsche	1600	60	58
52	Rennen, Manfred	Pfaffenhofen -D	BMW 700	1000	60	62
87	Thomas, Lothar	Radeburg -DDR	Skoda 130 RS	1300	125	74
91	Klix, Wolfgang	Dresden -DDR	Wartburg F Jun.	1000	80	60
96	Zschoche, Heinz	Zörbig -DDR	Melkus F Jun.	1000	80	62
97	Zimmermann, Klaus-P.	Falkensee -DDR	HTS R 8	1300	75	72

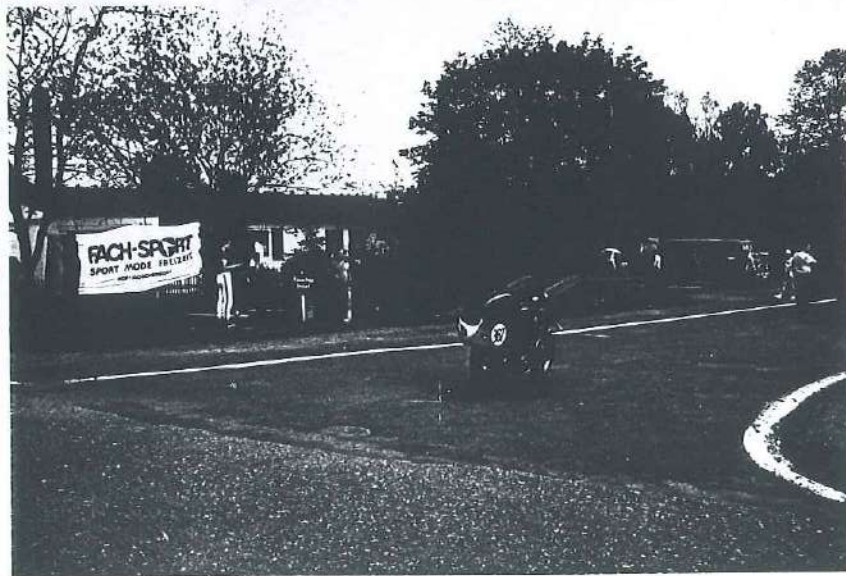
Das Rennwochenende dann war mit strahlendem Wetter gesegnet und nachdem Michel Heydner und ich unseren Passat in der überbreiten Auffahrt zur Großblockflur einer LPG versteckt hatten, näherten wir uns zu Fuß dem Dreieckszipfel namens Heinrichsruh. "Na, Sportsfreunde, hammer denn e Karte?" wurden wir aus unseren Betrachtungen gerissen und nachdem wir berappt hatten, in DM natürlich, machten wir uns auf den langen Marsch ins Fahrerlager in Oberböhmisdorf. Jedenfalls können wir sagen, wir haben gut eineinhalb Dreiecksschenkel abmarschiert, und das immer neben der Strecke, durch Felder, Wälder, Sumpf, LPG Höfe, Abfall, Altreifen und durch die hinteren Gäßchen von Oberböhmisdorf. Gottseidank war die Gottsmannsgrüner Brauerei aus der Nähe von Hof schon zur Stelle, bloß den Kühlschrank hatten sie zu Hause vergessen.

Frankenpost



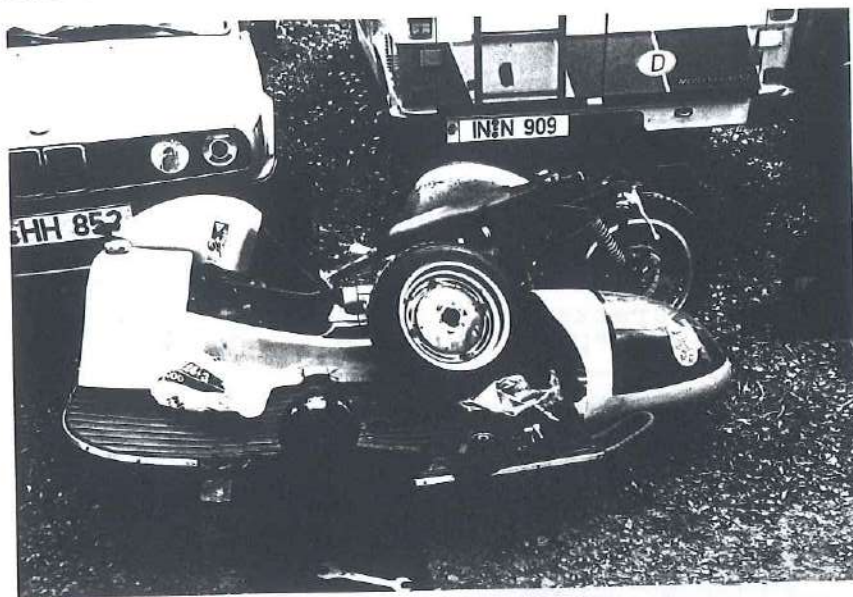
Für die Zuschauer ist am Schleizer Dreieck bestens gesorgt. Wie diese Skizze zeigt, gibt es entlang der 6,81 Kilometer langen Rennstrecke mehrere Tribünen und Parkplätze.

Das Fahrerlager, sonst der Hof einer LPG, strahlte einen eigentümlichen Reiz aus. Wenn man sich bei einem Rundgang die Einrichtungen ansah, fühlte man sich weit in die Vergangenheit versetzt, wo auch bei uns noch mit einfachsten Mitteln, aber eben sehr wirkungsvoll improvisiert und viel geleistet wurde. Wenn ich mir die einfachen Holztribünen ins Gedächtnis rufe, die bei Erwärmung durch die Sonne so schön riechen wie die alten Sonnenbretter in unserem Freibad und sie dann mit der Beton- und Plastikschiesseln des Castrol S am Nürburgring vergleiche, dann muß ich sagen, daß Schleiz besser zu den Oldtimern paßt. Oder man nehme die "Hebebühne" für die technische Abnahme oder die Raucherinseln (an die sich tatsächlich alle hielten, oder zumindest viele), dann konnte man schon ein bißchen über Streckensicherung, Begrenzung, Rettungssystem oder motorsportliches "Umfeld" hinwegsehen.



Die Jungs sind gerade auf der "Raucherinsel".

Leider konnte ich nür für den Samstag Zeit aufbringen, so daß ich mich auf einen ausgedehnten Bummel durchs Fahrerlager und ein Bierchen mit Lothar, Kalle und Matthias beschränken mußte. Warum ich den Seitenwagen fotografiert habe? Erst sind mir die Bremsbacken und dann ist mir das Rad aufgefallen.



