

Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis

Ausgabe Nr. 8/1993

Steyr-Puch Club Salzburg Clubnachrichten
6/93



Bergpreis Freiburg-Schauinsland 1964





Günther Volle beim Int. ADAC-Schauinsland Bergpreis 1969

Hallo, liebe Steyr-Puch-Freunde,

die Ausgabe Thondorf Nr. 8 liegt vor Euch. Ihr werdet Euch sicherlich über den guten Druck und das Outfit des Heftes wundern. In Henning Volle haben wir einen »Redakteur« gefunden, der uns dies alles ermöglicht hat Ihm nochmals recht herzlichen Dank.

Peter Brysch und ich haben uns geeinigt, daß ich ab 1994 alle Clubaufgaben übernehme und als Kontaktmann erhalten werde. Dem Peter möchte ich auch danken. Er hat in den letzten Jahren unseren Freundeskreis beieinandergehalten und viel Arbeit hinter den Kulissen geleistet. Man glaubt ja gar nicht, wie oft das Telefon klingelt oder Post kommt (natürlich immer ohne Rückporto), wo Leute nach Puch -Raupenschleppern, Puchrollen Modell »Sissy« oder Haflingern mit beleuchteten Seilwinden usw. fragen. Ich hoffe, ich kann unseren Peter genausogut vertreten. Er bleibt uns ja als Puchfahrer erhalten. Die Techno-Classica findet vom 25.-28.3.1994 in Essen statt. Das Datum habe ich von Herrn Franssen (dem Veranstalter) während einer CCR-Sitzung in Antwerpen erfahren. Ob wir wieder einen Clubstand haben werden, weiß ich noch nicht. Peter Kroeber hat sich noch nicht gemeldet. Wenn das vielleicht ein anderer aus unseren Reihen machen möchte, 5 Tage Urlaub und ca. DM 500,- kostet der Auftritt. Vielleicht sollten wir doch mal über einen Clubbeitrag nachdenken. Klaus Kleber, der Mann der Abarth IG, übrigens ein Organisationstalent, hat dort auch immer einen Stand. Wenn man es beruflich verknüpfen könnte, wär' es natürlich optimal. Solche Sachen wie der »Steyr-Sturzflug« in Markt 10/93 von Thomas Ebeling resultieren eben aus der Teilnahme an diesen Veranstaltungen. Zur letzten Thondorf noch etwas. Von den 117 Exemplaren, die ich verschickte, sind bis heute 20 Stück noch nicht bezahlt. Wer mich als Schreiberling aus dem Ruhrpott, mit meinen umwerfenden sprachlichen Stilelementen nicht erträgt, der sollte doch dann wenigstens die Thondorf wieder zurückschicken. Die Nachfrage war groß genug. So, das mußte mal gesagt werden. Ich beginne also die 2. Runde mit negativen Zahlen. Da ja bekanntlich aus negativen Zahlen keine Wurzel zu ziehen ist, suche ich noch die Wurzel allen Übels. Bemerkenswert ist nur, daß es Puchfahrer aus allen Ländern sind: Deutschland, Österreich, Frankreich und England. Den pünktlichen Zahlern und denen, die meine Portokasse aufge bessert haben, nochmals dankeschön. Der Preis fürs Heft bleibt gleich, wie im Vorjahr. Das Weitere lest bitte selbst. Viel Spaß dabei wünscht Euch

Johannes Grohs

Anmerkung des Redakteurs: Das vorliegende Heft ist eine österreichisch-deutsche Coproduktion. Die wenigen telefonischen Absprachen dazu zeigen, daß die gemeinsame „Puch-Welt“ in Ordnung ist. Allen Beteiligten ein Herzliches Dankeschön dafür.

Ich möchte um Nachsicht dafür bitten, das der Name Volle vermehrt in diesem Heft auftaucht. Der Grund dafür ist recht einfach: Dem Berichtersteller stand zu wenig Text- und Bildmaterial rechtzeitig zur Verfügung, um aus dem vollen schöpfen zu können. Deswegen der Appell an alle Insider, ihr Wissen über die Puch-Autos zu Papier zu bringen und beiden Zeitschriften zur Verfügung zu stellen.

Henning Volle

Teile-Markt 1993

Auch im Jahr 1994 wollen wir wieder einen Steyr-Puch Teilemarkt veranstalten. Vorgesehen ist der **30. April 94**, auf dem Werkstattgelände bei Heinz Liedl, 93080 Graßlfing bei Regensburg. Merkt Euch bitte den Termin im Kalender vor. Der Eintritt ist wie immer frei. Standgebühren werden auch nicht erhoben. Parkplätze sind genügend vorhanden. Nach dem 1. Teilemarkt in Beilngrieß 1988 und 3 weiteren bei Heinz Liedl, geht es jetzt schon in die 5. Runde.

Der letzte Teilemarkt im Mai 93 hatte wieder einige Puchfreunde zusammengerufen. Das Angebot war breit gefächert, Neuteile, Alteile und Neuanfertigungen wurden angeboten. Außerdem hatte Heinz noch viele Prospekte, Lampen und Werkstattleuchten mit Puchaufdruck, Schilder und vieles

mehr im Angebot.

Trotzdem ist mir zu Ohren gekommen, daß einige Interessenten mit dem Markt nicht zufrieden waren. Hauptgrund wäre wohl, daß viel zuviel Schrott angeboten würde, mit zu hohen Preisen. „O-Ton“, da wollen sich einige mit dem alten Zeug 'ne goldene Nase verdienen. Ich kann das nicht nachvollziehen. Aber vielleicht bin ich auch nicht objektiv genug, da ich selbst Anbieter bin. Würde mich freuen, da mal von anderen Teilnehmern ein kurzes Statement zu hören. Ich hatte auf jeden Fall immer viel Spaß dabei, sonst wäre ich auch nicht immer wiedergekommen. Wie im richtigen Leben, besteht auch unser Teilemarkt aus Angebot und Nachfrage. Da regelt sich einiges von selbst. Ich hoffe, wir sehen uns beim nächsten Mal wieder. Johannes Grohs

Henning's Puch Story

Teil 1, Schluß

Einige meiner Freunde behaupten - wohl auch zurecht - ich sei ein Perfektions-Fetischist. Zunächst störte mich an meinem Puch das Frontblech. Nach intensiven Bemühungen war auch dieses Problem gelöst, das Hupenloch und der richtige Haubenverschluß vorhanden, allerdings waren damit doch aufwendige Schweiß- und Lackierarbeiten verbunden. Länger störte mich der Außenspiegel, bekanntermaßen ein rundes »Ding« auf Spezialsockel. Auch hier waren meine Bemühungen erfolgreich, der Spiegel sitzt nun nicht nur an der richtigen Stelle (nach intensiven »Studien« anlässlich des Puchtreffens 1991 auf dem Salzburgring) sondern besteht auch aus den richtigen Einzelteilen. Sozusagen ständig unter Beobachtung hatte ich einen weiteren Störenfried, die Öltemperatur-Anzeige mit Segmentskala. Diesen Miß-

stand zu beseitigen war mit erheblichem zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Nachdem ich das Instrument hatte, mußte dieses restauriert, überprüft und dann bei VDO mit der Sensorleitung versehen werden. Ich hatte das Glück, wie übrigens auch bei der Überarbeitung des Drehzahlmessers, eine VDO-Niederlassung zu kennen, die noch die alten Zifferblätter mit den Chromringen vorrätig hatte. Eine böse Überraschung erlebten wir schließlich beim Motor. Nachdem dieser unter Anwendung aller Tricks nicht »gehen« wollte, entschlossen wir uns zur Demontage: Ein gerissener Zylinderkopf und ein gebrochener Kolbenring waren die Ursachen. Das einzige, was am/im Motor die Bezeichnung TR2 verdiente, war eine P92 Nockenwelle und die eingeschlagene Bezeichnung auf dem Motorgehäuse.

Teil 2, oder wenn das Puch-Fieber kommt

Die Malaria ist eine Krankheit, die einmal bekommen, immer wieder in unregelmäßigen Abständen ausbricht. Irgendwas ähnliches muß auch mich befallen haben, denn angeregt durch Berichte über Puch Renn- und Rallyeeinsätze, begann das große Nachdenken:

Man könnte ...man sollte doch ...

Schnell war die Entscheidung gefallen, ein Wettbewerbsauto mußte her. Es durfte höchstens Baujahr 65 sein, vor allem die Puch-spezifischen Blechteile wie Hinterachsenaufhängung, Dach und Armaturenbrett sollten in Ordnung sein. Zwar machte die Beschaffung der 500D Teile (hinten

angeschlagene Türen) erhebliche Probleme, doch auch diese konnten befriedigend gelöst werden. Erst nachdem alle Blechteile vorhanden waren, wurde der zwischenzeitlich gekaufte 650T Baujahr 1963 zerlegt. Die dann verbliebene Restkarosserie verstärkten wir durch eingeschweißte Streben, wichtige Punkte für den Zusammenbau wurden durch ebenfalls eingeschweißte Rohre und Flacheisen fixiert. Nach dem Sandstrahlen des Rest-Puches begann der Wiederaufbau der Karosserie. Hier machten sich die Erfahrungen voriger Puch - und FIAT Restaurierungen bemerkbar, zwar nicht problemlos aber doch recht zügig entstand ein (fast)

Impressum

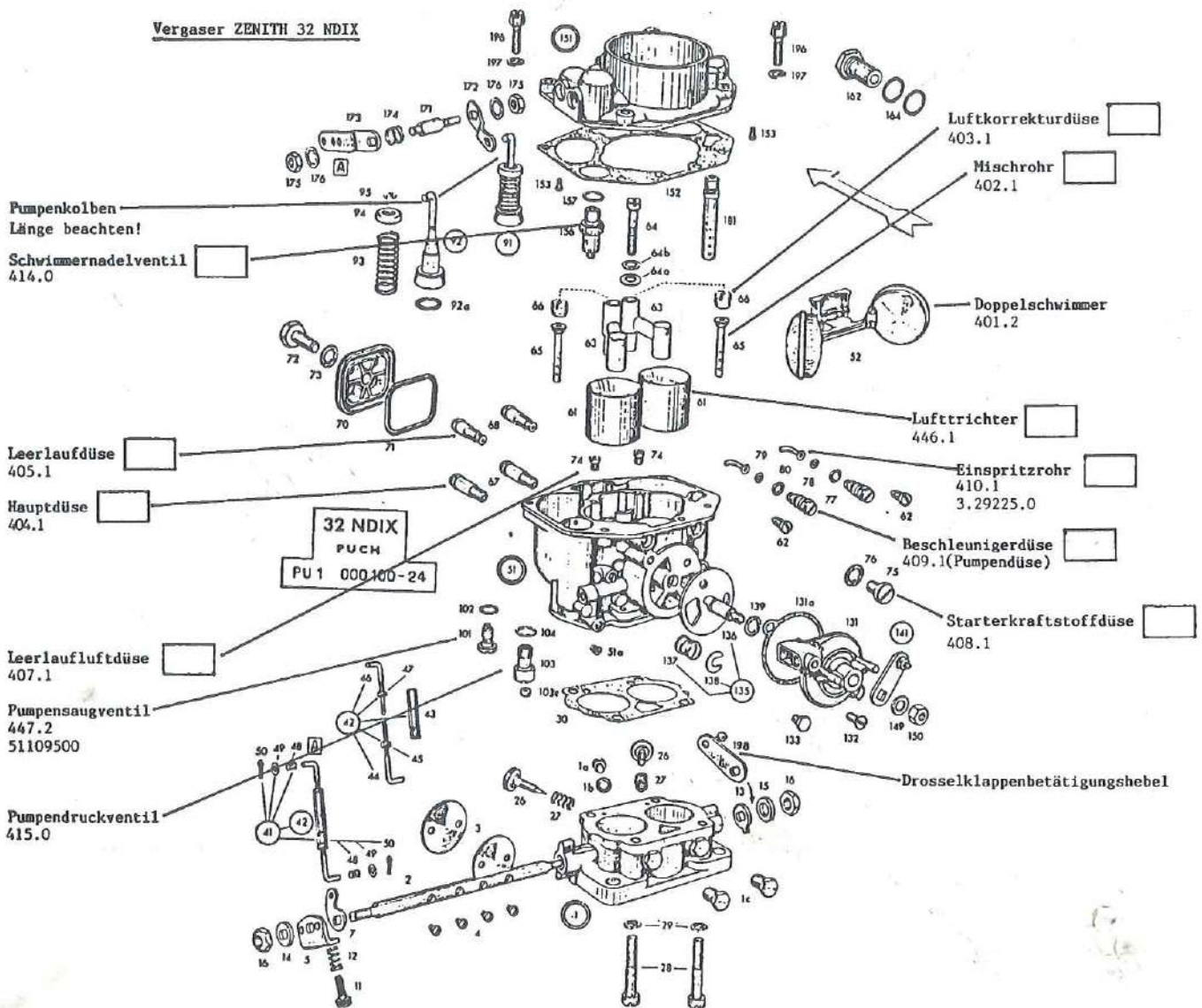
Herausgeber: Steyr-Puch Freundeskreis, Johannes Grohs, Stimbergstraße 278 a, D-45739 Oer-Erkenschwick
Tel. 0 23 68/5 26 60

Redaktion: Henning Volle, Postfach 1613, D-79016 Freiburg, Tel. 07 61/2 22 62 oder 2 99 98

Auflage: 350 Exemplare

Druck und Herstellung: Rombach GmbH, Druck- und Verlagshaus

Vergaser ZENITH 32 NDIX



Explosionsbild des Zenith-Vergasers 32NDIX

neues Auto. Nach dem Grundieren wurde die Karosserie zur Firma Matter zwecks Einbau des Überrollkäfigs transportiert. Dort stand dann mein Puch inmitten mehrerer PS-Boliden aus Zuffenhausen, die ebenfalls mittels Stahlrohr sicherer gemacht wurden. Nachdem auch diese Arbeiten erledigt waren, konnte endlich nach den notwendigen Vorarbeiten die Karosserie - natürlich Puch-rot - lackiert werden. Relativ schnell stand dann die Karosserie auf den Rädern. Modifizierte Federn in Verbindung mit Koni (gelb) Stoßdämpfern, zusammen mit Stabilisatoren vorne und hinten, 4-Zoll-Felgen und Dunlop 145/70/12 ließen das Thema Fahrge-stell bald vergessen. Die Elektrik wurde neu aufgebaut, die Instrumente einschließlich eines originalen 160er Tachos hatte ich rechtzeitig »gehörtet« und konnten nun eingebaut werden. Neben dem Originalmotor und diversen Einzelteilen standen mir zum Aufbau des Wettbewerbmotors 2 komplette »126«er Puchmotoren zur Verfügung. Angenehm waren wir überrascht, als bei der Demontage der »126«er Motoren 3/1 Pleul zutage kamen. Weiter möchte ich mich zu diesem Thema nicht auslassen, allerdings nicht ohne an die vielen Experten zu appellieren, doch mal ihre Erkennt-

nisse zur Leistungsverbesserung zu Papier zu bringen. Eine Bemerkung sollte vielleicht noch gemacht werden: Alle - einschließlich die Motorverbesserungen - Veränderungen wurden gemäß Anhang »K« und der letzten gültigen Homologation vorgenommen. Also nix 800 und mehr Kubik, keine »Überzollfelgen« und auch kein »Mehrhub«. Wir sind doch alle faire Sportsleute, oder ...? Um Gedächtnislücken zu schließen oder gar Unbekanntes zu vermitteln, ist die letzte gültige Homologation in dieser Zeitschrift wiedergegeben.

Vergaser

Aus obigen Gründen konnte auch auf dem berühmt berüchtigten ZENITH 32 NDIX Vergaser nicht verzichtet werden. Um es kurz zu machen, dieses Ding ist für mich ein wahres Wunderwerk. Wir, insbesondere mein Bruder, gingen cool ans Werk. Zunächst wurden alle notwendigen (im weitesten Sinne) Düsen, Trichter, Schrauben und Dichtungen besorgt und ordentlich (wichtig wegen dem Überblick) magaziniert. Fast alle genannten Teile bekamen wir in fabriknueuem Zustand, nur der Drosselklappenbetätigungshebel - ein spezielles Puch-Teil - war nicht zu ordern. Wir bekamen glücklicherweise einen gebrauchten und haben sogar noch einen in Reserve.

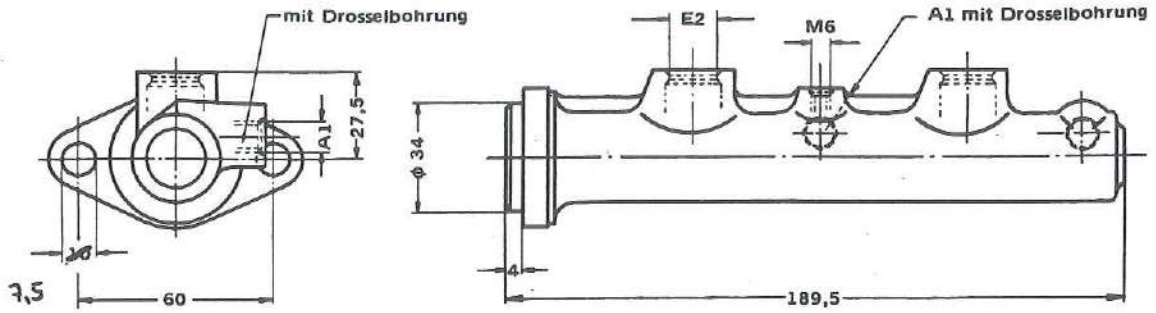


Tandemhauptzylinder

Ø 19,05 Hub 15/15 mm

für Bremsgerät (nicht ATE)

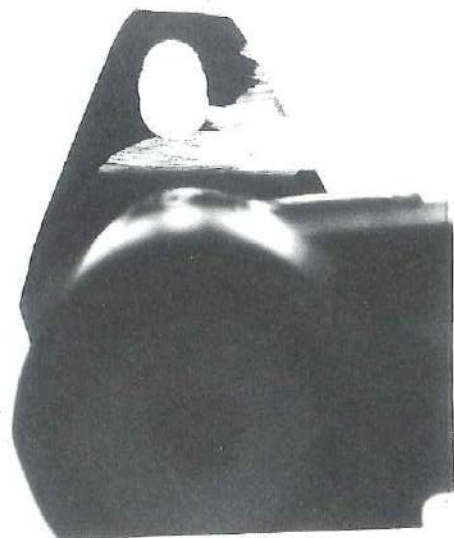
Gehäuse-Zeichnungsnr. 3.2119-7600.1



Einlaß		Auslaß		Maße für Kolbenstange	
					t = +9 d = 7
D = ϕ 15	D = 3/8"-24UNF-2B	D =	D =		
t =	t = 9	t =	t =		



Gekürzte VW-Kolbenstange



Veränderungen am Hauptbremszylinder

APG-Kraftstoffpumpen im allgemeinen

Im Motorenbau hat die Kraftstoffpumpe als unentbehrliches Hilfsmittel für die Kraftstoffförderung weiteste Verbreitung gefunden. Als Kraftstoffpumpen verwendet man durchweg sogenannte Membranpumpen, bei denen die Förderung durch eine hochelastische, flüssigkeitsdichte Membrane bewirkt wird.

