

Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Ausgabe Nr. 7

Auf ein Wort!

Hallo, liebe Steyr-Puch Freunde,

die neue Thondorf Nr. 7 liegt endlich vor Euch. Da Peter Brysch beruflich sehr angespannt ist und nur noch sehr wenig Zeit abzweigen kann, hat er mich gebeten den redaktionellen Teil des Freundeskreises zu übernehmen. Sprich: die Thondorf läuft im Moment über mich.

Im Gegensatz zu meinen beiden Vorgängern Michael Kuhn und Peter Brysch bin ich etwas mehr dem historischen Motorsport zugetan. Das kann man auch unschwer an Hand der Themenauswahl erkennen.

In den letzten Jahren sind fast alle Testberichte und die besten Fotos mannigfach abgedruckt worden, so daß die Luft immer dünner wird. Ich bin also verstärkt auf Eure Mitarbeit und Mithilfe angewiesen und stelle mich jeder Kritik.

Übrigens hat sich der Preis für das Heft auf DM 15,-- erhöht, damit ich einigermaßen über die Runden komme.

Ein großes Dankeschön geht an Mathias Duesterberg aus Berlin, der uns den farbigen Einband gesponsert hat.

Viel Spaß beim Lesen wünscht


Johannes Grohs

Erstausgabe
Garage

Johannes Grohs
Stimbergstraße 278a
4353 Oer-Erkenschwick
Telefon (0 23 68) 52 66 0

WARUM DIE "THONDORF" EINE ANDERE REDAKTION HAT.

Mein "Rücktritt" von diesem Amt hat eigentlich nur einen einzigen Grund: Zeit. Nämlich genauer, Zeit, die ich nicht habe. Zum Zeitung machen würde es vielleicht schon noch reichen, aber ich komme nicht mehr rum, wie wir in Bayern sagen. Will heißen, ich habe 1992 nur an ganz wenigen Veranstaltungen teilgenommen, und wenn ich da war, dann nur ganz kurz, wie es eben meine Zeit erlaubte. Für mich gilt aber, "was ich nicht gescheit machen kann, lasse ich lieber ganz gehen, bzw. fange es garnicht erst an". Das gilt für die Thondorf. Und bevor ich mich dumm anreden lasse, daß ich auch mal wieder da wäre, räume ich gerne das Feld für eine andere Mannschaft mit hoffentlich mehr Zeit, mehr Kontakten und natürlich neuen Ideen.

Gerne stehe ich als Organisator, Koordinator oder sowas weiterhin zur Verfügung, nicht aber als Präsident, Vorsitzender oder ähnliches. Ich habe läuten hören, daß es in der österreichischen Szene auch ein paar Probleme gibt und stehe gerne zur Verfügung. Der Steyr-Puch Freundeskreis soll aber das bleiben was er von Anfang war: eine kleine aber feine Gemeinschaft von Verrückten ohne Organisationszwänge etc. Das wäre mir ein Graus. Ich hoffe damit eine Diskussion ausgelöst zu haben.

Bis ich mal wieder Zeit habe



Johannes Hiltrop, besser bekannt als Steyr-Hennes schreibt uns folgenden Leserbrief zum letzten Walba-Treffen '92:

Notizen eines Freundes im Freundeskreis.

Am Freitag-mittag fuhren wir, der "Schaffner" und ich, mit einem zuverlässigen PKW in Oer-Erkenschwick Richtung Regensburg los. Wir konnten zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen, daß unsere "Reise in den Süden" 10 1/2 Stunden dauern sollte.

Durch hereinbrechende Unwetter und unerfahrene Automobilisten bedingt, deren größte Tat darin bestand sich auf der Autobahn zu drehen, und den Verkehr nachhaltig zu beeinträchtigen. Mit der Sorge um Einlaß, Bewirtung und Zimmer trafen wir an der Walba ein. Wir hofften natürlich auf einige Versprengte die sich schon am Freitagabend in der Walba suchten.

Dies war nicht der Fall, es war keiner da. Am Samstagmorgen trudelten die Ersten ein, am Nachmittag die Letzten.

Der Stammtisch findet seit Jahren den Höhepunkt der Geselligkeit bildend Nachmittags, bis in die späte Nacht, die Grenzen der Gastlichkeit des Wirtes auslotend, statt. Am späten Nachmittag war die Runde komplett. Der Spaß war groß geschrieben, aber dennoch verabschiedeten sich einige Herren aber schon um 20.00 Uhr.

"Sie kamen spät, und gingen früh." Der Kreis der Puch-Freunde schrumpfte merklich, aber einige Unentwegte tagten tatsächlich diesmal bis nach Mitternacht. Merkwürdiger Weise hatten diese Puch-Freunde wie immer die weiteste Anreise. Also merke: große Entfernungen fördern die Geselligkeit und die Trinkfestigkeit, oder? Dieses Phänomen wurde in letzten Jahren immer deutlicher. Am Sonntagmorgen tranken wir in aller Ruhe Kaffee mit den letzten Puch-Freunden und machten uns gegen Mittag dann endlich auf den Heimweg.

Auf der Rückfahrt philosophierend, warum einige Leute schon so früh auf die Heimreise gehen, was denn unserem Treffen fehlen würde, erinnerte ich mich an ein 2-Zylindertreffen (Harley), wo ich mir, nach persönlicher Einladung, ein Bild machen konnte, wie man sich dort trifft. Nach 4 Tagen "Meinungsaustausch" war endlich Ruhe: verwirrte Nachbarn, empörte Anlieger und gestreßte Wirte hinter sich lassend, für immer "Brüder" und "ewig gut drauf".

In diesem Sinne (zwar nicht so extrem) aber! das nächste Puchtreffen in Oer-Erkenschwick kommt bestimmt.

der Freund eines Freundes



Gasthof WALBA
idyllisch an
der Donau
gelegen.



links
Siggi Sengel

rechts
Steyr-Hennes
Heinz Saam



Jutta Duesterberg

Lothar Kahl



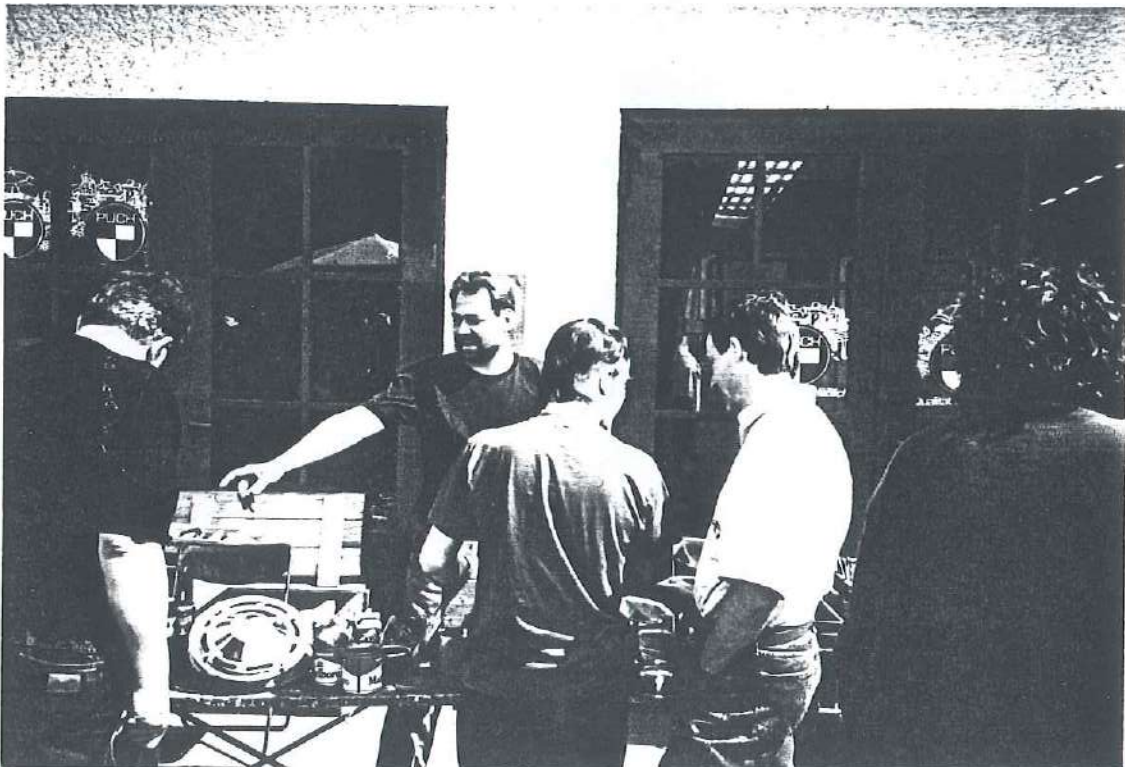
MARKT

Achtung! Vormerken!

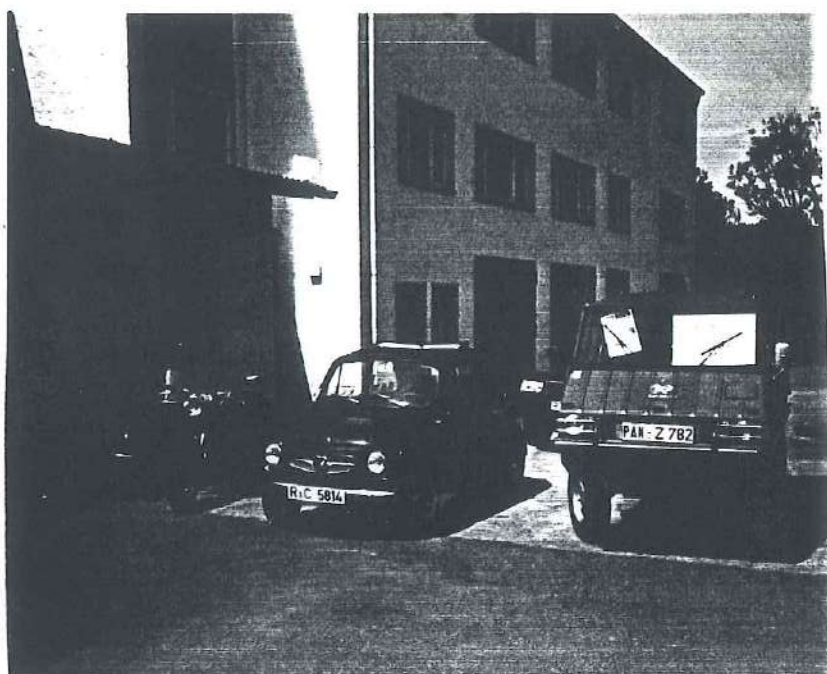
Am Samstag, 15. Mai 1993 findet auf dem "Werksgelände" von Heinz Liedl in Pentling bei Regensburg wieder ein Teilemarkt statt. Beginn ist nicht allzu früh und wenn alles verkauft ist machen wir Schluß.

Heinz Liedl wird wieder für die kullinarischen Genüsse sorgen. Trotzdem kann natürlich jeder seinen Grill und die Campingstühle mitbringen.

Jeder kann dort kaufen und verkaufen. Keinerlei Marktgebühren sind zu bezahlen. Die Parkplätze sind kostenlos. Wer es einrichten kann, sollte ruhig mal mit seinem Puch anreisen. Da bis jetzt kein Puch-Treffen geplant ist. Freiwillige vor. Eine Ausfahrt wäre auch nicht schlecht.



Veranstaltungshinweise und Anzeigen in
MARKT OLDTIMER KLASSIK BEACHTEN:



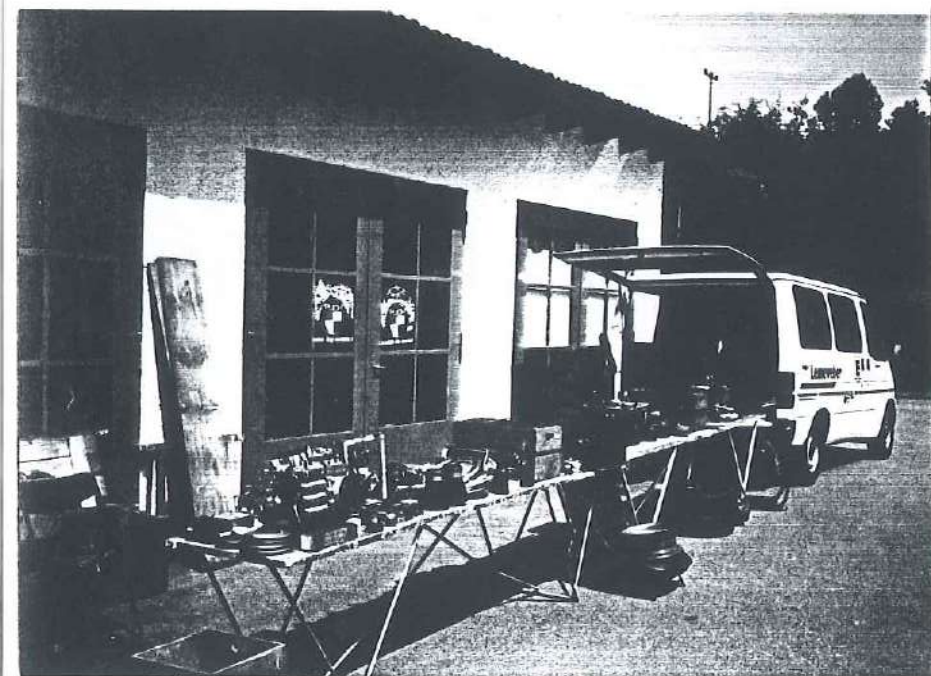
LIEDL KG

Kraftfahrzeuge

Telefon 094 05 / 22 74

8401 Pentling - Graßlfing

Dorfstraße 2



Der Teilemarkt 92 bei Heinz Liedl in Regensburg war wieder ein voller Erfolg. Ich glaube der Markt hat allen Beteiligten viel Spaß gemacht. Zu HABEN WAR JA FAST WIEDER ALLES. Vor allem spielte der Wettergott mit. Mann! habe ich geschwitzt. 8 Stunden in der Sonne stehen war sehr anstrengend.

AUTOQUARIAT



Teile: laufend Sonderfertigungen vom 500 über 650 TR bis Haflinger.

Fiat- und Steyr-Fiat-Oldtimerteile (500, 600, 850, 1100, 1200, 1500, 124 Coupé und Spider, Dino, 130 Coupé etc.) – ca. 13.000 Artikel auf Bestellung lieferbar

Neu: Haflinger Auspuff und Krümmer

Das gesamte FERTAN-Programm ist bei uns lagernd!

NEU: SPAX-Stoßdämpfer (von außen verstellbar) für Ihren Oldtimer!

Bitte fordern Sie Preislisten an.

Direktverkauf und
Sofortversand:

1090 Wien, Fuchsthallergasse 6, Tel. 310 78 65, Fax 310 73 78
Mo – Mi: 13 – 18 Uhr, Do: 12 – 20 Uhr, Fr: 13 – 18 Uhr.

Erster Österreichischer Kleinwagen-Club



Erster Österreichischer Kleinwagen-Club, Postfach 25, 1210 Wien

Tel.: 270 46 20 (Anrufbeantworter)

Wir begrüßen als neues Mitglied
Frau Roswitha SEPP

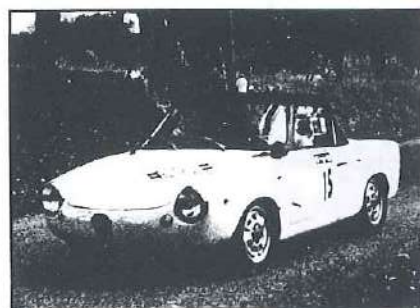
Clubtermine

Clubabende an jedem 1. Mittwoch im Monat im Gasthaus Popp, Ecke Jedleseerstraße/Jeneweingasse/Christian Buchergasse in 1210 Wien, Tel. 38 73 52, ab 19 Uhr.

- 3. 2. 93: Clubabend in Wien
- Ende 2/93: Ordentliche Generalversammlung (Ort und Termin wird club-intern bekanntgegeben).
- 3. 3. 93: Clubabend in Wien
- Mitte 3/93: regionaler Clubabend der Sektion Krems-St. Pölten (genauer Zeitpunkt und Ort auf Anfrage)
- 7. 4. 93: Clubabend in Wien
- 25. 4. 93: 8. Intern. Seiberer Bergpreis

8. Internationaler Seiberer-Bergpreis

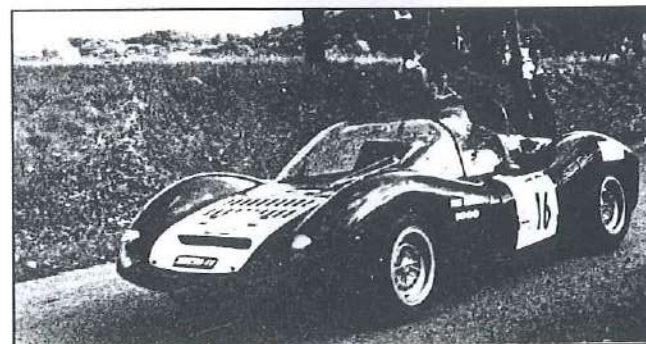
Am 25. 4. geht es wieder zweimal den Seiberer hinauf. Die Ausschreibungen dazu sollten Sie spätestens Ende Februar erhalten. Falls nicht (Fehler können immer passieren), rufen Sie uns **rechtzeitig** an. Denn wenn Sie in den Tageszeitungen von der Veranstaltung lesen, war schon längst Nennungsschluß.



Abarth-Fotos

Zur Abwechslung im ausklingenden Winter, zur Voreinstimmung für das **Abarth-World-Meeting, 3. - 5. September 1993** in Grafenegg/NÖ, AUSTRO CLASSIC (ist dabei!) bringen wir einige Fotos von einem Abarth-Treffen im vergangenen Jahr.

Nichts ist zutreffender als der Ausdruck eines US-amerikanischen Händlers: „Abarth, King of the small cars“.





Steyr-Fiat 600

Kombinationskraftwagen

6-sitzig



0802

Kraftfahrzeug- Typenbescheinigung.

Name und Wohnort des Erzeugers des Fahrgestelles
und des Aufbaues:

S. A. FIAT, Turin
zusammengebaut bei

STEYR-DAIMLER-PUCH
AKTIENGESELLSCHAFT
WERK STEYR, O.-Ö.

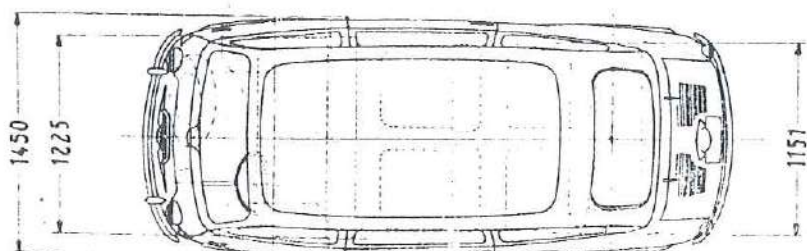
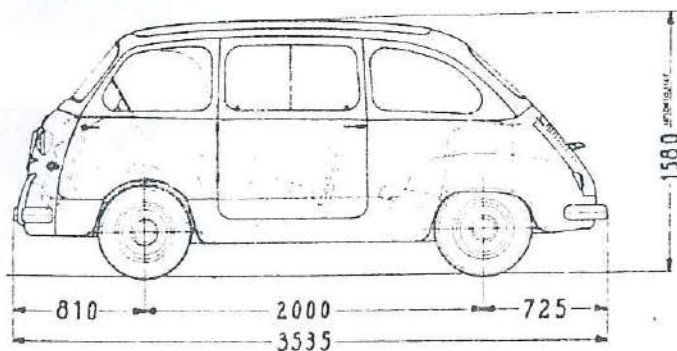
Firmenmäßige Typenbezeichnung:

Steyr-Fiat 600 Kombinationswagen,
6-sitzig

Steyr-Daimler-Puch Aktiengesellschaft — Hd 2437 300 2-58

Karl-Heinz Splanemann hatte mal so einen Multipla. Bei uns in Deutschland selten anzutreffen. Leider mußte er ihn seinerzeit aus Platzgründen verkaufen. Schade!

Mit Maßen versehene Zeichnung des Fahrzeuges, allenfalls auch des Aufbaues (der Aufbauten).
(Reproduktion der dem Genehmigungsbescheid angelegten Zeichnung)



OLDTIMER-TREFF EUROPA

TECHNO CLASSICA ESSEN

Internationale Börse für
Oldtimer, Classic-Cars, Motorräder,
Ersatzteile und Restaurierung

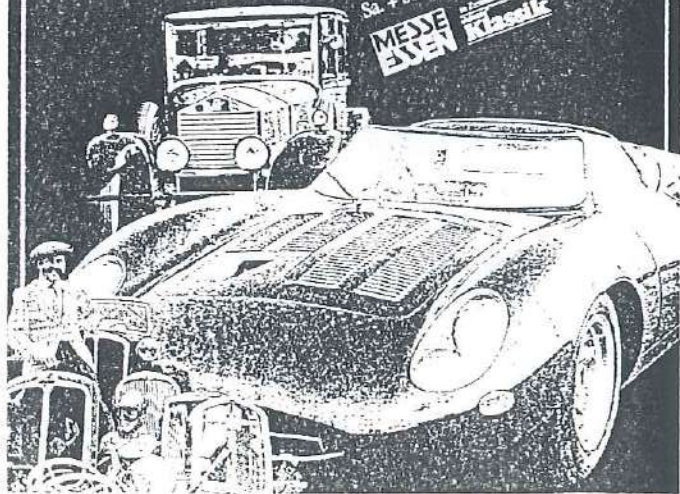
1992: 100.000 Besucher in 4 Tagen!
25% Plus gegenüber dem Vorjahr!
650 Aussteller aus 14 Ländern!
90.000 m² Ausstellungsfläche in
den Messehallen!
Ca. 100 Clubs sorgen für die
richtige Atmosphäre!
Autos zum Verlieben -
Stück für Stück!



18.-21. FEBR.'93

Do. + Fr. 10-18 Uhr
Sa. + So. 9-18 Uhr

MESSE **ESSEN**
Klassik



WICHTIG! WICHTIG! WICHTIG!

Peter Kroeber (der mit dem schnellen, grauen Puch) wird auf der Techno-Classica einen Steyr-Puch Stand aufbauen und unser Fähnlein etwas hochhalten. 3 Fahrzeuge werden dort zu sehen sein. Gesucht werden noch einige Plakate, Poster, Schilder und mehrgute Ideen. Es wird um zahlreiches Erscheinen gebeten. Wer meint auch noch einige Puch-Fotos aus den 60zigern zu besitzen, bitte suchen und mitbringen.

Am Sonntag werde ich auch da sein..

Bis dahin Johannes



Classic Super Cup 1992

Jeder, der schon mal einen Hänger meilenweit gezogen hat weiß, wie lästig das sein kann.

Deswegen kauften wir im Dezember 91 einen Mercedes Transporter 210 D und bauten ihn so um, daß er sowohl das Rennauto als auch unsere Schlafstatt aufnehmen kann.

Die Jungfernfahrt erfolgte am 1. Mai 1992 zum



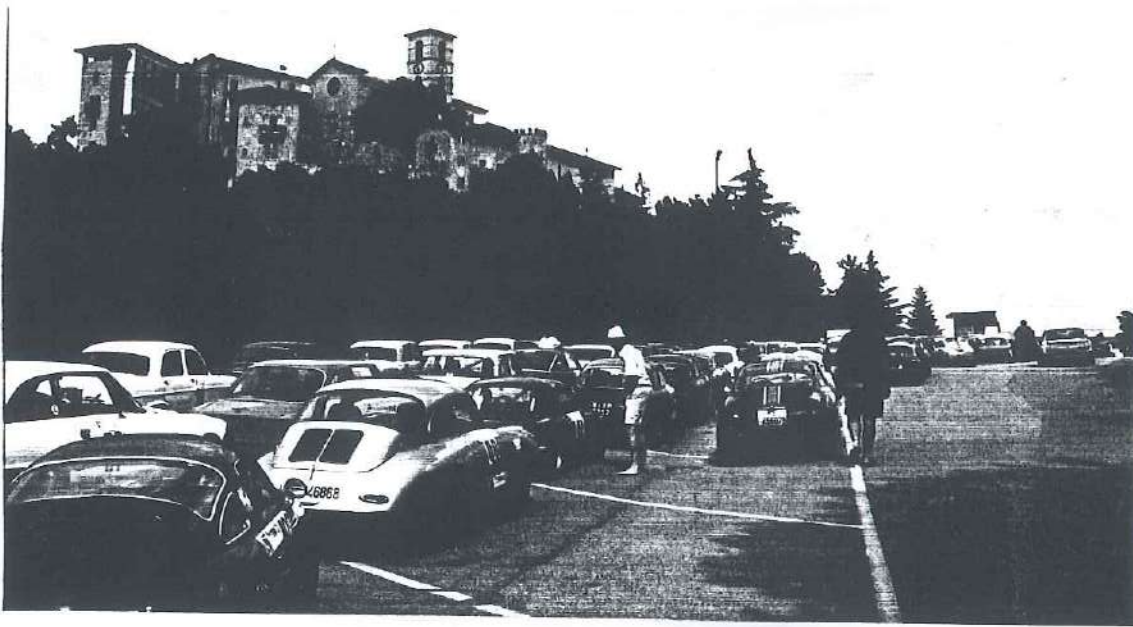
Der Puch
beim entladen

Saisonauftakt am Österreichring.

Es war ein wenig erfolgreiches Wochenende: Alle drei deutschen Puch-Fahrer, Johannes Grohs, Albert Girstl und Mathias Duesterberg waren ständig am Schrauben. Auf dem Weg zum Vorstart brannte Johannes Luftfilter ab, und der Schnellverschluß seines Feuerlöschers versagte seine Funktion. Aber man ist ja nicht allein im Fahrerlager, größerer Schaden wurde abgewendet.

Abends beim Bier im Gasthof hoch über der Rennstrecke schwärmt Magister S. von einer Veranstaltung in Italien.

Albert Girstl gibt sofort seine Nennung ab und mein Mann, etwas länger zögernd, zwei Wochen später.



Cividale/Castelmonte

Am 26. Juni, morgens um vier, gings ab in Richtung Italien. Ohne Hänger fährt sich ganz befreit, kein Zöllner stellt neugierige Fragen und wir sind wieder die Ersten im nicht vorhandenen Fahrerlager.