Kalle's Puch ging wirklich bestialisch gut. Das wurde mir dann auch in der darauffolgenden Woche in Hof ständig bestätigt, daß da "so ein Fiat wie Deiner" wahnsinnig schnell und noch viel lauter war.



Matthias hatte schon nach ein paar Runden Öldruckprobleme und so kamen auch die Zuschauer auf ihre Kosten, die gerne einen Motorenwechsel in "10 Minuten vom Rennmechaniker" sehen wollten.



Lothar hatte Probleme mit dem Vergaser, was ihn nicht daran hinderte dann doch noch auf dem Treppchen zu stehen •



Sogar in der Zeitung war er bei uns und damit ist er schon eine weithin bekannte Größe, denn aus unserer kleinen "Frankenpost" war damals schon die "Thüringenpost" und die "Sachsenpost" geworden. Und in diesem Jahr hätte er sogar Chancen, im "Sachsenradio" dran zu kommen.

Wer also die (noch) einmalige Atmosphäre des Schleizer Dreiecks
geniesen möchte, der merke sich den 3. bis 5. Mai 1991 gut vor.

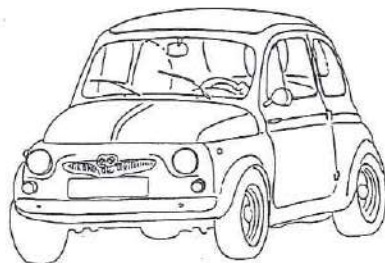


Dann sind, um es mit Matthias Düsterbergs Worten zu sagen,
"hoffentlich ein paar mehr Autos da". Von den sicher 300 Autos
meinte er diese.



Näheres werden sicher die Medien berichten. Diesmal halte ich
mich raus.

Peter Brysch



Die Engländer

Wenn René Diesner im Januar, seine Koffer packt und samt Familie und Steyr-Puch für die nächsten Jahre nach England geht, dann erhöht sich die Chance auf der Insel einen Puch zu treffen um 100 Prozent, dann gibt es dort wieder zwei Puchs.

Unschwer ist das unten abgebildete Auto als das von Thomas Geisbüsch zu erkennen, der in der letzten Thondorf abgebildete Engländer.

Und heute kann ich auch den Testbericht aus AUTOSPORT dazu liefern und eine Übersetzung, die ich mal in einer meiner Abschlußklassen machen ließ. Na ja, hat ein paar Stunden gedauert, aber die Jungs waren endlich mal motiviert. Eine österreichische BOMBE ?!!!

Auch der Testbericht aus AUTOCAR über Thomas' Auto ist übersetzt, nur kann ich noch nicht mit einer lesefähigen Kopie des Originals dienen. Vielleicht klappt's nächstes Jahr. Sonst hab' ich ja nichts mehr zu schreiben.

Some Steyrs did stay 'ere

I noticed Graham Robson's question in his A-Z (C&S, February), regarding Steyr Puch: 'Are there any left?'

Yes, there are four cars left in the UK at the moment - one in Northern Ireland and the other three in England. One of these three is in London at present, but is for sale. This one is owned by Nigel Street who has owned Steyr Puchs since the mid-sixties. His car is the last one imported in 1970. They rev to 8000rpm and you should hear them scream then! This car has the 'Monte Carlo' competition exhaust and is not really a town car! It will

cruise along comfortably at 80mph.

To my knowledge, nine cars were imported into Great Britain, but as they were 'so exciting to drive' three of them were written off by salesmen - that left six! Of late, three cars have been sold to Germany where there is a very active club and much enthusiasm, and also they fetch a good price. Mr Street's car is advertised in Germany and so it could be that eventually, after I have sold mine, that there will be but one left in England.

Roger Perry

Eye, Suffolk



Four Steyr-Puchs remain in England



Nine imported, salesmen crashed three!

RALLY enthusiasts have long been familiar with the remarkable results obtained by Zasada of Poland in what looks like a modified Fiat 500. In point of fact, apart from basic appearance, the Steyr-Puch 650 TR2 bears little resemblance to the car from which it sprang. With nearly 40 bhp from its horizontally opposed air-cooled 660 cc engine, modified suspension, close-ratio gearbox and extremely light weight, the tiny projectile will reach 50 mph from standstill in 8 secs, do a standing quarter-mile in 19.6 secs, and achieve 91 mph. It will also cover a standing kilometre in 36 secs.

The TR2 is not, of course, completely standard: it has the special "Monte Carlo" exhaust system, 4.87 to 1 final drive and, I should imagine, straight-cut gears. The car has only one major snag—it is very noisy when the rpm build up, sounding just like a racing big-twin motorcycle in full song. The gear-whine is also noticeable, but for all that the power-unit and transmission are extremely smooth. With a compression ratio of 10.5 to 1, one would have thought that the Steyr-Puch would be most inflexible. This is far from being the case, and with top-grade petrol the torque in the middle speed ranges is very good indeed.

Road-holding is one of the major features; corners can be taken at what would be impossible speeds on longer-wheelbase cars, with front or rear drive. At all times the steering is light and direct, with just a trace of oversteer when the power is turned on fully. Braking from the drums is well up to the performance of the car, and pedal pressure, even for crash stops, is not inordinately heavy.

The gearbox is excellent, although there is no synchromesh on bottom gear. Take-off is smooth with the mechanically operated single-plate clutch, with never a sign of judder. Seating is surprisingly comfortable, and it shakes one to discover that two passengers can be accommodated with ease in the rear. Oddly enough, even with four occupants there is little decrease in performance.

As the TR2 is virtually the competition model, it is rather more fully equipped than the remainder of the range. The car I tried had a leather-covered steering wheel, large tachometer, oil pressure and temperature gauges and an additional fuel tank. It was always a first-time starter, although the engine



Austria's little bomb!

**Astonishing performance and
road-holding from Steyr-
Puch 650 TR2**

By GREGOR GRANT

took rather longer to warm up than is usual with modern machines. The "commencer" is of the Dyna-start type constructed by Bosch.

The engine is beautifully made, and during the time it was in my hands not a trace of oil was to be found anywhere. It ticks over in traffic around 600 rpm, firing on "all two", and after it is thoroughly warm, it does not display any tendency to stalling. The dome-shaped cylinder heads must be efficient, for never once did I cause the engine to pink.

Above all, it is a fun-car, and several owners of decorated Mini-Coopers, etc., must have wondered what was in the tail of that tiny little saloon as it shot away from standstill. Pity about the crack from the twin exhausts, for it is not practical to use anything like maximum acceleration without attracting a great deal of attention.