Nach ihrer Konstruktion können Kraftstoffpumpen eingeteilt werden in

1. Kraftstoffpumpen mit Hebelantrieb
2. Kraftstoffpumpen für Schubstangenantrieb
3. Kraftstoffpumpen mit Stößelantrieb
4. Kraftstoffpumpen für pneumatischen Antrieb
5. Hilfs-Kraftstoffpumpen und Handpumpenvorrichtungen

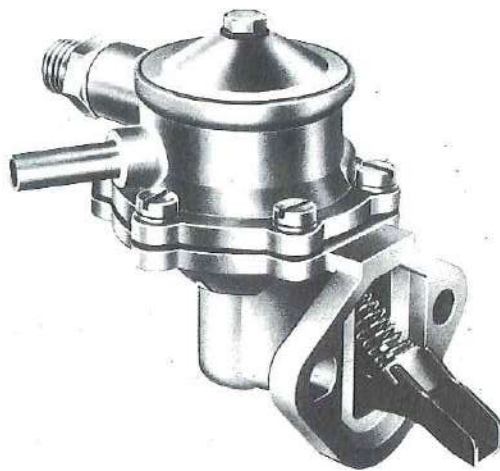


Abb. 1 Kraftstoffpumpen mit Hebelantrieb – Ansicht –

Der allgemeine Aufbau jeder Kraftstoffpumpe ist folgender (Abb. 1):

Das **Pumpengehäuse** besteht aus dem **Pumpenoberteil** und dem **Pumpenunterteil**. Zwischen Oberteil und Unterteil ist die **Pumpenmembrane** eingespannt.

Das **Pumpenoberteil** trägt die **Kraftstoffleitungsanschlüsse**, und zwar einen für den Eintritt des Kraftstoffes und einen für den Austritt des Kraftstoffes nach verschiedenen Richtungen.

Im **Oberteil** ist ein **Einlaßventil** (Saugventil) und ein **Auslaßventil** (Druckventil) eingebaut. Das **Auslaßventil** besteht aus einer **Ventilfeder**, einem **Ventilplättchen** und einem eingepreßten **Ventilsitz**. Das **Einlaßventil** setzt sich zusammen aus einer **Blattfeder** und einer **Ventilbegrenzung**, befestigt durch eine Schraube an der Trennwand zwischen Membranraum und Filterraum. Im Ruhezustand ist das **Auslaßventil** durch die Spannung der **Ventilfeder** und das **Auslaßventil** durch die Spannung der **Blattfeder** geschlossen. Nach oben ist das **Pumpenoberteil** mit einer **Kappe** verschlossen, unter der ein **Vorratsraum** für den Kraftstoff gebildet wird. Mit Hilfe der **Kappe** wird ein **Kraftstofffilter** eingespannt, das der **Filterung** des angesaugten Kraftstoffes dient. Nach **Abnahme** der **Kappe** und **Herausnahme** des **Kraftstoffsiebes** kann **abgelagerter Schmutz** entfernt werden.

Am **Pumpenunterteil** befindet sich der **Flansch**, mit welchem die **Kraftstoffpumpe** am **Motor** befestigt wird. Im übrigen ist das **Unterteil** je nach der **Konstruktion** der **Pumpe** unterschiedlich **ausgebildet**.

Bei allen **Pumpen** mit **mechanischem Antrieb** ist in dem **Antrieb** ein **Freilauf** enthalten, so daß die **Förderung** nicht **zwangsläufig** vonstatten geht, sondern sich dem **Verbrauch** des **Motors** **anpaßt**.

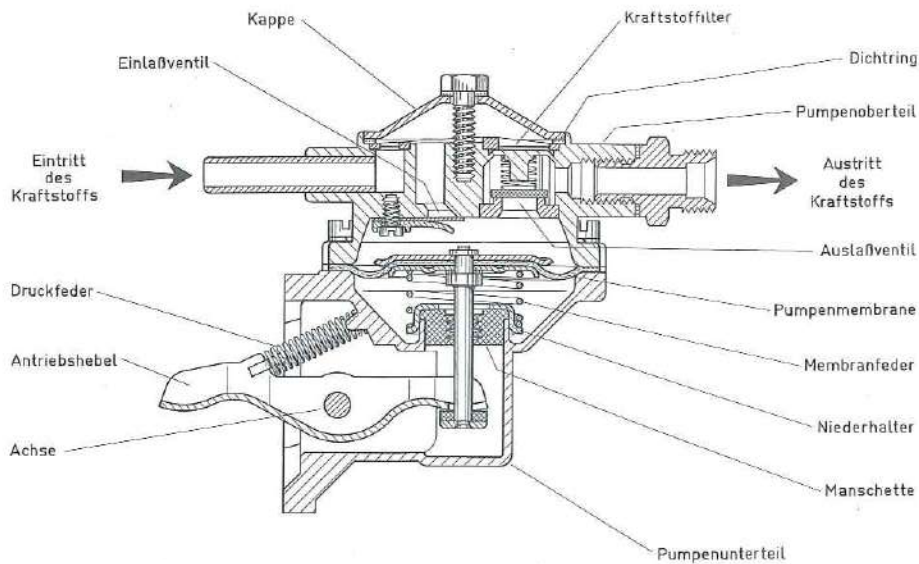


Abb. 2 Kraftstoffpumpe mit Hebelantrieb - Schnitt -

Die Pumpenmembrane besteht aus einem oder mehreren **Membranblättern**, die aus kraftstoffbeständigem Gummi mit Gewebeeinlage hergestellt sind. Die Membranblätter werden mit den **Membrantellern** und der **Membranstange** unlösbar vernietet.

APG-Kraftstoffpumpen mit Stößelantrieb



Abb. 7 Kraftstoffpumpe mit Stößelantrieb - Ansicht -

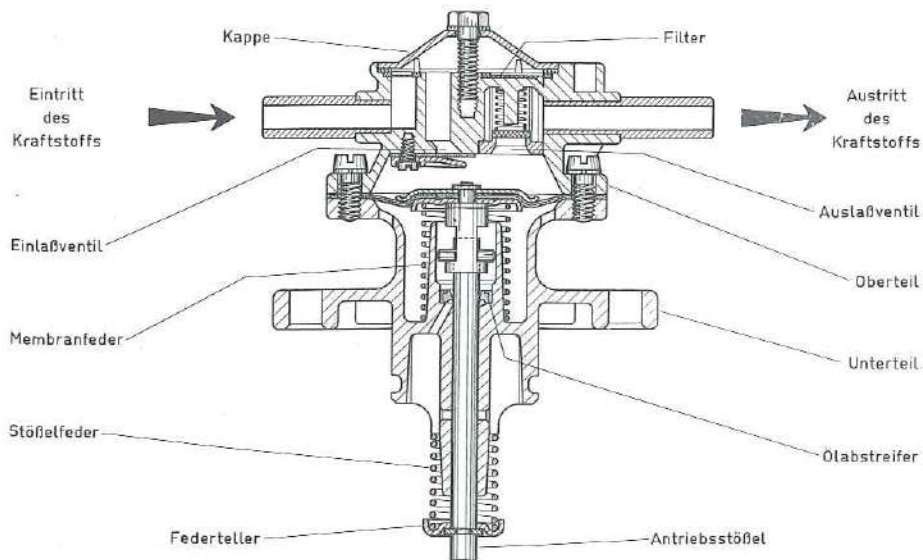
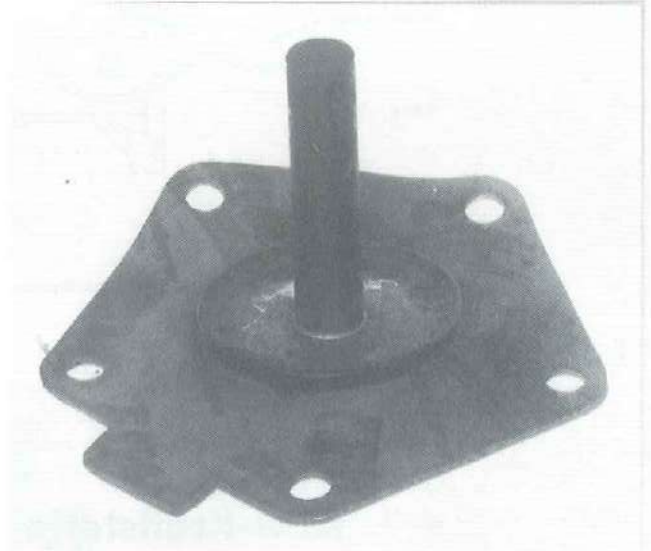


Abb. 8 Kraftstoffpumpe mit Stößelantrieb - Schnitt -

Die Kraftstoffpumpe mit **Stößelantrieb** unterscheidet sich nicht wesentlich von den Kraftstoffpumpen mit Hebelantrieb und Schubstangenantrieb. Die **Membrane** wird nicht durch den Nocken über einen Hebel nach unten gedrückt, sondern durch den **Stößel** mittels der **Stößelfeder** nach unten gezogen. Durch die Stößelfeder wird der Stößel auf dem Nocken zur Anlage gebracht. Die Verbindung des Stößels mit der Membrane wird durch **Kupplung** hergestellt. Durch das Auflaufen des Stößels auf den Nocken wird die Kupplung gelöst. Dadurch kann die **Membranfeder** nach der in Abb. 1 und 2 beschriebenen Arbeitsweise wirksam werden. Beim Ablauf des Nockens greift die Kupplung wieder ein, und die Stößelfeder zieht über den Stößel die Membrane wieder nach unten.



siehe Text



Membran Weber PM 16



Membran Solex 15080

Mangels Motorbremse wurde die Vergasereinstellung bzw. -bestückung nach Gefühl vorgenommen. Um den Überblick nicht zu verlieren, wurde ein »Einstellblatt« angelegt. Die Abbildung zeigt einen 32NDIX der Haflinger Ausführung mit dem nicht verwendbaren Drosselklappenbetätigungshebel.

Bremsen

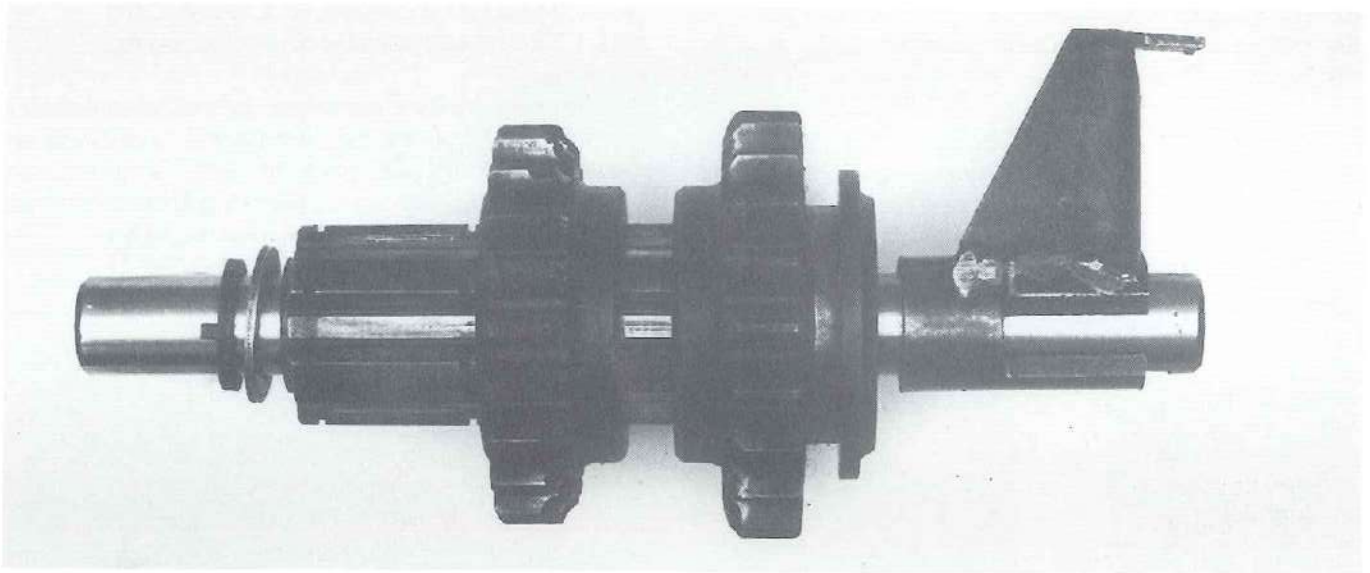
Ein besonderer Schwerpunkt unserer Arbeiten waren natürlich die Bremsen. Während wir diese vor knapp 30 Jahren noch als optimal empfanden, hat man heute, verwöhnt durch alle technischen Feinheiten, manchmal im Puch das Gefühl »im Wald« zu stehen. Der Hauptbremszylinder für das serienmäßige Bremssystem ist nach wie vor durch die Firma Ate unter der Ersatzteilnummer 3.3115-2101.3 lieferbar. Es ist mehr als nur empfehlenswert, für ein Wettbewerbsfahrzeug die Möglichkeiten des Anhang »K« auszuschöpfen,

d.h. ein Zweikreis-System einzubauen. Nachdem wir uns in der Szene schlau gemacht hatten, gab es zwei Alternativen, denn für das Zweikreis-Bremssystem eignen sich mindestens folgende Hauptbremszylinder:

- Talbot-Simca 1100TI (CH, A, N, USA) ab 1972, über Ate zu beziehen unter der Ersatzteilnummer 3.2119-7601.3
- FIAT 126, Ate Nr. 24.2119-0817.3 oder 24.2119-0815.3.

Wir hatten uns für den Einbau des Talbot-Simca-Hauptbremszylinders entschlossen, dessen technische Daten der Abbildung entnommen werden können. Folgende Änderungen müssen dann vorgenommen werden: Anpassung der Flanschlöcher für die Aufnahmeschrauben und eine minimale Anfräsung des Zylinderkörpers, damit dieser in das Aufnahmeloch des Pedalträgers paßt. Beide Maßnahmen kann man den Abbildungen entnehmen.

Da die originale Pumpenstange nicht verwendet werden kann, muß auf die des VW-Käfers zurückgegriffen werden (VW Ersatzteilnummer 113 721 205 J). Allerdings müssen auch hier Änderungen vorgenommen werden, die Stange muß gekürzt, da der Bolzendurchmesser des Bremspedals kleiner ist, die Bohrung mit einer Buchse versehen werden (siehe Abbildung). Nicht uninteressant ist die Tatsache, daß man die VW-Stange in der Länge verstellen kann. Bei der Betrachtung der serienmäßigen Bremsmechanik wird man feststellen, daß die Pumpenstange mittels eines Segerringes am Kolben fixiert ist. Diese Sicherung muß beim »neuen« System aus folgendem Grund angebracht werden: Sollte aus irgendeinem Anlaß der Kolben nach einem Bremsvorgang nicht zurückgehen, das Bremspedal aber durch die



Welle mit den Rücklaufrädern „Monte-Carlo“/„Nürburgring“-Getriebe

Rückholfeder in die Ausgangsstellung gezogen werden, kann der Fall eintreten, daß die Pumpenstange herunterfällt und damit eine weitere Betätigung des Kolbens undurchführbar ist. Um dies bei unserem System ebenfalls auszuschließen, wurde ein Sicherungsbolzen unterhalb der Pumpenstange angebracht.

Wichtiger Hinweis: Bei der Straßenzulassung müssen die Veränderungen an der Bremsanlage durch den TÜV abgenommen und in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden!

Kraftstoffpumpe

Durch Vergleich der vorhandenen Motoren (650 TR E, 650 T, 2x126«) hatten wir festgestellt, daß darin drei verschiedene Kraftstoffpumpen verwendet wurden. Nach Durchsicht der Ersatzteillisten ergab sich dann folgende Situation (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) über die in Puch-PKW eingebauten Pumpen:

Weber	PM 16/20	500
	PM 24	Haflinger, 500, 700C, 650 T
	PM 26	Haflinger, 500, 650 TR
	PM 27	650 (126)
APG SOLEX	15080	650 (126), 700C, 500/500S
	SOLEX 14630	500 (Angabe von APG)

Interessant ist natürlich in diesem Zusammenhang die Frage, welche Membran gehört zu welcher Kraftstoffpumpe. Nach den Ersatzteillisten ergibt sich hier folgendes:

a) Weber Pumpen

Ersatzteilnummer	
501.1.08.307.2	Membran für PM 16
501.2.08.335.2	Membran für PM 20, PM 24, PM 27
504.2.08.335.2	Membran für PM 26

b) Solex-Pumpen

504.1.08.345.2	Membran für 15080
700.1.08.323.0	Membran für 14630

Die Membranen für die SOLEX Pumpen sind identisch, haben allerdings verschiedene Aufnahmen für die Stößelstangen. Für die SOLEX Pumpe 14630 wurde ein Reparatursatz angeboten. Allerdings ist auch ein solcher für die 15080 außerhalb des Puch-Ersatzteilangebotes angeboten worden und teilweise auch heute noch erhältlich. Die Membran der PM 16 ist abgebildet, markant ist, wie bei allen Weber-Membranen, die rechteckige Ausbuchtung an einer Kante und bei diesem Typ die Stange mit 8 mm Durchmesser. Alle anderen Membranen haben eine Stange mit 5 mm Durchmesser, der Unterschied zwischen 501./504. muß noch geklärt werden.

Getriebe

Trotz mehrjähriger Puch-Erfahrung hatte es doch einige Zeit gebraucht, bis der „Durchblick« in Sachen Getriebe vorhanden war. Es war zunächst wichtig festzustellen, welche Übersetzungen es überhaupt gab bzw. noch gibt. Das Resultat der Recherchen ist nachstehend, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, wiedergegeben:

A Triebbling

36 : 7 = 5,14	(Serie)
39 : 8 = 4,88	(TR-Serie)
38 : 9 = 4,22	

B Übersetzungen

1./2. Gang, Rückwärtsgang (DR = Doppelrücklaufrad)

41 : 11*	= 3,73	
37 : 17	= 2,18	Serie
DR 25/17		
40 : 13	= 3,08	
37 : 17	= 2,18	
DR 23/19		
40 : 13	= 3,08	
34 : 19	= 1,79	TR-Serie
DR 23/19		

37 : 15 = 2,46
34 : 19 = 1,79 „Monte-Carlo“ Übersetzung
DR 21/21

37 : 15 = 2,46
33 : 20 = 1,65 „Nürburgring“-Übersetzung
DR 21/21

* links: Verzahnung der Räder
rechts: Verzahnung auf der Antriebswelle

3. + 4. Gang

33 : 20** = 1,65
31 : 21 = 1,48
31 : 23 = 1,35
30 : 23 = 1,30
29 : 24* = 1,21
28 : 25 = 1,12
27 : 26 = 1,04
27 : 27 = 1,00
26 : 27 = 0,96
25 : 28 = 0,89

* längster 3. Gang/kürzester 4. Gang

** linke Spalte = Räder an der Abtriebswelle
(Lochkranz)

rechte Spalte = Räder an der Antriebswelle (Keilnut)

Zum Rückwärtsgang Monte-Carlo und Nürburgring-Ausführung ist folgendes zu bemerken: Nach der Liste „Sonder-
teile für 650 TR-Europa-Ausführungen“ werden neben dem Doppelrücklauf-
rad (21/21) zusätzlich von der Serie abweichend aufgeführt:

501.2.24.051.1 Schaltgabel für Rückwärtsgang
501.2.24.055.1 Schaltfinger
501.2.24.067.1 Schaltstange für Rückwärtsgang

Während dem Berichtersteller das Doppelrücklauf-
rad vorlag, kann über die drei anderen Teile keine Aussage gemacht
werden, insbesondere über den Einbau und den Verände-
rungen gegenüber der Serie.