Die Strecke ist nicht abgesperrt und wir können die Zeit zum wilden Training benutzen.

Mein erstes und letztes Bergrennen, sagt Mathias.

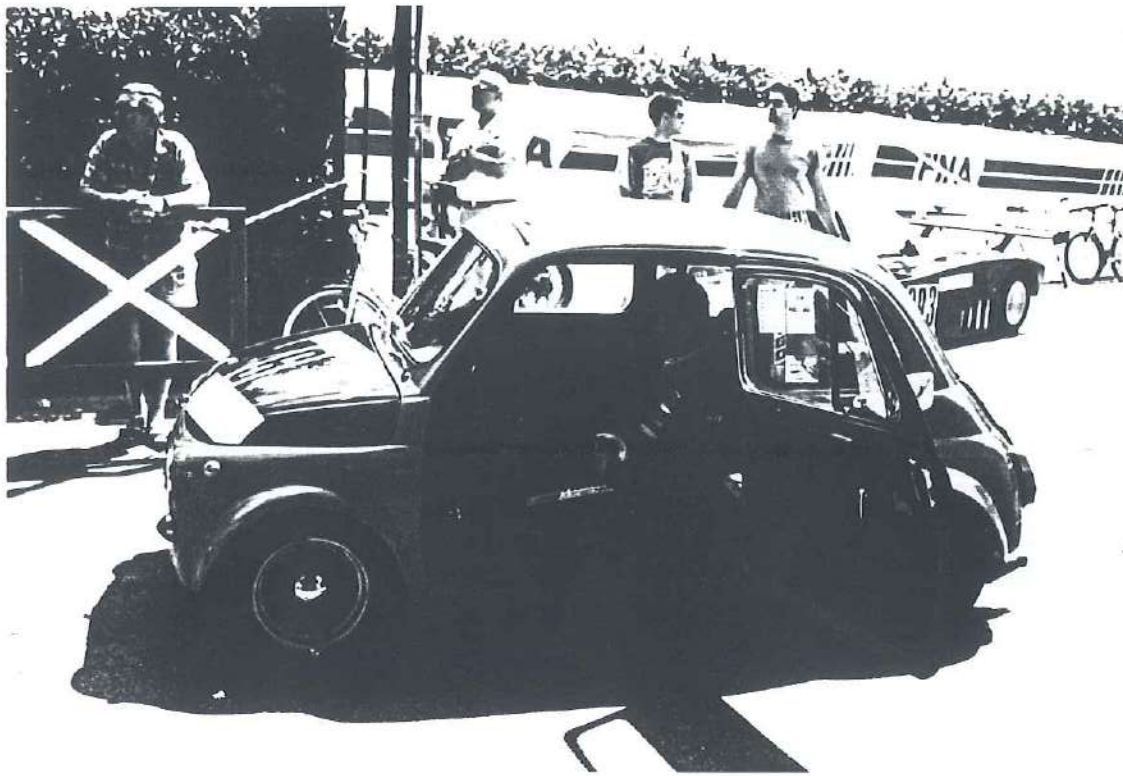
Bergrennen ist dann, wenn man die Scheibe zum Abgrund zuklebt, sagt Frank R. Koch.

Inzwischen ist auch Albert samt Kampfdackel und Anhang eingetroffen, als alter Berghase läßt er zunächst ein Video anfertigen und lernt dann in stiller Abgeschlossenheit die Kurven auswendig.

Die Strecke führt fast 8 km durch dichten Kastanienwald, kurvig und auch mal ein Stück bergab, und ist schlecht einzusehen. Das Training läuft gut, bis auf einen kleinen Dreher von Mathias. Die Italiener staunen über die verflixt schnellen "Cinquecentos". Überhaupt, so viele schöne, laute und liebevoll gepflegte alte Autos - die Startnummern der historischen reichen bis 188 - sieht man selten. Dazu



Die Puchs
beim Vorstart



Albert
beim Vorstart
in Cividale

die Begeisterung der Bewohner der Gegend, ganz Cividale ist am letzten Wochenende im Juni traditionell in Aufruhr.

Am Abend ist die Innenstadt abgesperrt, die historischen Fahrzeuge zur Bewunderung und zum Fototermin auf dem Domplatz ausgestellt, und der Veranstalter gibt ein Essen für alle Teilnehmer auf der Piazza - italienische Nacht .

Am Sonntag, das Rennen begann erst Mittags (nach der Kirche, das Ziel ist schließlich ein Kloster) wanderten die Fans mit wohlgefüllten Picknicktaschen die Strecke aufwärts, um sich an einer der spektakulären Kehren niederzulassen. Man wartet gespannt auf die ersten Fahrzeuge, über Lautsprecher wird man bestens über den Stand der Dinge informiert, - so man der italienischen Sprache mächtig ist. Die ersten Autos kommen und gleich danach Albert Girstl, der zwei der vor ihm gestarteten überholt! Daraufhin wird er im Parc fermé auf die Waage gebeten, es ist für die Italiener einfach unvorstellbar, daß ein Cinquecento einen Abarth überholt!

Nach Albert müßte die Startnummer sieben erscheinen, Mathias kommt aber nicht. Das kostet Nerven, man steht am Berg mitten in der Macchia, kommt weder vor noch zurück und weiß gar nichts. Und man muß warten, bis alle 400 Starter oben sind.

Es stellt sich später heraus, daß nach 2,5 km das Differential auseinandergeflogen ist, Mathias lag gemütlich in der Sonne und ließ sich aus italienischen Lunchpaketen versorgen.

Am Abend wurde eine Siegerehrung inszeniert, Hunderte von Pokalen aufgereiht und angestrahlt auf der Bühne des Stadttheaters, so eine Show erlebt man wohl nur in einem motorsportbegeisterten Land wie Italien! Eins steht fest, beim nächsten Mal sind wir wieder dabei.



Vorstart
Cividale



Fahrerlager
Cividale



Parc ferme
Castelmonte

11. und 12. Juli Most/CSFR

Diese dem Nürburgring nachgebaute Rennstrecke ist für uns Berliner fast ein Heimspiel, hier kennen wir uns bestens aus. Es herrscht eine sehr familiäre Atmosphäre, so wie früher am Ring und richtig zum Wohlfühlen. Martin Eckert, Lothar Kahl, Karl-Heinz Splanemann und Mathias Duesterberg bilden die rote Schwadron oder die rollenden Pylonen, wie mißgünstige PS-Treter manchmal sagen. Es gibt zwar einiges zu schrauben, unter anderem verbiegt Martin ein Ventil und Mathias bricht der Kranz aus der Felge. Das muß bis zum nächsten Wochenende gerichtet werden, denn wir fahren gleich weiter zum Salzburgring und die anderen drei nach Horiče. Da solls bärig zugegangen sein, das werden wir 93 überprüfen!

17. -19. Juli ADAC-Bayernpreis

Nach drei Erholungstagen am Wolfgangsee gings zum in der Sommerhitze glühenden Salzburgring. Durch die selbstlose Hilfe eines Sportkameraden und



Fahrerlager am Salzburgring

guten Freundes aus Salzburg waren die Rennreifen auf intakte Felgen montiert worden und die Jagd auf Punkte im Classic Cup konnte weitergehen.

Bei Mathias lief alles bestens, das Pech klebte diesmal an Albert, der sich die technische Assistenz von Eckart Spelsberg gesichert hatte.

Daß ihm im Training der Sprit ausging soll aber allen Gerüchten zum Trotz keine Sabotage gewesen sein.

Am Freitag abend war zufällig Clubtreffen des Steyr Puch Clubs Salzburg in einem idyllisch am Irrsee gelegenen Gasthof, da konnte dann eifrig Benzin geredet werden. Einem gewissen Herrn aus Dachau schmerzt heute noch das eine oder andere Ohr.

Eine besondere Augenweide waren die Rennen des Käfer-Cups, da wird auch ordentlich gefightet!

19. und 20. September St. Agatha.

Der nächste Termin, nach immerhin vier Wochen Pause, war das Bergrennen in St. Agatha, das ist in der Nähe von Linz, also nicht allzuweit für uns. Eine angenehm ruhige, ländliche Veranstaltung, gutes Wetter, nette Leute und gegen unser erstes Bergrennen eine ausgesprochen zahme Strecke.

Leider war am gleichen Wochenende Oldtimer Grand Prix am Salzburgring, deshalb waren nicht alle unserer neuen Freunde vom Classic Super Cup am Start, es war dennoch ein gelungenes Wochenende.

Am Samstag wurden dank straffer Organisation drei Trainingsläufe absolviert, am Sonntag gabs noch ein zusätzliches Training und um 13 Uhr dann das Rennen. Das hat Mathias mit der Startnummer 1 durch einen Lagerschaden auf der Hälfte der Strecke und mitten in der Kurve erst mal zur Unterbrechung gebracht. Nachdem man ihn zur Seite geräumt hatte, konnte neu gestartet und auch zügig zu Ende gefahren werden.

Es gab ja ein wenig Zeit zum Schrauben, ein Besuch beim Tuner im Ruhrgebiet war notwendig, und schon gings zur nächsten Veranstaltung.



Ob jetzt alles hält?

Der nachdenkliche Mathias.

Bergrennen in Austerlitz 3. und 4. Oktober.

Brünn ist über eine Autobahn, die allerdings erst in Prag beginnt, für uns leicht zu erreichen und Austerlitz, bekannt als Schlachtfeld (Napoleon gegen Österreicher und Russen 1805), liegt gleich nebenan.

Das Fahrerlager war in einem Elektrizitätswerk, und im dortigen Internat für die Studenten konnte man ein komfortables Quartier mit Vollverpflegung für kleines Geld bekommen.

Der Veranstalter hatte zwei Bergrennen organisiert, eines am Samstag in einem 30 km entfernten mährischen Dorf und am Sonntag in Austerlitz vom Dorf zum Feldherrnhügel mit Friedensdenkmal.

Dort war dann auch die Siegerehrung mit Salutschüssen aus Vorderladern, die von Soldaten in historischen Uniformen zuvor umständlich gestopft worden waren.

Die herzliche Aufnahme durch die böhmischen Sportsfreunde und die gute Organisation ließen das etwas unfreundliche Wetter - es wehte ein eisiger Windvergessen, und ich denke, wir werden dort auch im nächsten Jahr wieder fahren.

Ach ja, das Auto hat gehalten und Mathias war hinter Franz Holzer und Otmar Ruby Drittschnellster. Und aus Horst Morocutti wurde an diesem Wochenende endgültig Herr Motorocutti.

Das war aber noch nicht alles. Thomas Lutzky, Juniorchef auf Schloß Kremsegg, hatte alle Puch-Treter zur Herbstrallye nach Kremsmünster gebeten. Wir sind nicht nach Hause gefahren, sondern ein bißchen durch Österreich gegondelt, berggewandert statt -gerannt, haben im Vorbeigehen noch schnell ein Auto bei Walter Nießner gekauft und fanden uns dann am 10. Oktober im Schloßhof ein.

Unsere erste Rallye - kein Problem, der Tacho funktioniert sowieso nicht, also mußte man die Entfernungen laut Roadbook immer schätzen, das hat aber prima geklappt. Ein Plattfuß machte uns mehr zu schaffen, aber gute Freunde sind immer zur Stelle und halfen mit einem Ersatzrad aus.

So eine Ausfahrt durch die herbstlichen Alpen macht jedenfalls riesig Spaß.

Den Abschluß einer jeden Meisterschaft bildet bekanntlich die Siegerehrung, aus diesem Grund führte unser Weg nochmal ins freundliche Nachbarland, diesmal nach Wien.

Dort besitzt Herr Dr. Kallinger, Präsident des Österreichischen Motor Veteranen Clubs eine Oldtimer-Garage, wie geschaffen für so ein Fest.

Schließlich hat Mathias durch seine fleißige Teilnahme an diversen Rennen den zweiten Platz hinter Heinrich Taubländer in seiner Klasse erreicht, und der Markensieger der Saison 92 heißt auch Steyr Puch.

Dafür gabs einen stolzen Pokal, der jetzt irgendwo im Club-Lokal steht.

Das war am ersten Advent, der krönende Abschluß der Saison war jedoch wie immer das Treffen einer kleinen Verschwörergruppe in einer verschwiegenen Wirtschaft am Donauufer - der zweite Advent in Regensburg.

Ungefähr 20 000 km waren wir mit Mercedes und dem Puch im Bauch unterwegs, es war unser Sommer- und Herbsturlaub, und es war einfach einmalig schön.

Jutta Duesterberg



CLASSIC-SUPER-CUP 1992 GESAMTWERTUNG

Rang	Teilnehmer	Auto	Punkte
1.	Willibald Theussl	Lotus Elan	101(107)
2.	Alfred Stoitzner	Jaguar E	96(123)
3.	Heinrich Taubländer	Steyr Puch 650 TR	91
	Anton Jakob-Käferle	Ford Escort 1600	91
5.	Michael Steffny	Simca 1000 Rallye, Steyr Puch 650 TR	90
6.	Winfried Kallinger	Ford Escort, Austin Healey, Lotus S7	84
7.	Wolfgang Kowarik	BMW 3.0 CSL	79(88)
8.	Erich Enzberger	Fiat Abarth 1000	76(83)
9.	Mathias Duesterberg	Steyr Puch 650 TR	63
10.	Horst Morocutti	Steyr Puch 650 TR	57
11.	Max Stuck	Lotus Elan, Lancia Stratos	53
	Rudolf Enzberger	Steyr Puch 650 TR	53
13.	George Komaretho	Ford Escort 1300	44
14.	Gernot Kronberger	MG Midget, Lotus S7	43
15.	Kurt Schille	Lotus Elan	42
16.	Oskar Weissengruber	Mini Cooper 1300	41
17.	Erich Hammerler	Ford Escort 1600	34
18.	Albert Girstl	Steyr Puch 650 TR	33
	Hans Gerner	Steyr Puch 650 TR	33
20.	Wolfgang Buchta	Marcos 2.0	24
21.	Thomas Lutzky	Porsche 911 RS	22
22.	Peter Kronberger	Lotus S7	16
23.	Erich Schindler	MGB	13
24.	Helmut Baier	Austin Healey	12
25.	Johannes Grohs	Steyr Puch 650 TR	11
26.	Werner Fessl	Fiat Abarth 1000TC	9
27.	Ulli Eisenhut	Lotus Eleven LM	7

AUFGESCHNAPPT



- o **Albert Girstl**, Steyr Puch 650 TR und **Thomas Lutzky**, Porsche 911 RS, blieben jeweils im Training wegen übertriebenen "Gewichtstuning" (Benzinsparen) auf der Strecke liegen.
- o **Berndt Wöhner** hat eine der beiden schnellen NSU's, die noch fahren - nur bringt er die PS nicht auf die Straße.
- o **Erich Enzberger** ignorierte schlichtweg die erste Linkskurve der Schikane, was ihm einen Fixstartplatz als "Schotterbaggerfahrer" einbrachte (Schotterich).
- o **Kurt Schille** produzierte eingangs Fahrerlagerkurve einen Dreher und fing das Auto ohne anzuschlagen ab.
- o **Frankie R. Koch** behält bescheiden seine Schnelligkeit für sich.
- o Die **OSK** will uns angeblich für St. Agatha im September wegen des Oldtimer Grand Prix Schwierigkeiten machen...
- o Der nächste Gesamtsieger darf die Organisation des Classic Super Cup 1993 übernehmen





Momente im Fahrerlager am Österreichring

Löschübung:
Vergaserbrand



Mathias, Albert
und Johannes
schrauben um die
Wette.





Dr. WINFRIED KALLINGER

Präsident

Österreichischer Motor-Veteranen-Club
Nästlberggasse 26 · A-1130 Wien

Wien, am 03.12.92

Herrn
Johannes Grohs
Stimbergstraße 278a
D 4353 OER-ERKENSCHWICK
Deutschland

Betreff: Österr. Meisterschaft 1993

Liebe Sportfreunde!

Anbei übersende ich die, von der OSK ausgearbeitete, Ausschreibung für die "Internationale Österreichische Meisterschaft für historische Automobile 1993".

Mit besten Grüßen



INTERNATIONALE ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT FÜR HISTORISCHE AUTOMOBILE 1993

Die Oberste Nationale Sportkommission für den Kraftfahrtsport (OSK) schreibt die „Internationale Österreichische Meisterschaft für historische Automobile 1993“ zu folgenden Bedingungen aus:

a) Nennpflicht – Teilnahmeberechtigung:

Teilnahmeberechtigt und wertbar sind auch Fahrer mit ausländischen Lizenzen.

Es besteht Nennpflicht: die Interessenten haben bis längstens vier Wochen (bei der OSK einlangend) vor der ersten Veranstaltung, an der sie teilnehmen wollen, dies der OSK auf dem hierfür vorgesehenen Nennformular schriftlich mitzuteilen.

Die Nennung bei der OSK entbindet die Fahrer nicht von der Verpflichtung zur rechtzeitigen Nennung bei den Veranstaltern der einzelnen Läufe.

Bei den einzelnen Meisterschaftsläufen sind zunächst die in der OSK-Teilnehmerliste aufscheinenden Fahrer und Fahrzeuge startberechtigt; freibleibende Startplätze können mit anderen Fahrern/Fahrzeugen aufgefüllt werden. Solcherart teilnahmeberechtigt an den Rennen, für die Meisterschaft jedoch nicht wertbar sind auch Prototypen und Kleinserienfahrzeuge. Das sind Fahrzeuge mit nicht zeitgemäßen Modifikationen oder Änderungen, die nicht den baujahresmäßigen Werkspezifikationen entsprechen. In jedem Fall sind daher nur die in der OSK-Teilnehmerliste aufscheinenden Fahrer und Fahrzeuge wertbar.

b) Zugelassene Fahrzeuge – Perioden- und Klasseneinteilung:

Zugelassen sind historische Fahrzeuge, die zwischen dem 1.1.1931 und dem 31.12.1971 hergestellt wurden und den Bedingungen des nationalen Anhanges „K“ der OSK in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen:

- Periode D – Klassische Fahrzeuge
- Periode E – Historische Fahrzeuge „A“
- Periode F – Historische Fahrzeuge „B“ und
- Periode G – Freie historische Formel

Diese Fahrzeuge werden wie folgt eingeteilt:

Kategorie I – Sportwagen und GT:

Fahrzeuge, die werkseitig für ein Publikum bestimmt waren, das nicht in erster Linie auf Transportkapazität, sondern auf Leistungsfähigkeit und sportliches Fahrverhalten Wert legte, die jedoch für den Normalstraßenbetrieb und nicht für reine Rennzwecke konzipiert waren.

- Gruppe A – Fahrzeuge in Originalausführung
- Gruppe B – Fahrzeuge mit zeitgemäßen Modifikationen

Kategorie II – Tourenwagen:

Fahrzeuge, die werkseitig hauptsächlich in Großserien für ein Publikum bestimmt waren, das in erster Linie auf Transportkapazität und weniger auf Leistungsfähigkeit und sportliches Verhalten Wert legte.

- Gruppe A – Fahrzeuge in Originalausführung
- Gruppe B – Fahrzeuge mit zeitgemäßen Modifikationen

Originalausführung

Ist ein Zustand, der zum Erzeugungszeitpunkt des Fahrzeuges werkseitig angeboten wurde und keine nachträglichen Modifikationen aufweist, die vorwiegend auf wesentliche Leistungssteigerung oder Gewichtseinsparung gerichtet sind. Die Verwendung von Zubehör untergeordneter Bedeutung für die Leistungssteigerung ist statthaft, wenn es zur Erbauungszeit handelsüblich war oder dem damals üblichen Erscheinungsbild angepaßt ist.

Zeitgemäße Modifikation

Ist jede Veränderung oder Modifikation oder Weglassung der originalen Ausführung oder Ausstattung, die auf Leistungssteigerung und/oder Gewichtseinsparung gerichtet ist.

Jede der obenstehenden Gruppen wird in folgende Hubraumklassen geteilt: Klasse bis 700 ccm, Klasse bis 1000 ccm, Klasse bis 1300 ccm, Klasse bis 1600 ccm, Klasse bis 2000 ccm, Klasse bis 3000 ccm, Klasse über 3000 ccm.

Über die Perioden- und Klasseneinteilung der Fahrzeuge entscheidet im Zweifel eine von der OSK bestellte Kommission. Deren Entscheidung ist unanfechtbar.

Die Veranstalter von Meisterschaftsläufen sind verpflichtet, obenstehende Kategorien, Gruppen und Klassen auszuschreiben.

c) Wertung:

1) Teilnahmewertung

Jeder gestartete Fahrer erhält unabhängig von seinem sonstigen allfälligen Rennergebnis bei jeder Veranstaltung 2 Punkte.

2) Geschwindigkeitswertung

Bei weniger als zwei Startern in einer Klasse wird diese mit der nächsthöheren Klasse zusammengelegt und gemeinsam gewertet. Die Punktezuerkennung erfolgt pro Lauf und pro Gruppenklasse von 1 bis 6 Startern, pro Klasse entsprechend der Zahl der Starter. Für den 1. Platz werden so viele Punkte vergeben als Fahrer am Start waren plus ein zusätzlicher Punkt, für den zweiten um zwei Punkte weniger und für die folgenden Plätze jeweils um einen Punkt weniger. Diese Punkte werden in jedem Fall vergeben, auch wenn trotz Zusammenlegung nur ein Fahrzeug in einer Klasse am Start ist. Sind mehr als 6 Fahrzeuge in einer Klasse am Start, erfolgt die Punktevergabe dennoch so, als wären nur 6 Fahrzeuge gestartet.

3) Gleichmäßigkeitwertung

Bei Rundstreckenrennen erfolgt ab der zweiten Runde für die Dauer von sechs Runden, bei Bergrennen für beide Wertungsläufe, eine Gleichmäßigkeitwertung. Gewertet wird die geringste Abweichung der Durchschnittsgeschwindigkeit bezogen auf die Basisrunde (den Basislauf).

Die Punktezuerkennung erfolgt im Gesamtklassement nach folgendem Schema:

1. Platz	.....	6 Punkte
2. Platz	.....	4 Punkte
3. Platz	.....	3 Punkte
4. Platz	.....	2 Punkte
5. Platz	.....	1 Punkt

Die Vergabe der Punkte erfolgt in jedem Fall mit Nachrücker der in der OSK-Teilnehmerliste aufscheinenden Fahrer ohne Rücksicht auf die Startzahl.

d) Veranstaltungen:

25.	4. Rechberg	STAMK Mürztal
1.	5. Brunn/CS	Verein der Freunde des Automobils
		MSC Wolfsberg
9.	5. Saisonauftakt Österreichring	ÖASC
6.	6. Preis von Österreich	ÖASC
13.	6. Brunn/CS	SAS Brno CSAK
26.	6. Course de Cividale Castelmonte/I (ohne Gleichmäßigkeitwertung)	Scuderia Red White
18.	7. ADAC-Bayernpreis Salzburgring/D	ADAC Gau Südbayer.
19.	9. Oldtimer Grand Prix Salzburgring	ÖASC
26.	9. Bergrennen St. Agatha	MSC Rottenegg
2.	10. Bergrennen Austerlitz/CS (nur Samstag)	
17.	10. Saisonfinale Österreichring	ÖASC

Die Veranstalter von Rundstreckenrennen sind verpflichtet, alle Fahrzeuge in einem gemeinsamen Rennen zu fahren und dieses Rennen fliegend zu starten. Für jedes Rundstreckenrennen hat die Mindeststanz 50 km zu betragen.

e) Preiszuerkennung:

Es werden Klassen-Klassements erstellt. In der Teilnahmewertung werden alle Ergebnisse berücksichtigt. In der Geschwindigkeits- und Gleichmäßigkeitwertung werden jeweils die sieben besten Ergebnisse jedes Fahrers gewertet. Die solcherart erreichten Punkte aus allen drei Wertungen werden addiert. Der absolut punktebeste Fahrer aus diesen Klassements erhält den Titel „Internationaler Österreichischer Meister für historische Fahrzeuge 1993“ samt Meisterschaftsauszeichen in Gold verliehen.



**STAYR PUCH CLUB
SALZBURG**

A-5016 Salzburg, Postfach 313

So war's

Als Mann der ersten Stunde hatte ich die Wahl zwischen Cockpit und Schreibtischsessel. Autorevue-Leser wissen seit 25 Jahren, wie die Wahl der Qual endete. Erinnerungen von Axel Höfer

Der Herr Stadlinger residierte im Glaspalast der Steyr-Daimler-Puch am Kärntner Ring und leitete die Pressestelle dieses Unternehmens mit eher strenger Hand. Eines der ersten Testautos der Autorevue war ein flotter, roter Steyr Puch 650 TR, und die Rückgabe des Wagens war für einen Donnerstag vereinbart worden. Am Wochenende stand aber ein Automobil-Slalom des RRC 13 in Kottlingbrunn am Programm, der es mir angetan hatte. Schließlich leitete ich das Ressort Nationaler Motorsport, und sah es fast als Pflichtübung an, einmal selbst mit dabei zu sein. Ich erzählte dem Herrn Stadlinger irgendeinen Schmah von wichtigem Verwandtenbesuch in Dingsda, und ob das Auto nicht auch am Montag früh in der Garage stehen könnte. Stadlinger war unsicher, der Sohn eines hohen Tieres aus der Direktionsetage hatte den Wagen gekauft und wollte ihn bald übernehmen. Er sah mir tief ins Gewissen und sagte: „Also dann halt Montag, gleich in der Früh. Und tadellos in Ordnung.“

Wir hatten die Startnummer 20. Aus versicherungstechnischen Gründen wurden verschiedene Bergrennen und Slaloms damals nicht als Rennen, sondern als Wertungsfahrt ausgetragen. Man fuhr also vor dem eigentlichen Ereignis eine kleine Strecke querfeldein, bekam irgendwo einen Stempel bei einer Zeitkontrolle und dann wurde geheizt. Wertungsfahrten verlangten aber gemäß dem Reglement einen Beifahrer, der sich dann bei der Rennerei wunderschön fürchten konnte. Neben mir saß mein Freund Hans-Christian, und nach den Feldwegen rund um das Semperit-Reifenprüfgelände von Kottlingbrunn wedelten wir zum erstenmal durch die Haberkorn-Hütchen und wurden sichere Vorletzte. Grund genug, um im zweiten Durchgang das Feld von hinten aufzurollen. Ich wußte sogar schon, in welcher Passage des Kurses ich die viele Zeit aufholen würde. Es war genau dort, wo wir uns dann überschlugen.