I gather that Col. Smith-Masters intends to import the Steyr-Puch TR2, his concern being concessionaires for the marque. The one I tried was probably the only right-hand-drive example produced.

BRIEF SPECIFICATION

Engine: Two cylinders; ohv (push-rod), camshaft beneath three-bearing forged steel crankshaft; air-cooled; turbo-fan blower; 81 mm X 64 mm (660 cc); 39.5 bhp at 5500-6000 rpm; 10.5 to 1 compression ratio; light-alloy cylinder heads (hemispherical); pressure lubrication with oil cooler; downdraught Pallas-Zenith 32 NDIX carburettor; Bosch coil ignition.

Transmission: Single-plate dry clutch; four-speed gearbox, synchromesh on second, third and fourth. Ratios (rally) 3.08, 1.79, 1.35 and 0.96 to 1; 4.87 or 4.95 to 1 final drive. Spiral-bevel drive.

Suspension: Independent all round. Front by wishbones and transverse leaf spring; rear by helical springs containing rubber units; double-acting dampers; Panhard rods, front and rear.

General: Worm steering with splth track-rods; light-steel disc wheels (3.50 X 12). Hydraulic drum brakes. 24-litre fuel tank (extra available). Bosch 12-volt electrical equipment.

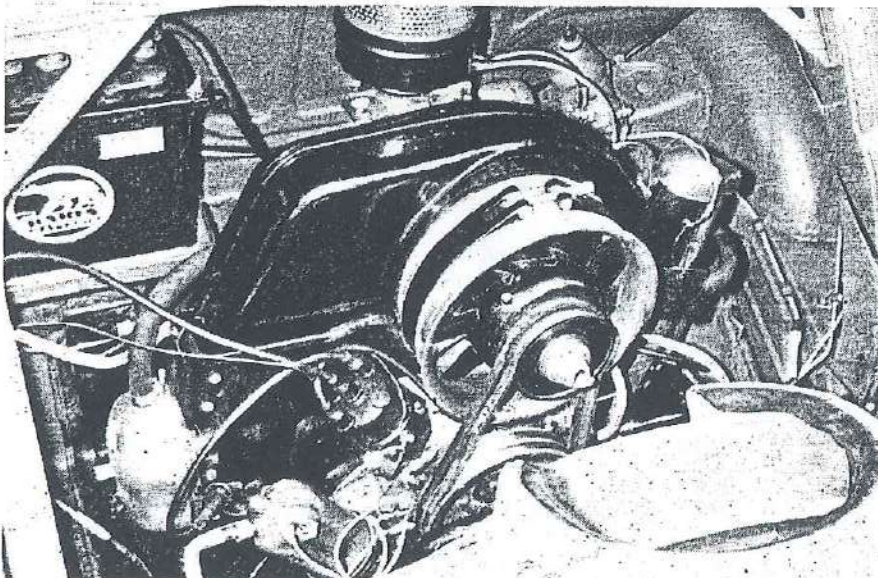
Dimensions, etc. (metric): wheelbase, 1840 mm; track (front), 1120 mm; (rear) 1135 mm; overall length, 2965 mm; width, 1360 mm; height, 1370 mm. Turning circle, 8.5 metres.

Weight (unladen): 500 kg.

Performance: (see text). Fuel consumption (overall), 32 mpg.

Price: Not announced in UK.

Makers: Steyr-Daimler-Puch, Austria.



ÖSTERREICH'S KLEINE BOMBE

Erstaunliche Leistung und Straßenlage des Steyr-Puch 650 TR 2

Rallyefans sind schon lange gewöhnt an die bemerkenswerten Ergebnisse, die der Pole Zasada mit einem Auto erzielt, das wie ein modifizierter Fiat 500 aussieht. Tatsächlich hat aber der Steyr-Puch 650TR 2 außer dem äußeren Erscheinungsbild wenig mit dem Auto gemeinsam, aus dem er entstand. Mit fast 40 PS aus seinem luftgekühlten Boxermotor, geänderter Radaufhängung, dem enggestuften Getriebe und extrem niedrigem Gewicht, erreicht das winzige Geschöß die 50 Meilen aus dem Stand in 8 Sekunden, schafft die Viertelmeile mit stehendem Start in 19,6 Sekunden und erreicht eine Spitze von 91 mph. Der stehende Kilometer wird in 36 Sekunden vollbracht.

Der TR 2 ist natürlich nicht völlig serienmäßig: er hat die spezielle Monte Carlo Auspuffanlage, eine Achsübersetzung von 4,87 : 1 und so bilde ich mir jedenfalls ein, ein geradeverzahntes Getriebe. Das Auto hat nur einen großen Nachteil - es ist sehr laut, wenn das Drehzahlniveau steigt; es klingt dann wie ein großes Zweizylinder-Rennmotorrad bei Vollgas. Das Getriebe-geräusch ist ebenfalls hörbar, aber dennoch wirken Motor und Getriebe außerordentlich geschmeidig. Bei einer Kompression von 10,5 müßte man annehmen, daß der Steyr-Puch auf ein schmales Drehzahlband beschränkt ist. Weit davon entfernt. Mit gutem Superkraftstoff ist das Drehmoment in den mittleren Geschwindigkeitsbereichen in der Tat sehr gut.

Die Straßenlage ist eines der Hauptkriterien; Kurven können mit Geschwindigkeiten genommen werden, die in Autos mit längerem Radstand, egal ob front- oder heckgetrieben, unmöglich erscheinen. Die Lenkung ist unter allen Umständen leicht und direkt, mit leichter Neigung zum Übersteuern wenn die Kraft voll eingesetzt wird. Die Wirkung der Trommelbremsen ist der Leistung des Autos angemessen und die Pedalkraft ist, auch bei Panikbremsungen, nicht außerordentlich hoch.

Das Getriebe ist ausgezeichnet, obwohl der erste Gang nicht synchronisiert ist. Die mechanisch betätigte Einscheibenkupplung ermöglicht ein weiches Anfahren ohne jedes Ruckeln. Die Sitzposition ist überraschend bequem und genauso überrascht ist man, wenn man feststellt, daß zwei Mitfahrer leicht auf den hinteren Sitzen untergebracht werden können. Mit Erstaunen registriert man dann, daß auch vollbesetzt kaum ein Leistungsverlust zu verzeichnen ist.