Obiges System scheint wohl nicht optimal funktioniert zu
haben, denn in einer Ergänzung zur zitierten Liste wird ein
völlig neues, technisch wesentlich aufwendigeres Rück-
wärts-Gang System angeboten:

503.1.22.012.1 Rücklauf-
rad 21 Z (verschiebbar)
503.1.22.011.1 Rücklauf-
rad 21 Z (fest)
900.4625 Sicherungsring 25x1,2 DIN 471
503.1.24.006.1 Welle für Rücklauf-
rad
503.1.22.014.2 Zahnwelle für Rücklauf-
rad
503.1.24.015.1 Anlauf-
scheibe
503.1.22.015.1 Büchse zur Zahnwelle
503.1.24.013.2 Distanzhülse
503.1.24.008.1 Schaltfinger
503.1.24.012.1 Abdeckfinger
503.1.24.005.1 Schaltstange zum Rückwärtsgang

503.1.24.007.1 Schaltgabel für 1. und 2. Gang
503.1.24.016.1 Schaltgabel für Rückwärtsgang

Bei der ersten Variante wurde das Serien-Triebwerkgehäu-
se (501.1.2101.2), für die „verbesserte“ Ausführung ein
Gehäuses mit der Ersatzteilnummer 503.1.21.001.2 ver-
wendet. Auch bei den Antriebswellen gab es Unterschie-
de, bei der ersten Ausführung wurden die Wellen

501.1.22.109.1 15/19
501.1.22.091.1 15/20

während bei der zweiten die Wellen

503.1.22.013.1 15/19
503.2.22.013.1 15/20

angegeben sind. Hier sticht allerdings ein markanter Unter-
schied sofort ins Auge: die Verzahnung des 1. Ganges ist
doppelt so breit wie bei der Serienwelle, 1. und 2. Gang
gerade verzahnt.

Vergleich der Zahnräder und weiterer Teile:

1. Ausführung 15/19

501.1.22.093.0 Zahnrad 1. Gang 37 Z
501.1.22.066.1 Schrägrad 2. Gang 34 Z

2. Ausführung 15/19

501.1.22.093.1 Zahnrad 1. Gang 37 Z
501.1.22.066.1 Zahnrad 2. Gang 34 Z
501.1.2216 Führungshülse
501.1.2238 Laufbüchse
501.1.22.039.1 Sprengring

1. Ausführung 15/20

501.1.22.093.0 Zahnrad 1. Gang 37 Z
501.1.22.092.1 Schrägrad 2. Gang 33 Z

2. Ausführung 15/20

501.1.22.093.1 Zahnrad 1. Gang 37 Z
501.1.22.092.1 Zahnrad 2. Gang 33 Z
501.1.2216 Führungshülse
501.1.2238 Laufbüchse
501.1.22.039.1 Sprengring

Der Berichtersteller würde sich freuen, aus dem Leserkreis
weitere Angaben und Ergänzungen (Bildmaterial, techni-
sche Unterlagen) zum Monte-Carlo-/Nürburgring-Getriebe zu
erhalten.

Die Absicht, bereits in diesem Jahr aktiv in den Oldtimer-
Motorsport einzusteigen, konnten wir leider nicht realisieren.
Erneut mußten wir erkennen, daß selbst vermeindlich klei-
ne Probleme große Wirkung haben. Eigentlich steht einem
Einsatz im kommenden Jahr nichts mehr entgegen und die
letzten „Feinheiten“ können in aller Ruhe erledigt werden.
H. Volle



Das fertige Wettbewerbsauto





Blick ins Innere, man beachte das „Stembrett“ für den Beifahrer

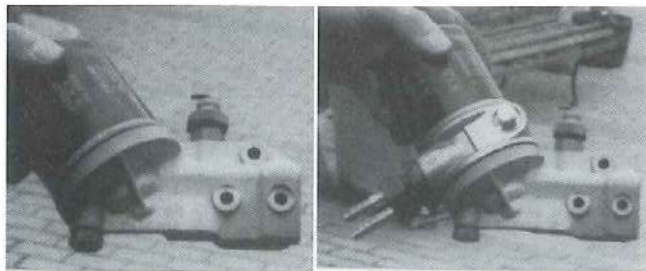


Hobbyraum mit den beiden Puch

Technik Klimaanlage für 2 Zylinder

Da wir unsere Pucherln hauptsächlich im Sommer bewegen, einige von uns auch bei diversen Oldtimerveranstaltungen, stellt sich schnell heraus, daß eine gute Öltemperatur lebenswichtig für den Motor ist. Für Motoren ab 40 PS ist der folgende Umbau ratsam.

Ich habe einmal zusammengestellt, wie sich die thermischen Probleme an meinem Puchmotor lösen ließen. Daß der große TR-Ölkühler dem 1. (linken) Zylinder eine Menge Kühlluft wegnimmt, ist allgemein bekannt. Einige Kolbenklemmer sind darauf zurückzuführen. Außerdem ist die Lösung des Ölfilters in der Stahlglocke und der dünnen



Gummidichtung unten nicht die beste (Teilenummer Ölfiltergehäuse 501.1.07.056.2).

Die Spezialisten in Graz haben aus diesem Grund auch einen anderen Ölfilterhalter Nr. 508.1.07.001.2 entwickelt und in die letzten Puchmodelle, wie 126er Puch eingebaut. Der Ölfilter konnte jetzt aufgeschraubt werden und ist der Ausgangspunkt meiner Ölkühlung.

Im Handel sind sogenannte Thermoblöcke mit eingebautem Thermostat oder Adapterplatten aus Aluguß (Mocal) zu bekommen. Mit einer Verlängerungsschraube wird diese Platte auf dem neuen Ölfiltergehäuse befestigt. Der Thermostat öffnet bei ca. 75 °C den Durchlaß zum Ölkühler, den ich unter den Wagenboden, in Höhe der hinteren Stabi-Halte-

rung geschraubt habe. Dieser Setrab-Spezialölkühler Nr. SLM 592-6 Serie 595 ist sehr flach gehalten und liegt dort sehr gut im Luftstrom des Fahrtwindes. Benötigt werden ca. 3 Meter 1/2" Ölschlauch und passende Anschlüsse. Komplette Einbausätze für den Ölkühler werden von ISA-Racing angeboten.

Die Geber für den Öldruck und die Temperatur habe ich wie folgt eingebaut: mit einem Banjostück und Hohlschraube in die Bohrung der Verschlussschraube mit Dauermagneten. Klappt aber auch mit einer Gewindebohrung in die Schraube vom Pilzventil im Halter. Der Temperaturgeber sitzt am besten seitlich im Ölsumpf. Von VDO gibt es auch einen passenden Geber, den man in die Ölablaßschraube mit einem konischen Gewinde schrauben kann. Teile-Nr. VDO 801/9/3 150 Grad. Die neuesten Adapterplatten sollen jetzt aber schon alle Anschlußmöglichkeiten eingegossen haben.

Der Anschluß des TR-Ölkühlers wird mit einer Brücke aus Alu, oder einer passenden Alu.-Platte mit Innenfräsung verschlossen. Sollte jemand keinen neuen Ölfilterhalter haben, ich könnte den alten Halter so umbauen und abdrehen lassen, daß er dem Schraubfilterhalter entspricht. Der Umbau kostet DM 150,-. Ich nehme aber für DM 20,- den alten Halter in Zahlung. Der komplette Umbau hat mich vor 3 Jahren DM 600,- gekostet und meine Arbeitszeit. Die rasante Preissteigerung in den letzten Jahren macht diesen Preis heute nicht mehr haltbar. Ist alles sachgerecht montiert, dann dürfte die Öltemperatur sich bei ca. 100 °C eependeln und die Betriebstemperatur wird schneller erreicht. Beim 1 Std.-Rennen 1992 am Österreichring lag die höchste Motortemperatur bei 100 °C., obwohl ich Rundenzeiten unter 3 Minuten gefahren bin.

Johannes Grohs



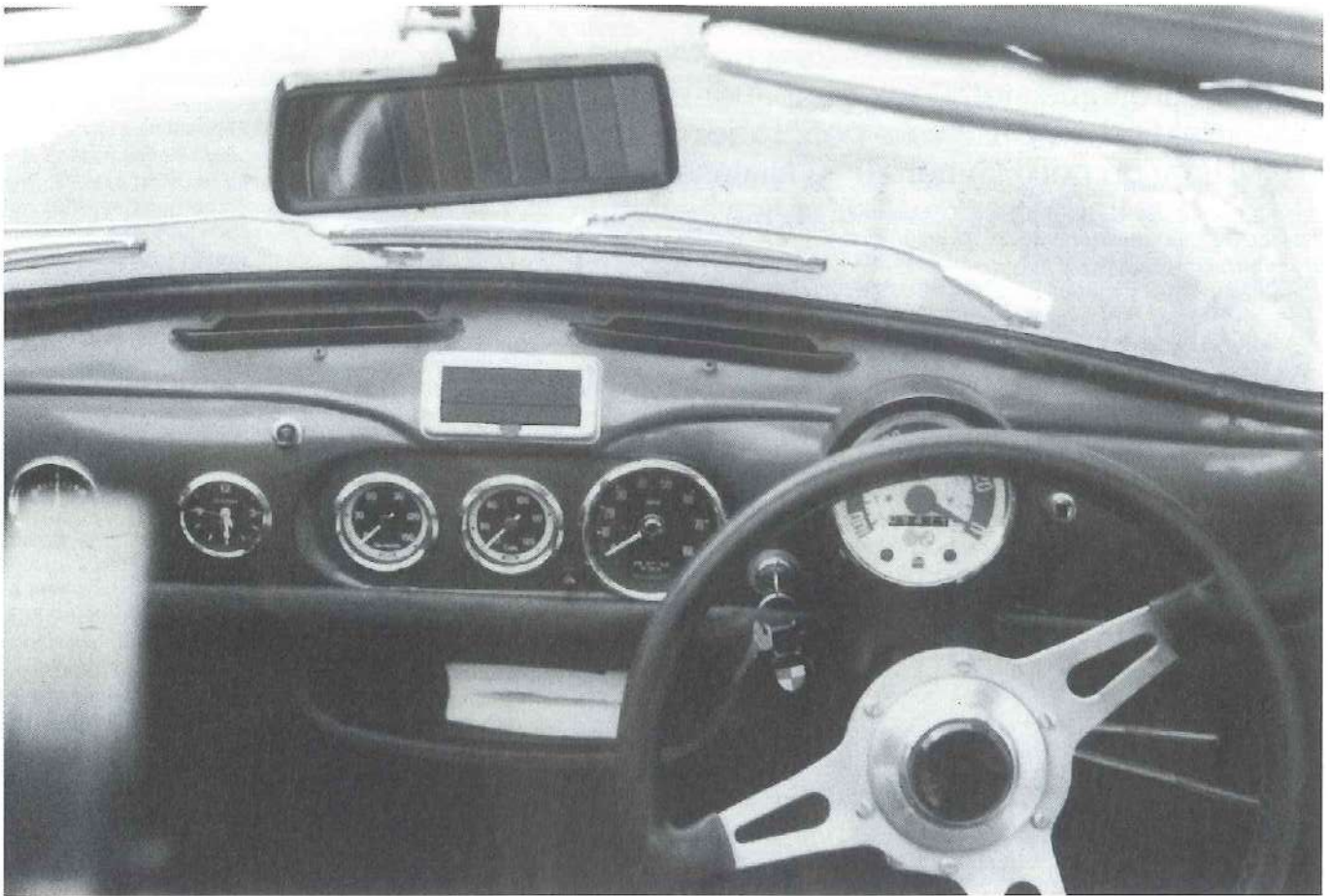
Manfred Saszig aus Solingen stellte im Sommer dieses Jahres seinen Puch als „Hochzeitskutsche“ zur Verfügung.

Österreichischer Engländer in Frankreich



Im vergangenen Jahr wurde bekannt, daß ein 650 TR „Europa“ Rechtslenker zum Verkauf angeboten wurde. Nach kurzen Recherchen waren Besitzer und Standort ermittelt.

Schnell stand der Entschluß fest, diese Rarität in Augenschein zu nehmen. In großer Besetzung brachen wir dann an einem Sonntag in Richtung Paris auf. Durch die Zahl



Die Instrumente von rechts nach links: Tacho mit 100-Meilenskala, Drehzahlmesser (Original?), Öldruckanzeige 0 - 150 lbs/square inch, Öltemperaturanzeiger 0 - 120 °C (Original?). Zeitzuhr und Amperemeter sind zusätzliche Einbauten.

Verkauf u. Kundendienst			
 STEYR-DAIMLER-PUCH A. G. WERKE GRAZ Wagenstammkarte Typ: STEYR-PUCH 500	VB	Vertreter Ryder	Kaufantrag Nr. A6/5837
	Fahrzeug Nr. 504.9670 (F) (Volle)		
	Nr.	Ausführung	
Fahrgestell	5144577	650 FRN / 2	
Motor	5205508	Englandausführung	
Lichtanlasser	Bosch	Getriebe 11 m. 11	
Wasserpumpe	Zenith	Rechtslenker	
Batterie	Bären	Ölmanometer 0-150 lbs	
Türschloß	1047	GG P 4235	Ölthermometer
Felgen			Meilentacho 0-100 mph
Reifen	135 x 12		Tapezierer grün
Reifen	PR 4		mit polizeigrünen
Reifen	Semperit		Streifen unterhalb
Reifen			der Türen
Reifen			Faltdach grün
Übersetzung			
Km	4		
Sonderausstattung:	wie 50.27.10.5		
			Fakt.-Nr.:
			Fakt.-Dat.:
			Erstbesitzer:
Produkt-Datum 10. II. 1967	Ausst.-Nr.	50.33.10.9 weiss	Datum u. Nr. geklebt 550/8 v. 10.2.67
Stammkarte geprüft	Lfisch.		
	"		
	"		

stellen und Radarkontrollen auf den französischen Autobahnen leicht entnervt, konnten wir dann das Prachtstück besichtigen: das ursprünglich weiß lackierte Auto erstrahlte in einem markigen gallischen Metalleffektblau. Generationen von Motor- und Blech-»Tunern« hatten ganze Arbeit geleistet (siehe Abbildung). Verwegen war auch die elektrische Verkabelung, sicher hätte das Material für ein zweites Auto ausgereicht. Es galt zu prüfen, welcher Restaurierungsaufwand von Nöten war. Insbesondere mußte dabei auch berücksichtigt werden, daß das Auto einen Unfallschaden auf der rechten Seite hatte. Die Rechtslenkung war in Ordnung, Armaturenbrett und Anzeigeinstrumente bis auf den Drehzahlmesser original. Die Kenndaten stimmten im übrigen mit denen auf der Stammkarte (siehe Abbildung) überein. Mit dem Auto zusammen waren noch mehrere Teile zu verkaufen. Wir wollten uns an Ort und Stelle nicht entscheiden, hatten wir doch auf der mehrstündigen Rückfahrt genügend Zeit, über den eventuellen Kauf des nur sieben mal gebauten Autos nachzudenken. Rückbau, fachgerechte Beseitigung des Unfallschadens und Austausch der korrodierten Blechteile war schließlich nach unserer Meinung ein Aufwand, der in keiner vernünftigen Relation zum Kaufpreis stand. Trotzdem war das Auto eine „Blitzreise« nach Paris wert.

H. Volle

Nach 20 Rallye-Dienstjahren wurde Sobieslaw Zasada zum dritten Mal Europameister. Dank Ausdauer und taktischen Geschicks gehört der 41jährige noch immer zur Weltklasse bei Langstrecken-Prüfungen.

Pluspole

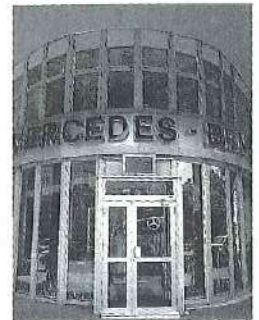


Mercedes-Benz in Polen

Ein rallyeerprobter Steuermann bei Mercedes-Benz in Warschau ist Sobieslaw Zasada. Dreimal, 1966, 1967 und 1971 war er Rallye-Europameister für Serientourenwagen, heute fährt er als Leiter die Generalvertretung von Mercedes-Benz auf Erfolgskurs. Die Zusammenarbeit ist bereits „Härtefall“-erprobt: 1978 startete Zasada im Zeichen des Sterns bei der „East African Safari“ in Kenia und der „Vuelta a la América Sud“, einer Südamerika-Rallye über eine Strecke von 30.000 Kilometern, bei der er mit einem 450 SLC auf Platz zwei fuhr. Direkt im Zentrum von Warschau, am Krakowskie Przedmiescie, dem sogenannten Königsweg, der vom Königspalast in Lazienki bis zum in der Altstadt gelegenen Schloß führt, eröffnete Zasada am 17. Mai 1991 den ersten Showroom von Mercedes-Benz in der polnischen Hauptstadt. Seit Januar 1991 ist Mercedes-Benz im jungen demokratischen Polen aktiv. Neben der Generalvertretung in Warschau, wurden bis heute landesweit 11 Niederlassungen und 30 Vertragswerkstätten gegründet.



Ex-Rallye-As
Sobieslaw Zasada



Mercedes-Präsenz am
„Königsweg“

Über 2000 Neuwagen, davon 500 Nutzfahrzeuge, kamen im ersten Jahr auf die Straßen. Die instabile Lage des polnischen Marktes erschwerte jedoch den Ablauf der Handelsbeziehungen. Zollgebühren und Einfuhrsteuer ändern sich mehrmals monatlich. Kommunikation und Public Relations werden großgeschrieben in Warschau. Herausgegeben wird eine monatliche Informationsschrift für Kunden, die S-Klasse wurde präsentiert und momentan laufen die Vorbereitungen zur Wahl einer „Miß Mercedes“, – bereits 100 Bewerberinnen haben sich gemeldet. Daß die Autos mit dem Stern in Polen längst beliebt und begehrt sind, belegt leider auch die Kriminalstatistik: Mehr als 10.000 im Westen gestohlene Mercedes-Benz Fahrzeuge, überwiegend Diesel-Modelle, tauchen jährlich als gesuchte Objekte auf dem polnischen Schattenmarkt auf.