Der Puch hatte kaum noch Scheiben und ein ordentliches Wandl im Dach, war aber sonst noch fahrtüchtig. Pünktlich am Montag früh stand er in der Tiefgarage des Steyr-Puch-Hauses am Kärntner Ring.

Das war dann das Ende meiner aktiven Laufbahn als Rennfahrer, und der Herr Stadlinger spricht heute noch mit mir.

*



Hans-Christian beugt sich fachmännisch weit zum Fenster raus, zieht aber geistesgegenwärtig den Kopf wieder ein, als der Puch Seite über Kopf abgeht. Übrigens: Copiloten trugen in diesen Tagen noch weißes Hemd mit Krawatte



... und wieder eine von diesen kleinen Puch-Erlebnissen heute mit:

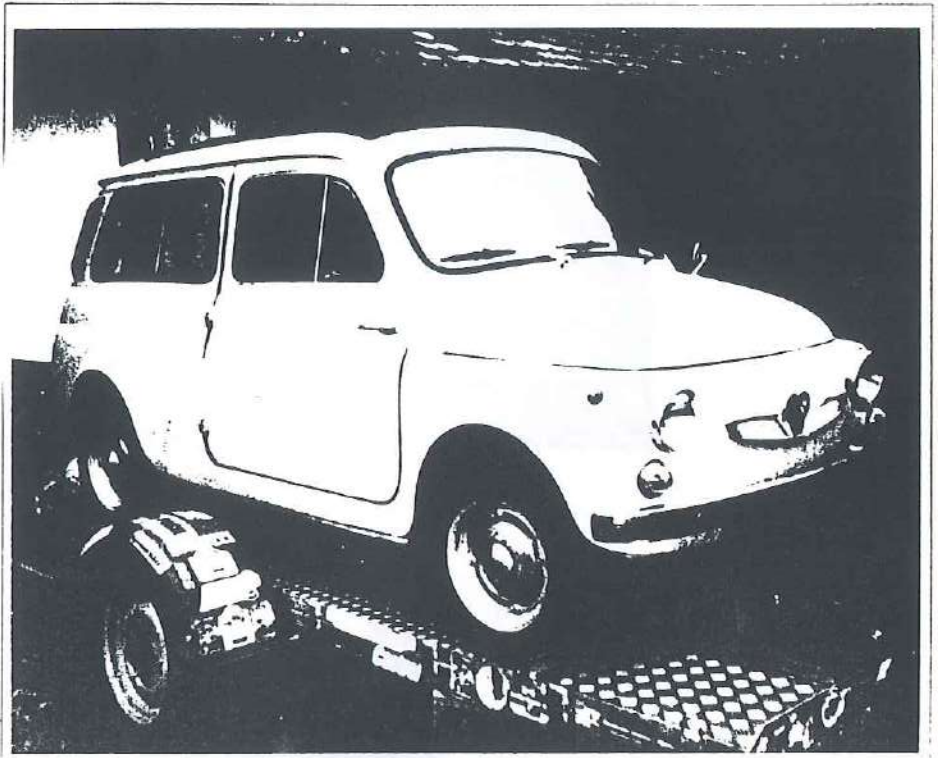
Rudolf Hiltz, Marzburg/Freising

schon mal ein paar Märker springen.

Eine Anzeige in der Oldtimerzeitschrift „Markt“ um gut erhaltene Combi-Türen bewirkte, daß mir aus Villach (Österreich) gleich 2 Türen angeboten wurden an dem auch noch ein Auto hing. Die Türen!! kosteten allerdings 30.000 ÖS und

waren nur komplett zu haben. So jetzt kam etwas!! Zuerst keinen und dann gleich 2 Combis und das nur deswegen, weil meine gnädigste (*Bessere Hälfte!?* sonst ein 1000% Puch-Krach-Feind) sagte, wobei sie einmal beim Oldie-Treffen in Ruhpolding, eines Puch-Combis aussichtig wurde, „siegst dös konnst kaffa, dös is sche und leis, so was gefällt mir“!

...im Herbst 1991 kaufte ich beim Kollegen Fuhrmann, St. Wendel einen 700 Combi. Immerhin für satte 4000,- DM viel Luft und viel Rost. Es war keine Kunst bei geschlossenen Türen quer durch's ganze Auto?? zu schauen. Dann ging's wieder einmal los: Blechteile, Lampenreflektoren, Kleinteile usw. zu ordern. Gott sei Dank! Kein Problem mehr Firma Holtmann & Niedgergerke und Firma Ritz machten es möglich, den Rest besorgten das Autoquarial und die Firma Macon aus Wien. Die Sache war zwar nicht ganz billig aber wenn man es überhaupt bekommt, läßt man



(Für Nordlichter in Deutsch „Siehste so etwas gefällt mir, eine schöne Form, viel Platz? und vor allen Dingen leise). Daß mich dieses Original Österreichische Gefährt nachträglich noch 2000,- DM gekostet hat, war eine uneingeplante finanzielle Ausgabe.

Zoll 700,- DM zugleich 100,- DM für einen Zoll-Speditisten, weil mir irgend eine Typisierungs-Bescheinigung gefehlt hat. Hätte mich sonst zusätzlich 10% Zoll gekostet. Dazu die immensen

Laufereien an der Grenze. Von da nach dort, wieder zurück, dann sogar zum Zollinspektor und wieder zurück wieder sämtliche Zollschanzen. Wie beim Buchbinder Wanninger!. Dann endlich ab zur Zollkasse. Fertig!! Halt, Laufzettel vergessen, ein Muß an der Grenze, also, alle

Schalter und Institutionen wieder abklappern, Stempel hier Stempel da (typisch Deutsch). Paßkontrolle, dann gleich 2x fertig. Der Zoll und ich. Zu den weiteren Unkosten kam ein komplettes Lenkgestänge, neue Bremsschläuche, Bremsbeläge, Bremszylinder usw. ca. 500,- DM. Denn wenn wir schon nicht fahren können,

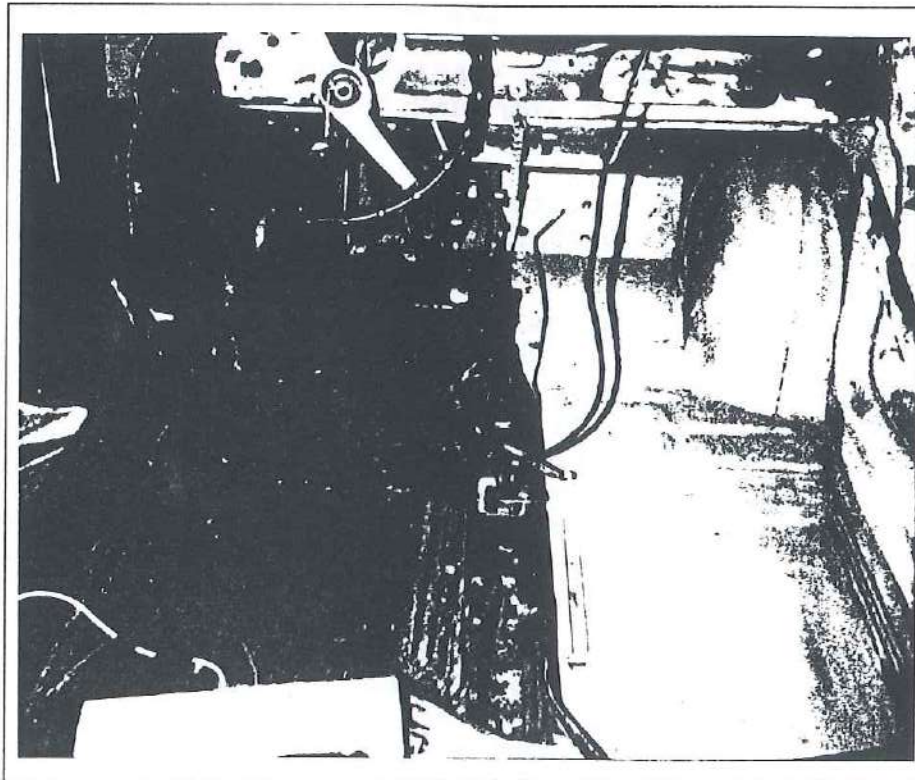
möchten wir wenigstens gut Bremsen. Dann aber zum TÜV = dickes Lob „alles wie neu“. Trotzdem keine Plakette! Warnblinkanlage fehlt und kein Lenkradschloß. *Vorschrift!* So woher nehmen und nicht stehlen?

OK, Warnblinkanlage vom Boschdienst 91,- DM. Aber Lenkradschloß???. Vielleicht vom Fiat Lager Neufarn: Unbekannt!? Aha, schon bekannt aber nicht vorhanden. „*VERZWEIFLUNG*“. Ideenreicher Einfall meinerseits, mein Puchteilelager durch geforstet.

VOLLTREFFER!! Nächster Niederschlag – kein Schlüssel dafür. Macht nichts ab zum Schlüsseldienst. 2 Tage später Schlüssel fertig, alles eingebaut, funktioniert ab zum TÜV, Plakette!. Gott sei dank und nichts wie weg. Prüfer: „Halt, Halt“ ich krieg noch 280,- DM von Dir. Diesmal bezahlt. Wieder zurück zur

blech, neue Bodengruppe, Innen- und Außen-schweller, beide Innen- und rechter Außenkotflügel, Brustblech neu eingeschweißt. Aber Bodenblech Innen- und Außenschweller *Fahrerseite*, Freudentränen würden im Augenblick ungehindert auf den darunterliegenden Betonboden fallen. Doch wie ich mich kenne

und meine 6 Finger an meinen beiden linken Händen schafft mich das auch noch!! Soll ja mal wie neu aussehen. Wollen ja wieder verkaufen (mit Foto-Dokumentation). Preis???. Unbezahlbar!. Appropos verkaufen, ich hätte hier noch 2 Möglichkeiten, wie man



Zulassungsstelle mit neuem Brief, Kennzeichen beantragt. Die größte Freude. Ich bekam für meinen höchstwahrscheinlich noch einzig existierenden Typ 700 E das Kennzeichen:



Meine Freude wäre unbegrenzt, wenn in der Garage nicht noch ein völlig unfertiges Combi Modell stehen würde, na gut die vordere und rechte Seite ist schon fast fertig, Kofferraum-

eine Fiat 500 Karosserie zur Puch Karosserie umbauen könnte, auch die dazugehörige Rahmenlehre ist vorhanden.

- Preis???
- Angebot!!

Sonst nichts neues vom Puch-Rudi aus Freising

Modifikation des Umlenkhebels im Lenkgestänge

Die Lenkkräfte in unseren Wägen sind doch manchmal recht hoch, was sich eigentlich, wenn sonst alles in Ordnung ist, auf zwei wichtige Dinge zurückführen läßt:

- 1) Festgegangene Achsschenkelbolzen
- 2) Schwergängiger Lenkungs- Umlenkhebel.

Dem Achsschenkelproblem rückt man am einfachsten zu Leibe, in dem man sie austauscht und darauf achtet, daß die Schmiernippel in der neuen Anordnung wie beim 126 vorliegen; denn offensichtlich war dieses Problem Fiat selbst ein Dorn im Auge, und man hat den Schmiernippel vom drehbaren Achsschenkel- Teil in den feststehenden verlegt, da in ihm auch die Lagerbuchsen eingepreßt sind und so das Fett einfacher an die wichtigen Stellen gelangt.

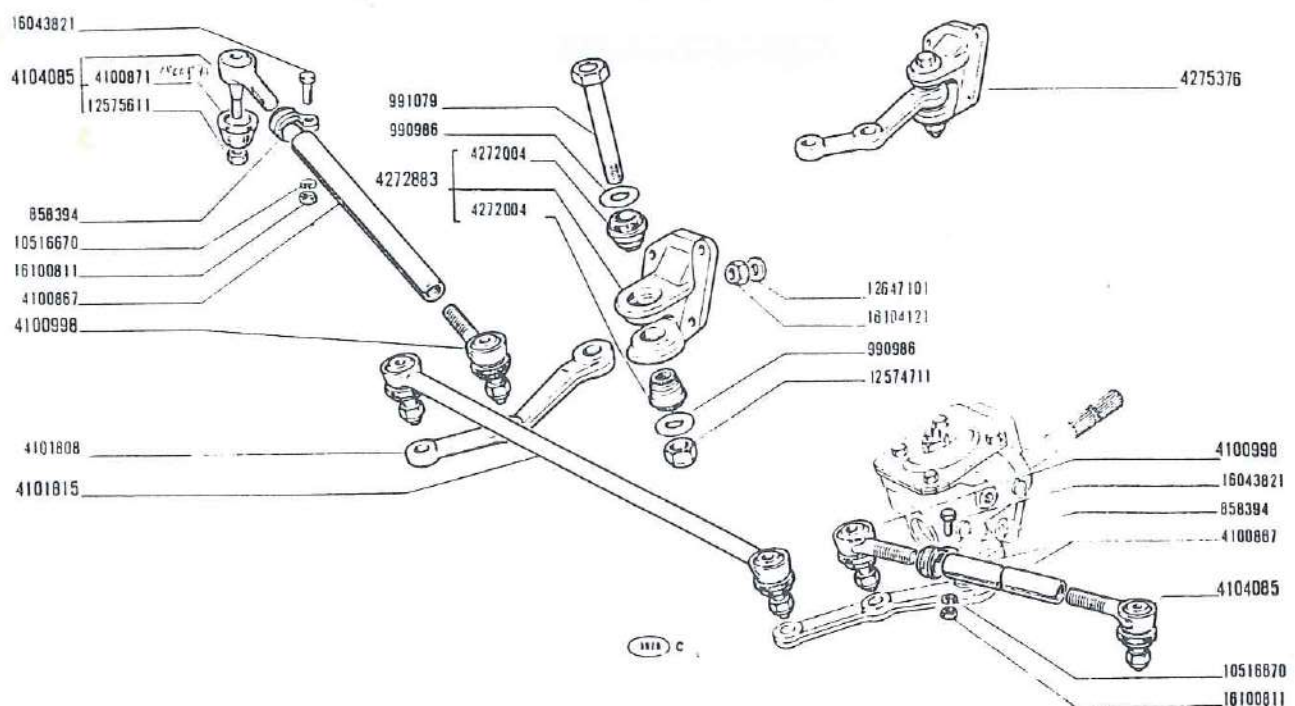
Gegenstand des Bericht sollte aber eher sein, zu zeigen, wie man einen schwergängigen Umlenkhebel umgestalten kann, damit er

- * leichtgängig
- * spielfrei
- * ohne Wartung
- * verschleißfrei
- * unempfindlich gegen Schmutz

funktioniert.

Sehr häufig "backen" die Schraube, die durch den Umlenkhebel und die metallischen Innenhülsen der Gummilager geht, durch Salz, Dreck und fehlende Schmiermittel zusammen. Das geschieht häufig, wenn das Fahrzeug lange stand und die Lenkungsteile nicht bewegt wurden.

Ziel ist nun, diesen Bolzen spiel- und reibungsfrei zu lagern, ohne dabei auf die elastische Entkopplung zwischen Lenkungsteile und Fahrwerk zu verzichten.



9..2. 93

B R E A K !

Wenn eine jährlich erscheinende Zeitung auch noch aktuell sein soll, dann darf dies vorkommen.
Der gute René Diesner wird es verzeihen, daß seine interessante Abhandlung unterbrochen werden mußte.

Ich warte bis dato auf den versprochenen, farbigen Einband. Nennt man auch höhere Gewalt oder so! Mit der fix und fertig kopierten Thondorf sitze ich auf heißen Kohlen. Nun erreicht mich in dieser Wartezeit noch eine wirklich schöne Story von Karl-Heinz Splanemann, die ich wirklich nicht vorenthalten kann. Aus technischen Gründen mußte der Bericht an dieser Stelle dazwischen geschoben werden. Aber lest selbst.

Die Seitenzahl der Thondorf ist somit auf eine Stärke von 60 herangewachsen. Ich glaube, das dürfte noch nicht dagewesen sein.

Unsere österreichischen Freunde des Salzburger Puch Clubs bitten mich Euch folgendes mitzuteilen:

Ihre Clubnachrichten werden auch an Personen verschickt, die bis jetzt noch nicht offizielles Mitglied waren, doch die Zeitschrift gerne lesen würden. Es gibt jetzt die Möglichkeit eines Abonnements!

Die Clubzeitung erscheint 6 - 7x pro Jahr und enthält alles was neu und wichtig für den Puchfahrer ist.

Wenn Ihr also keine Zeit habt zu Treffen zu kommen oder Clubstammtische zu besuchen, aber trotzdem den Kontakt zum Club halten wollt, so könnt Ihr ein Abo. abschließen..

Dieses kostet pro Jahr öS 200,-- oder DM 30,-- .

Auch hier lacht das Bargeld. Bitte das Geld in ein Kuvert stecken und an den Kassierer Hans Gerner, Linzer Str..9 A-5280 schicken. Bei mir hat es immer wunderbar funktioniert. Ich bekomme die Nachrichten schon seit einigen Jahren so.

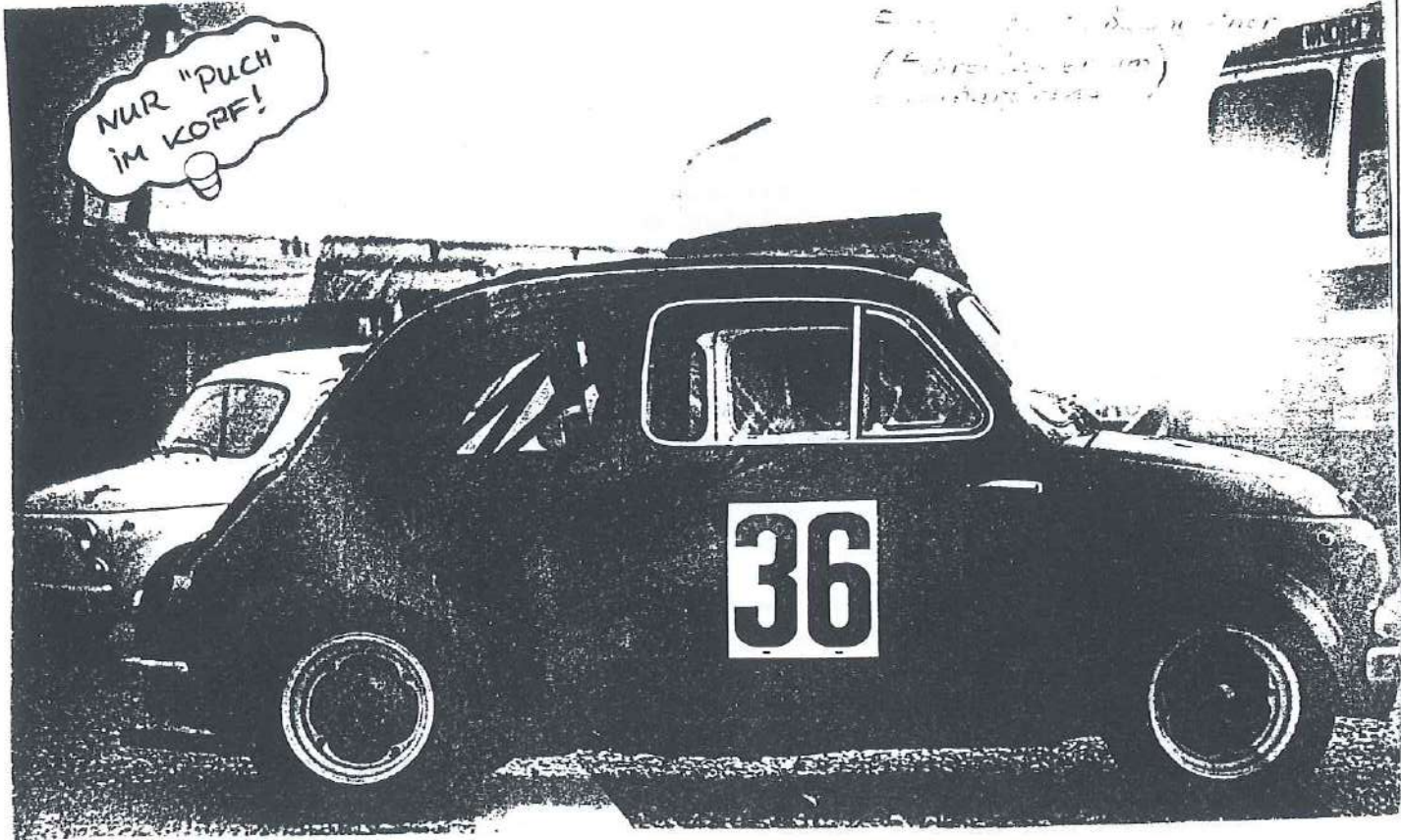
Freundeskreis

Stang Puch
GARAGE

Johannes Grohs
Stimbergstraße 278a
4353 Oer-Erkenschwick
Telefon (0 23 68) 52 66 0

Wie ich zum Puch kam!

Der Ursprung meiner "Pucherl-Manie" ist auf das Jahr 1968 zurückzuführen. Tja, in der Zwischenzeit sind 25 Jahre verstrichen und so kann ich in diesem Jahr zwei Silberhochzeiten feiern. Eine mit meiner Gilla und die andere ganz heimlich, still und leise mit meinem Steyr-Puch in der Garage. Da dies jedoch nicht jener Puch ist, den ich im November 1968 erwarb, sondern nur ein Namensvetter, wird auch nicht so doll gefeiert wie am 1. Mai!



- Kurze Vorliebei-

.....Mitte 1967 war's, den Führerschein erst mit 20 Lenzen gemacht (meine Töchter hatten ihn natürlich schon mit 18 Jahren - wie heute üblich- in der Tasche), legte ich mir mit meinem zwei Tage alten Führerschein einen "Glas 1004 S Cabrio" in weiß zu. Nach nur zwei weiteren Tagen habe ich ihn in einen versicherungsmäßigen Totalschaden verwandelt. Dies werde ich hier aber nicht weiter ausführen, da unser Blättchen ja nicht "Glas-Nachrichten" heißt. Jedoch noch ganz kurz: ein paar Tage später war ich stolzer Besitzer eines "Glas 1204 TS", Bj.'65, in rot mit den schönen sportlichen schwarzen Skaledersitzen, tiefergelegt..... Am 29.04.'68 erlebte ich ein außergewöhnliches Naturereignis, kurz vor dem Kreuzberger Standesamt. Innerhalb weniger zehntel Sekunden blitzte es mindestens vier mal hintereinander. Später stellte sich heraus, daß irgendwelche Polizeihauptwachtmeister für sau-schnelle "Glas 1204 TS" u. "Alfa Giulia TL"(Brautzeugen) schwärmten und von diesen Bilder sammelten, die sie trotz Erpressungsgeldzahlungen nicht mehr 'rausrückten. Später hatte ich dann noch eine kurze Affäre mit einem "1304 TS", der mich einmal sehr enttäuschte, als uns so ein kleiner, roter 'Gullihopser' namens Steyr Puch an einer gelb-grünen Ampel eiskalt stehen ließ. Ich verfolgte ihn mit flackernder Lichthupe, bis er endlich anhielt und sich stellte. Nach kurzem Gespräch stellte sich heraus, daß dieser Mensch einen sehr gut laufenden Steyr Puch 650 TR im Berliner Stadtverkehr pilotierte und außerdem noch in meiner Nachbarschaft, in Reinickendorf, wohnte. Die übliche erste Frage wurde mit "ca 50 PS" beantwortet. Der Puch war mit zwei Tanks, "Monte" usw. ausgerüstet und sah aus 'wie aus dem Ei gepellt'. Überwiegend wurde er jedoch in einer naheliegenden Garage versteckt. Dies war meine erste bewußte Straßenbekanntschaft mit einem

Steyr Puch 650 TR. Vom Avus-Rennen, dem ich nur ab und zu beiwohnte, war mir der Steyr Puch durchaus ein Begriff. Ich wußte nur nie so richtig, wem meine Schwärmerei mehr gelten sollte, dem Glas oder dem Steyr Puch!?

-Der Entscheid-

Unsere neue "Puch"-Bekanntschaft wollte sich irgendwann Mitte/Ende '68 von seiner Straßenrennwanz trennen und sie gegen einen NSU 1000 TTS eintauschen. Er hat's getan. Ich konnte seinen Puch mangels Masse leider nicht erwerben. -Am 23. Sept.'68 wurde unsere erste Tochter Yvonne geboren, die uns nun mit ihrem Axel im Juni zu Großeltern machen wird.-Kurzum: die Familie jung, das Geld knapp, so konnte ich meine Frau bald davon überzeugen, daß wir den teuren Glaserati durch einen ganz einfachen kleinen Puch ersetzen müssen, um über die Runden zu kommen. Für ganze 580,-DM erwarb ich im November '68 einen nicht mehr dollen, aber gut fahrbereiten 500 D, Bj.'60 mit ca 23 PS (laut Verkäufer). Obwohl er "mir" viel Freude bereitete, störten doch bald die nassen Füße, die wir bei Regenwetter beim Anbremsen bekamen. Anfang März 1969 habe ich ihn dann persönlich zum Schrottplatz gefahren und mit KFZ-Brief usw. für 0,00DM seinem Schicksal überlassen.