Da der TR 2 eigentlich das Wettbewerbsmodell ist, ist es auch besser ausgestattet als der Rest der Produktpalette. Mein Testwagen hatte ein Lederlenkrad, einen großen Drehzahlmesser, Öltemperatur- und Öldruckanzeiger und einen zweiten Tank. Er sprang immer sofort an, dennoch brauchte die Maschine ziemlich lang zur Erreichung der Betriebstemperatur, länger als bei modernen Motoren üblich ist. Der "Anlasser" ist ein BOSCH Dynastarter. Der Motor ist sehr schön gemacht und während das Auto in meinen Händen war, konnte ich nirgendwo die Spur eines Öllecks entdecken. Im Leerlauf läuft er uhrwerksähnlich bei 600 Umdrehungen und man kann deutlich die Zündungen beider Zylinder spüren. Wenn er warm ist, neigt er nicht dazu, zu überfetten und abzusterben. Die halbkugelförmigen Brennräume müssen sehr durchdacht sein, denn nicht einmal brachte ich den Motor zum Klingeln.

In der Summe ist es ein Spaßauto und einige Fahrer von Mini-Coopers in Kriegsbemalung müssen sich sicher sehr gewundert haben, was da wohl im Heck jener kleinen Limousine war, die da aus dem Stand davonschoß. Schade um den Sound aus der Zweirohranlage, denn wenn man die volle Beschleunigung ausspielen will, kann man unter Umständen Aufmerksamkeit auf sich ziehen, die man garnicht haben möchte.

Wie ich hörte beabsichtigt Col. Smith-Masters den Steyr-Puch 650 TR2 zu importieren, da sein Konzern der Lizenznehmer von Steyr-Puch ist. Mein Testexemplar war wahrscheinlich das einzige rechtsgesteuerte Auto das je gebaut wurde. (Anm. was damals vielleicht sogar gestimmt hat.)

Peter Brysch (supervisor)

HENNINGS PUCH STORY

Im April 1965 wurde ich erstmals glücklicher Besitzer eines Steyr-Puch 650 TR, rot wie es sich gehört und natürlich mit dem langen Stoffdach. Nur ein knappes Jahr später wurde ich mehr oder weniger unfreiwillig Besitzer des nächsten 650 TR, diesmal mit Stahldach. Mein Bruder hatte nämlich das Pech, bei "Versuchsfahrten" auf der Schauinslandrennstrecke zu schnell in eine zu enge Kurve zu fahren.

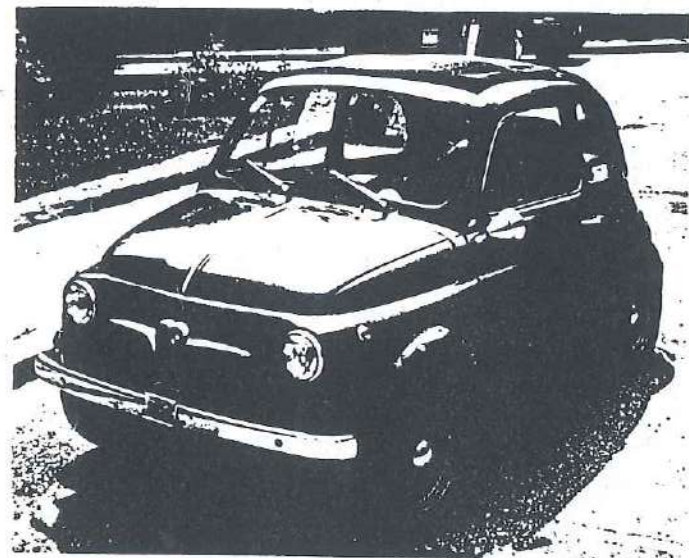
Mit beiden Autos betrieb ich aktiv Rallyesport, von wenigen Bergrennen und Slaloms abgesehen. Vor allem bei den Sonderprüfungen konnte ich manchen Zeitgenossen mit meinem österreichischen Kraftei ordentlich ärgern. Ende 1967 verkaufte ich dann meinen Puch, um auf einen NSU 1000TTS umzusteigen.

Nach 23 Jahren Puchabstinenz faßte ich spontan den Entschluß, an meinem 45. Geburtstag wieder einen Steyr-Puch 650 TR zu besitzen. Ich knüpfte erste Kontakte zu den Puch-Päpsten Brysch/Deutschland und Morocutti/Österreich. Letzterer konnte mir relativ rasch ein Auto vermitteln, so daß ich bereits am 15. Mai 1990 in Wien das Auto von Dr. Schmoranzner besichtigen konnte. Wir wurden uns rasch einig, am 25. Juni war das

Auto in Freiburg und schon am gleichen Tag begannen die Restaurierungsarbeiten.

Mein Auto war, so der Vorbesitzer, für den Export nach Finnland bestimmt, soll beim Verladen vom Transporter gefallen sein und einen Blechschaden vorne links abbekommen haben. Im Laufe der Blecharbeiten ist bei uns dann allerdings der Eindruck entstanden, daß der Puch wohl friedlich dagestanden und der Transporter daraufgefallen ist. Den Herren, die diesen Schaden dann "reparierten" hätte man im Mittelalter für den dabei produzierten Murx mit Sicherheit die Hände abgehackt.

Der Restaurierung konnte ich trotzdem mit großer Gelassenheit entgegensehen, denn mit meinem Bruder



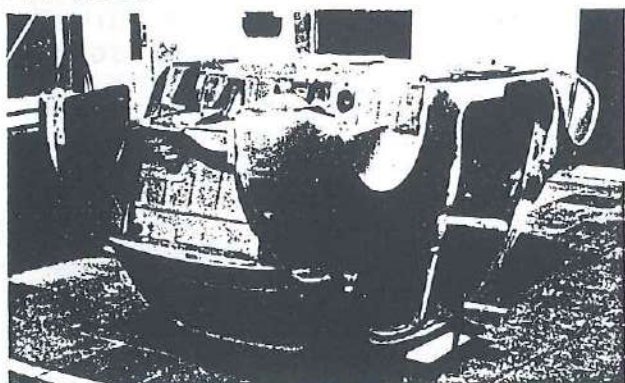
Mein Puch vor der Restaurierung

Günther ging ein erfahrener Blechnermeister und ehemaliger Puch-Bergrennfahrer ans Werk. Mein Neffe Michael, angehender Blechnermeister und Danilo, ungeschlagener jugoslawischer Meister im Zerlegen von restaurierungsbedürftigen Autos, vervollständigten das Team. Schließlich stand mit dem Betrieb meines Bruders modernste Kfz-Technik zur Verfügung.