1971 war im europäischen Automobilsport das Jahr der Blumenkinder. Erst etablierte sich der Stuttgarter Dieter Glemser, im Privatberuf Stütze der auf Schnittblumen spezialisierten Familiengärtnerei, als Tourenwagen-Europameister. Dann blühte bei der letzten Entscheidung der Saison, jener in der Rallye-Europameisterschaft der Fahrer, noch einmal der Weizen des schon 41jährigen Sobieslaw Zasada, der im heimlichen Krakau mit Frau und Freund Blumen und Gemüse züchtet – auf zwei Hektar Freiland und in Gewächshäusern, die 3000 Quadratmeter überdecken. Ehe Zasada vor 20 Jahren mit einem BMW 328 Rallyes zu fahren begann und 1958 erstmals polnischer Meister wurde, hatte er bereits eine – zwangsläufig abgebrochene – Sportkarriere hinter sich. Er galt als Zehnkampf-Talent und war bereits mit 17 Jahren Dritter der polnischen Meisterschaft im Speerwerfen. Daneben konnte er seiner Leidenschaft Skilaufen nicht widerstehen: Nach zwei Stürzen und Brüchen in einem Jahr trug er zwölf Monate lang Gips und befand, seine Beine wären danach nur noch zum Treten der Pedale im Auto tauglich. 20 Jahre Rallyefahren ohne Verletzung bestätigen ihm, daß er sich mit diesem Schritt einem für ihn ungefährlichen Metier zugewandt hat. Zu einer Zeit, da die Rallye-Europameisterschaft der Fahrer noch in höherem Ansehen stand als heute, begründete der polnische Privatfahrer seinen Ruf als Schreckgespenst westlicher Werksprofis: 1966 gelang es Zasada mit einem Gruppe 2-Steyr Puch, dem damals im Mini Furor machen den Finnen Timo Makinen den Europatitel abspenstig zu machen. Mit kargem finanziellen Rückhalt, doch großem Beharrungsvermögen erschien er nach Saisonende bei Huschke von Hanstein, um sich für das folgende Jahr mit einem Porsche 912 zu rüsten. Alle Liebesmüh' des Porsche-Feldherrn in Rallyeschlachten, Zasada zum weit aussichtsreicheren 911 zu überreden, waren vergebens. Zum Nettopreis erstand Sobieslaw Zasada jenen Wagen, mit dem er 1967 zum zweiten Mal Euro-

pameister wurde, diesmal bei den Spezial-Tourenwagen. Den dritten Streich hintereinander vereitelte der Finne Pauli Toivonen, der 1968 Zasada auf Platz zwei verwies. Schon auf diesem Höhepunkt seiner Karriere wandte sich Sobieslaw Zasada jener Sparte des Rallyesports zu, die Dauerhaftigkeit des Glücks auf Rädern, und zwar westlich des Eisernen Vorhangs, versprach: Langstreckenfahrten, je länger, desto lieber. Ohne Werksunterstützung seitens Porsche und ohne Mechaniker stellte Zasada als Sieger des Gran Premio Argentina 1967 mit einem 150 km/h-Schnitt Kondition und Improvisationsvermögen unter Beweis. Die Mammutfahrt London–Sidney brachte er in einem Escort als Sechster hinter sich, wobei er den Wagen ebenso ohne Kratzer ließ wie jene, mit denen er sich dreimal durch das Abenteuer der East African Safari Rallye schlug: Zweimal wurde er, den Sieg greifbar nahe, von maßlosem Pech gestoppt. Die Safari 1971 hatte den Polen zudem ins Kreuzfeuer der Kritik gebracht. Vergeblich blieben nämlich die Versuche des Porsche-Luftaufklärers Steinemann, Zasada aus dem Begleitfahrzeug über Funk auf den zum Überholen ansetzenden und auf dem Siegespfad rollenden Waldegaard aufmerksam zu machen. Als der Schwede endlich vorbeizukommen suchte und dabei seinen Wagen zu Bruch fuhr, lastete man Zasada mancherorts die Zerstörung der Porsche-Hoffnungen an. „Ich hatte den Funk abgestellt, weil man mir nicht zumuten konnte, daß ich gleichzeitig fahre und mich unterhalte. Da mein Beifahrer Bien aber weder ausreichend englisch noch deutsch sprach, blieb der ganze Sprechfunkverkehr an mir hängen“, erklärt Zasada sein Verhalten; er beschränkte die Funkkontakte auf jene Fälle, da der weiße Porsche 911 S mit der breiten Aufschrift „Poland“ Hilfe nötig hatte. Auch diese Aufschrift hatte Ärger gebracht. Dabei ist sie Teil jener Art von Diplomatie, die Sobieslaw Zasada zu eigen ist und seine Erfolge garantiert. „Es gibt 32 Millionen Polen, sechs bis sieben Millionen leben im Ausland, in der

ganzen Welt. Wo immer ich auftauche, bringt mir dieses Wort ‚Poland‘ die Unterstützung meiner Landsleute. Gerade bei der Safari malen die Afrikaner aus dem gleichen Grund groß ihr ‚Kenia‘ oder ‚Uganda‘ auf den Wagen. Die Einheimischen wissen, wie eine Safari vorzubereiten, zu fahren und zu gewinnen ist. Mir ist jedes ihrer Mittel recht.“ Taktisches Geschick ist die große Stärke Zasadas. Gegen Vorlage von Vereinbarungen mit Porsche oder BMW ist er Dauerabonnent für die im Ostblock raren Ganzjahres-Visa nach Deutschland und Österreich und kennt Visa-Schwierigkeiten nur von anderer Seite: „Drei Monate wartete ich auf die Einreisegenehmigung nach Kenia, mein Co-Pilot Bien hatte die Bestätigung seines gleichzeitig abgeschickten Antrags nach sechs Wochen.“ Zasadas Auftritte im Westen sind gekennzeichnet von häufig wechselnden Partnern. Nur bei der Polenrallye sitzt Jahr für Jahr Frau Ewa auf dem heißen Stuhl des Co-Piloten, sonst wechseln die Zasada-Beifahrer spätestens nach zwei bis drei gemeinsamen Fahrten. „Der Automobil Club Polski erteilt als Oberste Nationale Sportbehörde vier bis fünf Fahrern Erlaubnis, ein ganzes Jahr im Ausland zu starten. Aber 40 bis 50 sind es insgesamt, die – voll auf Kosten des AC – gelegentliche Auslandserfahrung sammeln.“ Und für die besten ist Sobieslaw Zasada Eintänzer auf internationalem Parkett. Daß einer dieser gelegentlichen Beifahrer Jaroszewicz heißt und zufällig Sohn des polnischen Ministerpräsidenten ist, fügt sich lückenlos ins Erfolgsrezept des polnischen Nationalheros, für den sich Schlagbäume ohne Formalitäten heben – und der für soviel Entgegenkommen Gegenleistungen bietet. Seit 1960 startet Sobieslaw Zasada mit seinen wechselnden Partnern zur Rallye Monte Carlo in Warschau, und er trug damit zu jener Rallyebegeisterung in der polnischen Hauptstadt bei, die den Startort Warschau zu einem der beliebtesten bei der „Monte“ werden ließ. Weil diese Renommier-rallye ganz auf Schnelligkeit aufgebaut ist und so ohnehin

kaum den Qualitäten des zähen, ausdauernden Zasada entspricht, ist sie für ihn zugleich eine günstige Gelegenheit, dabei Polens wenig aussichtsreiches Nationalgefährt Polski Fiat zu steuern. Mit einer geringfügigen Rücksicht freilich auf den guten internationalen Klang des Namens Zasada: Durch ein „Versehen“ des Veranstalters schlich sich im Januar 1971 neben den Namen der Beifahrerin Ewa Zasada zufällig Sobieslaws Pseudonym Sobek.

Man akzeptiert es, wenn Zasada die World Cup Rallye London–Mexiko City als Spazierfahrt abwertet, man nimmt es ernst, wenn er bei der Safari angibt, er starte, um zu gewinnen. Um freilich für die europäische Rallyemeisterschaft der Fahrer einen Werks-BMW zu bekommen, bedurfte es des Durchsetzungsvermögens von BMW-Sportleiter Härle gegenüber dem Rallyechef Helmut Bein, dem Zasada schon zu sehr an Schnelligkeit eingebüßt hatte. Geschickte Konzentration auf die Ostblock-Veranstaltungen im Meisterschaftsprogramm und zwei Siege in Polen und der DDR legten den Grundstock für Zasadas dritten Titel, der mangels namhafter Konkurrenz freilich nicht mehr an den Glanz der beiden ersten heranreicht. Um das Gelingen des dritten Streichs bei der abschließenden Tour de Belgique endgültig abzuschließen, packte man gar eine durchaus legale Schlitzohrigkeit aus, über die sich abgehängte Rivalen mokierten: Als Partner für die Schlußprüfung gewann BMW den Luxemburger Koob, der seine profunde Streckenkenntnis vornehmlich am Steuer des Zasada-BMW verwertete und so den Polen quasi per Chauffeur zur Europameisterschaft beförderte. Weil Diplomatie häufig bedeutet, daß eine Hand die andere wäscht, so darf man mit einiger Sicherheit Zasadas Gegenleistung hierfür schon im kommenden Jahr erwarten, wenn Achim Warmbold für BMW die Fahrer-Europameisterschaft sichern soll: Bei den Ostblockrallyes kann der beste deutsche Rallyepilot auf einen mit allen Wassern gewaschenen Chauffeur bauen, auf Sobieslaw Zasada. hl

Zusammenstellung der bekannten Ersatzteilkataloge, Zubehörlisten, Betriebs- und Reparaturanleitungen u.ä.

Ersatzteilliste Steyr-Puch 500, Ausgabe 1958

Umtausch- und Ergänzungsblätter:

Gruppe 8 Umtauschblatt III/62 zum ET-Katalog für Steyr-Puch 500

Ersatzteile-Ergänzungsliste für PKW Steyr-Puch 500 D, 500 DL und 500 DH, Graz im Juli 1959

dabei Nachtrag vom Oktober 1959 (= Seite 14)

Ersatzteilkatalog Steyr-Puch 500, Ausgabe 1963

Keine Umtausch- oder Ergänzungsblätter

Ersatzteilkatalog Karosserie Steyr-Puch 500, Ausgabe 1963

In großen Teilen Stand I/58

Umtausch- und Ergänzungsblätter:

Gruppe 56c Ergänzungsblatt I/63
Gruppe 56d Ergänzungsblatt I/63
Gruppe 59a Ergänzungsblatt I/62

Ersatzteilkatalog Karosserie

(Österreichische Ausgabe mit Preisen)

wesentliche Teile I/58

Umtausch- und Ergänzungsblätter:

Gruppe 56c Ergänzungsblatt I/63
Gruppe 56b Ergänzungsblatt I/63
Gruppe 59a Ergänzungsblatt I/62

Ersatzteilliste Steyr-Puch 650 T, Ausgabe 1963

Ergänzungs- und Umtauschblätter:

Inhaltsverzeichnis Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967

Gruppe 1 44 Ergänzungsblatt I/64
Ergänzungsblatt Juli 1964
Gruppe 4 05 Ergänzungsblatt II/67
Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967
Gruppe 5 02 Ergänzungsblatt II/67
Gruppe 5 06 Ergänzungsblatt II/67
Gruppe 7 01 Ergänzungsblatt II/67
Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967
Gruppe 7 15 Ergänzungsblatt II/67
Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967
Gruppe 8 10 Ergänzungsblatt II/67
Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967
Gruppe 8 15 Ergänzungsblatt II/67
Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967
Gruppe 9 40 Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967
Gruppe 9 61 Ergänzungsblatt I/67
Gruppe 9 66 Ergänzungsblatt I/67
Gruppe 9 68 Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967

Ersatzteilliste Karosserie Steyr-Puch 650 T, Ausgabe 1963

Ergänzungs- und Umtauschblätter:

Inhaltsverzeichnis Umtauschblatt 1. Änderung Feber 1967

Pos. 2311 Ergänzungsblatt zur Pro. Ersatzteilliste für Steyr-Puch 650T

Ersatzteilkatalog Steyr-Puch 700 Combi, Ausgabe Mai 1962

Umtausch- und Ergänzungsblätter:

Gruppe 1 44 Ergänzungsblatt I/64
Gruppe 1 47 Ergänzungsblatt I/64
Gruppe 5 01 Umtauschblatt 1. Änderung Jänner 1965
Gruppe 5 02 Ergänzungsblatt I/65
Gruppe 5 05 Umtauschblatt 1. Änderung Jänner 1965
Gruppe 5 06 Ergänzungsblatt I/65
Gruppe 7 01 Umtauschblatt 1. Änderung Jänner 1965

Ersatzteilkatalog Karosserie Steyr-Puch 700 Combi, Ausgabe September 1962

Ersatzteilkatalog Karosserie Steyr-Puch 700 Combi, Ausgabe November 1963

mit Index Ausgabe 1961/62

Umtausch- und Ergänzungsblätter:

Gruppe 23 11 Ergänzungsblatt I/63

Ersatzteilkatalog Technik Steyr-Puch 700 Combi Dezember 1964

Ersatzteilliste Karosserie Steyr-Puch 500 D/650 T Modelle 1966/67, Ausgabe Jänner 1967

Sonderteile für 650 TR-Eurpoa-Ausführungen, Anhang zur Ersatzteilliste für 650 T, Ausgabe Jänner 1967

Zwei Exemplare, eines davon mit Seiten 30, 30a, 31, Ausgabe Feber 1968

Ersatzteilkatalog Motor-Fahrgestell-Karosserie 500/500 S, Ausgabe 1968

Ersatzteilkatalog FIAT 126 Motor Steyr-Puch, Ausgabe September 1973

**

Technische Mitteilungen zu den Wagentypen 500/D, 650/T, 700/C/E, Umbausatz für 650 T auf 650 TR Graz April 1964

Umbausatz für Steyr-Puch 650 TR Zusammenstellung ohne Datum

Sportsatz für Steyr-Puch 500, Freilassing 1.10.1966

Umbausatz für 650 T auf 650 TR, Freilassing 1.10.1966

Umbausatz 650 TR II, Freilassing 1.10.1966

Kupplung, Umbausatz für KS 180, Freilassing 1.10.1966

Ersatzteile-Preisliste per 31.05.1968

Ersatzteile für Puch-Fahrzeuge, welche in Deutschland eingekauft werden, Graz 09.01.1969



Günther Volle (oben) und Henning Volle beim Int. ADAC Schauinsland-Bergpreis 1967



Int. Bergpreis Freiburg-Schauinsland 1967

Betriebsanleitungen

- Steyr Puch 500 D, 650 T, 650 TR (Neudruck ca. 1967)
- Steyr-Puch und Haflinger 500 D, 650 T, 650 TR, 700 C, 700 E, 700 AP (Neudruck)
- Alles über das neue Steyr-Puch Kleinauto. Schriftenreihe „Der Kleinwagen«, Heft 1, o.D.

Reparaturanleitungen

Motoren mit 500 u. 643 ccm Hubraum
Vollsynchrongetriebe (»Haflinger« u. Combi)

Fahrgestell „Haflinger«
Fahrgestell PKW und Kombi
Elektrik des Steyr-Puch Wagen
Handhabung der Spezialwerkzeuge
Graz, o.D. (Nachdruck?)

Ergänzungsmittelungen bitte an: H. Volle, Postfach 1613,
D-79016 Freiburg,

Bitte um Mithilfe!

Zur Erstellung einer Übersicht der vom Werk herausgegebenen Kundendienstmitteilungen sind nachstehend die bekannten Ausgaben aufgelistet. Um Angaben über weitere wird gebeten (H. Volle, Postfach 1613, D-79016 Freiburg).

Steyr-Puch 500, Technische Mitteilungen

KD/3/57
KD/4/57
KD/5/57
KD/1/58 - 12/58 (18.11.1958)
KD/1/59 - 4/59 (10.08.1959)
KD/1/60 - 4/60 (17.10.1960)
KD/1/61 (01.04.1961)

Technische Mitteilungen zu den Wagentypen 500/D, 650/T, 700/C/E, 700/AP/APL

KD/1/62 - 7/62 (Dezember 1962)

Technische Mitteilungen zu den Wagentypen 500/D, 650/T, 700/C/E

KD/1/63 - 5/63 (September 1963)
KD/1/64 - 10/64 (Dezember 1964)
Anmerkung: Von KD 4/64 gibt es die Ausgaben vom April 1964 und Oktober 1965!
KD/1/65 - 5/65 (Dezember (1965)
(KD/1/65 auch Haflinger)
KD/1/66 (Januar 1966)
KD/2/66 (Mai 1966)
KD/1/67 (Dezember 1967)
KD/1/71 (Oktober 1971)

Homologationen

Folgende Homologationsblätter/Vorläufer sind dem Verfasser bekannt, um Ergänzungen wird gebeten:

Homologationsblatt Steyr-Puch „500« Mod. Fiat/Steyr-Puch „500D« Mod. Fiat

ohne Datum, ein Blatt mit zweiseitiger Beilage ohne FIA-Bestätigung.

Homologationsblatt Steyr-Puch „500« Mod. Fiat/Steyr-Puch „500D« Mod. Fiat

ohne Datum (das vorliegende Exemplar ist handschriftlich mit 03.03.1958 datiert), ein Blatt mit zweiseitiger Beilage ohne FIA-Bestätigung.

Anmerkung: Beide Vorläufer unterscheiden sich durch modifizierte Getriebeabstufungen!

Homologationsblatt Steyr-Puch 500D/DL vom 3. März 1958.

7 Seiten, 1. Supplement ohne Datum, 2. Supplement vom Mai 1964. FIA-RegNr. 1200

Homologationsblatt Steyr-Puch 700C 1961.

6 Seiten, FIA-RegNr. 1066

Homologationsblatt Steyr-Puch 500D/DL, 650 T, 700C,E vom 19.03.1962.

8 Seiten ohne FIA-Bestätigung.

Anmerkung: Diese Ausgabe ist die Zusammenfassung der Homologationen für Steyr-Puch 500 (1957 und 1959) und für den Steyr-Puch 700C (1961).

Die Homologation ist abgedruckt bei: Friedrich F. Ehn, „Puch-Automobile 1900-1990«, Graz 1991.

Homologationsblatt Steyr-Puch 650 T/TR gültig ab 29.01.1963.

7 Seiten, 1. Supplement mit Korrektur ohne Datum, 2. Supplement ohne Datum, 3. Supplement ohne Datum. FIA-RegNr. 1181

Homologationsblatt Steyr-Puch 650 TR gültig ab 11. April 1964.

6 Seiten, 1. Supplement vom Mai 1964, 2. Supplement vom Juni 1965. FI A-RegNr. 1289.

H. Volle

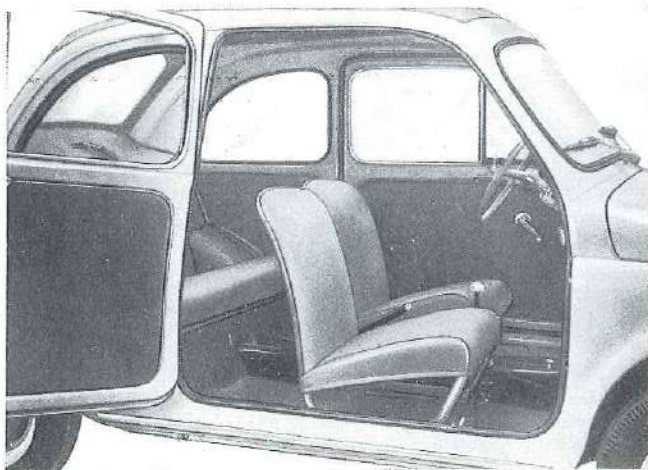
O.S.K.
des
Ö.A.M.T.C.