Am 8.3.'69 kaufte ich dann von Benno Lenz (Reinickendorf) -später "Lenz-Power" Porsche Tuning- für 725,-DM meinen zweiten Steyr Puch 500 D, Bj. '60, 19 PS eingetragen (hinter vorgehaltener Hand wurden mir ca 30 PS zugeflüstert). Zur Ausstattung gehörte ein Holzlenkrad, 'ne Einrohrmonte, "4 1/2 Felgen" usw.. Dem Alter entsprechend war er noch ganz gut in Schuß. Nun machte das Puchfahren erst richtig Spaß. Auf dem Weg zur Arbeit fuhr ich wie Heinz Liedl, Willi Sommer, Franz Eichhammer, Günter Volle und wie sie alle heißen. Einziger Unterschied - ich fuhr im Straßenverkehr. Irgendwann war es dann soweit, daß ich einmal wie "Sigi" Sengel beim Bergrennen gefahren bin. Hatte mich mit so einem blöden Ford Capri-Fahrer angelegt. In einer rechtwinkligen zweispurigen Rechtskurve (der Straßenverlauf war aufgrund der Sch...-Mauer so bescheuert), der Capri innen - ich außen, dann die Rolle! Mein "Kleiner" hatte nun die berühmten angelegten Ohren (Regenrinnen). Drei Tage habe ich für einen bekannten Puchfahrer gemauert und eingeschalt, damit er mir als Gegenleistung meinen Puch wieder aufbaut. Schließlich war er inzwischen auch unser Familienauto und für die Familie macht man letztlich alles. Das Kinderwagenfahrgestell kam auf die Brücke, der KW-Aufsatz wurde mit Spezialgurten festgezurt und die Fahrt ging los. Berlin-West - Rheine in Westf. und zurück. War die Transitstrecke mit ihren Grenzkontrollen endlich überwunden, gings ab Helmstedt an A-Kadetten, Käfern und anderen Hubraumriesen, die sich auf der rechten Spur befanden, vorbei Richtung Heimat. Gilla fand nur ulkig, daß die überholten Fahrer alle mit so weit aufgerissenem

Mund führen und verhältnismäßig große Augen hatten. Anfang Juli '69 haben wir uns mit einem weinenden Auge von ihm verabschiedet, weil der TÜV ablief, und einem lachenden, weil wir uns sofort einen neuen, alten Steyr Puch 500 D, Bj. '62, dem der Motor vom Vorgänger implantiert wurde, zugelegt haben (Vorbesitzer war Heinz Harder -Berliner Puchtreter). Bis Ende 1970 haben wir /bzw. ich noch viele, tolle Erlebnisse - wie sie fast alle Puch-Fahrer kennen - gehabt. Er wurde veräußert an Bernhard Holz, der ein Autohändler mit Herz für Puch war.



Steyr Puch

500 D/650 T/TR/Combi/ ehem. Rennfz.,
sucht K.-H. Splanemann, 1000 Berlin 47,
Köpenicker Str. 83 A

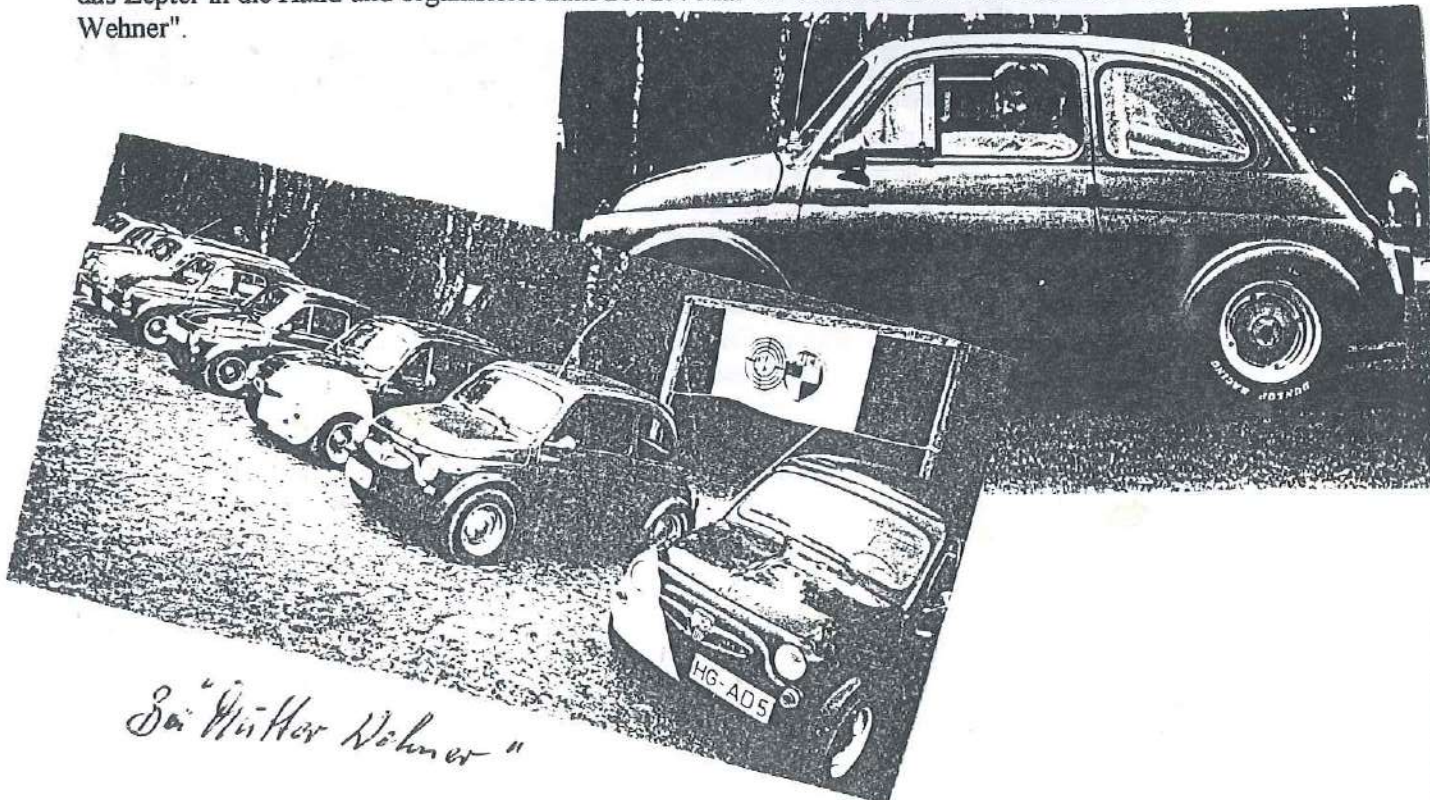
Rennwagen

Steyr-Puch sucht Tel. 0 30/6 63 71 68

EF 1600 Royale kompl 9.000,-
7 81 53 71

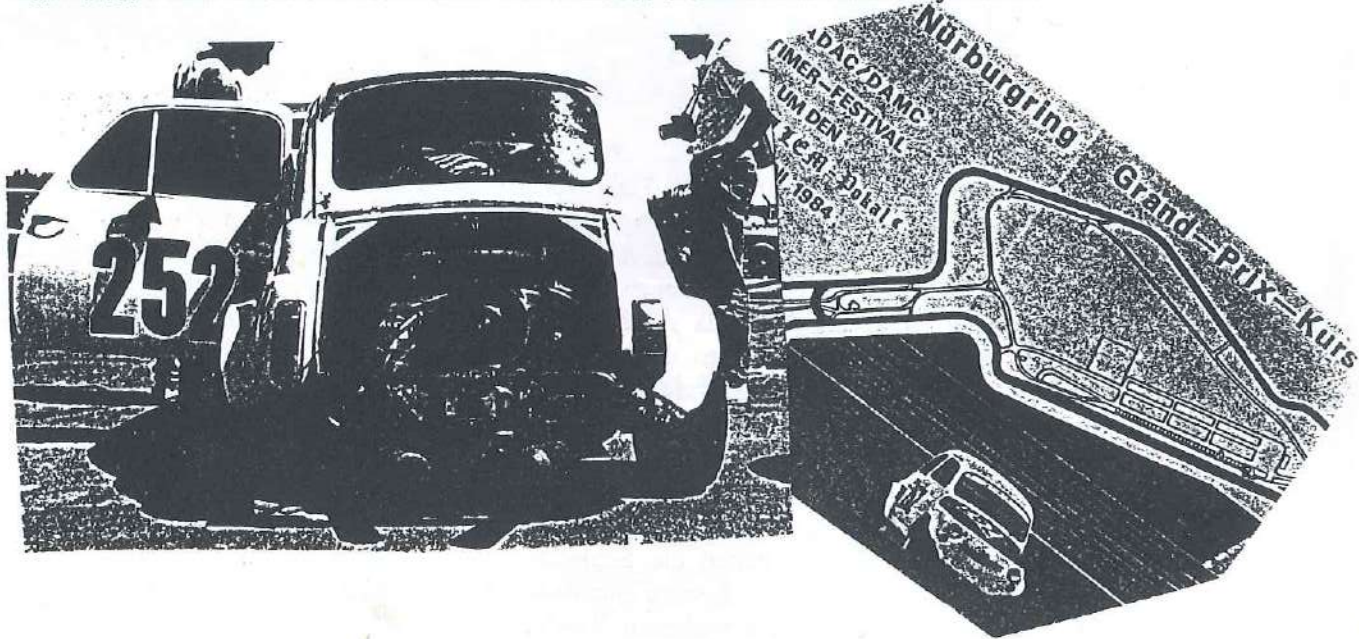
500/650 T/TR/Cabrio/Combi/Literatur ges.
frdl. Bildzuschr. an K.-H. Splanemann, Kö-
penicker Str. 83A, 1000 Bln. 47, T. 030/
6637168, Puch z. Ansicht? Kost/Logie i. Ber-
lin frei!

Nach ca. 12 Jahren Puchabstinenz packte mich wieder das berühmte Puchfieber. Ende '81, Anfang '82 überfiel es mich, ich mußte wieder einen Steyr Puch haben. Ohne große Hoffnung gab ich in allen gängigen Autozeitschriften Suchanzeigen auf. Die Resonanz war wider Erwarten sehr positiv. Aufgrund einer meiner Annoncen traf ich mich am 3.4.'82 das erste mal mit Johannes Grohs in Oer-Erkenschwick. Hätte ich nicht am Tag zuvor drei Puchs gekauft, wären wir wahrscheinlich ins Geschäft gekommen. Auch er hatte mir, einer davon nicht ganz vollständig, drei Puchs angeboten. Trotzdem das Geschäft nicht zustande kam, entwickelte sich aufgrund unserer gemeinsamen Interessen sofort ein freundschaftliches Verhältnis. Durch meine Anzeigen entdeckte ich, daß es doch immer noch wesentlich mehr Puchfetischisten gab, als ich es je vermutet hatte. Aufgrund unserer gemeinsamen Adressen (insgesamt ca. 25 Puchfahrer) entwickelte sich die Idee, einen Steyr Puch- Club zu gründen. Johannes nahm glücklicherweise das Zepter in die Hand und organisierte zum 28./29. Mai '83 unser erstes Puchtreffen bei "Mutter Wehner".

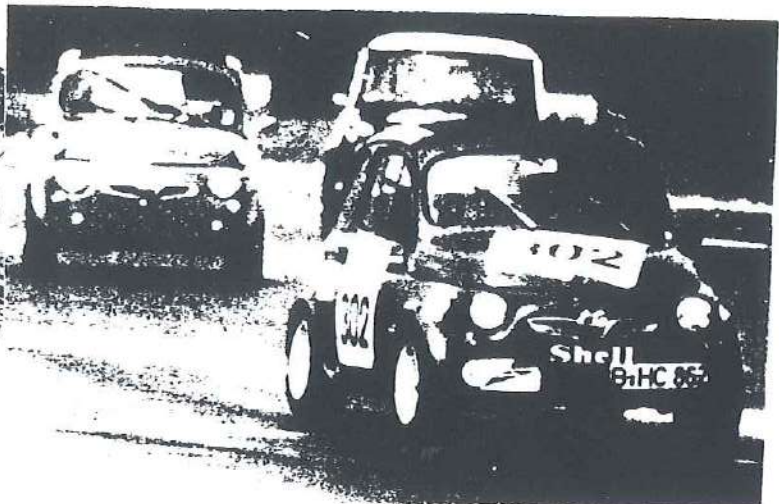
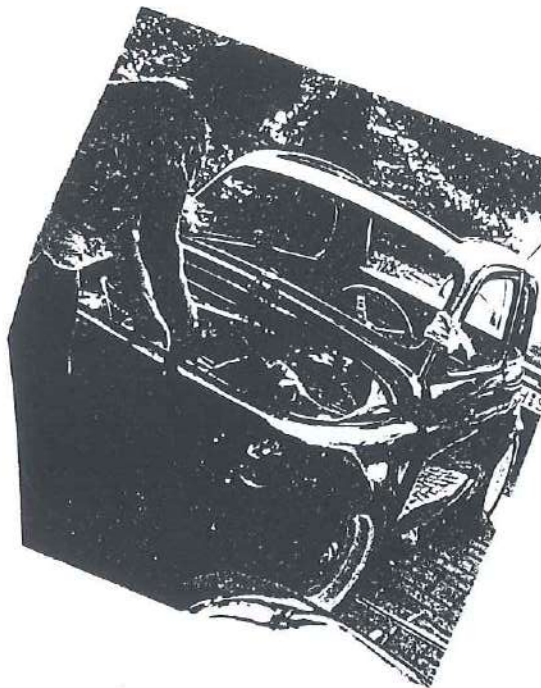


Bei "Mutter Wehner"

Im Juni '84 sollte mein ewiger Traum, einmal Rennen zu fahren, endlich in Erfüllung gehen. Unser zweites Puchtreffen fand nämlich auf dem Nürburgring in Form eines Gleichmäßigkeitslaufes statt. Wie ihr alle wißt, waren über 40 Puchfahrer überwiegend aus Deutschland und Österreich angetreten. Training war super, Rennen Sch... . Wegen eines geplatzten Slik's mußte ich in der zweiten Runde aufgeben. Inzwischen entwickelte sich die Szene. Der Shell- Pokal wurde ins Leben gerufen. Es stellte sich heraus, daß mein "Über-Puch" nach dem Anhang J ohne riesen Aufwand nicht einzusetzen war. Obwohl es mir schwer fiel, immerhin hatte ich inzwischen mit ihm ein paar Slalomveranstaltungen in Berlin absolviert, wurde er verkauft. Mittlerweile hatte ich sowieso die allergrößten Platzprobleme, da ich mir noch zwei weitere Puchs angeschafft hatte und der Haussegen sowieso schon reichlich schief hing. "Ich kann diese Puchs bald nicht mehr sehen!" hörte ich des öfteren. Recht hatte sie ja leider.



Im April '86 wurde der erste Lauf des Shell-Pokals in Hockenheim ausgetragen. Endlich war's soweit, ich hatte genannt. Im Alter von fast 40 Jahren fuhr ich nun endlich mein erstes richtiges Rennen. Bei der Fahrerbesprechung wurde daraufhingewiesen, daß die langsameren Fahrer ganz besonders auf den Rückspiegel zu achten und den schnelleren (Jaguar, Mustang, GTA, Volvo usw.) Fahrern rechtzeitig Platz zu machen hätten. Trotz strenger Einhaltung der besprochenen Regeln und des zu häufigen Überlassens der Ideallinie, sprang ein für mich hervorragender vierter Platz in der Klasse bis 700 ccm heraus. Der zweite Lauf in Kassel-Calden brachte mir zwei Punkte = fünfter Platz. Beim dritten Lauf, dem "Jan-Wellem-Pokal" auf dem Nürburgring, erreichte ich einen unglücklichen vierten Platz. Bei diesem Regenrennen trennten mich ganze 5 Hundertstel Sek. vom drittplatzierten Peter Knott auf BMW 700, weil ich durch den Ausfall meines Scheibenwischers den Streckenverlauf kaum noch erkennen konnte. Vierter Lauf keine Teilnahme - Familienurlaub war angesagt. Im fünften Lauf beim Oldtimer-Grand-Prix ereilte mich ein Motorschaden (Pleullager). Sechster Lauf = Flughafen Siegerland -- dritten Platz verschenkt durch zwei kräftige Dreher in der Schikane (Regen/Öl-Gemisch auf der Strecke). Sigi Sengel kann davon auch ein Lied singen. Resultat für mich: wieder mal Vierter! Beim Saison-Finale in Hockenheim reichte es nur zu einer sechsten Platzierung in der Klasse, obwohl ich den bis dato kräftigsten Motor von Andreas Müller-Hauser (leihweise speziell für dieses Rennen) installiert bekam. Drei saftige Dreher (Blockierung der hinteren rechten Bremse) waren zuviel des Guten. Obwohl mir der ganze Spaß sehr viel Aufwand gekostet hat, denke ich immer wieder gern an meine erste Renn-Saison zurück. Immerhin belegte ich als Anfänger und "Möchtegern-Rennfahrer" einen für mich beachtlichen fünften Platz unter den vielen Profis im Shell-Pokal. Anfang/Mitte '87 wurde nochmal kräftig investiert. Nach zwei Veranstaltungen mit Motorschäden und einigen Ungereimtheiten war für mich der Shell-Pokal '87 gelaufen. Alles wurde immer profilhafter und teurer. Eine Reglementänderung jagte die andere.



'87/'88 wurde die Karosserie meines Puchs in Heimarbeit überholt. Mein Bruder fertigte Schweller an, schweißte eine neue Bodengruppe, Frontblech und Kotflügel ein. Anschließend bekam der "Kleine" einen neuen Anstrich, aus grün wurde TR-rot. Als ich mich von dem ganzen Aufwand ein bisschen erholt hatte und mich traute, zu Hause wieder von meinem Rennfieber zu erzählen --" Du, Gilla! Ich hätt' da vielleicht 'ne Chance, daß mir der Sepp Treittinger 'nen Rennmotor baut. Außerdem müßten meine beiden Ersatzmotoren auch überholt werden. Ich versprech Dir, daß ich.....!" Irgendwie habe ich es wieder einmal geschafft, daß sie mich mit meinem Puchfahrer-Rausch gewähren ließ. Danke, Gilla!!!

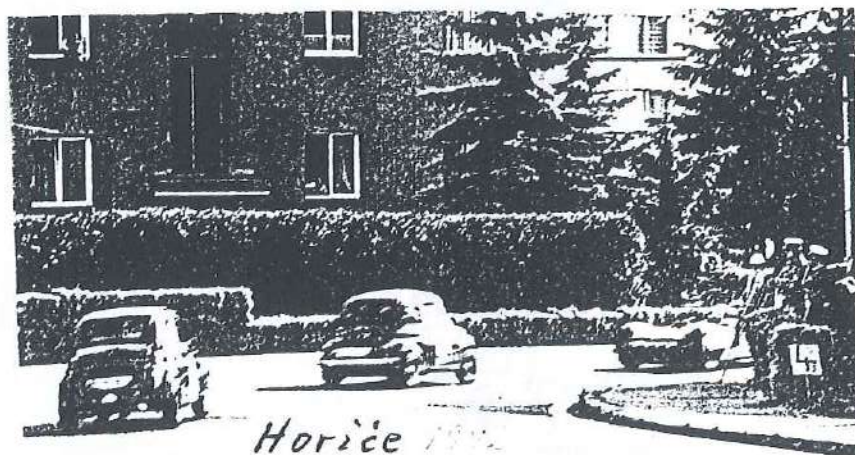
Einen Motor hat mir Harald Peter vom feinsten überholt - er läuft super! - Den Renn- und einen Ersatzmotor habe ich Sepp anvertrauen dürfen. ----- Der erste Test im Autodrom von Most (damals noch: CSSR) war so super, daß ich immer nur sagte, "den hätt' ich im Shell-Pokal haben müssen!" Am 5./6. Mai '90 hatten die Schleizer nach langer Abstinenz endlich wieder die Möglichkeit, auch "Wessis" zum Rennen einzuladen. Unter anderem waren drei Puchfahrer zum als Gleichmäßigkeitslauf ausgeschriebenem Rundstreckenrennen auf dem superschnellen, ca. 7km langen Dreieckskurs, angetreten. Hinter zwei Mep- Panhar-Formel 3, Peter Melkus auf Melkus RS und einem weiteren Melkus, fuhr ich mit einem Rundenschnitt von 109,719kmh die fünftschnellste Trainingszeit in der mit 22 Startern besetzten Klasse E (Baujahre nach '48). Im Rennen kam ich als Dritter der Klasse nach den beiden Mep-Panhar ins Ziel. Lothar Karl holte sich trotz großer Vergaserschwierigkeiten mit seinem 650 TR I einen Pokal ab (zweiter Platz).

Am 8./9. Sept. '90 zeigte mir Düsi (Matthias Düsterberg) dann in Most wieder seine Rücklichter und fuhr wie gewohnt ca. 3 - 4km/h schneller als ich. Ich belegte wieder mal den vierten Platz in der Klasse, diesmal bis 1800 ccm (erster H.Morche auf BMW 1800, zweiter Düsi und dritter ein Mini).



Jetzt möchte ich nur noch kurz von meinen Rennen aus 1992 berichten!

Am 10./12. Juli '92 war wieder mal Most (diesmal CSFR) angesagt. Es lief alles ganz prima, fast wie gehabt. Mußte nur feststellen, daß die Puchtreter Düsi, Lothar und Martin gegenüber der letzten gemeinsamen Veranstaltung reichlich aufgerüstet hatten. Martin zerfetzte dann noch ein A-Ventil, an meinen neuen Renntüten machten sich erste leichte Vibrationsrisse und an meinem Getriebe einige Schaltschwierigkeiten bemerkbar.

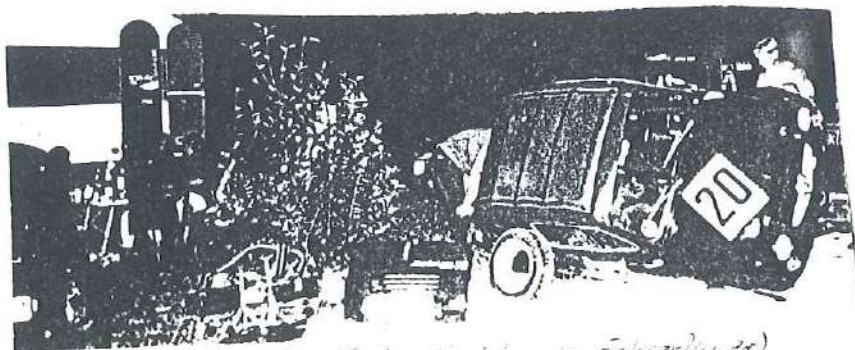


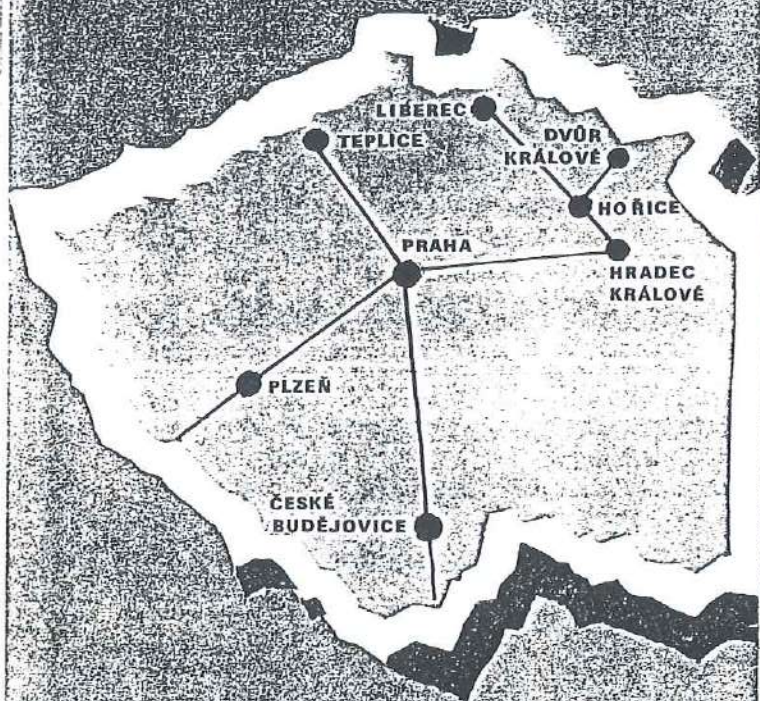
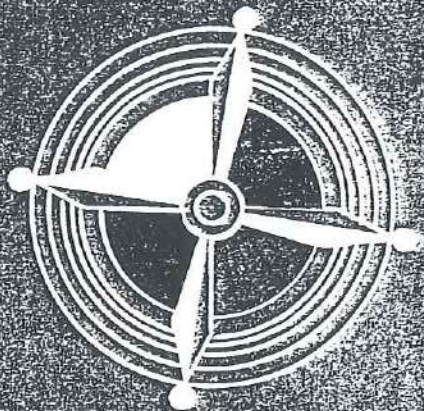
Am darauffolgenden Wochenende (18./19. Juli '92) sollte für uns das erste Rennmeeting in Horice abgehalten werden. Ich mußte zwischendurch zurück nach Berlin. Die übrige Crew siedelte direkt von Most ins Fahrerlager nach Horice (ca. 90km nordöstlich von Most gelegen) über. Als Gilla und ich dann am Freitag in Horice ankamen, trauten wir unseren Augen nicht: reinrassige Rennfahrzeuge begegneten uns im normalen Straßenverkehr. "Freies Training" bei Gegenverkehr in Horice alles möglich. Puplicumsbegeisterung wie in den 50er/60er Jahren. Im richtigen Training platzierten wir Puchfahrer uns unter die "Top-Ten" des ca. 35-Teilnehmer umfassenden gemischten Starterfeldes. Trotz wilder Schrauberei (Martin-Ventile ---- ich-Getriebeschaden und angerissene Renntüten -- bis morgens um 4.30Uhr geschraubt --), traten wir pünktlich um 8.00Uhr zum Vorstart an. Die langsamsten kamen in Horice auf die Pool-Position, die schnellsten mußten somit das Feld von hinten aufrollen. Gestartet wurde im 2-4sec.-Abstand. Wir bissen ins Lenkrad und krallten uns in den Asphalt. Durch Häuserschluchten, Wald und Flur bot der Straßenkurs alle Disziplinen des Motorsports (Berg/Slalom/Rundstrecke). Wir lieferten uns zur Freude des Puplicums harte aber faire Gefechte. Abwechselnd hebten wir in den vielen Kurven die Vorderbeinchen, - linkes Rad - rechtes Rad - und beendeten den Rennlauf schließlich mit einem Super-Ergebnis (die Puchfahrer waren unter den schnellsten Sieben zu finden). Die Gleichmäßigkeitspokale überließen wir großzügigerweise anderen Teilnehmern.

Horice (heute Tschechei), im schönen Böhmerland kurz vor den Ausläufern des Elb-Sandstein-Gebirges gelegen, gehört zur Pflichtübung eines jeden Puchfahrers. Jetzt, am zweiten Wochenende im Juli '93 habt ihr alle die Chance, dabei zu sein. Feuerfeste Kleidung sollte sein, Überrollbügel wird empfohlen, Feuerlöscher ist Pflicht! H-Lizenz nicht unbedingt erforderlich.