Beim t o t a l e n Zerlegen meines Autos hatten wir sehr schnell festgestellt, welche Blechteile ersetzt werden mußten. Neben dem örtlichen FIAT-Händler wurden die einschlägigen Spezialisten bemüht. Nur wenige Teile waren so nicht zu beschaffen, der Gang zum Schrottplatz half etwas weiter, der Rest mußte durch viel Kleinarbeit auf "Vordermann" gebracht werden.

Ehrensache, daß alle Übergänge von Einzelteilen, soweit dies notwendig war, mit Zinn ausgefüllt und überarbeitet wurden. Schließlich kam der Tag, an dem die Blecharbeiten abgeschlossen waren. Mille, ein jugoslawischer Gastarbeiter im Betrieb meines Bruders war der Mann, der mit

viel Liebe und Sorgfalt die Spachtel-, Schleif- und Lackierarbeiten übernahm. Noch während der Blecharbeiten wurde der Entscheidungsprozeß über die Lackierung eingeleitet: traditionelles Puch-Rot oder Originalblau? Wir hatten uns für letzteres entschieden. Nachdem mir HM das Original-



Mein Puch in der "Rückenlage"

mischblatt von STANDOX besorgt hatte, schien alles klar. Froh gelaunt ging ich zur hiesigen STANDOX-Vertretung um 3 kg Stahlblau zu ordern. Doch dort Kopfschütteln, zwei der vier Mischlacke waren schon lange nicht mehr im Programm. Ab nun verdiente die Deutsche Bundespost in Form von zig Telefonaten an der Restaurierung meines Autos. 14 Tage später, nachdem schließlich HM eine Lackprobe an sein Auto gehalten und für gut befunden hatte, bekamen wir Vertrauen zu den Ersatzmischlacken (siehe dazu die nachstehende Wiedergabe des korrigierten Mischblattes).

Zwischenzeitlich begann die Sandstrahl- und Lackierphase der Einzelteile von Vorder- und Hinterachse. Spätestens ab hier war ein langjähriger Freund des Hauses gefragt: Oskar Brutschin, ehemaliger Puchhändler und selbst TR-Besitzer. Er überarbeitete die "Mechanik", insbesondere das Getriebe. Nach dem Lackieren des Unterbodens verblieb das Auto in der "Rückenlage", um bequem die "untere" Technik von oben einbauen zu können. Als das Auto dann endlich auf den eigenen Rädern stand und wenig später in stahlblau glänzte war das Ende der Restaurierung in Sicht. Elektriker und Polsterer waren dann an der Reihe. Deren Arbeit zog sich bis in den November hin, bis ich endlich das Auto über den TÜV bekam und auf die Menschheit losgelassen werden konnte (mit Puch!).

STEYR PUCH STAHLBLAU ST 64				STANDOX		
Automarke		Farbton		Lacktyp		
STANDOMIX FORMEL-NR 6 1 9 6 3				Ausgabe 01.75		
Gewichts-	MISCHLACK-		kum. Gewicht in gr			Kum. Volum in ml für 1 Ltr.
	MIX-Nr	Bezeichnung	für 1 Ltr.	für 3 Ltr.	für 5 Ltr.	
76,85	010	WEISS	753	2327	3878	727
12,64	011	SCHWARZ	877	2710	4516	875
10,11	051	BLAU Neu:	976	3016	5027	995
0,40	050	VIOLETT 551	980	3028	5047	1000

Einzelheiten

1. Reifen/Felgen

Mir standen mehrere Felgen zur Verfügung, die besten fünf schickte ich der Firma A. Mann, Sellerbeckstr. 55, 4330 Mülheim-Ruhr. Dort wurden die Lochkränze entfernt und in neue 4" Felgen eingeschweißt. Die Verbreiterung von 1/2" erfolgte nach außen. Die Felgen wurden beige (RAL 1014) lackiert und mit Reifen Michelin 135x12 versehen, ausgenommen das Reserverad. Wegen Platzmangel im Bug des Puch konnten für dieses nur 125x12 aufgezogen werden.

2. Beleuchtung

a) Blinker hinten

Die vorhandenen Originalblinker "ALTISSIMO" habe ich vorsorglich archiviert und durch FIAT-Blinker ersetzt.

b) Scheinwerfer

Da bei den Blecharbeiten auch das Frontblech erneuert werden mußte, dieses aber nicht durch ein PUCH-Originalteil ersetzt werden konnte, mußten wir zwangsläufig auf ein FIAT-Teil zurückgreifen. Da aber der Vorbesitzer meines Autos die PUCH-Scheinwerfertöpfe mitlieferte war es Ehrensache, zumindest die Scheinwerfer in den Originalzustand zu versetzen. Die Originalreflektoren mit den zugehörigen Federn und Dreifachsteckern bekam ich bei CM, Sechskantschrauben mit Muttern und Federn sowie die Einstellringe von HM. Soweit notwendig und möglich, wurden alle Teile galvanisch verzinkt. Die Scheinwerferringe waren vorhanden, schließlich bekam ich von der hiesigen BOSCH-Vertretung die passenden Gläser (HELLA 9ES015675001) mit den passenden Dichtringen (HELLA 9GD024183001). Kommentar des Verkäufers auf meine Frage wie lange es die noch gäbe: "Noch lange, die werden nämlich in Traktorenscheinwerfer eingebaut" (!!!).

c) Blinker vorne

Die Aluminiumsockel bekam ich von HM, die Gummidichtung und Gläser im FIAT-Handel. Die vorhandenen Originalgläser habe ich archiviert. Problem gab es allerdings mit dem Innenleben der Blinker, nämlich Kontaktplatte und Feder. Hier mußte ich auf einen FIAT uralt-Blinker zurückgreifen (HELLA Nr. 2BA 001 228).

3. Lenkung

Aus Sicherheitsgründen wurden alle Teile der Lenkung erneuert. Einschließlich des Reparatursatzes für die Achsschenkel waren die Teile noch erhältlich. Achsschenkel sollen übrigens im Tausch bei der Firma Hasenöhrle erhältlich sein.

4. Kupplung

Alle Teile waren bei Fichtel & Sachs zu bekommen:

Kupplungsausrücker	Nr. 3151 006 001
Kupplungsscheibe	Nr. 1861 060 104
Kupplungs-Druckplatte	Nr. 1882 155 009

5. Achsschenkelbolzen

In meinem PUCH waren die glatten Bolzen mit Kunststoffbüchse eingebaut. Letzere waren stark ausgeschlagen und wurden durch neue, aus Rotbronze angefertigte, ersetzt. Wichtig war, in diese eine spindel-förmige Schmiernut einzudrehen.