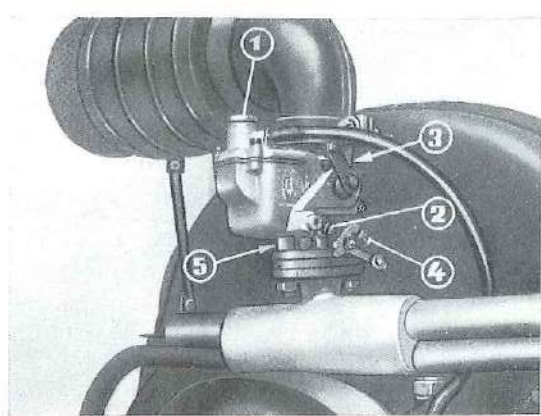
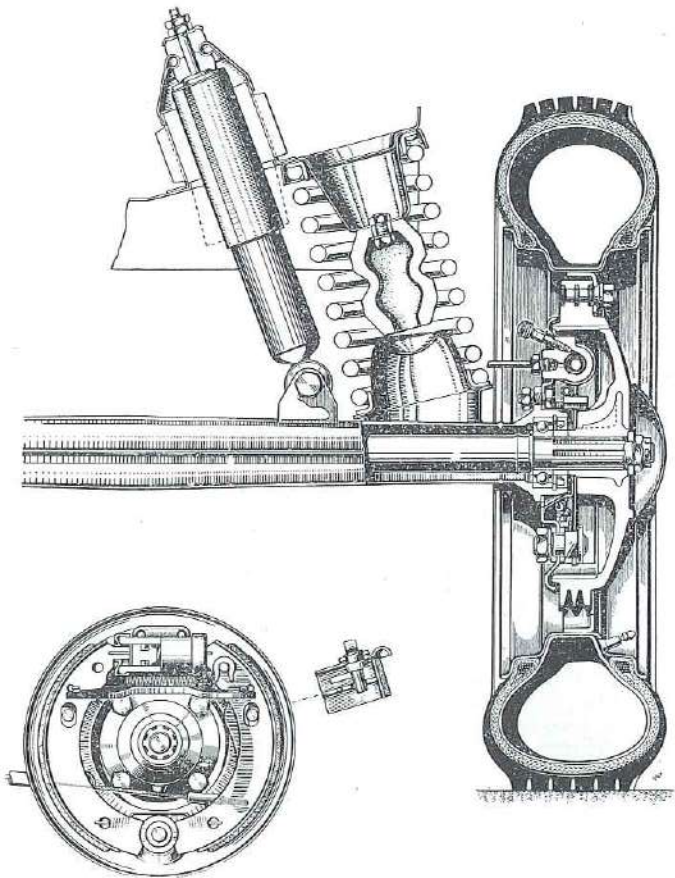
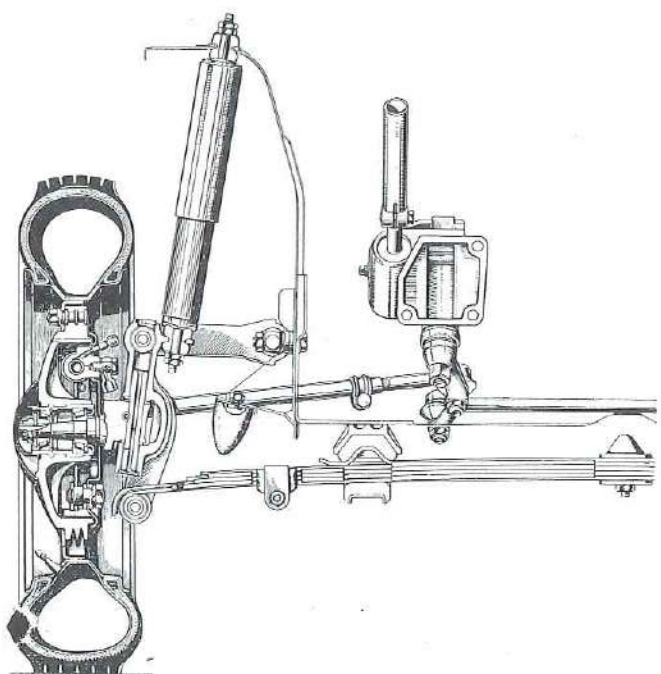
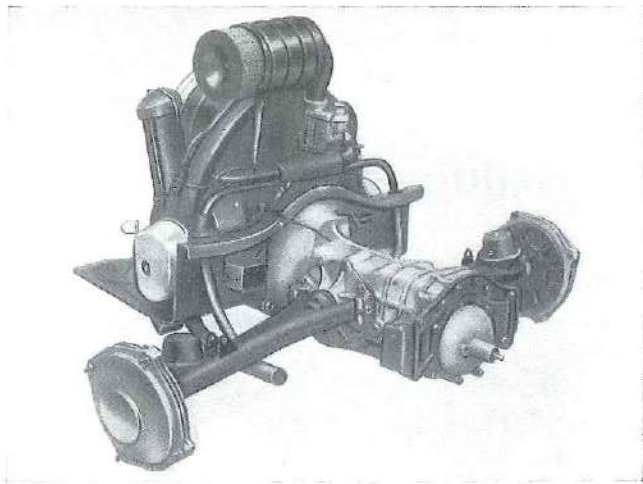
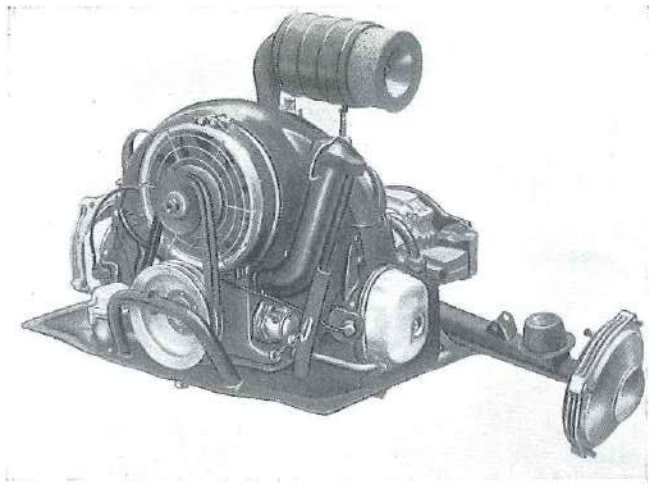
F.I.A.

C.T.I.

Beilage zum Homologierungsblatt (Testblatt)

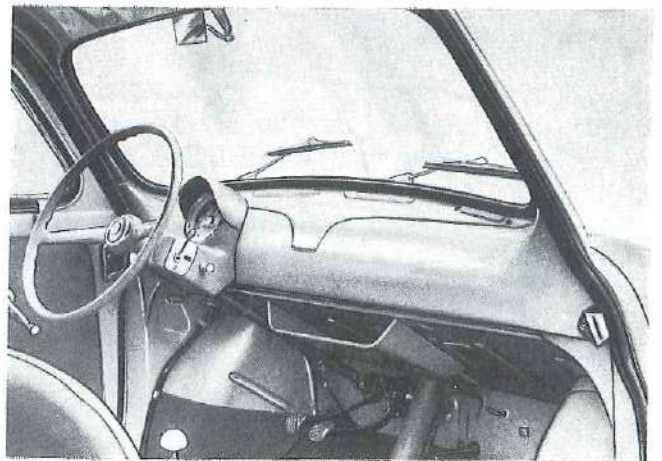
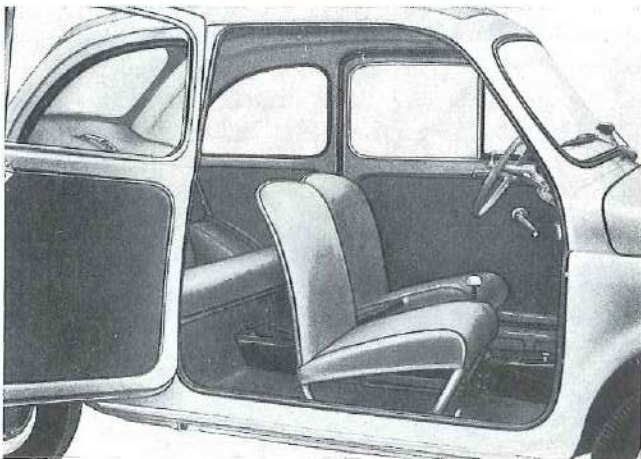
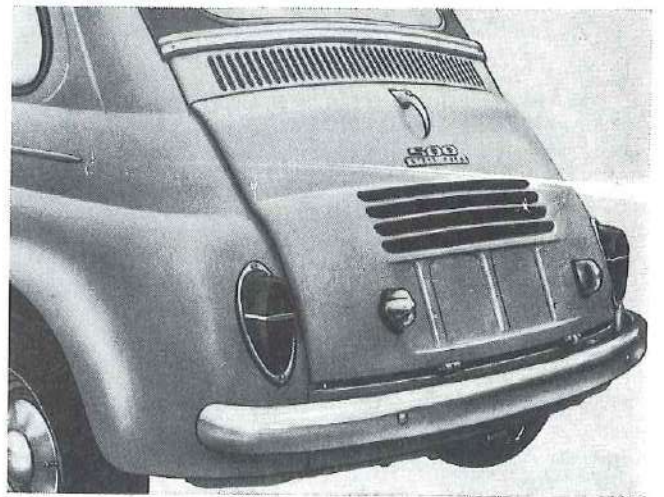
Steyr-Puch 500 — Mod. Fiat

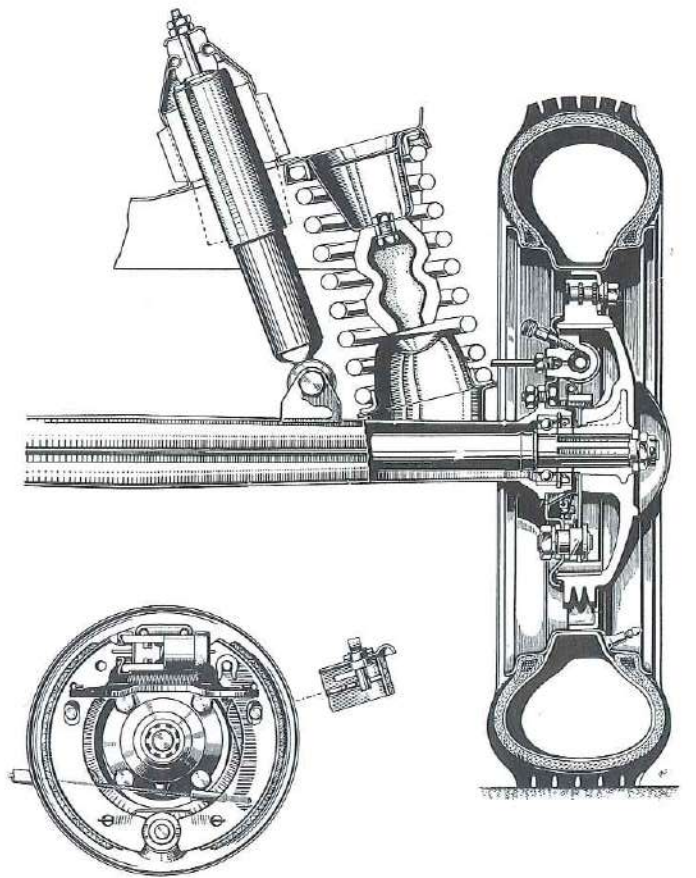
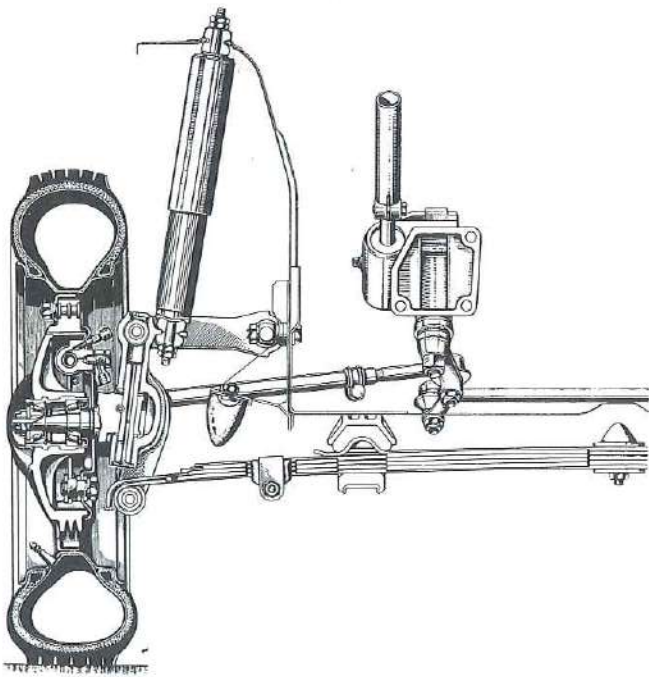
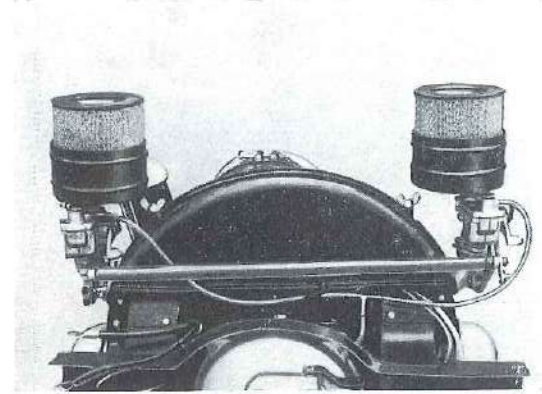
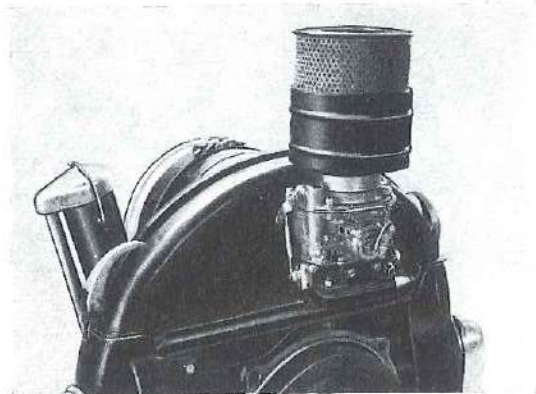
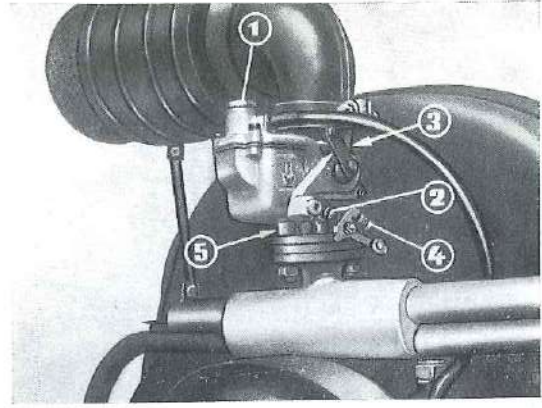
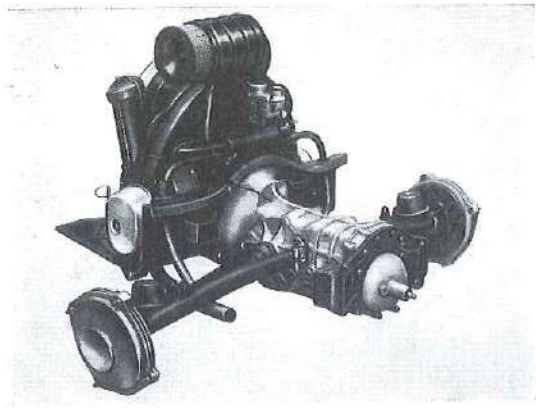




Beilage zum Homologierungsblatt (Testblatt)

Steyr-Puch 500 (D) — Mod. Fiat





HOMOLOGIERUNGSBLATT

Bezeichnung des Wagens:

STEYR-PUCH "500" Mod. Fiat (Cabrio-Limousine)
STEYR-PUCH "500 D" Mod. Fiat (Limousine)

Erzeugerfirma:

STEYR DAIMLER PUCH A.G., Werke Graz.

Vorsetznummer und Buchstaben der Typenreihe:

Fahrgestell-Nr.	ab 510.0001
Motor-Nr.	ab 510.0001
Fahrzeug-Nr.	ab 500.5501

Beschreibung der Karosserie:

Torsionssteifer Plattformrahmen mit dem Aufbau zu einer selbsttragenden Karosserie verschweißt. Ausführung als Cabrio-Limousine oder Limousine, 2 Türen mit Schwenk- und Kurbelfenstern, 2 vorklappbare Vordersitze, rückwärtige Sitzbank, Kotbleche in den Seitenwänden eingebaut, eingebaute Scheinwerfer, zu öffnende Motorhaube rückwärts, Stoßstange vorne und hinten, Lüftung und Heizung, kleiner Gepäckraum unter der vorderen Haube.

Beschreibung des Motorblocks:

Luftgekühlter 2-Zylinder 4-Takt-Boxer-Motor im Heck des Fahrzeuges befindlich, obengesteuert (o.h.v.), je 2 schrägliegende Ventile pro Zylinder, 3-fach gelagerte Kurbelwelle, Leichtmetall-Guß-Kurbelgehäuse, austauschbare Zylinder, Zylinderköpfe aus Leichtmetall, Druckumlaufschmierung, Batteriezündung, 12-Volt-Anlage, Fallstromvergaser, Einscheiben-Trockenkupplung, 4-Gang Getriebe mit Knüppelschaltung.

Beschreibung des Fahrwerkes:

Vorderradaufhängung mittels 2 Lenkern und 1 Querfeder und 2 Teleskopstoßdämpfern, rückwärts Pedalachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, hydraulische Bremse auf alle 4 Räder, Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

Gewicht des fahrfertigen Wagens:

Cabrio-Limousine:	460 kg
Limousine:	480 kg

Gewichte einschl. Treibstoff, 5 % Mindergewicht zugelassen.

Radstand: 1840 mm

Spur vorne: 1120 mm

Spur hinten: 1135 mm

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8, place de la Concorde, PARIS (8^e), Tél.: ANJOU 34-70

HOMOLOGATION SHEET: 1289

The model was presented in February 1962

MAKE: STEYR-PUCH

MODEL: 650 TR

TYPE: motor car

SPECIFICATION: The model 650 TR is derived from the models 500 D/DL and 650 T, it differs from these basic models in its technical equipment.