Bis bald

Kalle

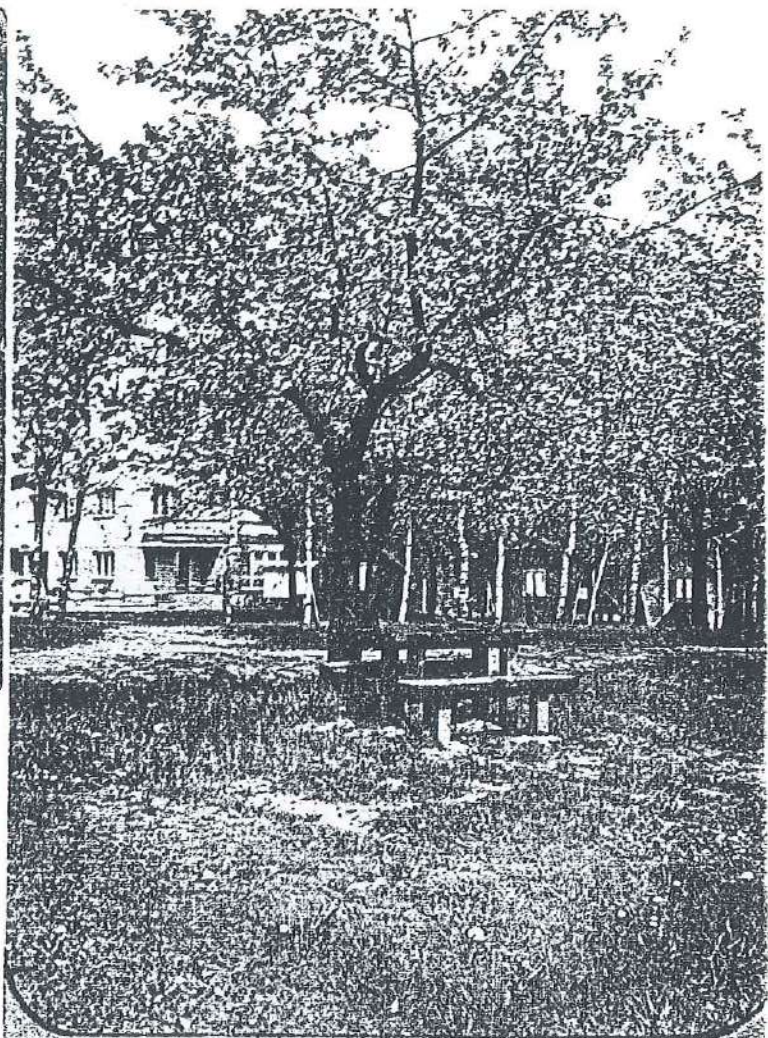




**autocamping
:u věže:**

provozovatel
Automotoklub ZO Svazarmu

508 11 Hořice v Podkrkonoší
telefon číslo 34 38



H O R I C E
V PODKRKONOŠÍ

**autocamping
:u věže:**

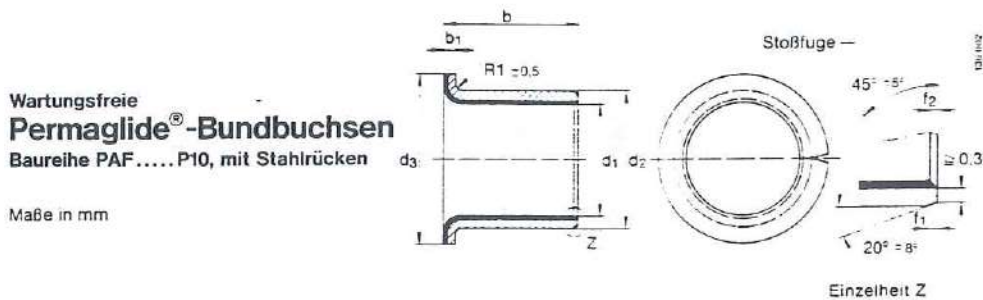
Lagerung des Bolzens

Für die Lagerung kommen entweder Gleit- oder Wälzlager in Betracht. Die Entscheidung fiel auf Teflon- Gleitlager in einer Metallbuchse, da diese

- * stoßunempfindlich
- * selbstschmierend und damit wartungsfrei
- * preiswert¹

sind.

Bei diesen Lagern, meist als DU- oder Permaglide- Buchsen bekannt, handelt es sich um eine dünnwandige Stahlbuchse, die innen zuerst mit einer Bronze- und dann mit einer PTFE- Schicht ausgekleidet ist.



Wellen- durch- messer	Kurzzeichen	Gewicht g	Maße						
			d ₁	d ₂	d ₃ ±0.5	b ±0.25	b ₁ -0.2	f ₁	f ₂
14	PAF 14120 P10	5,4	14	16	22	12	1	0,5	0,4
	PAF 14170 P10	7,1	14	16	22	17	1	0,5	0,4

Für uns günstig ist eine Bundbuchse mit den Abmessungen $\varnothing 14 \times \varnothing 16$; $l = 17$ mm. Am Ende des Berichts sind verschiedene Hersteller erwähnt, an die man sich wenden kann.

Bolzen

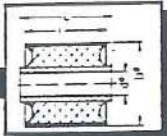
Dieses Teil muß speziell für unseren Fall angefertigt werden. Zur Not kann auf das Vergüten (Oberflächen- Härtung) verzichtet werden; Verschleiß, und damit Spiel, wird dann vielleicht vorzeitig auftreten. Die Welle hat zu den Enden hin eine einheitliche Passung. Dieser Bereich lagert in den Teflonbuchsen. Die Mitte der $\varnothing 14$ -Welle ist mit Übermaß ausgeführt, damit später der Umlenkhebel gut fest sitzt. Auf die Enden werden selbstsichernde Muttern geschraubt.

Elastische Lagerung

Damit die ganze Geschichte exakt und dennoch weich aufgehängt ist, läßt man die Originalgummis beiseite und verwendet Hülsen-

¹Diese Buchsen sind erheblich billiger als Wälzlager und zudem einbaufertig. Oft bekommt man die geringe Stückzahl (2 St) als Muster kostenlos zugeschickt.

gummifedern (z.B. FREUDENBERG Ultrabuchsen). Hierfür kann die Variante $\varnothing 16 \times \varnothing 32; l=17$ mm (Erzeugnis- Nr. 0118 159) verwendet werden, deren Bezugsquellen ebenfalls am Ende des Berichts zu finden sind.



		Freudenberg Ultrabuchsen				Nennwerte oder Maximalbeträge					
Erzeugnis-Nr.	Mischung CF	$d = H 9$ mm ³	$D = H 10$ mm ³	$l = 0,5$ mm	$L = 0,3$ mm	Verdrehung		Axial		Radial	
						M_{max} Nm	φ_{max} °	$F_{\text{a max}}$ N	$s_{\text{a max}}$ mm	$F_{\text{r max}}$ N	$s_{\text{r max}}$ mm
0118 168	11 MN 60	8	20	35	40	5	14	600	1,2	3200	0,35
0118 305	11 MN 60	8	22	12	20	2	14	190	1,3	400	0,45
0118 036	11 MN 60	10	20	20	24	4	7	400	0,7	1900	0,2
0118 337	11 MN 60	10	22	15	16	4	7	250	0,9	1000	0,25
0118 156	11 MN 60	10	22	18,5	20,5	5	9	350	0,9	1500	0,25
0118 037	11 MN 60	10	22	20	24	5	10	400	0,9	1500	0,25
0118 039	11 MN 60	10	25	20	24	5	14	400	1,3	1000	0,35
0118 040	11 MN 60	12	22	24	28	7	9	500	0,9	2600	0,2
0118 287	11 MN 60	12	24	36	37	11	11	700	1,0	4800	0,3
0118 041	11 MN 60	12	25	24	28	9	11	500	1,0	2300	0,3
0118 043	11 MN 60	12	28	24	28	9	14	500	1,4	1700	0,5
0118 157	11 MN 60	12	30	17	18	5	15	350	1,8	750	0,55
0118 044	11 MN 60	12	30	24	28	9	16	500	1,7	1500	0,55
0118 169	11 MN 60	12	30	36	40	12	15	800	1,8	3200	0,55
0118 158	11 MN 60	12	32	55	59	19	16	1200	1,7	7000	0,65
0118 047	11 MN 60	14	32	28	32	14	13	650	1,5	2300	0,5
0118 048	11 MN 60	14	35	28	32	12	15	950	1,8	1750	0,75
0118 049	11 MN 60	14	40	28	34	12	16	700	2,4	1500	0,95
0118 050	11 MN 60	16	30	32	38	18	10	350	1,3	1000	0,35
0118 159	11 MN 60	16	32	16	17	3	10	450	1,4	1000	0,4
0118 054	11 MN 60	16	40	32	38	17	16	1000	2,5	2400	0,9
0118 170	11 MN 60	18	32	20	20	13	8	600	1,1	2100	0,3

Hülsengummifedern sind nichts anderes, als zwei Metallhülsen, die ineinandergesteckt werden und deren entstehender Zwischenraum mit Gummi ausgefüllt ist, wobei der Gummi an die Metalloberflächen anvulkanisiert wird.

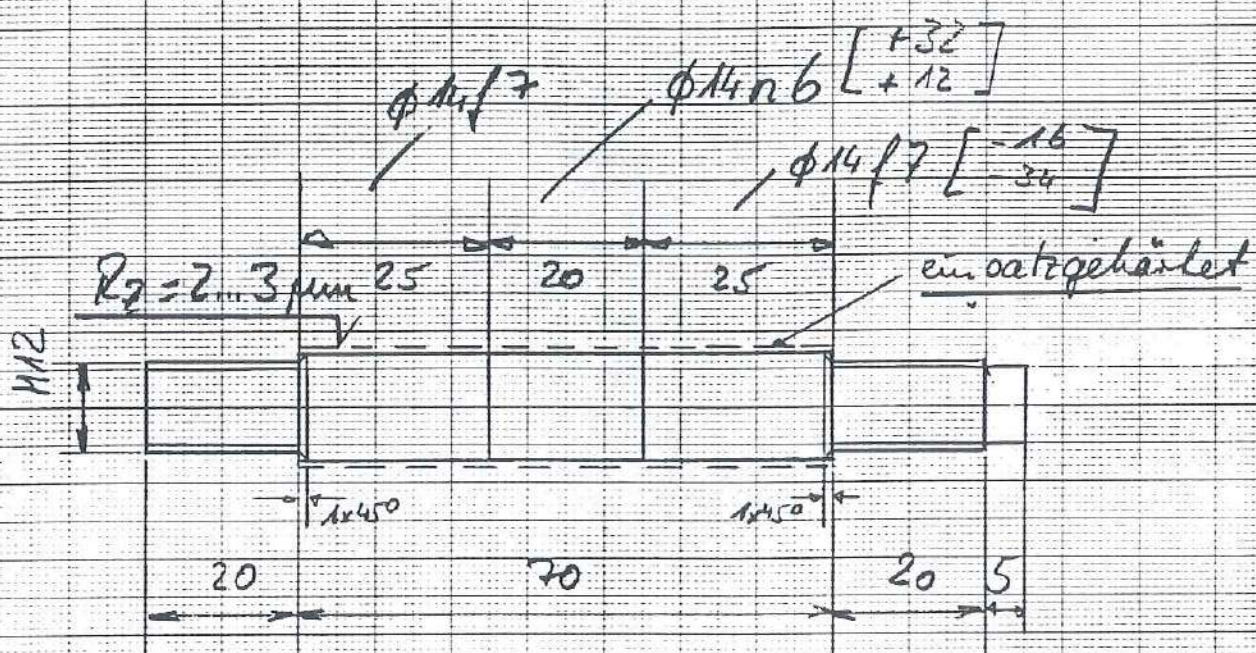
Umlenkhebel- Bock

Zur Aufnahme der beiden Ultrabuchsen muß das Aluminiumgehäuse nachgearbeitet werden, was den schwierigsten Teil des gesamten Umbaus bedeutet; denn für diese Arbeit ist eine Fräsmaschine erforderlich.

Der Alubock wird ausgeräumt und nach den alten Bohrungen fluchtend auf die Fräsmaschine gespannt. Die vorhandenen Löcher werden auf $\varnothing 32$ aufgebohrt. Das Spiel muß negativ (Überdeckung; Preßsitz) sein, damit die Buchsen festsitzen, d.h. die Bohrung sollte 0.005 bis 0.034mm kleiner als die Ultrabuchsen sein. Normalerweise gibt Freudenberg für die Bohrung H7 an, was einen starken Preßsitz bedeutet. Durch das Aufbohren werden die Aufnahmeaugen des Lagerbocks dünnwandiger und beim Einpreßen oder Einschrumpfen der Ultrabuchsen kann das Material reisen (so mir geschehen). Daher ist es besser, man mißt den Außendurchmesser der Buchsen und zieht davon das Überdeckungsmaß ab. Günstiger als Einpressen erweist sich, das Alugehäuse in einem Ofen auf ca. 200°C zu erwärmen. Das Material wird sich dabei soweit ausdehnen, daß die Ultrabuchsen spielend eingepaßt werden können. Einen Tropfen Loctite auf die kalte Buchse macht den ganzen Schwindel zudem affensicher.

Umlenkhebel

Wir haben eben schon von Preßsitz und Einschrumpfen gehört. Ähnliches geschieht mit dem Hebel. Dessen Hauptbohrung wird mit der Reibahle auf $\varnothing 14H7$ gebracht, was beim Einbau der Pluswelle eine



Bolzen f. Kontinuummechanik

Werkstoff: 20 MnCr 5

(Ax)

SAP 14

freigegeben 18-01-89

sichere Befestigung ergibt.

Besonderes Augenmerk sollte man auf die richtige Einbauseite des Hebels richten, da dieser nicht symmetrisch ist. Eine Demontage ist dann erforderlich, die die vielen, sorgfältig hergestellten Passungsflächen beschädigen kann. Daher empfiehlt sich, vor dem Zerlegen den Hebel entsprechend zu kennzeichnen.

Zusammenbau

Zuerst drückt man vorsichtig die Gleitlagerbuchsen in die Ultrabuchsen, ohne die Teflonschicht zu zerkratzen. Im nun eingebauten Zustand haben sie ihre Innen-Nenn Durchmesser von 14 H7 bekommen. In das erwärmte Alugehäuse wird eine Ultrabuchse eingeschoben. Unmittelbar danach hält man in die gabelförmigen Augen den ebenfalls erwärmten Hebel in der richtigen Einbaulage und führt durch das noch freie Auge die Welle durch. Der Hebel wird in den Schraubstock gespannt und die Welle mit dem Hammer in die Bohrung des Hebels getrieben und genau vermittelt. Dabei nur auf die Seite der Welle schlagen, die eine kleine Andrehung hat, sonst wird das Gewinde beschädigt. In das (hoffentlich) noch warme Gehäuse wird die zweite Ultrabuchse eingedrückt. Ein Nacherwärmen sollte nur mit äußerster Vorsicht geschehen, weil dann die bereits montierte Gummibuchse mit erwärmt wird und ab ca 120 °C der Gummi eventuell den Geist aufgibt. Die Ultrabuchsen sollten mit den Teflonbuchsen zu den Gewindeenden hinweisend eingebaut werden. Ihre Position im Umlenkbock ist ideal, wenn die Fasen des Ø14 auf beiden Seiten gerade in der Bundbuchse verschwinden. Auf die Gewinde kommen glatte Unterlagscheiben und die selbstsichernden Muttern, mit denen abschließend das axiale Spiel eingestellt wird. Die ganze Einheit wird also axial über die Unterlagscheiben und die Bunde der Teflonlager geführt. Wer möchte, kann an geeigneter Stelle während des Zusammenbaus etwas Schmierfett an die Lager bringen, ist aber, wie erwähnt, nicht erforderlich, da die Lager selbstschmierend sind.

Ergebnis

Hebel und Welle sollten nun ohne Spiel leicht beweglich sein. Eingebaut geht die Lenkung deutlich leichter als mit Standardhebel. Dieser Zustand hält bei meinem Wagen nun schon drei Jahre an.

Weitere Verbesserungsvorschläge

Einen wichtigen Tip zum Abschluß: Wer sich diese Umbauten ersparen möchte und zudem den Neuaufbau seines Wagens plant, sollte doch vielleicht die Installation der Zahnstangenlenkung der letzten 126- Modelle in Erwägung ziehen, da dies eine wirklich moderne Lösung mit all seinen Vorteilen darstellt. Leider habe ich darüber keine Erfahrungswerte und weiß auch nicht, ob sie so ohne weiteres in die Fahrzeuge paßt. Ohne größere Veränderungen auf jeden Fall läßt sich die geteilte Lenksäule des 126 (Kardangelenke) einbauen. Dadurch wird der lanzenartige Effekt der starren Seriensäule im Falle eines Unfalls vermindert und zudem hat man den Vorteil, den Scheibenwischer direkt von der Lenksäule aus betätigen zu können, wie man das ja von seinem großen modernen Zweitwagen her kennt. Ebenfalls kann man die Lenkradhöhe auf die niedrige Sitzposition im Schalensitz fixieren, da die

Welle gelenkig ist. Und man hat das Lenkrad nun endlich genau gerade vor sich und nicht wie bei der Serie leicht zum Schalt- hebel hin versetzt. Ich habe mir dank dieser Lenksäule eine in- dividuell auf mich zugeschniderte Sitzposition geschaffen. Die Benutzer von Hosenträgergurten brauchen nun also beim Scheiben- wischer- Betätigen kein Aerobik mehr zumachen.

Literatur

- * Diverse Kataloge u.g. Firmen
- * Werkstatthandbuch Fiat 126

Bezugsquellen

Teflonbuchsen

- * IHG Gleitlager GmbH + Co
Fruchtschuppenweg 24
Postfach 2250
7100 Heilbronn 07131 150830
- * INA Wälzlager Schaeffler KG
Postfach 1440
8522 Herzogenaurach 09132 821
- * Karl Schmidt GmbH
Postfach 20
7107 Neckarsulm 07132 331

Ultrabuchsen

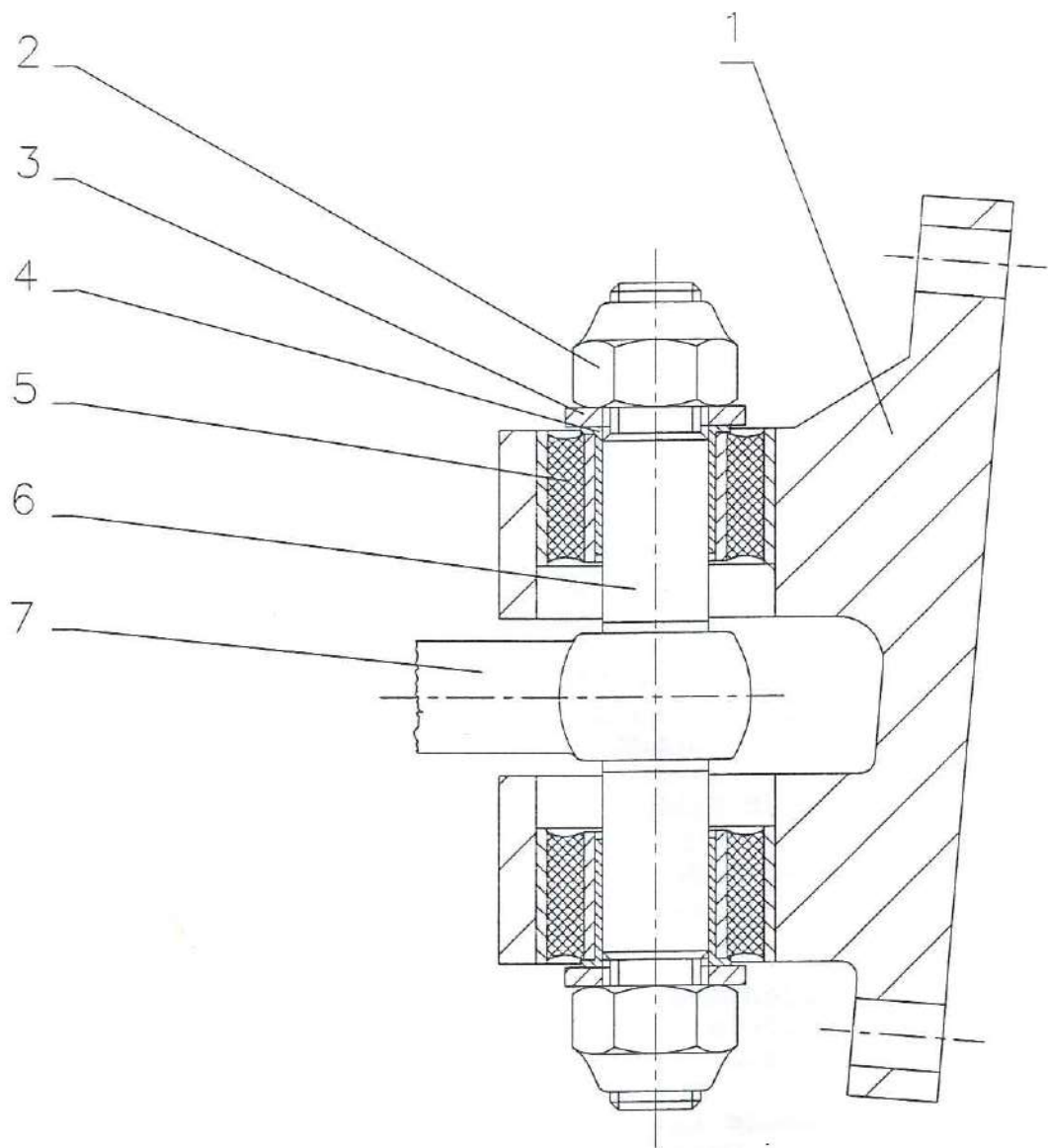
- * Carl Freudenberg
Postfach 100363
6940 Weinheim 06201 801

(Bezugsquelle für den fränkisch/ bayrischen Raum:
Fa. Krause GmbH
Illesheimer Str.7
8500 Nürnberg 107 0911 6370330)

(Eine Liste über weitere Freudenberg- Lieferanten hat Herr
Brysch)



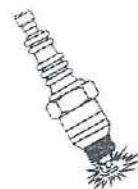
Rene- H. Diesner
14. Januar 1992



Lagerbock und Hebel
nicht masstablich

				Masstab:		Gewicht:		
				Werkstoff:				
1	Lagerbock	Original	1	Datum	Name			
2	Mutter,selbstsichernd	M12	2	09.01.92	Diesner			
3	Scheibe	f. M12	2					
4	DU- Buchse	KS od.ing	2					
5	Ultrabuchse	Freudenb.	2					
6	Welle	20 MnCr5	1					
7	Umlenkhebel	Original	1					
				Zwischenhebellager (Umlenkhebel) mit Teflon- Lagern				Blatt
				CAD-Zeichnung		rene/StP/StPlenk1		

Ingenieurbüro für Fahrzeugtechnik



Weimann & Woyke

Ing. Büro Weimann & Woyke - Bülsestr.9b - 4650 Gelsenkirchen 2

Peter Brysch
Steyr-Puch Freundeskreis
Fischergasse 36
8670 Hof

Wertgutachten
Motortechnische Gutachten
Schadenkalkulation
Spezialgutachten für
historische Renn + Sportfahrzeuge
Restaurierungsüberwachung

Telefon 02045/83034
Telefon 0209/396446
Telefax 02045/83034

Gelsenkirchen, 26.09.92

Sehr geehrter Herr Brysch,

wir haben uns sehr über Ihr positives Echo auf unser Anschreiben an den Steyr-Puch Freundeskreis gefreut.

Gerne nehmen wir Ihr Angebot einer Veröffentlichung unserer Dienstleistungen in Ihrer nächsten Clubzeitschrift an.

Steyr-Puch Fahrzeuge liegen uns nicht nur deshalb am Herzen, weil die Fahrzeuge in keiner Preisnotierungsliste der "großen" Sachverständigenorganisationen wie z.B. Classic Data aufgeführt sind, sondern vor allem, weil der Unterzeichner als Teilnehmer am Shell-Pokal 86-88 auf seiner Giulia 1600 selbst erleben durfte, wozu eine liebevoll zurechtgemachte Rennsemmel fähig ist.

Wir haben die Erfahrung gemacht, daß KFZ-Sachverständige sowohl aufgrund der fehlenden Preisnotierungen als auch aufgrund der Tatsache, daß Ihnen die konstruktiven Besonderheiten von Steyr-Puch Fahrzeugen meist nicht hinreichend bekannt sind, zu unbefriedigenden Wertfeststellungen in Gutachten gelangen.

Wir sind bei Erstellung von Wertgutachten f. Steyr-Puch Fahrzeuge in der Lage, nachvollziehbare Gutachten zu liefern, die insbesondere der technisch-konstruktiven Bedeutsamkeit und der Renntauglichkeit für den hist. Motorsport dieser Fahrzeuge Rechnung tragen.

Der Auftraggeber erhält nach Auswertung von 137 Prüfpositionen ein unparteiisches, umfangreiches Gutachten, welches außer einer exakten Fahrzeugbeschreibung (Zustand) auch eine Restaurationsdokumentation (sofern möglich) und die Grundlagen der Wertfestsetzung enthält. Somit sind solche Gutachten für Dritte (Versicherungen) jederzeit nachvollziehbar.

Unser Ingenieurbüro wäre auch gern bereit, ggf. bei Clubtreffen Ihres Freundeskreises Fahrzeuge zu begutachten, wobei bei genügendem Interesse auch ein spez. Clubrabatt möglich wäre.

Wir hoffen, auch den Besitzern von Steyr-Puch Fahrzeugen in Zukunft reelle und zufriedenstellende Fahrzeugbegutachtungen zu ermöglichen und verbleiben,

mit freundlichen Grüßen

Dieter Woyke

Anlage: 10 DM-Schein

TECHNO CLASSICA ESSEN

Internationale Börse für
Oldtimer, Classic-Cars, Motorräder,
Ersatzteile und Restaurierung

1992: 100.000 Besucher in 4 Tagen!
25% Plus gegenüber dem Vorjahr!
650 Aussteller aus 14 Ländern!
90.000 m² Ausstellungsfläche in
den Messehallen!

Ca. 100 Clubs sorgen für die
richtige Atmosphäre!
Autos zum Verlieben -
Stück für Stück!