6. Getriebe











Das Getriebe wurde überprüft, den benötigten Abdeckfinger erhielt ich bei CM. Das Getriebekugellager 6303N war im Fachhandel erhältlich. Die beiden Ölablaßschrauben mit Permanentmagnet waren ausgeleiert und wurden neu angefertigt.

7. Vorderradnabe

Das Kugellager 6205Z und die Radialdichtung 32/52/7 BA-SL waren im Fachhandel erhältlich.

8. Bremsen

Die Bremsbeläge wurden direkt bei der Firma TEXTAR erneuert, die Stärke der neuen sollte übrigens max. 4,5 mm betragen. Die Originalersatzteilnummern der Bremsanlage konnte ich einem älteren Ate-Katalog entnehmen:

									
STEYR-DAIMLER-PUCH									
500, 500 D 58-69	—	3.3115-2101.3	3.0370-1315.2	3.3215-0210.3	3.0470-0415.2 3.0401-0415.2	3.3215-0210.3	3.0470-0415.2 3.0401-0415.2	3.5104-0260.3 (2x) 3.5204-0220.3 (2x)	✓ h
650 T/TR 61-69	—	3.3115-2101.3 3.3503-1907.3	3.0370-1315.2	3.3217-0401.3	3.0470-0317.2 3.0401-0317.2	3.3215-0210.3	3.0470-0415.2 3.0401-0415.2	3.5104-0260.3 (2x) 3.5204-0220.3 (2x)	✓ h

Lieferbar war allerdings nur noch einer von zwei bestellten Hauptbremszylindern, allerdings gibt es noch einen Reparatursatz Ate Nr. 03.0370-0115.2. Die Radbremszylinder und die hinteren Bremsschläuche waren unter obiger Nummer lieferbar.

Bei den vorderen Bremsschläuchen konnte ich auf nahezu mit dem originalen identischen zurückgreifen (Ate Nr. 83.5104-0260.3), gleiches gilt für den Bremsflüssigkeitsbehälter (Ate Nr. 03.3508-0264.3). Den säurefesten Verbindungsschlauch zwischen Hauptbremszylinder und Flüssigkeitsbehälter gibt es als "blauen" Schlauch bei VW (020.350.1), ebenso die Brems-schlauchhaltefedern (VW Nr. 803 611 715).

9. Stabilisatoren

Die Lagergummi der beiden serienmäßigen Stabis waren bei CM zu bekommen.

10. Tachowelle

Die benötigte Hutmanschette war bei CM zu bekommen.

11. Sitze

Den fehlenden Sitz hatte mir Peter Brysch besorgt, alle vier Stellschrauben mußten - diesmal in einem Stück - angefertigt und verchromt werden (die halten nun ewig!).

12. Heizung

Das Abdeckblech war nur noch in Teilen vorhanden, Peter Brysch besorgte mir Ersatz. Den Heizungsschlauch bekam ich im Fachhandel, die Gummütülle mangels Originalteil im Sanitärhandel.

13. Chromteile

Beide Originalstoßstangen waren vorhanden, wurden entchromt, gerichtet und wieder neu verchromt. Problem gab es beim Schriftzug, im speziellen beim "650". Dieser konnte nämlich nicht entchromt werden, weil das Basismetall Alu eine solche Tortour nicht überstehen würde, so versicherten mir die Fachleute. Also besorgte ich mir ein Skalpell und entchromte mechanisch. Das Ganze zog sich allerdings in die Länge, nachdem ich mit dem superscharfen Ding ordentlich ausrutschte und mein linker Daumen im Wege war.

14. Stehbolzen

Am Motor/Getriebe mußten zwei ergänzt werden, diese waren als Normteile im Fachhandel erhältlich.

15. Motoraufhängung

Die Gummilager für die Motoraufhängung werden heute noch in einem Steyr-Lkw verwendet und sind unter der Steyr-Originalteil Nr. 680 59 0095 zu bekommen.

16. Umrüstung für den deutschen TÜV

Um den deutschen TÜV gnädig zu stimmen wurden eingebaut:

- eine Warnblinkanlage in die Bohrung des alten Zündschlosses
- statische Hosenträgergurte. Für den Beckengurt wurden frühzeitig die Haltepunkte eingeschweißt, der Hosenträger wurde an der "Hutablage" befestigt. Allerdings wurde das Blech von unten durch ein im Motorraum quer eingeschweißtes Profileisen ordentlich verstärkt.
- das vorgeschriebene Zündschloß bereitete uns großes Kopfzerbrechen. Mehr durch Zufall kamen wir dann dahinter, daß das Zündschloß des FIAT Weinsberg/Jagst nicht nur paßte, sondern auch die Anlasserfunktion erfüllte. Herstellerin des Schlosses ist die Firma NEIMANN.

17. Züge

Gas-, Kupplungs- und Bremszug waren als Originalteile bei CM erhältlich.

18. Keilriemen

Im Zubehörhandel waren Keilriemen (9,5x813) der Firma DAYCO unter der Nummer 10A0813 erhältlich, im Katalog der Firma ist der Steyr-Puch 650TR sogar "namentlich" aufgeführt.

19. Ölfilter

Im Zubehörhandel war der passende Ölfilter erhältlich.

20. Vergaser

Filter und Filterhalter waren bei der Firma racimex/Hamburg zu bekommen (Universalfilter RU-0900 K&N).