GENERAL DESIGNATION: STEYR-PUCH 650 TR mod. Fiat COMMERCIAL DESIGNATION: STEYR-PUCH 650 TR

4 seats provided

BEGIN OF PRODUCTION: March 1st, 1962

Chassis No. starting with: 510,0001

Engine No. starting with: 520,0001

HOMOLOGATION GRANTED IN CATEGORY: TOURING

No.: 1289

valid from 11 April 1964 list 4 add. to general list 10

Front view of vehicle

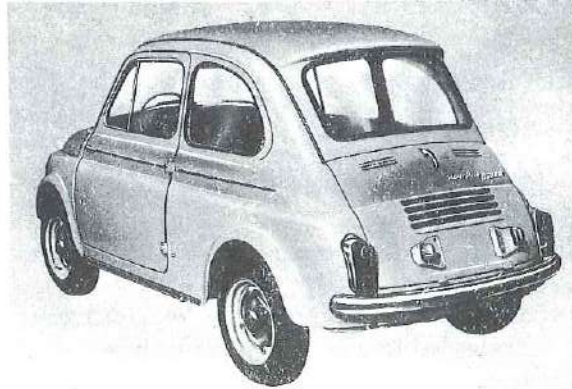
Rear view of vehicle

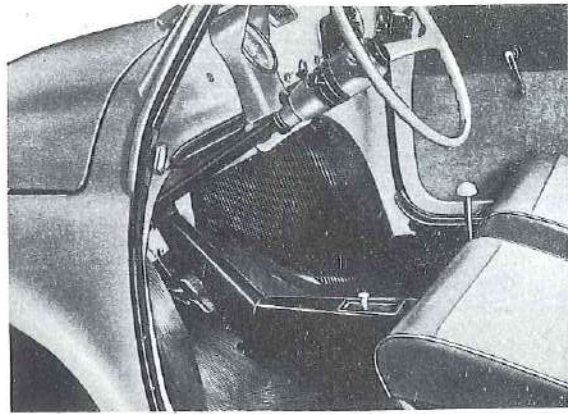


View from front left side



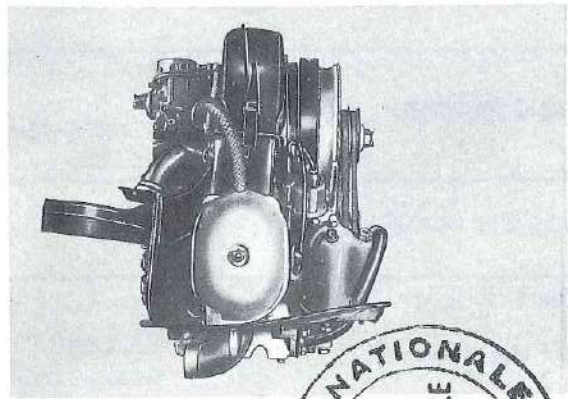
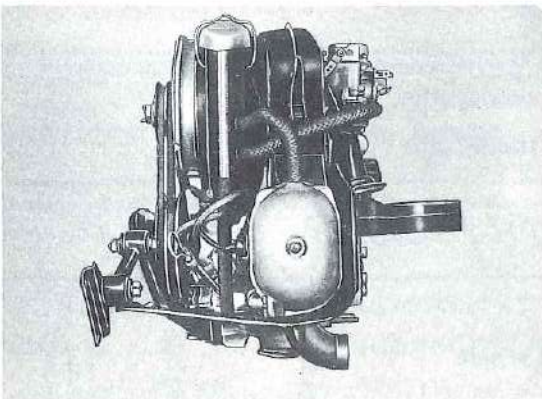
View from rear left side





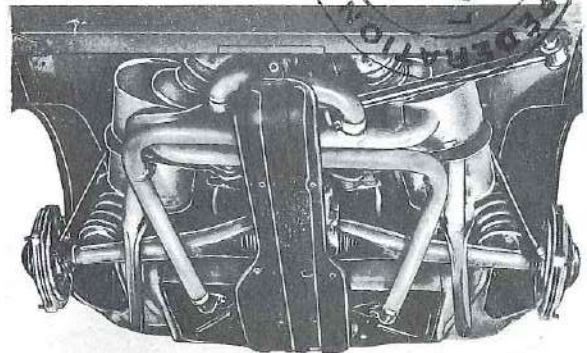
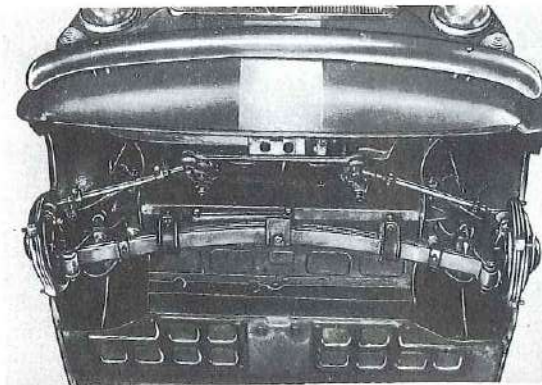
Engine view (right hand side) with Panhard rod

Engine view (left hand side)



Front axle complete with Panhard rod, without wheels

Rear axle complete with Panhard rods, without wheels



Body material: Sheet steel, Additional material: Fabric top for Cabrio-Limousine, Number of seats: 4

OVERALL DIMENSIONS: Width: 1,320 mm Height unladen: 1,355 mm Ground clearance: unladen 158 mm
Length: 2,695 mm Height laden: 1,322 mm Ground clearance: laden 120 mm

AVERAGE WEIGHT: taken on 5 vehicles, without petrol, without tools, with 1 spare wheel, without driver or passenger and without luggage: Limousine (with steel top): 475 kg Cabrio-Limousine (with fabric top): 455 kg

WHEEL BASE: 1,840 mm

TRACK: 1,120 mm (front) 1,135 mm (rear)

REAR WHEEL DRIVE - REAR ENGINE

TRANSMISSION: Gearbox with 4 forward speeds and 1 reverse speed

TYPE OF STEERING: Worm- and segment

The engine- and gearbox unit is mounted in the body with 3 rubber mountings, lateral movement being checked by 2 Panhard rods, The front suspension leaf spring is also laterally checked by a Panhard rod, also rubber mounted

An engine undershield is fitted,

ENGINE

1289

Type:	4 - stroke	
Fuel:	Petrol	
Position of valves:	O.H.V.	
Maximum power output:	27 DIN hp. / 5,500 r.p.m.	
Cylinder bore:	81 mm	Working tolerance: Tol.group 1: 80,99 - 81,00
Stroke:	64 mm	Tol.group 2: 81,00 - 81,01
Capacity per cylinder:	329,62 ccm	
Total capacity, calculated according to max. tolerances:	659,40 ccm	
Oversizes of cylinders:	not provided for in normal production	
Capacity of combustion chamber:	42,3 ccm	
Height measured in the centre of combustion chamber:	23 mm	
Total height of engine block without cylinder head and oil sludge:	horizontally opposed engine!	
Height of 1 cylinder:	101,2 mm	
Height of cylinder head (outer measurement):	40 mm	

Engine ventilation: by means of choke poppet valve on the oil filler pipe and 2 pipe lines from the valve covers to oil filler pipe.

WEIGHTS:

Flywheel:	5,22 kg
Crankshaft:	5,15 kg
Connecting rod:	0,41 kg
Pistons for compression ratio 1 : 8,8	

without rings: 0,34 kg with rings: 0,54 kg

CRANKSHAFT BEARINGS:

Number 3

Type: 2 bearings of lead bronze with emergency layer
1 bearing of special aluminium alloy

BIG END BEARING:

Number 2

Type: Bushes of lead bronze with emergency layer

VALVE CLEARANCE WITH COLD ENGINE:

for camshaft P 82 Intake: 0,15 mm Exhaust: 0,15 mm

for camshaft P 92 Intake: 0,25 mm Exhaust: 0,25 mm

MAXIMUM VALVE STROKE:

Inlet: 8,55 mm r.c.l. Outlet: 8,55 mm incl. rocker clearance

DIAMETRE OF VALVES:

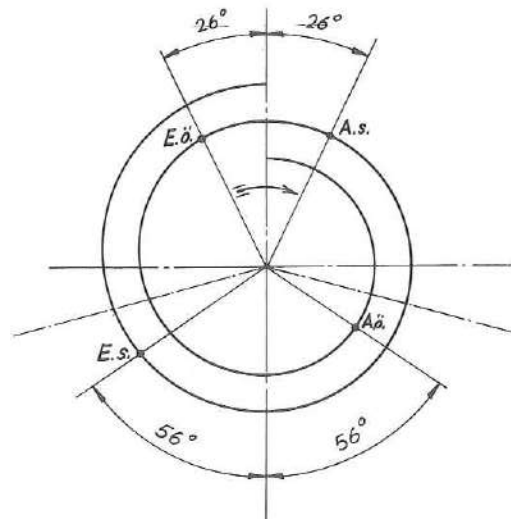
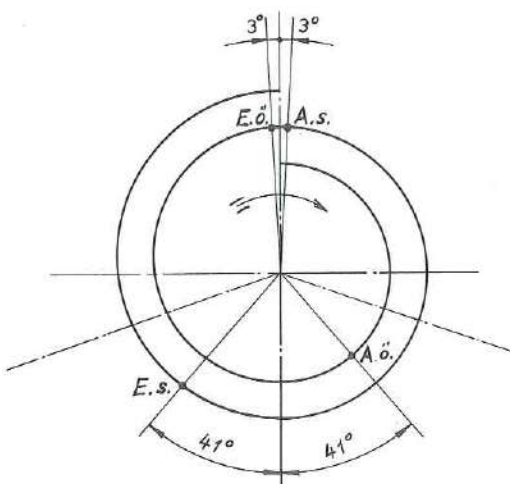
Intake: 38,0 mm Exhaust: 34,0 mm

Cam followers: with hard chrome or hard metal lining.

VALVE TIMING DIAGRAM: (inspection clearance 1 mm)

for camshaft P 82 (504.1.05.004.2) standard version

for camshaft P 92 (503.1.05.013.2) optional equipment



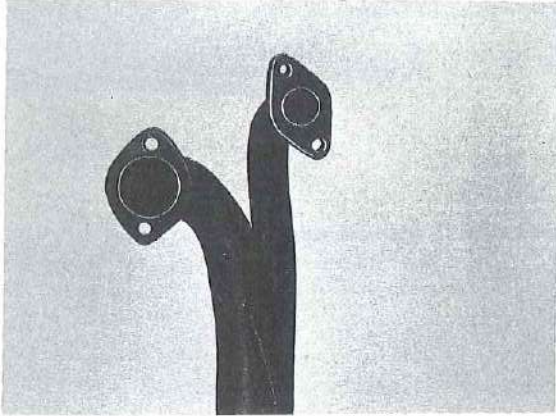
INLET MANIFOLD: Outer diametre: 38,0 mm Internal diametre: 35,0 mm

Position: Above the engine block

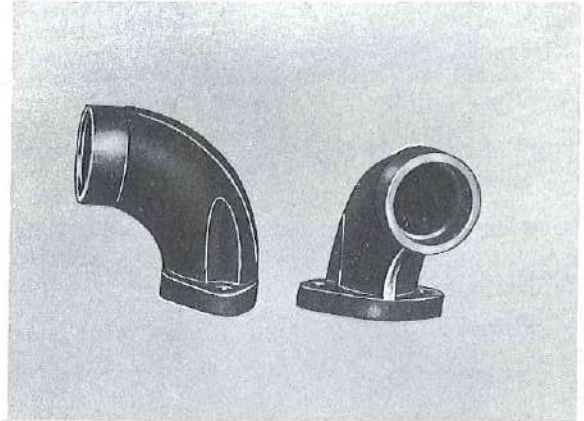
EXHAUST MANIFOLDS: Internal diametre (engine side) 35,0 mm Internal diametre (outlet side) 38,5 mm

Position: Below the cylinder heads, one for each cylinder

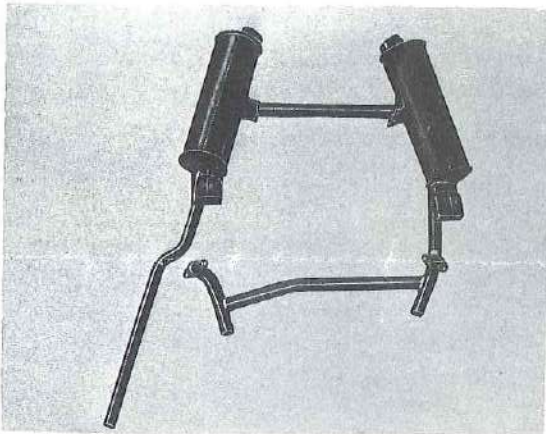
Inlet manifold (detail):



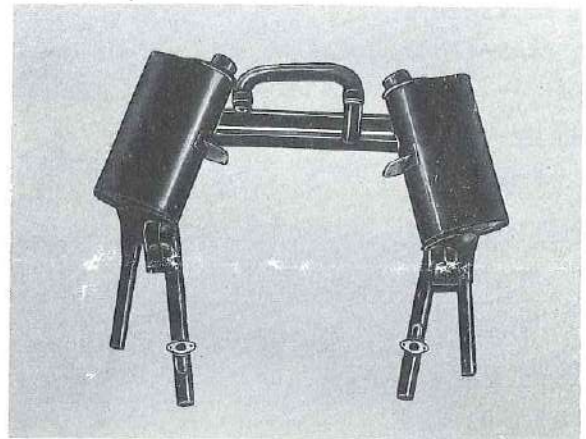
Exhaust manifolds (detail):



EXHAUST SILENCER ARRANGEMENTS: EXPANSION TYPE



Standard Production version



Version available as optional equipment

VALVE SPRINGS: Double Springs

outer spring: length: 38 mm, outer diametre: 31,5 mm, internal diametre: 24 mm, Number of coils: 5,75

inner spring: length: 35 mm, outer diametre: 24 mm, internal diametre: 19 mm, Number of coils: 6,75

CARBURETTOR :

Principle: twin parallel choke down-draught make: Zenith NDIX Choke diametre: 2 x 32 mm



CLUTCH :

Type: Single dry plate

Diametre of clutch plate: 160 mm

1289

TRANSMISSION :

Make P U C H Synchronesh gearbox with 4 forward speeds and 1 reverse speed

GEAR RATIOS :

1st Gear:	37 : 15 i = 2,47	2nd Gear:	33 : 20 i = 1,65
	40 : 13 i = 3,08		34 : 19 i = 1,79
	41 : 11 i = 3,73		37 : 17 i = 2,18
3rd Gear:	29 : 24 i = 1,21	4th Gear:	25 : 28 i = 0,89
	30 : 23 i = 1,30		26 : 27 i = 0,96
	31 : 23 i = 1,35		27 : 27 i = 1,00
	31 : 21 i = 1,48		28 : 25 i = 1,12
			29 : 24 i = 1,21

$$\text{Reverse Gear: } \frac{41}{17} \cdot \frac{25}{11} = 5,48$$

$$\frac{40}{19} \cdot \frac{23}{13} = 3,70$$

Gear change is effected by floor mounted lever.

$$\frac{37}{21} \cdot \frac{21}{15} = 2,47$$

AXLE DRIVE:	gear ratios	4,22	4,88	5,14
	number of teeth	38 : 9	39 : 8	36 : 7

Overall reduction ratio to driving wheels: The ratio is dependant of the combination of internal gear and final drive ratios eventually in use.

Wheels: type - disc wheels	make: KROMAG	weight: (without tyres) 2,65 kg
Rims: type - well base rim	dimension: 3,50 x 12	
Tyres: type - lowpressure tyres	dimension: from 125 - 12 or 135 - 12, rear 125 - 12 or 135 - 12	

B R A K E S : foot brake, hydraulic, operating on all 4 wheels.

hand brake, operating on rear wheels

Number of brake cylinders: 1 brake master cylinder
4 wheel brake cylinders

Internal diameter of brake drum :	180 mm
Outer diameter of brake drum :	235 mm
Length of one brake lining :	184 mm
Width of one brake lining :	30 mm
Type of brake linings :	shape-pressed
Bore of main brake cylinder :	15,87 mm
Bore of wheel brake cylinder front :	17,46 mm
Bore of wheel brake cylinder rear :	15,87 mm



FUEL CAPACITIES: fuel tank: 24 l
 engine: 1,75 l
 gear box and
 rear axle 1,5 l

COOLING SYSTEM: air-cooling by fan

TYPE OF WHEEL SUSPENSION: front: individually suspended with single transverse leaf spring and transverse wishbones
 rear: individually suspended swinging half-axes with 2 coil springs

FRONT WHEEL SUSPENSION: transverse leaf-spring with 5 spring leaves
 total thickness of spring at the centre: 22,5 mm
 width of top spring leaf: 45 mm

REAR WHEEL SUSPENSION: 2 coil springs
 outer diameter: 102 mm
 internal diameter: 78 mm
 diameter of spring wire: 12 mm
 number of coils: 9

SHOCK ABSORBER: number 2 front 2 rear
 operation hydraulic

GENERATOR: make Bosch-dynastart type: LA/EJ/160/12/3,000 + 1,0 R 1

VOLTAGE: Voltage 12 V performance 160 W

BATTERY: Voltage 12 V capacity: 28 Ah or 32 Ah

IGNITION: type: battery ignition - automatic advance by centrifugal weights mechanism

SPARK PLUGS: type BOSCH W 225 T or similar - thread diameter: 14 mm - number per cylinder: 1

HEAD LAMPS: normal or asymmetric

AIR CLEANER: type: paper-, wire gauze-, or oil-bath filter number: 1

OIL FILTER: type: micronic filter, full flow type

OIL COOLER: flat tubular radiator situated in the cooling air flow

OPTICNAL EQUIPMENT:

Speedometer
 Revolution counter
 Oil thermometer
 Heating system
 Oil pressure manometer
 Supplementary fuel tank (capacity: 24 litres)
 Additional air conduit for the oil cooler for use in tropic climates
 Reversing lamp
 Additional head lamps
 Battery, installed in the front luggage boot
 Special exhaust manifold with enlarged silencers.



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8, place de la Concorde, PARIS (8^e), Tél.: ANJOU 34 - 70

1289/A/V

1st Supplements and corrections to the Homology

No.: 1289

STEYR-PUCH mod. FIAT 650 TR

May 1964

Supplements:

Optional Equipment:

Gear set for 3rd speed : 33 : 20 i - 1,65

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

8, place de la Concorde, PARIS (8^e), Tél.: ANJOU 34 - 70

2nd Supplements and corrections to the Homology

No.: 1289

B/V

STEYR-PUCH mod. FIAT 650 TR

June 1965

Supplements:

Optional Equipment:

- 1) On demand rims dimension 4,00 - 12
- 2) Spring leaf stabilizer between swinging half axles.

Valid from 1st October 1965 list 13/3





Wir trauern um Sepp Treitinger

* 13.3.1939, † 2.8.1993

Sepp Treitinger war 1968 bis 1973 ein sehr erfolgreicher Puchfahrer bei Bergrennen in Deutschland. Er war nicht nur ein Top-Fahrer, sondern den Puchtretern bis zum Schluß absolut treu. So verhalf er Albert Girstl 1987 und 1989 durch seine schnellen Motoren und hervorragende Betreuung zum Gesamtsieg des Shell Pokals.

Sepp Treitinger bleibt für uns unvergessen.

Das war die Puchsaison 1993...

- Es begann am 1./2. Mai auf dem Motodrom in Most (Cz). Mathias hatte im Winter einer plötzlichen Eingebung folgend seinen Renner auf Rechtslenkung umgebaut. Ganz einfach, sagte er. War aber dann wohl doch nicht so. Beim Fahrertraining auf der Rennstrecke lief aber alles bestens. Die anderen machten jedenfalls mehr Schrott.

- Saisonauftakt am Österreichring war der nächste Termin, gleich am folgenden Wochenende 8./9. Mai. Ganz Österreich glänzte im Sonnenschein, nur die Steiermark kriegte etwas Regen ab. Besonders am Sonntag, als der 1. Lauf zur Österreichischen Tourenwagenmeisterschaft gefahren wurde, gab es eine spektakuläre Massenkarambolage. Die Historischen durften anschließend zeigen, wie man's macht.

- Am 22./23. Mai folgte die Veranstaltung 70 Jahre Schleizer Dreieck. Außer ein paar Puch-Leuten waren auch einige Abarths gekommen.

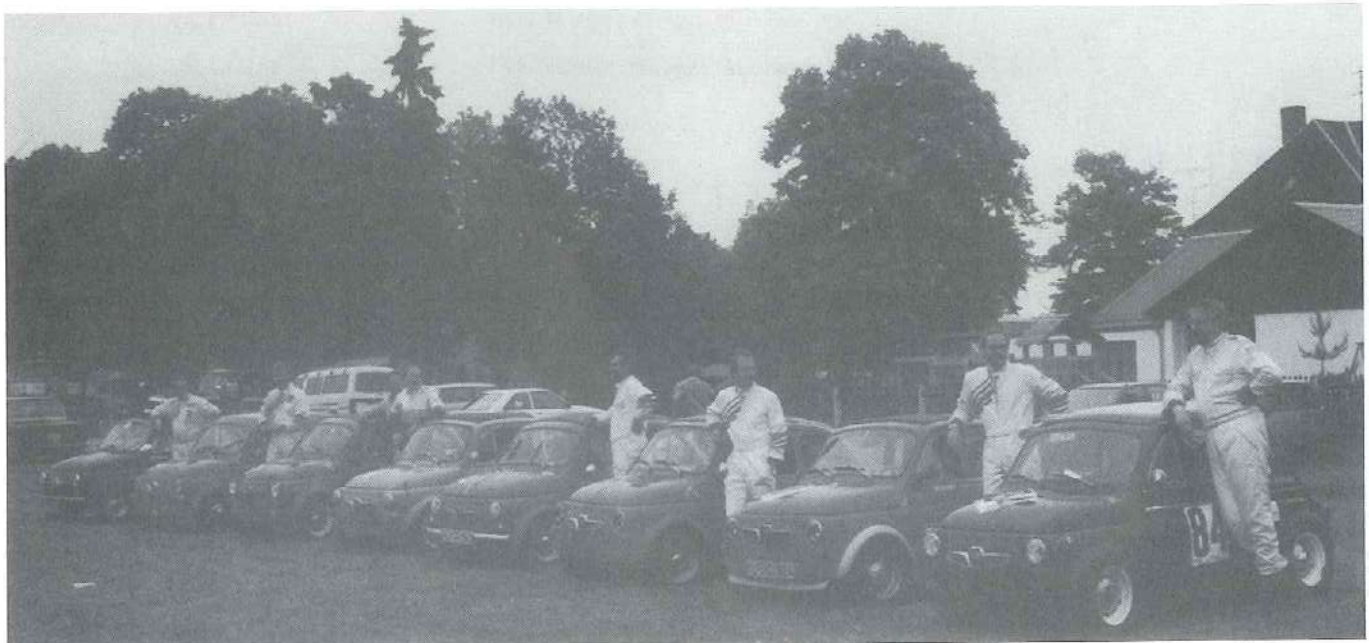
In Berlin bei glühender Hitze losgefahren, mußte dort auf der Wiese erst mal in Gummistiefel und Regenjacke gewechselt werden, bevor es ans Abladen ging. Zur Wärmeversorgung wurden die Grillgeräte angeworfen und die eine oder andere Flasche geleert. War trotzdem schön gewesen.