**BITTE AUSSTELLER-ANMELDE-
FORMULAR ANFORDERN**

18.-21. FEBR. '93

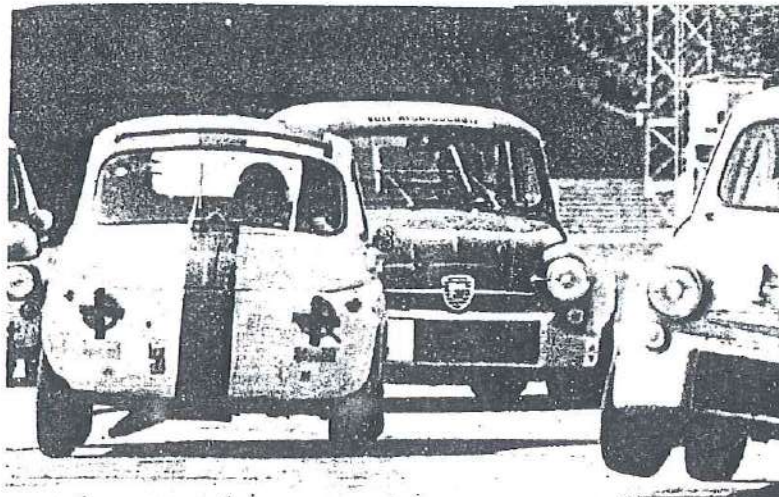
Do. + Fr. 10-18 Uhr
Sa. + So. 9-18 Uhr

MESSE
ESSEN © 1992 Messe Essen AG
Klassik

Mitten in der Zusammenstellung der Thondorf bekam ich eine aktuelle Information. An dieser Stelle folgendes:

Dietmar Terjung und Helmut Dehorn haben auch einen Steyr-Puch und Abarth Stand auf der Techno - Classica in Halle 1. Beide freuen sich auf Euren Besuch. Unter anderem planen sie eine 4 m lange Pin-Wand aufzustellen auf der alle Puchfahrer Autos und Teile suchen und finden können. Ein direkter Verkauf ist an den Clubständen verboten. Ein guter TR-Motor ca. 47 PS wird in der Auslage stehen.

2 Kurvenkampf der kleinen Tourenwagen, Klassendritter (bis 850 ccm) Dieter Wilt-helm auf dem Abarth kämpft erbittert gegen einen Puch (bis 700 ccm).



Bücher

Bücher

Das Buch über Puch!

Friedrich Ehn:
Puch-Automobile 1900-1990.
296 S. mit 575 schwarz-weiß
u. farbigen Fotos.
DM 98.--

Zu beziehen bei:
Christa Baumgartner,
Wasserturmstr. 4
8046 Garching.
Tel. 089/ 320 55 59

Wer sie noch nicht kennt, dem sind diese
Bücher wärmstens ans Herz gelegt:

Joachim Springer ISBN 3-87943-093-4
Rallye Sport Motorbuch Verlag Stuttg.

Günter Ledl ISBN 3-87943-278-3
Auto-Slalom Motorbuch Verlag Stutt.

Ludwig Apfelbeck ISBN 3-87943-578-2
Wege zum Hochlei-
stungs-Viertaktmotor Motorbuch-Verlag

Ralph Mayrhofer ISBN 3-85068-295-1
Steyr Daimler Puch AG
----- Verlag Ennsthaler
Steyr Österreich

Neues vom Modellauto-Markt!

Martin Hahn hat ihn in Graz aufgetrieben. Einen kleinen roten
Puch, Maßstab ca. 1: 25 von der Firma GOWI. Er wurde vermutlich
als Präsent an Puch-Werker abgegeben. Wer besitzt noch so etwas?
Bitte melden.

MARTIN HAHN
Karl-Weber-Strasse 38
7320 GP-Holzheim
Tel. 071 61/82 324



Peter Kroeber
Lindenweg 2 D
5441 Thür

Johannes Grohs
Buschstrasse 60
4353 Oer-Erkenschwick

Hallo Johannes,

anbei die versprochenen Testberichte von Porsche. Die Geschichte hat sich, in Kurzform erzählt, wie folgt zugetragen:

Während einer Veranstaltung auf dem Nürburgring bin ich von einem Mitarbeiter der Fa. Porsche, dem auch bekannt war daß ich vom Steyr Puch Virus befallen bin, angesprochen worden. Er berichtete von einigen Steyr Puch Teilen, die ziemlich verstaubt in einer Ecke in Weißbach liegen würden, und für die im Hause keiner Verwendung hätte. Bevor diese Teile auf dem Schrott landen, sollte ich doch vorbeikommen und mir diese Sachen anschauen.

Kurz darauf war ich in Weißbach. Was ich dort zu sehen bekam versetzte mich doch in Staunen. Neben einem brandneuen TR Motor lagen dort ein 5 -Gang Getriebe, vier Magnesiumfelgen sowie komplett neue Radaufhängungen inklusive Bremsen für ein Fahrzeug.

Der Hintergrund war ein ein Entwicklungsauftrag den Porsche seinerzeit von Steyr Daimler Puch erhalten hatte. Porsche sollte einen kleinen Sportwagen mit den oben genannten Komponenten herstellen. Aus Kostengründen wurde das Projekt aber nach einiger Zeit aufgegeben.

Nachdem ich eine offizielle Porsche Rechnung erhielt und den Empfang der Teile bestätigte bzw ich stolzer Besitzer einiger seltener Teile. Für den Preis bekommt man heute wahrscheinlich nur noch einen Satz Kolben und eventuell noch eine Kurbelwelle.

Viele Grüße

Peter



990/31 - 501 Zwischenbericht Nr. 1	Motor Steyr Puch 650 TR II	Blatt 2
<p>3. <u>Versuchsaufbau und Versuchsdurchführung:</u> <u>Motordaten im Ausgangszustand:</u> (beiliegende Schnittzeichnung zeigt einen 25 PS - Motor mit 643 cm³ Hubraum)</p>		
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, luftgekühlt;	
Bohrung	82 mm (original: 81 mm);	
Hub	64 mm;	
Hubraum	676 cm ³ (original: 660 cm ³);	
Verdichtungsverhältnis	$\epsilon = 10,5 : 1$;	
Leistung (gemessen)	39,4 PS bei 6.500 U/min;	
maximales Drehmoment	4,79 m.kp bei 5.500 U/min;	
entsprechender Mittel- druck	$p_{me} = 8,9 \text{ kp/cm}^2$;	
Zündzeitpunkt	$3^\circ \text{ KW v. OT im Stand}$;	
Ventile	hängend (Ventilwinkel 60°) von zentraler Nockenwelle über Schleppebel, Stoßstangen, Kipphebel betätigt, doppelte Ventildüsen;	
Ventiltellerdurchmesser	Einlaß : 38 mm; Auslaß : 34 mm;	
Ventilhub	Einlaß : 9,0 mm; Auslaß : 9,0 mm;	
Ventilsteuerzeiten (Spiel: 0,5 mm)	$E_0 : 39^\circ \text{ KW v. OT}$ $E_s : 83^\circ \text{ KW n. UT}$ $A_0 : 77^\circ \text{ KW v. UT}$ $A_s : 42^\circ \text{ KW n. OT}$	
Ventilspiel	Einlaß : 0,15 mm bei kalter Maschine; Auslaß : 0,15 mm	
Schmierung	Druckumlaufschmierung, Zahnradpumpe, Ölkühler und Ölfilter im Hauptstrom, Öl-inhalt 2 Liter;	
Kraftstoffförderung	mechanische Kraftstoffpumpe;	
Dr.-Ing. h.c.F. Porsche KG Stuttgart-Zuffenhausen - 2 -		

Dr.-Ing. h.c.F. PORSCHE KG - Stuttgart-Zuffenhausen		Versuchsbericht Berechnungsbericht
Benennung oder Vorgang:		MA: 990/31 VA: 501 KA:
Leistungssteigerung an einem Motor Steyr Puch 650 TR II		Zwischenbericht-Nr.: 1 vorh. Zwischenberichte Endbericht:
		Typ: Steyr Puch Gruppe: 650 TR II
		Karten-Nr.: 1629
Gliederung des Berichtes: 1. Aufgabe, 2. Kurzergebnis, 3. Versuchsaufbau, 4. Einzelergebnisse		Stichworte für Kartei:
1. <u>Aufgabe:</u> An einem Motor Steyr Puch 650 TR II ist die Leistung durch Änderungen am Ansaugsystem und am Auspuff zu erhöhen.		Motor Fremdfabrik Leistung Leistungssteigerung Vergaser
2. <u>Kurzergebnis:</u> Die Motorleistung konnte, ausgehend von 39,4 PS bei 6.500 U/min, durch Verwendung von 2 Stromberg CD 150-Vergasern sowie abgestimmten Saugrohren und Abgasleitungen auf 45,3 PS bei 7.000 U/min erhöht werden. Dabei stieg der max. mittlere Arbeitsdruck von 8,9 kp/cm ² bei 5.500 U/min auf 9,45 kp/cm ² bei 6.000 U/min.		Neuentwicklung Weiterentwicklung Serienanlage Fremdentwicklung X
		Bearbeitet v. Abt.: VL Ausgeführt v. Abt.: VMV
		Sachbearbeiter: Herr Hofmann
		Dieser Bericht besteht aus 8 Bl Text 12 Bl Diagramme 1 Bl Skizzen 4 Bl Fotos 1 Bl Anlagen
		Ventiler: GL VL KL EL VF KB PL 2 VM KF PL VP KK VKL VS KE VT
		1 x SPL
		Geprüft:
Alle Rechte an diesem Bericht verbleiben bei Porsche. Vervielfältigungen oder Bekanntgabe an Dritte ist nur mit schriftlicher Genehmigung von Porsche zulässig		22. Mai 1970

990/31 - 501 Zwischenbericht Nr. 1	Motor Steyr Puch 650 TR II	Blatt 3
Vergaser	Doppelfallstromvergaser Zenith 32 NDX Lufttrichter : 2 x 27 mm ϕ Hauptdüse : 2 x 135 Luftkorrekturdüse : 2 x 230 Leerlaufdüse : 2 x 45	
Luftfilter	Papierfeinfilter;	
Elektrische Anlage	Batteriezündung 12 V Lichtmaschine: Bosch 12 V/240 W Bosch-Regler, Bosch-Zündspule, Bosch-Zündkerzen W 225 T 1, Bosch-Zündverteiler mit Fliehkraftverstell-Regler	
Abweichend von der serienmäßigen Ausstattung wurde der Motor für die Ausgangs-messungen mit speziellen Auspuffkrümmern und Endrohren ausgerüstet (siehe Erklärungen auf Diagramm 1), da der Originalauspuff nicht vorhanden war.		
Die ursprünglich eingebaute Nockenwelle zeigte auf den Nockenbahnen ungleichmäßige Laufspuren der Schleppebel, so daß es geraten schien, die Welle auszuwechseln. Bei dieser Gelegenheit wurde, im Hinblick auf die angestrebte Leistungssteigerung, eine Nockenwelle mit um 1 mm. größerem Nockenhub, sowie den oben angegebenen, relativ langen Ventilöffnungszeiten eingebaut (Werksbezeichnung P 96; siehe auch Ventilhubkurven).		
<u>Versuchsaufbau:</u> Der Motor wurde unter Zwischenschaltung eines Untersetzungsgetriebes auf der Pendelmaschine in Boxe 10 montiert. Der Gesamtaufbau ist auf den Bildern auf Fotoblatt 2 zu sehen.		
<u>Versuchsdurchführung:</u> Die Betriebsmittel waren: Kraftstoff : Shell Super Motoröl : Shell Racing Zündkerzen : Bosch W 225 T 1		
Die Untersuchungen und Abstimmungsarbeiten wurden in der Zeit vom 17.4.70 bis 28.4.70 durchgeführt. Zunächst wurden Leistung und Kennwerte des Motors im oben beschriebenen Ausgangszustand ermittelt.		
Im Anschluß daran wurde der Motor auf die beiden Stromberg CD - 150 - Vergaser umgerüstet. Dazu wurden 2 Saugrohre angefertigt, die in ihrer Länge mit Hilfe von anflanschbaren Rohrteilen zwischen 137 mm und 287 mm veränderlich sind. Bei Berücksichtigung der im Zylinderkopf liegenden Kanallänge sowie der Vergaser- und Ansaugtrichterlängen ließ sich somit die wirk-same Schwangrohrlänge zwischen 392 mm. und 582 mm verändern. Dieser Bereich wurde aufgrund folgender Überschlagsrechnung ermittelt:		
$l_{SR} = \frac{\alpha \cdot a_0}{12 \cdot n} \quad (m)$		
Dr.-Ing. h.c.F. Porsche KG Stuttgart-Zuffenhausen - 4 -		

990/31 - 501 Zwischenbericht Nr. 1	Motor Steyr Puch 650 TR II	Blatt 4
Dabei bedeuten:		$l_{SR} =$ Schwingrohrlänge (m) $\alpha =$ Dauer des Einlaßvorganges (-) $a_0 = \sqrt{\kappa \cdot RT} =$ Schallgeschwindigkeit bei Ansaugzustand (m/s) $n =$ Motordrehzahl (U/min) für N_{max}
Die Ansaugtrichter und die Saugrohrzwischenstücke sind auf Fotoblatt 1 zu sehen.		
Auf der Abgasseite wurden die Rohre getrennt nach hinten geführt. Durch aufsteckbare Rohrteile konnte die Länge hier ebenfalls variiert werden. Am Ende wurden die Abgase wahlweise entweder getrennt, oder nach einer Zusammenführung gemeinsam über eine Auspuffdüse ins Freie geleitet. Die Gaswechselkanäle sowie ihre Variationsmöglichkeiten sind in Skizze 1 und auf Fotoblatt 1 zu sehen.		
Bei den Untersuchungen auf den Prüfstand wurden Ansaug- und Abgasleitungen durch systematisches Verändern und Kombinieren auf beste Motorleistung abgestimmt. Durch den Vergleich der jeweiligen Volllastmessergebnisse konnten die einzelnen Maßnahmen beurteilt werden.		
Außerdem wurde der Einfluß des Zündzeitpunktes auf die Motorleistung untersucht.		
4. <u>Einzelergebnisse:</u> 4.1. <u>Ausgangszustand:</u> Über die Leistung und die Kennwerte der serienmäßigen Motorausführung können keine Angaben gemacht werden, da bei der Ausgangsmessung weder die Nockenwelle noch die Auspuffanlage Originalteile waren. Der Hersteller gibt für den Motor 650 TR II bei 660 cm ³ Hubraum 40 PS (DIN) bei 5.900 U/min als maximale Leistung an. Der vorliegende Motor hat einen Hubraum von 676 cm ³ .		
Diagramm 1 zeigt die Ergebnisse der Ausgangsmessungen. Es wurde hier versucht, durch geeignete Auspuffwahl die beste Leistung zu erreichen. Mit den getrennten Auspuffleitungen und den abschließenden Tüten konnten 39,4 PS bei 6.500 U/min gemessen werden. Die zusammengeführten Abgasrohre heben zwar die Leistung im Drehzahlbereich bis 5.000 U/min um beachtliche 5 PS an, lassen jedoch ab 5.000 U/min die Leistungskurve nur noch ganz flach ansteigen, so daß bei 6.500 U/min lediglich 36,8 PS erreicht werden.		
Auf den ersten Blick lassen die gemessenen 39,4 PS gegenüber der Werks-angabe von 40 PS auf einen guten Motorzustand schließen. Man muß jedoch berücksichtigen, daß dieser Wert einmal mit einem widerstandarmen, ungedämpften Auspuff gemessen wurde. Zum anderen dürften sich die gegen-über den Normalzustand vergrößerten Ventilsteuerzeiten in fraglichen Dreh-zahlbereich von 6.000 - 6.500 U/min leistungssteigernd auswirken haben.		
Dr.-Ing. h.c.F. Porsche KG Stuttgart-Zuffenhausen - 5 -		

Wie sich schon bei den Ausgangsmessungen gezeigt hatte, bringt der zusammengeführte Auspuff einen Leistungsverlust im oberen Drehzahlbereich, während im mittleren Bereich ein Leistungsgewinn zu verzeichnen ist. Insgesamt wird die Leistungskurve breiter und flacher gegenüber den getrennten Röhren. Als maximaler Wert werden 41,9 PS bei 6.500 U/min erreicht. Auch hier zeigt sich wieder die relative Unempfindlichkeit des Motors gegenüber Längenänderungen an den Gaswechselkanälen. Die 3 mit verschiedenen langen Auspuffröhren aufgenommenen Leistungskurven liegen dicht beieinander und lassen kaum eine Tendenz erkennen. In einem weiteren Versuch wurde auf die Zusammenführung ein 920 mm langes, zylindrisches Rohr gesetzt. Die dazugehörige Kurve zeigt über annähernd den gesamten interessanten Drehzahlbereich einen starken Leistungsverlust.

Die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen sind in Diagramm 6 zusammengefaßt. Daraus ist klar ersichtlich, daß der Motor mit den getrennten kurzen Auspuffröhren (mit Gegenkonus) und der kürzesten Schwingrohrlänge auf der Ansaugseite die größte Spitzenleistung bringt. Zusammengeführte, sowie länger werdende Auspuffröhre und größere Schwingrohrängen auf der Vergaserseite vermindern die Spitzenleistung, vergrößern aber andererseits das Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

Da der Motor in ein Fahrzeug eingebaut wird, das auf der Straße bewegt werden soll, mußte versucht werden, den nutzbaren Drehzahlbereich nach unten zu vergrößern. Bei den bisherigen Vollastmessungen lief der Motor unterhalb 4.000 U/min meistens nur unter starken Schütteln. Außerdem sollte ein befriedigender Leerlauf erreicht werden.

Zu diesem Zweck wurden die beiden Ansaugkrümmer mit einer Druckausgleichsleitung verbunden. Untersuchungen ergaben dabei, daß mit einem lichten Rohrdurchmesser von 8 mm die besten Ergebnisse erzielt werden. In Diagramm 7 sind die glatten Leistungs- und Mitteldruck-Kurven zu sehen. Der spezifische Kraftstoffverbrauch liegt besonders im mittleren Drehzahlbereich etwas hoch, wogegen der Straßenteillastverbrauch mit 7,8 l/100 km bei 100 km/h sehr günstig ist. Ein zuverlässiger Leerlauf konnte bei ca. 1400 U/min erreicht werden.

Zündzeitpunkt:

Der Zündzeitpunkt wird ausschließlich durch Fliehkraft verstellt. Bei einer Aufnahme der Verstellkurve ergab sich, daß ausgehend von einem Zündzeitpunkt bei 30° KW v. OT im Stand, die Verstellung mit 38° KW v. OT ab 4.500 U/min ausgegeregelt ist. Da eine Veränderung der Verstellcharakteristik zu aufwendig gewesen wäre, wurde versucht, durch Verändern der Grundeinstellung die Motorleistung zu beeinflussen.

Der Zündzeitpunkt wurde zwischen 5° KW v. OT und 2° KW n. OT verstellbar. Überraschenderweise reagierte der Motor darauf fast überhaupt nicht. Die beiden extremen Einstellungen unterscheiden sich in der Spitzenleistung um 0,7 PS.

Wenn man außerdem noch bedenkt, daß der Originalmotor, laut Hersteller, mit einem sog. "Monte Carlo - Auspuff" 44 PS bei 6.800 - 7.000 U/min leisten soll, kommt man zu dem Schluß, daß es sich um ein schlechtes Motorexemplar handeln muß.

Die Kurven des spezifischen Kraftstoffverbrauches liegen mit Werten von meist über 300 g/PS.h ungewöhnlich hoch. Da der Doppelvergaser Zenith 32 NDIX mit der Original-Vergaserbestückung betrieben wurde, kann man auch aus dieser Tatsache auf einen schlechten Wirkungsgrad der Energieumwandlung schließen.

4.2. Abstimmung der Ansaug- und Abgasleitungen:

Nach der Umrüstung des Motors auf die getrennten Säugrohre mit je einem 150 GD-Vergaser wurde zunächst versucht, die Ansaugseite abzustimmen. Um einen Überblick zu behalten, wurde dabei der Auspuff unverändert gelassen.

Aus den Ergebnissen in Diagramm 2 ist zu erkennen, daß mit den kürzesten Schwingrohren (Länge 432 mm) mit 44,5 PS bei 6.600 U/min die größte Spitzenleistung erzielt wird, während im Bereich unterhalb von 5.500 U/min die längsten Röhre (Länge 532 mm) etwas günstigere Werte liefern. Obwohl dieses Ergebnis die Theorie bestätigt, sind die sich ergebenden Unterschiede im interessanten Drehzahlbereich zwischen 6.000 und 7.000 U/min mit maximal 2,4 PS doch recht bescheiden. Die erzielten spezifischen Verbrauchswerte liegen beim Betrieb mit der kürzesten Rohrlänge über einen großen Bereich bei guten 230 g/PS.h.

Als nächste Maßnahme wurde die Länge der getrennten Auspuffröhre variiert, wobei auf der Ansaugseite die kürzeste Rohrlänge beibehalten wurde. Das Ergebnis dieser Abstimmung zeigt Diagramm 3: Als Ausgangsmessung kann man die schon in Diagramm 2 gezeichnete Kurve mit der Auspuffrohrlänge von 750 mm betrachten. Die Verkürzungen auf 650 mm und 550 mm bringen im mittleren Drehzahlbereich zwischen 4.500 und 6.000 U/min einen geringen Leistungsverlust. Die Spitzenleistung steigt dagegen um ca. 1 PS auf 45,2 PS bei 7.000 U/min an.

Ein Unterschied zwischen den Rohrlängen 650 mm und 550 mm kann in diesem Bereich kaum mehr festgestellt werden. Da eine weitere Vollastmessung mit einer Auspuffrohrlänge von 450 mm einen geringen Verlust an Spitzenleistung ergab (im Diagramm nicht gezeichnet) kann man annehmen, daß 550 mm ungefähr die günstigste Rohrlänge ist.

Eine weitere Verbesserung der Leistungskurve ließ sich dadurch erzielen, daß auf die beiden Diffusoren je ein kurzer Gegenkonus gesetzt wurde. Diagramm 4 zeigt die Gegenüberstellung der Ergebnisse mit und ohne Gegenkonus.

In einer anderen Versuchsserie wurden Abstimmungsmessungen mit zusammengeführten Auspuffröhren durchgeführt, wobei wiederum die Rohrlänge vor der Zusammenführung verändert wurde (siehe Diagramm 5).

4.4. Zusammenfassung:

Diagramm 8 vergleicht Leistung und Kennwerte des Motors zwischen Ausgangs- und Abschlußmessung. Danach konnte die maximale Leistung von 39,4 PS auf 45,3 PS angehoben werden, was eine Steigerung von knapp 15% bedeutet. Die auf den Hubraum bezogene, spezifische Leistung stieg damit von 58,3 PS/ltr. auf 67 PS/ltr. an.

Diese erzielte Literleistung ist in Anbetracht der Motorkonstruktion — widerstandsarme, abgestimmte Schwingrohre mit großem Querschnitt, ein Vergaser je Zylinder, relativ große Ventile, kompakter halbkugelförmiger Querstrombrennraum, hohe Verdichtung (10,5 : 1), große Ventilöffnungszeiten, widerstandsarme, ungedämpfte und abgestimmte Auspuffleitungen (siehe Fotoblatt 3) — und beim Vergleich mit anderen endrosselten Motoren etwas bescheiden.

Schuld daran mag auf der einen Seite der ungünstige Ausgangszustand des Motors sein. Andererseits kann eine weitere Erhöhung der Leistung wahrscheinlich nur über tiefgreifende Veränderungen am Motor erreicht werden.

Dazu müßte vor allem der Ventiltrieb drehzahlfest gemacht werden. Wie in Diagramm 8 zu erkennen ist, fällt die Leistungskurve oberhalb 7.000 U/min ungewöhnlich stark ab, was hier nicht mit einer steuerseitlich bedingten Füllungsver schlechterung erklärt werden kann. Wahrscheinlich ist bei ca. 7.000 U/min die Betriebsgrenze des umständlichen Ventiltriebes erreicht, so daß bei höheren Drehzahlen durch Ventilflattern Druckverluste auftreten. Es müßten also leichtere Stoßstangen sowie trägheitsärmere Schleppl- und Kipphebel sowie stärkere Ventilfedern verwendet werden.

Weiterhin ist eine Nockenwelle erhältlich, die neben einem vergrößerten Nockenhub, steileren Nockenbahnen und nochmals verlängerten Steuerzeiten, eine axiale Bohrung aufweist, durch die die einzelnen Nockenbahnen mit Schmieröl versorgt werden.

Außerdem gibt es Schlepplhebel, die auf der Nockenwellenseite mit Widia beschichtet sind, um den erhöhten Beanspruchungen gewachsen zu sein.

Eine Vergrößerung der Ventilquerschnitte ist aus Platzgründen nicht möglich (siehe Fotoblatt 3). Für dieses Vorhaben gibt es Spezialzylinderköpfe, bei denen durch geänderte Ventilwinkel größere Tellerdurchmesser untergebracht werden können. (Einlaß: 42 mm ϕ , Auslaß: 37,5 mm ϕ).

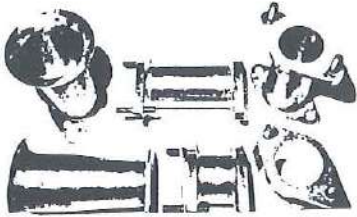
Die Schäfte dieser Ventile sind verchromt. Außerdem wurde bei diesen Zylinderköpfen die Verdichtung auf 11,5 - 12 : 1 erhöht. Die Gaswechselkanäle sind, entsprechend den Ventilquerschnitten, erweitert.

Mit diesen hauptsächlichsten Maßnahmen läßt sich die Leistung des Motors auf maximal 58 PS steigern, was einer Literleistung von 86 PS/ltr. entspricht.

Sollte man sich für diese höchste Leistungsstufe entschließen, so wird allerdings vorgeschlagen, einen kompletten neuen getunten Motor direkt vom Hersteller (Firma Liedl) zu beziehen, da der vorliegende Motor dafür, wie eingangs festgestellt wurde, keine gesunde Ausgangsbasis zu sein scheint.

Stgt. - Zuffenhausen, den 22. Mai 1970
VMV-Ho/bu.