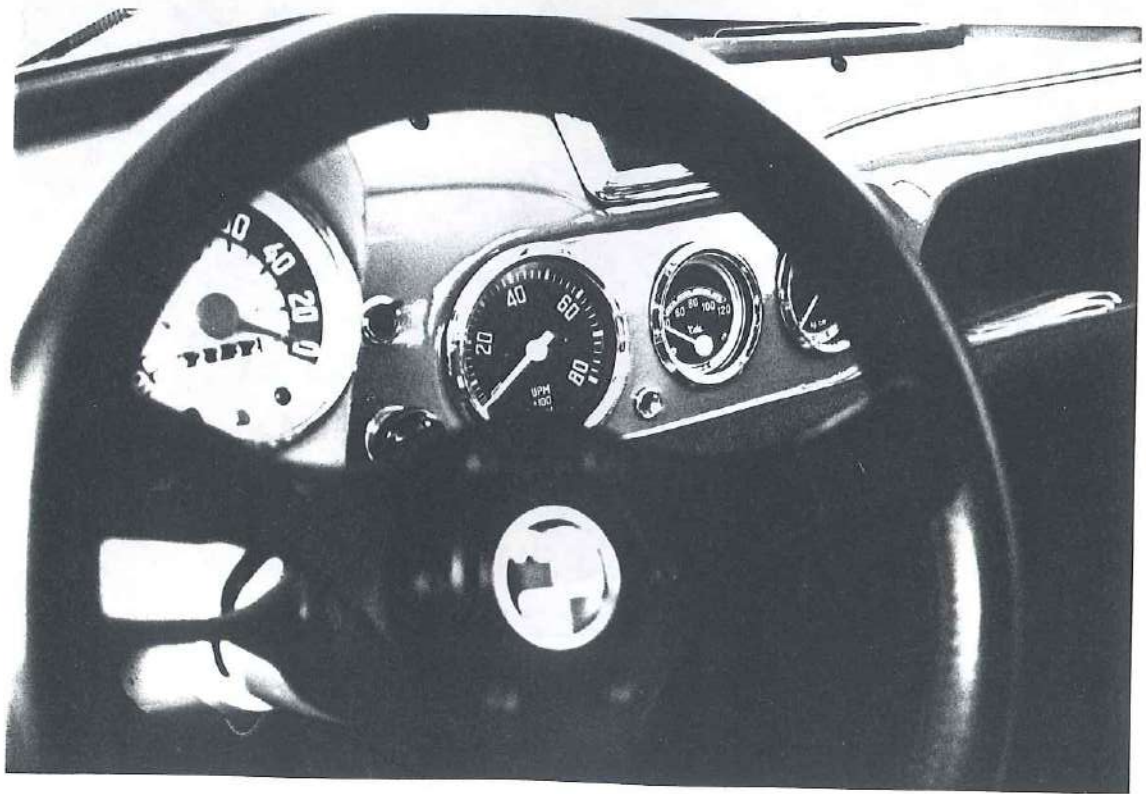
Danksagung, Schlußbetrachtung

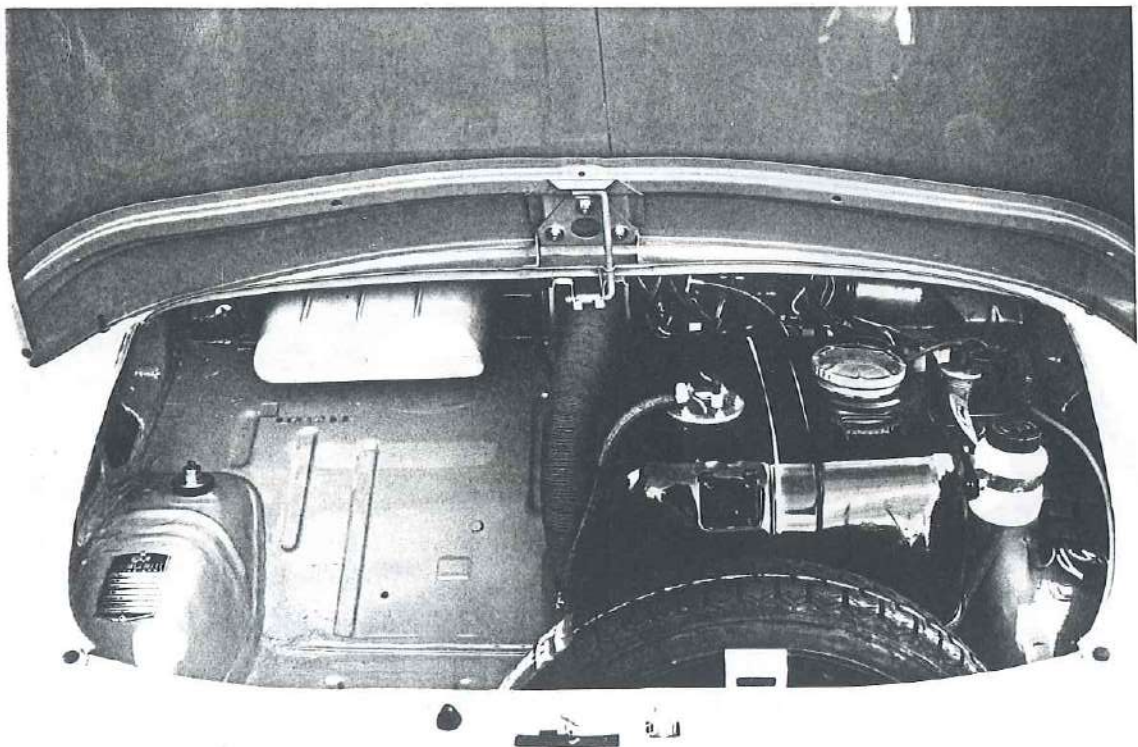
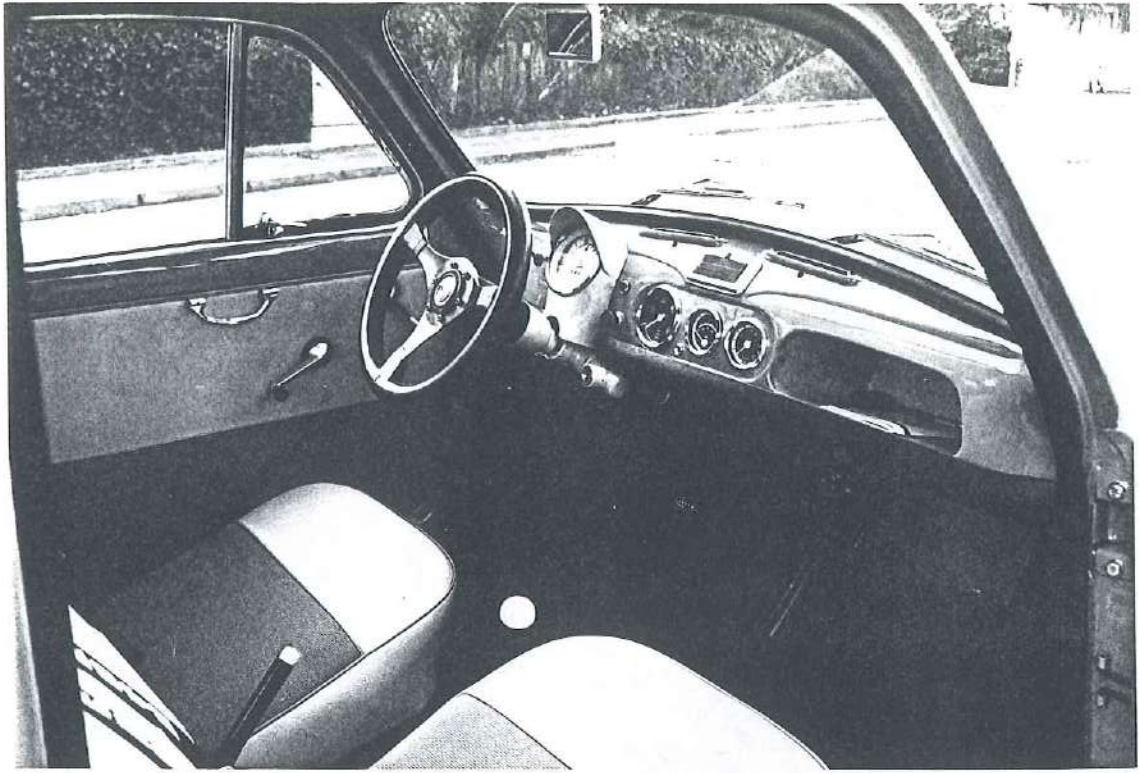
Bedanken möchte ich bei