- Zu Pfingsten, genauer am 29. Mai, gab es ein Treffen der Steyr-Puch-Freunde auf Mutter Wehners Wiese in Oer-

Erkenschwick. Es hätten ein paar mehr Puchs sein können, vielleicht spricht sich der nächste Termin auch in Bayern besser rum. Unser Auto blieb bei Heinz, um endlich wieder den guten Siegermotor frisch überholt eingebaut zu bekommen.

- Drei Wochen später, nämlich am 20. Juni, wurde von den Abarth-Leuten ein Clubtraining auf der malerisch in den Dünen gelegenen Rennstrecke in Zandvoort (NL) durchgeführt. Im Training wurde Mathias von einem Abarth Vignale ohne Rückspiegel in die Reifen gedrängt, was ihn nachträglich teuer zu stehen kam. Das Zusammenbinden von acht Reifenstapeln kostete nämlich genau 352,80 holländische Gulden! Peter Kröber übte sich im freischwebenden Überschlag (Bruch linkes Hinterrad, Achswelle + Bremstrommel), die Karosserie bekam keinen Kratzer ab und Peter die Note 5,9. Beim Rennen am Sonntag verabschiedete sich Mathias' Motor in der letzten Runde - Pleuelabriß links.

- Der nächste Termin stand schon an: Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring 25./27. Juni. Mathias wollte mal ausprobieren, was bei den Youngtimern so läuft; die wieder zusammengefügteten Brocken hielten zwar stand, die Leistung aber blieb aus.



Die Puch Streitmacht beim Schleizer Dreieck Rennen 1993: Klaus Kleber, Mathias Duesterberg, Karl-Heinz Splaemann, Peter Koeber, Johannes Grohs, Lothar Kahl, Martin Eckert, Dietmar Terjung (v.l.n.r.)



Steyr-Puch Stammtisch bei Mutter Wehner.

- Schöner war's in Horice (Cz) zwei Wochen später, 10./11. Juli. Es ist eine traditionell für Motorräder genutzte Naturrennstrecke, führt durch Wald und Stadt, bergauf und bergab - sehr abwechslungsreich, aber wenig zuschauerfreundlich. Das Wetter war riesig, jedenfalls am Sonnabend, das Fahrerlager ist auf einem Campingplatz mit See und Badeanstalt, eigentlich eher was zum Ferien machen. Leider mußte reichlich geschraubt werden, Lothar Kahl riß ein Ventil ab, und Karl-Heinz Splanemann wollte unbedingt mit offenen Tüten fahren - weil man ja Krach machen dürfte - Fazit: In der ersten Runde verabschiedete sich sein Motor in einer blauen Wolke. O-Ton Karl-Heinz: „Das ist mein Ende.“

- Anschließend ging's weiter in Salzburg, ADAC Bayernpreis am 17./18. Juli. Eine bekannt straff organisierte Veranstaltung mit dem Highlight Käfer-Cup, es erwischte nur Mathias linkes Hinterrad - Achswellbruch Sonntag morgen, 2 Stunden vor dem Rennen. Dank kollegialer Hilfe von Albert Girstl konnte auch dieses Rennen zu Ende gebracht werden.

- Vier Wochen Pause, dann gab's wieder ein Abarth Club



Johannes Grohs beim Oldtimer Grand Prix Zolder 1993

Training innerhalb des Oldtimer Grand Prix in Zolder (B) am 21./22. August. Mit Johannes Grohs, Dietmar Terjung, Martin Eckert, Lothar Kahl und Schorsch Hummel erlebten wir einen sonnigen Samstag - leider kam Dietmar kaum über die Startphase hinweg und Mathias riß das rechte Pleuel ab. Der Oberhausener Tuner kam aber rechtzeitig zum Motorentausch, und am Sonntag ging im Dauerregen alles glatt - im wahrsten Sinne des Wortes.

- Der Oldtimer Grand Prix am 18./19. September in Salzburg war mit Puch-Treffen und Gleichmäßigkeitslauf geplant, Mathias wollte das Rennen fahren, ich die Gleichmäßigkeit. Im ersten Training gab's Kipphebelbruch, im zweiten verbrannte das Einlaßventil - es wurde reichlich geschraubt. Der Puch hatte dann zwar keine Leistung mehr, kam aber immer an.

- Am folgenden Wochenende, nach ein paar Tagen Wandern im sonnigen Herbstwald, stand das Bergrennen in St. Agatha (A) 25./26. September auf dem Plan. Das Ergebnis - durchgekommen, aber zu wenig Leistung. Nach 20stündigem Dauerregen hatte sich die Fahrerlagerwiese in tiefgründigen Morast verwandelt. Keines der Autos oder



Gespanne kam aus eigener Kraft da wieder raus, alle mußten vom Trecker gezogen werden.

- Saisonfinale am Österreichring, 16./17. Oktober bei schönem Wetter(!), das Loch im Einlaßkanal war zwar repariert, dafür ist dann der Kolbenbolzen rausmarschiert.

- Das Classic Club Race in Zolder (B) am 30. Oktober war schon fast etwas spät im Jahr, am Morgen waren die Puchs so vereist, daß wir sie mit dem Heizlüfter auftauen mußten.

Daß Dietmar nicht die volle Distanz fahren konnte, muß eigentlich kaum noch erwähnt werden. Der harte Kern traf noch am selben Abend bei Mutter Wehner in Oer-Erkenschwick zusammen, um sich tüchtig aufzuwärmen.

- Nachzutragen ist noch, daß Mathias in seiner Klasse allen Widrigkeiten zum Trotz den Titel "Österreichischer Staatsmeister" errungen hat und wir demnächst (27. November) nach Wien zur Siegerehrung fahren. JD



Mathias Düsterberg beim ADAC Bayernpreis 18./19. Juni 1993

Classic Club Race

Das Classic-Club-Race ist ein großartiges Oldtimerfest auf der Rennstrecke von Zolder in Belgien, und ist eine Organisation von 11 Clubs. Classic-Club-Race ist ein Ereignis für die ganze Familie, wo sowohl der Oldtimerliebhaber mit Rennambitionen zum Zuge kommt, als auch derjenige, der eine langsame Fahrt auf der Rennstrecke machen will, seine Freunde findet. Das alles ohne ein wahnsinnig hohes Startgeld, ohne Papierarbeit mit Lizenzen und Homologationsblättern, und doch auf eine sehr sichere Weise. Wir, der Steyr-Puch-Freundeskreis sind zum erstenmal dabeigewesen. Jeder Club muß DM 1000,- in einen Pool einzahlen. Davon werden die Grundaussgaben bestritten. Ich habe 10 Puchfahrer gefunden, die jeweils DM 100,- gesponsort

haben. Die Veranstaltung am 30.10.93 fand unter strahlend blauem Himmel statt. Kalt war es trotzdem. In der 700 ccm Klasse hatten 19 Autos in der 1000 ccm Klasse 27 Fahrzeuge genannt. Ein so großes Starterfeld in den kleinen Klassen ist in Europa einmalig. Ein Wermutstropfen gab es in diesem Jahr. Die Belgier konnten keine Zeiten nehmen und stellten die Autos nach gefahrenen Runden im Training auf. Die 700 ccm Klasse hat unser Mathias Düsterberg, genannt Düsenjäger gewonnen. Die anderen tummelten sich im Feld mit den Abarths und Minis. Der genaue Termin für CCR 1994 steht noch nicht fest. Aber der Oktober 94 wird schon im Auge behalten. Ich kann es nur weiterempfehlen. **See you in Zolder!** Johannes Grohs.

RALLY 500 MINUTI DI VERONA

Ein Bericht von HMÖ

Wie kommt ein Puch 650 bei einem EM-Lauf zu Startnummer 4? Man nehme ein offizielles Anmeldeformular für die Rally, fülle es rechtzeitig aus und schicke es an die OSK mit der Bitte um Weiterleitung und Ausstellung einer Auslandsstartgenehmigung. Nachdem man dann bis eine Woche vor Rallybeginn keine Rückmeldung erhalten hat, melde man sich bei dem Veranstalter und frage nach der Startnummer. Daraufhin bekommt man vom Veranstalter die Auskunft, daß noch keine Nennung unter dem Namen Mössler vorliegt, sehr wohl jedoch von Holzer und Steffny. Danach schlage extremen Wirbel über die OSK und verlange vehement eine Nachnennung. Da dies aber nicht so ohne weiteres möglich ist, wird einfach die Startnummer von einem Piloten hergenommen, der am Bewerb trotz Nennung nicht teilnehmen kann. In meinem Fall war das die Startnummer 4. Vom Veranstalter wurde mir immer wieder versichert, daß ich zwar die Startnummer 4 am Auto habe, jedoch in der Reihung des Starts zurückgereiht werde. Das heißt, mitten unter meinen Konkurrenten fahren werde.

Nun zum Konkreten:

Anreise am Donnerstag zu später Nachtstunde in strömendem Regen (besser im strömenden Regen als in meterhohem Schnee). Am Freitag wollte wir noch für die 1. „Kraftsonderprüfung“ diverse Reifendimensionen probieren, um die optimale Übersetzung zu haben. Jedoch schon bei der 1. Ausfahrt mußten wir feststellen, daß mein Motor bei niedriger Drehzahl extrem zu rauchen beginnt. Danach erfolgte der sofortige Abbruch des „Trainings“. Nun gab es 2 Möglichkeiten: Entweder das Auto mit dem kaputten Motor aufladen und nach Hause fahren, oder mit Biegen und Brechen bis zur bitteren Neige durchfahren. Wie immer entschieden wir uns für das „oder“. Aufgrund der Tatsache, daß 14 Tage zuvor mein Auto von einem hereinspringenden Betonpfosten schwerstens beschädigt wurde, mußte die Reparatur bei einem Profi in Hartberg in der Expreßvariante durchgeführt werden (Franz H.). Dies wiederum war der Auslöser dafür, daß bei den Reparaturarbeiten mein Feuerlöscher beim Franz liegengelassen war. So hieß es vor der tech-

nischen Abnahme keine Panik, keine Panik, Franz wird schon kommen.

19.00 Uhr: Technische Abnahme. 17.00 Uhr, noch kein Franz in Aussicht. Also 1. Telefonat nach Österreich, wobei mir mitgeteilt wurde, daß die Steirercrew vor der italienischen Grenze den Rückzug wegen zu starken Schneefalls und "Dispositionsschwierigkeiten" mit ihrem Beifahrer Gerner Hans angetreten hatten. Dies wiederum bedeutete für uns, daß wir in kürzester Zeit einen Feuerlöscher organisieren mußten. Nichts leichter als das. In unserer Hotelhalle waren gleich mehrere davon. Also wurde einer davon von der Wand entfernt und mittels Spanngurten am Überrollkäfig und Reservereifen befestigt. Danach technische Abnahme: wie immer 2 Minuten. An dieser Stelle muß erwähnt werden, daß es diesmal unsere Mini Kollegen extrem schwer hatten, da eigens für diese Veranstaltung ein Engländer als Oberkommissar eingeflogen wurde. Weiters muß an dieser Stelle gesagt werden, daß diesmal die Eisensäge das meist gefragteste Werkzeug vor der technischen Abnahme war. Warum??? Circa 10 Piloten mußten die Querstrebe ihres Überrollbügels hinter dem Fahrer- und Beifahrersitz, der parallel zur Achse verläuft, herausschneiden.

Nun war es klar. Aufgrund der Tatsache, daß in Österreich ein Katastrophenwochenende angesagt war, und Michael Steffny mit einer Nierenentzündung im Bett lag -! Wir mußten die roten Farben hochhalten.

Am Start waren diesmal knapp 80 Fahrzeuge, jedoch ohne dem Topscorer Zanchi auf seinem Lotus-Elan. In unserer Klasse waren wie immer hauptsächlich Abarth 1000, Abarth 850, Lancia Fulvia, Minis, dgl. vertreten.

1. Renntag:

Ca. 20 Minuten vor dem Start wurde es zur Gewißheit. Wir starteten mit der Startnummer 4 nicht wie versprochen in unserer Klasse, sondern durften, "mußten", als 2. von der Startrampe. Dies war auf der einen Seite ein schönes Gefühl, auf der anderen Seite natürlich mit dem Negativum behaftet, daß man absolut nicht wußte, wo man im Rennen liegt.

Trotz aller Nachteile, die es mit sich brachte, war es einfach wunderschön, einmal bei jeder Zeitkontrolle, bei jedem Start, überall unter den "Großen" zu stehen. Zu Beginn des 1. Renntages, nach den ersten 2 Sonderprüfungen, wurden wir zwischen wenig und gar nicht von den "Großen" beachtet. Jedoch mit zunehmender Verschlechterung des Wetters, es hatte von Regen in starken und sehr starken Regen gewechselt, wurden unsere Zeiten immer besser und das Interesse der großen immer größer. Dies ging so weit, daß bei der SP 5 unsere Zeit um 2 Sekunden schneller war als die des auf Rang 5 liegenden Jaguar Typ E. Spätestens ab diesem Zeitpunkt waren wir, wie man so schön sagt, etabliert. Es folgt die SP 6. Diese Sonderprüfung wurde, entgegen der Auskunft des Rennleiters, nicht bei Tageslicht, sondern bei Nacht gefahren. Unser Christbaum jedoch war dort, wo ihm am wenigsten passieren kann - zu Haus in der Werkstatt. So mußten wir mit unseren 2 Funzeln bei störmendem Regen, Laubfahrbahn und anderen Widrigkeiten unseren Weg ins Etappenziel bahnen. Zu diesem Zeitpunkt war uns klar: "So an Topfn sein ma noch nie zomgfohn. Spätestens jetz hom uns die ondern." (Originalzitat HMÖ). Nach positivem Abendessen begaben wir uns

zum Hotel IBIS (Ausfahrt Verona Süd, diesjähriges Rallyhotel), um uns die offiziellen Zeiten zu Gemüte führen, um zu wissen, wo wir eigentlich in unserer Klasse liegen.

Dabei stellte sich heraus, daß der Tag gar nicht so schlecht gelaufen war. Gesamtklassement: 15. von 80, Klasse 1. von 18 und bei dieser ominösen 6. Sonderprüfung die 10. beste Sonderprüfungszeit mit gehörigem Respektabstand zu meinen direkten Verfolgern. So konnte man sich frohen Mutes an ein letztes "Achtele" roten Rotwein heranwagen und zur Nachtruhe begeben.

2. Renntag:

Start wie gehabt: 8.00 Uhr ab Hotel IBIS. Start des Motors, Rauchwolke, leichtes Kleppern, alles in Ordnung! Ausfahrt aus der Garage zur 1. Zeitkontrolle, wobei hier schon die 1. Schrecksekunde kam. Beim Warten zur 1. Zeitkontrolle wollte ich ohne Motor noch einmal sämtliche Gänge durchprobieren, da es am Vortag mit dem 3. Gang etwas Probleme gegeben hatte. 1. Gang - O.K., 2. Gang - O.K., 3. Gang - O.K., 4. Gang - O.K. Wieder 1. Gang - oh, oh - 4. Gang - hängt! Was nun? 4. Gang ist nicht herauszubekommen! In diesem Falle, frei nach HMÖ-schen Gesetz, mit Gewalt geht alles. Aber auch dies läßt sich nicht bewerkstelligen. Nachdem sich der Ganghebel schon eher zu biegen beginnt, wird dieser Versuch abgebrochen. Ich starte den Motor und lasse die Kupplung 2-3 mal schnalzen, woraufhin der Gang heraushüpft. Noch einmal Glück gehabt. Nun geht es zur 1. Sonderprüfung. Da ich vom 1. Tag schon einen respektablen Vorsprung habe, wurde eine Sonderprüfung nach der an deren auf „Sicherheit!“ gefahren. Der Motor wird immer lauter und von Sonderprüfung zu Sonderprüfung frißt er mehr Öl und verliert an Leistung. Nach der 3. SP kommt es zur Zwangsrast im Schloß bzw. Weingut des weltberühmten Dante Alighieri. In den altehrwürdigen Gemäuern des Schlosses wurden die Boliden eingeparkt und anschließend gab es heißen Kaffee und Tee sowie Kuchen. Anschließend wurde wieder ausgeparkt und zur nächsten Zwangsrast zu Grillhähnchen und Valpolicella weitergefahren. Nach der Zwangsrast, die letzten 3 allesentscheidenden Sonderprüfungen. Von meiner Servicemannschaft wurde mir berichtet, daß die Zeitnehmer nach jedem Start die nächsten Autos aufgrund meiner Ölrauchwolke nur an der Startnummer erkennen konnten und immer nach Frischluft japsten. Bei der letzten SP, ausgerechnet bei der, bei der letztes Jahr mein Auto zum Stillstand gekommen war, kam es auch heuer fast wieder zum Eklat. Nach der 2. Kurve verschluckte sich mein Motor dermaßen, daß er nicht mehr auf Touren zu bringen war. So trällerten wir diese SP mit leicht erhöhtem Standgas durch und kamen mit letztem Ach und Weh trotzdem noch ans Ende dieser SP. Danach wurde noch einmal Öl getankt und Benzin nachgeschaut. Und es ging weiter ins Ziel. Dieses Jahr gaben sich die Veranstalter besonders viel Mühe und arrangierten das Ziel nicht beim Rallyhotel, sondern mitten in der Stadt vor der Arena. So kam es zur alljährlichen Heizerpartie durch die Stadt in Richtung Arena. Dort glücklicherweise rechtzeitig angekommen, warteten wir auf unsere Stempelminute. Vom Rennleiter bekamen wir ein Schreiben, worauf festgehalten wurde, daß das Auto von der Stempelminute aus in +15 Minuten im Park Ferme zu sein hat. Der Park Ferme befand sich im Hotel IBIS in der Tiefgarage. Also waren zwischen

Ziel und Park Ferme ca. 4 Kilometer zurückzulegen. Eine Kleinigkeit, möchte man meinen - nicht jedoch mit einem so angeschlagenen Auto wie meinem. Wir fuhrten noch 1 1/2 Kilometer und es machte kurz:

"rrrrmtzmtzpfzpfz!!!" und der Motor stand. So - was nun? Jetzt wurde die Zeit knapp und es galt zu handeln. Erste Tätigkeit: aussteigen und schieben, 2. Tätigkeit: Abschleppseil herrichten, 3. Tätigkeit: beim Servicewagen anhängen und mit 120-140 kmh durch die Straßen von Verona. Abschleppseil ca. 10 m. So gelang es uns, absolut in der letzten Minute den Wagen durch die Zeitkontrolle schiebend im Park Ferme anzukommen. Alles geritzt, alles in Butter.