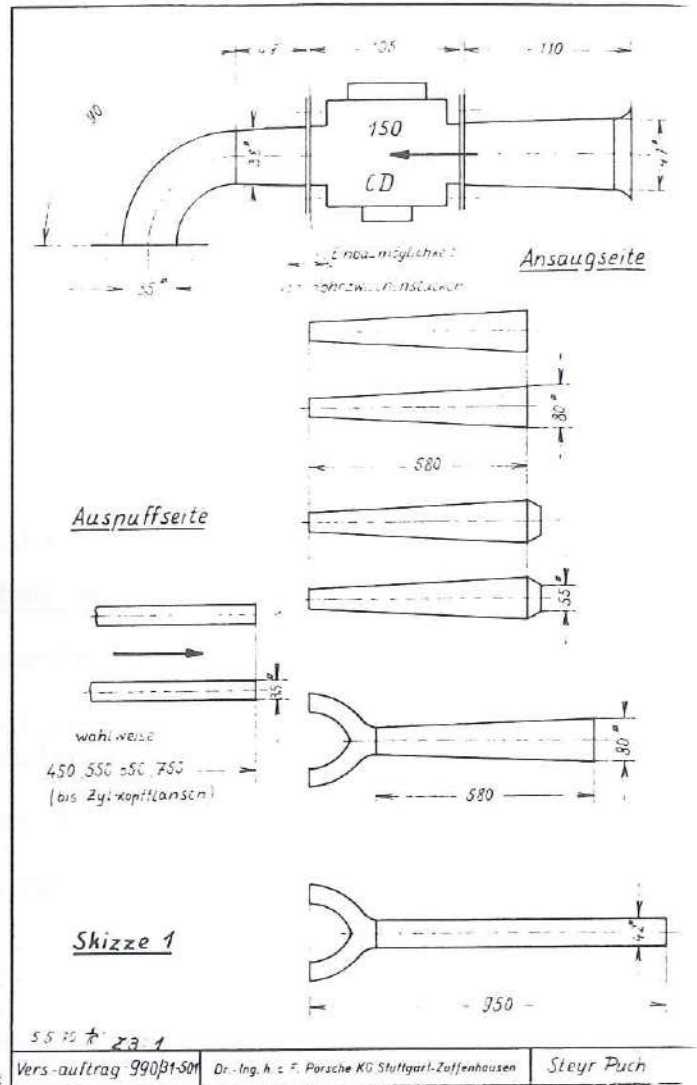
Hofmann
Hofmann



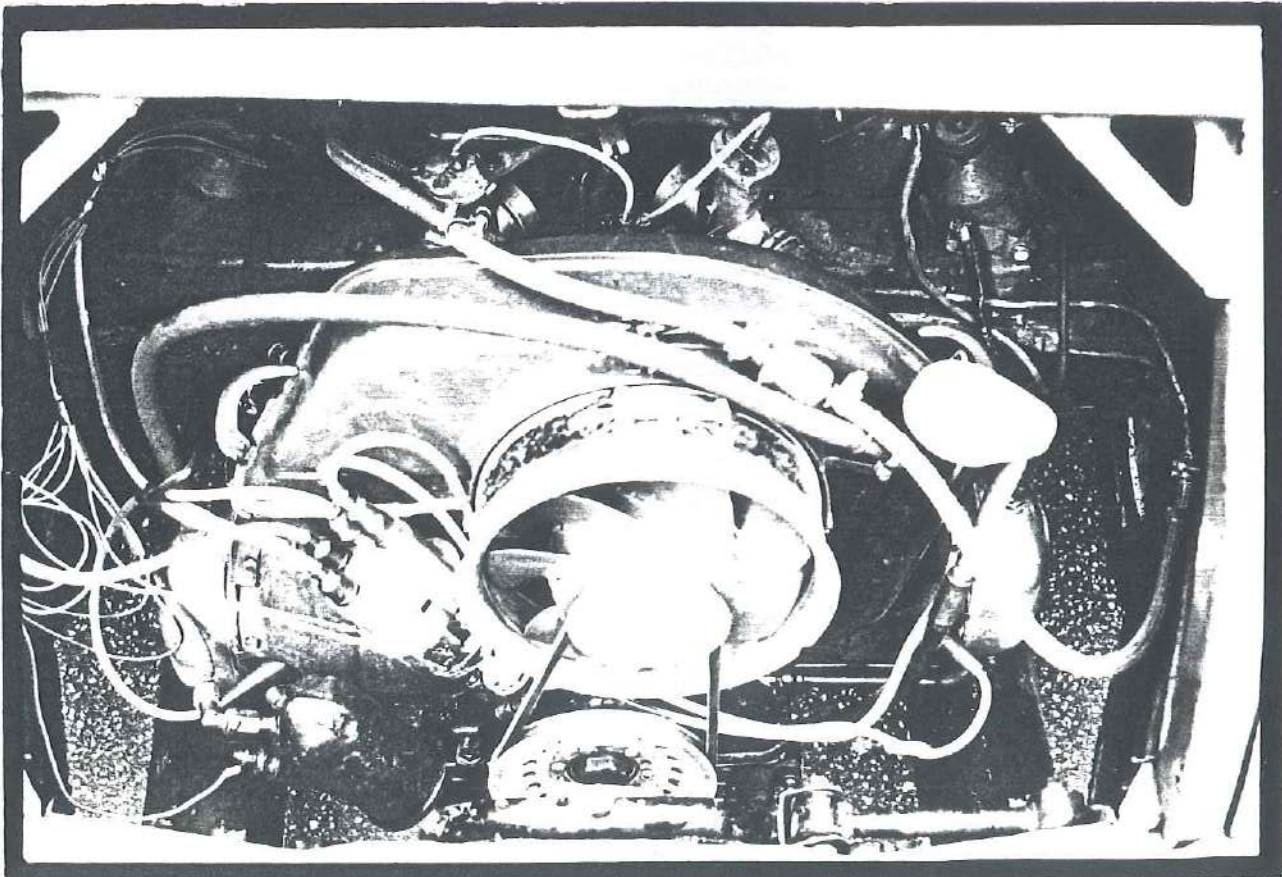
Ansaugtrichter
und Saugrohrzwischen-
stücke



Auspufftüte und
Zusammenführungen



4708 01/19200
23.47



Dieser Motor hat was Besonderes ?

Für das Clubsekretariat:

Bitte informieren Sie Ihre Mitglieder baldmöglichst -
Besten Dank!

Voreinladung zum

19. PRIX MARITIM

30. April - 2. Mai 1993

1. Wertungslauf für den Deutschen Oldtimer-Renn-Pokal 1993

(2. Lauf: Nürburgring August 1993)

Zugelassene Renn-, Sport- und GT-Wagen vor 1966
Fahrzeuge: Classic Saloon Cars vor 1969

Ort: Timmendorf und Bad Oldesloe

Organisator: AMC Stormarn, Bad Oldesloe

Veranstaltung: Freitag: -technische Abnahme
-Willkommensparty mit kaltem Büffet
und Getränken*
Samstag : -technische Abnahme
-Rallye und Rennen auf abgesperrten
Landstraßen
-Imbiß und Getränke*
-Rennparty mit Tanz, Büffet, und
Getränken*
Sunday: -Offizielles Training auf Travering
-Rennen
-Imbiß und Getränke*
*Alle Essen etc. frei!

Notwendiges: -H-Lizenz
-Homologation
-Sturzhelm
-Straßenzulassung für Straßenrennen

Nenngeld: -Fahrer . DM 300,--
-weitere Person je DM 300,--

Information: Jürgen KOMISCHKE
Talmühle 3
D-6382 Friedrichsdorf 3
Tel: 06007 - 1274 Fax: 06007 - 2766

Bei mindestens 4 Wagen desselben Typs richten wir gerne eine
eigene Klasse ein!

Friedrichsdorf, im Dezember 1992

FIAT 500 CLUB · ITALIA

17033 GARLEND A (SV) · VIA ROMA, 6 · TEL. (0182) 580.343

TOUR EUROPA 1993

Termin: Sonntag, 25. Juli bis Freitag 30. Juli 1993
Samstag, 31. Juli und Sonntag 1. August 1993
Internationales Fiat 500 Treffen in Garlenda

Organisation: Fiat 500 Club Italien

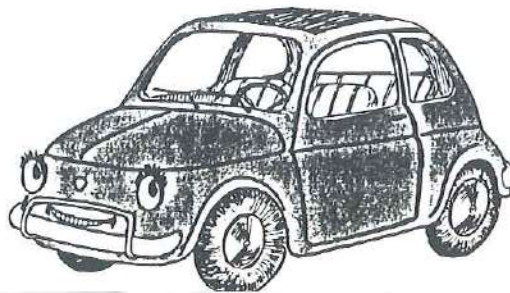
Organisator: Elio Maroadi, Delegierter des Vorstandes

Teilnahmeberechtigt: alle Modelle Fiat 500
sowie Lizenzumbauten wie z.B.
Vignale, Amigo, Steyr Puch etc.

Kostenpunkt: pro Auto 30,-- DM / Hfl. / SFr.
plus Nenngebühr für das Treffen in Garlenda
und allgemeine Reisekosten

Information: Elio Maroadi
Weidstr. 6
8808 Pfäffikon (Schweiz)
Telefon: Schweiz 55 48 62 46

- 2 -



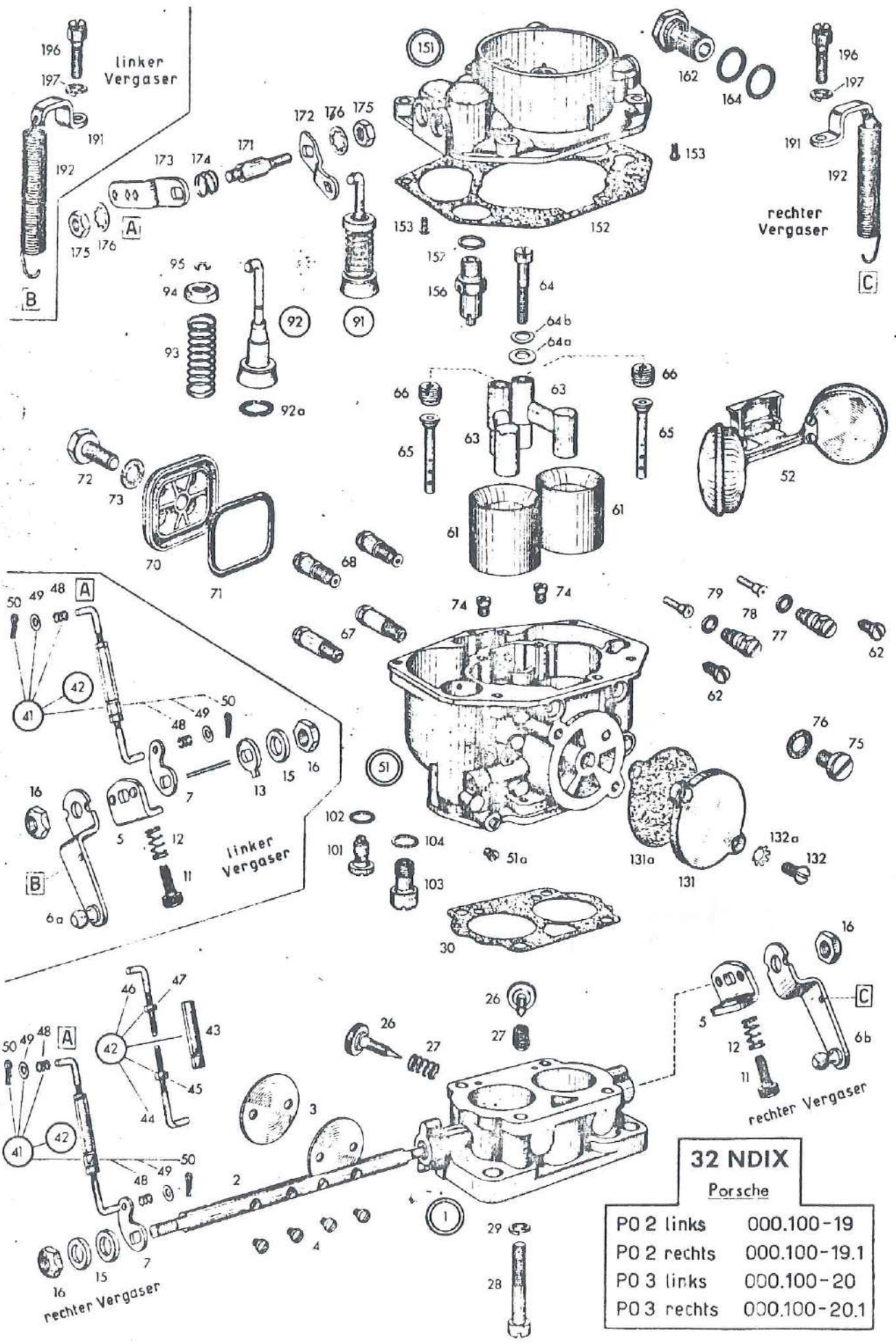
Wer Probleme mit seinem Vergaser hat dem habe ich mal die Vergasereinstelltdaten rauskopiert.
Für die Umrüster nach Anhang "K" Sportgesetz, der Pallas Zenith Vergaser in Explosionszeichnung und genauen Bezeichnungen (ach da sitzt die Leerlaufdüse) Spaß bei Seite.

Vergaser-Einstelltabelle

	500 D	500 DL	500 DL bzw. 500 D Deutschland	500 DL bzw. 500 D Deutschland	500 DL bzw. 500 D Deutschland	500 DH	500 DH	650 T	650 T	650 T Deutschland	650 T Deutschland
Vergaser	Weber 28 1BMS	Weber 32 1CS 5	Weber 32 1CS 3	Solex 32 PCI	Solex 40 PID	Solex 32 PCI	Weber 32 1CS 4	Weber 32 1CS 6	Solex 40 PID	Weber 32 1CS T1	Solex 40 PID
Pos.-Nr.	501.1.0876.0	Zwischenausführung, nicht mehr verw.	502.1.08.022.0	502.1.08.001.0	502.1.08.023.0	502.1.08.601.0	502.1.08.602.0	502.1.08.701.0	502.1.08.703.0	502.1.08.710.0	502.1.08.709.0
Durchmesser	28	32	32	32	40	32	32	32	40	32	40
Lufttrichter	22	27	25	25	25	27	27	20	23	22	27
Hauptdüse	125 (130)*	137	135	110	117,5	115	137	112	x 107,5	130	x 135
Korrekturdüse	270	250	230	240	100	220	270	270	100	270	50
Leerlaufdüse	45 (40)*	60	55	g 45	g 60	g 45	52	55	g 50	50	55
Leerlaufdüse	225 (150)*	1,75	1,75	1,1	1,6	1,1	1,75	1,75	1,6	1,75	1,6
Centratore (Nebenlufttrichter- Kanal)	3,0	3,0	3,0	Mischrohr- träger 5,5	2,5 ø	Mischrohr- träger 5,5	4,5	3,0	2,5 ø	4,0	2,5 ø
Gemischaustritt					4,1 ø				4,1 ø		1,8 ø
Mischrohr	F 7	F 17	F 17	Nr. 39	K 18296	39	F 18	F 18	K 18296	F 18	K 18296
Einspritzpumpe				Nr. 74*	mit Ventil ohne Anreicherung	Nr. 74*			mit Ventil ohne Anreicherung		mit Ventil ohne Anreicherung
Einspritzmenge			0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,2+0,1 cm ³ /Hub	0,4-0,6 cm ³ /Hub	0,2+0,1 cm ³ /Hub	0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,4-0,6 cm ³ /Hub	0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,4-0,6 cm ³ /Hub
Belüftungshutzen					060				060		060
Beschleunigerdüse		60	50				60	50		60 ohne Nase	
Pumpenkolben/Hub		10 mm	10 mm				10 mm	10 mm		10mm	
Rücklaufdüse		90	90	75 statt Saug- ventil		75 statt Saug- ventil	90	100		70	
Pumpeneinspritzrohr				0,9 cal	kurz 0,5 cal	0,9 cal			kurz 0,5 cal		kurz 0,5 cal
Schwimmernadelventil	1,25 mit Kugel	1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel		1,50 mit Kugel Dichtg. 1,0 mm	1,50	1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel Dichtg. 1,0 mm	1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel Dichtg. 1,0 mm
Schwimmengewicht	9 gr	25 gr	25 gr	5,7 gr	7,3 gr	5,7 gr	25 gr	25 gr	7,3 gr	25 gr	7,3 gr
Schwimmereinstellung	7-mm-Abstd. vom Deckel* mit Dichtung	2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtung.	2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtung.				2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtung.	2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtung.		2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtung.	
Niveau				15,5 mm* ohne Dichtung.	14-16 mm* ohne Dichtung.	15,5 mm* ohne Dichtung.			14-16 mm* ohne Dichtung.		14-16 mm* ohne Dichtung.
Startdüse	F 5/110										
Ventilfeder für Starterventil		160 gr bei 7 mm	160 gr bei 7 mm				160 gr bei 7 mm	160 gr bei 7 mm		160 gr bei 7 mm	
Belüftung für Schwimmergehäuse		2 x 8 mm	2 x 8 mm				2 x 8 mm	2 x 8 mm		2 x 8 mm	
Belüftung für Korrekturdüse		4,3	4,3				4,3	4,3		4,3	
Bypass (Übergang)		2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	3 Bohrungen 2 ø 1,7 ø 1,7 ø	2 Bohrungen 1,5 ø 1,2 ø	2 Bohrungen 1,2 ø 1,6 ø 1 Schl. 0,65/1,5	2 Bohrungen 1,5 ø 1,2 ø	2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	2 Bohrungen 1,2 ø 1,6 ø 1 Schl. 0,65	2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	2 Bohrungen 1,2 ø 1,6 ø 1 Schl. 0,65/1,5

Steyr Puch 650 7R

700 C	700 C	700 E	700 PH Höhl-Sport	700 AP	700 AP	700 AP	ST 600 Stabilmotor	500 Sport	650 TR I	650 TR II	
Weber 32 ICS 1	Solex 40 PID	Weber 32 ICS 7	Solex 40 PID	Weber 32 ICS*	Weber 32 ICS-HS**	Pallas Zenith 32 NDIX	Weber 28 IBMS	Pallas Zenith 32 NDIX	Pallas Zenith 32 NDIX	Pallas Zenith 32 NDIX	* Tropenausf. gl. Einst. ** Ausf. m. Ansaugschn.
504.1.08.020.0	504.1.08.040.0	504.1.08.301.0	504.1.08.860.0	700.1.08.100.0	700.1.08.250.0	700.1.08.015.0	630.1.08.011.0	503.1.08.060.0*	503.1.08.034.0	503.1.08.210.0*	* Grundeinst. (sep. Abst. notw.)
32	40	32	40	32	32	2 x 32	28	2 x 32	2 x 32	2 x 32	
27	27	20	30	27	27	2 x 22	22	2 x 25	2 x 22	2 x 27	
125	x 125	105	x 160	135**	130	2 x 110	137	2 x 125	2 x 110	2 x 135	* bis Oktober 1964 ** bei Höhen über 1500 m HD 125
230	50	215	100	240	220	2 x 240	270	2 x 280	2 x 260	2 x 250	
55	g 50	50	g 57,5	50	50	2 x 45	45 (40)*	2 x 45	2 x 45	2 x 45	* bei Leerlauf. 40 Leerlaufhid. 1
1,75	1,6	1,75	1,6	1,75	1,75	2 x 80	225 (150)*	2 x 80	2 x 80	2 x 80	* bei Leerlaufhid. 150 Leerlaufhid
4,5	2,5 ø	3,0	2,5 ø	4,5	4,5		3,0				
	4,1 ø		4,1 ø								
F 18	K 18296	F 18	K 18296	F 18	F 18	2 x 6 S	F 7	2 x 65	2 x 65	2 x 65	
	mit Ventil ohne Anrei- cherung		neutral			**		*	***	*	* Abschkpt. 29° o. 3 mm Droskl ** Abschkpt. 17° o. 1,5 mm Droskl *** Abschkpt. 25° o. 2,6 mm Droskl
0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,4-0,6 cm ³ /Hub	0,2-0,3 cm ³ /Hub	1,3-1,5 cm ³ /Hub	0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,2-0,3 cm ³ /Hub	0,4+0,1 cm ³ /Hub		0,1-0,15 cm ³ /Hub	0,1-0,15 cm ³ /Hub	0,1-0,15 cm ³ /Hub	
	060		040								
60		50		60	60	2 x 40		2 x 70	2 x 40	2 x 70	
10 mm		10 mm		10 mm	10 mm	ohne Bypass		mit Bypass 0,8 ø*	mit Bypass 0,8 ø	mit Bypass 1,2 ø*	* bei Burgessanal. o. Bypass
70		100		70	70						
	kurz 0,5 cal		kurz, offen			2 ø / Aus- tritt 0,6 cal		Austritts- öffnung 2 mm ø	Austritts- öffnung 0,6 cal	Austritts- öffnung 2 mm ø	
1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel Dichtg. 1,0 mm	1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel Dichtg. 1,0 mm	1,50 mit Kugel	1,50 mit Kugel	1,75	1,25 mit Kugel	1,75	1,75	1,75	
25 gr	7,3 gr	25 gr	7,3 gr	25 gr	25 gr	28,7 gr	9 gr	28,7 gr	28,7 gr	28,7 gr	
2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtg.		2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtg.		2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtg.	2-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtg.		7-mm-Abstd. vom Deckel* ohne Dichtg.				* bei geschlossenem Ventil
	14-16 mm* ohne Dichtg.		14-16 mm* ohne Dichtg.			17,3 mm* ohne Dichtg.		17,3 mm* ohne Dichtg.	17,3 mm* ohne Dichtg.	17,3 mm* ohne Dichtg.	* bei eingel. Schwimmer, gem. v. d. Dichtfl. d. Schwimgh.
						190	F 5/110	190	190	190	
160 gr bei 7 mm		160 gr bei 7 mm		160 gr bei 7 mm	160 gr bei 7 mm						
2 x 8 mm		2 x 8 mm		2 x 8 mm	2 x 8 mm	Belüftungs- steg		Belüftungs- steg	Belüftungs- steg	Belüftungs- steg	
4,3		4,3		4,3	4,3						
2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	2 Bohrungen 1,2 ø 1,6 ø 1 Schl. 0,65	2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	2 Bohrungen 1,2 ø 1,6 ø 1 Schl. 0,65/1,5	2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	2 Bohrungen 2 ø 1,65 ø	Bohrsys. 32 ob. Bhrg. 1,0 ø unt. Bhrg. 0,9 ø		Bohrsys. 32 ob. Bhrg. 1,0 ø unt. Bhrg. 0,9 ø	Bohrsys. 32 ob. Bhrg. 1,0 ø unt. Bhrg. 0,9 ø	Bohrsys. 32 ob. Bhrg. 1,0 ø unt. Bhrg. 0,9 ø	bei Verg. Weber IBMS u. ICS Drs bei Verg. Solex PID u. PCI Drs!