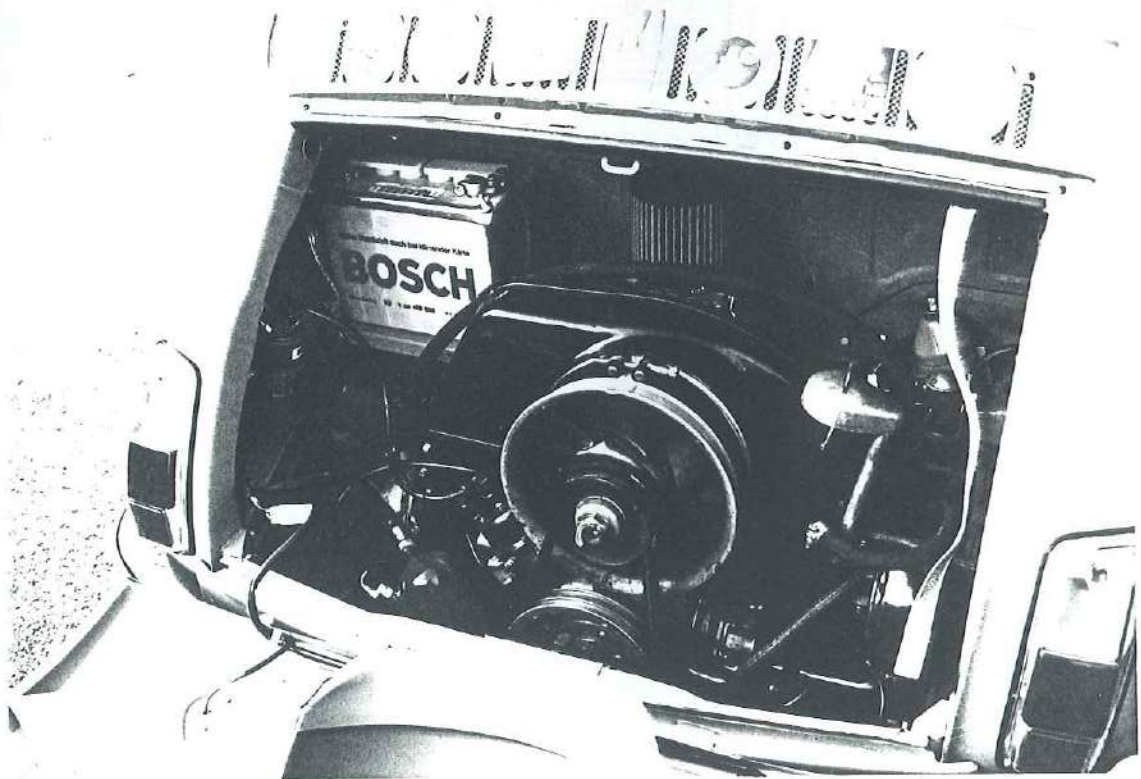
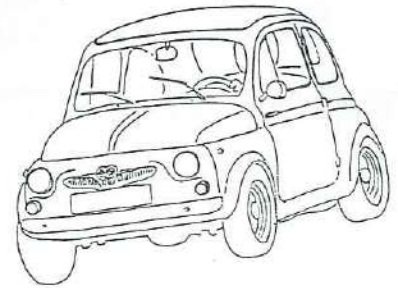
- meinem Bruder Günther und meinem Neffen Michael
- den Puchspezialisten Horst Morocutti (im Text HM), Peter Brysch und Michael Kuhn
- Herrn Schupp von der hiesigen STANDOX-Vertretung
- Herrn Schmidt von Firma baus+diesfeld (Ate-Vertretung)
- den Firmen Czakoi & Machon (im Text CM), Hasenöhr, Ritz, Holtmann und Joos

und mich gleichzeitig dafür entschuldigen, wenn ich ihnen das eine oder andere mal auf den Nerven herumgetrampelt habe. Diese Entschuldigung gilt insbesondere gegenüber Horst Morocutti, der meine unzähligen Anrufe mit der sprichwörtlichen österreichischen Höflichkeit über sich ergehen ließ.

Über die Freude, wieder einen wunderschönen 650TR zu besitzen kann ich nicht vergessen, daß in den letzten Monaten so mancher Tiefpunkt zu überwinden war, insbesondere dann, wenn die Arbeiten wegen irgendeinem Problem zum Stocken oder gar zum Erliegen kamen. Wenn ich mir meinen Puch gelegentlich betrachte, steigt beim Anblick des einen oder anderen Teiles automatisch mein Blutdruck. Aber natürlich kommt auch Freude auf, vor allem, wenn ich mit meinem österreichischen Kraftei wieder den einen oder anderen ärgern kann (siehe Beginn dieses Berichtes).







Kunst am Bau - ohne Worte.



Gute Fahrt ins neue Jahr!



**zu
kaufen
gesucht!!**

Steyr-Puch

- 500
- 650 T
- 650 TR
- 650 TR2

- komplette Fahrzeuge, egal ob fahrbereit
- Karosserien
- Motore und Getriebe und Teile davon
- alles Zubehör
- Betriebsanleitungen
- Blechersatzteile (auch FIAT 500 F)



Angebote bitte an:

**Henning Volle
Gerberau 42/Postfach 1613
D-7800 Freiburg**

**Tel.: 07 61/222 62 (tagsüber)
07 61/299 98 (abends oder tagsüber
Anrufbeantworter)**

Vorwahl aus Österreich: 06 07 61

Bei Vermittlung Provision!