Abschließend muß gesagt werden, daß trotz der widrigen Wetterverhältnisse, es war außer Regen nur Regen und sonst war Regen vorhanden, sich der Veranstalter sehr

bemüht hat, eine korrekte und schöne Veranstaltung über die Bühne zu bringen. Entgegen den Jahren vorher, wurde diesmal etwas mehr Augenmerk auf das Ambiente und Drumherum gelegt. Dies konnte man daran sehen, daß der Park Ferme in einer wunderschönen Tiefgarage, die extra für das Rennen geräumt wurde, war und die Zwangsrast am Gut des Dante Alighieri ein ausgesprochener Leckerbissen war. Weiters ist positiv zu bemerken, daß im Zieleinlauf direkt vor der Arena derart viel Publikum und gute Stimmung war. Ich für mich hoffe, daß es nächstes Jahr bei den einzelnen Konkurrenzen wieder vermehrt zu guten Rennen zwischen Puchglühern kommt, wobei meiner Meinung nach auf den "Ehrenkodex" Bohrung und Hub homologiert, absolut Wert gelegt werden sollte.

Con tanti saluti!

INTERNATIONALE ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT FÜR HISTORISCHE AUTOMOBILE 1993
Kategorie II - Gruppe B (Fahrzeuge mit zeitgemäßen Modifikationen)
Klasse bis 700 ccm

Inoffizielles Endergebnis

Erklärung: (01) = 25.4. Reebberg, (02) 9.5. Saisonauftakt Österreichring, (03) = 6.6. Preis von Österreich, (04) = 20.6. Brünn/CZ, (05) = 26.6. Course de Cividale Castelmonte, (06) = 18.7. ADAC-Bayernpreis Salzburgring, (07) = 19.9. Oldtimer Grand Prix Salzburgring, (08) = 26.9. Bergrennen St. Agatha, (09) = 2.10. Bergrennen Austerlitz/CZ (10) = 17.10. Saisonfinale Österreichring
Darstellung der Ergebnisse in der Reihe (Teilnahme+Geschwindigkeit+Gleichmäßigkeit)

Pl	Name	Ort	Fahrzeug	(01)	(02)	(03)	(04)	(05)	(06)	(07)	(08)	(09)	(10)	Brutto/Netto
1	DUESTERBERG Mathias	D	Steyr Puch	0	2+2+0	0	0	0	2+4+6	2+3+0	2+4+2	0	2+0+0	31
2	ENZBERGER Rudolf	Gänserndorf, N	Steyr Puch	2+2+0	0	0	2+3+0	2+1+2	0	0	2+1+0	2+1+6	0	26
3	FACHTEU Jürgen	Kapfenberg, St	Steyr Puch	2+5+0	0	0	0	2+2+1	0	0	0	2+5+2	0	22
4	HOLZER Franz	Hariberg, St	Steyr Puch	0	0	0	2+0+0	2+4+0	0	0	2+6+0	0	0	16
5	TAUBLÄNDER Heinrich	Loeben, St	Steyr Puch	2+4+0	0	0	0	0	0	0	2+3+0	2+2+0	0	15
6	GERNER Hans	Brunau, S	Steyr Puch	2+0+0	0	0	0	0	0	0	2+2+1	2+3+0	0	12
7	Dr. WOLF Gerhard	Graz, St	Steyr Puch	2+3+0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5

Kategorie II - Gruppe B (Fahrzeuge mit zeitgemäßen Modifikationen)

Inoffizielles Endergebnis

(01) = 25.4. Reebberg, (02) 9.5. Saisonauftakt Österreichring, (03) = 6.6. Preis von Österreich, (04) = 20.6. Brünn/CZ, (05) = 26.6. Course de Cividale Castelmonte, (06) = 18.7. ADAC-Bayernpreis Salzburgring, (07) = 19.9. Oldtimer Grand Prix Salzburgring, (08) = 26.9. Bergrennen St. Agatha, (09) = 2.10. Bergrennen Austerlitz/CZ (10) = 17.10. Saisonfinale Österreichring
Darstellung der Ergebnisse in der Reihe (Teilnahme+Geschwindigkeit+Gleichmäßigkeit)

Kategorie II - Gruppe B (Fahrzeuge mit zeitgemäßen Modifikationen)
Klasse bis 2000 ccm

Pl	Name	Ort	Fahrzeug	(01)	(02)	(03)	(04)	(05)	(06)	(07)	(08)	(09)	(10)	Brutto/Netto
1	Mag. STEFFNY Michael	Eugendorf, S	BMW 2002	2+5+0	2+3+0	2+5+4	2+3+1	2+3+6	2+5+0	2+4+0	2+3+0	2+4+1	2+3+6	76 67
2	BINDER Friedrich	Amptelwang, O	Alfa Romeo	2+2+6	2+2+0	2+3+0	2+1+3	2+1+4	0	2+3+1	2+4+0	2+2+0	2+1+3	64 52
3	WEISSENGRUBER Oskar	Wels, O	BMW 2002	2+3+0	2+5+0	2+2+0	0	0	2+3+0	2+6+2	2+6+0	0	0	39 39
4	Dr. WOLF Gerhard	Graz, St	BMW 2002 TI	0	0	2+1+6	0	0	2+1+0	0	0	0	0	12 12
5	SCHÖPPL Gerd	Salzburg	BMW 2002 TI	0	0	0	0	0	0	2+1+0	2+1+4	2+0+0	0	12 12
6	RATHMAYER Andreas	D	BMW 2000 TI	0	0	0	0	0	2+2+1	0	0	0	0	5 5

GLOSSE

Tja, und dann haben wir noch einen unter uns, der meist im Verborgenen bei verschlossenen Türen am Rande des Ruhrpotts so still und leise vor sich hin werkelt. Da wird probiert, vermessen, angefertigt und zusammengefügt. Manchmal haben wir Glück und es kommt auch ans Licht, wird uns förmlich überreicht: Das von uns allen so begehrte Stück Aluminium, mit ein bißchen Eisen dran und ein paar Blechen drumherum. Dann bekommen wir leuchtende Augen und als Dreingabe noch eine kleine "Pappe" mit ein paar unbedeutenden Zahlen drauf - damit die Augen nicht so stark leuchten. Tränen beherrschen nun das Bild, aber nur kurz, die Freude überwiegt halt doch. Das von ihm so über-

gebene gute Stück wird begleitet von allerlei Ratschlägen; guten Ratschlägen wie: dreh' nicht mehr als achtausend, der hält die nächsten sechs Jahre, das brauchst Du nicht lange einzufahren, ist mit aller Sorgfalt eingebaut, bekommt die größte Aufmerksamkeit und Pflege. Ein überlegenes Gefühl überkommt uns - aber dann, nach ein paar Minuten, ist alles vorbei. Auf ein Neues. Wieder hin zum Ruhrpott- rand. Dennoch, wenn wir Dich nicht hätten, wäre alles halb so schön, da sähe es böse aus, sehr böse. Dank unserem Tuner, Problemhelfer und Lieferanten für alles Mögliche und Unmögliche rund ums Puch-Auto, danke Heinz. M.D.



27./28. Juni

**MSC - Bergpreis
Schottenring 1970**

Lauf zur Deutschen Automobil-Bergmeisterschaft 1970

Copyright by Eriks H. Berkmanis & racing camera team (GERMANY)

Telefon (02131) 70 24 11

Dieses Foto ist für Werbe- oder Ausstellungszwecke, sowie Veröffentlichungen nicht freigegeben
Ce document ne peut être utilisé à des fins publicitaires ou cédé à une autre publication sans accord

Rolf-Dieter Greulich



M. Höbing und Heinz Saam in Zandvoort 1980



Modellbau - Eck :



Vitesse, eine portugiesische Modellfirma brachte vor kurzer Zeit ein sehr schönes Modell im Maßstab 1:43 (ca. 7 cm lang) heraus. Es stellt einen Puch 500/650 dar aus den Jahren 1960 bis 65, also mit den verkehrten Türen und Hordtop. Das einzige Detail, das nicht stimmt sind die Felgen, doch habe ich bereits richtige gießen lassen!

Folgendes kann ich also anbieten:

Fertigmodell ab Werk mit korrekten Felgen und Reifen, sonst unverändert (Farben nicht richtig) ÖS 270.-
Modell umlackiert in Originalfarbe nach Wunsch mit allen Details und Sonderwünschen ÖS 370.-

Weiter kann ich Euch nach wie vor die ganz kleinen Pucheri (ca. 3 cm lang) im Maßstab 1:87 anbieten. Dies sind handgegossene Metallbausätze, die ich Euch nach Wunsch auch fertig liefere (mit etwas Lieferzeit).

Bausatz ÖS 170.-
Aufpreis für Fertigmodell ÖS 50.-

Horst Morocutti, Stadtplatz 26, A-4600 Wels, Tel.+Fax 0 72 42/7 24 39 (abends)



Dieter Nakaten beim Flugplatzrennen Wunstorf 1967



Anstecknadeln Steyr Puch
neu emailliert, ÖS 80.-

Typenschilder 500D, 650T, 650 TR,
auf Wunsch Gravur ÖS 100.-

Drehzahlmesser VDO altes Modell
8000/min, neu, ÖS 1.300.-

Folie für VDO Drehzahlmesser
ÖS 70.-

Folie für 160 km/h Tacho VDO
ÖS 120.-

Tachometer 160 km/h mittels
oberer Folie umgebaut, neu justiert,
dabei muß ein 120er Tacho einge-
sandt werden, der Preis richtet sich
nach dem Zustand,
ca. ÖS 1.000.- bis 1.300.-.

Stoffaufnäher des
Historic Racing Teams ÖS 120.-

Armband-Uhren mit Ziffernblatt
als 160 km/h Puch Tacho,
Batteriebetrieb, limitierte Serie
(100 Stück), Preis ÖS 1.250.-

Harald Mössler, Villacher Straße 3,
9545 Radenthein, Tel: 0 42 46/21 87
oder Auto 06 63/83 34 01

Veranstaltungstermine

Konica Historic Boucles de Spa 19. 2. 1994
Kontaktadresse: Union mécanisée Spa
Place Verte 8, B-4900 Spa
Tel. (32)(0)87/77.40.40 · Fax: (32)(0)87/77.47.40

10. -12. März: Rallye San Remo

NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU

Die Puch-Regenschirme sind wieder da!

Farbe: grün-weiß

Größe: Golfschirm groß

Druck: Clubaufschrift und Racing Team

Preis: ÖS 250.-

Auch Sweater gibt es wieder!

Farbe: dunkelgrün

Größe: M, L, XL

Druck: wie gehabt

Preis: ÖS 250.-

Bestellungen bitte sofort an:

Michael Steffny, Salzburg, Tel: 06 62/64 07 97 oder
06 62/64 07 97

Alle restlichen Clubangebote könnt Ihr nebenstehen-
der Auflistung entnehmen!!

Wir nehmen doch an, daß jeder Puchfahrer zumin-
dest einen Regenschirm benötigt, da doch Ausfahrten
in letzter Zeit recht häufig „ins Wasser gefallen“ sind.
Auch ein Sweat-Shirt ist eigentlich ein Muß, noch
dazu ist die Qualität 1A, die blauen der 1. Serie sind
trotz oftmaligem Waschen immer noch in Ordnung!

*

Marokko vom 19. März bis 1. April 1994

6. Rallye der Kaiserstädte für Oldies und alte Motorräder aus
den Jahren 1920 bis 1980, sowie klassische Fahrzeuge
und Sondermodelle.

Erste Türkei rallye für Oldtimer und klassische Fahrzeuge
vom 14. bis zum 28. Mai 1994.

Kontaktadresse: Raid International, 288, AV. Victor-Hugo,
F-94120 Fontenay S/Bois France,

Tel.: (1) 48 75 55 36, Tel. (1) 48 75 13 54,

FAX (1) 48 75 50 17, TELEX 264 67 0.

30. April 1994 : Teilemarkt bei Heinzl Liedl

2. - 5. Juni: Rallye Bavaria

Internationales Oldtimer Festival Nürburgring

24. - 26. Juni 1994

Veranstalter: Düsseldorfer Automobil- und
Motorsportclub 05 e.V. (ADAC)

Postfach 32 02 50, 40417 Düsseldorf

Fax: 02 11/33 42 42

Die letzte Seite/Schwarzes Brett

Angebote/Kauf/Verkauf

Verkaufe folgende Steyr-Puch Teile:

- 1 x Motor 650 ccm 23 PS, komplett, gebraucht DM 1250,-
- 1 x Motor 500 ccm 20 PS, komplett, gebraucht DM 950,-
- 2 x Pleuel 3er Stück DM 120,-
- 1 x Rennansaugrohr, Innendurchmesser 38 mm DM 500,-
- 1 x 36 Weber-Doppelvergaser DCNF DM 360,-
- 4 x Winkelhebel gebraucht Stück DM 30,-
- 1 x Nockenwelle RS 65 DM 250,-
- 1 x Nockenwelle P 82 DM 200,-
- 1 x Nockenwelle P 94 DM 200,-
- 2 x TR Zylinderköpfe Ventile 38 Einlaß, 34 Auslaß, Kanäle bearbeitet, Kipphebel erleichtert Stück DM 500,-
- 1 x Monte-Carlo Auspuff, neu Nachbau ohne Gußkrümmer, sind nicht mehr vorrätig DM 750,-
- 1 x Satz Motorbleche DM 120,-
- 1 x Motorlufthaube eckig für gr. Ölkühler DM 100,-
- 1 x Motorlufthaube runde Ausführung DM 130,-
- 2 x Kolben 80 mm Stück DM 100,-
- 2 x Kolben 81 mm Stück DM 150,-
- 2 x Kolben 81,5 mm Stück DM 150,-
- 2 x Zylinder 81 mm Stück DM 100,-
- 1 x Ölfilterhalter, Schraubfilterumbau DM 130,-
- 2 x Reifen 165/70 HR 12 neuwertig Kleber Stück DM 50,-
- 1 x Motorgehäuse 520er Nr. OK DM 450,-
- 1 x Lenkgetriebe gebraucht DM 30,-
- 1 x Pedalhalter und komp. Pedalerie DM 80,-
- Prospekte und Poster von Puch DM a.A.

Ich suche folgende Steyr-Puch Teile:

- 1 x Combigetriebe 700 C
- 1 x Verbundglasfrontscheibe altes Modell (klein)
- 1 x Magnetschalter getrennt vom Regler
- 2 x 5" oder 5 1/2" Felgen für Puch

Johannes Grohs, Stimbergstraße 278 a
D-45739 Oer-Erkenschwick
Tel. 0 23 68/5 26 60

Verkaufe Steyr-Puch 650 TR „Europa“, Baujahr 1968, blau (sog. Schwedenauto). Optimal restauriert, in allen Teilen original. Deutsche Straßenzulassung mit allen Einträgen, österreichischer Typenschein vorhanden. Interessenten wollen sich bitte wenden an: H. Volle, Postfach 1613, D-79016 Freiburg, Tel.: 0761/29998 (abends)

Suche Frontblech 1. Ausführung (Belüftungsschlitze unter Scheinwerfer neuwertig oder restaurierbar.)
H. Volle, s. o.

Verkaufe: Rohkarosserie Baujahr 1964, fertig geschweißt mit Deckel und Türen mit Gestänge für das lange Faltdach fertig grundiert, ÖS 35.000,-
Michael Steffny, 06 62/64 07 97 (Büro),
06 63/86 71 80 (Auto)

Verkaufe:

- Fiat 600 Bj. 1958, sehr guter Originalzustand, Einstiege müssen gemacht werden, auch viele Neuteile vorhanden (Türen, Kotflügel, Einstiege, Deckel), auch einzeln erhält

lich! ÖS 9.000.-

- 2 Auspuffhälften rechts für Puch 500 gebraucht à ÖS 150.-
- 1 Kolben und Zylinder 70 Ø neu ÖS 400.-
- 1 Hinterachse 500D komplett ÖS 1.200.-
- mehrere Kofferdeckel Puch in gutem Zustand à ÖS 300.-
- 2 neue Heckscheiben für Puch Europa-Karosserie ÖS 300.-
- 1 Bremstrommel vorne 501...neu ÖS 1.000.-

Suche:

- Gegenräder für 1. und 2. Gang von 650 TR
1. Gang 40 : 13; 2. Gang 34 : 19

Horst Mortcutti, Wels,

Tel. und Fax 0 72 42/7 24 39 (abends)

Verkaufe:

- Puch 500, Bj. 1957, Fahrgstellnr. 309 zum Restaurieren div. Neuteile ÖS 10.000.-
 - Puch 700C, Bj. 1962, großes Faltdach zum Restaurieren komplett mit Neuteilen ÖS 14.000.-
- Christian Bauer, Gentzgasse 57/17, 1180 Wien
1/4 79 50 83 oder 2 20 94 13

Verkaufe:

- Puch 650S TR, Bergallyecup-Auto mit 40 PS, breite Felgen, Holzlenkrad, Verbundglasscheibe, Schalensitze, H-Gurte, Getriebe vom Fiat 126 synchronisiert, Überrollbügel, Tapezierung neu. Preis auf Anfrage.
- Johann Bacher, Harterstraße 121, 8053 Graz

Verkaufen:

- 1 Garn. Kolben 70 Ø neu
 - 1 großes Fetzendach - Gestänge neu lackiert
 - 1 Steyr Puch 700C ehemals Polizei zum Restaurieren
 - 1 Typenschein 650T, Bj. 1963 ÖS 1.000.-
 - 1 Typenschein 650T Europa
- diverse Gebraucht- und Neuteile

Suchen:

Originale Bodenplatten und Einstiege für Puch 500, Bj. 1958

Robert und Roland Hominger, Tel. 0 76 12/6 79 87 (Büro),
4 74 42 (privat)

Suche:

Linke Tür, neu oder neuwertig, für 500D.

Hans-Georg Tröltzsch, Küchenweg 14, 91080 Uttenreuth

Teile-Lieferanten

AUTO ROSSA FIAT & LANCIA SPECIALISTS
3 HIGHTOWN INDUSTRIAL ESTATE CROW ARCH LANE RINGWOOD BH24 1NZ
Telephone (0425) 478648 Fax (0425) 478064
Kann Rechtslenker-Teile liefern!

Solex, Weber, Zenith und Opel Düsen und Vergaserteile, Dichtungen: Firma Euma-Düsen, Reisbergstr. 16, 91220 Schnaittach, Tel. 0 91 53/47 07 oder 47 08 (Frau Müller)

Bing- und Dellorto-Vergaser: Firma Bernhard Ritzerfeld, Bucher Hauptstr. 115, 90427 Nürnberg, Tel. 08 11/34 21 92, Fax 08 11/34 15 78



Nationales ADAC Bergrennen Freiburg-Schauinsland am 6. September 1964, Wertungslauf um die Deutsche Bergmeisterschaft für Tourenwagen der ONS.

Klassensieger verbesserte Tourenwagen bis 700 ccm: Heinz Liedl





Henning Volle beim Internationalen ADAC Schauinsland Bergpreis 1967. Man beachte den aktiven Beitrag des Fahrers zur Straßenlage.