32 NDIX

Porsche

PO 2 links	000.100-19
PO 2 rechts	000.100-19.1
PO 3 links	000.100-20
PO 3 rechts	000.100-20.1

Bild-Nr.	G e g e n s t a n d	Stück	Bestell-Nr.	
			PO 2	PO 3
—	Vergaser kpl. links	1	000.100-19	000.100-20
	. . . . . rechts	1	000.100-19.1	000.100-20.1
—	Drosselklappenteil kpl. montiert mit Drosselklappenwelle, Drosselklappen und Linsenschrauben links	1	00. 3. 642	
	. . . . . rechts	1	00. 3. 835	
1	Drosselklappenteil links	1	00. 3. 512-4	
	. . . . . rechts	1	00. 3. 836	
2	Drosselklappenwelle	1	0. 5. 10051-1	
3	Drosselklappe	2	0. 4. 10052	
4	Linsenschraube (für Drosselklappe)	4	0. 13. 10053	
5	Widerlager	1	0. 12. 10056	
6a	Drosselklappenhebel links	1	00. 12. 562	
6b	. . . . . rechts	1	00. 12. 561	
7	Pumpenhebel (auf Drosselklappenwelle)	1	0. 12. 10261	
11	LeerlaufEinstellschraube (am Widerlager) links	1	0. 13. 10057	
	. . . . . rechts	1	0. 13. 10100	
12	Druckfeder (für LeerlaufEinstellschraube)	1	0. 11. 10058	
13	Unterlegscheibe mit Nase (für Drosselklappenwelle) links	1	0. 14. 10213	
15	Unterlegtring (für Drosselklappenwelle) links	1	0. 14. 10114	
	. . . . . rechts	2	0. 14. 10114	
16	Sechskantmutter (für Drosselklappenwelle)	2	0. 13. 10060	
26	Leerlaufgemisch-Regulierschraube	2	0. 13. 10257	
27	Druckfeder (für Leerlaufgemisch-Regulierschraube)	2	0. 11. 10058	
28	Zylinderschraube (für Befestigung des Schwimmergehäuses auf Drosselklappenteil)	4	0. 13. 10065	
29	Federring (für Zylinderschraube)	4	0. 14. 10066	
30	Dichtung (zwischen Drosselklappenteil und Schwimmergehäuse) .	1	0. 19. 10064	
41	Pumpenstange kpl (zwischen Pumpenhebeln auf Drosselklappenwelle und auf Pumpenwelle)	1	00. 12. 643	
42	Pumpenstange kpl.	1	00. 12. 563	
43	Spannschloß	1	0. 20. 10277	
44	Stangenteil, unten (Linksgewinde)	1	0. 12. 10259	
45	Sechskantmutter, unten (Linksgewinde)	1	0. 13. 10262	
46	Stangenteil, oben (Rechtsgewinde)	1	0. 12. 10260	
47	Sechskantmutter, oben (Rechtsgewinde)	1	0. 13. 10267	
48	Feder	2	0. 11. 10248	
49	Unterlegscheibe	2	0. 14. 10247	
50	Sicherungsfeder	2	0. 11. 10240	
51	Schwimmergehäuse kpl. mit Madenschraube (für Pumpenkanal)	1	00. 2. 502	
51a	Madenschraube (für Pumpenkanal)	1	0. 13. 10175	
52	Doppelschwimmer mit Gelenklager	1	00. 6. 520	
61	Lufttrichter	2	0. 20. 10111	
62	Halteschraube (für Lufttrichter)	2	0. 13. 10143	
63	Mischrohrträger mit Vorzerstäuber	2	00. 20. 506	
64	Halteschraube (für Mischrohrträger)	1	0. 13. 10032	
64a	Unterlegscheibe (für Halteschraube)	1	0. 14. 10196	
64b	Federscheibe (für Halteschraube)	1	0. 14. 10218	
65	Mischrohr 1 S	2	0. 20. 10122	

Bild-Nr.	G e g e n s t a n d	Stück	Bestell-Nr.	
			PO 2	PO 3
66	Luftkorrekturdüse	2	0. 7. 10031	
67	Hauptdüse	2	0. 7. 10009-1	
68	Leerlaufdüse	2	0. 7. 10010	
70	Verschlußdeckel (für Haupt- und Leerlaufdüsen)	1	0. 20. 10033	
71	Gummidichtung (für Verschlußdeckel)	1	0. 19. 10034	
72	Sechskantschraube (für Verschlußdeckel)	1	0. 13. 10035	
73	Dichtring (für Sechskantschraube)	1	0. 19. 10036	
74	Leerlaufdüse	2	0. 7. 10012	
75	Verschlußschraube (anstelle Starterkraftstoffdüse)	1	0. 13. 10266	
76	Dichtring (für Verschlußschraube)	1	0. 19. 10025-1	
77	Pumpendüse	2	0. 7. 10014	
78	Gummidichtring (für Pumpendüse)	2	0. 19. 10011	
79	Einspritzrohr, kurz Nr. 8	2	0. 20. 10013-4	
91	Pumpenkolben kpl.	1	00. 20. 576	
92	Pumpenkolben mit Ringfeder	1	00. 20. 574	
92 a	Ringfeder (für Kolbenmanschette)	1	0. 11. 10075	
93	Kolbenfeder	1	0. 11. 10242	
94	Federteller (für Kolbenfeder)	1	0. 20. 10171	
95	Sicherungsscheibe (für Federteller)	1	0. 14. 10079	
101	Pumpensaugventil	1	00. 20. 503	
102	Dichtring (für Pumpensaugventil)	1	0. 19. 10219	
103	Pumpendruckventil kpl.	1	00. 20. 541-1	
104	Dichtring (für Pumpendruckventil)	1	0. 19. 10220	
131	Starterdeckel	1	0. 10. 10222	
131 a	Dichtung (für Starterdeckel)	1	0. 19. 10223	
132	Linsensenkschraube (für Starterdeckel)	2	0. 13. 10048	
132 a	Zahnscheibe (für Linsensenkschraube)	2	0. 14. 10310	
151	Vergaserdeckel	1	00. 1. 515	
152	Dichtung (für Vergaserdeckel)	1	0. 19. 10098	
153	Halbrundkerbnagel (für Deckeldichtung)	2	0. 20. 10099	
156	Schwimmernadelventil	1	00. 6. 626	
157	Dichtring (für Schwimmernadelventil)	1	0. 19. 10090-1	
162	Hohlschraube (für Kraftstoffanschluß)	1	0. 13. 10148	
164	Dichtring (für Hohlschraube)	2	0. 19. 10150	
171	Pumpenwelle	1	0. 20. 10083	
172	Pumpenhebel, innen (auf Pumpenwelle)	1	0. 12. 10172	
173	Pumpenhebel, außen (auf Pumpenwelle)	1	0. 12. 10159	
174	Druckfeder (am Pumpenhebel, außen)	1	0. 11. 10217	
175	Sechskantmutter (auf Pumpenwelle)	2	0. 13. 10084	
176	Zahnscheibe (für Sechskantmutter)	2	0. 14. 10151	
191	Halterung (für Zugfeder)	1	0. 12. 10244	
192	Zugfeder (zwischen Halterung und Drosselklappenhebel)	1	0. 11. 10250	
196	Demontierschraube	5	0. 13. 10100	
197	Federring (für Demontierschraube)	5	0. 14. 10101	

Organisation :- Lawrence W: Sufryn
 Postfach, CH-4431 Bennwill, Schweiz
 Tel./Fax 0041 61 951 1668



Motorsport-Termine 1993*

European Historical Cars Championship

- 1. Mai: Donington (GB)
- 30. Mai: Monza (I)
- 27. Juni: Norbury (F)
- 1. Juli: Knutstorp (S)
- 3. August: Nürburgring (D)
- 22. August: Zolder (B)
- 5. September: Salzburg (A)

European Challenge for Historical

Fouring Cars

- 11. April: Paul Ricard (F)
- 23. Mai: Zandvoort (NL)
- 1. August: Silverstone (GB)
- 8. August: Nürburgring (D)
- 22. August: Zolder (B)
- 5. September: Salzburg (A)

European Historic Rally Trophy

- 13./13. März: San Remo (I)
- 13. April: Tulpenrallye (F)
- 3./5. Mai: Hist. Rallye Sachsen (D)
- 20./23. Mai: Bayer. Historik (D)
- 12./14. August: Rallye Sadelnswang (D)
- September: Historische Vittava Rallye (CS)
- 2./3. Oktober: Targa Florio (I)
- 23./24. Oktober: 500 Kilomet (I)

Wolfgang-Gep

- 11./13. Juni: Nürburgring
- 25./27. Juni: Nürburgring
- 2./4. Juli: Nürburgring

31. Juli/1. August: Slalom Neuf

28./29. August: Slalom Dören

16./17. Oktober: Nürburgring

Internationale Österreichische
 Meisterschaft für historische Au-
 tomobile

- 25. April: Reebberg (A)
- 1. Mai: Brünn (CS)
- 9. Mai: Österreich (A)
- 12. Juni: Brünn (CS)
- 18. Juli: Salzburg (A)
- 5. September: Salzburg (A)
- 26. September: Bergreihen St. Agatha (A)
- 31. Oktober: Lubiana (SLO)

Käfer-Cup

- 3. April: Hockenheim
- 25. April: Slalom Nürnberg
- 16. Mai: Wunstorf
- 23. Mai: Slalom Hildingen
- 6. Juni: Nürburgring
- 20. Juni: Trierer Bergreihen
- 18. Juli: Salzburg
- 12. September: Avus Berlin
- 26. September: Euerhill Bergreihen

Weitere Termine

- 1./2. Mai: Prix Maritim
- 13./15. Mai: Rallye Asolo
- 25./27. Juni: Jan-Wellem-Pokal
- 7./8. August: Oldtimer-GP
- 2./3. Oktober: Eifel-Klassik

* ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten

GLEICHMÄSSIGKEITSLÄUFE

MOTORRÄDER

- 2. - 4. 7. 93 MOST
- 10. - 11. 7. 93 HORICE
- 14. - 15. 8. 93 BENDEL
- 11. 9. 93 HÖCKENHEIM
- 26. 9. 93 NÜRBURGRING (1. Lauf '94)

AUTOMOBILE

- evtl. 22. - 23. 5. 93 SCHLEIZ
- 2. - 4. 7. 93 MOST
- 10. - 11. 7. 93 HORICE

VORSCHAU 1994 VFV-TERMINE

Letztes Wochen-
 ende im März 94
 9. - 10. 4. 94 VETERAMA Ludwigshafen für Automobile
 16. - 17. 4. 94 VETERAMA Ludwigshafen für Motorräder
 Letztes Wochen-
 ende im April 94
 um den 8. 5. 94 9. Veteranenfahrt Bad Bergzabern für M
 zu Ehren von Richard Küchen
 14. 5. 94 11. Int. Wein-Rallye für Veteranenfahrzeuge A + M
 15. 5. 94 4. ADAC-Veteranenausfahrt Heilbronn für A + M
 21. 5. - 5. 6. 94 4. Hochrad-Fernfahrt Deutschland-England
 28. - 29. 5. 94 T.W.N. Jahrestreffen Regiogruppe-Süd
 Mai 94 5. Int. Veteranentreff Husum für A + M
 1. Samstag 1. Juni 94 16. Motorrad-Veteranen-Ausfahrt für M

5. o. 19. 6. 94 Veteranenrallye für A + M
 24. - 26. 6. 94 4. Ostalb-Veteranen-Fahrzeugtreffen für A + M
 25. - 26. 6. 94 "Durch das Herzogtum Coburg" für A + M + F
 1. Ferienwochen-
 ende 1994 in B. Nützfahrzeuge
 Württemberg
 16. 7. 94 4. MSC Veteranen-Fahrt "Rund um die
 Scherenburg" für A + M + Sonder-Kfz.
 7. 8. 94 Int. Christophorus Oldtimer-Rallye für A + M + F
 13. 8. 94 Veteranenausfahrt für A + M
 3. 9. 94 Veteranen-Fahrzeug-Fahrt des AMC Alzenau
 10. - 11. 9. 94 8. Bulldog + Schleppertreffen Württemberg
 Letztes Wochen-
 ende im Sept. 94
 "Rund um den Rochlitzer Berg" für A + M
 8. - 9. 10. 94 VETERAMA Mannheim A + M
 November 1994 AUTO 1 : X, Münchner Börse für Modellautos
 aller Maßstäbe

Müller & Hocheneder
 Veranstaltungs GmbH, München
 Metz & Seidel
 Metz & Seidel
 Harbortner Werbering & VFV
 ADAC OC Bad Bergzabern

AC Matkammer
 MSC Heilbronn
 Sportfahrclub Württemberg
 T.W.N. Zweirad-IG, Regiogruppe Süd
 AMC Nordfriesland
 MSC Reichenbach

MSC Karlsruhe-Knielingen
 Veteranenfahrzeuge-Freunde
 Ostalb, Heubach
 MSC Coburg
 MSC Aidingen

MSC Gemünden/Main
 AMC Hanerau-Hademarschen
 MSC Peterzell

AMC Alzenau
 Bulldog u. Schlepperfreunde Württ
 Old-Timer-Club Rochlitz

Metz & Seidel
 Müller & Hocheneder
 Veranstaltungs GmbH, München

SONSTIGE VERANSTALTUNGSTERMINE 1993

- 18. - 21. 2. 93 TECHNO CLASSICA ESSEN
- 20. - 23. 5. 93 I.V.C.A. 13th International Veteran Cycle Rallye Prag
- 26. 6. 93 2. Int. Motorrad-Oldtimertreffen in Münchenbernsdorf
 im Thüringer Wald
- SHA GmbH, Banker Str. 13. 5120 Herzogenrath
- Jan Králík, Puskalák 33, CSFR-128 00 Praha 2
- Klaus Zanker, Wiesenstr. 17, O-6515 Mibchenbernsdorf



Österreich Tour mit Wilfried Vetter, 7530 Pforzheim

Lammer Monte und Zinser Ersatzteile

... nachdem Sie mir die Telefonnummer von dem Johann Lammer gegeben hatten, habe ich ihn zwecks "Monte" mal angerufen. Er hatte sich bereit erklärt mir eine zu bauen und somit war ich an dem Wochenende vom 5.- 6.12.92 mal wieder wegen *Puch* unterwegs.

Wir sind Freitag abends hier losgefahren, haben bei der Schwägerin in München übernachtet und sind dann am Samstag zu viert Richtung Graz aufgebrochen. Es hat den ganzen Tag in Strömen geregnet. Nach einiger Sucherei haben wir dann auch den Herrn Lammer gefunden, er wohnt in der *Siebenbrünngasse 7*,

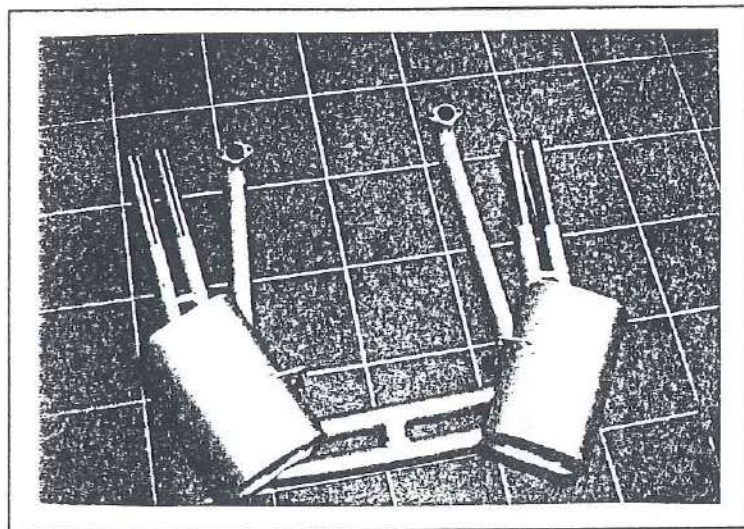
8605 Kapfenberg. Er hatte tatsächlich eine Monte zusammengebastelt. Kosten für mich: 3.500,- Öschis. Er hat sich einverstanden erklärt, daß er als Monte-Produzent im Thondorf veröffentlicht wird. Er war richtig heiß auf das Heft, also habe ich es ihm geschenkt. Falls Sie noch eines für mich übrig hätten? Jetzt kommt das Interessante!!! Bei einer Mindestabnahme von 5 Exemplaren ermäßigt sich der Preis auf 3.000,- Öschis. So zumindest eine Aussage mir gegenüber. Ob er sie aufrecht

erhält, wer weiß. Aber 3.500,- Öschis ist auch noch ein angenehmer Preis.

Ich hoffe nur, daß die Anlage auch paßt. Er hat mir zwar einen Motor gezeigt, an dem er sie befestigt hatte, eigentlich müßte alles ok sein. Ein Original-Saugrohr habe ich auch noch bekommen. Mit dem kann ich jetzt wegen der Vergaseranlage experimentieren.

Sollte mal jemand den Herrn Lammer aufsuchen wollen. Man muß fast durch ganz Kapfenberg durchfahren,

dann stößt man auf das Fabrikgelände der Firma Böhler und dort heißt es dann rechts der Straße nach der Siebenbrünngasse zu



suchen. Von dort ging es weiter nach Feldkirchen bei Graz. Ich nehme an, daß die Adresse von dem Alois Zinser in Puchkreisen bekannt ist. Falls nicht, *Korngasse 8 in 8073 Feldkirchen bei Graz. Telefon Vorwahl von Österreich, dann (0 31 35) 5 24 30.*

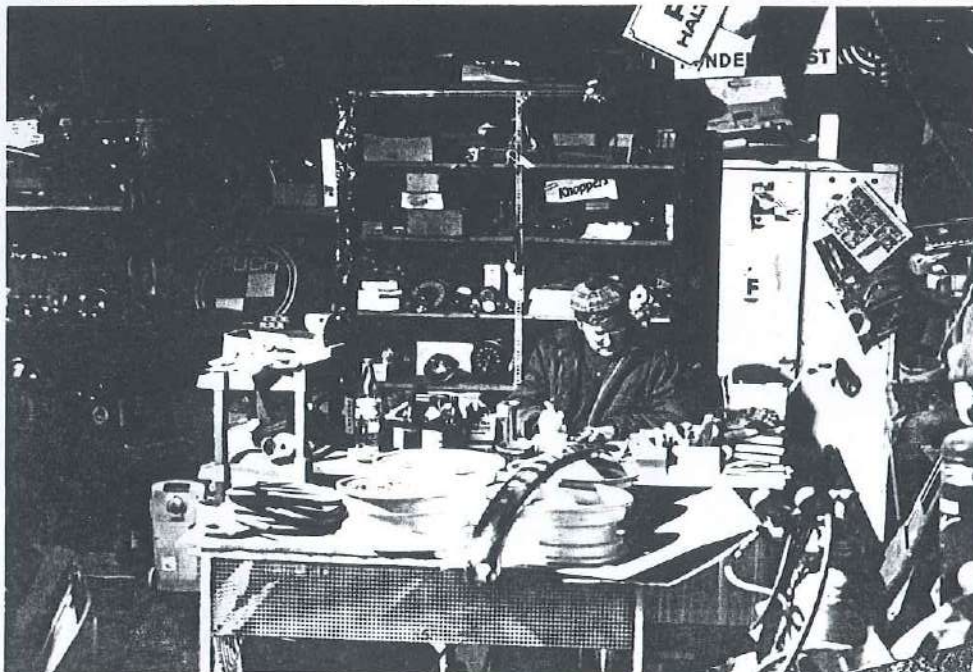
Ich lege zwei Fotos bei. Der Mann hatte einen guten Riecher. Handelt eigentlich mit Schrott, hat aber in so'ner Scheune alle Puch-Teile die man sich denken kann, auch





Reparatur-Bleche usw.; zusätzlich noch ca. 25-30 Fahrzeuge in einer weiteren Scheune, bzw. in Garagen. Ein Eldorado für den Ersatzteilsuchenden.

waren, den Rückzug angetreten. Als wir den 10 km-Tunnel hinter uns hatten, fuhren wir bei Schneegestöber und geschlossener Schneedecke mit



Und natürlich teuer. Aber ich habe seine letzten vier 4-Zoll-Felgen gekrallt und Türdichtungsgummi, deshalb hat es sich schon gelohnt. Wir haben dann noch im strömenden Regen einen Vorweihnachtsbummel durch die Grazer Altstadt gemacht und als wir fast ganz durchnäßt



einem Stundendurchschnitt von ca. 40km/h Richtung München. Von 19.20 - 2 Uhr morgens. Zum Glück paßte der ganze Kram in den Kofferraum und wir konnten problemlos über die Grenze. Nochmals zurückzukommen auf den Vergaser.

Bezeichnung:
 Weber 36 DCNFA 81 250,- DM
 Flanschdichtung 12,50 DM
 Beschaffungskosten 8,00 DM + MWSt
 erhältlich bei:

Hartmann Motorsport
 Am Bergwald 39 B
 7000 Stuttgart 61
 Telefon: (07 11) 42 15 80 oder 42 00 18
 Telefax: (07 11) 42 20 77

Passend dazu gibt es einen Chrom-Luftfilter für Vergaser Weber 32/36 für 38,80 DM. Ein Freund von mir bemüht sich noch um einen Luftfilter der Firma K + N, der angeblich kleine, nach innen gehende Lufttrichter hat.

Das war es mal wieder für heute. Nochmals vielen Dank für Ihre Tips. Bis demnächst, Herzliche Grüße W. Vetter

P.S. Der *grüne* Puch ist meiner. Wissen Sie jemand der normale, serienmäßige Kolben und Zylinder sowie eine Nockenwelle (alles gebraucht) verkauft? Wie sind eigentlich die Preise für TR-Zylinder, Kolben, Nockenwelle?

Donnerstag, 22. Oktober 1964

Monza: Günther Schorn auf einem Prinoth-Puch-Baby erfolgreich

Eigenbericht

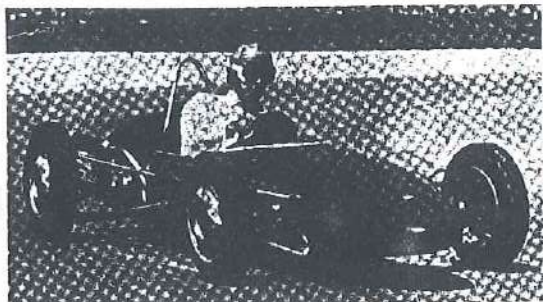
In Monza wurde am Sonntag ein Internationales Rennen nach der kleinsten Rennformel, der Formel Baby Junior (Motore mit 500 ccm Hubraum, Mindestgewicht des Wagens mit leerem Tank: 270 Kilo) ausgetragen. Die Erwartungen, die man für diese Rennformel in den Puch-500-Motor gesetzt hat, sind voll und ganz erfüllt worden. Die kleinen Rennwagen mit Puch-Motoren erweisen sich den Wagen mit anderen Motoren als turmhoch überlegen. Das Rennen in Monza — es führte auf der sogenannten „Pista Junior“ über 20 Runden, das sind 47,5 Kilometer — um die „I. Coppa Citta di Bergamo“ gewann der Tiroler Erwin Gabler auf Prinoth-Puch. Zweiter wurde der bekannte Grazer Wertungsfahrer und Staatsmeister 1964, Günther Schorn, dem der Leibnitzer Autohändler Heribert Kaspar ein Prinoth-Puch (mit Werksmotor) zur Verfügung gestellt hatte. Dritter wurde der Italiener „Val Gardena“, ebenfalls auf Prinoth-Puch, Vierter Antoni Ascari (Prinoth-Puch), der Sohn des großen italienischen Rennfahrers Alberto Ascari. Günther Schorn, der Favorit des Rennens, erzählte der „Südost-Tagespost“, daß der Kasparsche Wagen mit der für Monza verwendeten Übersetzung im vierten Gang bei 7600 Touren eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreicht.

Prinoth - PUCH - Baby sind Sportwagen, die nach der Formel Junior-Baby in einer Spezialwerkstätte gebaut werden und einen PUCH - Motor Typ 500 TR und ein PUCH - Getriebe besitzen.



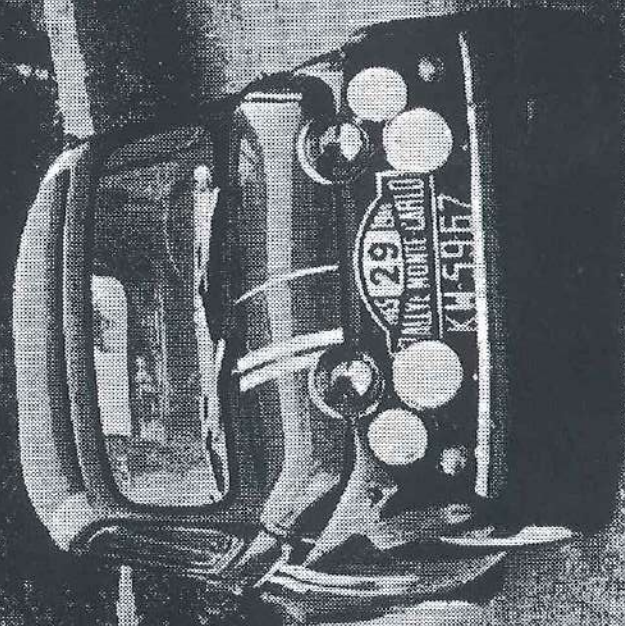
In eigener Sache noch etwas. Ich möchte über den Prinoth-Puch-Baby in der nächsten Thondorf einen Bericht schreiben, da mich dieser Monoposto sehr fasziniert. Sollte jemand noch Unterlagen, Fotos Zeichnungen, technische Daten oder gar ein rennfertiges Fahrzeug besitzen, bitte bei mir melden. Ich bin für den kleinsten Tip dankbar.

Johannes Grohs



Die Formel Baby war Rennsport für jedermann. In engen Kurven mußte man die Ellenbogen einziehen

1965
RALLYE MONTE-CARLO



vom polnischen Meister Sobieslaw Zasada gefahren

Was noch zu sagen wäre.

So, mein Erstlingswerk habe ich jetzt abgeliefert. Der Kommentar meiner Frau zur Thondorf: "schön, etwas verspielt aber mit liebe gemacht. Damit kann ich leben.

In diesem Jahr gibt es ein kleines Jubiläum. Vor 10 Jahren, im Mai 1983 fand das 1. Steyr-Puch Treffen statt. Nicht nur unsere Puchs, nein auch die Fahrer werden langsam Oldies.

Nicht war Karl-Heinz Splanemann? Der Kalle feiert im Mai seine Silberhochzeit und wird im Sommer Opa.

Heinz Liedl bewies im letzten Jahr sein ausgezeichnetes Augenmaß und wurde in Graßläng der Schützenkönig.

Wie es mit dem Freundeskreis weitergehen soll? Einige haben Angst, es könnte alles im Sand verlaufen. Keine großen Aktivitäten mehr. Ich glaube das nicht und wenn es nur noch den Peter Brysch und mich gibt. Wir beide sind auf jeden Fall gegen einen eingetragenen Verein oder Club mit Statuten und Beiträgen.

(Ist ja fast wie in der Schule beim Milchgeld, nicht Peter? Alle wollen etwas trinken, keiner will's Geld einsammeln. Dann muß eben der Lehrer herhalten.)

Die Bedenken oder sogar Minderwertigkeitsgefühle, die einige Puchfreunde haben mögen, weil sie nicht der "große Rennfahrer" sind oder sich überhaupt nicht für den Motorsport interessieren, muß ich hier zerstreuen. Man sollte es so sehen, unser Freundeskreis ist groß genug, daß er sich ein paar Rennfahrer leisten kann. Sicherlich standen diese in letzter Zeit mehr im Vordergrund, aber das läßt sich ändern.

Michael Kuhn sucht schon seit Jahren einige Gleichgesinnte, die mit ihm 3 Tage mit dem Puch in die Dolomiten fahren. Gut essen gehen und sich an der traumhaften Landschaft erfreuen. Na, kein Interesse? Oder eine Ausfahrt an den Niederrhein, vielleicht zur Spargelzeit? Da sind doch überhaupt keine Grenzen gesetzt.

Sicherlich sind sich nicht alle Puchfahrer untereinander ganz "grün". Man muß halt mit diesen Menschen leben und fertig werden die da sind, es gibt keine anderen.

Ich werde über alles berichten und schreiben, nur die Informationen müssen mich auch erreichen. Ich denke da an die schweigsamen Saarländer. Der eine, Harald Peter, fährt mit seinem Puch sogar die Tourenwagen-Europameisterschaft mit. Der andere, Andreas Fuhrmann sammelt Puchs wie mancher Briefmarken. Beide wären eine Storie wert, bloß wie gesagt, kein Lebenszeichen!

Der geneigte Leser wird hoffentlich bis an diese Stelle vorgezogen sein. Wer die Thondorf Nr. 1 besitzt kann es nachlesen. Alle, die mit mir den 10. Jahrestag des 1. Puchtreffens in Oer-Erkenschwick und des Steyr-Puch-Freundeskreis' feiern möchten (auf den Tag genau 28./29. Mai 1983 - 29. Mai 1993), sollten an diesem Pfingstsonntag den Gasthof "Mutter-Wehner" in Oer-Erkenschwick Haardstraße 195 aufsuchen. Die Tel.-Nr. ist 02368/1884. Versprochen werden kann ein gemütlicher Tag und Abend unter Gleichgesinnten. Wer noch nicht dort war, der Gasthof liegt mitten im Wald.

Mein Dank gehört allen, die am Entstehen dieser Thondorf beigetragen haben!

Bitte achtet auf die abgedruckte Werbung.

Die Redaktion

Steyr Puch
GARAGE

Johannes Grohs
Stimbergstraße 278a
4353 Oer-Erkenschwick
Telefon (0 23 68) 52 66 0

AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsgesellschaft m.b.H.

A-1090 Wien, Fuchshallergasse 6

Telefon 0222-310 78 65

Telefax 0222-310 73 78



Öffnungszeiten:

Montag–Mittwoch 13–18 Uhr

Donnerstag 12–20 Uhr

Freitag 13–18 Uhr